

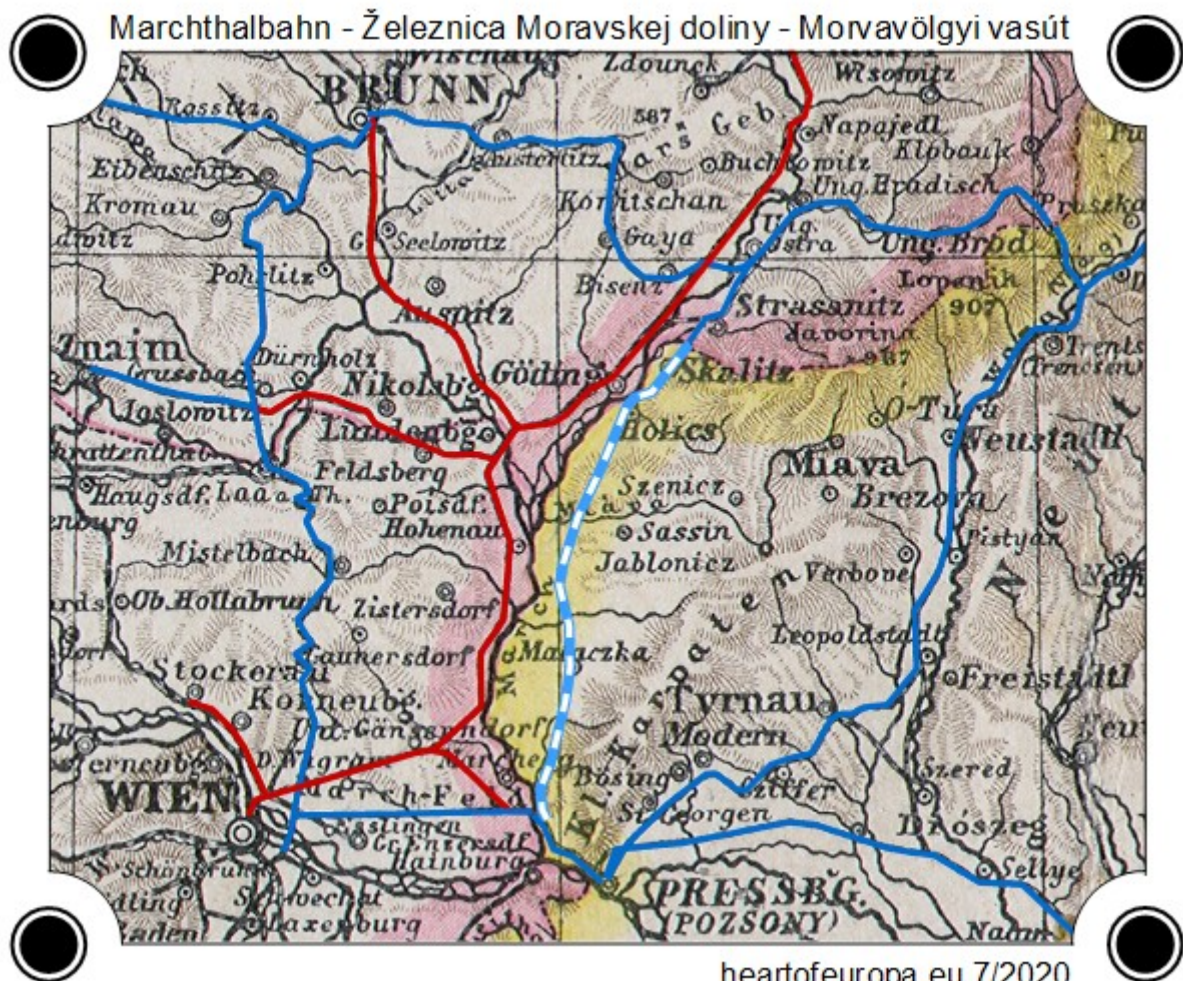


Die Marchthalbahn

Dipl.-Ing. Thomas Wolf, heartofeuropa.eu, August 2020

Abstract

Die **Marchthalbahn** (Marchthaler Lokalbahn, Marchthaler Vicinalbahn; *slowakisch*: Železnica Moravskej doliny, *ungarisch*: Morvavölgyi vasút) war eine Bahnstrecke im Königreich Ungarn (Österreich-Ungarn), heute Slowakei, Region Záhorie, zwischen Theben-Neudorf/Devínska Nová Ves/ Dévény-Ujfalu bei Preßburg/Bratislava/Pozsony und Sudomeritz/Sudoměřice an der österreichisch/mährisch-ungarischen Landesgrenze. Die Bahn wurde von der Österreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft gebaut, 1893 eröffnet und an die ungarisch königlichen Staatsbahnen übergeben. Die Strecke ist heute die Bahnstrecke Devínska Nová Ves - Skalica na Slovensku, eine Hauptbahn in der Slowakei.





