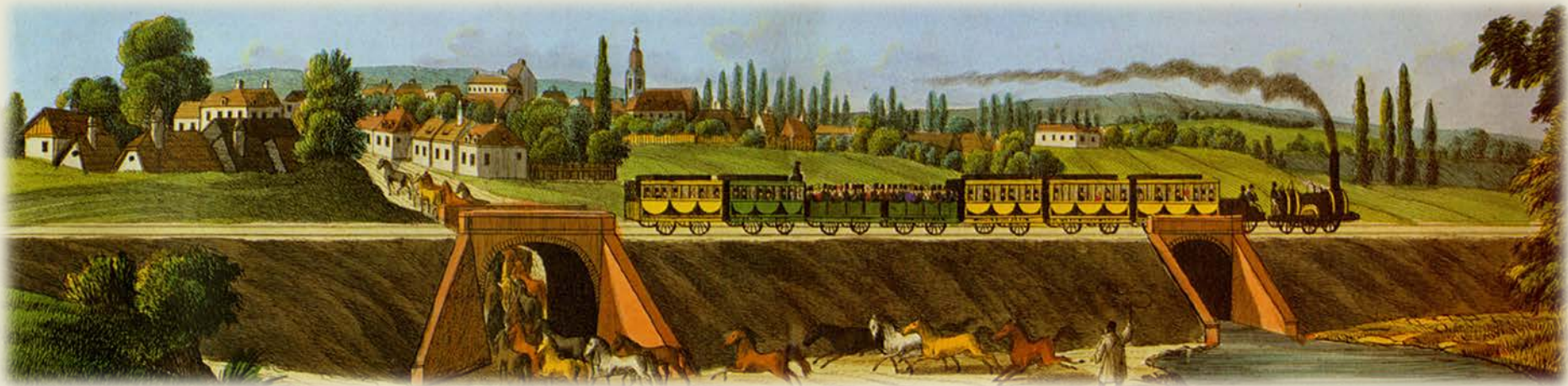


Bernhardsthal



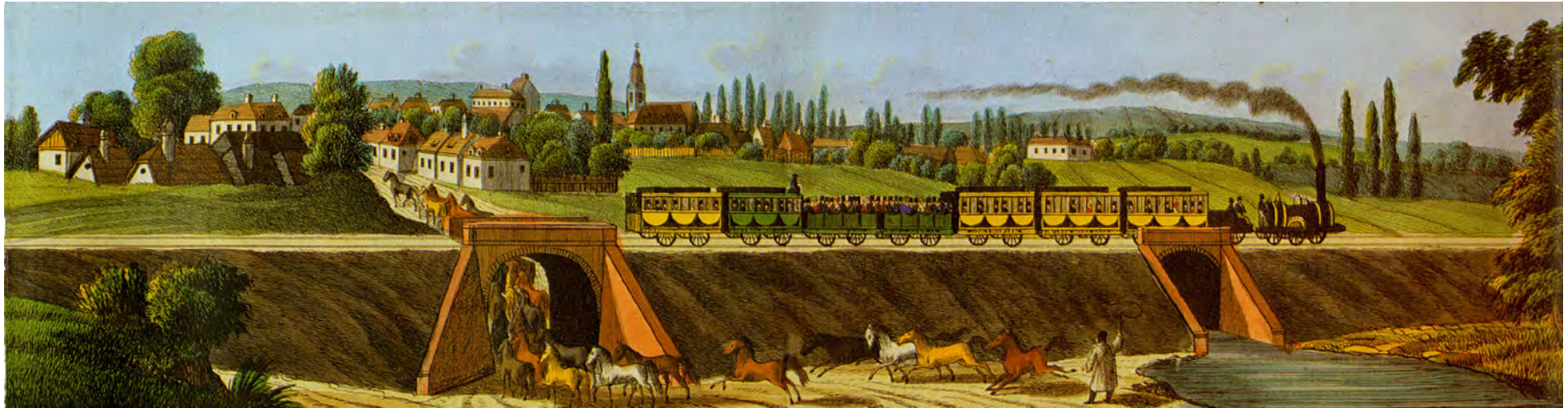
und die „Kaiser-Ferdinands-Nordbahn“

ein historischer Streifzug in Bildern
zusammengestellt

von
Friedel Stratjel & Dieter Friedl

2008 – lfd.

Bernhardsthal



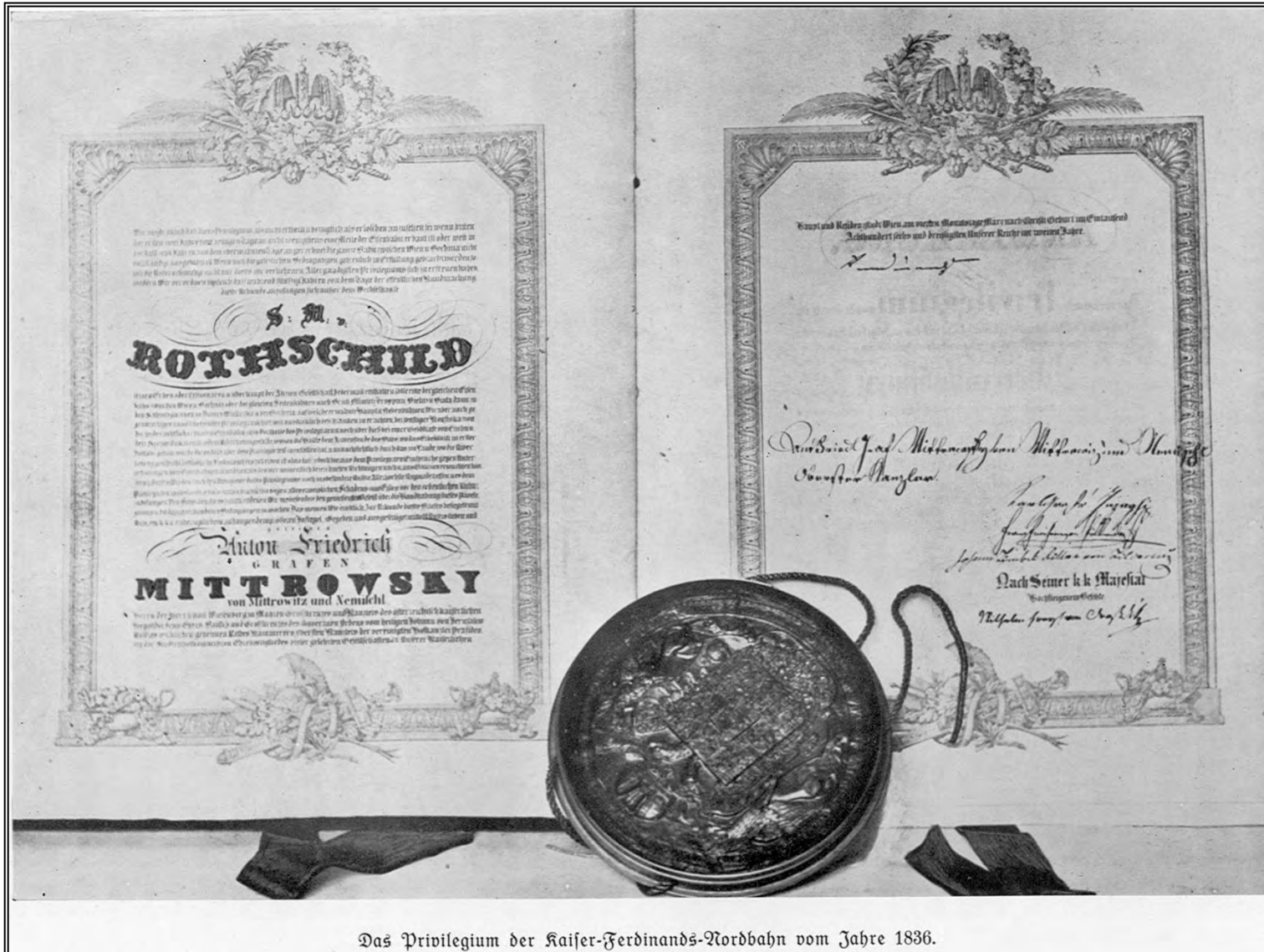
und die „Kaiser-Ferdinands-Nordbahn“

ein historischer Streifzug in Bildern
zusammengestellt
von
Friedel Stratjel & Dieter Friedl

