

120 Jahre Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn (Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút)

Von Leonhard Prickler, Eisenstadt

Vorbemerkungen

Die Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn (Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút, in der Folge nur noch mit der ungarischen Abkürzung GySEV bezeichnet) präsentiert sich heute dem Eisenbahnfreund als wohl einmaliges Kuriosum in der europäischen Eisenbahnlandschaft. Sie ist eine Aktiengesellschaft, deren Aktionäre heute die Republik Ungarn und die Republik Österreich sind, und ihr Streckennetz ist auf zwei Staatsgebiete aufgeteilt. Die folgende Arbeit soll demonstrieren, wie sehr die Entwicklung dieser Bahn, die mit der Eröffnung des ersten Streckenabschnittes vor 120 Jahren begann, bis heute mit der europäischen Politik verweben ist und wie es der Bahn gelang, allen Versuchen, sie zu verstaatlichen, sowohl von österreichischer Seite nach dem Anschluß des Burgenlandes als auch von ungarischer Seite in der Zeit des Kommunismus, zu entfliehen. Was vor 120 Jahren als gewöhnliche ungarische Privatbahn von regionaler Bedeutung, wie es viele andere auch gab, begann, entwickelte sich zum doppelstaatlichen Eisenbahnkuriosum, als nach dem Ende des Ersten Weltkriegs und damit der alten politischen Ordnung in Europa das nationale Prinzip bei der Neuordnung Europas auch hier zur Anwendung kam, indem das überwiegend deutschsprachige Burgenland von Ungarn abgetrennt und Österreich zugeschlagen wurde und damit das Streckennetz der GySEV durch die neue Grenze zerrissen wurde. Nach der Machtübernahme der Kommunisten bestand die Bahn nicht nur als wohl einzige Aktiengesellschaft Ungarns fort, sie wurde von diesen sogar zu einem bedeutenden Standbein der Wirtschaft des Landes ausgebaut. Die Arbeit soll aber auch die Rolle der Bahn zeigen, welche sie nach dem Ende des Kommunismus in einem in die EU strebenden Ungarn spielt und wie sie mit den Aufgaben der modernen Zeit, die sich immer mehr der Eisenbahn als Alternative zum ausufernden Straßenverkehr besinnt, zurechtkommt.

Die Namen der heute außerhalb Österreichs liegenden Städte und Ortschaften wurden dergestalt angeführt, daß dem deutschen Namen zumeist der heute amtlich gültige Name in Klammern beigefügt ist, wobei zu berücksichtigen ist, daß beispielsweise der Name Bratislava für Preßburg vor Etablierung des tschechoslowakischen Staates noch gar nicht bestand. Um aber die Namensnennungen nicht zusätzlich zu komplizieren, wurde dieser Mangel bewußt in Kauf genommen.

Die Eisenbahnerschließung Westungarns vor dem Bau der GySEV

Schon geraume Zeit vor der Verlegung der ersten Schienen im deutschsprachigen Raum wurden Planungen für den Bau eines österreichischen (und damit

auch ungarischen) Eisenbahnnetzes angestellt. Schon 1825 erarbeitete der am Wiener Polytechnicum tätige Montanist Franz Riepl ein Projekt zur Eisenbahnverbindung Wiens mit dem rohstoffreichen Galizien, das er in den frühen 1830er Jahren zu einer 1500 km langen Zentrallinie Brody-Wien-Triest erweiterte, von welcher verschiedene Zweigbahnen zur weiteren Erschließung ausgehen sollten. Der geplante Streckenverlauf Wien-Triest sollte über Bruck a. d. Leitha-Wieselburg (Moson)-Varazdin führen, eine Zweiglinie war von Wien über Wr. Neustadt nach Ödenburg (Sopron) geplant. Aufgrund politischer Erwägungen kam auch eine Alternativführung der Hauptlinie über den Semmering in Betracht, die ungarisches Territorium umgangen hätte. Aufgrund der damaligen technischen Möglichkeiten dachte Riepl übrigens an den Bau eines Basistunnels unter dem Semmering, wodurch die Schwierigkeiten des Baues und Betriebs einer Gebirgsbahn mit den technisch noch nicht ausgereiften Lokomotiven des frühen 19. Jahrhunderts vermieden werden sollten.

Riepl konnte für seine Pläne Salomon Frh. v. Rothschild gewinnen, der 1836 ein Privileg zum Bau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erhielt¹. Für den Bereich südlich der Donau erlangte 1838 Georg Simon Frh. v. Sina die Bewilligung zur Durchführung technischer Vorarbeiten, worauf es zur Gründung der Wien-Raaber Eisenbahngesellschaft kam. Die Hauptintention Sinas lag jedoch nicht in einer Verbindung Wiens mit Triest, sondern in einer Verbesserung des Getreide- und Schlachtviehtransports von Ungarn nach Wien, wobei Raab (Győr) die Funktion eines Sammelpunktes derselben zufallen sollte. Die ungarischen Behörden jedoch favorisierten den 1839 von Rothschild präsentierten Plan einer Eisenbahnverbindung Wien-Preßburg (Bratislava)-Budapest und hintertrieben das Projekt Sinas², weshalb die von Sina geplanten Strecken nur bis Bruck a. d. Leitha und Wr. Neustadt zur Ausführung gelangten. Nach der Verlängerung der Wr. Neustädter Linie bis Gloggnitz 1842 wurde die Gesellschaft in Wien-Gloggnitzer Eisenbahngesellschaft umbenannt, während nach dem Bau der Leithabrücke bei Bruckneudorf 1846 erstmals ungarisches Territorium erreicht wurde.

Währenddessen ging eine Initiative von Stephan Gf. Széchenyi aus, der Ländereien um Ödenburg (Sopron) sowie das Schloß Zinkendorf (Nagyecenk) innehatte, um Ödenburg an das bestehende Eisenbahnnetz anzuschließen. 1845 kam es zur Bildung der Ödenburg-Wiener Neustädter Eisenbahngesellschaft, deren wichtigste Förderer neben Széchenyi Fürst Paul Esterházy (der den benötigten Grund ablösefrei zur Verfügung stellte³) sowie die Stadt Ödenburg

1 Mechtler Paul, Die Entwicklung des Eisenbahnwesens in Ostösterreich. in: Die Entwicklung des Verkehrswesens im pannonischen Raum bis 1918 (Internationales Kulturhistorisches Symposium Mogersdorf 1977). Maribor 1977. S. 119

2 Möcker Hermann, Land der Burgen, nicht der Bahnen. Burgenlands Schienenverkehr: von der Entstehung über Umorientierung und Reduktion zu neuen Chancen. in: Österreich in Geschichte und Literatur (mit Geographie) 4-5a/1995. S. 259

3 Mechtler, 120 f.

waren. Die Bauausführung oblag Mathias Schönerer, der unmittelbar zuvor die Strecke Wr. Neustadt-Gloggnitz errichtet hatte⁴. Der bedeutendste Kunstbau der neuen Bahn war (und ist) der gemauerte Viadukt in Mattersburg, der auf einer Länge von 250 m das Wulkatal überspannt. Die Eröffnung der Ödenburg-Wr. Neustädter Bahn erfolgte am 20. August 1847; der Betrieb auf derselben wurde von der Wien-Gloggnitzer Bahn geführt. Nach der Verstaatlichung der Wien-Gloggnitzer Bahn 1853 traf dasselbe Schicksal im Jahr darauf auch die Ödenburg-Wr. Neustädter Bahn, die beide im Jahr 1858 reprivatisiert wurden, indem sie in die Hände der späteren Südbahngesellschaft kamen. 1865 wurde die Strecke von Ödenburg nach Steinamanger (Szombathely) und Nagykanizsa verlängert⁵.

