

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 Grundung der GySEV 11
- 2.2 Bau der Strecke zwischen Sopron und Győr 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 Zeitzone 30
- 2.10 Entwicklung bis 1897 30
- 2.11 Früher 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	39
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
3.4	Die Jute-Industrie in Neufeld	49
3.5	Erste Ideen einer „Elektrisierung“ der Hauptstrecke	49
3.6	Zertungsmeldungen zwischen 1899 und 1901	49
3.7	Entwicklung des Güterverkehrs	51
3.8	Interessante Fracht für die NSB	53
3.9	Über Rauchverbot und Schundlöhne im Jahr 1904	53
3.10	Torf als Transportgut	54
3.11	Bau der Lokalbahn nach Kőszeg 1907	55
3.12	Gemischte Meldungen	55
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
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 Änderungen 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	Wendezüge 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	The GySEV – A Summary	315
8.6	Ende des Dampfbetriebes auf der NSB 1981	218	A GySEV – összefoglalás	321
8.7	Modernisierung der Seebahn 1985	222	Literaturverzeichnis	328