1830 — 2022

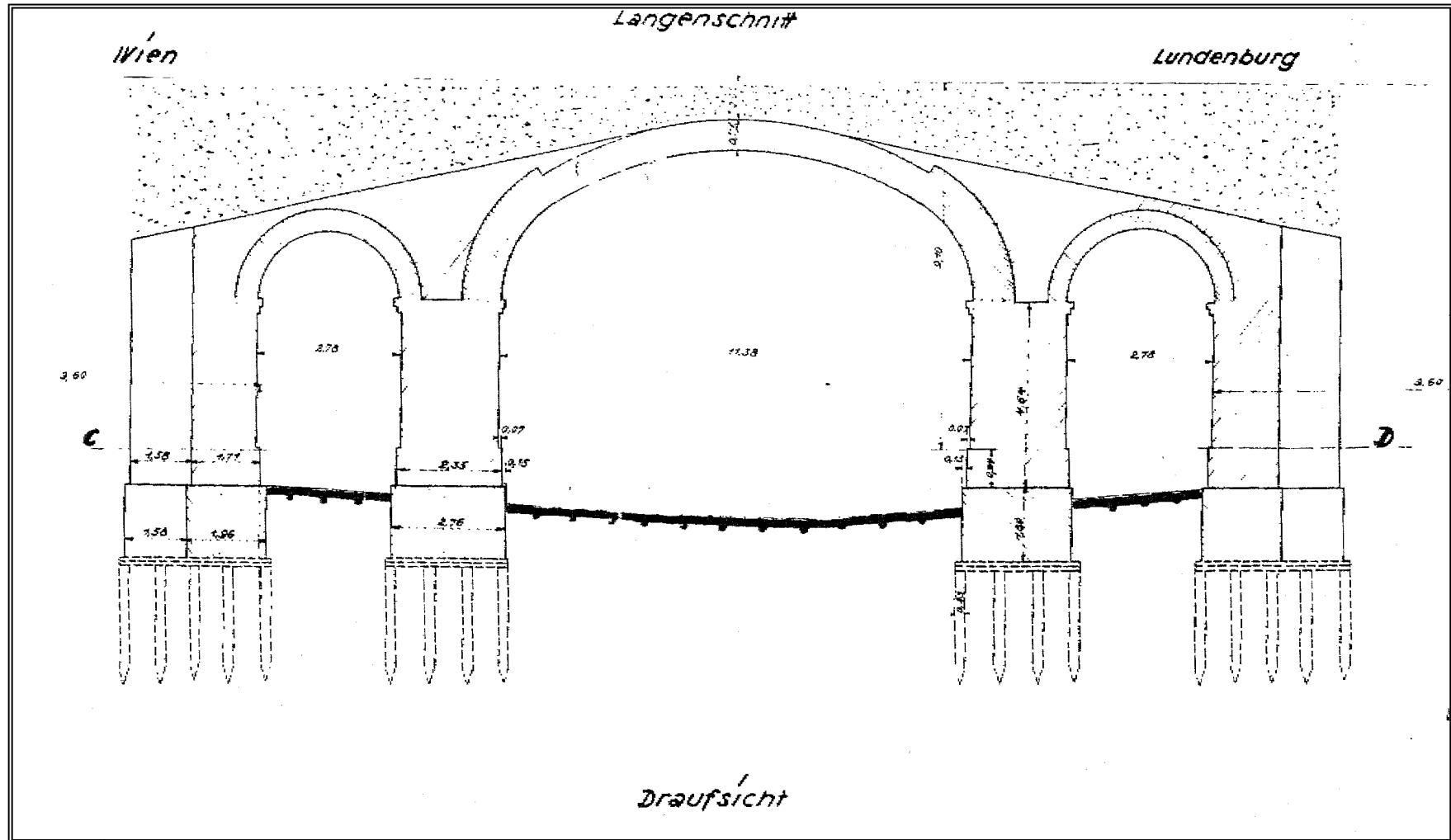
Inhaltsverzeichnis

Bildersammlung.....	3
Kaiser-Ferdinands-Nordbahn (KFNB)	29
Kurioses und Anekdoten rund um die „kaiserlich-königliche privilegierte Kaiser-Ferdinands-Nordbahn“	39
Hohn und Spott blieben natürlich nicht aus	40
Bernhardsthaler Eisenbahnbedienstete 1914 und 1932	41
Bernhardsthaler Stationsleiter und Vorstände des Frachtenbahnhofs	45
Bewohner der Bahnwächterhäuser.....	46
Streckenabschnitte, Flügelbahnen	47
Übersichtskarte der „Kaiser-Ferdinands-Nordbahn“, 1886	48
Die Strecke Wien Praterstern – Lundenburg (Břeclav)	49
Bilder und Quellenverzeichnis.....	50



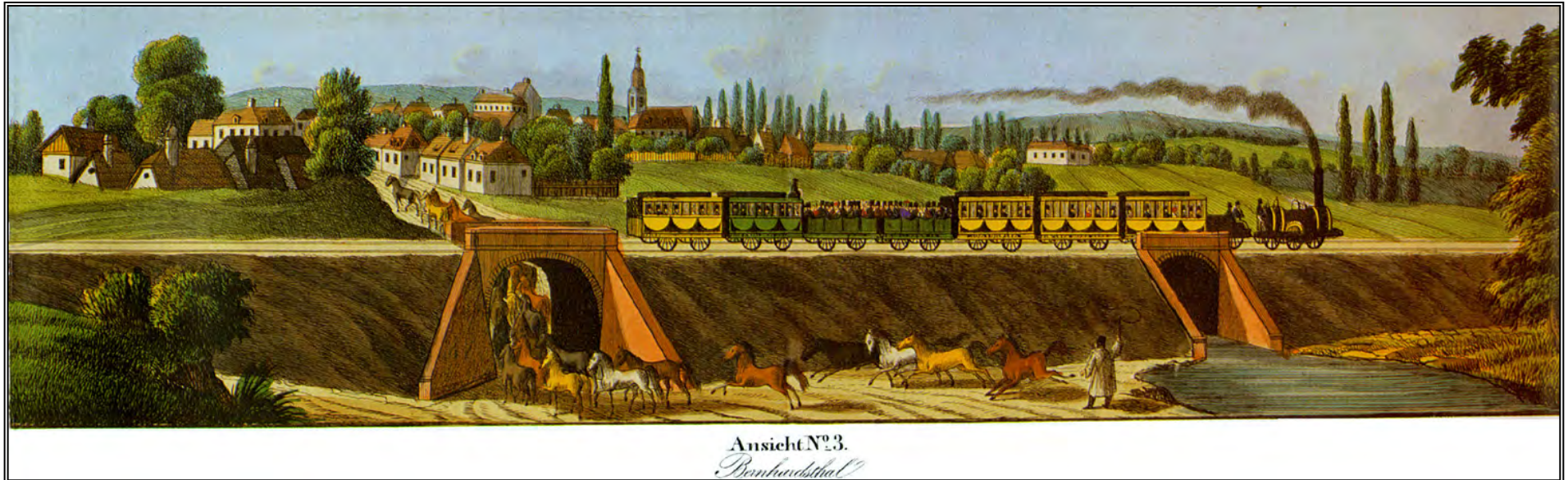
Das Privilegium der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn vom Jahre 1836.

Das Privilegium der „Kaiser-Ferdinands-Nordbahn“ vom 4. März 1836.



Plan der auf Eichenpfählen stehenden mittleren Brücke.

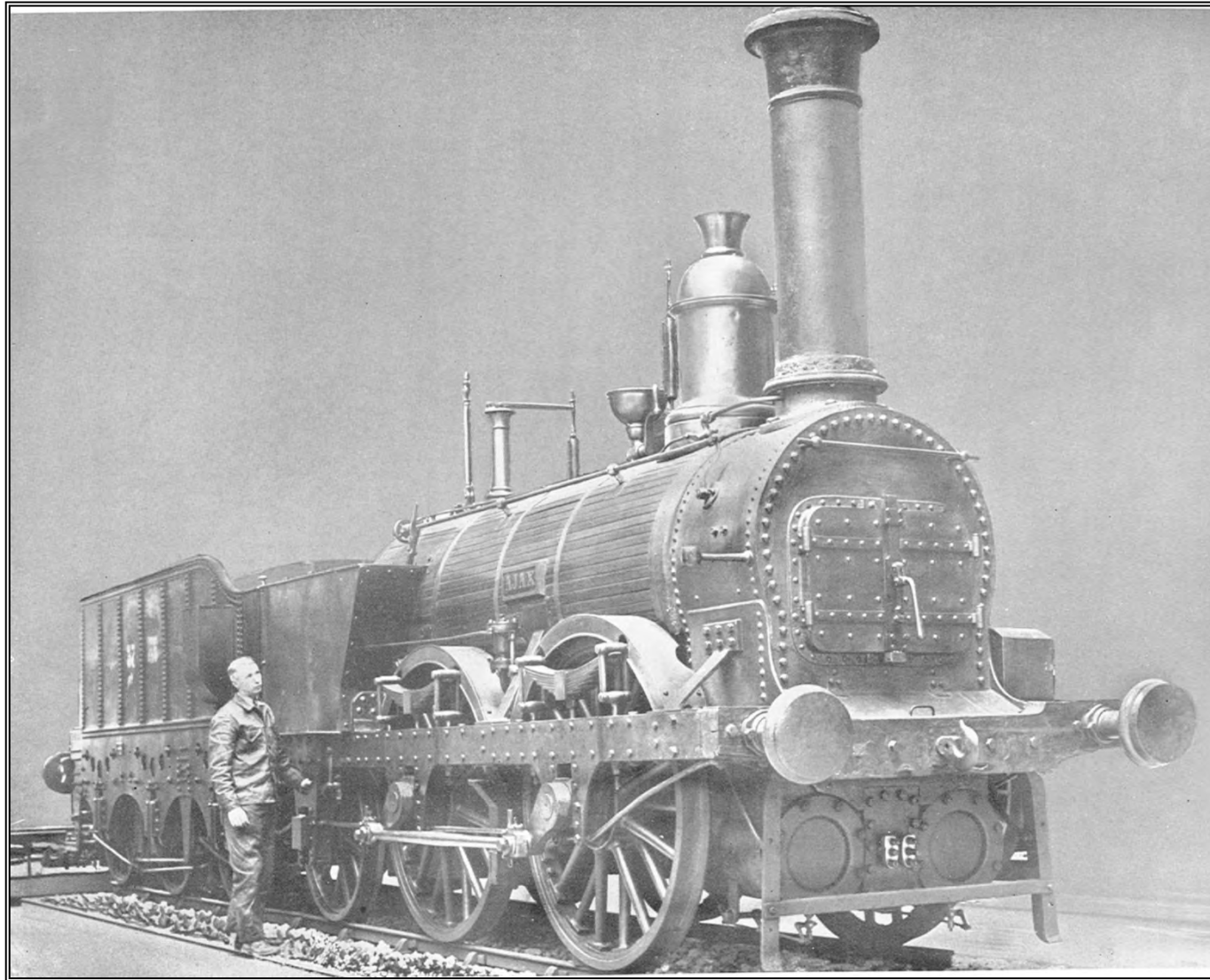
Bernhardsthal und die „Kaiser-Ferdinands-Nordbahn“



