

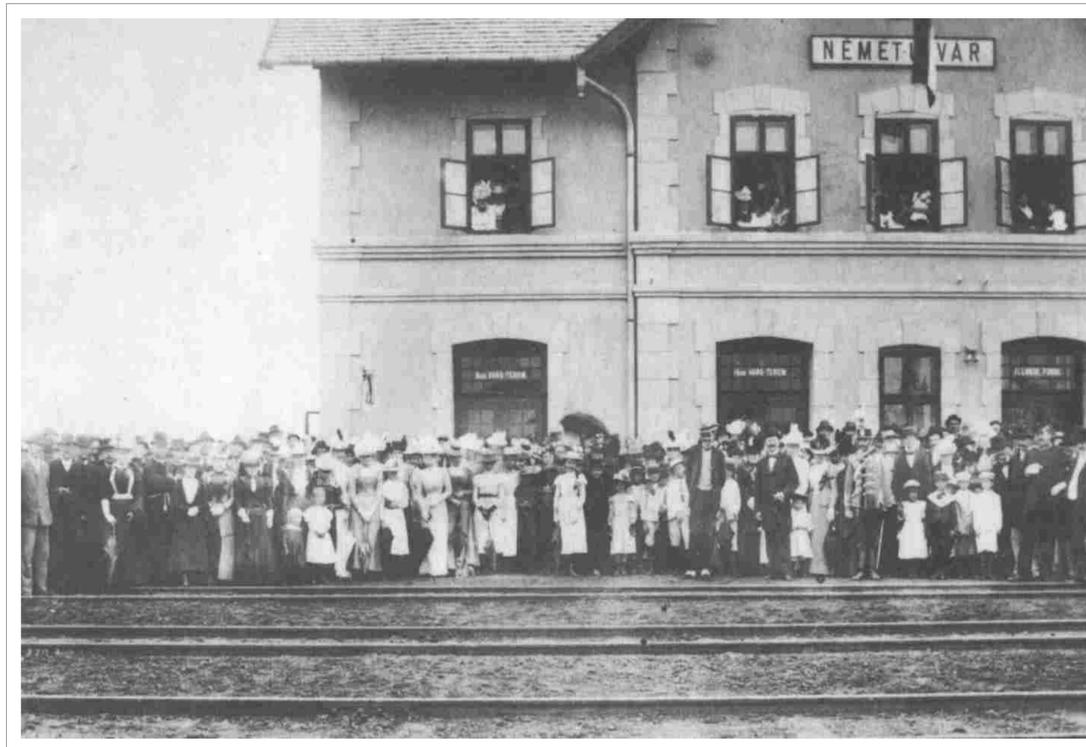
# Die Bahnlinie Güssing-Körmend

www.naturpark.at

## DIE ENTDECKUNGSREISE DURCH DEN NATURPARK IN DER WEINIDYLLE

Der Naturpark, 1999 gegründet, umfasst sieben Gemeinden in der lieblichen Hügellandschaft zwischen Strem- und Pinkatal. Hier sind auch die bekannten Weinröde und Kellerlandschaften des Südburgenlandes. Viele naturräumliche und kulturhistorische Besonderheiten, aber auch gemütliche Buschenschänken, feine Weine und biologische Produkte warten darauf, von den Besuchern entdeckt, erkundet und auch verkostet zu werden.

NATURPARK IN DER WEINIDYLLE  
A-7540 Güssing, Stremtalstraße 19  
Tel.: +43 (0) 3322 42288-160  
info@naturpark.at; www.naturpark.at



Der Bahnhof Güssing am Tag der Eröffnung der Bahnlinie am 31.8.1899

## Die Bahnlinie Güssing-Körmend

Die Bahnlinie zwischen Güssing und Körmend durch das untere Stremtal wurde 1898/99 gebaut. Die gesamte Strecke war einspurig. Nahe der Ortschaften lagen die Bahnhöfe, manche mit großen Holzlagerflächen, da die Eisenbahn hauptsächlich dazu diente, das gewonnene Holz aus den herrschaftlichen Wäldern nach Ungarn zu bringen, wo es als Grubenholz für Kohlebergwerke benötigt wurde.

Daneben diente die Bahn aber auch dem Personentransport - mehrmals täglich verkehrten Züge zwischen Güssing und Körmend, das auch über eine Verbindung zum weiteren ungarischen Bahnnetz verfügte und verfügt.

Da die Bahn zum Großteil durch sumpfiges Gelände führte, wurde ein Bahndamm angelegt. Heute folgt die Bundesstraße 56 zwischen Güssing und Strem in großen Teilen dem Verlauf der alten Bahnlinie und nützt abschnittsweise auch noch diesen alten Bahndamm.

## Die Lokalbahn zwischen Güssing und Körmend

In den Jahren 1889-1899 wurde die Lokalbahn zwischen Körmend und Güssing als einspurige Stichbahn durch das untere Strem- und Pinkatal errichtet. Auf einer Länge von 24 km verlief die Bahnlinie mit Kopfbahnhof in Güssing (heute adaptiertes Privathaus in der Bahnhofstraße) auf einem Damm durch die feuchten Flächen des Talraumes und war damit eine wichtige verkehrsmäßige Anbindung des Stremtales an den ungarischen Zentralraum. Denn Körmend war schon damals mit einer höherrangigen Eisenbahnverbindung versorgt.

