

BURGENLÄNDISCHE HEIMATBLÄTTER

Herausgegeben vom Amt der Burgenländischen Landesregierung,
Landesarchiv / Landesbibliothek und Landesmuseum

59. Jahrgang

Eisenstadt 1997

Heft Nr. 4

1897 – 1997: 100 Jahre Neusiedlerseebahn

Von Gyula Lovas, Sopron

Aus dem Ungarischen übersetzt von Josef Hochwarter, Jennersdorf

Im Frühherbst des Jahres 1892 entstand erstmals die Idee einer Eisenbahnlinie, die am Ostufer des Neusiedlersees entlang führen und die bestehende Bahnlinie von Győr (Raab) nach Sopron (Ödenburg) in der Nähe der Zuckerfabrik von Petőháza kreuzen sollte. Der Repräsentant der führenden Aktionäre der Zuckerfabrik, Rechtsanwalt Josef Drexler, ersuchte und erhielt auch am 27. Sept. 1892 die Bewilligung für Vorarbeiten an der Linie Eszterháza – Frauenkirchen – Neusiedl am See. Die Aktionäre beabsichtigten, die fruchtbaren Gebiete des Seewinkels und des Heidebodens, in erster Linie die dort befindlichen Eszterházy'schen Besitztümer, in die Rübenproduktion einzubeziehen.

Die GySEV half eifrig mit, diesen Plan zu verwirklichen. Heinrich Goldstein, Abteilungsleiter für die Bahninstandhaltung, lenkte die Planung; Ludwig Stuppacher, Abteilungsingenieur leitete die erforderlichen Arbeiten.

Für Vorarbeiten an der Bahnlinie Kis-Czell – Beled – Kapuvár – Pamhagen – Frauenkirchen – Neusiedl am See – Parndorf erhielt im Sommer 1893 auch Dr. Adolf Silberstein die Bewilligung. Silberstein war zwar ebenfalls Anwalt, doch schrieb er daneben für den „Pester Lloyd“ ästhetisch-geistige Feuilletons sowie Theaterkritiken. Sicher hatte er auch für Angelegenheiten der Geschäftswelt ein feines Gespür. Zunächst konnte er die Getreidehändler von Kis-Czell für seine Vorstellungen gewinnen, die zur Verwirklichung des Planes – sofern er zur Realität werden sollte – die von Silberstein veranschlagten 200.000 Forint bewilligten.

Die Repräsentanten der Zuckerfabriksaktionäre von Petőháza sprachen sich in der im Herbst 1894 einberufenen Sitzung dafür aus, daß sie die Drexler'sche Linienführung unterstützen. Sie merkten jedoch an, daß es nicht genüge, die neue Eisenbahnlinie von der Bahnstation Eszterháza bis Neusiedl am See zu bauen und wünschten, daß die neue Linie möglichst nahe der Fabrik die GySEV-Linie kreuzen sollte.

Hinter Silberstein standen vor allem die Interessenten aus Kapuvár, unter ihnen auch der Großpächter Gustav Berger. Die Ödenburger Interessenten

Vom 1. Mai 1913. **219. Czeldömök-Pándorfalu.**

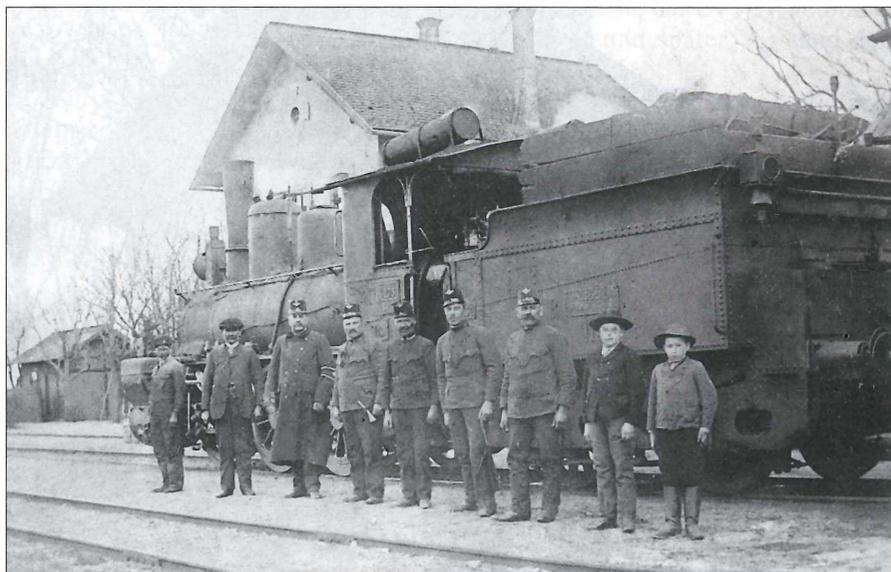
				Fertővidéki h. é. vasut. Im Betr. d. Győr-Sopron-Ebf. Eisenb.								
P1-3 202	P1-3 206	P1-3 208	G1-3 224	Km		P1-3 203	P1-3 209	G1-3 221				
—	2 14	—	9 26		ab Székesfehérvár 223	an	5 47	—	8 40			
—	1 04	—	6 10		ab Csáktornya 224	an	9 39	—	3 49			
—	9 15	—	8 50		ab Bpest K. p. u. (Obf.) 221	an	2 25	—	8 00			
—	2 33	—	12 32		ab Szombathely 221	an	8 45	—	10 37			
							12 31	—	3 15			
—	4 35	—	1 55	—	ab Czeldömök 221, 223, 224	an	9 40	—	9 09			
—	4 47	—	2 11	6	↕ Vöndöczk	↑	9 29	—	8 58			
—	5 09	—	2 43	18	↕ Kenyeri	↑	9 08	—	8 28			
—	5 22	—	3 00	24	↕ Niczk	↑	8 56	—	8 06			
—	5 27	—	3 06	26	an Répcelak 215	ab	8 50	—	7 50			
—	7 15	—	6 47		an Csorna 215	ab	7 35	—	5 50			
—	7 34	—	9 09		an Szombathely 215	ab	4 15	—	3 38			
—	5 52	—	3 31	26	ab Répcelak 215	an	8 34	—	7 15			
—	6 02	—	3 45	30	↕ Répceszemere	↑	8 26	—	7 06			
—	6 11	—	4 04	34	↕ Iván	↑	8 18	—	6 48			
—	6 21	—	4 14	39	↕ Pusztacsalád H.	↑	8 08	—	6 29			
—	6 28	—	4 30	42	↕ Csapod	↑	8 01	—	6 21			
—	6 46	—	4 45	51	↕ Fertőszentmiklós H.	↑	7 41	—	5 52			
—	6 50	—	4 55	54	an Eszterháza 218	ab	7 35	—	5 45			
—	7 52	—	6 19		an Sopron 218	ab	6 49	—	4 41			
—	—	1 26	4 41		ab Sopron 218	an	7 52	10 16	6 19			
—	9 11	—	9 01		an Győr 218	an	9 11	—	9 01			
4 45	—	2 40	5 40	54	ab Eszterháza 218	an	6 52	9 19	5 08			
4 50	—	x248	x5 46	56	↕ Fertőszéplak H.	↑	x6 48	x9 13	x5 02			
4 55	—	2 51	5 52	58	↕ Sarród H.	↑	6 41	9 06	4 56			
5 05	—	3 01	6 07	63	↕ Mekszikopuszta H.	↑	6 31	8 55	4 45			
5 16	—	G1-3 3 11	6 30	67	↕ Pomogy	↑	6 23	8 47	4 33			
5 27	—	G1-3 3 22	6 53	71	↕ Valla	↑	6 15	8 36	4 15			
5 39	—	3 42	7 24	76	↕ Mosonszentandrás	↑	6 08	8 22	3 54			
5 54	—	3 59	8 02	83	↕ Boldogasszony	↑	5 55	8 00	3 27			
6 08	—	4 11	8 17	88	↕ Barátudvar-Féltorony	↑	5 45	7 47	3 07			
6 15	—	4 20	8 30	92	↕ Gálos	↑	5 36	7 36	2 54			
6 25	—	4 30	8 41	96	↕ Védeny H.	↑	5 26	7 25	2 41			
6 31	—	4 36	8 48	99	↕ Nezsider Alsóváros H.	↑	5 20	7 18	2 34			
6 43	—	4 45	8 58	103	↕ Nezsider 216	↑	5 12	7 09	2 25			
6 59	—	5 01	9 14	110	an Pándorfalu 210, 216	ab	5 00	6 55	2 11			
8 18	3 17	7 36	6 23		an Páposny Újváros 216	ab	6 50	4 40	12 22	5 35		
8 42	3 32	7 51	8 42		an Kismarton 216	ab	—	4 15	11 53	5 04		
8 48	2 50	8 52	1 00		an Moson-Magyaróvár 210	ab	4 05	5 15	12 56	5 30		
9 30	3 45	9 24	1 41		an Győr 210	ab	3 21	4 14	12 00	4 33		
1 20	8 45	11 45	6 25		an Bpest k. p. u. (Obf.) 210	ab	10 55	12 30	6 10	7 00		
7 21	2 12	6 24	9 53		an Bruck-Királyháza 210	ab	11 56	5 49	1 31	7 47		
9 09	2 45	7 52	11 20		an Wien Obf. 210	ab	10 20	4 20	12 00	6 15		

Direkte Wagen 1-3 Kl.: Czeldömök—Sopron: Z. 206 und 224, zurück Z. 203 (nur 4. u. 3. Kl.) und 221.

wünschten entgegen der durch Drexler repräsentierten Linienführung lediglich, daß die neue Linie möglichst von einem Ödenburg am nächsten liegenden Bahnhof der Linie Győr – Sopron ausgehen sollte. Das Interesse der Fabrikanten war nämlich der Anschluß möglichst nahe zu Petőháza.

