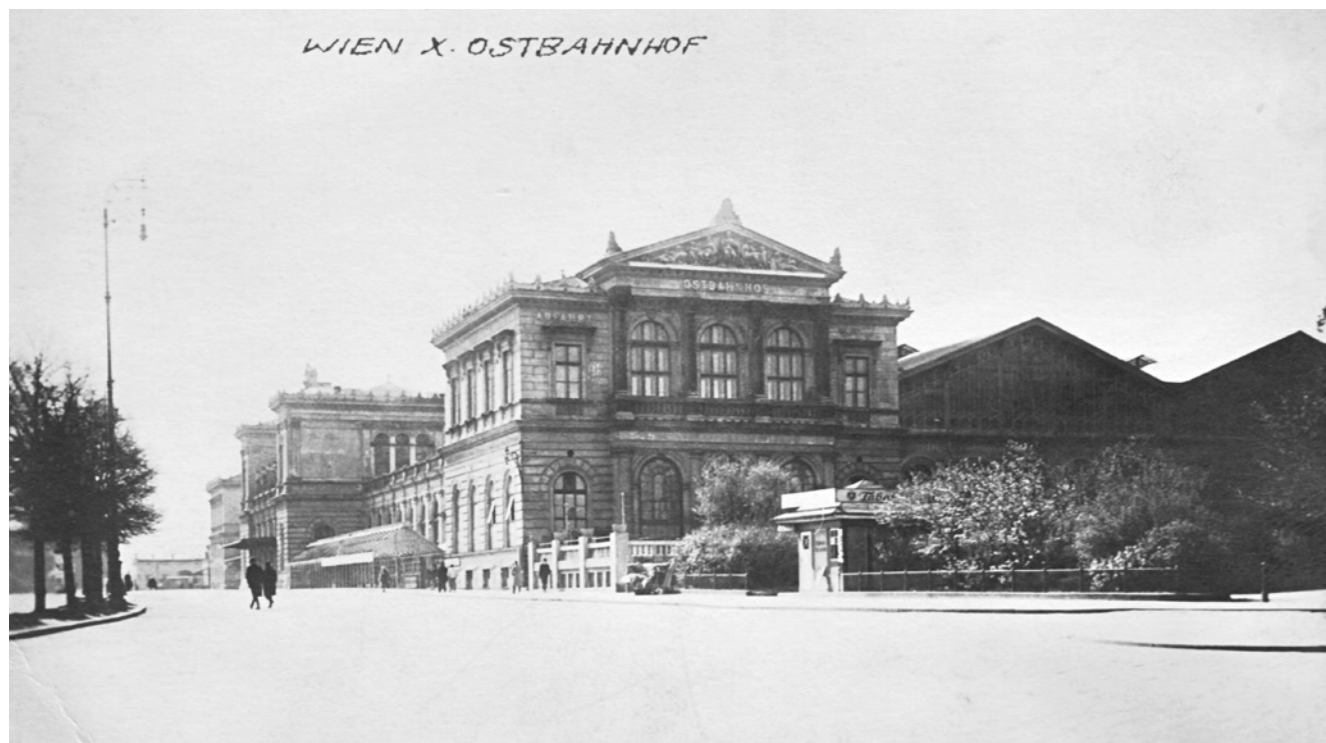


über Raab bis zum damals wichtigen Donauhafen Új Szöny (ungarisch Komárom). Die k.k. privilegierte österreichische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft (StEG) stellte bereits 1854 ein Kaufangebot zum Erwerb der Strecke und mit Vertrag vom 13. Februar 1855 erwarb die StEG von Sina die Bahnstrecke zwischen Wien und Komárom. Der Abschnitt zwischen Bruck an der Leitha und Raab konnte am 24. Dezember 1855, die Strecke bis Új Szöny am 18. August 1856 eröffnet werden. Die Nebenlinie nach Preßburg kam über die Planung nicht hinaus, und wurde später durch die Lokalbahn Ödenburg–Preßburg verwirklicht. Die Eisenbahnstrecke der Ungarischen Centralbahn am linken Donauufer von Budapest über Preßburg nach Wien konnte bereits ab 6. April 1851 durchgehend befahren werden und wurde am 1. April 1855 an die StEG verkauft. Nun besaß die Gesellschaft am linken Donauufer eine durchgehende Verbindung zwischen Wien und Budapest und war an einem Weiterbau ab Új Szöny (Komárom) nicht mehr interessiert. Die Ungarische Staatsbahn (MAV) zeigte jedoch reges Interesse am Weiterbau ab Komoren. Mit 1. Jänner 1883 wurde im Tauschweg gegen die Waagtalbahn das Streckenstück und die Betriebsführung auf ungarischem Gebiet ab Bruck an der Leitha von der MAV übernommen. Der österreichische Streckenabschnitt zwischen Wien und Bruck an der Leitha wurde 1909 verstaatlicht und von der k.k. Staatsbahn betrieben. Nachdem 1921 Teile von Westungarn unter dem Namen Burgenland zu Österreich kamen, verschob