Geschichte der Marchthalbahn

Eine Vorkonzession für diese Bahnstrecke wurde 1888 vom ungarischen Verkehrsminister (Communications-Minister) Baross an die Österreichisch-ungarische Staatseisenbahn Gesellschaft (StEG) vergeben. [1]

Von 14. bis 21. Januar 1889 war die politische Begehung der projektierten Linie zwischen Theben-Neudorf (bei Preßburg) und Sudomeritz an der ungarisch-mährischen Landesgrenze anberaunt. Am 21. fand die kommissionelle Verhandlung bezüglich des Anschlusses der Bahn an die mährische Lokalbahnlinie bei Sudomeritz in Ungarisch-Skalitz statt, an der Vertreter der ungarischen und österreichischen Regierung teilnahmen. [2]

Im April 1889 waren die Studien für die Linie fertiggestellt und die Direktion (*Anm. der Staatseisenbahn-Gesellschaft*) plante beim Ministerium um die Konzession anzusuchen. [3]

Im Oktober 1889 wurde im ungarischen Abgeordnetenhaus ein Gesetzesentwurf über die Konzessionierung der Marchthalbahn inkl. Flügelbahn Theben-Stampfen an die Österreichisch-ungarische Staatsbahn eingebracht.

Die Bahn sollte von der Linie Marchegg - Budapest zwischen der Station Blumenau/Lamac und der niederösterreichischen Landesgrenze abzweigen und parallel zur österreichisch/mährischen Landesgrenze nach Norden bis Sudomeritz geführt werden, wo der Anschluss an die Linie Wessely-Sudomeritz der Staatseisenbahn-Gesellschaft hergestellt werden sollte. Die Hauptbahn hatte eine Länge von 78,7 Kilometer, die Flügelbahn 6,2 Kilometer Länge. Die maximale Durchschnittsgeschwindigkeit auf der Hauptlinie war mit 40, auf der Flügelbahn mit 25 Kilometer per Stunde fixiert; es sollten für den Bau Stahlschienen verwendet werden, und zwar für die Hauptstrecke im Minimalgewichte von 33 Kilogramm und für die Flügelbahn von 21.75 Kilogramm pro laufendem Meter. [4]

Stationen der Marchthalbahn

Theben-Neudorf	Dévény-Ujfalu	Devínska Nová Ves	km
Theben-See	Devenyto	Devínske Jazero	4
Zohor	Zohor	Zohor	12
Zankendorf	Detrekö-Csötörtök	Plavecký Štvrtok	18
Malaczka	Malacka	Malacky	24
Großschützen	Nagy-Levard	Veľké Leváre	33
Szt. Johann an der March	Morva Szent Janos	Moravský Svätý Ján	42
Szekelfalu	Székelyfalva	Sekule	44
Kutti	Jókút	Kúty	50
Egbell	Egbell	Gbely	58
Holics	Holics	Holíč	69
Skalitz	Szokolca	Skalica	76
Landesgrenze Sudomeritz		Sudoměřice	78
Flügelbahn Theben-Stampfen	Devento - Stomfa		

Das Baukapital war mit 4.450,000 fl. als Maximalbetrag berechnet; 644,000 fl. waren auf Verkehrsmittel zu verwenden.

Die Frage des Anschlusspunktes der zu erbauenden neuen ungarischen an die österreichische Betriebslinie der Gesellschaft zwischen Sudomeritz und Szokolca war bereits am 21. Jänner 1889



von den Delegierten der beiden Regierungen prinzipiell gelöst worden, die Entscheidung darüber aber von der österreichischen Regierung noch nicht erfolgt.

Die Bestimmungen der Konzessionsurkunde legten auch fest, dass entsprechend dem Staatsbahnvertrag vom Jahre 1882 auch diese Linie nicht zur Konkurrenz gegen die ungarischen Staatsbahnen benützt werden durfte. [5]

In der letzten Generalversammlung der Ferdinands-Nordbahn im Herbst 1890 wurde deren Verwaltung ermächtigt, die Konzession für den Bau und Betrieb einer von der Gödinger (Hodonin) Lokalbahn nach Holics abzweigenden Linie zu erwerben, die den Anschluss der projektierten Marchthalbahn an das österreichische Eisenbahnnetz herstellen sollte. [6]

Die Budapester Direktion der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft trat Anfang September mit der Budapester Bauunternehmung G. Gregersen u. Söhne in Verhandlungen ein. [7]

Am 11 September 1890 wurde in Theben-Neudorf der erste Spatenstich vorgenommen [8] ...