Nachdem 1851 die Ungarische Centralbahn, die Budapest mit Preßburg (Bratislava) und Wien (über einen Anschluß an die Ks. Ferdinands-Nordbahn) verband, eröffnet worden war, drängten die Stadtväter von Raab (Győr) zunehmend auf einen Eisenbahnanschluß ihrer Stadt. Diesem Ansinnen wurde stattgegeben, nachdem die nach der Verstaatlichung der Gloggnitzer Linie 1853 wieder in k. k. priv. Wien-Raaber Eisenbahngesellschaft umbenannte Gesellschaft 1855 ihre bestehende Linie von Wien nach Bruck a. d. Leitha bis Raab (Győr), im Jahr darauf bis Újszöny (bei Komorn/Komárom) verlängerte. Diese Linie wurde 1855 gemeinsam mit der Ungarischen Centralbahn von der k. k. priv. Österreichisch-Ungarischen Staatseisenbahngesellschaft gekauft, die in der Folge wenig Interesse an einer weiteren Verbindung nach Budapest zeigte, weshalb Raab (Győr) erst 1884 mit der ungarischen Hauptstadt auf dem Schienenweg verbunden wurde⁶.

Ab ca. 1855 wurden Pläne zum Ausbau des Eisenbahnnetzes im Süden und Westen Ungarns erstellt⁷, wobei aber die schon von Sina geplante Querverbindung zwischen den bedeutenden Wirtschaftsknotenpunkten Raab (Győr) und Ödenburg (Sopron) zunächst unausgeführt blieb. Der Eisenbahnbau in Ungarn erlebte einen entscheidenden Anstoß im Jahr 1867, als der österreichisch-ungarische Ausgleich endlich zu einer Klärung der politischen Verhältnisse führte, was in der Folge den Geldmarkt positiv belebte. Zusätzlich gab es in diesem Jahr eine überdurchschnittlich hohe Getreideernte, die auch den Eisenbahnen in Form guter Betriebsergebnisse zugute kam⁸.

4 Möcker, 260

5 Möcker, 260

6 Hahnenkamp Hans, Die Eisenbahnen im Burgenland zur Zeit der Habsburgermonarchie. Großpetersdorf 1993. S. 37

7 Horn Alfred, Die geschichtliche Entwicklung, in: 50 Jahre Personalvertretung ROeEE. Wulkaprodersdorf 1976. S. 58 f.

8 Hahnenkamp, 10

Die Anfänge der GySEV

Wie schon zuvor erwähnt, fehlte zu jener Zeit noch die Verbindung zwischen den Komitatshauptstädten Raab (Győr) und Ödenburg (Sopron). Nachdem sich die Wirtschaftslage günstig für den Bau von Eisenbahnen entwickelt hatte, erlangten verschiedene Konsortien Vorkonzessionen zu technischen Vorarbeiten für den Bau dieser Linie. Die tatsächliche Konzession erging 1872 schließlich an den Bankier Viktor Baron Erlanger, der in Verbindung mit Wilhelm Frankfurter stand. Der eigentliche Konzessionstext besagte die Genehmigung zum Bau und Betrieb einer Lokomotiveisenbahn Raab (Győr)-Csorna-Kapuvár-Zinkendorf (Nagyecsk)-Ödenburg (Sopron)-Ebenfurth. Der Unterbau war eingleisig auszuführen. Sollte das Verkehrsaufkommen zu einer mehr als 8 %-igen Verzinsung des Anlagekapitals führen, so sollte auf Verlangen der Regierung ohne Entschädigung binnen 3 Jahren ein zweites Gleis gelegt werden⁹. Die Gesellschaft war auf 30 Jahre von der Einkommenssteuer befreit¹⁰. Der Endpunkt der Bahn in Ebenfurth war deshalb gewählt, da von dort seit 1872 eine Pferdeisenbahn zu den Esterházy'schen Kohlegruben in Neufeld bestand, die in die neue Strecke integriert werden sollte. Von Ebenfurth, im Gebiet der niederösterreichischen Mühlen- und Spinnerei-Industrie, bestand eine Verbindung nach Wiener Neustadt und, über Gramatneusiedl, nach Wien. Mit der Eröffnung der Wien-Pottendorfer Bahn 1875 wurde das Gebiet noch besser mit der Reichshaupt- und Residenzstadt verbunden¹¹.

Die 1873 ausgebrochene Finanzkrise wirkte sich für den Eisenbahnbau negativ aus, der Baufortschritt der neuen Bahn gestaltete sich schleppend. 1875 sah sich Erlanger gezwungen, das Unternehmen in eine Aktiengesellschaft umzuwandeln, die übrigens von Anfang an den doppelsprachigen Namen Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút/Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn trug. Die Bauarbeiten für den Abschnitt Raab (Győr)-Ödenburg (Sopron) wurden in der Folge dem Bauunternehmer Gustav Berger übertragen, der auch die Anschlüsse an die Bahnhöfe der StEG in Raab und der Südbahn in Ödenburg auszuführen hatte, während der Bau der Strecke Ödenburg (Sopron)-Ebenfurth auf einen späteren Zeitpunkt aufgeschoben wurde. Die Eröffnung des 84 km langen ersten Abschnittes der GySEV von Raab (Győr) nach Ödenburg (Sopron) erfolgte am 2. Jänner 1876. Von nun an verkehrten täglich 2 gemischte Zugspare. Der Fahrpark der Bahn bestand aus 4 Personen- und 5 Güterzugslokomotiven, alle von der Lokomotivfabrik Sigl in Wien, weiters 3 Personenwagen 1./2. Klasse, 5 Personenwagen 2. Klasse, 8 Personenwagen 3. Klasse und 8 Personenwagen 4. Klasse. Die Personenwagen waren allesamt mit Seitencoupeeinstiegen und durchgehenden Laufbrettern versehen und stammten von der Wagenfabrik Johann Weitzer in Graz. Zusätzlich gab es 92 gedeckte und 67 offene Güterwa-

9 Horn, 59

10 Hahnenkamp, 43

11 Möcker, 264

gen von der Ersten Ungarischen Waggonfabrik in Budapest sowie 5 Dienst- und 4 Postwagen¹².

Nach zähen Verhandlungen mit der ungarischen Regierung stimmte diese schließlich einer verbilligten Bauausführung im Bereich Ödenburg (Sopron)-Neufeld (wo die von Ebenfurth kommende Stichbahn endete) zu. Das Baukapital wurde neben dem Bankhaus Erlanger von den am Bau interessierten Zuckerfabriken in Siegendorf und Hirm sowie der Dampfmühle in Ebenfurth eingebracht. Den Bau der 30 km langen Strecke sowie der Gleisanschlüsse zu den Zuckerfabriken in Siegendorf und Hirm hatte die Firma Wagner und Cathry über, die die Arbeiten bis 28. Oktober 1879, dem Tag der Eröffnung dieses Streckenabschnittes, fertigstellen konnte. Als Anschluß- und Übergabebahnhof mit der Wien-Pottendorfer Bahn wurde der Bahnhof Neufeld von der GySEV ausgebaut, allerdings wurde auch die Strecke Neufeld-Ebenfurth von der GySEV auf Rechnung der Südbahngesellschaft (diese war Pächter der Wien-Pottendorfer Bahn) betrieben. Den Stationsdienst am Neufelder Bahnhof besorgte die Südbahngesellschaft¹³. 1891 wurde schließlich die 900 m lange Strecke Neufeld-Ebenfurth von der GySEV gekauft.

Die verbilligte Bauausführung der Strecke Ödenburg (Sopron)-Neufeld wirkte sich von Anfang an ungünstig auf den Betrieb aus. Enge Kurvenradien und starke Steigungen machten den Eisenbahnern im hügeligen Gelände des heutigen Nordburgenlandes zu schaffen, speziell der Anstieg von Wulkaprodersdorf nach Müllendorf genöß einen zweifelhaften Ruf. Ein bis heute nachwirkender Mangel ist die Tatsache, daß die Strecke nicht über Eisenstadt geführt wurde. Als Kompromiß wurde der Müllendorfer Bahnhof „Müllendorf-Eisenstadt“ genannt, den Verkehr nach Eisenstadt besorgten Stellwagen. Nichtsdestotrotz wurden aber von Anfang an täglich 3 gemischte Zugpaare auf der neuen Strecke geführt¹⁴.