Eine Intervention des früheren Obergespans des Komitats Vas, Koloman Radó, brachte schließlich die Entscheidung. 1895 wurde er als Repräsentant der GySEV-A.G. berufen. Er war andererseits auch als Gutsbesitzer von Répcelak an der Führung der neuen Bahnlinie interessiert. Es versteht sich von selbst, daß man die neu zu errichtende Bahnlinie so trassierte, daß sie in der Bahnstation Répcelak die Linie der HÉV (Lokalbahn) von Preßburg nach Steinamanger kreuzte. Das hatte auch zur Folge, daß für die Aufgabe des Anschlußbahnhofs die Station Eszterháza herangezogen wurde: nämlich von der Budapester Bankvereinigung A.G. bzw. von der Münchner Localbahn A.G. Damit erwarb auch Koloman Radó die Bewilligung zu notwendigen Vorarbeiten. Am 25., 26. u. 27. Sept. 1895 begannen seine Beauftragten mit den Vertretern der Behörden die geplante Linie in Augenschein zu nehmen.

Nach verschiedenen Berichten wurden sie auch von einer Delegation der Illmitzer Bauern aufgesucht. Diese hätten gerne erreicht, daß die neue Linie auch in die Nähe ihres Dorfes geführt werde. Man erklärte ihnen, daß dies ausgeschlossen sei; wenn sie aber auf jeden Fall einen Bahnanschluß wollten, könnte man dies durch eine abzweigende Flügelbahn erreichen. Die Illmitzer sollen



Zug- und Bahnhofspersonal am Bahnhof Mönchhof-Halbturm
(damals Barátudvar-Féltorony) im Jahr 1905.

jedoch abgewehrt haben, sie wollten keine „Flügelbahn“ sondern eine auf „Eisenrädern“ Mit Unterstützung der Münchner Localbahn A.G. im Rücken beschäftigte sich Radó mit dem Plan, 500 km westungarisches Bahnnetz in den Interessenskreis der GySEV einzuschließen. Ein Teil dieses Netzes sollte auch die neue Bahn sein. Am 6. Juni 1896 wurde die erste Konzessionsverhandlung der neuen Linie abgehalten; am Tag darauf verhandelte man in einer ordentlichen Hauptversammlung der GySEV die mit dem Bau der neuen Bahn und ihrem Betrieb in Verbindung stehenden Fragen.

Zurzeit der ersten Konzessionsverhandlungen der Fertővidéki HÉV (Neusiedlersee Lokalbahn) am 21. Dez. 1895 war die Frage des Baues der Linie Ödenburg – Wulkaprodersdorf – Neusiedl – Preßburg noch nicht entschieden. Deshalb ersuchte Koloman Radó auch um die Bewilligung zum Ausbau der Teilstrecke Neusiedl – Parndorf für den Fall, daß diese nicht gleichzeitig mit der Neusiedlersee Lokalbahn ausgebaut werden könne. Zum Betrieb der Neusiedlersee Lokalbahn war es jedoch notwendig, daß sie mit ihren Zügen die Hauptlinie Budapest – Wien in Parndorf (Pándorfalú) erreicht. Dort hatte die MÁV (Magyar [Királi]Állami Vasút, [Königlich] Ungarische Staatsbahn) eine Heizhausanlage, die auch geeignet war, die Lokomotiven der Lokalbahn zu warten, während sich das Zugpersonal erholen konnte.



Bahnhof Wallern im Spätherbst 1921.

Die ungarische Nationalversammlung bewilligte mit dem XXIX, Gesetzesartikel vom 18. Nov. 1896 den Bau der Bahnlinie und genehmigte die Statuten der Aktiengesellschaft. Aufgrund dieser Entscheidung übernahm die GySEV alle früheren Obligationen der Neusiedlersee Lokalbahn; zur Deckung dieser Übernahme jedoch wurde ihr die III. Emittierung der 3%-igen vormaligen Obligationen zugestanden.

Der Bahnbau selbst wurde an Firmen vergeben, und zwar an das Unternehmen des Budapester Ingenieurs Pollacsek, während die technische Leitung die GySEV inne hatte.

Die neue Bahngesellschaft nahm die Bezeichnung „Fertővidéki Helyi Érdékű Vasút“ (Neusiedlersee Lokalbahn) an. Am 28. Nov. 1896 fand in Eszterháza der feierliche erste Spatenstich statt, an dem auch Präsident Radó teilnahm.

Der tatsächliche Bahnbau begann im Frühling 1897, während schon im Jänner in den Zeitungen die Personalanwerbung verlautbart wurde. Für die Erdarbeiten an der neuen Linie verpflichtete der Unternehmer geübte Erdarbeiter aus der Tiefebene; heimische Arbeitskräfte stellte er nur aushilfsweise an und bezahlte ihnen einen ihrer Leistung entsprechenden – gegenüber den regulären Erdarbeitern – geringeren Lohn. Deshalb attackierten die Einheimischen die Stamarbeiter mit Schaufeln und Hauen, so daß zur Sicherung der Ungestört-heit der Arbeiten die Gendarmerie zu Hilfe gerufen werden mußte.

Die Arbeitsaufsicht übertrug die GySEV einem jungen Ingenieur: Eugen D’Or, der auch nach Beendigung der Arbeiten im Dienste der GySEV verblieb. Er wurde der erste Abteilungsingenieur der Linie und später Vorstand der Bahnerhaltungsabteilung der GySEV.

Zur Abwicklung des Linienverkehrs kaufte die GySEV sieben dreifach gekuppelte Nebenbahnlokomotiven. Diese durch die MÁVAG gefertigten Schlepptenderlokomotiven hatten 1340 mm Raddurchmesser und waren für eine Geschwindigkeit von 60 km/h zugelassen. Gleichzeitig bestellte die GySEV in der Fabrik Weitzer in Arad

15 Stk. Personenwaggons für die III. Klasse

7 Stk. Gepäckswaggons

30 Stk. 15 t-gedeckte Güterwaggons sowie

53 Stk. 15 t-offene Güterwaggons, damit sie zum Betrieb der neuen Bahn ihren Fahrpark mit dem nötigen rollenden Material versehen konnte.

Die technisch-fachliche Inspektion der fertiggestellten Linie wurde am 16. Dez. 1897, von Parndorf ausgehend, vorgenommen. Die Strecke war 105,4 km lang. Nachdem in Csapod sowie in Mekszikópuszta je ein Schleppgleis dazugebaut wurde, markierte man die Streckenlänge mit 111,2 km.

Am 18. Dez. 1897 wurde die Linie feierlich eröffnet. Zu der von Kis-Czell aus in Fahrt gesetzten Eröffnungsgarnitur brachte bereits im Morgengrauen von Ödenburg aus ein Sonderzug die zur Eröffnung geladenen Gäste. An den Bahnstationen der berührten Orte nahm die Inbetriebnahme Volksfestcharakter an.

Mehrere der an der Linie liegenden Orte hatten ja zum Ausbau namhafte Beträge beigesteuert, vor allem durch den Kauf von Stammaktien, sodaß sie die Bahn in gewisser Weise auch als ihr Eigentum betrachten konnten. Am Eröffnungstag der neuen Linie konnte mit der ersten Garnitur mit Zugnummer 102 jedermann kostenlos fahren. Die Bewohner der Orte waren jedoch vorsichtig und getrauten sich nicht in den Zug einzusteigen. In Kenyeri konnten sich die Leute noch nach Jahrzehnten an diesen Umstand erinnern, aber auch in St. Andrä erinnerten sich die Bewohner noch lange daran.

Dort soll lediglich der Hauptsekretär István Erdey den Zug bestiegen haben.

Auf der Linie Kis-Czell – Eszterháza* wurden gebaut:

Vönöck	Bahnstation	mit 375 m Länge
Kenyeri	Bahnstation	mit 375 m Länge
Nick	Verladestelle	mit 250 m Länge
Répcse-Szemere	Verladestelle	mit 250 m Länge
Sopron-Iván	Bahnstation	mit 375 m Länge
Pusztá-Család	Verladestelle	mit 200 m Länge
Csapid	Wasserstation	mit 400 m Länge



Zugübergabe an der Staatsgrenze zwischen Pamhagen und Mekszikópusztá um 1922.

Auf der Linie Eszterháza – Neusiedl am See (Nezsider) wurden gebaut:

Mekszikó	Verladestelle	mit 200 m Länge
Pamhagen (Pomogy)	Bahnstation	mit 375 m Länge
Wallern (Valla)	Verladestelle	mit 250 m Länge
St. Andrä (Mosonszentandrás)	Wasserstation	mit 400 m Länge
Frauenkirchen (Boldogasszony)	Bahnstation	mit 375 m Länge
Mönchhof-Halbturm (Barátudvar-Féltorony)	Bahnstation	mit 250 m Länge

Bei der Vorbereitung der Eröffnung der neuen Linie wurde die Bahnstation Eszterháza erweitert. Man errichtete gegenüber dem Aufnahmegebäude an der entgegengesetzten Seite der Geleise ein Heizhaus. Die Organisation der Linienhaltung lenkte eine in Kis-Czell stationierte Streckenleitung, während in Kenyeri, Csapod, Mönchhof-Halbturm sowie in Mekszikó Bahnmeistereien eingerichtet wurden.

Der Gesamtausbau der Linie, die Ausrüstung sowie die Hochbauten wurden nach den von der MÁV konstruierten Normen für Lokalbahnen ausgeführt.

Die neue Linie verhiess schon zu Beginn keine rosige Zukunft. Ihre wahre Bedeutung lag wohl darin, den Personen- und Güterverkehr der Hauptlinie der GySEV durch den dorthin gerichteten Verkehr zu steigern. Nach Eröffnung der Linie verkehrten täglich zwei gemischte Zugpaare zwischen Kis-Czell und Parndorf. In der Station Eszterháza wurden die Lokomotiven jeder Garnitur gewechselt. Die von hier mit der Hauptlinie Weiterreisenden mußten daher umsteigen.

In den ersten Monaten des Betriebes verursachte die Drehung der Lokomotiven im Parndorfer Heizhaus dem Schubpersonal beträchtliche Sorgen. Dort war nämlich lediglich eine 4,6 m Drehscheibe installiert worden und darauf ließen sich die Tenderlokomotiven der GySEV nur so wenden, daß der Tender von der Lokomotive abgehängt werden mußte und beide Teile getrennt auf die Drehscheibe kamen. Schon im Protokoll der technisch-fachlichen Begehung waren die Verantwortlichen der MÁV aufgefordert worden, die kurze Drehvorrichtung gegen eine solche mit 12 m Durchmesser auszuwechseln, doch zu dem Austausch kam es erst nach mehreren Monaten.