Darstellung des Streckenabschnitts Bernhardsthal der „Kaiser-Ferdinands-Nordbahn“ von 1840.
Der Zeichner hat sicher nur einen kurzen Blick auf die Pläne gemacht,
sonst hätte er sich das 3-fach Gewölbe nicht entgehen lassen.



Fahrkarte von Wien nach Wagram, 1840.



Die Dampflokomotive „Ajax“ mit einem Gewicht von 28,7 Tonnen wurde 1841 in Warrington (England) für die 1838 eröffnete „Kaiser-Ferdinands-Nordbahn“ gebaut.



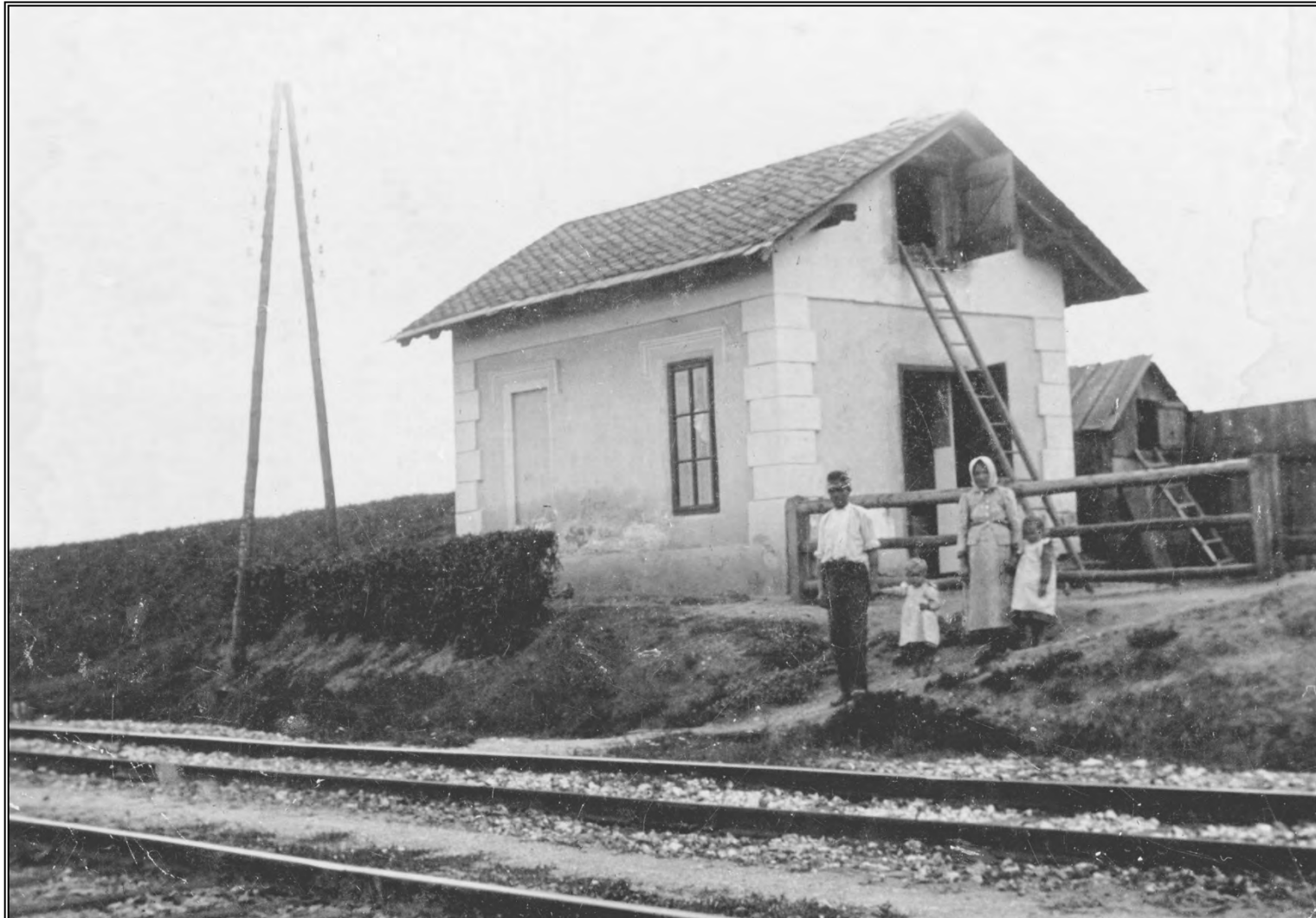
Die Personenhaltestelle wurde am 1. Mai 1872 eröffnet,
das Haltestellengebäude, Haus № 258, 1877 errichtet und am 11. Dezember 1877 seiner Bestimmung übergeben.
Das Bild zeigt das Gebäude im Schmuck zum Sängerbundesfest, das 1928 in Wien stattfand.



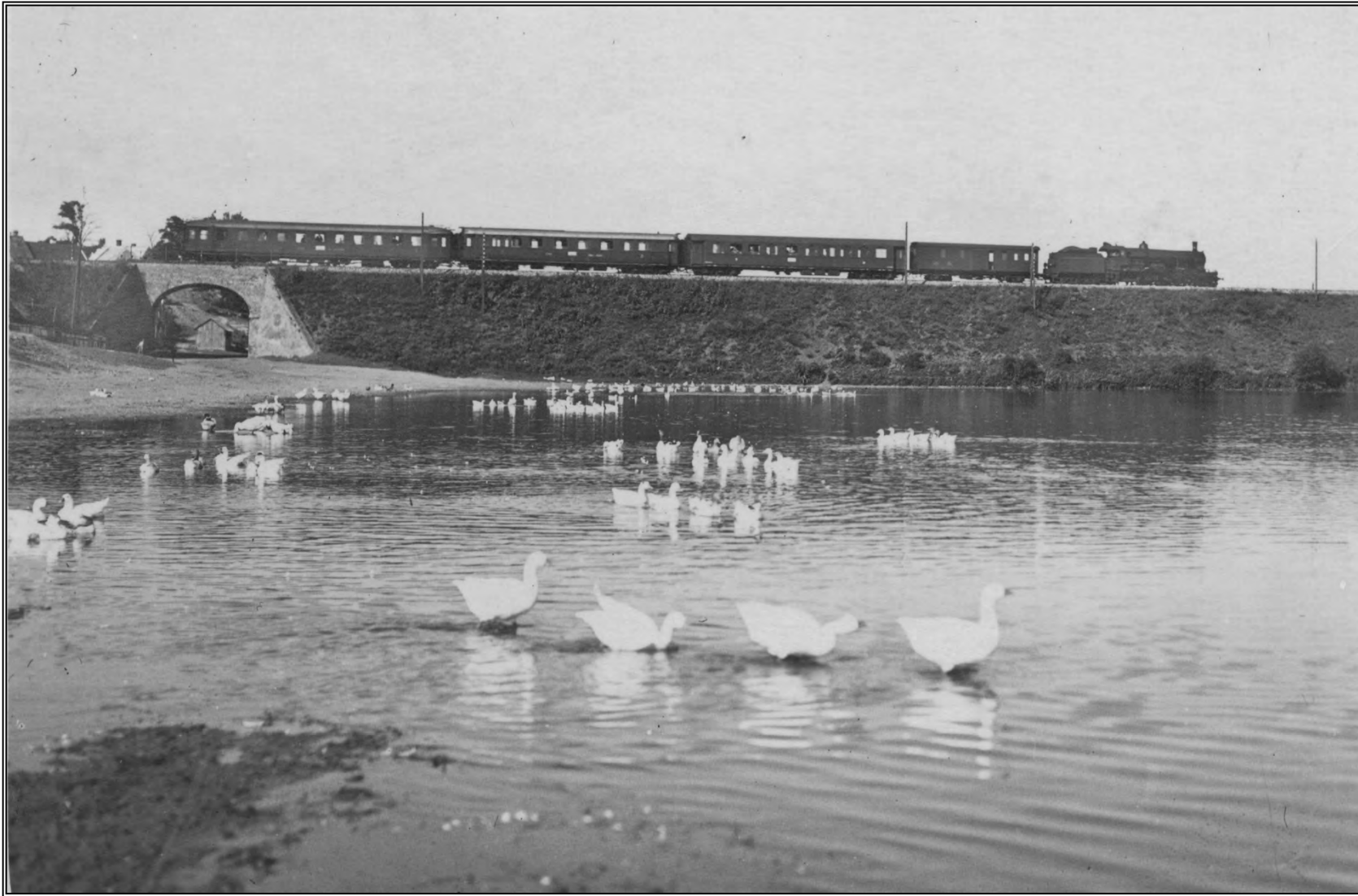
Ausweiche / Frachtenbahnhof, Bernhardsthal Haus № 272, eröffnet am 1. Dezember 1882.