Die weitere Entwicklung bis zum Ersten Weltkrieg

Erstmals wurden 1883 reine Personenzüge Raab (Győr)-Ebenfurth angeboten. Von Ebenfurth bestand über einen Verbindungsbogen nach Sollenau Anschluß an die Aspangbahn nach Wien sowie über Leobersdorf-St. Pölten nach Westeuropa¹⁵. Die Pottendorfer Linie der Südbahngesellschaft konnte von der GySEV hingegen nicht benutzt werden, da diese kein Interesse an einer Konkurrenz zu ihrer eigenen Verbindung Ödenburg (Sopron)-Wr. Neustadt-Wien haben konnte.

Eine wesentliche Erleichterung im Reiseverkehr stellte die Einführung der Mitteleuropäischen Zeit am 1. Oktober 1891 dar. Zuvor waren verschiedene

12 Horn, 60, 76 f.

13 Horn, 61

14 Horn, 63

15 Die Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn. Texte von Hans Graf (Bahn im Bild 40/41). Wien 1984. S. 4

Länderzeiten in Gebrauch, wobei die Budapester Zeit der in Österreich gebräuchlichen Prager Zeit um 18 Minuten vorauslief, was den Anschluß in Ebenfurth stark erschwerte¹⁶.

Der Bahnbau zog verschiedene Fabriksgründungen im Umfeld nach sich, was sich auf die allgemeine wirtschaftliche Situation positiv auswirkte. Ein vor allem für den Personenverkehr relevantes Problem stellten jedoch die hohen Tarife dar. Da der in Ungarn gebräuchliche Zonentarif im Fernverkehr von der GySEV nicht eingeführt wurde, forderte erstmals 1889 die Ödenburger Handelskammer vom ungarischen Handelsminister die Verstaatlichung der GySEV und der Südbahngesellschaft, da diese beiden privaten Betreiber, deren Interesse vornehmlich auf den eigenen Gewinn ausgerichtet war, sämtliche Zugverbindungen im Ödenburger Komitat beherrschten. 1907 wurde dieses Ansinnen wiederholt, da nach dem Ende der Befreiung von der Einkommenssteuer am 1. Oktober 1907 die Güter- und Personenbeförderungstarife von der GySEV bedeutend erhöht wurden¹⁷. Nichtsdestotrotz aber stiegen die Fahrgastzahlen, sodaß auf der Strecke Ödenburg (Sopron)-Ebenfurth seit 1895 4 Personenzugs-paare geführt wurden¹⁸.

Im Jahr 1880 wurde in Ungarn ein Lokalbahngesetz verabschiedet, das einen raschen Ausbau billiger Vizinalbahnen ohne direkte staatliche Beteiligung bewirken sollte. Der Interessent für einen Bahnbau hatte die Trassierungsarbeiten durchzuführen, worauf Rentabilitätsrechnungen erfolgten. Kamen diese zu einem positiven Schluß, wurde ein Kostenvoranschlag erstellt, wobei zumindest 30 % der anfallenden Kosten vom Interessenten aufzubringen waren¹⁹. Der Staat gewährte lediglich indirekte Unterstützung. Die Bahnen sollten erst nach 90 Jahren dem Staat anheimfallen, bei einer früheren Übernahme sollte der Interessent finanziell entschädigt werden, bei einer Übernahme innerhalb der ersten 10 Jahre des Betriebs sollte die Entschädigung der vollen Höhe der Baukosten entsprechen. Der Betrieb solcher Bahnen wurde größeren Bahnverwaltungen, zumeist der Staatsbahn, übertragen, wobei der Ertrag aus Personen- und Gepäckbeförderung zumeist zu je 50 % zwischen der betreibenden Bahngesellschaft und dem Erbauer aufgeteilt wurde. Für den Frachttransport wurden spezielle Regelungen getroffen²⁰. Im Zuge dieses Gesetzes kam es nun auch im heutigen nordburgenländischen Raum zu verschiedenen Bahnbauten, die in der Folge auf die GySEV direkt oder indirekt Einfluß hatten. Diese sollen nun im einzelnen vorgestellt werden.

16 Hahnenkamp, 51; Horn, 64

17 Hahnenkamp, 13

18 Hahnenkamp, 51

19 Hahnenkamp, 205 f.

20 Hahnenkamp, 11 f.

Die Ödenburg-Preßburger Bahn

Im Jahr 1882 erfolgte eine Initiative der Freistadt Rust zum Bau einer Eisenbahnverbindung mit Ödenburg (Sopron). Dafür konnten auch Stimmen in Ödenburg gewonnen werden, wo man Interesse an einer Verbindung mit Preßburg (Bratislava) westlich des Neusiedler Sees hegte. In diesem Fall wäre Ödenburg, dessen Verkehrsausrichtung bis dahin vom West-Ost-Verkehr dominiert war, der Status eines Verkehrsknotenpunktes zugefallen. In der Folge ging die Planungsinitiative immer mehr an maßgebliche Eisenstädter Kreise, wo man an einer besseren eisenbahnmäßigen Erschließung der Stadt als über den Bahnhof Müllendorf der GySEV interessiert war, über²¹. Aufgrund der geographischen Gegebenheiten war keine Trassierung über Eisenstadt und Rust möglich. Letztlich entschied die Kostenfrage zugunsten der Führung über Eisenstadt; die neue Linie benutzte im Péageverkehr die GySEV-Anlagen von Ödenburg (Sopron) bis Wulkaprodersdorf und führte erst ab hier auf eigenem Gleis über Eisenstadt-Parndorf nach Engerau (Petržalka), wo die Linie in die bereits bestehende Bahn Preßburg (Bratislava)-Steinamanger (Szombathely) einmündete. Ab Schützen wurde eine Stichbahn zum St. Margarethener Steinbruch geführt; die dortige Station erhielt den Namen „St. Margarethen-Rust“ (eine ähnliche Regelung, wie sie bereits beim Bahnhof „Müllendorf-Eisenstadt“ der GySEV getroffen worden war)²². Ironischerweise blieb dadurch gerade Rust, von wo die ersten Initiativen zum Bahnbau ausgegangen waren, ohne eigenen Bahnanschluß.

Im Jahr 1897 wurde die neue Bahn Wulkaprodersdorf-Engerau (Petržalka) eröffnet. Für die Relation Eisenstadt-Wien bedeutete dies allerdings keinen erkennbaren Vorteil, da die Fahrgäste den langen Umweg über Parndorf nehmen mußten und zudem die Züge oft Verspätungen hatten, sodaß die Reisenden in Parndorf ihren Anschlußzug versäumten²³. Dennoch bot die GySEV aus Angst vor der neuen Konkurrenz ab 1898 neue, beschleunigte Direktverbindungen Müllendorf-Wien mit verbessertem Komfort und durchgehenden Wagen über Ebenfurth-Sollenau-Aspangbahn an.

Als Kuriosum ist hier anzumerken, daß in jenen Tagen das Projekt einer elektrischen Straßenbahn in Eisenstadt vom Eisenstädter Bahnhof über das Stadtgebiet bis zum Müllendorfer Bahnhof ausgearbeitet wurde, um die unbefriedigende Lösung mittels Stellwagenverkehrs auf dieser Strecke auszumergen²⁴. Allerdings versandete das Projekt bereits im Planungsstadium.

21 Insbesondere sind hier Fürst Nikolaus Esterházy, der Weinhändler Leopold Wolf und der Rechtsanwalt Matthias Laschober, dem zu Ehren die Zufahrtsstraße zum Eisenstädter Bahnhof „Laschoberstraße“ benannt wurde, zu nennen (Sammelweis Karl, Eisenstadt in alten Ansichten. Zaltbommel 1981, Nr. 16).

22 Möcker, 271

23 Hahnenkamp, 52

24 Möcker, 272

Die Neusiedlerseebahn

In den 1890-er Jahren wurden verschiedene Projekte zu einer Eisenbahnerschließung Frauenkirchens und des landwirtschaftlich ertragreichen Seewinkels in der Weise verdichtet, daß Frauenkirchen sowohl in Richtung Neusiedl (an der Ödenburg-Preßburger Bahn) als auch nach Süden erschlossen werden sollte. Speziell die Zuckerfabrik Petőháza drängte auf einen Anschluß an die GySEV-Anlagen in Fertőszentmiklós, um auf diese Weise den Transport der Zuckerrüben aus dem Seewinkel, die dort verarbeitet wurden, zu verbilligen. In der Folge wurden die Planungen über Fertőszentmiklós in den Süden nach Répcelak und Celldömök (damals Kiscell) verlängert.