sich auch die Grenze zu Ungarn von Bruck an der Leitha nach Hegyeshalom (deutsch Straß Sommerein). Im Jahre 1922 übernahmen die Österreichischen Bundesbahnen (BBÖ) die Strecke und die Betriebsführung auf dem burgenländischen Abschnitt und Hegyeshalom wurde neuer Grenzbahnhof. Im Zweiten Weltkrieg war diese Eisenbahnstrecke eine wichtige Nachschubverbindung zur Ostfront und in die Balkanländer. Aufgrund der politischen Entwicklung nach dem Krieg verlor die Verbindung an Bedeutung. Außer einigen wenigen internationalen Schnellzügen (Wiener Walzer, Orient-Express, usw.) und einem sehr eingeschränkten grenzüberschreitenden Lokalverkehr beschränkte sich die Hauptaufgabe auf den lokalen Personenverkehr nach Wien. Im Gegensatz dazu war die Ostbahn ein wichtiger internationaler Nord-Ost-Güterverkehrsweg. Durch die stetig weitergeführte Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken in Österreich konnten immer wieder Diesellokomotiven durch elektrische Triebfahrzeuge ersetzt werden. Dadurch war es möglich, mit Ende des Jahres 1974 die Ostbahn und das nördliche Burgenland dampffrei zu machen. Die in den Heizhäusern Wien Ost und Bruck an der Leitha stationierten Dampflokomotiven wurden zu anderen Standorten verlegt oder der Verschrottung zugeführt. Mit 22. Mai 1976 konnte auch im Abschnitt zwischen Gramatneusiedl, Bruck an der Leitha, Parndorf bis Hegyeshalom die Fahrleitung unter Spannung gesetzt und der elektrische Betrieb aufgenommen werden. ⓘ



Der zwischen 1867 und 1870 nach Entwürfen von K. Schuhmann errichtete Wiener Bahnhof der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, später als Ostbahnhof benannt. Das Gebäude wurde während des Zweiten Weltkrieges teilweise zerstört. (Postkarte, Sammlung Franz Haas)

Die Eröffnung

Nach knapp einjähriger Bauzeit fand vom 13. bis 15. Dezember 1897 die feierliche Eröffnung und gleichzeitig die technische und politische Begehung durch die Kommission der Lokalbahn statt. Da die Lokalbahngesellschaft über keine eigenen Fahrzeuge verfügte, wurde der Betrieb von Beginn an durch die königliche ungarische Staatsbahn (MAV) gegen Vergütung der Selbstkosten betrieben. Die Eröffnungsfeierlichkeiten hatten Volksfestcharakter. Der in Ödenburg bereitgestellte Sonderzug fuhr zunächst über Wulkaprodersdorf nach Eisenstadt, wo der Eröffnungszug unter den Klängen einer Musikkapelle um 13:00 Uhr in den Bahnhof einfuhr. Danach besichtigte die Kommission die Bahnanlagen und setzte anschließend die Fahrt nach Schützen fort. Nach Begutachtung der Anlagen befuhr der Zug die Flügelbahn nach St. Margarethen und zu den fürstlichen Steinbrüchen. An allen Stationen gab es Empfänge und auch die Bevölkerung hatte sich eingefunden und bejubelte stürmisch den Zug. Die Weiterfahrt erfolgte über Donnerskirchen, Purbach, Breitenbrunn nach Neusiedl, wo der Zug kurz vor Einbruch der Dunkelheit eintraf. Die Kommissionsteilnehmer konnten sich an dem reichhaltigen kalten Buffet mit Wein und Bier während der Fahrt stärken. Nach dem offiziellen Empfang und

der Inspektion der Anlagen in der Station Neusiedl am See brachte der Sonderzug die Teilnehmer nach Eisenstadt zurück, wo im Hotel „Zum goldenen Adler“ ein Festbankett stattfand.

Am folgenden Tag, dem 14. Dezember 1897, setzte die Kommission die Begehungen von Neusiedl aus fort. In den weiteren Stationen waren die Empfänge feierlich, meist waren die Feuerwehren und Musikgruppen aufgestellt, und es ertönten Böllerschüsse. Nach kroatischer Sitte wurden in der Station Neudorf Brot und Salz gereicht sowie Blumensträuße übergeben. In Engerau mündet die Bahn in die bereits bestehende Strecke der Steinamangerbahn, wo die Begehung offiziell beendet wurde. Der Sonderzug fuhr über die Donaubrücke zum Neustädter Bahnhof in Preßburg weiter, wo er um 16:00 Uhr eintraf. Im Preßburger Hotelrestaurant Palugyay wurde am Abend ebenfalls ein Festbankett abgehalten, bei dem auch Fürst Esterhazy sowie Honoratioren der Stadt Preßburg teilnahmen. Am darauffolgenden Tag fand die Rückreise der Teilnehmer statt, wobei der zur Verfügung gestellte Separatzug gerne benützt wurde. Am Donnerstag, dem 16. Dezember, bereiste der ungarische Handelsminister Baron Ernst Dániel mit einem Sonderzug die Strecke. Schlussendlich