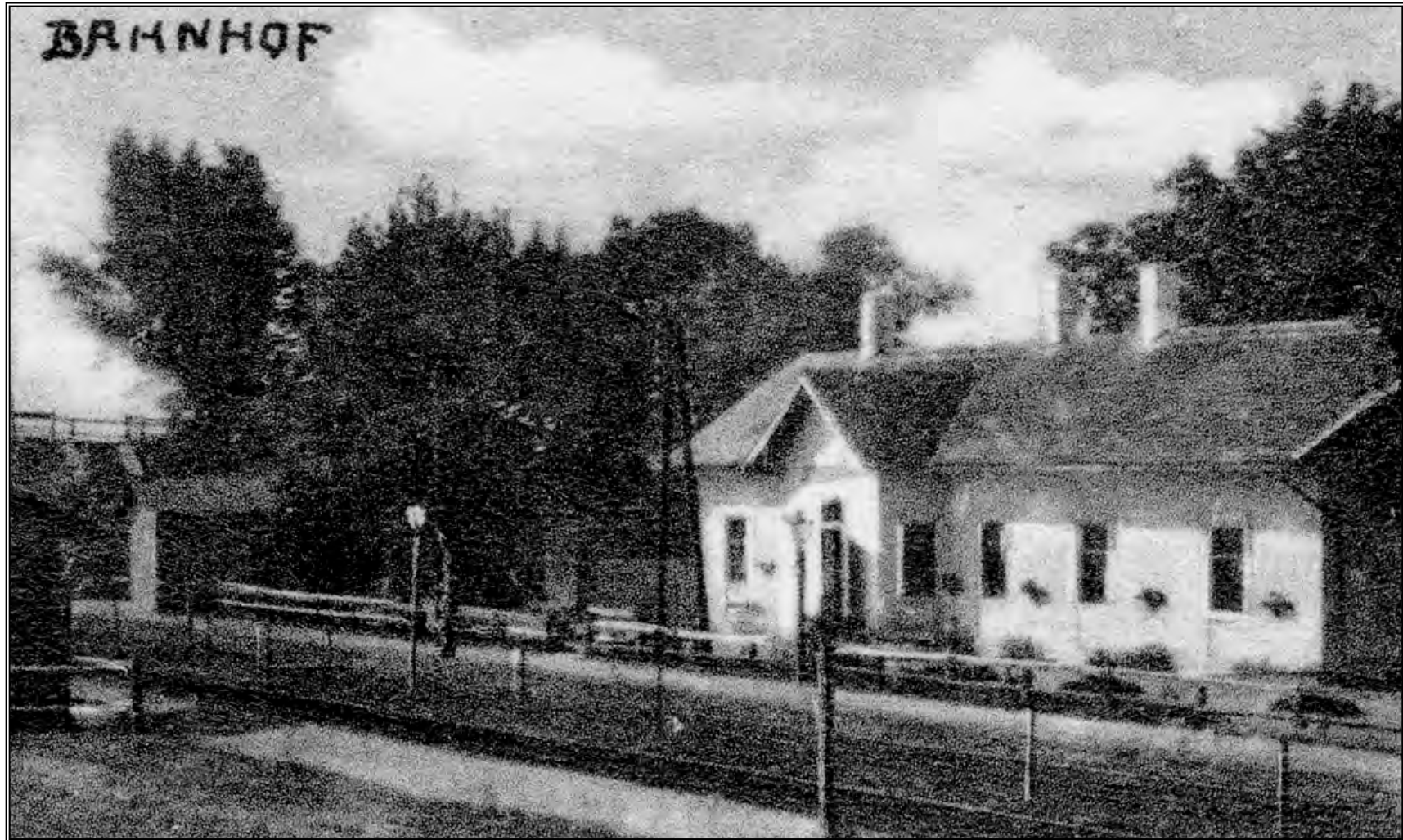
Oberbauarbeiter (?) vor der 1905 errichteten Beton-Bahnhofsbrücke.
Die Bahnbrücke wurde 1945 gesprengt und bis 1970/71 durch eine Holzbrücke ersetzt.



Bahnwächterhaus an der Grenze, № 229 - diese Nummer erhielt später das Milchhaus -
mit der Bahnwächterfamilie Johann Hruzek. Es gab insgesamt 5 Bahnwächterhäuser:
№ 229 vor der Grenze, № 228 am Sandfeld, № 227 gegenüber der Haltestelle,
№ 226 nördlich und № 225 südlich der Ausweiche.



Teichgassenbrücke mit Gänsen, zwischen 1928-38. Auf der Strecke eine Lok der Reihe 110 mit einem Post- und drei Schnellzugwaggon des ersten Typs N28.



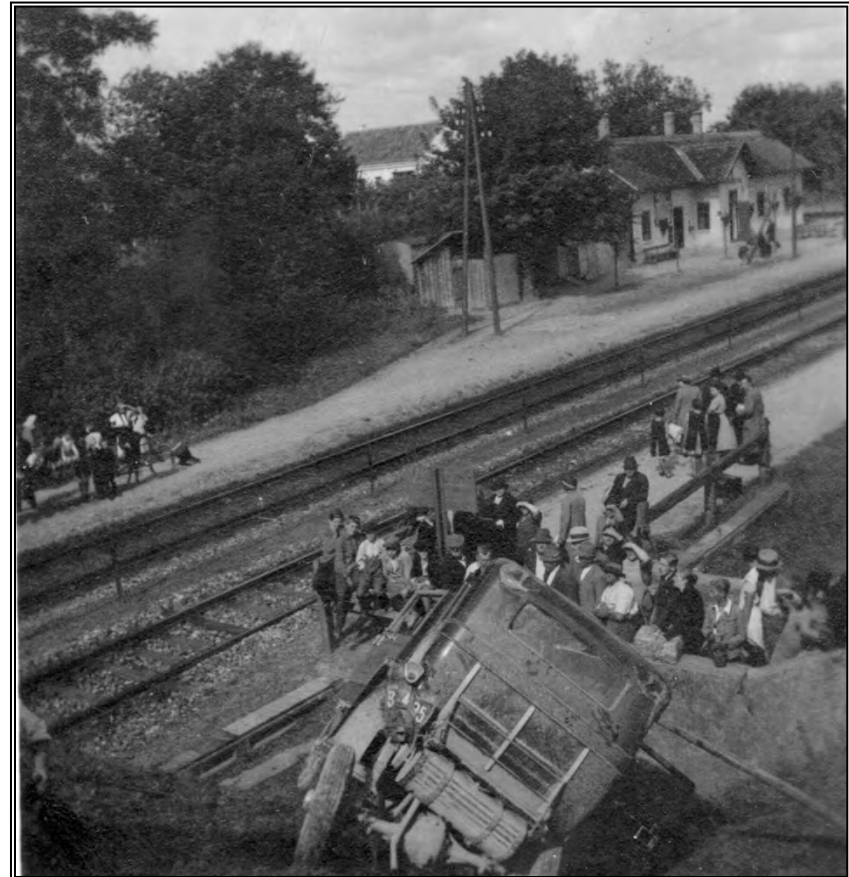
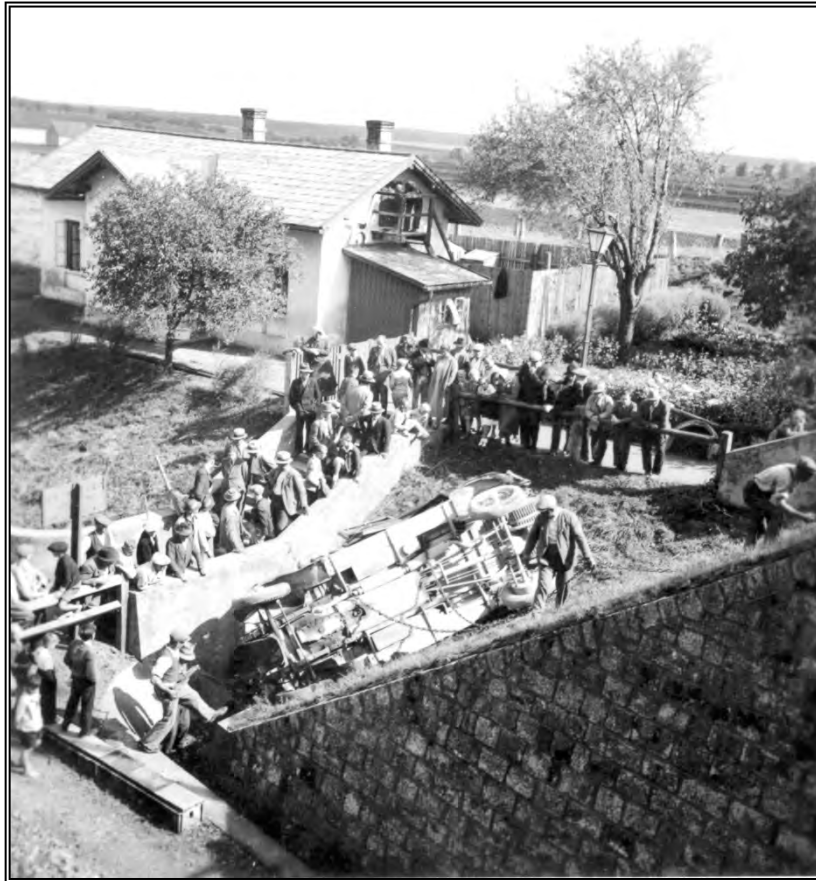
Bahnhaltestelle um 1930.



