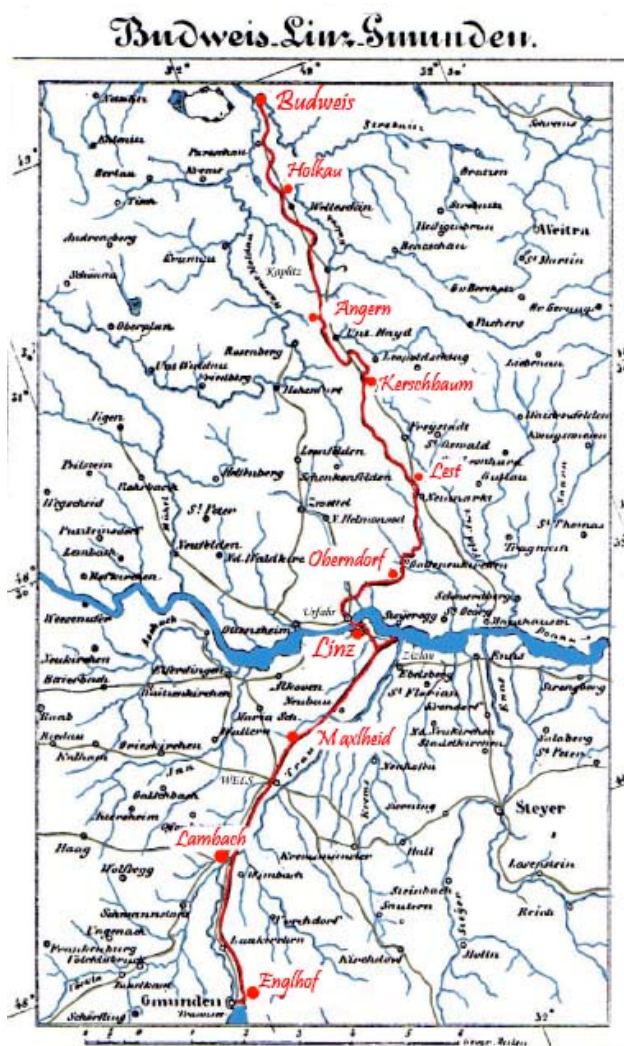


Die Entwicklung der Bahnen in unserer Heimat

Beitrag von Franz Thiel aus Poysdorf in der Zeitschrift des Vereines
„Deutsche Heimat“ vom April 1927.

Die ersten Bahnen finden wir bei uns in größeren Unternehmen, so zum Beispiel in Eisenerz, wo 1809 eine Kleinbahn gebaut wurde zum Herbeischaffen der Erze, eine im Salzkammergut zwischen Gmunden und Zizelau und eine dritte bei Naßwald, die der Holzknechtführer Georg Huebmer zum Befördern des Holz anlegte. Doch alle diese Bahnen gerieten in Vergessenheit. Erst 1823 ging Franz Anton Ritter von Gerstner, Professor am Polytechnischen Institut in Wien, daran, eine Eisenbahn zwischen der Donau und der Moldau zu bauen. Es sollte mit dieser Bahn das Salz von Oberösterreich nach Böhmen geliefert werden. Die reichen und von Natur aus gesegneten Sudetenländer haben ja alles, nur das Salz fehlte ihnen. Es spielt in der Geschichte des Handels und Verkehr eine wichtige Rolle, da es den Menschen zum Handeln und zum Reisen zwang. Die erste Eisenbahn war also eine Salzbahn und es war auch die erste in Europa.