Die meistfrequentierte Station der Linie war Boldogasszony (nach 1921 Frauenkirchen). Die Gemeinde hatte auch als Zentrum der Fürstlich Eszterházyschen Güterverwaltung besondere Bedeutung, daneben aber zog die hier erbaute Wallfahrtskirche zu Marienfeiertagen wahre Menschenmassen an. Wahrscheinlich entstand das alte Wortspiel unter den Wallfahrern, das in Reimen für die in Eszterháza Eingestiegenen die Namen der berührten Stationen aufzählte:

Pomogy, Valla, Szentandrás, Pamhagen, Wallern, St. Andrä,
Boldogasszony, kiszállás! Frauenkirchen, ausgestiegen!

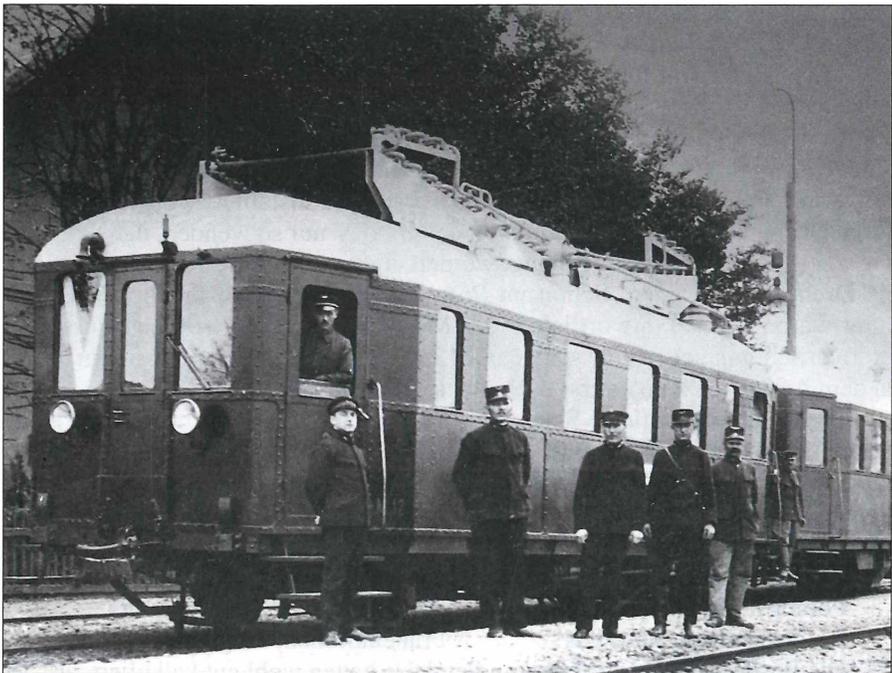
Die Besitzer der Zuckerfabrik in Petőháza hatten wohl gut kalkuliert, als sie für die Ausbaurkosten der Linie mit dem Aufkauf beträchtlicher Stammaktien

beitrugen. Die Produzenten des Seewinkels lieferten Jahr für Jahr mehr Rüben an die Fabrik, am meisten wohl die Meierhöfe der Eszterházy'schen Fideikommission. Zwischen den Bahnstationen Pamhagen, Wallern, St. Andrä und Frauenkirchen sowie den Meierhöfen bzw. Verladestationen baute man Schmalspurbahnen, die die Heranbringung bzw. die Auslieferung der Rübenschnitzel erleichtern sollten. 1912 konnte die Zuckerfabrik in Petőháza eine bisher noch nie gesehene Rübenmenge verarbeiten.

Zur Lenkung der an der Bahn liegenden Rübenanbaugebiete richtete die Zuckerfabrik in Frauenkirchen eine Rübenaufsicht ein, die auch noch in den 30er Jahren dort tätig war, jedenfalls so lange, als die Zuckerfabrik die dort geernteten Rüben aufarbeitete.

Im zweiten Betriebsjahr der Linie mußte der Betrieb vier Tage hindurch infolge einer Zugsentgleisung ruhen, und bis zur Hebung der Lokomotive ruhte der Verkehr zwischen den Stationen Kis-Czell – Eszterháza.

Um den Ansprüchen der Reisenden gerecht zu werden, änderte man 1907 die frühere Verkehrsordnung. Zunächst ließ man die eine Zugsgarnitur, später beide, zwischen Kis-Czell und Ödenburg durchgehend verkehren, so daß die in Richtung Neusiedl am See bzw. weiter Reisenden in der Station Eszterháza umsteigen mußten.



GANZ-Triebwagen mit Beiwagen auf der Neusiedlerseebahn um 1928.

In den Jahren des Ersten Weltkrieges wurde in der Nähe von Frauenkirchen ein ausgedehntes Kriegsgefangenenlager errichtet, und die hier zusammengezogenen serbischen und russischen Kriegsgefangenen wurden auf den Eszterházygütern beschäftigt. Je nach Inanspruchnahme wurden die Gefangenen-Gruppen ständig verlegt; man verlegte sie in andere Lager oder brachte sie von anderswo her. So waren Kriegsgefangenentransporte tägliche Realität. Der Krieg selbst berührte zwar die Bahnlinie selbst nicht, doch immerhin taten es die Folgen der Auseinandersetzung. Die Garnituren waren heruntergekommen, gleichzeitig waren sie ständig überfüllt. Infolge des ständig steigenden Kohlemangels gab es vom letzten Kriegsjahr an fortlaufend Zugeseinschränkungen, die schließlich zur vollständigen Einstellung des Verkehrs führten.

Zwar wurden in den an der Linie liegenden Eszterházy'schen Gütern Torflagerstätten erschlossen, in denen Torf mit einem Heizwert von 3.900 Kalorien gestochen wurde, doch auch in der größten Kohlenot kam es nicht dazu, diesen zur Lokomotivbeheizung zu verwenden. Auch nicht auf die ausdrückliche Anweisung des Generaldirektors Károly Haich, die dieser an die Ödenburger Geschäftsdirektion richtete.

Die Friedensvereinbarungen, die den Ersten Weltkrieg abschlossen, sprachen jenen Teil der Linie, der nördlich des Einserkanals lag, also die 45,04 km lange Linie zwischen Pamhagen und Neusiedl am See, Österreich zu. Am 28. Aug. 1921 begannen die österreichischen Gendarmerieformationen die Besetzung der vom Komitat Moson abgetrennten Gebiete. Sie kamen bis Frauenkirchen, als die in Ödenburg tätige Generalskommission ihren weiteren Vormarsch verhinderte. Mit den Gendarmerieformationen kamen auch österreichische Eisenbahner in die Bahnstationen. Zwar blieben die Eisenbahner der GySEV während der Besetzung weiterhin auf ihren Posten, doch den Dienst übernahmen ihre österreichischen Kollegen. Die Bundesbahnen Österreichs (BBÖ) eröffneten zwischen Neusiedl und Frauenkirchen den Personenverkehr. Durch die Angriffe der aufständischen Freischaren jedoch verließen auf Anordnung der österreichischen Regierung die Gendarmerieformationen und mit ihnen auch die Eisenbahner ungarisches Gebiet.

Danach eröffnete die GySEV abermals den vollen Zugverkehr gemäß dem früher gültig gewesenen Fahrplan.

Nach der Unterzeichnung des Venediger Protokolls und des fehlgeschlagenen Experimentes der Thronrückgewinnung durch den abgesetzten König Karl rüstet die ungarische Regierung die Freischaren ab und räumte das zur Übergabe bestimmte westungarische Gebiet.

Am 13. Nov. 1921 begann Österreich in der gemäß dem Venediger Protokoll festgelegten Zone „A“ Westungarns die Besetzung.

Gleichzeitig teilte die BBÖ der Ödenburger Geschäftsdirektion der GySEV fernschriftlich mit, daß man an der Neusiedlersee Lokalbahn während der Besetzung den Verkehr einstellen werde. Die österreichischen Gendarmerieformationen begannen am 16. Nov. 1921 die Besetzung des Gebietes östlich des Neu-

siedler Sees. Erneut erschien das österreichische Bahnpersonal an der Linie und übernahm den Stationsdienst von den Eisenbahnern der GySEV. Zunächst wurde von den Eisenbahnern der BBÖ der Bahnverkehr zwischen Neusiedl am See und Pamhagen aufgenommen; danach wurden aufgrund mehrerer Verhandlungen die Fragen des grenzüberschreitenden Verkehrs geregelt. So verkehrten auf der Linie die Züge der BBÖ vom 16. April 1922 an schon bis Eszterháza. Zunächst begleitete die österreichische Zugsmannschaft die Züge nur bis zur Staatsgrenze, dort übernahm sie die ungarischen Eisenbahner. Die österreichische Lokomotive sowie die übrige Garnitur jedoch „übertraten“ schon die Staatsgrenze.

Den Stationsdienst im Seewinkel versah vorläufig das Personal der BBÖ, und jenes der GySEV erhielt keine Dienstaufgaben. Allerdings war die Aufrechterhaltung der Linie dem Personal der GySEV anvertraut. Die Stationen der Linie erhielten schon zu Beginn der Besetzung deutsche Namen, die Stationschilder wurden ausgetauscht.

Auf der übergebenen Linie verkomplizierte sich schnell die Angelegenheit des Zugverkehrs. Da die BBÖ für die Abwicklung des Lokalverkehrs in dem übernommenen Gebiet nicht über genügend leichte Lokomotiven verfügte, wurde eine neue Vereinbarung getroffen, nach der die GySEV für den Verkehr



Fahrdienstleiter und Bahnhofsvorstand in Frauenkirchen,
1937 vor dem Morseapparat.

auf den Linie des abgetretenen Gebietes Lokomotiven bereitstellte. Die Personenwagen der Züge sowie das die Zugsbegleitung versahende Personal auf dem österreichisch gewordenen Streckenteil stellte jedoch die österreichische Partnerbahn. Täglich verkehrten zwei Zugspare auf der Linie Pamhagen – Neusiedl am See – Parndorf – Wien Ost als durchgehende Züge. Die Lokomotiven der GySEV beförderten sie bis Parndorf und zurück. Die Linie wurde jedoch erst am 1. Aug. 1923 in die Verwaltung der GySEV zurückgegeben.