Die Postkarte aus dem Jahr 1915 zeigt den Bahnhof der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn in Sopron. (Sammlung Franz Haas)



Der festlich geschmückte Bahnhof Neusiedl am See am Eröffnungstag, dem 14. Dezember 1897. Wie am Bild ersichtlich ist, nahm die ansässige Bevölkerung regen Anteil an den Feierlichkeiten. (*Bahnhofchronik Neusiedl am See, Sammlung Franz Haas*)

konnte am 18. Dezember 1897 die 92 Kilometer lange Eisenbahnstrecke dem öffentlichen Verkehr übergeben werden.

Der erste Fahrplan sah zwei durchgehende Zugpaare vor. Die Abfahrten in Ödenburg waren um 4:30 Uhr und 16:00 Uhr vorgesehen, von Preßburg um 4:00 Uhr und 16:30 Uhr. Über ein drittes Zugpaar wurde noch verhandelt. Die Fahrzeit betrug vier Stunden. Schon in der ersten Woche wurden 800 Fahrkarten verkauft und eine Vielzahl an Gütern transportiert. Der erste Lastzug mit 32 Waggons passierte am 23. Dezember den Bahnhof Eisenstadt.

Am 19. Dezember 1897 fand die Eröffnung der Neusiedlerseebahn von Celldömölk – Mekszikopuszta nach Neusiedl (Nezsider), welche das östliche Ufer des Sees erschloss, statt. Da sich die GySEV schon bei der Ausgabe alle Prioritätsaktien sicherte, führte

sie von Beginn an den Betrieb auf dieser Strecke. Als Übergabebahnhof zur StEG war Parndorf festgelegt, wobei das Streckenstück zwischen Neusiedl am See und Parndorf von der Lokalbahn mitbenutzt wurde. Die GySEV errichtete in Parndorf einen dreigleisigen Heizhausbereich, in dem ein zweistöckiger Lokschuppen, eine Wasserstation sowie eine Drehscheibe Platz fanden.

Die offizielle Eröffnung der sechs Kilometer langen Flügelbahn von Schützen am Gebirge nach St. Margarethen-Rust war am 21. Dezember 1897. Damit waren auch die esterhazyischen Steinbrüche an das Schienennetz angeschlossen. Dieses kurze Streckenstück hatte eine Besonderheit aufzuweisen: Der Anfangspunkt lag im Bahnhof St. Margarethen/Rust, obwohl die Kilometrierung in Schützen am Gebirge begann. Nach amtlicher Angabe war der Beginn der Strecke im Kilometer 6,020.