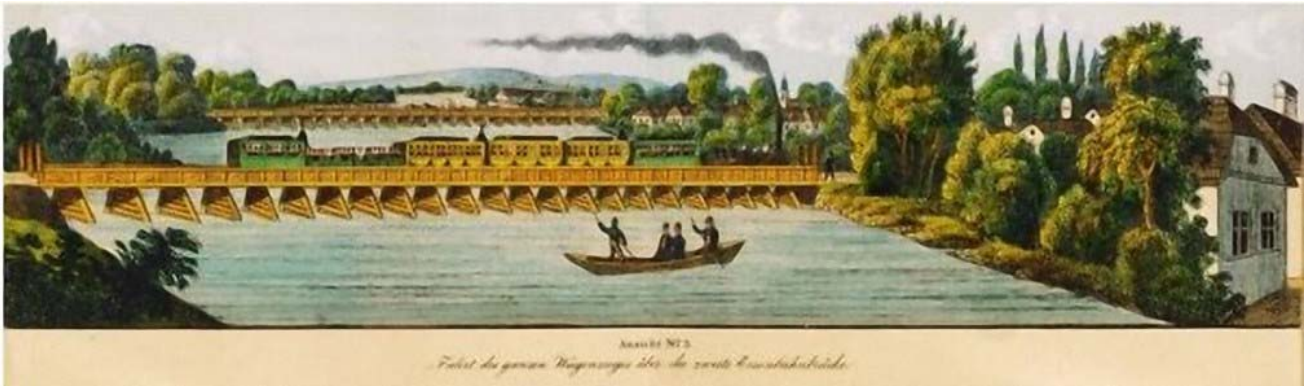
Am 7. September 1824 erhielt Gerstner die Erlaubnis zum Bau und am 28. Juli 1825 wurde der erste Spatenstich gemacht. Doch ging die Arbeit sehr langsam vorwärts. Die Fuhrleute und Gastwirte waren erbitterte Gegner. Sie sahen in der Bahn den Untergang ihres Geschäftes. Die Bauern leisteten der Grundenteignung energisch Widerstand und nicht einmal wurde Gerstner von der Bevölkerung tötlich angegriffen. Die Arbeiter waren auch nicht geschult, darum nahm man an ihrer Stelle Pioniere. Zeitweise arbeiteten 6000 Menschen an dem Bau. Am 27. September 1827 konnte zum ersten Mal Baumaterial für den Bahnbau geführt werden. Noch in demselben Jahre kamen aus Gußwerk bei Mariazell die ersten Personenwagen für die Bahn. Leider schied 1828 Gerstner aus dem Unternehmen und ging nach Rußland, wo er die erste Eisenbahn von Petersburg nach Zarskoje-

Selo baute, und von hier bis nach Amerika. Seine Stelle bei dem Bahnbau in Oberösterreich übernahm der Bauführer Mathias Schönerer, der Vater des bekannten Politikers und Führers der Alldeutschen in Österreich.



Am 1. August 1832 wurde die Strecke Linz-Budweis eröffnet. Pferde zogen die Züge auf den Schienen, deren Spurbreite 1,106 Meter betrug. Von Kloster zu Kloster lagen Querhölzer und in den Haltestellen waren Ausweichplätze. Die Bahn besaß 762 Frachtwagen, 58 Personenwagen erster Klasse, 11 Wagen zweiter Klasse, 800 Pferde und eine große Anzahl von Zugochsen. Ein Pferd zog auf den Schienen 85, auf der Poststraße 8 bis 10 Zentner. Die Strecke Linz – Budweis legte die Bahn in 14 Stunden zurück, die Eilpost brauchte 12 Stunden, die Ordinari-post 1 ½ Tage.

S. Rothschild baute die Bahn von Linz bis Gmunden weiter und gerade diese Strecke hatte einen regen Verkehr. Der Fahrpreis von Linz nach Gmunden betrug in der zweiten Klasse (heute dritte Klasse) 48 Kreuzer R.M. Im Jahre 1872 wurde die Pferdebahn aufgelassen da sie dem immer stärker werdenden Verkehr nicht mehr genügte. An ihrer Stelle kam die Lokomotivbahn. Die Pferdebahn war ein großer Fortschritt im Vergleich zu der Ordinari-post, die täglich verkehrte und im Volksmund „Schneckenpost“ hieß. Und dennoch stand die Pferdebahn tief unter der letzten Lokalbahn die wir heute noch haben. Sie hatte keinen Fahrplan, die Züge kamen „ungefähr um die Zeit“ an. Entgleisungen gab es häufig und niemand regte sich sonderlich darüber auf; der umgestürzte Wagen wurde in das Geleise gehoben und die Fahrt ging weiter. Jeder Fahrgast mußte einen Reisepaß haben, sein Name wurde, wenn er die Fahrkarte löste eingeschrieben, sowie es auch bei der Post Sitte war. Beamte und Angestellte hatte die Bahn sehr wenig, da bei dem geringen Verkehr eine Person alles bestreiten konnte.