Der Bau und der Betrieb der Neusiedlerseebahn wurden der GySEV übertragen, die deshalb 1896/97 die Emission von 3 %-igen Goldobligationen vornahm, um den Ertrag in die eigentümliche Erwerbung sämtlicher Prioritätsaktien der Neusiedlerseebahn zu investieren²⁵. Die Eröffnung der Strecke erfolgte annähernd gleichzeitig mit der der Ödenburg-Preßburger Bahn. Von Anfang an war der Personenverkehr auf der Neusiedlerseebahn von nur marginaler Bedeutung, da das potentielle Eisenbahnpublikum fehlte und die Reisegeschwindigkeit aufgrund der billigen Bauausführung bei unter 20 km/h lag²⁶. Eine in der Bahnhofschronik von St. Andrä überlieferte Anekdote besagt, daß der erste Zug am Eröffnungstag für jedermann gratis befahrbar war. Als einziger jedoch benutzte der Oberamtmann des Ortes den Zug²⁷, was ein bezeichnendes Licht auf die Sozialstruktur des Seewinkels jener Tage wirft. Die Bedeutung dieser Bahn lag von Anfang an im Abtransport der landwirtschaftlichen Produkte der Gegend, wozu Gleisanschlüsse zu mehreren Meierhöfen sowie ein Netz schmalspuriger Landwirtschaftsbahnen zur weiteren Erschließung beitrugen²⁸.

Die Ödenburg-Günser Bahn

Die Entwicklung dieser Bahn soll hier nur kurz angedeutet werden, da sie das eigentliche Thema dieser Arbeit erst in der Zwischenkriegszeit berührt, als die GySEV für einige Zeit den Betrieb auf ihr führte. Seit 1865 gab es die Verbindung Ödenburg (Sopron)-Steinamanger (Szombathely), die von der Südbahngesellschaft betrieben wurde. Als 1883 Steinamanger mit Güns (Kőszeg) verbunden wurde, war bereits eine Verlängerung dieser Bahn nach Ödenburg geplant. Der ursprüngliche, Ende der 1880-er Jahre konkretisierte Plan sah vor, bei Neckenmarkt das Ödenburger Gebirge mittels eines Basistunnels zu umgehen, um die Kohlegruben von Brennbergbánya zu erschließen. Dies erwies sich

25 Hahnenkamp, 51

26 Möcker, 273

27 Horn, 66

28 Horn, 66

aber letztendlich als zu teuer, sodaß die Trasse über Deutschkreutz geführt und Brennbérgbánya mit einer Stichbahn erschlossen wurde. Den Betrieb auf der im November 1908 eröffneten Bahn führte die ungarische Staatsbahn. Auch hier erlaubte der billige Unterbau nur Reisegeschwindigkeiten von 20 km/h. Seit 1913 zweigte von dieser Bahn in Oberloisdorf eine weitere Bahn ab, die über Lutzmannsburg nach Bük führte. Auf dieser Strecke führte die ungarische Staatsbahn den Betrieb auch nach dem Anschluß des Burgenlandes an Österreich, legte diesen jedoch 1933 still²⁹. Von dieser Bahn erzählt man sich, daß die Züge während der Pilzsaison Waldstücke nur im Schrittempo durchfuhren und man am Ende des Waldes den Lokführer mit einem Korb voll frischgeschnittener Pilze wieder aufspringen sah, was die Reisegeschwindigkeit auf dieser Bahn erahnen läßt.

Der Anschluß des Burgenlandes an Österreich

Das Ende des Ersten Weltkrieges bedeutete gleichzeitig das Ende der alten Ordnung in Europa. Mit dem Zerfall der alten politischen Strukturen wurden neue, nach dem Selbstbestimmungsrecht der Völker definierte Nationalstaaten geschaffen. Im Zuge dieser neuen Ordnung wurden auch die mehrheitlich deutschsprachigen, seit jeher wirtschaftlich nach Österreich orientierten Landstriche Westungarns von Ungarn abgetrennt und als eigenständiges Bundesland Burgenland an Österreich angegliedert. Aufgrund der Grenzziehung blieben allerdings die wirtschaftlichen Sammelpunkte des Landes überwiegend bei Ungarn, was nicht nur zur Folge hatte, daß sich im Lauf von Jahrzehnten erst neue wirtschaftliche Strukturen herausbilden mußten, sondern auch, daß von den bestehenden Bahnen, die auf die bei Ungarn verbliebenen Wirtschaftszentren ausgerichtet waren, nunmehr kaum integrative Funktion für das neue Land ausgehen konnte. Besonders verstärkt wurde dieser Umstand durch den Verlust des bedeutendsten Verkehrsknotenpunktes der Gegend, Ödenburg.

Unmittelbar nach Ende des Ersten Weltkrieges herrschten in Ungarn chaotische Verhältnisse. Am 21. März 1919 wurde die Räterepublik proklamiert, die bereits am 31. Juli desselben Jahres gestürzt wurde, als Ungarn von Horthy zur Monarchie mit vakantem Thron erklärt wurde. Im Oktober 1921 erfolgte der erste Putschversuch Karls I. Die wirtschaftliche Lage gestaltete sich demgemäß katastrophal. Kohlemangel führte im Eisenbahnwesen oft zu Betriebsstillegungen am Wochenende und an Feiertagen. Die geplante Übergabe des Burgenlandes an Österreich im Sommer 1921 verzögerte sich aufgrund von der ungarischen Regierung stillschweigend tolerierten bewaffneten Widerstandes. Im Zuge dessen machten die Freischärler im September 1921 bei Bruck a. d. Leitha die Eisenbahnverbindung unbrauchbar, indem sie die Schwellen aufrissen. Als im Oktober 1921 die Kämpfe vor Wr. Neustadt eskalierten, sah sich die Südbahn-

²⁹ Hahnenkamp, 178 ff., vgl. Chmelar Hans, Zur Eisenbahngeschichte des Burgenlandes: Die Lokalbahn Oberloisdorf-Lutzmannsburg. in: Burgenl. Heimatblätter 48, Eisenstadt 1986

gesellschaft gezwungen, die Verbindung Wr. Neustadt-Ödenburg (Sopron) einzustellen. Damit bot für einige Wochen die GySEV die einzig funktionierende Verbindung Wien-Budapest an, die auch von internationalen Schnellzügen benutzt wurde³⁰. Aufgrund italienischer Intervention kam es schließlich zum Kompromiß zwischen Österreich und Ungarn, dessen Ziel es nunmehr war, zumindest Ödenburg zu behalten. Vom 14. bis 16. Dezember 1921 fand nun die Abstimmung im Ödenburger Gebiet statt, deren zweifelhafter Ablauf mit dem für Österreich negativen Ausgang allseits bekannt ist. Das neue Bundesland war jetzt ohne natürlichen Verkehrsmittelpunkt, die einzelnen Landesteile waren praktisch voneinander isoliert, und aus dieser Situation entstand die katastrophale Lage der Eisenbahnen im Burgenland, die bis heute kaum behoben ist. Bedingt durch den Verbleib der Betriebszentren bei Ungarn, durch ungünstige, auf Ungarn ausgerichtete Linienverknüpfungen und fehlende Verbindungen mit dem österreichischen Netz waren die meisten Linien weitgehend unbrauchbar. Verwiesen werden muß ferner auf den schlechten Bauzustand der ehemals ungarischen Lokalbahnen³¹.

Die neue Situation für die GySEV

Aufgrund der neuen Grenzziehung war nun das Netz der GySEV auf das Gebiet zweier Staaten aufgeteilt, wobei der Verbleib der Betriebszentren bei Ungarn für den Bestand der Bahn von nicht unerheblicher Auswirkung war.