... und bis zum Frühjahr 1891 machte der Bau gute Fortschritte, sodass die Verkehrsübergabe für August vorgesehen war. [9]

Wegen mehrfachen Überschwemmungen wurden die Arbeiten an der Marchthalbahn dann aber stark behindert, sodass die Hoffnung schwand, daß die in Aussicht genommene Eröffnung der partiellen Fahrten bis Holics bald erfolgen werde. [10]

In der Zwischenzeit war der Vertrag über die Ablösung des ungarischen Netzes der Staatseisenbahn-Gesellschaft (*Anm. durch die ungarischen königlichen Staatsbahnen*) als perfekt anzusehen sodass die Unterfertigung des Vertrages in Kürze erwartet wurde. [11]

Der Bau der Marchthalbahn, deren Baukosten sich auf 2,000,000 Gulden beliefen, wurde am 10. August 1891 mit dem Schluss des Geleises an der Landesgrenze bei Nagy-Levard vollendet und sollte am 15. September dem Verkehr übergeben werden. [12]

Allerdings musste der Eröffnungstermin nochmals mehrfach verschoben werden, sodass erst am

21. Oktober die technisch-polizeiliche Begehung stattfand. Als Präses der Begehungs-Kommission fungierte Ministerialrat Gyöngyössy. Die Begehung erfolgte bis zur Landesgrenze bei Szudomeritz; die Bahn wurde am 26. Oktober nur bis zur Station Szakolcza dem Verkehr übergeben, weil die österreichische Regierung den Anschluß von der Landesgrenze an die Nordbahn nicht konzessioniert hatte. [13]

Die Marchthalbahn war als Hauptbahn II. Klasse gebaut und derart eingerichtet, daß sie jederzeit in eine Hauptbahn I. Klasse umgewandelt werden konnte. Dass man dieser Bahn auch eine nicht zu unterschätzende militärische, strategische Bedeutung beimaß, bewies der Umstand, daß auf ausdrücklichen Wunsch des Erzherzogs Friedrich der Eisenbahnlinien-Kommandant des 5. Korps, Artillerie-Hauptmann Pollak, an der Begehung der Strecke teilnahm, um sich über die Lage der Stationen, deren Länge und lokale Verhältnisse, sowie über alle bei eventuellen größeren Truppentransporten in Betracht kommenden Fragen genauestens zu informieren. Vom 26. Oktober 1891 angefangen verkehrten von Preßburg nach Skalitz und zurück täglich je zwei gemischte Züge mit allen drei Wagenklassen. [14]



Am 15. November 1893 wurde die zum Netz der Österreichisch-Ungarischen Staatseisenbahngesellschaft gehörende Eisenbahnlinie Sudomeritz-Petrau-Skalitz eröffnet. Dieselbe bildete die Fortsetzung der schon seit längerer Zeit im Betriebe stehenden Flügelbahn Wessely an der March - Sudomeritz-Petrau und verband die mährische Transversalbahn oder Vlarapasslinie der Österreichisch-Ungarischen Staatsbahn Gesellschaft mit der ungarischen Staatsbahnlinie Preßburg-Neudorf-Skalitz.

Es hatte nur noch das Zwischenglied Skalitz-Sudomeritz-Petrau gefehlt, das schon seit zwei Jahren vollendet war aber jetzt erst dem Betriebe übergeben werden konnte. Durch die Holics-Gödinger Lokalbahn, welche die Linie Neudorf-Skalitz mit der Nordbahn Hauptlinie verband, war zwar schon früher eine Kommunikation zwischen dem westungarischen Donaugebiet und dem südöstlichen Mähren geschaffen worden; durch die neue Linie Skalitz-Sudomeritz trat indessen jenes Gebiet in direkte Verbindung mit dem mährischen Netze der Staatseisenbahn Gesellschaft.
[15]

Wien, August 2020



- [1] Staatseisenbahn Gesellschaft, Neue Freie Presse, Mo 9. April 1888, Seite 5
- [2] Presse, So 6. Januar 1889, Seite 5
- [3] Der Bautechniker, Fr 19. April 1889, IX Jahrg. Nr. 16, Seite 231
- [4] Marchthalbahn, Neue Freie Presse, So 24. November 1889, Seite 10
- [5] Budapest, Abgeordnetenhaus, Die Presse, So 12. Jänner 1890, Seite 3
- [6] Ferdinands-Nordbahn, Der Civil Techniker, 1. September 1890, 12. Jahrg., Nr. 17
- [7] Marchthalbahn, Neues Wiener Tagblatt, 3. September 1890, Seite 8
- [8] Neue Freie Presse, 18. September 1890
- [9] Neue Freie Presse, Fr 13. Februar 1891, Seite 4
- [10] Pester Lloyd, Fr 20 März 1891, Seite 3
- [11] Staatseisenbahn Gesellschaft, Neue Freie Presse, So 7. Juni 1891
- [12] Marchthalbahn, Der Bautechniker, 14. August 1891, Seite 5
- [13] Pester Lloyd, 22. Oktober 1891, Seite 3
- [14] Abendblatt des Pester Lloyd, Fr 23. Oktober 1891, Seite 7
- [15] Pester Lloyd, 17. November 1893