

Inhaltsverzeichnis

Vorwort

Vorwort der Raaberbahn

1 Beginn des Dampf-Eisenbahnzeitalters in der Monarchie

1.1	Eisenbahnlinien, an welche die GySEV anknüpfte	5
1.2	Ausgleich Österreich – Ungarn 1867	8
1.3	Unverwirklichte Pläne	10

2 Die GySEV-Hauptstrecke

2.1	Gründung der GySEV	11
2.2	Bau der Strecke zwischen Sopron und Györ	11
2.3	Bau der Strecke zwischen Sopron und Ebenfurth 1879	19
2.4	Neue Anschlussstrecken für die GySEV	24
2.5	Eisenbahn Wien-Aspang	25
2.6	Neue Betriebsmittel und Erweiterungen ab 1884	25
2.7	Industrielle Entwicklung an der Bahnstrecke am Beispiel von Neufeld an der Leitha	27
2.8	Wirtschaftlicher Aufschwung der Gesellschaft	30
2.9	Einheitliche Zeitzonen	30
2.10	Entwicklung bis 1897	30
2.11	Fruher Fahrradtourismus und erste Durchgangswagen	33
2.12	Großkunden der GySEV – die Zuckerfabriken	33
2.13	Die Lokalbahn Sopron – Pozsony	35

1 3 Die Neusiedlerseebahn und die weitere Entwicklung

2	3.1	Zwei Männer, eine Idee und viele Streitigkeiten	39
	3.2	Streckenbau und Eröffnung 1896	41
	3.3	Konsolidierung und Aufschwung bis 1914	47
5	3.4	Die Jute-Industrie in Neufeld	49
	3.5	Erste Ideen einer „Elektrisierung“ der Hauptstrecke	49
	3.6	Zeitungsmeldungen zwischen 1899 und 1901	49
	3.7	Entwicklung des Güterverkehrs	51
	3.8	Interessante Fracht für die NSB	53
11	3.9	Über Rauchverbot und Schundlohn im Jahr 1904	53
	3.10	Torf als Transportgut	54
	3.11	Bau der Lokalbahn nach Kőszeg 1907	55
	3.12	Gemischte Meldungen	55
25	4	Die große Zäsur	61
	4.1	Der erste Weltkrieg und seine Auswirkungen	61
	4.2	Die Zeit zwischen den beiden Weltkriegen	65
	4.3	Westungarn kommt zu Österreich 1921	72
30	5	Die Konsolidierung	85
	5.1	Neuregelung der Rechtslage der GySEV auf dem Gebiet der Republik Österreich	85
	5.2	1924: Das Ende der Südbahn-Gesellschaft	86
	5.3	Feldbahnen im Seewinkel	89
	5.4	Modernisierungsschub auf der GySEV ab 1924	89
	5.5	Chroniksplitter aus dem Jahr 1927	94
	5.6	Die Jahre bis 1929	94

5.7	Die Neusiedler Kleinbahn	99	9 Die Elektrifizierung	231	
5.8	Die Weltwirtschaftskrise von 1929	100	9.1	Die ungarische Hauptstrecke 1987	231
6 Der Zweite Weltkrieg und seine Folgen		113	9.2	Offizielles Ende des Dampfbetriebes 1988 .	233
6.1	Einmarsch der deutschen Truppen in Österreich	113	9.3	Die Elektrifizierung der österreichischen Hauptstrecke	233
6.2	Der Zweite Weltkrieg	114	9.4	Verkehrsverbund Ost Region – rasanter Anstieg der Passagierzahlen ab 1988	237
6.3	Die Besetzung Ungarns durch deutsche Truppen 1944	118	9.5	Gewaltige politische Anderungen ab dem Sommer 1989	243
6.4	Die Eroberung des Gebietes durch die sowjetische Armee 1945	127	9.6	Österreichs EU-Beitritt 1995	256
6.5	„Normalisierung“ des Eisenbahnbetriebes .	131	9.7	Wendezuge auf der Raaberbahn	263
6.6	Ab 1946 – über die GySEV-Strecken wieder direkt nach Wien	133	9.8	100 Jahre Neusiedlerseebahn 1997	265
7 Politischer Umschwung in Ungarn		143	10 Gegenwart und Zukunft	273	
7.1	Ungarn wird zur Volksrepublik 1949	143	10.1	GySEV übernimmt neue Strecke 1999	273
7.2	Oktober 1956 – Revolution in Ungarn	156	10.2	Elektrischer Betrieb nach Deutschkreutz	275
7.3	1963 – Alte Kriegslokomotiven und neue Dieselloks für die GySEV	167	10.3	Übernahme der Strecke Sopron-Szombathely	284
7.4	„Ruhige“ Jahre bis 1968	172	10.4	2002 Auslieferung der 1047 501	284
7.5	Teilweise Erneuerung des Fuhrparks 1968 .	175	10.5	Die Vorboten der EU bei den Eisenbahnen .	289
8 Beginnende Modernisierung		183	10.6	Elektrifizierung der NSB 2004	295
8.1	90 Jahre GySEV	183	10.7	Ungarn kommt zur EU	297
8.2	Großdieselloks als Ablose der Dampflokomotiven 1972	191	10.8	125 Jahre GySEV Hauptstrecke in Österreich	300
8.3	Konzessionsverlängerung 1976	200	10.9	Übernahme der Strecke bis Szentgotthárd 2006	305
8.4	Dampfsonderfahrten im Seewinkel 1977 .	205	10.10	Die Jahre bis 2010	310
8.5	100 Jahre Hauptstrecke	213			
8.6	Ende des Dampfbetriebes auf der NSB 1981	218			
8.7	Modernisierung der Seebahn 1985	222	The GySEV – A Summary	315	
			A GySEV – összefoglalás	321	
			Literaturverzeichnis	328	