Die Bahnhaltestelle im Jahre 1932.
Rechts hinter dem Baum ist der Brunnen gut sichtbar.



Die Bahnhaltestelle 1932 mit Brücke und Signalhäusl. Je nach Anfahrtsrichtung eines Zuges wurde zwei- oder dreimal geläutet. Vor dem Haus ein Abstandsgatter und Koniferen. Links, im rückwärtigen Teil des heutigen Wartesaals, war zu dieser Zeit der erste Konsum, der später ins Weilinger-Wirtshaus am „Konsumberg“ übersiedelte.



Absturz eines Lastwagens der Fa. Schweinberger (Hohenau) von der Bahnbrücke im September 1936.



Die schon gepflanzten Linden deuten auf 1936 - 1938, der unsymmetrische Anbau, drittes Fenster Nord, ist deutlich am Dach erkennbar. Das Stationshaus sollte um 1970 abgerissen werden, wurde aber durch großen Einsatz von einigen Ortsbewohnern gerettet. Nur der Anbau wurde wieder entfernt und der Brunnen neben dem Haus zugeschüttet.



Große Bahnbrücke und kleiner Teich mit Enten, vor dem 2. Weltkrieg.



Die Bahnhaltestelle um 1938. Das Gatter fehlt, vor dem Haus sind 4 Linden gepflanzt.



Die Bahnhaltestelle.

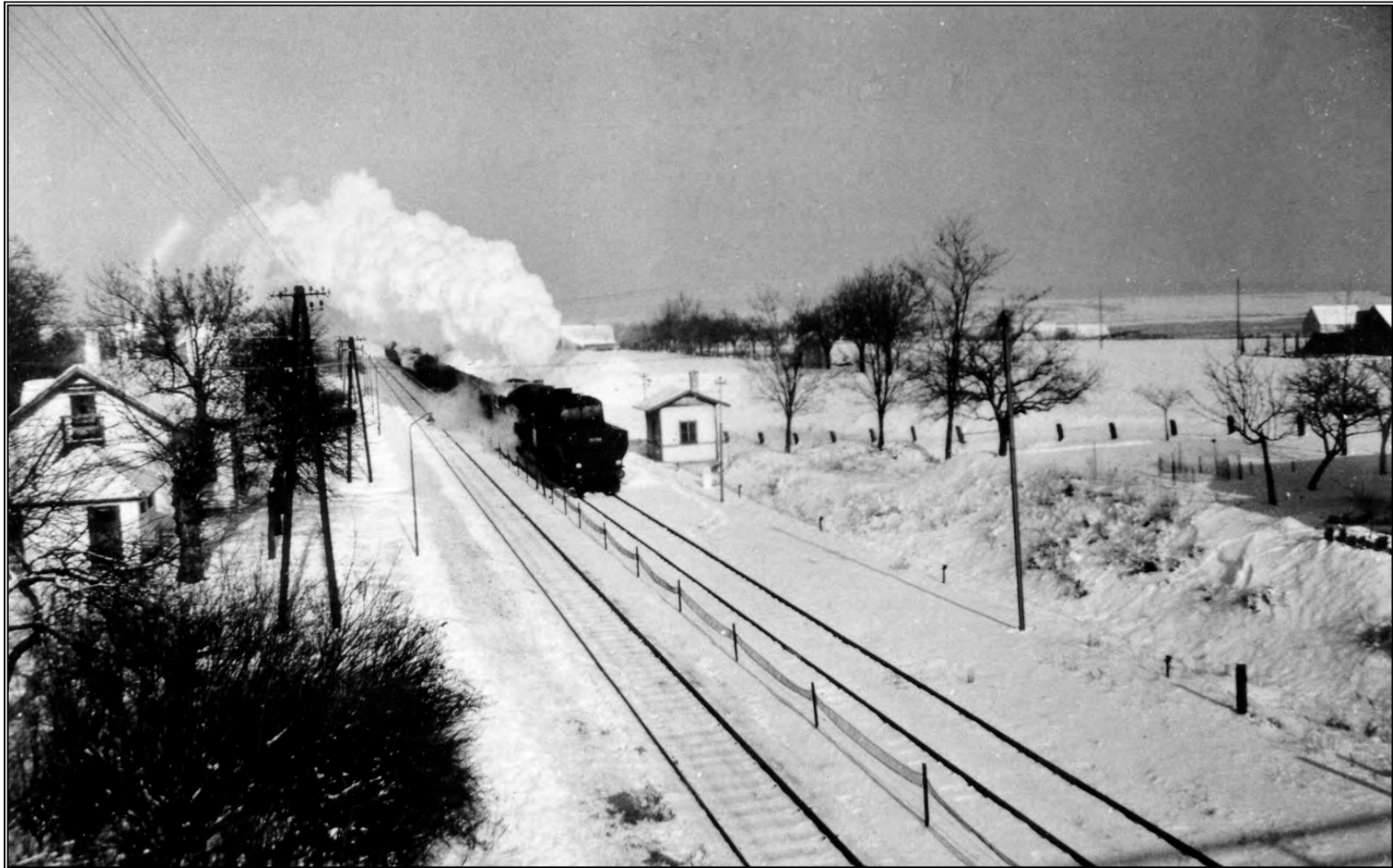
– Das bislang einzige Bild der Haltestelle mit der alten Bahnhofsbrücke im Hintergrund (undatiert). –



Kapellenbrücke um 1950
2 Eisenkonstruktionen als Ersatzbrücken für die 1945 gesprengte Brücke,
das Sprenggut bildete einen Hügel unter der Brücke.



52er Lok auf der provisorisch wiedererrichteten Brücke bei der Kapelle.
Gut zu erkennen, der durch das Sprenggut entstandene Hügel unter der Brücke.



Winteraufnahme 52er Lok, etwa 1950-55. Die Linden sind groß, rechts in Bildmitte das Huber-Gärtnerhaus, der Teich ist bespannt. Aufnahme von der (provisorischen) Holzbrücke – die ihren Schatten wirft.



Abfahrt von der Haltestelle 1956, im Fenster Kostial Relli, am Bahnsteig Schmaus Grete.



Lundenburgerstraße, dahinter der 1958 abgerutschte Bahndamm,
rechts an der Brücke die Wasserentnahme aus dem Hamelbach.



Reparatur des abgerutschten Bahndamms, 1958
Smutny Leo, Bednarik Franz („August“).



Transport alter Lokomotiven mit einer 52er Lok, 1968.



Lastzug mit 52er Lok auf der mittleren Brücke, 1970.

Kaiser-Ferdinands-Nordbahn (KFNB)

Franz Xaver Riepl

ein bedeutender österreichischer Geologe, Eisenbahn- und Hüttenfachmann, hat die Idee, eine Bahnlinie von Triest (Italien) nach Wien, zu den Eisen- und Kohlenminen von Mährisch Ostrau [Moravské Ostrava, Tschechien] und den Salzminen von Wieliczka [*deutsch* Groß Salze] bei Krakau (Polen), bis nach Brody (Galizien / Ukraine) zu bauen.