Die erste Lokomotivbahn in unserem Lande war die Nordbahn. Am 19. November 1838 fuhr der erste Zug von Floridsdorf nach Wagram. Von Wien konnte der Zug nicht abgehen, weil der Bau einer Donaubrücke noch zu schwierig war. Es war das Morgenrot einer neuen Zeit, als der erste Lokomotivzug durch die blutgetränkte Marche ebene dahinbrauste. Lokomotivführer und Heizer hatte man aus England kommen lassen. 26 Minuten brauchte der erste Zug für die erwähnte Strecke. Zuschauer und Gaffer hatte es genug und der größte Teil derselben sah in dem neuen Verkehrsmittel keinen Fortschritt. Nörgler und Zweifler erhoben ihre warnende Stimme.

Es hieß: „Die Bahn macht Fuhrleute und Gastwirte brotlos. Holz- Hafer- und Pferdepreise werden fallen. Schmiede und Wagner verlieren einen Großteil ihrer Arbeit. Die Eisen- und Kohlevorräte werden erschöpft. Die Feuergefahr ist für Wohnhäuser und für die reifen Feldfrüchte sehr groß. Die gesellschaftliche Ordnung gerät ins Wanken, da Einbrecher und Mörder rasch entweichen können. Die rasche Bewegung muß bei den Reisenden Gehirnkrankheiten erzeugen und man verlangte den Bau eines 5 Meter hohen Zaunes neben den Schienen. Schon der Anblick eines fahrenden Zuges kann in dem Zuschauer eine gefährliche Krankheit erregen“. Als man dann gar noch Tunnels baute, gaben die Ärzte das Gutachten ab das sei zu verbieten, da durch den Luftdruckwechsel ältere Leute vom Schlage gerührt werden können. Die Männer, welche sich für den Bahnbau einsetzten, wurden verlacht und verhöhnt.

Die Regierung stand im Anfang dem Bahnbau weder fördernd noch hemmend gegenüber. Die ersten Bahnen wurden von Gesellschaften gebaut, die Aktien herausgaben. Gar bald erkannte das Volk den Wert der Eisenbahnen, jeder wollte Aktien haben. Es kam an der Börse zu Sturmszenen, so daß die Polizei und das Militär einschreiten und Ordnung halten mußte. Auch die Spekulation einzelner drohte einzusetzen, ziellos wollte man Bahnen bauen. Da trat der Staat dagegen auf, nahm 1841 den Bau neuer Linien selbst in die Hand und übernahm alle Bahnen bis auf die Nordbahn. 1854 verpachtete er sie wieder, was für den Staat ein großer Nachteil war.

Die Nordbahn – sie ist ja eigentlich auch eine Salzbahn und folgt dem uralten Verkehrsweg der Bernsteinstraße – wurde unterdessen weitergebaut. 10000 Arbeiter fanden Beschäftigung. Da die Bahn in der Ebene geführt wurde, ging der Bau rasch vorwärts. Am 6. Juni 1839 fuhren die Züge bis Lundenburg, am 7. Juli 1839 bis Brünn, am 1. September 1841 bis Prerau, am 17. Oktober 1841 bis Olmütz. Die Strecke Lundenburg – Brünn baute der Bauleiter Ghega, der später die Bahnlinien über den Semmering fertig stellte. Am 4. November 1839 wurde schon der Nachtverkehr eingeführt. Im März 1840 übernahm die Bahn den Frachtverkehr und 1856 wurde das zweite Geleise gelegt. Der Verkehr war anfangs noch recht unsicher. Bei der Eröffnung der Strecke Wien – Brünn fuhren vier Züge in Sichtweite hintereinander. Auf der Rückfahrt geschah bei Brannowitz in Mähren ein Zusammenstoß – das erste Eisenbahnunglück im alten Österreich. Jetzt ging man daran eine Fahrordnung auszuarbeiten. Die Züge durften nur in einem Zeitabstande von einer halben Stunde nach einander fahren. Die Personenwagen hatten keine Federn, die der dritten Klasse waren offen. Stationsgebäude wurden erst später gebaut. Beheizung, Beleuchtung der Wagon, Wechselbeleuchtung, ein- und Ausfahrtsignale, Telegraph usw. waren noch unbekannte Dinge.

Erst 1843 wurde der Verkehr stärker, daß man von Wien täglich einen zweiten Personenzug gegen Brünn abgehen ließ.

Den ersten Schnellzug führte die Südbahn im Jahre 1857 ein. Der ging nur bis Laibach und verkehrte in der Woche ein- oder zweimal.