Die ersten Betriebsjahre

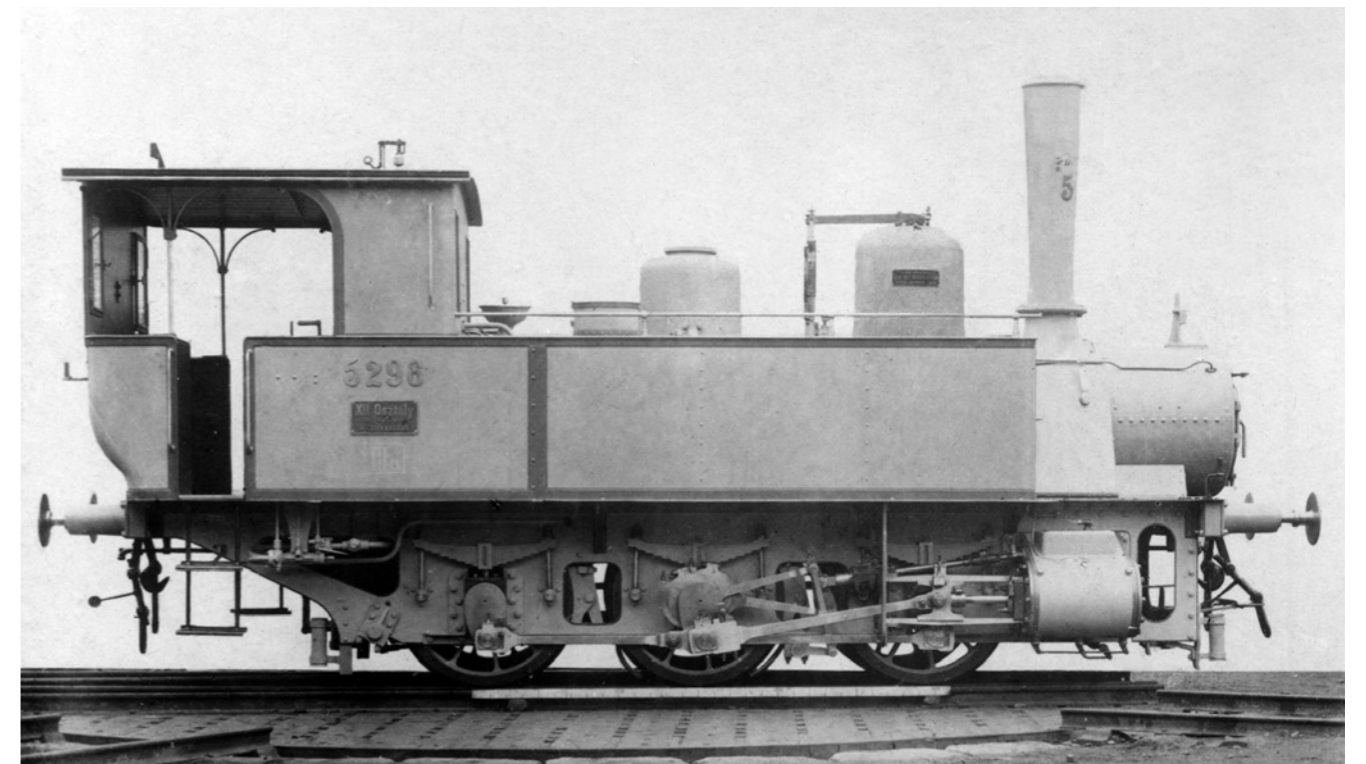
Die Bahnstrecke wies eine Länge von 66 Kilometern auf, hierzu kamen noch 17 Kilometer Péagestrecke zwischen Ödenburg und Wulkaprodersdorf auf den Gleisen der GySEV und weitere drei Kilometer zwischen Engerau und Preßburg der Steinamanger Bahn. Die Eröffnung dieser Strecke fand am 9. November 1891 statt, sie wurde ebenfalls von der königlich ungarischen Staatsbahn betrieben. Die Strecke der Lokalbahn Ödenburg – Bratislava befand sich ausschließlich in der ungarischen Reichshälfte. Die Baukosten der Strecken beliefen sich auf 2,850.000 Gulden österreichischer Währung, inklusive der Errichtungskosten für die Gebäude in den Bahnhöfen und Haltestellen sowie Rücklagen.

Der Alltag und die Betriebsabwicklung waren auf der Lokalbahn sehr einfach gehalten. Es verkehrten täglich drei Züge je Richtung; ein Früh-, Mittag- und Nachmittagszug. Sie wurden ausschließlich als gemischte Züge (Güterzug mit Personenbeförderung – GmP) gebildet und führten drei Wagenklassen (I-III. Klasse). Die Maximalgeschwindigkeit war mit 40 Stundenkilometer festgelegt, wobei die eingesetzten Lokomotiven im Durchschnitt 23 Stundenkilometer erreichten. Trotz aller Bemühungen war es nicht möglich, die Fahrgeschwindigkeit der Züge zu erhöhen. Im Bahnhof Parndorf bestand ein längerer Aufenthalt, um die Anschlüsse an die Züge der österr.-

ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft (StEG) von und nach Wien sowie Budapest zu gewährleisten. Die Fahrzeit eines Zuges betrug im Jahr 1898 von Wulkaprodersdorf bis Preßburg 4 Stunden 57 Minuten.

Für heutige Verhältnisse ist diese Reisezeit fast unvorstellbar, jedoch Ende des 19. Jahrhunderts waren die Straßen im besten Fall gepflastert, meist waren es erdige oder lehmige Fahrwege, die bei Nässe und Regen zu fast unpassierbaren Schlammwegen wurden. Die meisten Wege legte die damalige Bevölkerung zu Fuß oder mit einem Pferdewagen zurück. Die Entfernung zwischen den beiden Komitatstädten war mit der Postkutsche eine Tagesreise. ⓘ

Erst mit dem Fahrplan vom 1. Mai 1899 konnte die Geschwindigkeit etwas erhöht werden, so dass sich auch die Fahrzeiten verkürzten. Trotzdem kam es speziell in den Wintermonaten immer wieder zu Beschwerden über unbeleuchtete und unbeheizte Züge und Warteräume. Auch die Verspätungen verursachten Ärger bei den Reisenden, so waren 10-60 Minuten Verspätung an der Tagesordnung. Trotzdem stieg die Anzahl der Fahrgäste und der beförderten Güter stetig an. Im Jahr 1901 konnten 312.150 Personen und 88.006 Tonnen an Gütern befördert werden.