Die durch die Trianoner Grenze zweigeteilte Linie konnte ihre Einheit nicht mehr wieder erlangen. 1923 genehmigte die österreichische Regierung in einer neuen Konzessionsurkunde den Betrieb des österreichischen Teiles der Neusiedlersee Lokalbahn. Von da an erhielt die Linie Staatsgrenze – Neusiedl am See den schon vorher die ganze Linie sowie die Aktiengesellschaft bezeichnenden deutschen Namen „Neusiedlerseebahn“, in der Abkürzung „NSB“ Die Konzessionsurkunde garantierte bis 1986 der Linie den Betrieb als Privatbahn, wobei die Bestimmungen der 1896 erlassenen ungarischen Konzession den neuen Verhältnissen angepaßt wurden.

Der Verkehr auf der gesamten Strecke der Fertővidéki HÉV änderte sich zur Gänze, als dort die Personenbeförderung mit Triebwagen begann. Am 23. Mai 1926 verkehrte zwischen Ödenburg und Celldömölk die erste von einem GANZ-Triebwagen gezogene Zugsgarnitur. Als dann genügend Triebwagen und Beiwagen zur Verfügung standen, wurde auch auf dem österreichischen Streckenteil der Betrieb mit Triebwagen aufgenommen: Vom 1. Okt. 1928 an verkehrten auch zwischen Eszterháza – Neusiedl am See – Parndorf Motorzüge.

Die politischen Verhältnisse veränderten sich Mitte der dreißiger Jahre grundlegend. Immer stärker machte sich der großdeutsche Einfluß bemerkbar. Am 13. März 1938 besetzte die Deutsche Wehrmacht das Land. Am Tag des Anschlusses wurde die Staatsgrenze auch am Einserkanal einstweilig geschlossen, doch schnell normalisierte sich die Ordnung des gewohnten täglichen Verkehrs. Am 8. April 1938 besuchte der „Reichswerbezug Österreich 2“ alle an der Bahnlinie liegenden Stationen. Mit Militär-Musikkapellen und kämpferischen Ansprachen versuchten die Agitatoren die Seewinkler Bauern vom Nationalsozialismus zu überzeugen. Die neue Herrschaft gewährte auch dem Personal der Neusiedlerseebahn höheren Lohn sowie zahlreiche günstige soziale Vorteile.

Als jedoch das Dritte Reich den Zweiten Weltkrieg entfesselte, wuchsen die Sorgen. Nacheinander folgten unter den Eisenbahnern die Einberufungen zur Wehrmacht, und langsam erwachten die Eisenbahner des Ostmark-Abschnittes der Bahn von ihrem Taumel. In erster Linie die Streckenarbeiter: Die Arbeitszeit wurde verlängert, und die Verpflegung wurde weniger. Unter den Streckenarbeitern waren auch solche, die schon 1919 als Rotgardisten gedient hatten und in der Folge noch Verbindung zu kommunistischen Zellen aufrecht hielten. Einer von ihnen war Florian Kéri. Die Frauenkirchener Streckenarbeiter sprachen öfter untereinander über ihre Sorgen und hörten im Gasthaus, das sich in der Nähe der Station befand, Nachrichten der Alliierten.

Im Sommer 1943 verhaftete die Gestapo die Streckenarbeiter Heinrich, Moispontner, Prückler und Strohmeier. Dem damals in der Frauenkirchener Gepäcksabfertigung tätigen Florian Kéri gelang es, vor seiner Verhaftung nach Ungarn zu fliehen. Der Streckenarbeiter Heinrich wurde geköpft, während seine drei Gefährten langjährige Gefängnisstrafen bekamen.

So lange es möglich war, wurde Florian Kéri von Polizeihauptmann János Molnár sowie von Detektivinspektor Giczy in Ödenburg verborgen gehalten. Danach arbeitete er mit polizeilicher Genehmigung in Fertőszentmiklós bei einem Bauern. Von seinem Lohn kaufte er Lebensmittel, die von ungarischen Eisenbahnern zu seiner in Frauenkirchen mit zwei Kindern auf sich allein gestellten Frau geschmuggelt wurden. Unter den Kohlen im Tender war immer etwas für sie verborgen. Wenn bei Verschubarbeiten die Lokomotive zur Wohnung der Kéris fuhr, wurden rasch die Lebensmittel hinunter geworfen, mitunter auch die für die Winterbeheizung nötige Kohle. Am 19. März 1944 erwischte die Gestapo Kéri in Ungarn, doch dieser überstand seine Gefängniszeit, und eine günstige Gelegenheit nutzend, floh er. Einige Monate verbarg er sich. Nach dem Krieg arbeitete er noch einige Jahre bis zu seiner Pensionierung in der Bahnstation Frauenkirchen.



Zug- und Lokpersonal im Bahnhof Pamhagen mit dem Symbol der neuen NS-Machthaber, März 1938.

Während des Zweiten Weltkrieges gewann der ungarische Streckenteil an Bedeutung. Aus Richtung Celldömölk beförderte man die Erträge der Bauxitgruben in der Umgebung von Tapolca nach Ödenburg, damit sie von dort für Zwecke der Aluminiumindustrie nach Deutschland weitergeleitet wurden. Der Krieg traf das Personal des deutschen Streckenteiles am schwersten. Die Ausfälle durch Einberufungen sollten durch weibliche Arbeitskräfte ausgeglichen werden. Vor allem war der Mangel an Streckenarbeitern zu spüren. Die starke Inanspruchnahme der Linie erforderte größere Instandhaltungsarbeiten. Zur Unterstützung der Streckenarbeiter wurde in der Station Gols 1943 ein „Ostarbeiter-Lager“ eingerichtet. Unter der Anleitung einiger fachkundiger Streckenarbeiter verrichteten die Lagerinsassen die notwendigen Instandhaltungsarbeiten. Im Sommer 1943 wurde die Arbeitszeit auf der Strecke auf 10 Stunden täglich erhöht.

Am 23. April 1944 kam es zum ersten Luftangriff auf die Bahnlinie. Allerdings waren die Bomben nicht für die Bahn bestimmt, sondern galten einer Batterie der Schießschule für die Flugabwehr in Fertőszéplak. Den Gleiskörper trafen zwei Bomben. Noch am selben Tag wurden die Bombenkrater eingeebnet und der Gleiskörper wieder hergestellt. Zur gleichen Zeit fiel auch vor Celldömölk eine Bombe neben das Gleis. Auch dieser Schaden wurde innerhalb von Stunden durch die Streckenerhaltung behoben.

Im Sommer 1944 erreichte als Folge vereinzelter Bombardierungen auch den deutschen Streckenteil ein Bombentreffer. Dieser zerstörte das Gleis und schlug einen stattlichen Krater in den Bahndamm. Der Triebwagenführer des von Pamhagen herankommenden Motorzuges bemerkte die Verheerung zu spät und der Zug fuhr in den Krater hinein. Zum Glück wurde dabei niemand verletzt. Nach diesem Vorfall verordnete die Streckenleitung, daß nach einem Flugalarm die Streckenerhaltung verpflichtet ist, vor Wiederaufnahme des Verkehrs die Strecke zu begehen.

Im Winter 1944/45 wurden auf Weisung der Organisation Todt vor den Einfahrtsweichen der Station Neusiedl am See mächtige Betonsperren errichtet und von der Station eine bis in die Sümpfe des Neusiedler Sees reichende Verteidigungsstellung gebildet.

Im März 1945 brach über beide Streckenabschnitte das Inferno herein. Die entsprechenden Erfordernisse des Verkehrs und der militärischen Kriegsführung legten die Czeller Linie fast lahm. Zu Februarbeginn 1945 wurde die Linie freigemacht und die bis dahin dort befindlichen Waggons auf dem Verschubgleis in Mekszikó abgestellt. Am 19. März wurden auf deutsche Anordnung hin unter dem Decknamen „Paprika“ zwischen Celldömölk – Répcelak die leeren Garnituren der Panzertransporte gelagert und am 25. März 1945 um 14 Uhr der Personenverkehr auf dem ungarischen Streckenteil zur Gänze eingestellt.

Auf dem Neusiedler Streckenabschnitt verkehrte am 27. März 1945 der letzte Personenzug, der „411-er“ – zwischen Neusiedl am See und Pamhagen. Das Zugpersonal war noch in der Lage, die Garnitur nach Eszterháza heimzu-

bringen. Danach lag die Verkehrsregelung ausschließlich in der Hand des Militärs. Am 1. April 1945 durchfuhr der letzte Militärzug mit einer Lokomotive der Serie 52 und 25 Waggons, beladen mit Munition, den Neusiedler Streckenabschnitt. Nach diesem Zug begann die Taktik der verbrannten Erde. In der Station St. Andrä wurde die dort abgestellte Lokomotive Nr. 18 gesprengt, während jene mit der Nr. 17 von den zurückflutenden Soldaten mitgeschleppt wurde. An der Strecke verursachten zwei Munitionsexplosionen den größten Schaden: Eine zerstörte vor Pamhagen auf 250 m, die andere zwischen St. Andrä und Frauenkirchen auf 140 m Länge den Unter- und Oberbau. In der Station Wallern am See waren die Zerstörungen am größten: Die Soldaten des Sprengkommandos jagten alle Weichen der Station in die Luft und damit verbunden auf 250 m Länge auch das Schienennetz der Station. Gleichzeitig erhielt das Aufnahmegebäude einen Bombentreffer. Vor Neusiedl am See wurden die Eisenbrücke, die gewölbte Brücke sowie der Bahndamm auf 15 m Länge gesprengt.

Die Zerstörung auf dem ungarischen Streckenabschnitt war auch nicht geringer. Die auf dem Rückzug befindlichen Truppen sprengten am 28. März 1945 die größeren Kunstbauten der Linie, die Raabbrücke in Nick, den Flutfang an der Rabnitz sowie die Brücke über den Családbach und über den Ikvabach bei Fertőszentmiklós. Zwischen Eszterháza und Pamhagen wurde die Brücke über den Einserkanal, die zugleich die Staatsgrenze bildete, dazu auch noch die Brücke des Schlepplgleises, das nach Mekszikó führte, zerstört.

Die sowjetische Führung wählte zur Inbetriebnahme des Nachschubverkehrs als am ehesten wieder herstellbare Linie jene von Celldömölk – Eszterháza – Sopron GySEV – Sopron Süd – Wr. Neustadt aus. So begannen an dieser Linie unmittelbar nach den Kampfhandlungen die Wiederherstellungsarbeiten. Am 9. April 1945 verließ der erste Transportzug mit sowjetischem Nachschub Celldömölk.