Um den Bau finanzieren zu können, wurden zweisprachige "Stammactien" der "Körmend-Németújvári Local-Eisenbahn Actien Gesellschaft" aufgelegt (Németújvár...ungarischer Name von Güssing). Sie hatten einen Nennwert von 200 Kronen. Die größeren Aktionäre waren die Gräfinwitwe Maria Draskovich (250 Stück Aktien) und Béla Graf Batthyány (200 Stück). Der Betrieb und die Erhaltung der Bahn, sowie die Bereitstellung der Loks und Waggonen oblagen aber den Ungarischen Staatsbahnen (MAV). Die Strecke wurde in nur elf Monaten Bauzeit unter Einsatz hunderter Arbeitskräfte fertiggestellt, die feierliche Eröffnung der Bahnlinie erfolgte am 31. August 1899.



Aktie der Körmend-Güssinger Lokalbahn von 1899

## Der Holztransport auf der Lokalbahn

Die Bahnlinie diente neben dem Personen- und Posttransport in erster Linie dazu, Holz aus den herrschaftlichen Wäldern um Güssing nach Ungarn bringen zu können. Neben dem Güssinger Bahnhof lag seit 1913 der betriebseigene Lagerplatz der "Ungarischen Allgemeinen Kohlenbergbau AG Tatabánya, Holzgewinnung Güssing". Hierhin wurde das Holz geschafft und als Grubenholz zu den Kohlenbergwerken nach Innerungarn gebracht. Nahe des Güssinger Bahnhofes befand sich außerdem das Sägewerk "Schmergel und Cohn" mit 40 Arbeitern, das ebenfalls Holzzeugnisse nach ganz Ungarn lieferte.

Als Lokomotiven wurden zwei Einheiten der MAV der Reihe 220 verwendet: 2B-Kuppler, Baujahr 1881 der Budapester Lokomotivfabrik Ganz.

Schon immer eine Defizit-Bahn sank mit dem Anschluss des Burgenlandes an Österreich die Strecke zu noch größerer Bedeutungslosigkeit herab, da die Verbindung zum innerösterreichischen Bahnsystem fehlte. Die Strecke war also geteilt, nur noch etwas mehr als 10 km lagen auf österreichischem Gebiet. Trotzdem wurde der Betrieb aufrecht erhalten. Ab 1926 war aber die BBÖ (Vorläufer der ÖBB) für den österreichischen Teil der Strecke verantwortlich, den ungarischen Teil bis Körmend betrieb nach wie vor die MAV. 1931 wurde der österreichische Teil der Strecke von der Republik Österreich aufgekauft.

## Die heutigen Reste der Bahnlinie

Der Betrieb der Bahnlinie wurde 1945 eingestellt, die Geleise wurden 1962 demontiert. Im Zuge des Neubaus der Bundesstraße 56 zwischen Güssing und Moschendorf wurde ein Teil der Straße auf den alten, geradlinigen Bahndamm verlegt, der dementsprechend adaptiert wurde. Am Standort dieser Tafel macht die heutige Straße einen Knick nach Norden, während die Eisenbahn weiter in Richtung Osten verlaufen ist. Auf dem Damm, zwischen den Büschen und Sträuchern können Sie noch Reste der Schienen und Schwellen entdecken. Auch der Gewölbebogen, auf dem die Bahnlinie den Graben querte, ist als eines der letzten Bauwerke der alten Bahnstrecke noch gut erhalten und lohnt eine Besichtigung.



Verlauf der Bahnlinie zwischen Güssing und Körmend



Gewölbebogen bei Grabendurchlass - Rest der alten Bahnlinie

Daneben sind auf österreichischer Seite in Güssing und Strem auch noch die alten Bahnhofsgebäude erhalten, diese werden heute privat genutzt. Der alte Lokschuppen nahe dem Güssinger Bahnhof wurde erst vor einigen Jahren abgerissen. Der Bezirk Güssing ist österreichweit heute einer der wenigen Bezirke ohne Bahnanschluss, auch wenn es in Strem und Güssing noch die Straßenbezeichnungen "Bahnhofstraße" gibt.

Quellen:  
Hajszányi, Paul: Güssing in alten Ansichten, 1985.  
Hajszányi, Paul: Bilder-Chronik der Stadt Güssing, 1870-1970, 1990.  
Hajszányi, Paul: Güssing in historischer Schau; in: Stadterhebung Güssing 1973 - Festschrift, 1973.  
Text und Foto: DI H. Klein; Abbildungen aus Hajszányi: Bilder-Chronik der Stadt Güssing.

## A Güssing és Körmend közötti vasútvonal

1898/99-ben jött létre a Güssing (magy. Németújvár) és Körmend közötti vasútvonal, amely az Alsó Strém-völgyön keresztül vezet. Az egész szakasz egysávu volt. A vasútállomások a települések közelében voltak, néhányuk nagy fatelepe volt, mert a vasút főképpen az urasági erdőkben lévő fa Magyarországra vitelére szolgált, amivel a szénbányák faellátását fedezték.

Emellett a vasutat személyszállításra is használták naponta többször közlekedtek vonatok Güssing és Körmend között, amely össze van kötve a magyar vasúti hálózattal.

Mivel a vasút jobbra mocsaras terepen keresztül vezet, létesítettek egy vasúti töltést. Ma a Güssing és Strém közötti 56-os országút nagy részben a régi vasútvonalhoz igazodik és szakaszonként és ezeken a régi vasúti töltéseken is keresztül vezet.

Übersetzung: Mag. H. Marinov