

INHALTSVERZEICHNIS

Alois Stöger	
Zum Geleit	1
Hans Nieszl	
Vorwort	3
Gerhard H. Gürtlich, Csaba Székely	
Vorwort der Autoren	5
1. Das Eisenbahnwesen in Ungarn und die Neusiedler Seebahn	9
1.1. Planung und Entwicklung	9
1.2. Die Lokalbahnen	13
1.3. Hauptstrecken und Lokalbahnen in Deutsch-Westungarn	16
1.3.1. Die Eisenbahnverbindung Raab (Györ)-Ödenburg (Sopron)-Ebenfurth	16
1.3.2. Pressburg - Szombathely (1891)	20
1.3.3. Pápa - Csorna (1896)	21
1.3.4. Ödenburg (Sopron) - Pressburg (1897)	21
1.3.5. Ödenburg (Sopron) - Güns (Kőszeg) (1908)	23
1.4. Die Neusiedler Seebahn	24
1.4.1. Pläne und Varianten	24
1.4.2. Vorab-Begehung und Ankündigung des Baues	31
1.4.3. Ausführung	33
1.4.4. Übergabe und behördliche Begehung	36
2. Aktienemission und Kapitalaufbringung	38
2.1. Ausgangslage	38
2.2. Streuung der Aktien und Konzentration der Stimmrechte	39
2.3. Das Finanzierungsmodell	43
2.4. Probleme bei der Kapitalaufbringung	44
3. Eine Strecke – viele Konzessionen	47
3.1. Vorbemerkungen	47
3.2. Die erste Konzession 1896	49
3.2.1. Streckenverlauf und Stationen	50
3.2.2. Schleppbahnen Csapod und Mexikó	55
3.2.3. Auswahl des Betriebsführers	56
3.3. Konzessionsbeitritt 1923 für die NSB AG	61

3.4. Konzessionsbeitritt 1923 für die Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG	64
3.5. Konzessionsverlängerung 1986, österreichischer Streckenabschnitt	65
3.6. Konzessionsverlängerung 1986 und 2007, ungarischer Streckenabschnitt	67
3.7. Konzessionsverlängerung 2007, 2008, 2009 und 2012, österreichischer Streckenabschnitt	68
4. Die Situation nach dem Ersten Weltkrieg	70
4.1. Ausgangslage	70
4.2. Grenzziehungen 1923	72
4.3. Der Friedensvertrag von St. Germain	74
4.4. Das Protokoll von Venedig	76
4.5. Der Zusatzartikel zum Protokoll von Venedig	79
4.6. Die Protokollvereinbarungen zum Zusatzartikel zum Protokoll von Venedig	80
4.7. Änderungen im Zugsverkehr durch die neue Grenze	82
5. Die Situation nach dem Zweiten Weltkrieg	85
5.1. Ausgangslage	85
5.2. Betriebstechnische Aspekte	86
5.3. „Ernährungstechnische“ Aspekte	89
6. Nachrichtenblätter als Spiegelbild ihrer Zeit	93
6.1. Vorbemerkungen	93
6.2. Die Kriegswichtigkeit der Sprache	95
6.3. Die Nachrichtenblätter der Raaberbahn	96
6.4. Die Nachrichtenblätter der Österreichischen Bundesbahnen	100
6.5. Der Umgang mit ehemaligen Nationalsozialisten	101
6.6. Abschließende Bemerkungen	104
7. Die Österreichischen Bundesbahnen als Eisenbahnbehörde	106
7.1. Ausgangslage	106
7.2. Beispiel gemeinwirtschaftlicher Leistungen	107
7.3. Beispiel Eisenbahninfrastruktur	109
7.4. Beispiel Konzessionsverlängerung	110
7.5. Beispiel Eisenbahnaufsicht	113
8. Die Nebenbahndebatte	115
8.1. Ausgangslage	115
8.2. Stilllegung der Neusiedler Seebahn?	116
8.3. Planungen und Studien zur Lösung der Nebenbahnfrage	120
8.3.1. Der Professorenbericht	120
8.3.2. Das Unternehmenskonzept der Österreichischen Bundesbahnen	122