Die Wiederherstellung der in Folge zweitägiger Kämpfe um die Bahnstation Neusiedl am See beschädigten bzw. unbrauchbar gemachten technischen Objekte zog sich lange hin. Nach dem Frontwechsel arbeiteten sowohl das Verkehrs- wie auch das Instandhaltungspersonal noch Monate lang unter der Leitung des Mönchhofer Bahnmeisters an der Wiederherstellung. Schließlich eröffneten die Österreichischen Staatsbahnen (ÖStB) zwischen Neusiedl am See und Pamhagen den Zugverkehr. Die Zugslokomotiven stellte das Heizhaus in Bruck bei, die Garnituren und die Zugsbegleitung kamen aus Wien Ost.

Die gesprengte Brücke über den Einserkanal lag damals noch im Kanalbett. Ihre Wiederherstellung konnte durch die ungarische Streckeninstandhaltung am 19. Sept. 1945 abgeschlossen werden. Sie bestand auch die notwendigen Belastungsproben. Zur Öffnung des Grenzverkehrs gab jedoch die Interalliierte Kommission noch lange keine Zustimmung. Deshalb versahen die ÖStB weiterhin den Zugverkehr auf der NSB-Linie. Zum Austausch für diese Leistung

beförderte die GySEV die zwischen Sopron und Kőszeg verkehrenden österreichischen Züge weiter.

Noch im Winter 1946/47 ruhte wegen des andauernden Kohlemangels öfter der Verkehr auf beiden Streckenteilen. Im Frühjahr 1947 jedoch gelang es, sowohl auf dem ungarischen wie auch auf dem österreichischen Streckenteil fast „friedensmäßige“ Verkehrsverhältnisse zu schaffen. Nun erlaubten die sowjetischen Behörden auch den Grenzübertritt zwischen Mekszikópuszta und Pamhagen.¹ Der erste Zug der GySEV wurde in Pamhagen festlich empfangen, und zur Ehre der Ungarn gab es sogar ein Bankett im Gasthaus des Dorfes. Dazu waren auch die Vertreter der sowjetischen Besatzung sowie der ungarische Zoll- und Grenzdienst eingeladen.

Im Sinne der österreichisch-ungarischen Vereinbarungen über den Grenzverkehr wurde an der österreichischen Linie der Fertővidéki HÉV, also der NSB-Linie, als gemeinsame Grenzstation Pamhagen ausersehen; dort versahen sowohl die österreichischen wie auch die ungarischen Zoll- und Grenzdienstorgane ihren Dienst.

Vom 24. Juni 1947 an – so lange dauerte die Wiederherstellung der Triebwagen durch die GySEV – ließ diese wöchentlich dreimal einen Motorzug zwischen Fertőszentmiklós² – Pamhagen – Neusiedl am See – Wien Ost verkehren. Als Gegenleistung schickten die Österreichischen Staatsbahnen /ÖStB/ von Montag bis Freitag je einen Personenzug zwischen Neusiedl am See und Pamhagen sowie am Dienstag, Donnerstag und Samstag je einen Güterzug auf die Strecken. Den zwischen Fertőszentmiklós und Wien Ost verkehrenden Triebwagenzug bezeichnete das österreichische Reisepublikum bald als „Puszta-Express“. Es honorierte die Leistung der ungarischen Eisenbahner. Noch heute wird in Eisenbahnerkreisen jene Bravourtat erzählt, daß am 10. und 12. Dez. 1947 eine mit der Nummer 111 versehene Dampflokomotive den unter der Bezeichnung TE 3000/3001 in Verkehr gesetzten Triebwagenzug in Ermangelung eines Motorwagens die 105 km lange Strecke nach Wien Ost und zurück zog.

Aufgrund der Vereinbarung mit den österreichischen Eisenbahnen wurde statt dem zwischen 19. 1. und 12. 4. 1948 wöchentlich dreimal verkehrenden Motorwagen mit der Bezeichnung BC mot. 16 die wiederhergestellte Lokomotive Nr. 123 mit vier Personenwaggons eingesetzt, so groß war die Anzahl der Reisenden.

Nach dem mit 9. Mai 1948 eingeführten neuen Fahrplan übernahm die GySEV/ROeEE die Weiterbeförderung der wöchentlich dreimal geführten Güterzüge, lediglich die Führung des täglich einmal verkehrenden Personenzugspaares blieb als Aufgabe den ÖBB. Seit dem 18. Juli 1949 wurde der Personenzugsverkehr ausschließlich mit Triebwagenzügen abgewickelt.

- 1 Der Grenzübergang auf der Strecke zwischen Mekszikópuszta-Pamhagen wurde am 15. Feber 1947 eröffnet.
- 2 1947 wurde der Name des Bahnhofes Eszterháza geändert: er wurde nunmehr Fertőszentmiklós genannt.

Der Alltag der 50-er und 60-er Jahre war auf der zweigeteilten und doch zusammengehörenden Lokalbahn mit dringenden Arbeiten ausgefüllt. Die Stationen der ungarischen Linie wurden noch gegen Ende der vierziger Jahre mit Flügelsignalen ausgestattet. Die Stellböcke brachte man vor den am Abfertigungsgebäude angebrachten Windfängen unter. Eine ähnliche Entwicklung gab es im österreichischen Teil der Linie nicht.

Im Rahmen des zwischen MÁV und GySEV 1951 abgeschlossenen Schlepp- und Bahnerhaltungsvertrages übernahm die MÁV gegen eine festgelegte Entschädigung den Schlepp- und Bahnerhaltungsdienst auf den ungarischen Bahnlinien. Zur Versorgung der Schleppdienstaufgaben der österreichischen Bahnlinien hielt jedoch die GySEV/ROeEE eigenes Personal. In gleicher Weise rief man in der Soproner GySEV-Direktion zur Leitung der Bahnerhaltungsaufgaben auf den österreichischen Linien einen Dienst unter der Bezeichnung „ROeEE Streckenleitung“ ins Leben.

Im Rahmen des Schleppvertrages übergaben die MÁV der GySEV für Schleppaufgaben bei Bedarf auch Fahrzeuge. So kam im Rahmen eines Fahrzeugtausches der Schnelltriebwagen Aa 23 „TAS“ zur GySEV, der schließlich auf der Linie der Neusiedlerseebahn in Dienst gestellt wurde.



Bahnhofspersonal Frauenkirchen während des Zweiten Weltkrieges.
In der Mitte der Bahnhofsvorstand.

Die Betreuung des ungarischen Teiles der Linie hatten die Bahnmeistereien in Kenyeri, Csapod und bis zur Staatsgrenze in Fertőszentmiklós inne. Erneuerungen größerer Art gab es auf dieser Linie nicht, doch wurden die notwendigen Instandhaltungsarbeiten ständig durchgeführt. Die Instandhaltung des gesamten österreichischen Abschnitts lag in der Verantwortung der Bahnmeisterei, die auf dem Bahnhof Mönchhof-Halbturm stationiert war. Im allgemeinen arbeitete deren Personal mit moderneren Geräten als das auf der ungarischen Linie. Hier kam erst nach Jahren die Modernisierung der Bahnerhaltung an die Reihe.

Als die politischen Spannungen zwischen den beiden Blöcken Ost und West immer schärfer wurden, wurden die ungarischen Zoll- und Grenzwachbehörden von Pamhagen nach Mekszikópuszta zurückbeordert. Am 22. Mai 1955 stellten die ungarischen Behörden den Personenverkehr zwischen Mekszikópuszta und Pamhagen gänzlich ein. Von da an konnten nur die hier arbeitenden Eisenbahner den Grenzübergang in Anspruch nehmen, und zwar ausschließlich mit dienstlichem Auftrag.

Am 4. Nov. 1956 ließen die sowjetischen Militärbehörden auch zwischen Mekszikópuszta und Pamhagen eine Grenzsperrerrichten; sie stellten also den Bahnverkehr zur Gänze ein. Zum Glück blieb noch ein Motorfahrzeug mit zwei Beiwagen auf dem österreichischen Linienteil, und das darauf befindliche Personal versah so lange, bis es abgelöst wurde, den Personenzugsverkehr. Das Motorfahrzeug erhielt sein Öl in Neusiedl von der Tankstelle des in der Nähe der Verladestation unmittelbar an der Linie errichteten Autobusbahnhofes der ÖBB.

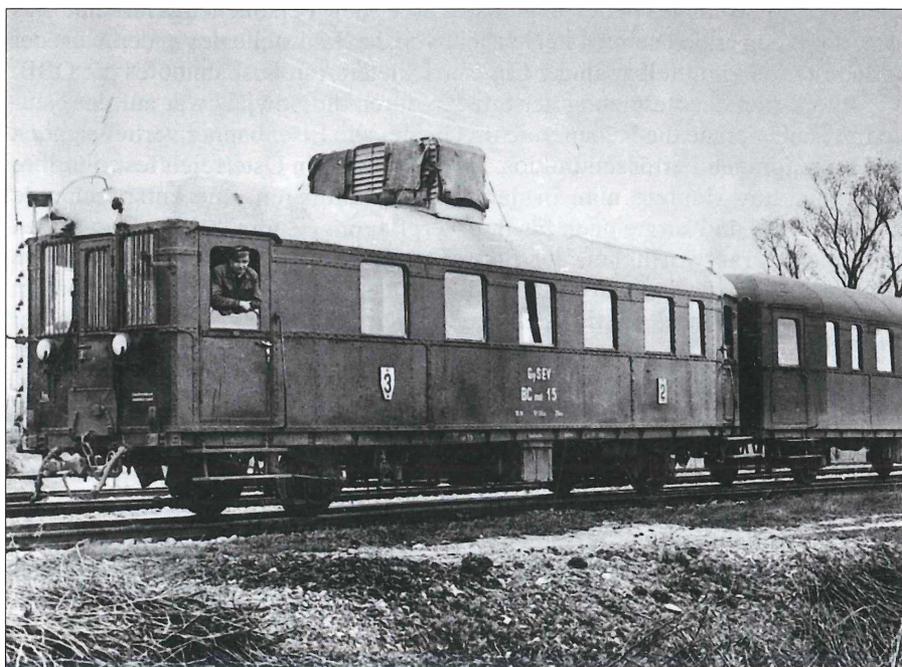
Zu Beginn der Besetzung der Strecke durch die Sowjets war auf der Neusiedler Linie gerade die Rübenernte im Gange. Die Eisenbahner verließen noch im Morgengrauen Fertőszentmiklós, sie saßen dann in Österreich fest. Für ihre Unterbringung richtete man in der Station Pamhagen eine entsprechende „Kaserne“ ein und sorgte auch für ihre Verpflegung. Zum Glück gelang es den führenden Verantwortlichen der Soproner Bahndirektion, den sowjetischen Militärbehörden die Lage zu erklären, die dann zustimmten, daß das Personal im Fußmarsch gewechselt wird. Die Lokomotiven der Rübenzüge konnten in der Station Mönchhof-Halbturm mit Wasser und Kohle versehen werden. Sofern jedoch die Lokomotive wegen irgendwelcher Reparaturen nach Fertőszentmiklós gebracht werden mußte oder die Lokomotiven ausgetauscht werden sollten, konnte man das nur in der Nacht bewältigen. Die Mannschaft des an der Kreuzung der Pamhagener Landstraße mit der Bahnlinie abgestellten sowjetischen Panzers konnte die Bewegungen kontrollieren – allerdings nur bei Tage. In der Nacht gingen entlang der Gleise die nach dem Westen Fliehenden; und zwar unter der Führung von Eisenbahnern aus Fertőszentmiklós. Erst nach langer Zeit lösten sich die Spannungen und der normale Verkehr konnte wieder aufgenommen werden.