Die Zeitungen brachten viele Abhandlungen, Belehrungen und Verhaltensmaßregeln, wie sich der Reisende zu benehmen hat, was er tun darf und was nicht. Wagen der ersten und zweiten Klasse wurden in der Nacht beleuchtet und zwar mit gewöhnlichen Öllampen.

Es begann in den folgenden Jahren ein reger Bau neuer Linien. Sie hatten nicht einmal die gleiche Spurweite, so daß durch das Umladen der Güter die Fracht verteuert und viel Zeit verschwendet wurde. Man rechnete auch nach der Prager, Wiener und Pariser Zeit. Diese Übelstände wurden später alle beseitigt, Fahrpläne kamen auf, eine Betriebsordnung, Stellwerke, Signale, Telegraph und Telephon wurden eingeführt.

Nach dem Jahre 1866 ging man an den Bau der Ostbahn Wien – Größbach – Brünn. Die Bauern leisteten keinen Widerstand. Der hätte auch nichts genützt, da es ja ein Enteignungsgesetz gab. Von Wien und von Brünn aus begann der Bau. Ein reges Leben entwickelte sich da in der Orten, die bis dahin im Dornröschenschlaf schlummerten. 500 Italiener, hiesige Arbeiter, Mährer und solche aus Böhmen arbeiteten da. Die Italiener hatten einen guten Ruf, sie waren tüchtige Erdarbeiter, sparsam und nüchtern, zahlten alles und erhielten bei den Bauern Wohnung.

Gastwirte, Bäcker und Fleischhauer machten großartige Geschäfte. Oft gab es Schlägereien an Sonnabend oder am Sonntag, wenn die Arbeiter den Wochenlohn in der Tasche hatten. Die vielen Einschnitte und Dämme kosteten Arbeit und Geld. Da halfen auch die Bauern aus den Ortschaften und führten Erde herbei. Als Tageslohn für einen Zweispänner galten fünf Gulden.

Wurde einem Bauer ein Grundstück derart zerschnitten, daß auf der anderen Seite 50 Quardratklaster oder noch weniger übrig blieben, so löste dieses Stück die Bahn ein. Die Hügel, die von Westen nach Osten streichenden Täler und die Wasserversorgung einzelner Stationen z. B. in Staatz, bereiteten den Erbauern große Schwierigkeiten. Schon 1870 fuhren die ersten Schotterzüge, die den Schotter für die Strecke herbeiführten. Rechnete man doch für 1 m Strecke $1 \frac{3}{4} \text{ m}^3$ Schotter.

Am 15. September 1870 konnte in feierlicher Weise die Teilstrecke Sterlitz – Grußbach eröffnet werden und am 24. November 1870 fuhr der erste Zug von Wien nach Grußbach. Zu den Bahnbau wurde viel Holz angefordert und das nahm man aus den Wäldern des Bezirkes, sodaß in den Jahren 1869/1870 unsere Leute den Holzbedarf gar nicht decken konnten. Aus dem Falkensteiner Gebiet kam das Eichenholz nach Staatz, Laa und Grußbach.

Der Verkehr auf der Strecke Wien – Grußbach – Brünn wurde sofort aufgenommen und sie war mit der Nordbahn die einträglichste Linie im alten Österreich. Da die Station Enzersdorf bei Staatz noch nicht bestand, mußten die Bewohner Poysdorfs mit dem Postwagen nach Mistelbach fahren. Darum wurde in Mistelbach ausgerufen: „Mistelbach-Poysdorf“. Bis 1880 waren alle Hauptlinien ausgebaut, sie gingen alle von Wien aus, wie die Speichen eines Rades in die einzelnen Länder. Jetzt schritt man daran, Flügelbahnen zwischen den Hauptlinien zu erbauen. **Im Jahre 1882 kamen Beamte nach Poysdorf, um die Strecke nach Enzersdorf auszumessen. Bei den Erdarbeiten, die in den nächsten Jahren in Angriff genommen wurden, fand man viele vorgeschichtliche Gegenstände, unter anderen einen Mammutknochen und ein gut erhaltenes Grab aus der jüngeren Steinzeit, das aber nicht sorgfältig gehoben wurde und deshalb ganz zerfiel. Am 6. September 1888 fuhr das erste „Zügle“. Seither besteht auch die Station Enzersdorf.**