Eine ungarische Lokbahnlokomotive der Kategorie XII. Dieser Loktyp wurde auf der Strecke Ödenburg – Preßburg eingesetzt. Ab dem Jahre 1911 wurde die Reihe als 377 bezeichnet. (*Sammlung Lothar Rihosek*)

In der Ödenburger Zeitung vom 17. Oktober 1913 erschien folgender Reisebericht zu einer Bahnfahrt von Preßburg nach Neusiedl am See:

(Auszugsweise)

...Hinüber über die Donau nach Nezsider

Seit dem der Schienenstrang die Städte Pozsony und Sopron verbindet - die Entfernung beträgt 95 Kilometer - ist der Besuch der sogenannten Seegegend, welche manches Sehens- und Wissenswertes bietet, jedermann leicht möglich.

Ich lade die Leser unseres Grenzboten höflich ein, mit mir vorläufig im Geiste auf genannter Bahnstrecke einen kleinen Abstecher nach Neusiedl zu machen.

Von Pozsony Uyvarover Bahnhof abfahrend berühren wir neben dem herrlichen Aupark, dessen Schönheit jeder Fremde rühmt, und die Einheimischen oftmals nicht recht würdigen wollen, das liebe Aurdorf, ein wahres Fabrikimperium, um bald in Köpcsény dem Geburtsort des berühmten Musikers Joseph Joachim, dessen Geburtshaus mit seinem Bildnis und einer Gedenktafel gezeichnet ist, zu halten. Der Marktflecken, in dem der Gutsherr Graf Dr. Laslo Batthyany ein durch seine medizinische Geschicklichkeit und sein humanitäres Wirken - erhält er doch aus eigenen Mitteln ein zweckmäßiges eingerichtetes Spital, in welchem jährlich hunderte Kranke unentgeltlich Heilung ihrer Leiden suchen und finden, in den weiteren Kreisen bekannter Magnat ist, ein eminent geschichtlicher Boden.

Das alte Schloss, einst eine ansehnliche feste Burg, ist auch heute noch das Eigentum des allgemein hoch verehrten und geliebten Grafen. Die Kreuzfahrer, welche vom Ende des elften bis gegen das Ende des 13. Jahrhunderts die Eroberung Palestinas und den Sturz der mohammedanischen Macht bezweckten, zogen auch an den Mauern Kittsees vorüber. Auch fand hier eine große Schlacht statt. Der Böhmenkönig Ottokar besiegte den zur Hilfe Rudolf von Habsburg geeilten König Stefan V.

In der Burg Köpcsény wohnte einst der größte Feind der Familie Hunyady, auf Anstiften des rachsüchtigen Grafen befahl der minorene König Ladislav V. in dessen Namen der Held Hunyady regierte, diesen in Kittsee gefangen zu nehmen.

An Pama, Gattendorf und Neudorf vorüber kamen wir nach Parndorf, einer großen Station der Budapest-Győr-Wiener Strecke. Von der Hochebene, genannt die Parndorfer Heide, sieht man einen hellen Sonnenschein den Wasserspiegel des Fertő wie eine Silberfläche glänzen. Noch etliche Minuten, und der Zug fährt in die Station Neusiedl, 31km von Pozsony ein. Hier ist das Reiseziel erreicht. ^①



Der Bahnhof Neusiedl am See um 1900. Auffallend sind die kleinen Bäume und rechts die hölzerne Veranda, welche als Warteraum Verwendung fand. (Bahnhofchronik Neusiedl am See. Sammlung Franz Haas)

Die Übernahme durch die BBÖ ab 1922

Durch die Übergabe des Burgenlandes an Österreich bekamen alle Bahnhöfe, Halte- und Ladestellen deutsche Namen. Am 15. Jänner 1922 wurde aus diesem Grund ein eigenes Bahnverzeichniss veröffentlicht und in Kraft gesetzt. Von den Ungarn übernommenen Eisenbahnstrecken waren im gesamten Burgenland in einem äußerst desolaten Zustand und wiesen größtenteils nur schwachen Oberbau auf.

Mit Fahrplanwechsel im Juni 1922 teilten die BBÖ den durchgehenden Verkehr in zwei Fahrplanabschnitte, Parndorf – Eisenstadt – Wolkenprodersdorf

und Parndorf – Kittsee – Engerau. Parndorf diente als Umsteige- und Anschlussbahnhof zur Ostbahn und den Lokalzügen des anderen Abschnittes.

Mit 9. Jänner 1923 wurde der Stationsname von „Wolkenprodersdorf“ auf „Wulkaprodersdorf“ abgeändert. Auch die Station „Gschieß“ erhielt mit 1. Oktober 1924 über Verlangen der Bevölkerung eine Namensänderung auf „Schützen am Gebirge“.