Die allerschwerste Naturkatastrophe traf die Linie im Frühling 1965. Drei Wochen fast andauernder Regen und dazu die Schneeschmelze in den öster-

reichischen Alpen brachen gleichzeitig über die Linie herein. Am 23. April überschwemmte die Rabnitz den Ort Répcelak, und das Wasser schwemmte auch die Bahnlinie zwischen Répcelak und Répceszemere auf 150 – 200 m Länge weg. Am Tag danach geschah dies mit der Bahn zwischen Kenyeri – Nick auf etwa 1 km Länge, wobei die Säulen der Fernsprechlinie ebenfalls mitgerissen wurden.

Zum Tempo der nach dem Rückgang des Wassers einsetzenden Instandsetzungsarbeiten ist bemerkenswert, daß sechs Tage danach, am 30. April, der Verkehr mit dem Zug Nr. 213 wieder einsetzen konnte. Auf dem österreichischen Streckenabschnitt füllten sich wohl beiderseits der Strecke die Materialgräben, doch zog sich das Wasser allmählich zurück, ohne größeren Schaden verursacht zu haben.

Während sich der Lebensstandard der ungarischen Bevölkerung fast nicht verbesserte, entwickelte sich in Österreich in den 60er Jahren durch die wirtschaftlichen Erfolge der Wohlstand der Bewohner zusehends. Nach 1956 war das Interesse in Österreich gegenüber Ungarn groß, doch die Eisenbahnfreunde interessierte vor allem die besondere Rolle der GySEV, deren selbständiges Aufgabengebiet und ihr Betrieb. Besonders aber selbstverständlich der dabei noch vorherrschende Dampfbetrieb!



Modernisierter GANZ-Triebwagenzug auf der Seestrecke um 1950.

Am 22. Sept. 1963 ließ man einen solchen – mit interessiertem Publikum besetzten – Zug auf der Strecke Wien Ost – Ebenfurth – Sopron – Fertőszentmiklós – Pamhagen – Neusiedl am See – Wien Ost fahren. Das beispielhafte Zusammenwirken der Eisenbahnfreunde mit der Leitung der GySEV gestaltete für die 300 Reisenden die Fahrt zu einem einmaligen Erlebnis. Durch die ständig wechselnden Lokomotivtypen war der Erfolg sehr groß. Mit dieser Fahrt wurden die Grundlagen für die spätere Fremdenverkehrstätigkeit der GySEV geschaffen. Diese Fahrt war eine treffliche Propaganda nicht nur für die GySEV sondern auch für Ungarn.

Nachdem der Seewinkel sich zu einem Fremdenverkehrsgebiet entwickelte und vor allem zu einem Urlaubsgebiet für westdeutsche Gäste wurde, erwarteten immer mehr Ausländer die altmodischen Züge auf den Bahnstationen. Beliebteste Objekte für die Fotografierenden waren die dort verkehrenden Dampflokomotiven sowie die alten GANZ-Motorfahrzeuge. Besonders berühmt wurde der auf der Strecke Fertőszentmiklós – Pamhagen – Neusiedl am See – Parndorf verkehrende „TAS“ Schnellschienenbus. Die Allgemeinheit taufte das aus der „ÁRPÁD“-Reihe stammende Fahrzeug, das es zur Lokalbahn verschlagen hatte, schnell auf den Namen „Pusztá-Expresz“

Die Fertővidéki HÉV/Neusiedlersee Lokalbahn mit ihrem zu schwachem Oberbau verursachte ständig steigende Probleme im Güterverkehr. Nachdem die Güterwagen mit 15 t Ladegewicht bei allen Bahnlinien der Reihe nach auf das Abstellgleis gestellt wurden, waren die an ihrer Stelle in Betrieb gestellten Waggons mit gesteigerter Tragfähigkeit auf der Linie mit dem leichten Oberbau von 12,5 t Achslast nicht zu gebrauchen. Indessen fanden sich sowohl auf dem österreichischen wie auch auf dem ungarischen Teil der Linie zu schwere Waggons. Diese wurden mit eigener Genehmigung und verminderter Zuggeschwindigkeit an den Bestimmungsbahnhof gebracht. Vielfach mußte die Überladung auf der Verladestation in Neusiedl am See in einen anderen Waggon umgeladen werden. Für solche Umladungen standen auf der Verladestation Neusiedl am See ständig 10 bis 12 offene Waggons bereit.

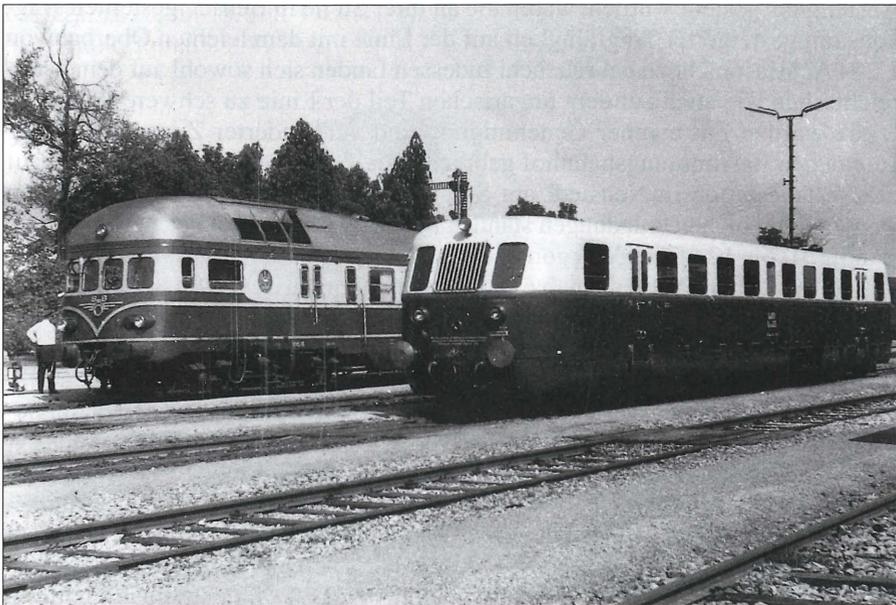
Die gleichen Probleme gab es auch auf dem ungarischen Streckenteil. Hier dirigierte man die früher nur bedingt zugelassenen Sendungen stufenweise auf andere Linien um. Außerdem wurden die mit ihren Aufgabesendungen auf den Bahnstationen vorstellig gewordenen Lieferanten durch verschiedene Maßnahmen dazu veranlaßt, statt der Bahnbeförderung auf jene auf der Straße umzusteigen. Dies alles hatte geradewegs zur Folge, daß man mit Wirksamwerden der Grundsätze der Verkehrskonzeption vom Jahre 1968 die Linie Fertőszentmiklós – Celldömök als unwirtschaftlich und damit als liquidationsfähig einstuft.

Zu gleicher Zeit bewies auf dem österreichischen Abschnitt der Linie – auf der Neusiedlerseebahn – reger Waren- und Personenverkehr, daß in einer richtig gelenkten staatlichen Wirtschaft auch der Lokalbahn eine Bedeutung zukommt. Im Frühjahr 1977 entstand durch die Zusammenarbeit zwischen dem ungarischen und dem österreichischen Geschäftszweig, dem Blaguss Reisebüro

sowie dem Pumot Schiffsverkehrsunternehmen jenes Ausflugsprogramm, dessen Grundstock der Verkehr des „Oldtimer-Zuges“ auf der Neusiedlerseebahn bildete. Die Gäste stiegen am Bahnhof in Neusiedl am See oder in der Haltestelle Weiden am See in den Zug, während die Autobusse, in denen sie bisher befördert worden waren, in Frauenkirchen auf Niederflurwagen verladen wurden, die der Zug dann bis Fertőszentmiklós brachte. Es kam vor, daß am Ende des Zuges bis zu fünf Autobusse auf den Waggons gezählt werden konnten. So beförderte die alte dampfbetriebene Eisenbahn große Gruppen bis Fertőszentmiklós. Von dort aus wurde das Programm wieder mit den Blaguss-Bussen fortgesetzt.

Den letzten Betriebstag des ungarischen Linienabschnitts, den 26. Mai 1979, gestalteten die Politiker sowie die Führung der GySEV zu einem Volksfest. Ein Jahr noch blieben die Geleise sowie die Signale an ihrem Platz. Danach montierte man die Schienen ab und ebnete das Schotterbett ein. So entstand eine prächtige Straße. Heute erinnern nur noch die Stationsbauten, einzelne Wärterhäuschen, das rostige Eisengerüst der Raabbrücke und einige hundert Meter Gleisrest vor Celldömölk an die einstige Lokalbahn.