Alle Bemühungen, die Bahn weiter gegen Hohenau zu bauen, waren vergeblich. Der Staat baute lieber kostspielige Militärbahnen in Galizien, die viel Geld kosteten und fast gar keinen Ertrag abwarfen. Außerdem nahm er alle Privatbahnen in eigene Verwaltung, dabei verlor er ebenfalls, denn in gutem Zustande hatte er sie seinerzeit verkauft und in schlechtem kaufte er sie zurück. Da gingen einzelne Länder daran, selbst Bahnen zu bauen, die Gemeinden gaben den Grund her und zeichneten bedeutende Geldbeträge, sodaß die Landesbahnen gebaut werden konnten. Die Linie

Dobermannsdorf – Poysdorf wurde im Jahre 1906 begonnen und am 7. Mai 1907 rollte auch hier der erste Zug.



Bild: Bahnhof Enzersdorf bei Staats

Die Bahnen haben für uns heute eine Lebensbedeutung, sie sind die Adern unserer Länder. Sie erfüllen kulturelle Missionen im vollen Umfange. Wir sehen heute klarer und deutlicher als unsere Urgroßeltern. Ein Staat ohne Bahn – das ist heute undenkbar. Verstummt sind all die Nörgeleien gegen die Eisenbahn.

Mit dem Gefühle aufrichtigen Dankes und Bewunderung müssen wir des Mannes gedenken, der die erste Lokomotive erbaute. Es war dies der Engländer Stephenson, dessen Maschine „Rocket“ eine Last von 20 Tonnen mit einer Stundengeschwindigkeit von 20 Kilometer weiter beförderte. Sie steht heute im Londoner Museum und geht nicht mehr. Stephenson erbaute auch die erste Maschine für Österreich. Sie hieß „Austria“. Die zweite Maschine, die von England kam, hatte den Namen „Ajax“ und ist im Technischen Museum in Wien zu sehen. 1840 wurde die erste Lokomotive „Patria“ in Österreich gebaut und sie stand von 1841 bis 1862 in Verwendung. Der bekannte Matthias Schönerer studierte in England den Maschinenbau und brachte ein Muster, die „Philadelphia“ mit nach Österreich. Er baute in Wr. Neustadt eine Reihe von Maschinen die von den Bahnen in Verwendung genommen wurden. Die Gebirgsbahnen, vor allem die Semmering-, dann die Brenner-, die Arlberg- und zuletzt die Tauernbahn förderten den Maschinenbau in Österreich ganz gewaltig. Eine zeitlang trugen die Maschinen Namen, davon kam man später ab und griff zu Nummern. Heute muß eine Schnellzugmaschine bei der Probefahrt 140 Kilometer Stundenleistung aufweisen. Welch gewaltiger Unterschied ist zwischen der „Rocket“ und einer neuen Schnellzugmaschine! Die „Rocket“ hatte eine Rostfläche von 55 dm², eine Heizfläche von 12,8 m² und ein Gewicht von 4,5

Tonnen. Eine Schnellzugmaschine von heute hat eine Rostfläche von 4,47 m², eine Heizfläche von 277,5 m² und ein Gewicht von 85 Tonnen, eine Länge von 20 Meter. Sie faßt 27 m³ Wasser und 9,3 m³ Kohle. In einer Stunde braucht sie 10 m³ Wasser. Die amerikanischen Personenzugslokomotiven haben ein Gewicht von 127 Tonnen, die der Güterzüge 140 Tonnen.

Auch die Wagen nahmen an der Entwicklung der Maschinen teil. Anfangs waren sie offen und glichen ganz den Postkutschen. Dann wurden sie eingedeckt, viel später kam die Beleuchtung und die Beheizung auf. Die Ölbeleuchtung mußte dem Gaslicht weichen und dieses vielleicht in absehbarer Zeit dem elektrischen. Die Beheizung geschah anfänglich mit einem Ofen, der in der Ecke des Wagens stand. Der wurde in der Kopfstation mit Kohle gefüllt und angeheizt. Nach einer Stunde war eine unerträgliche Hitze, nach 2 bis 3 Stunden froren die Reisenden. Die sparsame Nordbahn hatte noch im Jahre 1906 solche Wagen auf der Strecke Lundenburg – Zellerndorf in Betrieb. Wie angenehm und sicher ist heute eine Reise.