Mit 12. Jänner 1922 wurde der Verkehr durch das Ödenburger Gebiet vertraglich dergestalt geregelt, daß Korridorzüge von und nach Österreich mit österreichischem Personal Ödenburg (Sopron) ohne Halt durchfahren konnten, ohne Grenzformalitäten über sich ergehen lassen zu müssen. Dies bezog sich vor allem auf die nun überwiegend in Österreich liegende Ödenburg-Günsler Bahn. Aufgrund dessen, daß sich sowohl der Anfangs- als auch der Endpunkt dieser Linie außerhalb Österreichs befanden und zudem keine Gleisverbindung mit dem österreichischen Netz existiert, sahen sich jedoch die österreichischen Bundesbahnen außerstande, den Betrieb auf dieser Bahn zu führen. Man kam zu dem Übereinkommen, daß BBÖ-Rollmaterial mit GySEV-Traktion und GySEV-Zugpersonal den Dienst auf dieser Strecke erledigten, gleichzeitig wurden

30 Sternhart Hans, Die GySEV. Geschichte und Fahrpark der Győr-Sopron-Ebenfurter Eisenbahn. Wien 1966. S. 14 ff.

31 vgl. Ziermann Hans, Eisenbahnnetz und Eisenbahnpolitik des Burgenlandes. in: Deutsches Vaterland Burgenland-Festschrift September 1920. Der Artikel beschäftigt sich mit dem geplanten Ausbau des Eisenbahnnetzes im neuen österreichischen Bundesland Burgenland, wobei noch von Ödenburg (Sopron) als Landeshauptstadt und Verkehrsknotenpunkt des neuen Landes ausgegangen wurde. Tatsächlich war dann die 1925 erfolgte Verlängerung der Steinamanger (Szombathely)-Pinkfelder Bahn bis Friedberg (mit Anschluß über die Aspangbahn nach Wien) der einzig erfolgte Eisenbahnbau im Burgenland in der Zwischenkriegszeit.

durchgehende Züge Wien-Güns (Kőszeg) eingeführt³². Diese Situation bestand bis 1931³³.

Währenddessen übernahmen die BBÖ den Betrieb auf den nun in Österreich liegenden Strecken der GySEV von Ebenfurth bis Baumgarten und von Parndorf bis Pamhagen. Auf diesen Abschnitten gab es jedoch keine Lokomotivschuppen, sodaß die Maschinen im Freien abgestellt werden mußten. Mitte Februar 1922 legte starker Frost die BBÖ-Maschinen lahm, sodaß nun auf Verfügung des Verkehrsministeriums doch wieder die GySEV, die über Lokomotivschuppen in Odenburg (Sopron) verfügte, den Betrieb übernahm. Per 24. Juli 1923 erlangte die ungarische Konzession auch für die in Österreich liegenden Strecken Gültigkeit³⁴.

Während der Sitz der Gesellschaft sich nach wie vor in Budapest befindet, richtete die GySEV nun eine Zweigstelle in Wien ein. Der Leiter der österreichischen Zweigniederlassung ist gleichzeitig verantwortlicher Betriebsleiter des österreichischen Zweiges und unmittelbar dem Generaldirektor unterstellt. In Eisenstadt (seit 1933 in Wulkaprodersdorf) etablierte die GySEV eine Betriebsdirektion, der die örtlich gebundenen Dienstleistungen im österreichischen Streckenteil unterstehen. Der Zugförder- und Fahrdienst obliegen jedoch im gesamten Streckennetz dem ungarischen Betriebszweig. Die ungarischen Zugsbegleitmannschaften tragen auf österreichischem Staatsgebiet österreichische Uniformen³⁵.

Ab 1. Juni 1924 bot die GySEV erstmals Züge an, die Wien über die PotENDORFER Linie erreichten. Seit 1. Oktober 1924 gab es auch durchgehende Züge Wien-Fertőszentmiklós³⁶.

Im Südosten Ungarns gab es die Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen, deren Netz nach dem Ersten Weltkrieg durch die neue Grenzziehung zu Rumänien zerrissen wurde. Während der rumänische Teil von den rumänischen Staatsbahnen übernommen wurde, wurde der ungarische Teil von der GySEV geführt und, den neuen Verkehrsverhältnissen entsprechend, in Szeged-Csanádi Vasút umbenannt. Dort waren bereits Motorfahrzeuge in Dienst gestellt, mit denen die GySEV so positive Erfahrungen machte, daß für die Stammstrecken der GySEV erstmals 1925 zwei achtsitzige Schienenautos beschafft wurden. Das Fehlen von Aborten in diesen Wagen führte übrigens zur kuriosen Dienstvorschrift, daß bei „dringendem Bedarf“ anzuhalten sei³⁷. In der Folge wurden in

32 Sternhart, 18. Während der Korridorverkehr durch Odenburg (Sopron) nach wie vor besteht, wurde der grenzüberschreitende Verkehr nach Güns (Kőszeg) bald nach dem Zweiten Weltkrieg eingestellt: 1951 der Personen- und 1960 der Güterverkehr. Die ehemalige Trasse der Bahn bei Güns besteht nicht mehr, seit dort die Umfahrungsstraße der Stadt gebaut wurde (Möcker, 276).

33 Sternhart, 21

34 Horn, 70 f.

35 Horn, 72 ff.

36 Horn, 74

37 Sternhart, 20

mehreren Serien Schienenbusse angeschafft, die auf allen GySEV-Strecken zum Einsatz kamen³⁸. Um möglicher Konkurrenz zuvorzukommen, erwarb die GySEV 1928 auch eine Konzession zum Betrieb einer Autobuslinie Ebenfurth-Eisenstadt, der in den Jahren 1931 und 1932 Linien in Ungarn folgten.

Im Juni 1929 wies ein Schiedsgericht vor dem Völkerbund die gesamte Ödenburg-Günser Bahn, inclusive der Anfangs- und Endpunkte der Linie in Ungarn, Österreich zu. In der Folge übernahmen die BBÖ 1931 den vollen Betrieb auf dieser Bahn³⁹. Inwieweit die Stilllegung der von der ungarischen Staatsbahn betriebenen Linie Oberloisdorf-Lutzmannsburg-Bük 1933 als direkte Reaktion hierfür zu interpretieren ist, soll hier offengelassen werden.

Die 1929 ausgebrochene Weltwirtschaftskrise machte sich unter anderem in einem empfindlichen Preisverfall für landwirtschaftliche Produkte bemerkbar. Die GySEV wurde davon insofern tangiert, als die Kaufkraft der überwiegend agrarisch tätigen Bevölkerung an der Bahn schwand und die Personenbeförderung dementsprechend zurückging. Einen deutlichen Rückgang in der Güterbeförderung bedingte der seit 1934 verstärkte Anbau von Zuckerrüben in Österreich, was Importe von Zuckerrüben aus Ungarn zunehmend überflüssig machte⁴⁰. Der 1938 erfolgte Anschluß Österreichs an das Deutsche Reich hatte für die GySEV zunächst keine betrieblichen Auswirkungen, da die Deutsche Reichsbahn sämtliche Agenden der BBÖ übernahm⁴¹. 1940 mußten die GySEV-Triebwagenzüge Ebenfurth-Wien eingestellt werden, auf den Strecken Ebenfurth-Ödenburg(Sopron) und Neusiedl-Pamhagen blieb die Anzahl der Personenzüge jedoch unverändert. Der Kriegseintritt Ungarns 1941 machte sich für die GySEV vor allem in umfangreicher Beförderung von Kriegsmaterial für die Ostfront bemerkbar⁴². Die letzten Kriegsmonate waren jedoch auch hier, wie überall sonst auch, von schweren Betriebsbehinderungen durch Bombenschäden und Sprengungen durch am Rückzug befindliche deutsche Truppen geprägt. Speziell die Neusiedlerseebahn war durch die Sprengung der Brücke über den Einsenkanal auf Jahre hinaus lahmgelegt.