Das Schicksal des österreichischen Linienabschnitts war wesentlich glücklicher. Zu Beginn der Fünfzigerjahre begutachteten Fachleute des Verkehrsministeriums die Linie der Neusiedlerseebahn. Aufgrund dieser Untersuchung



Treffen im Bahnhof Parndorf.
Der Blaue Blitz und der Schnelltriebwagen „TAS“ 1973.

wurde beschlossen, mit dem Austausch der seinerzeit beim Ausbau der Linie eingebauten Schienen, die schon stark abgenützt waren, sowie mit der Erneuerung des Gleisbettes zu beginnen. Deshalb wurden zwischen 1955 und 1957 an dem im schlechtesten Zustand befindlichen Teil der Linie, jenem zwischen der Station Neusiedl am See und der Haltestelle und Verladestation Bad Neusiedl am See, auf 4 km Länge zu verkehrsfreien Zeiten diese Arbeiten getätigt, und zwar vom Personal des Streckenerhaltungsdienstes. Dieses montierte in die Gleisanlage Schienen vom System XXIV/a, 26,15 kg/lfm schwer und 9 m lang. In Fortsetzung dieser Arbeiten gelangte man bis 1970 mit dem Schientausch schon bis Mönchhof-Halbturm. Die damalige Bahndirektion ließ die Weiterführung der Arbeiten einstellen und plante ähnlich der ungarischen Linienauflösung auch die Einstellung der Neusiedlerseebahn.

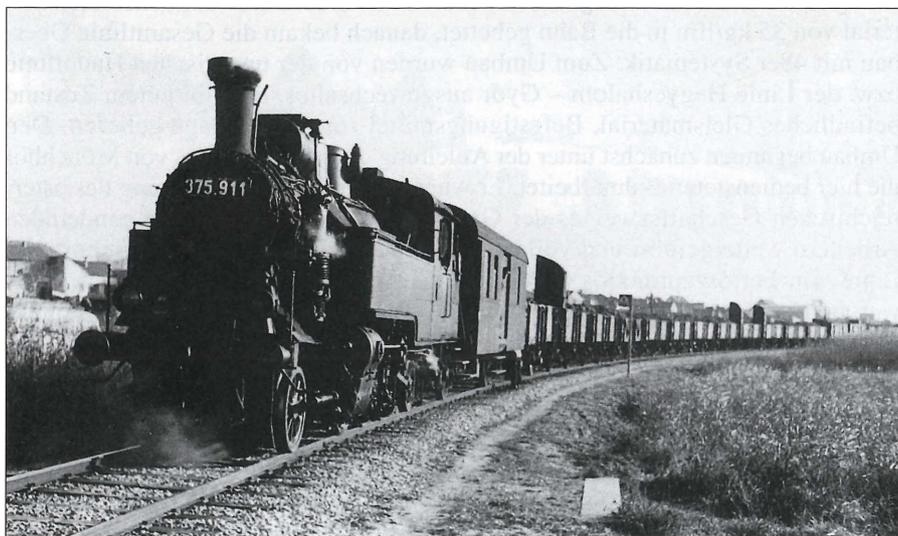
An die Spitze des österreichischen Geschäftszweiges gelangte jedoch eine neue Führung. Diese Direktion bestimmte, daß der Oberbauaustausch fortgesetzt wurde. Inzwischen begann auch der Umbau der Linie zwischen Ödenburg und Ebenfurth. So konnte erreicht werden, daß das dort abmontierte, sich in gutem Zustand befindliche 25 m lange Schienenmaterial vom System X/a, zur Fortsetzung des Umbaus der Seebahn genützt wurde. Gleichzeitig wurde in der Station Frauenkirchen auf dem Verladeplatz und einem Nebengeleise eine Zerlege- und Abbindeanlage geschaffen.

Die Umbauarbeiten wurden auch durch die bedeutende Einnahmen garantierenden Nostalgiezüge beschleunigt. So war deren Fahrzeit mit der zulässigen Geschwindigkeit von 30 km/h, sofern die Garnitur von einer Dampflokomotive gezogen wurde, viel zu lang. Zwischen 1980 – 1985 wurde zunächst Gleismaterial von 35 kg/lfm in die Bahn gebettet, danach bekam die Gesamtlinie Oberbau mit 48er Systematik. Zum Umbau wurden von der ungarischen Hauptlinie bzw. der Linie Hegyeshalom – Győr ausgewechseltes, doch in gutem Zustand befindliches Gleismaterial, Befestigungsmittel sowie Unterlage geliefert. Den Umbau begannen zunächst unter der Anleitung des Bahnmeisters von Mönchhof die hier bediensteten Bahnarbeiter. Er wurde dann von der Bauleitung des österreichischen Geschäftszweiges der GySEV und deren aus Ungarn pendelnden Arbeitern weitergeführt und vollendet. Nachdem der ungarische Abschnitt der Linie von Fertőszentmiklós – Staatsgrenze schon vorher umgestaltet worden war, betrug die erlaubte Höchstgeschwindigkeit auf der gesamten Streckenlänge 80 km/h und der höchsterlaubte Achsdruck 22,5 t. Darüber hinaus besteht das Ziel, die Strecke so umzubauen, daß sie eine Geschwindigkeit von 100 km/h erlaubt. Heute verkehren also auf der einst als Lokalbahn eingestufteten Strecke Hauptstreckenlokomotiven und Triebwagenzüge.

Am 1. Jänner 1979 wurde die elektrifizierte, den Erfordernissen des modernen Verkehrs gerecht werdende umgebaute Linie der Wiener Schnellbahn bis Neusiedl am See dem Verkehr übergeben. Auf ihr wurde der taktmäßige Zugverkehr eingeführt und den Zügen der Schnellbahn auch jene der Neusiedlerseebahn angeschlossen. Schnell konnten die Verantwortlichen der Bahn fest-

stellen, daß das Publikum im Gefolge der sich bessernden Verkehrsbedingungen wieder zur Bahn zurückkehrte. Diese erfreuliche Entwicklung verdichtete sich im Verlauf einiger Jahre. Die GySEV/RÖEE war bestrebt, der wachsenden Reizendenzahl mit der Einstellung neuer Triebwagen gerecht zu werden.

Neben vielen, teils wirtschaftlichen teils anderen Gründen trug die Umgestaltung des Personenverkehrs zum sprunghaften Anwachsen dieser Verkehrssparte auf der Neusiedlerseebahn bei. Viele Menschen aus der Region fahren zur Arbeit nach Wien. Während der Großteil früher mit dem eigenen PKW täglich zur Arbeitsstätte fuhr, benützen heute viele das eigene Fahrzeug nur zur Fahrt bis zur nächsten Bahnstation. Für die zweckentsprechende wirtschaftliche und schnelle Abwicklung des täglichen Berufsverkehrs sowie des allgemeinen Reiseverkehrs wurde der „Verkehrsverbund Ostregion“ ins Leben gerufen, dessen Mitglieder die ÖBB, die Wiener Lokalbahn, die Wr. Stadtwerke, das Reisebüro Dr. Richard, seit 1. Sept. 1988 die RÖEE als österreichischer Geschäftszweig der GySEV und schließlich die NSB sind. Der Verbund machte im Umkreis von Wien durch zweckentsprechende Fahrpläne und durch günstige Fahrpreisgestaltung die Inanspruchnahme der Bahn attraktiv. Man führte das System der stündlich, eventuell zweistündlich verkehrenden Züge ein. All dies hatte zur Folge, daß der Personenverkehr auf der NSB-Linie bis 1996 sich verzehnfachte. Diesem Anwachsen des Verkehrs gingen bedeutende technische Entwicklungen voraus bzw. begleiteten sie die Aufwärtsentwicklung. Die Lebensfähigkeit der Linie konnte nur gesichert werden, wenn die alte Verkehrsregulierung



Rübenzug auf der Strecke der Neusiedlerseebahn mit einer gemieteten Lokomotive der MÁV um 1970.

von Grund auf umgestaltet wurde. Deshalb wurde 1984 ein rationelles, vereinfachtes Blocksystem eingeführt. Lediglich zur Abwicklung des Güterverkehrs blieb zu festgesetzten Zeiten ein Bahnbediensteter an manchen Bahnhöfen. Das System bewährte sich sehr. Dadurch konnte viel Personal eingespart werden. Zentrum der Verkehrsleitung wurde der Bahnhof Pamhagen.

Es wurde bereits erwähnt, daß bis 1985 der Umbau der Linie vollendet werden konnte. Dabei konnte die Geschwindigkeit der auf dieser Linie verkehrenden Züge erhöht werden. 1989 wurden weiters zwölf Bahnübergänge durch Lichtsignale abgesichert, die entweder durch die herankommenden Züge selbst ausgelöst oder bei aus der Station in Fahrt gesetzten Garnituren durch den Zugführer an der entsprechenden Vorrichtung in der Fahrdienstleitung betätigt bzw. vom Lokomotivführer nach Funksignalen eingeleitet werden. In den auf der Linie Pamhagen – Neusiedl am See verkehrenden Lokomotiven oder Triebwagen sind Impulsegeber dieser Art von 400 m Reichweite installiert. So wurde der Funk zu einem unentbehrlichen Instrument des Verkehrssystems dieser Linie. Dessen Zentrale befindet sich im Bahnhof Pamhagen. Drei an der Linie unterteilt aufgestellte Funktürme sorgen für die Weitergabe der Signale und Sendungen. Mit dieser Einrichtung kann der diensthabende Verkehrsbeamte der Station mit dem Personal der auf der Strecke verkehrenden Züge jederzeit in Verbindung treten.

Das zunächst eingebaute System wurde 1993 gegen ein solches ausgetauscht, das den Vorschriften der Internationalen Bahnvereinigung entspricht. In der Weiterentwicklung des Fernmeldewesens wurden alle Bahnhöfe der Linie in das Netz des Zugfunks der Österreichischen Bundesbahnen /BASA/ eingeschlossen.

Im Juni 1997 installierte man ein Informationssystem für Reisende, mit dessen Hilfe der diensthabende Beamte die Reisenden auf sämtlichen Bahnhöfen über Lautsprecher von eventuellen Zugverspätungen oder über andere notwendige Informationen in Kenntnis setzen kann.