1830-1835

findet er mit Salomon Freiherr von Rothschild einen Mitstreiter und Finanzier seiner Pläne.

Aufgrund der Bodenschätze wie Kohle, Koks und Salz, gibt Freiherr von Rothschild der Nordroute nach Krakau und Brody den Vorrang und schickt Riepl nach England um dort Erfahrungen im Eisenbahnbau zu sammeln. Nach Riepls Rückkehr stellt Rothschild ein erstes Ansuchen an Kaiser Franz I., das aber keine Zustimmung findet - was aber nichts an den Vorbereitungen für den Eisenbahnbau ändert, nur das geplante Bahnlinien-Ende wird auf Salzberg [*polnisch* Bochnia] bei Krakau, Galizien [Kraków, Polen] reduziert.

Kurz nach dem Tod Kaiser Franz I. († 2. März 1835) reicht Salomon Rothschild nochmals ein Ansuchen ein, das auch aufgrund der Unterstützung durch Fürst Metternich und Graf Kolowrat vom neuen Kaiser Ferdinand I. genehmigt wird.

1836

Am 4. März 1836 erhält Rothschild das Privileg zur Errichtung einer Dampfeisenbahn zwischen Wien und Salzberg und schlägt den Namen „Kaiser-Ferdinands-Nordbahn“ vor. Im Privileg inbegriffen sind Nebenbahnen nach Brünn [Brno], Olmütz [Olomouc] und Troppau [Opava].

1837

- Am 7. April wird unter Generalinspekteur Alois Negrelli Ritter von Moldelbe (parallel beschäftigt er sich bereits ab 1836 mit der Planung des Suezkanals, ab 1857 technischer Direktor der Suezkanal-Gesellschaft) und Oberingenieur Franz von Bretschneider (Abschnitt Floridsdorf - Lundenburg) mit den Bauarbeiten am Teilstück Floridsdorf – Deutsch-Wagram begonnen.
- Dem Oberbaudirektor Johann von Kudriaffsky wird der 2-gleisige Streckenabschnitt Wien Nord - Floridsdorf zugeteilt, wo am 22. Februar die [Gebrüder Klein](#) aus Brünn (für den Abschnitt Wien – Gänserndorf) mit dem Bau der Gleisanlagen und Brückenbaumeister Josef Ueberlacher¹ mit den Holzbrücken über das Kaiserwasser und dem damaligen Hauptstrom, der heutigen Alten Donau, beginnen.
- Im März 1837 treffen die ersten sechs Lokomotiven von George Stephenson's Fabrik (Newcastle upon Tyne, Tyne and Wear) und von Charles Tayleur & Co. (Vulcan Foundry, Newton-le-Willows, Lancashire) ein, die in zerlegtem Zustand mit dem Schiff von England nach Triest und von dort mit Fuhrwerken über den Semmering nach Wien gebracht wurden.

¹ Josef Ueberlacher, kaiserlicher Hofbau- und Wasseramtsbrückenmeister, er erneuerte bereits 1785-87 die [Schlossteich-Pumpenanlage im Schlosspark von Eisgrub](#).

Bernhardsthal und die „Kaiser-Ferdinands-Nordbahn“

- Nach Versuchsfahrten am 13. und 14. sowie Probefahrten mit geladenen Gästen am 17. und 23. November wird die zweigleisige Strecke Floridsdorf – Deutsch-Wagram für die Öffentlichkeit freigegeben. An der letzten Probefahrt am 23. November nahm auch Erzherzog Carl teil.
- So gilt der 23. November 1837 als Datum der ersten Dampfeisenbahn in Österreich.

1838

- Am 6. Jänner wird die Station Nordbahnhof (entspricht dem heutigen Praterstern) und die Strecke über die beiden Holzbrücken nach Floridsdorf eröffnet. Um 9³⁰ verlässt der erste fahrplanmäßige Personenzug das Gelände des Wiener Nordbahnhofs, wo bereits nach Plänen von Anton Jüngling der 1. Nordbahnhof gebaut wird. Die Lokomotive „Moravia“ fährt mit zehn Waggons und 218 Passagieren.
- am 16. April wird die ebenfalls 2-gleisige Nordbahn-Etappe von Deutsch-Wagram nach Gänserndorf freigegeben.
- am Nordbahnhof wird die erste österreichische Lokomotivwerkstätte errichtet
- *Pfarrer Karl Konall berichtet im Bernhardsthaler Pfarrgedenkbuch Tom. II über das Jahr 1838...*

Im Anfange des Mai-Monats im Jahre 1838 wurde mit dem Baue der Ferdinands-Nordeisenbahn in dem hiesigen Burgfrieden das Beginnen gemacht. Vorauszusehen war es, dass ein so schwieriges Terrain, wie das hierortige, wegen der Niederungen im Teiche, denen füglich nicht auszuweichen war, viele Arbeit und bedeutende Kosten-Aufwand veranlassen würde. Und dieses war nun wirklich der Fall. Um die Niederung über den Teich hinüber, so wie es die Notwendigkeit erheischte, aufdämmen zu können, musste der Teich entwässert und trockengelegt werden; wofür die fürstliche Herrschaftsbesitzer eine Vergütung von Acht Tausend Gulden C.M.² angesprochen haben soll. Im Monate Juli sind die Erdarbeiten in Angriff genommen worden. Außerhalb des Teiches waren diese größtenteils vollendet, indem einige hundert Arbeiter, die aus allen Gegenden herbeikamen, seit dem Monate Mai dabei beschäftigt waren. Dass währen dieser Zeit das sonst so stille Dorf zu einem wenig erbaulichen Tummelplatz umgeschaffen wurde, lässt sich sehr wohl denken.

Ein Erddamm von fünf Klaftern und einigen Schuh Höhe³ erhob sich allmählich aus der Fläche des Teiches empor. Die Erde zu diesem Damme, welche gemäß Kontrakt mit der Herrschaft aus dem Teichgrund hervorgehoben worden ist, wurde mittelst Wägen auf den Schienenweg zusammengeführt. Mehrere hundert Bespannungen des hiesigen und der benachbarten Orte wurden täglich, durch beinahe fünf Monate, dazu verwendet. Es kam dadurch auch ein schönes Stück Geld unter die Leute.

Die Direktion der Eisenbahn hat den Unterbau der hierortigen Strecke an zwei Unternehmer aus Wien, namens Merkl und Mitschek, pachtungsweise überlassen. Da jedoch der erstere im Monate Juli in Rabensburg gestorben ist und der letztere (wohl infolge des Todesfalles) Mangel an klingendem Material zu haben anfang, somit den Bau nicht ausführen konnte, so trat eine Gesellschaft aus der Lombardei unter der Firma Tallaquini an dessen Stelle, welche den Bau unter der Leitung eines gewissen Comi, später Vanelli, zustand brachte.

² 250 fl W.M. (Gulden „Wiener Währung“) = 100 fl C.M. (Gulden „Conventionsmünze“), Wiener Währung 1811 bis 20. März 1820 → Conventionsmünze bis 1. November 1858

³ 1 Klafter (Klft.) = 6 Fuß = 1,896484 m → 1 Fuß = 31,6 cm

Bernhardsthal und die „Kaiser-Ferdinands-Nordbahn“

Die Erdarbeiten über den Teich sollen bei 60.000, und der Wasserdurchlass samt beiden Durchfahrtstoren bei 100.000 Gulden C. M. Kosten veranlasst haben. Als man die Erde aus dem Teichgrunde, in der Gegend der Sandlehen, herausgehoben hatte, wurden zuerst einzelne, sodann viele hundert Totenschädel und Menschengelbeine ausgegraben und in hastiger Eile samt der Erde nach dem Schienenweg geführt, auch hin und wieder zerstreut. Es kam ferner während der Abgrabung ein festes Gemäuer, an welchem man die Überreste eines stattlichen Gebäudes erkennen konnte und ein schöner, noch wohl erhaltener Wasserbehälter von behauenen und verkitteten Steinen zum Vorschein.

Auch ein Geschirr / Vase / von Graphit, in der Größe eines österreichischen Metzens (61 Liter) wurde ausgegraben, aber im Augenblick der Auffindung durch einen mutwilligen Burschen mit dem Grabscheite zerschlagen.

Endlich wurden auch einzelne Kupfer- und Silbermünzen gefunden, welche von dem Baupersonale sogleich in Beschlag genommen wurden. Im Spätherbst und im folgenden Frühjahr wurden die Schienen gelegt und Ende Mai 1839 der Bau vollendet.