Der Wiederaufbau und die Jahre des Eisernen Vorhangs

Der letzte Zug auf der Strecke Ödenburg (Sopron)-Ebenfurth fuhr am 1. April 1945. Am selben Tag wurde das Nordburgenland von der Roten Armee besetzt. Da die zurückweichenden deutschen Truppen die meisten betriebsfähigen Lokomotiven nach Österreich mitgenommen hatten, war an einen regulären Eisenbahnbetrieb zunächst nicht zu denken, erst mit der Zeit wurden die Loko-

38 Seit 1949 wird der gesamte Personenverkehr auf der Neusiedlerseebahn mit Triebwagen abgewickelt (Sternhart, 28).

39 Sternhart, 21

40 Sternhart, 21

41 Horn, 74

42 Sternhart, 23

motiven von den Russen nach Ódenburg (Sopron) zurückgebracht. Hier wurden sie alle am Bahnhof Sopron GySEV stationiert, da der Südbahnhof (der Bahnhof der 1847 eröffneten Linie Ódenburg-Wr. Neustadt) infolge von Kriegszerstörungen völlig unbenutzbar war. Seit März 1946 führte, solange die Verbindung mit Wien über die Pottendorfer Linie zerstört war (bis Oktober 1946), die GySEV Züge über Ebenfurth nach Wr. Neustadt. Währenddessen mußte die Neusiedlerseebahn von den ÖBB bedient werden, da diese Bahn von ihrem Betriebszentrum in Fertőszentmiklós abgeschnitten war, bis im Frühjahr 1947 die gesprengte Brücke über den Einserkanal wieder instandgesetzt werden konnte. Als Gegenleistung führte die GySEV den Traktionsdienst von 2 Zugpaaren auf der Ódenburg-Günser Bahn von Ódenburg (Sopron) bis Rattersdorf/Liebing⁴³.

Am 20. August 1949 trat die neue ungarische Verfassung in Kraft, die Ungarn in eine Volksrepublik umwandelte. Am 28. Dezember 1949 trat das Gesetz über die Verstaatlichung von Bodenschätzen, Industriebetrieben, Verkehrseinrichtungen, Finanzinstituten sowie Hausbesitz in Kraft. Als wahrscheinlich einzige Aktiengesellschaften Ungarns behielten die GySEV und die Neusiedlerseebahn ihren rechtlichen Status, jedoch wurden die Aktien verstaatlicht⁴⁴. Der Grund für diese Sonderregelung ist im österreichischen Konzessionstext zu sehen, der der Gesellschaft ausdrücklich untersagt, den Betrieb einer „3. Person“ zu überlassen. Das bedeutet, eine volle Verstaatlichung hätte zu einem Verlust der Konzession für den österreichischen Streckenteil geführt⁴⁵. Nichtsdestotrotz wurden 1951 die GySEV-Werkstätten in Ódenburg (Sopron) geschlossen und die Fahrbetriebsmittelerhaltung von der ungarischen Staatsbahn MÁV übernommen.

Seit 1959 wurde von der GySEV ein konsequenter Ausbau des Güterverkehrs vorgenommen, sodaß bald im Übergabeverkehr von Ungarn nach Österreich der Bahnhof Ebenfurth vor Hegyeshalom die führende Position übernahm. Seit 1970 beträgt das Gütertransitaufkommen auf der GySEV jährlich über 2 Mio. t⁴⁶. Die Daten für die jüngere Vergangenheit lauten: 1977 2,1 Mio. t, 1982 3 Mio. t, 1985 3,4 Mio. t, 1989 2,7 Mio. t, 1991 2,6 Mio. t, sowie 1993 2,7 Mio. t⁴⁷. Die Fracht auf der Linie Ódenburg (Sopron)-Ebenfurth besteht vorwiegend aus Industriegütern. Der merkbliche Rückgang im Transportaufkommen seit 1985 ist in der Schließung der Siegendorfer Zuckerfabrik in der Mitte der 80-er Jahre begründet, wodurch es auf dieser Strecke heute keine Rübenkampagne mehr

43 Sternhart, 26 f.

44 Sternhart, 28 f.

45 Graf, 5

46 Sternhart, 31; Graf, 5

47 Rauter Andreas, Die wirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahnen im nördlichen und mittleren Burgenland. Fachbereichsarbeit aus Geographie und Wirtschaftskunde im Rahmen der Reifeprüfung 1994/95. Schützen 1995. S. 38

gibt⁴⁸. Anders ist das Bild auf der Neusiedlerseebahn, wo der Transport von Getreide, Kunstdünger und von landwirtschaftlichen Gütern für Lagerhäuser und landwirtschaftliche Genossenschaften dominiert und sich in den letzten Jahren noch verstärkt hat. Während der Rübenkampagne liegt heute das Verladevolumen am Bahnhof Frauenkirchen österreichweit an erster Stelle, sodaß die Neusiedlerseebahn heute sogar ein größeres Transportvolumen als die GySEV-Stammstrecke Ödenburg (Sopron)-Ebenfurth aufweist⁴⁹.

Aufgrund der wirtschaftlichen Bedeutung der GySEV wurde die ursprünglich 1969 abgelaufene Konzession im Jahr 1966 bis 1987 verlängert⁵⁰. In der Folge wurden verschiedene Modernisierungsmaßnahmen durchgeführt, wie beispielsweise eine völlige Erneuerung des Oberbaus sowie verschiedene Trassenverbesserungen. Insgesamt sollte, im Sinn eines modernen Eisenbahnbetriebs, die zulässige Achslast auf der GySEV-Stammstrecke auf ÖBB-Normen angehoben werden. Um der GySEV eine wirtschaftliche Ausnutzung dieser Investitionen in Höhe von 220 Mio. S zu ermöglichen, wurde bereits 1976 die Konzession bis in das Jahr 2007 verlängert. Die GySEV reagierte hierauf wieder mit einer vollständigen Umstellung des Traktionsdienstes auf Dieseltraktion⁵¹. 1986 wurde auch die Konzession der Neusiedlerseebahn bis 2007 verlängert⁵². 1987-88 wurde schließlich die Stammstrecke der GySEV von Raab (Győr) bis Ebenfurth elektrifiziert, allerdings durchgehend mit dem ungarischen Wechselstromsystem, wobei als Systemwechselbahnhof der Bahnhof Ebenfurth ausgebaut wurde⁵³. In diesem Umstand ist die Tatsache begründet, weshalb die Anlagen der GySEV für eine allfällig einzurichtende Schnellbahnlinie von Eisenstadt nach Wien nicht geeignet sind.

Der Personenverkehr war währenddessen gegenüber dem Gütertransport nur zweitrangig. Die Neusiedlerseebahn wurde seit 1951 nur noch bis/ab Neusiedl geführt (davor fuhr die Bahn bis/ab Parndorf, von wo über Bruck a. d. Leitha ein direkter Anschluß nach Wien bestand). 1955 wurde der Personenverkehr ab Pamhagen nach Fertőszentmiklós eingestellt, wobei die Züge aber aus betrieblichen Gründen weiterhin ohne Publikum bis Fertőszentmiklós führen. Erst seit 1963 rang sich die Verwaltung der GySEV zögernd dazu durch, gelegentlich Bewilligungen für grenzüberschreitende Sonderfahrten zu erteilen. 1979 wurde der südliche Ast der Neusiedlerseebahn von Fertőszentmiklós nach Celldömök aufgelassen⁵⁴. Eine Verbesserung der Situation stellte sich 1979 ein, als die ÖBB in Parndorf eine neue Gleisverbindung bauten, die es ermöglichte,

48 Die Zuckerfabrik in Hirm wurde bereits während des Zweiten Weltkriegs stillgelegt.

49 Rauter, 33 f.

50 Horn, 84

51 Edöcs Hans Gustav, Die Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn (RÖEE-Gysev). in: Dampfseebahn im Burgenland-Impressionen eines Eisenbahners. Sonderausstellung des Burgenländischen Landesmuseums. Eisenstadt 1983

52 Hahnenkamp, 133

53 Möcker, 265

54 Möcker, 274

Züge ohne Wenden von Wien nach Neusiedl zu führen. Gleichzeitig wurde die Schnellbahnlinie S 60 von Neusiedl nach Wien eingeführt. Die GySEV reagierte daraufhin mit einer Erneuerung des Oberbaus und der Einführung der Dieseltraktion auf der Neusiedlerseebahn sowie einer Abstimmung des Fahrplans auf die Abfahrtszeiten der Linie S 60. Als Entschädigung für diese Investitionen wurde, wie bereits angedeutet, 1986 die Konzession der Neusiedlerseebahn bis 2007 verlängert.