Der gegenwärtige Verkehr im Zweistundentakt ist mit diesen Einrichtungen als gut gelöst zu betrachten. Derzeit befindet sich – vom Fahrplan her gesehen – jeweils nur ein Zug zwischen Pamhagen und Neusiedl am See in Fahrt. Sollte jedoch die Anzahl der Reisenden weiter zunehmen und dies eine Zugvermehrung zur Folge haben, wird sich eine ständige Begegnung zweier Garnituren in einem der Bahnhöfe nicht vermeiden lassen. Im Falle der Güterzüge ist dies vorläufig gelöst. Für die Aufgaben der Begegnungen von Personenzügen weiß die Funktechnik eine Lösung. Mittels ferngesteuerten Weichen wäre auch dies machbar.

Zum Umbau der Linie und zu den Kosten der notwendigen Modernisierungen erhielt die Bahn namhafte staatliche Unterstützung. So konnten neben der zeitgemäßen Gestaltung der Strecke sämtliche Stationsgebäude den heutigen Erfordernissen angepaßt werden. Verschwunden sind aus Holz gebaute Bedürfnisanstalten; an ihre Stelle traten neben den Warteräumen moderne wasserge-

spülte WC-Anlagen. Die Bahn war auch gezwungen, für Fahrradabstellplätze und für den Ausbau von Parkplätzen zu sorgen, was mitunter nur auf Kosten der Verladeplätze geschehen konnte. Diese Maßnahme wurde durch den Abriß der aus Holz errichteten Gütermagazine ermöglicht. Lediglich drei dieser Stationsdepots blieben erhalten.

Weiters versetzte man die Bahnhöfe auch in die Lage, die Beförderung der landwirtschaftlichen Produkte von der Straße auf die Bahn umzulenken. Große Mengen an Stroh z.B. werden systematisch von der Linie an die Bauern der Gebirgsgegenden geliefert; wichtig ist aber auch die ins Ausland gerichtete Getreideausfuhr aus mächtigen Silos in den Bahnstationen. In Frauenkirchen wiederum wurde ein ausgedehnter Rübenlager- und Verladeplatz mit einem Industriegleisanschluß errichtet. Die Rüben werden in geschlossenen Zügen zur Verarbeitung in die Zuckerfabrik Tulln gebracht.

Die Pläne für eine weitere Entwicklung sind ebenfalls fertig. Derzeit müssen die Pendler nach Wien noch in Neusiedl am See umsteigen. Man plant jedoch den durchgehenden Schnellzugsverkehr bis Pamhagen, wobei die Linie unter Umständen bis Fertőszentmiklós elektrifiziert werden soll. Alle diese vorgesehenen Modernisierungen kommen auch den Bürgern von Ödenburg zugute. Schon jetzt verkehren drei Zugspare über Fertőszentmiklós nach Neusiedl am See und zurück. Diesen Verkehr wickeln die GySEV/RÖEE mittels der in den Simmering-Graz-Pauker-Werken gebauten modernen Triebwagen ab.

Die Betriebsbewilligung der Nachfolgerin der Fertővidéki HÉV, der Neusiedlerseebahn NSB, die 1896 für 90 Jahre erteilt worden war, wäre 1986 abgelaufen. Die Verantwortlichen der Neusiedlerseebahn A.G. konnten jedoch in Verhandlungen mit den österreichischen Regierungsstellen erreichen, daß sie im Hinblick auf die mit bedeutenden Investitionen erreichte Umgestaltung der Bahn die Bewilligung bis zur Gültigkeit der Konzession der Hauptlinie, also bis 2007, verlängert bekamen. Am 21. Nov. 1986 unterzeichnete der österreichische Verkehrsminister im Großgasthof von Pamhagen die neue Bewilligungsurkunde der Linie.

Abkürzungsverzeichnis:

GyseV	=	Győr – Sopron – Ebenfurti Vasút
ROeEE	=	Raab – Oedenburg – Ebenfurter Eisenbahn (frühere Schreibweise)
RÖEE	=	Raab – Ödenburg – Ebenfurter Eisenbahn (die heute gebräuchliche Schreibweise)
HÉV	=	Helyiérdekű Vasút = Lokalbahn
NSB	=	Neusiedlerseebahn
BBÖ	=	Bundesbahnen Österreich (1. Republik)
ÖStB	=	Österreichische Staatsbahnen (1945 – 1947)
ÖBB	=	Österreichische Bundesbahnen (von 1947 an)

BURGENLÄNDISCHE HEIMATBLÄTTER

Herausgegeben vom Amt der Burgenländischen Landesregierung,
Abteilung XII/2 - Landesarchiv und Landesbibliothek

59. Jahrgang

Eisenstadt 1997

Inhalt des Jahrganges LIX

Seite

1. Aufsätze

- Allmer, Norbert: Burgenländische Wunderberichte
im Pinggauer Mirakelbuch 170-178
- Berényi, László: Über die Esterházy-Wappen 49-59
- Brenner, Wilhelm: Pannonien – Gedanken zu einer
grenzüberschreitenden mitteleuropäischen Region 111-127
- Heyter, Peter: Anthriscus caucalis (Hundskerbel) und
Anthriscus cerefolium var. longirostris (Borstenkerbel)
im Seewinkel. Hinweise auf Verbreitung und Standortverhalten 45-48
- Kietaibl, Hans: Die Heerführer aus der altungarischen Geschichte
an der Fassade des Schlosses Esterházy in Eisenstadt 85-96
- Lehner, Georg: Die Berichte des Franz Carl Weidmann über die
Ödenburg-Wr. Neustädter Eisenbahn aus dem Jahr 1847 98-110
- Lovas, Gyula: 1897 – 1997: 100 Jahre Neusiedlerseebahn 145-169
- Peter, Heinz: Die Besiedlung des Nordburgenlandes
durch den Uhu (Bubo bubo) 179-185
- Prickler, Harald: Geburtsbriefe als Quellen zur
Presbyterologie des 16. und 17. Jhdt. 60-84

I 90447/59
O.O. LANDESMUSEUM
BIBLIOTHEK

Dionisi 1913/1897

Prickler, Harald: Die St.Georgener „Neuhäusl“	128-136
Reingrabner, Gustav: Die Gebäude der ehem. evangelischen Volksschulen im Burgenland	1-22
Schuch, Albert: Der Bericht des K.K. Königsberger Bergmeisters Franz Xaver Puchholz über das Schlaininger und Bernsteiner Bergbauggebiet aus dem Jahr 1784	23-44

2. Kleine Mitteilungen

Erhardt, Johann: Besuche des jungen Franz Liszt in Deutschkreutz, Neckenmarkt und Lackenbach	186-190
Prickler, Harald: Das fürstlich esterházyische Spital Forchtenau im Jahre 1779	142-144
Tobler, Felix: Der vorletzte Akt des Eisenstädter Hochgerichtes. Die Hinrichtung Georg Staudingers 1828	137-141

3. Buchbesprechung

Steines, Patricia (Hg.): Leopold Moses. Spaziergänge. Studien und Skizzen zur Geschichte der Juden in Österreich (Bernd Zimmermann)	191-192
---	---------

Die „Burgenländischen Heimatblätter“

erscheinen im Jahr viermal. Bestellungen sind an die Verwaltung der Burgenländischen Heimatblätter, Amt der Burgenländischen Landesregierung, Landesarchiv, 7001 Eisenstadt, zu richten. Der Bezugspreis für 1998 beträgt S 100,- (Einzelheft S 25,-). Einzahlungen erfolgen mit Erlagschein oder direkt an die Verwaltung. – Manuskripte sind in Maschinschrift im Höchstausmaße von 20 Seiten und einseitig beschrieben an das Amt der Burgenländischen Landesregierung, Landesarchiv, 7001 Eisenstadt, zu senden. – Für den Inhalt der Beiträge sind die betreffenden Autoren verantwortlich.

Impressum: Medieninhaber (Verleger) und Herausgeber: Amt der Burgenländischen Landesregierung, Landesarchiv – Landesbibliothek und Landesmuseum, 7001 Eisenstadt, Freiheitsplatz 1. – Vorstand: W. Hofrat Dr. Johann Seedoch, 7001 Eisenstadt, Freiheitsplatz 1. – Redaktion: O.Reg.Rat Dr. Hans Chmelar, 7001 Eisenstadt, Freiheitsplatz 1. – Verwaltung und Vertrieb: Landesarchiv-Landesbibliothek, 7001 Eisenstadt, Freiheitsplatz 1. – Hersteller (Drucker): Rötzer-Druck Ges.m.b.H. & Co.KG., 7000 Eisenstadt, Mattersburger Straße 25. – Umschlagentwurf: E. Ranharter, Neufeld a. d. L. – Verlags- und Herstellungsort: Eisenstadt. – Offenlegung gemäß § 25 Mediengesetz: Land Burgenland. – Grundlegende Richtung: Landeskunde des Burgenlandes. – Alle Rechte, insbesondere die des Nachdrucks und der Übersetzung, vorbehalten. Ohne schriftliche Genehmigung des Verlages ist es auch nicht gestattet, dieses urheberrechtlich geschützte Werk oder Teile daraus in einem photomechanischen, audiovisuellen oder sonstigen Verfahren zu vervielfältigen oder zu verarbeiten. Diese Genehmigungspflicht gilt ausdrücklich auch für die Verarbeitung, Wiedergabe und Verbreitung mittels Datenverarbeitungsanlagen.

Bemerkungen:

Die Bahnhöfe und Haltestellen waren bis 1921 ungarisch bezeichnet:

Pomogy = Pamhagen

Valla = Wallern am Neusiedlersee

Mosonszentandrás = St. Andrä im Burgenland (1938 – 1946 St. Andrä)

Boldogasszony = Frauenkirchen

Barátudvar-Féltorony = Mönchhof-Halbturm

Gálos = Gols

Védeny = Weiden am See

Nezsider = Neusiedl am See

Pándorfalú = Parndorf

Der Bahnhof Eszterháza bekam 1947 den Namen Fertőszentmiklós, der Bahnhof Kis-Czell hieß ab 1907 Czeldömölk, später Celdömölk.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Burgenländische Heimatblätter](#)

Jahr/Year: 1997

Band/Volume: [59](#)

Autor(en)/Author(s): Lovas Gyula

Artikel/Article: [1897 - 1997: 100 Jahre Neusiedlerseebahn 145-169](#)