- Die Projektierung der Bahnstrecke Rabensburg – Lundenburg, der Flügelbahn Lundenburg - Brünn sowie Lundenburg - Spittinau [Spytihněv] hatte Oberingenieur Carl Ghega (der spätere Erbauer der Semmeringbahn) über.⁴

1839

- Für den Abschnitt Gänserndorf - Bernhardsthal Staatsgrenze ist unter Oberingenieur Bretschneider und Carl Ghega das Bauunternehmen von Felice Talachini tätig.
- Am 9. Mai wird die Etappe Gänserndorf - Angern - Dürnkrot für den Verkehr freigegeben,
- am 6. Juni 1839 die Strecke Dürnkrot - Hohenau - Lundenburg [Břeclav] und ein Monat später,
- am 7. Juli 1839 vormittags wird die Flügelbahn Lundenburg - Brünn mit fünf Wagenzügen, worauf sich mehr als tausend Personen befanden, eröffnet. *Pfarrer Karl Konall* ... Da dieser Tag ein Sonntag war, so haben hier und in der Nachbarschaft die Neugierigen den Gottesdienst versäumt.
- mit 72 Bögen ist Karl Ghegas 637 m langes Viadukt von Brünn das erste größere stabile Eisenbahnbauwerk Österreichs
- In Deutsch-Wagram wird ein Aufnahmegebäude (Bahnhofsgebäude) errichtet.
- Die ersten Züge fahren nun auch bei Nacht.

1841

- Mit der Fabrikationsnummer 23 verlässt die Dampflokomotive „Ajax“ die Fabrik von Jones, Turner & Evans in Warrington, England.
- am 1. Mai wird der Streckenabschnitt Lundenburg - Bisenz - Altstadt bei Ungarisch Hradisch [Břeclav - Bzenec - Staré Město u Uherského Hradiště],
- am 1. September die Strecke Ung. Hradisch - Napagedl (Napajedl) - Tlumatschau - Hullein - Prerau [Napajedla - Tlumačov - Hulín - Přerov] eröffnet.

1842

- am 15. August wird ein weiterer Streckenteil von Prerau nach Leipnik (an der Betschwa) [Lipník nad Bečvou] für den Zugverkehr freigegeben.

1846

- In Deutsch-Wagram wird die Wasserstation errichtet → erster und ältester Wasserturm Österreichs!

⁴ „Über die Baltimore-Ohio-Eisenbahn in Nordamerika und die Nordamerikanischen Lokomotive.“, Carl Ghega, 1844 / Verlag Kaulfuss Witwe, Prandel & Comp., Wien. / bei [Google books](#) als pdf-Datei.

1847

- Ein Eisstoß auf der Donau zerstört drei Joche (Übergänge) der Donaubrücke.
Vom 19. 2. 1847 bis zum 20. 3. 1847 ist der Zugsverkehr nur von Floridsdorf aus möglich.
- am 1. Mai wird der Teilabschnitt mit dem Viadukt von Jesernik (auch Seefeld) [Jezernice, Tschechien] Leipnik - Mähr. Weißkirchen - Pohl - Zaucht(e)l - Stauding - Schönbrunn - Oderberg an der poln. Grenze [Lipník - Hranice na Moravě - Polom u Hranic - Suchdol nad Odrou - Studénka - Svinov (Ostrava) - Bohumín, Tschechien] fertig gestellt.
- am 13. Oktober wird das polnische „Endstück“ Trzebinia - Zabierzów - Krakau [Kraków] für den Verkehr freigegeben
- In Dürnkrot wird eine weitere Wasserstation eingerichtet

1848 ... Märzrevolution ... Oktoberrevolution

- erreicht man zwischen Karwin (Oberschlesien) [Karviná, Tschechien] und Bad Königsdorff-Jastrzemb (Oberschlesien) [Jastrzębie Zdrój, Polen] die heutige Grenze zwischen Tschechien und Polen.
- Die kleinere der beiden Donaubrücken wird am 6. Oktober aufgrund der Oktoberrevolution ein Raub der Flammen. Wieder ruht für einige Monate der Zugsverkehr zwischen Wien und Floridsdorf.
- In den Jahren 1848 bis 1850 wird der Oberbau vollständig erneuert wobei man gleichzeitig mit den Vorarbeiten für den Bau des zweiten Streckengleises beginnt.

1850

- wird in Brünn der Hauptbahnhof [Hlavní nádraží] errichtet → In den Jahren 1902 bis 1905 wird er im Sezessionsstil umgebaut.

1851

- wird in Deutsch-Wagram ein neues Aufnahmegebäude gebaut → ältester Bahnhof Österreichs!
- Am 20. September wird im Bereich Lundenburg - Bernhardsthal - Hohenau und
am 23. Dezember im Bereich Hohenau - Dürnkrot das zweite Streckengleis in Betrieb genommen

1852

- Am 30. Juni wird im Bereich Dürnkrot - Angern und am 6. September im Bereich Angern - Gänserndorf das zweite Streckengleis in Betrieb genommen. Das restliche Streckennetz, Gänserndorf bis zum Wiener Nordbahnhof, ist bereits zweigleisig.

1855

- wird am 17. Dezember die Bahnstrecke von Oderberg nach Dzieditz (auch Czechowitz-Dzied(z)itz, 1943-1945: Tschechowitz, Schlesien) [Bohumín, Tschechien - Czechowice-Dziedzice, Polen] erweitert.

1856

- Am 20. Februar wird die galizische Eisenbahnlinie „Krakau - Biezanów - Podłęże - Bochnia - Dębica“ eröffnet
- am 1. März wird mit der Teilstrecke Dzieditz - Auschwitz [Oświęcim] - Trzebinia (an der von Krakau [Kraków] nach Myslowitz [Mysłowice] führenden „Krakau-Oberschlesischen Bahn“) die letzte Lücke geschlossen und
- erreicht am 1. August Krakau.

1859-1865

- wird der Nordbahnhof von Theodor Hoffmann in einer verspäteten romantischen Form neu entworfen und gebaut. Er gilt als der prunkvollste Bahnhof Wiens. Die Vermischung der diversen Stile (Rundbogenmotive, maurische Details, toskanische Muster) und Funktionen (eine dreigeschossige Anlage mit fünfgeschossigen Eckbauten, fünfgleisige Halle, prächtiger Treppenaufgang, Hofsalon, Restaurant, Betriebsräume etc.) ist charakteristisch für diesen Bahnhof.

1871

- werden in Dürnkrot und Hohenau die Aufnahmegebäude eröffnet

1872

- In Drösing wird ein Aufnahmegebäude errichtet und
- am 1. Mai 1872 wird bei Bahnkilometer 75,111 in Bernhardsthal auf № 258 die Personen-Bahnhaltestelle eröffnet.⁵
Der örtlichen Chronik zu Folge soll es schon 1871 eine provisorische Haltestelle gegeben haben.

1873 ... Weltausstellung in Wien

- vom Bahnhof Wien Nord zum Weltausstellungsgelände wurde auf Ausstellungsdauer eine Zweigbahn gebaut, die am 31. März eröffnet und mit Ausstellungsschluss am 31. Oktober 1873 wieder aufgelassen wird.
- Die Hauptwerkstätte wird nach Floridsdorf verlegt.

1874

- Nach der Donauregulierung 1870/74 fährt Kaiser Franz Josef I. bei seinem Russlandbesuch am 11. Februar als erster auf der neuen Nordbahn-Trasse. Die offizielle Eröffnung der neuen Streckenführung findet am 23. Februar statt. - Am 11. Oktober beginnt man die alte Trasse abzubauen.

1877

- In Bernhardsthal wird das Haltestellengebäude, Haus № 258, errichtet und am 11. Dezember seiner Bestimmung übergeben.

⁵ Bericht über die Betriebsergebnisse der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Wien 1907, S.15 ff. - den Aufzeichnungen von Pfarrer Bock zufolge, soll die Eröffnung 14. Tage später, am 15. Mai 1872 gewesen sein. Beide Male ein Mittwoch.

1882-1905

- Am 1. Dezember 1882 wird in Bernhardsthal № 272 die Ausweiche in Betrieb genommen. Bereits 1883 gibt es 2 Gleisverbindungen. 1884 erfolgt die Bewilligung des Gemeindeansuchens um einen Frachtenstelle und ein Ladegleis bei km 74,2. Die Gemeinde verpflichtet sich jährlich 80.000 Zentner (8.000 Tonnen) Fracht an Gütern zu verladen, es wurden aber 120.000 Zentner (12.000 Tonnen). Zur Entlastung von Lundenburg wird Gleis 6 genehmigt, ebenso ein Bahnhofsgebäude.
- 1888 gibt das Protokoll vom 4. August über das Büro- und Wohngebäude des Frachtenbahnhofs oben 3 Dienstwohnungen, unten 2 Dienstwohnungen und das Büro an.
- 1889 erfolgt der Bau eines Materialschuppens (Magazin) am Frachtenbahnhof
- 1898 Bau von Gleis 8 als Lade-/Stutzgleis mit Weiche in Gleis 6 beim Magazin; Länge 144, 8m, benutzte Länge 100 m;
- 1899, am 16. Jänner wird die Ladestelle für beschränkten Güterverkehr in Betrieb genommen.
- 1901 wird Gleis 8 ab Weiche 20 auf 200 m verlängert.
- 1904 Bau einer Straßenbrücke aus Holz bei der Haltestelle / 1905 Errichtung einer Straßenbrücke als Betoneisenkonstruktion

1906/07

- 1906 wird die KFNB verstaatlicht; ab 1907 übernehmen die k.k. österreichischen Staatsbahnen den Betrieb.
- In Bernhardsthal wird 1906 der Materialschuppen umgebaut, Gleis 3 gebaut und eine Sicherungsanlage installiert.