8.3.3. Weitere Konzepte der Österreichischen Bundesbahnen	123
8.3.4. Überlegungen des Verkehrsressorts	124
8.3.5. Die Nebenbahnstudie der ÖROK	127
8.3.6. Das Österreichische Gesamtverkehrskonzept 1991	131
8.4. Umsetzung der Nebenbahnkonzepte im Burgenland	131
8.5. Das Ende des ungarischen Streckenabschnittes der Neusiedler Seebahn	133
8.5.1. Neuer Wirtschaftsmechanismus – 1968	133
8.5.2. Neues verkehrspolitisches Konzept 1968	134
8.5.3. Verkehrseinstellung Fertőszentmiklós-Celldömölk	136
9. Finanzielle Unterstützung von Raaberbahn und Neusiedler Seebahn	139
9.1. Ausgangslage	139
9.2. Das Mittelfristige Investitionsprogramm für Privatbahnen – MIP	142
9.3. Mittelfristige Investitionsprogramme für Raaberbahn und Neusiedler Seebahn	143
9.4. Sonstige Finanzmittel	147
9.4.1. Ostgrenz-Sonderinvestitionsprogramm	147
9.4.2. Finanzmittel der EU	151
9.5. Ausbauprogramme und Verkehrsaufkommen	154
10. Raaberbahn und Neusiedler Seebahn im VOR	156
10.1. Ausgangslage	156
10.2. Uneinheitliche Tarifsysteme	158
10.3. Ermäßigte Rückfahrkarten	160
10.4. Innerösterreichischer Personenverkehr	162
10.5. Sonn- und Feiertagsrückfahrkarten	162
10.6. Abfertigungsvorgänge	163
10.7. Umwegfahrten	165
10.8. Der praktische Vollzug tarifarischer Regelungen	167
11. Die Entwicklung des Fahrplans	170
11.1. Vorbemerkungen	170
11.2. Fahrzeiten und Züge	171
12. NSB AG, NSB Bahn Kft und NSB GmbH	174
12.1. Ausgangslage	174
12.2. Der „lange Weg“ zur NSB GmbH	179
12.3. Die gesellschaftsrechtliche Seite der Umgründung (Verschmelzung)	184
12.4. Die NSB AG als Tochter der NSB GmbH	186
12.5. Der Verkauf der NSB AG	187
12.6. Die vorgesehene Übernahme der NSB AG aus Sicht der Raaberbahn	188

13. Die Kleinbahn Neusiedl am See	191
13.1. Ausgangslage	191
13.2. Projekte	192
13.2.1. Das Projekt Überlandwerk Frauenkirchen - Dressler & Klier	192
13.2.2. Das Projekt Hutka	193
13.3. Die eisenbahnbehördliche Genehmigung des Projekts Orenstein & Koppel	193
13.4. Der Ortsaugenschein	195
13.5. Eine Konzession für die kleine Bahn	197
13.6. Streckenverlauf und Bauten	198
13.7. Betrieb und Einstellung	201
14. Munitionsfunde entlang der Strecke	203
 Anhang 1	
Alfred V e i d e r	
Die Entwicklung der Sicherungstechnik auf der Neusiedler Seebahn und der Raaberbahn	209
1. Ausgangslage	209
2. Erste Aspekte der Betriebsführung	212
3. Weiterentwicklung der Sicherungstechnik	213
4. Die Ära der Relaistechnik bei Raaberbahn und Neusiedler Seebahn	214
5. Betriebsführungsautomatisierung	215
 Anhang 2	
Mitglieder des Vorstandes, der Geschäftsführung und des Aufsichtsrates	222
1. NSB AG	222
2. NSB Bahn Kft	227
3. NSB GmbH.	228
 Tafelteil	229
Zusammenstellung Gerhard H. G ü r t l i c h , Csaba S z é k e l y und G á b o r V a r g a	