(Verordnungsblatt für Eisenbahnen, Schiff- und Luftfahrt, vom 9. Jänner 1923, Reichspost, vom 25. September 1924)

Deutsche Bezeichnung der Stationen nach 1922			
Pozsony	Bratislava	Feketeváros	Purbach am Neusiedlersee
Pozsonyligetfalu	Engerau (slowakisch Petržalka)	Fertőféhéregyháza	Donnerskirchen
Durvay téglagy		Fertőmajor-Oka	Seehof - Oggau
Köpcsény	Kittsee (slowakisch Kopčany)	Sércz	Schützen am Gebirge
Lajákórtvélyes	Pama	Oszlop	Oslip
Lajakáta	Gattendorf	Szt. Magrit-Ruszt	St. Margarethen-Rust
Mosonujfalu	Neudorf	Kismarton	Eisenstadt
Pándorfalu	Parndorf	Vulka-Pordány meggállóhely	Wulkaprodersdorf Haltestelle
Nezsider	Neusiedl am See	Vulka-Pordány	Wulkaprodersdorf
Nyulas	Jois	Darufalva	Draßburg
Sásony	Winden	Sopronkertes	Baumgarten
Fertőszéleskut	Breitenbrunn	Sopron	Ödenburg



Die Postkarte zeigt den Bahnhof Parndorf mit Magazin und Ausfahrtsignalen in Richtung Bruck an der Leitha, aufgenommen vor 1938. (Burgenländisches Landesarchiv, Fotosammlung)



Die einstigen Schnelltriebwagen der Reihe 5145 wurden in den 1970er Jahren im Eil- und Personenzugverkehr eingesetzt. Ein 5145 mit zwei Wagen verlässt am 21. August 1978 den Bahnhof Eisenstadt in Richtung Wulkaprodersdorf. (Foto Ernst Kabelka)



Lange Zeit prägten die Dieseltriebwagen der Reihe 5145 das tägliche Bild auf dieser nordburgenländischen Nebenbahn. Beachtenswert sind die Erdbahnsteige, der hölzerne Vorbau, in dem das Stellwerk untergebracht war und der große Baum neben dem Bahnhofsgebäude. Ein 5145 steht am 9. September 1979 im Bahnhof Schützen am Gebirge und wartet auf die Weiterfahrt nach Eisenstadt. (Foto Ernst Kabelka)



Der Bamot 701 mit einem ÖBB Kurswagen der Reihe 7140 hält im Bahnhof Wulkaprodersdorf am 10. Juni 1980. (Foto Karl Wildberger)



Am 3. Mai 1981 führt die GySEV Dampflokomotive 123 einen Sonderzug von Wulkaprodersdorf nach Neusiedl am See. Das Bild entstand im Bahnhof Schützen am Gebirge, wo der Sonderzug auf einen Gegenzug warten musste. (Foto Karl Wildberger)

Der Betrieb 1945 – 1994

Mit April 1945 endete der durchgehende Verkehr bis Engerau. Die Grenzstrecke wurde auf tschechoslowakischem Staatsgebiet abgebaut und in Kittsee nach Querung der Landesstrasse nach Jarovce ein Gleisabschluss errichtet.

Im Amtsblatt der Generaldirektion der Österreichischen Staatseisenbahnen vom 23. März 1946 wurde ein provisorisches Bahnhofverzeichnis veröffentlicht. Dabei fanden alle Bahnhöfe, Lade- und Haltestellen Erwähnung. Zwischen Parndorf und Kittsee waren die Stationen Kittsee, Pama, Gattendorf und Neudorf aufgelistet. Die Strecke Parndorf – Kittsee Staatsgrenze im Kilometer 63,942 wurde als Nebenbahn mit einer Bremsweglänge von 400 Metern eingestuft.

Mit 1. Juli 1946 trat ein neuer Fahrplan in Kraft. Im Abschnitt Parndorf – Kittsee war kein planmäßiger Personenverkehr vorgesehen, obwohl im Kursbuch von 1946 drei Zugpaare mit besonderer Kennzeichnung (einer auf der Spitze stehenden ausgefüllten Raute) aufscheinen. Dieses Zeichen besagte, dass diese Züge nur über besondere Anordnung verkehren dürfen. Grundsätzlich erhielt jeder Zug eine eigene

ein bis fünfstellige Zugnummer. Auf Nebenbahnen mit sehr einfachen Betriebsverhältnissen konnten jedoch weiterhin an erster Stelle zwei Buchstaben geführt werden, auf dem Streckenabschnitt Parndorf – Kittsee (PK) war dies auch der Fall. (Amtsblatt der Staatsbahn Direktion Wien vom 15. Juni 1946).

Nachdem im September 1947 der gesamte Verkehr zwischen Parndorf und Kittsee eingestellt worden war, wurden die Bahnhöfe Neudorf und Pama zu besetzten Ladestellen umgewandelt. Zur Verbesserung des Behörden- und Schülerverkehrs im nördlichen Burgenland verkehrte ab dem 3. Oktober 1948 wieder ein werktägliches Zugpaar PK 18, PK 19 im genannten Streckenabschnitt (Einführung zum Fahrplan Amtsblatt BB-Dion Wien, vom 25.09.1948).

