

# INHALTSVERZEICHNIS

Alois Stöger	
Zum Geleit . . . . .	1
 Hans Niesl	
Vorwort. . . . .	3
 Gerhard H. Gürtlich, Csaba Székely	
Vorwort der Autoren . . . . .	5
 <b>1. Das Eisenbahnwesen in Ungarn und die Neusiedler Seebahn</b> . . . . .	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 (Győr)-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
 <b>2. Aktienemission und Kapitalaufbringung</b> . . . . .	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
 <b>3. Eine Strecke – viele Konzessionen</b> . . . . .	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
<b>4. Die Situation nach dem Ersten Weltkrieg . . . . .</b>	<b>70</b>
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 Zugverkehr durch die neue Grenze . . . . .	82
<b>5. Die Situation nach dem Zweiten Weltkrieg . . . . .</b>	<b>85</b>
5.1. Ausgangslage . . . . .	85
5.2. Betriebstechnische Aspekte . . . . .	86
5.3. „Ernährungstechnische“ Aspekte . . . . .	89
<b>6. Nachrichtenblätter als Spiegelbild ihrer Zeit . . . . .</b>	<b>93</b>
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
<b>7. Die Österreichischen Bundesbahnen als Eisenbahnbehörde . . . . .</b>	<b>106</b>
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
<b>8. Die Nebenbahndebatte . . . . .</b>	<b>115</b>
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-Cellsdömök . . . . .	136
<b>9. Finanzielle Unterstützung von Raaberbahn und Neusiedler Seebahn . . . . .</b>	<b>139</b>
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
<b>10. Raaberbahn und Neusiedler Seebahn im VOR . . . . .</b>	<b>156</b>
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
<b>11. Die Entwicklung des Fahrplans . . . . .</b>	<b>170</b>
11.1. Vorbemerkungen . . . . .	170
11.2. Fahrzeiten und Züge . . . . .	171
<b>12. NSB AG, NSB Bahn Kft und NSB GmbH . . . . .</b>	<b>174</b>
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

<b>13. Die Kleinbahn Neusiedl am See</b> .....	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
<b>14. Munitionsfunde entlang der Strecke</b> .....	203

## **Anhang 1**

Alfred V e i d e r

<b>Die Entwicklung der Sicherungstechnik auf der Neusiedler Seebahn und der Raaberbahn</b> .....	209
1. Ausgangslage .....	209
2. Erste Aspekte der Betriebsführung .....	212
3. Weiterentwicklung der Sicherungstechnik .....	213
4. Die Ära der Relais-technik bei Raaberbahn und Neusiedler Seebahn .....	214
5. Betriebsführungsautomatisierung .....	215

## **Anhang 2**

<b>Mitglieder des Vorstandes, der Geschäftsführung und des Aufsichtsrates</b> . . .	222
---	-----

1. NSB AG .....	222
2. NSB Bahn Kft .....	227
3. NSB GmbH. ....	228

<b>Tafelteil</b> .....	229
------------------------	-----

Zusammenstellung Gerhard H. G ü r t l i c h , Csaba Sz é k e l y und G á b o r V a r g a