In allen Zweigen des Bahnbetriebes können wir einen bedeutenden Aufschwung in den letzten Jahrzehnten wahrnehmen. Der nie ermüdende Menschenggeist hat hier Großartiges geleistet: Dampfheizung, Luftbremse, durchlaufende Wagen, die große Fahrgeschwindigkeit, der Brückenbau, die Bahnhofsanlagen und die gut geschulten Maschinenführer und Beamten die in Hitze und Kälte, in Sturm und Wind, bei Nacht und Nebel den oft sehr schwierigen Dienst versehen. Welche Verantwortung trägt doch der Maschinenführer eines Nachtschnellzuges! In seiner Hand ruht das Leben und Schicksal von hunderten von Menschen. Auch er ist in seiner mit Ruß und Öl bedeckten Kleidung ein Held der Pflicht, dem wir volle Anerkennung zollen müssen.

Wie hat die Eisenbahn das Bild unserer Heimat geändert? Verschwunden ist der gelbe Postwagen, der täglich durch unseren Markt rollte, verschwunden sind die lustigen Weisen des Postkutschers, der vom Zellerkreuz an sein Leiblied erschallen ließ, daß jung und alt neugierig beim Fenster oder zur Tür herausschaute, wieviel und was für Leute mit der Post durchfahren. Kein Fuhrwerk rollte mehr auf der Reichsstraße dahin, Post und Frachtverkehr übernahm die Bahn. Still wurde es vor den Gasthöfen, kein Peitschenknall kein HÜ und Ho erscholl, kein Bauer wurde um Vorspann gebeten, kein Handwerksbursche, keine Prozessionen zogen auf der staubigen Straße dahin. Gasthöfe stellten ihren Betrieb ein, Schmiede und Wagner spürten die Abnahme des Fuhrwerks in ihrer Geldtasche.

Dafür entstand um den neuen Bahnhof ein Viertel, das so recht Neuzeit verkörperte. Große stattliche Gebäude stehen da, Geschäftshäuser sind es, gewerbliche und industrielle Anlagen suchten die Nähe der Bahn. Gast-, Kaffeehäuser, Trafiken gibt es in der Bahnstraße. Wie sich einst zur Post Neugierige drängten, um nachzuschauen, wer kommt und abfährt, so ist jetzt der Bahnhof das Ziel der Zuschauer und der

Gaffer. Sonnabend und Sonntag gibt es da viel zu sehen. Verschwunden sind die großen Märkte, da jeder leicht und bequem sich alles beschaffen kann wann er es braucht und nicht erst bis zum Jahrmarkt warten mußte. Vergessen sind die Weinfuhrleute, die mit der Achse den Wein nach Wien oder Mähren führten. Dafür brachte uns die Bahn den „Milchbauer“ und im Herbst sehen wir ganze Kolonnen von Rübenfuhrern, die den Bahnhöfen zustreben. Von den großen Segnungen der Eisenbahn – sie fördert Handel und Verkehr, bringt Rohstoffe und führt Waren weg, sie setzt Massen (Arbeiter, Soldaten) in Bewegung, bringt die Menschen zusammen und überwindet die Raumentfernungen – will ich nicht weiter sprechen.

Die einst so geschmähte Lokomotive, die man verlachte und verspottete, war und ist ein Segen für unser Volk und für die Heimat, die Lokomotive – die man einst als Teufelsspuk betrachtete.

Welchen Verkehr unsere Bahnen im Sommer zu bewältigen haben, davon macht sich der Mensch keinen Begriff. Im August des Jahres 1924 verkehrten von Wien aus täglich 43 Schnellzüge in jede Richtung, die 19000 Reisende von Wien abbeförderten. Im Durchschnitt verkehrten in den erwähnten Monaten täglich 2000 Züge in ganz Österreich, die zusammen eine Länge von 300.000 Meter ergeben, das ist die Entfernung Wien – Salzburg. An Sonn- und Feiertagen verkehrten noch um 150 bis 200 Personenzüge mehr als an Wochentagen. Zu Pfingsten des Jahres 1925 fuhren täglich 204.000 Reisende ab und 229.000 kamen in Wien an. An den drei Pfingsttagen beförderten die Züge von und nach Wien 1,297.000 Reisende. Dazu brauchte man 321 Schnell- und 2437 Personenzüge. Wieviel Postwagen wären notwendig um diesen Verkehr zu bewältigen.