Aufgrund der Grenzziehung und der politischen Situation verkam der Personentransport auf der Strecke Ebenfurth-Ödenburg (Sopron), die noch dazu an der Landeshauptstadt Eisenstadt vorbeiführte, zu weitgehender Bedeutungslosigkeit. Der Ausbau des Straßennetzes und die zunehmende Motorisierung der Bevölkerung verstärkten noch die Unattraktivität der Personenbeförderung per Eisenbahn. Die GySEV unterhielt nur ein Minimalangebot, sodaß von Eisenstadt kommende Züge in Wulkaprodersdorf oft keine Anschlüsse hatten. Die Anbindung Eisenstadts an das Bahnnetz geschah deshalb fast nur über Parndorf⁵⁵, was auf dem Weg nach Wien einen gewaltigen Umweg bedeutete. In dieser Situation konnte sich immerhin eine gut funktionierende Autobusverbindung von Eisenstadt nach Wien mit Taktfahrplan und relativ dichten Intervallen etablieren, allerdings sind die Busse den Unbilden des Straßenverkehrs ausgesetzt und können in puncto Komfort nicht mit einer guten Eisenbahnverbindung konkurrieren.

Ein Stimmungsbild der Neusiedlerseebahn in den 60-er Jahren

Daß die Ankunft eines Zuges auch heute noch ein Ereignis ist, erleben wir, wenn wir in Neusiedl am See aus einem Zug der ÖBB in einen Triebwagen der GySEV umsteigen und in den Seewinkel fahren. Das Züglein, ein alter Dieseltriebwagen, ist ein waschechter Magyar. Die Notbremse heißt „Veszefek“ Als Heimatbahnhof ist Sopron angegeben. Die Eisenbahner tragen zwar österreichische Uniformen, es sind aber Ungarn aus Ödenburg. Die Bahnanlagen sind heute noch Eigentum der Gesellschaft, deren Direktor in Ödenburg sitzt⁵⁶. Alle Eisenbahner sprechen den Dialekt der Ungarndeutschen.

Die letzte österreichische Station heißt Pamhagen, 800 Meter von der Grenze entfernt. Hier muß jeder Reisende den Zug verlassen. Nur das leere Züglein passiert nach gründlicher Kontrolle die Grenze. Die nächsten Stationen sind Sarród und Fertőszéplak-Fertőd. Der Schaffner schaltet auf Ungarisch um, auch wenn er noch die österreichische Uniform trägt. In Fertőszentmiklós wendet der Zug und fährt zurück nach Österreich. Dreimal täglich passiert er so die Grenze. Mehrmals täglich verkehrt das Züglein auch nur zwischen Neusiedl

55 Möcker, 286

56 Die Generaldirektion der Gesellschaft befindet sich in Budapest. Gemeint ist wohl die Betriebsdirektion für den ungarischen Streckenteil.

und Pamhagen. Die Wendezeit in Pamhagen kann man mit einem kurzen Rundgang durch den Ort ausfüllen. Wie lange wird sich diese Idylle noch halten?⁵⁷

Gegenwart und Zukunft der GySEV

In der gegenwärtigen Situation ist die GySEV, wie schon so oft, unmittelbar von den Vorgängen in der großen Politik betroffen. Das Ende des Kommunismus in Osteuropa und damit des Eisernen Vorhangs sowie die fortschreitende Einigung Europas erfordern eine neuerliche Umpositionierung der GySEV in ihrer Bedeutung als grenzüberschreitende Eisenbahn und als Tor Ungarns zum Westen. Von Bedeutung ist auch der zunehmend von der Straße auf die Schiene zurückzuverlegende Verkehr sowohl in der Personen- als auch in der Güterbeförderung, was den immer drängender werdenden Verkehrsproblemen unserer Zeit Einhalt gebieten soll. In der Folge sollen die neuesten Entwicklungen getrennt nach Personen- und Güterverkehr beleuchtet werden.

Personenverkehr

Die 1979 erfolgte Trendwende auf der Neusiedlerseebahn, die lange Zeit einen Dornröschenschlaf führte, wurde schon beleuchtet, als nämlich die ÖBB einen Schnellbahnverkehr von Neusiedl nach Wien einrichteten und die Neusiedlerseebahn eine bedeutende Zubringerfunktion zu dieser neuen Linie einnahm. Die nächste bedeutende Zäsur im Personentransportwesen trat ein, als die GySEV 1988 dem Verkehrsverbund Ostregion beitrug. Für den Fahrgast bedeutete dies nicht nur neue Direktverbindungen nach Wien, sondern vor allem eine nicht unerhebliche Verbilligung und Vereinfachung auf dem Tarifsektor. Benötigte man früher für jedes der benutzten Verkehrssysteme (GySEV, ÖBB, Wiener Verkehrsbetriebe) eine eigene Fahrkarte, so genügt jetzt ein VOR-Fahrausweis⁵⁸. In der Folge stiegen die Fahrgastzahlen sowohl auf der Neusiedlerseebahn als auch auf der GySEV-Stammstrecke nach Ebenfurth seit 1988 enorm an. Die genauen Fahrgastzahlen auf den Linien der GySEV lauten: 1987 94 000, 1988 197 000, 1989 443 000, 1990 504 000, 1991 608 000, 1992 763 000, sowie 1993 1 056 000⁵⁹. Seit Mai 1989 werden in Zusammenarbeit mit den ÖBB direkte Verbindungen Wien-Ebenfurth-Ödenburg (Sopron)-Deutschkreutz(-Lackenbach) sowie Parndorf-Eisenstadt-Wulkaprodersdorf-Ödenburg (Sopron)-Deutschkreutz angeboten⁶⁰.

Im Rahmen des noch zu behandelnden „Sonderinvestitionsprogramms Ostgrenze“ der österreichischen Bundesregierung sind zurzeit Ausbaumaßnahmen im Bahnhof von Ödenburg (Sopron), dessen Personenverkehr sich seit 1988

57 aus: Merian. Das Monatsheft der Städte und Landschaften. 16. Jg., Heft 10 (Oktober 1963), Das Burgenland. Rubrik: Leser schreiben, S. 80 (Beitrag von Josef Jank, Schwabach)

58 Rauter, 27

59 Rauter, 30

60 Möcker, 287

verdreifacht hat, im Gang. Im Sinne einer effizienteren Abwicklung des Personenverkehrs wird hierbei der Inlands- vom Auslandsverkehr getrennt, indem ein eigener Österreich-Bahnsteig mit Zollabfertigung errichtet wird⁶¹. Dies vereinfacht nicht zuletzt den Korridorverkehr nach Deutschkreutz-Lackenbach, da nun keinerlei Grenzformalitäten im fahrenden Zug mehr vonnöten sind.

Die Erschließung der Landeshauptstadt Eisenstadt bedurfte aber immer noch neuer Verbesserungen. 1992 wurde das Experiment eines kombinierten Verkehrs eingeführt, indem ein taktähnlicher Eilzugsverkehr Wien-Wulkaprodersdorf installiert wurde, dem eine auf diesen abgestimmte Autobusverbindung von Müllendorf nach Eisenstadt angeschlossen wurde. Das Konzept dieses kombinierten Verkehrs war nicht neu, schon in der Frühzeit der GySEV wurde auf ähnliche Weise mittels Stellwagen der Anschluß nach Eisenstadt herzustellen versucht⁶². Dieses Experiment war jedoch nicht von Erfolg gekrönt, da die Strecke von Eisenstadt nach Müllendorf zu kurz ist, um bei ohnehin erforderlichlichem Umsteigen wirksam zum Verzicht auf den eigenen Wagen zu ermuntern, zudem funktionierte die Zubringerlinie, bedingt durch den in der Frühspitze oft recht zähen Verkehr in der Landeshauptstadt, nicht immer zuverlässig. Seit 1993 werden deshalb Eilzüge von Eisenstadt nach Wien geführt, die allerdings in Wulkaprodersdorf und Ebenfurth gewendet werden müssen, was zu zweimaligem Zeitverlust und damit zu Attraktivitätseinbußen führt.