Mit Einführung des Sommerfahrplanes am 11. Mai 1951 wurden die Verkehrstage auf täglich geändert, und trotzdem fand mit Wirksamkeit vom 7. Oktober 1951 die gänzliche Einstellung des Personenverkehrs zwischen Parndorf und Kittsee aus wirtschaftlichen Gründen statt. Der Personentransport wurde auf Omnibusbetrieb durch den Kraftwagenbetrieb der Österreichischen Bundesbahnen (KÖB) umgestellt.



Die 95.119 verschiebt am 24. März 1967 in der Ladestelle Gattendorf. Nach dem Rückbau weisen die Ladestellen auf der gesamten Strecke nur mehr zwei Gleise auf. (Foto Karl Wildberger)



Der ABmot 15 der GySEV wartet am 24. März 1967 im Bahnhof Parndorf auf die Abfahrt nach Pamhagen. Rechts stellt die 95.119 den Bedienungszug nach Kittsee zusammen. (Foto Karl Wildberger)



Karl Wildberger ist es gelungen, am 24. März 1967 den Bedienungszug von Parndorf bis Kittsee zu begleiten und im Bild festzuhalten. Der Zug steht in der Ladestelle Neudorf. (Foto Karl Wildberger)

Anlage 1: Stationsübersicht

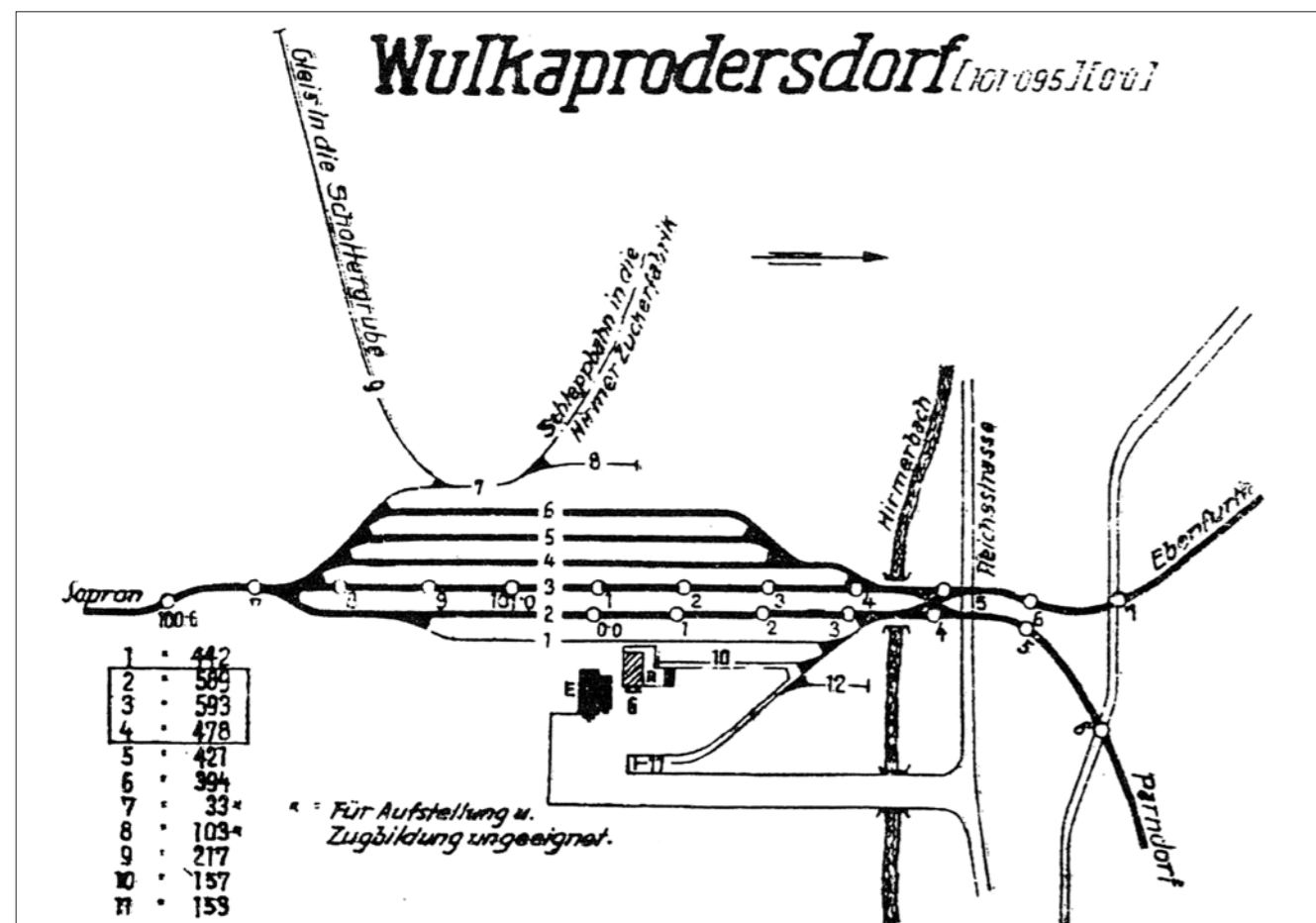


Bahnhof Wulkaprodersdorf

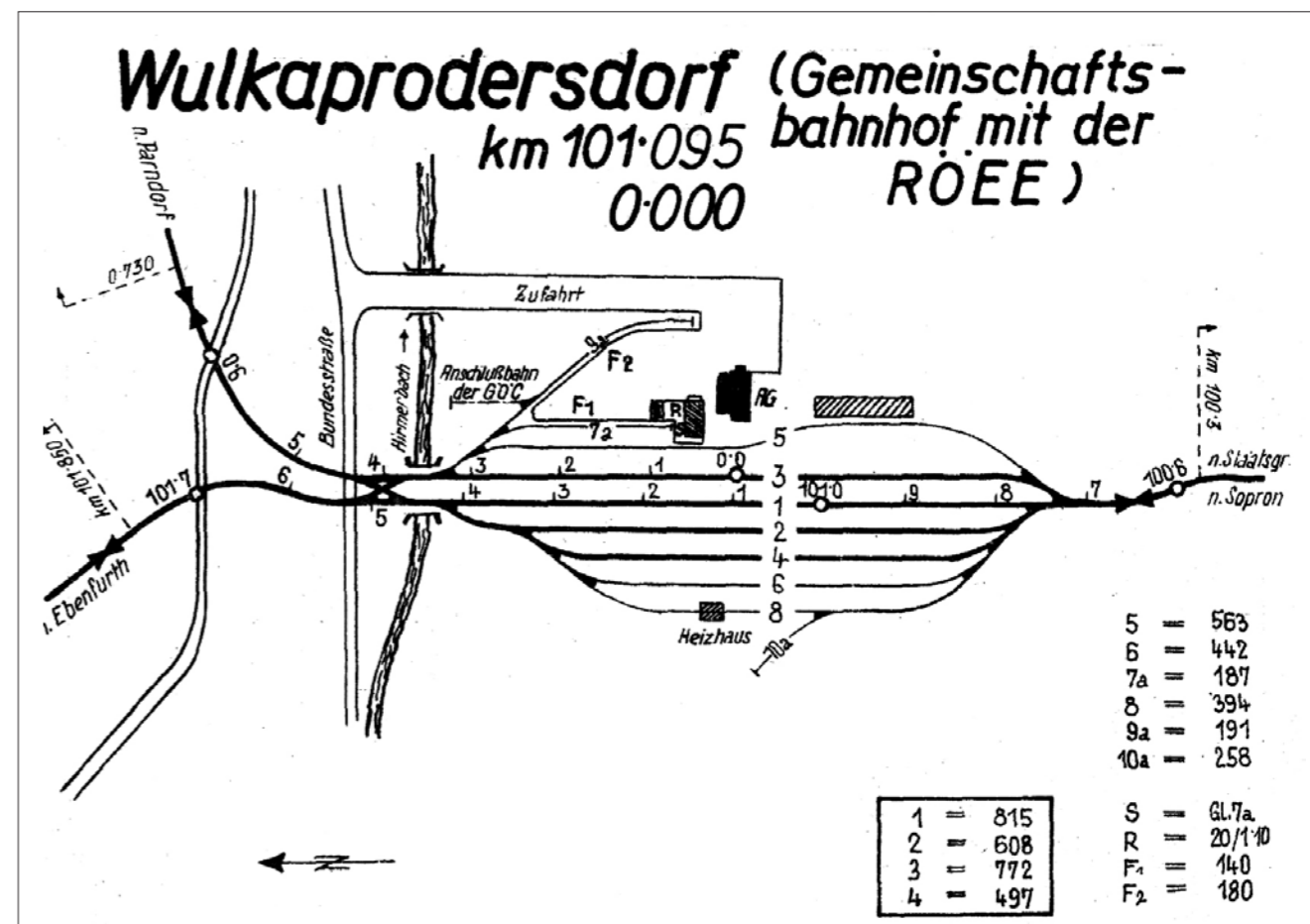
- Vulka-Pordány
- Bis 8.1.1923 Wolkenprodersdorf, ab 9.1.1923 Wulkaprodersdorf
- Gemeinschaftsbahnhof mit der RÖEE (Raab-Ödenburg-Ebenfurter-Eisenbahn)
- Km Lage 101,095 (RÖEE). 0,000 ÖBB
- Seit 2018 Betriebssteuerzentrale für die österreichischen Strecken der Raaberbahn:
Neufeld an der Leitha – Baumgarten und Bad Neusiedl am See – Pamhagen



Die GySEV Dampflokomotive 403.619 abgestellt am 27. August 1963 im Bahnhof Wulkaprodersdorf. (Foto Karl Wildberger)



Gleislageplan 1939 (Sammlung Franz Haas)



Gleislageplan 1979 (Sammlung Franz Haas)