

# KLEINE MITTEILUNGEN

## Zur Eisenbahngeschichte des Burgenlandes: Die Lokalbahn Oberloisdorf—Lutzmannsburg

Von Hans C h m e l a r, Mattersburg

1987 werden zahlreiche Festveranstaltungen, Ausstellungen und Sonderfahrten mit historischen Dampflok — unter anderem mit der berühmtesten Schnellzuglokomotive der Monarchie, der Reihe 310 — an die Eröffnung der ersten österreichischen Eisenbahnlinie von Floridsdorf nach Deutsch-Wagram vor genau 150 Jahren erinnern. Ein Jahrzehnt nach der denkwürdigen Fahrt der Lokomotive „Austria“ im Jahre 1837 wurde 1847 die erste Bahnlinie auf dem Gebiet des heutigen Burgenlandes, die Verbindung von Wiener Neustadt über Mattersburg nach Ödenburg, dem Verkehr übergeben. Die Länge der Strecke betrug 31,9 km. Das auch später im Burgenland nicht mehr übertroffene bedeutsamste Eisenbahnkunstbauwerk, der Mattersburger Viadukt, wurde im Zuge dieser Bahnlinie errichtet.

Aber nicht von dieser, noch heute bedeutsamen Bahnverbindung soll die Rede sein, sondern von der 1913 eröffneten und bereits 1955 wieder eingestellten Lokalbahn von Oberloisdorf nach Lutzmannsburg. Eine Bahn, die völlig in Vergessenheit geraten ist. Am 8. August 1913 erteilte die königlich ungarische Regierung der „Westungarischen Local-Eisenbahn Actiengesellschaft“ die Konzession zum Bau und Betrieb einer Lokalbahn für den Lokomotivbetrieb von der Station Zalabér ihrer Lokalbahn über Sárvár, Hergyfalú und Bük bis zur Station Oberloisdorf (Felsőlászlo) der „Sopron-Kőszeger Vicinalbahn-Aktiengesellschaft“ bzw. unter gemeinsamer Benützung der Strecke Oberloisdorf-Kőszeg der genannten Lokalbahngesellschaft bis zur Station Kőszeg der Lokalbahn Kőszeg—Szombathely. Nach kurzer Bauzeit wurde die Strecke am 9. November 1913 eröffnet.

Bis 5. Jänner 1922 führten die Königlich ungarischen Staatsbahnen den Betrieb. Ab diesem Tag wurde der Betrieb vom österreichischen Staat auf Rechnung der Eigentümer übernommen. Die Zugförderung übernahm bis 1931 die GySEV (Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn), ab 1931 die BBÖ.

Die Westungarische Local-Eisenbahn Actiengesellschaft blieb nach der Regelung der Verkehrsverhältnisse mit Ungarn nach dem Ersten Weltkrieg auch für die auf burgenländischem Gebiet liegenden Strecken Inhaberin der bereits erwähnten Konzession. Sie wurde jedoch an die österreichischen Rechtsvorschriften angeglichen. Ein am 30. Juni 1930 in Budapest abgeschlossener Staatsvertrag zwischen Österreich und Ungarn regelte die bei-

derseitigen Übergangs- und Anschlußverhältnisse im Eisenbahnverkehr. Für die in diesem Beitrag behandelte Strecke wurde Lutzmannsburg ausdrücklich als gemeinschaftlicher Grenzbahnhof festgelegt. Der Betrieb von der Staatsgrenze bis Lutzmannsburg wurde von den Königlich ungarischen Staatseisenbahnen besorgt. Dem Fahrplan aus dem Jahre 1930 ist zu entnehmen, daß die Fahrzeit zwischen Oberloisdorf und Lutzmannsburg je nach Zug 34 bis 40 Minuten betrug. Schon ab 15. Mai 1933 wurde der Gesamtverkehr auf der Lokalbahn bis auf Widerruf eingestellt. Eine Abtragung der Bahnanlagen erfolgte jedoch noch nicht.

Unter der deutschen Verwaltung wurde im Jahre 1944 der Oberbau von der damaligen Reichsgrenze bei Lutzmannsburg bis km 86,45 (zwischen Lutzmannsburg und Frankenau) aus nicht näher bekannten Gründen zur Gänze abgetragen. Die weitere Strecke in Richtung Oberloisdorf, auf der wieder Güterverkehr herrschte, wurde durch die Kriegereignisse erheblich in Mitleidenschaft gezogen. Der Bahnkörper war durch einen Bombenvolltreffer und durch eine Dammsprengung im Zuge des Aushebens eines Panzergrabens an zwei Stellen unterbrochen. Am 19. November 1944 zerstörte ein Tieffliegerangriff im Bahnhof Oberloisdorf drei Dampflokomotiven. Zwischen Frankenau und Oberloisdorf konnte dennoch ab 12. August 1946 der Verkehr wieder aufgenommen werden. Besonders während der Zuckerrübenkampagne wurde die Strecke verstärkt befahren. Dennoch fand im April 1955 die behördliche Auflassungsverhandlung statt und bis 1956 wurde der gesamte Oberbau abgetragen.

An der Strecke lagen der Bahnhof Lutzmannsburg mit drei Gleisen sowie die Halte- und Ladestellen Frankenau, Kloster und Unterloisdorf mit jeweils einem gemauerten Aufnahmegebäude sowie eigenen Ladegleisen. Der Bahnhof Oberloisdorf steht für den Güterverkehr in Richtung Oberpulendorf heute noch in Verwendung.

An die seinerzeitigen Bahnanlagen der Strecke nach Lutzmannsburg erinnern nur noch die Aufnahmegebäude von Lutzmannsburg und Unterloisdorf, die heute als Wohnhäuser dienen. Ferner ist bei Strebersdorf, Gemeinde Lutzmannsburg, noch ein Teil des Bahndammes sowie der Einschnitt zu sehen, in dem die Strecke verlief. Auch Straßennamen erinnern an die einstige Lokalbahn. So gibt es in Lutzmannsburg entlang der straßenseitigen Vorderfront des seinerzeitigen Bahnhofsgebäudes eine „Bahnhofgasse“ Von den Haltestellen Kloster, die ca. 1 km von Klostermarienbergr entfernt war, und Frankenau ist heute nichts mehr zu sehen.