Die Ideallösung für die Einbindung Eisenstadts in das Eisenbahnnetz wäre sicherlich ein Anschluß an das Wiener Schnellbahnnetz. Da aber die mit dem ungarischen Wechselstromsystem elektrifizierten Anlagen der GySEV für österreichische Schnellbahntriebwagen unbefahrbar sind, wäre hierfür eine Neubaustrecke vonnöten. Während der allfällige Bau der „Südostspange“, einer Neubaubahn-Hochgeschwindigkeitsstrecke von Wien nach Graz über burgenländisches und oststeirisches Territorium, in weiter Ferne steht, bietet sich als weniger aufwendige, aber immer noch unwahrscheinliche, Alternative der Bau einer Abzweigung von der Pottendorfer Linie etwa ab Pottendorf an, die, parallel zur Autobahn A 3, Eisenstadt erschließen könnte⁶³. Wie man sieht, rächt sich also noch immer die Tatsache, daß beim Bau der GySEV auf einen Anschluß des schon damals nicht unbedeutenden Wirtschaftszentrums Eisenstadt verzichtet wurde.

Am 1. Jänner 1993 trat ein neues Bundesbahngesetz in Kraft, das besagt, daß defizitäre Eisenbahnlinien von den ÖBB weiterzubetreiben sind, wenn sich interessierte Gebietskörperschaften an der Verlustabdeckung finanziell beteiligen. Im Burgenland sind davon 3 Linien betroffen, deren Stilllegung von den ÖBB bereits 1988 intensiv erwogen wurde. Es sind dies: Parndorf-Kittsee, Parndorf-Eisenstadt-Wulkaprodersdorf sowie Deutschkreutz-Lackenbach. In den Verhandlungen zwischen dem Land Burgenland und den ÖBB wurde die

61 Rauter, 39

62 Möcker, 287

63 Möcker, 288 f.

GySEV als Druckmittel eingesetzt, indem erwogen wurde, bei einem Scheitern der Verhandlungen den Betrieb auf den genannten Linien der GySEV zu überlassen. Letztlich kam es aber doch zu einer Einigung zwischen den ÖBB und dem Land Burgenland⁶⁴.

Güterverkehr

Wie schon im vorhergehenden Kapitel dargelegt wurde, wurde von seiten Ungarns die GySEV schon zu Zeiten des Eisernen Vorhangs zur wichtigsten Gütertransitroute nach Österreich und Westeuropa ausgebaut. Seit Oktober 1989 besteht in Ödenburg (Sopron) der Bahnhof Sopron Rendező. Dieser ist ein Verschiebebahnhof mit Zollager, Zollabfertigung, Containerterminal und ROLA-(Rollende Landstraße-)Gleis. Seither werden sogenannte GONG-Züge (Güterzüge ohne nennenswerten Grenzaufenthalt) nach Deutschland geführt. Die technische Abnahme der Nachbarverwaltung wird hierbei von der jeweils beteiligten Eisenbahnverwaltung anerkannt, weshalb die Züge ohne Grenzkontrollen an ihre Bestimmungsorte durchfahren können. Von spezieller Bedeutung ist in diesem Zusammenhang der sogenannte Opel-Zug. Seit 1991 betreibt die Opel-AG in Szentgotthárd ein Montagewerk, wobei die Einzelteile mittels eines Ganzzuges von Deutschland bis in das ungarische Werk geliefert werden. Absolute Verlässlichkeit und Pünktlichkeit der Eisenbahnverbindung ist hierbei von entscheidender betriebswirtschaftlicher Bedeutung⁶⁵.

Im September 1994 wurde vom ungarischen und vom österreichischen Verkehrsminister ein Vertrag über das sogenannte „Sonderinvestitionsprogramm Ostgrenze“ der österreichischen Bundesregierung unterzeichnet. Dieses besagt einen Ausbau des Personen- und Güterbahnhofes in Ödenburg (Sopron), um den sich nach der wirtschaftlichen Öffnung Ungarns vervielfachenden Verkehr so weit wie möglich vom ostösterreichischen Straßennetz, das zum Teil noch nicht an die neuen Verkehrsverhältnisse angepaßt ist, fernzuhalten und auf den Schienenweg zu verlagern. Der besagte Ausbau wird von der GySEV durchgeführt, wobei die Republik Österreich an der Finanzierung beteiligt ist. Aus diesem Grund erwarb die Republik Österreich von der Republik Ungarn im März 1995 25 % + 1 Aktie der GySEV⁶⁶. Neben der schon genannten effizienteren Gestaltung des Personenverkehrs bewirkt das Ausbauprogramm eine Erhöhung der Kapazität des Bahnhofs Sopron Rendező, den Ausbau des Containerterminals sowie der ROLA-Anlage⁶⁷ Ödenburg (Sopron) soll zum Sammelpunkt des ungarischen Exportwesens ausgebaut werden, was jedoch den Nachteil mit sich bringt, daß auf den Zufahrtsstraßen, speziell auf der Straße nach Raab (Győr), der LKW-Verkehr oft die Grenze der möglichen Kapazität erreicht.

64 Rauter, 42

65 Rauter, 38

66 Möcker, 288; Rauter, 39

67 Rauter, 39

L i t e r a t u r

- Chmelar Hans, Die Rolle der Heilquelle und Eisenbahn bei der Entwicklung der bürgerlichen Gesellschaft in Bad Sauerbrunn. in: Internationales Kulturhistorisches Symposium Mogersdorf 1992. Maribor 1993

Chmelar Hans, Zur Eisenbahngeschichte des Burgenlandes: Die Lokalbahn Oberloisdorf-Lutzmannsburg. in: Burgenländische Heimatblätter 48, Eisenstadt 1986

Die Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn. Texte von Hans Graf (Bahn im Bild 40/41). Wien 1984

Edöcs Hans Gustav, Die Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn (RÖEE-GySEV). in: Dampfisenbahn im Burgenland-Impressionen eines Eisenbahners. Sonderausstellung des Burgenländischen Landesmuseums. Eisenstadt 1983

- Hahnenkamp Hans, Die Eisenbahnen im Burgenland zur Zeit der Habsburgermonarchie. Großpetersdorf 1993

- Horn Alfred, Die geschichtliche Entwicklung. in: 50 Jahre Personalvertretung ROeEE. Wulkaprodersdorf 1976

- Mechtler Paul, Die Entwicklung des Eisenbahnwesens in Ostösterreich. in: Die Entwicklung des Verkehrswesens im pannonischen Raum bis 1918 (Internationales Kulturhistorisches Symposium Mogersdorf 1977). Maribor 1977

- Merian. Das Monatsheft der Städte und Landschaften, 16. Jg., Heft 10 (Oktober 1963), Das Burgenland

Möcker Hermann, Land der Burgen, nicht der Bahnen. Burgenlands Schienenverkehr: Von der Entstehung über Umorientierung und Reduktion zu neuen Chancen. in: Österreich in Geschichte und Literatur (mit Geographie) 4-5a/1995

- Rauter Andreas, Die wirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahnen im nördlichen und mittleren Burgenland. Fachbereichsarbeit aus Geographie und Wirtschaftskunde im Rahmen der Reifeprüfung 1994/95. Schützen 1995

- Sáry István, Nyugat-Dunántúl fő vasútvonalainak kiépülése és hatása a társadalmi, gazdasági viszonyokra (Über den Ausbau der wichtigsten Eisenbahnlinien von Westtransdanubien und ihre Auswirkungen auf die gesellschaftlich-wirtschaftlichen Verhältnisse). in: Die Entwicklung des Verkehrswesens im pannonischen Raum bis 1918 (Internationales Kulturhistorisches Symposium Mogersdorf 1977). Maribor 1977

- Semmelweis Karl, Eisenstadt in alten Ansichten. Zaltbommel 1981

- Sternhart Hans, Die GySEV. Geschichte und Fahrpark der Győr-Sopron-Ebenfurter Eisenbahn. Wien 1966

Ziermann Hans, Eisenbahnnetz und Eisenbahnpolitik des Burgenlandes. in: Deutsches Vaterland Burgenland-Festschrift September 1920

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Burgenländische Heimatblätter](#)

Jahr/Year: 1996

Band/Volume: [58](#)

Autor(en)/Author(s): Prickler Harald

Artikel/Article: [120 Jahre Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn \(Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút\) 115-133](#)