1908

- wird in Deutsch-Wagram der Wartesaal 3. Klasse (Arbeiter-Wartesaal) → *heute:* „Eisenbahnmuseum Deutsch-Wagram“ und
- in Strasshof mit 125 Geleisen einer der größten Vershub-Bahnhöfe in Betrieb genommen.

1911-1920

- 1911 Errichtung einer hölzernen Wartehalle für den Zoll in der Bernhardsthaler Haltestelle
- 1914 war ein 4-spuriger Ausbau bis Mährisch Ostrau [Ostrava, CZ] geplant

1921-1940

- 1927 wird im Wartesaal der Bahnstation ein Konsum eingerichtet, der später ins Weilinger-Wirtshaus № 131 am „Konsumberg“ übersiedelt.
- 1929 wird die 1906 installierte Sicherungsanlage erneuert, das Gütermagazin eröffnet und der normale Betrieb des Güterverkehrs wieder aufgenommen.
- 1931 in der Ausweiche wird eine Warmwasserheizungsanlage installiert.
- 1936 stürzt ein LKW der Fa. Schweinberger (Hohenau) von der Straßenbrücke bei der Haltestelle.
- 1940 Ölverladung per Pipelines vom Ölfeld Mühlberg auf Gleis 5 und 6. Bau eines weiteren Ölverlade-Geleises an der Ostseite der Ausweiche. Es zweigte am Süd-Ende bei Stellwerk 1 von Gleis 6 ab und führte fast bis zur Brückenwaage. Leider ist weder Plan noch Skizze darüber aufzufinden.

1945/46

- Am 12. März 1945 wird der Wiener Nordbahnhof von Bomben und Anfang April von der Artillerie schwer beschädigt. Die vier allegorischen Figuren der Städte Wien, Brünn, Olmütz und Krakau werden in das Direktionsgebäude Nordbahnstraße 50 gebracht. Mit dem folgenden „Kalten Krieg“ wurden die Grenzen zu den nördlichen und östlichen Nachbarstaaten geschlossen, die Nordbahnstrecke verliert ihre überregionale Bedeutung. Der kunsthistorisch wertvolle Bahnhofsbau, der ohne weiteres zu erhalten gewesen wäre, wird dem Verfall preisgegeben, die Reste 1965 gesprengt.
- Am 17. April 1945 werden in Bernhardsthal vor der Flucht der „SS Standarte Feldherrnhalle“ die (Eisenbahn-) Kapellenbrücke und die (Straßen-) Bahnhofsbrücke gesprengt, die Mittelbrücke durch den Teich und die Teichstraßenbrücke bleiben nur nach Intervention des Bürgermeisters erhalten.
- 1946 ersetzen behelfsmäßig zwei Eisenkonstruktionen die 2-spurige Kappellenbrücke und bis 1970/71 eine provisorische Holzbrücke die Bahnhofsbrücke.

1951-1960

- 1954 wird die Ölverladung auf Gleis 5 eingestellt und auch das Ölverladegleis aus dem Jahre 1940 entfernt.
- 1958 großer Damm-Abrutsch zwischen mittlerer und nördlicher Teichbrücke am westlichen Gleis.
- 1959, am 31. Mai nimmt die wieder instandgesetzte und elektrifizierte Strecke Wien Nordbahnhof - Floridsdorf ihren provisorischen Betrieb auf.
- Am 1 Juni 1959 wird der neue Nordbahnhof, aus verkehrstechnischen Gründen direkt auf dem Praterstern errichtet, unter dem Namen „Bahnhof Praterstern“ eröffnet.

1961-1970

- Am 7. Jänner 1962 wird die Strecke Wien, Floridsdorf - Gänserndorf auf elektrischen Betrieb umgestellt.
- 1962 wird in Bernhardsthal eine elektrische Bahnhofsbeleuchtung installiert
- Am 21. Mai 1965 werden die Reste des Wiener Nordbahnhofs gesprengt.
- 1966 wird das Gleis Bernhardsthal - Lundenburg neu verlegt.
- 1970 Ausrüstung der Bahnstrecke mit Lichtsignalen - im Mai ging der Streckenblock in Betrieb, im Juni die Lichtsignale.
- 1970/71 Abriss der provisorischen Holzbrücke beim Bahnhof. Als Ersatz erfolgt, trotz Widerstand der betroffenen Bevölkerung, die Umwidmung der Teichstraße zu einer Landesstraße. Von den damals 64 an der Teichstraße wohnenden Parteien unterschrieben 63 den von Friedel Stratjel organisierten Protest.

1971-1980

- 1971 abwechselnde Sperre der Gleisanlagen.
- Am 1. September 1975 wird der „Bahnhof Praterstern“ in „Wien Nord“ umbenannt.
- Am 25. September 1977 wird auch die letzte Teilstrecke Gänserndorf - Bernhardsthal auf elektrischen Betrieb umgestellt.
- 1979 beginnt man mit dem Abbruch des Bahnwärterhauses bei km 75,0 (Nº 226, Bahnwächterhaus 46)
- 1980 Am 31. Dezember ist die Bernhardsthaler Haltestelle zum letzten Mal besetzt.

1981-1990

- 1981 wird ein Heizständer zum Vorheizen der Reisezüge zwischen Gleis 3 und 5 installiert.
- 1982 ist der Abbruch des Haltestellengebäudes geplant. Widerstand unter der Bevölkerung, initiiert von Frau Edda Gessinger, bringt einen Einspruch bei der Gemeinde. Das Gebäude wird rückgebaut (nördlich 2 statt 3 Fenster) und renoviert. Für die Zollwache werden Räume zur Verfügung gestellt.
- Im Herbst 1982 wird das bestehende Anschlussgleis des Lagerhauses auf 439 m erweitert und auf ÖBB-Grund eine Lagerhalle errichtet.
- 1983 ist die Haltestellenrenovierung abgeschlossen. Die Platzbeleuchtung des Frachtenbahnhofs wird in der südlichen Hälfte erweitert
- 1986 erfolgt am 1. Juni der Zusammenschluss der Elektrifizierung bei der Staatsgrenze.
- 1987 Abschluss der Umbauarbeiten am Frachtenbahnhofgebäude und Abtragung des Gütermagazins wegen Umstellung auf LKW-Lieferung
- 1988 wird die Zufahrtsstraße zur Ausweiche asphaltiert.
- 1989 / 90 Nach der „samtenen Revolution“ in der Tschechoslowakei und der Öffnung des „Eisernen Vorhangs“ gewinnt die Nordbahnstrecke wieder an überregionaler Bedeutung.

1991-2000

- 1991 Errichtung einer „Park and Ride“ Anlage mit 48 Stellplätzen nördlich der Haltestelle, Kostenteilung Gemeinde - ÖBB.
- 1995 beginnt man mit dem Umbau auf elektronische Stellwerke.
- 1996 wird die Lautsprecheranlage in der Haltestelle installiert.
- 1997 erfolgt die Inbetriebnahme der elektronischen Stellwerke, Stellwerk 1 und 2 werden aufgelassen, Stellwerk 1 abgetragen.
- 1999 wird die im Jahre 1946 durch zwei Eisenkonstruktionen behelfsmäßig ersetzte Kappellenbrücke in betonierter Ausführung wieder hergestellt.
Im Juni entgleisen nördlich der Kapelle auf der wegen des Brückenbaus eingleisigen Strecke durch Schienenverwerfungen einige Güterwaggons.

2001-2010

- 2004 wird nach einer Planung von Architekt Albert Wimmer der Bahnhof „Wien Nord“ dem neuen Jahrtausend entsprechend um und neu gebaut. Mit der Fertigstellung des ersten neuen Bahnsteigs im April 2006 erhält die Station den Namen „Wien-Nord Praterstern“. Damit S-Bahn- und U-Bahn den gleichen Stationsnamen führen, heißt der Bahnhof ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2006 „Wien Praterstern“. Die offizielle feierliche Eröffnung erfolgte am 4. April 2008.
- 2006, am 31. Mai haben die Fahrdienstleiter Rolf Schwinger und Franz Putz die letzte Tagschicht am Frachtenbahnhof Bernhardsthal. Am 1. Juni wird der Betrieb im Frachtenbahnhof Bernhardsthal eingestellt, die Fernsteuerung erfolgt durch den Bahnhof Hohenau. Für etwaige Probleme ohne verkehrsdienstlichen Aufgaben bleibt der Bahnhof bis 6. Juni besetzt. Am 6. Juni beendet um 18:00 der Fahrdienstleiter Anton Eder die letzte offizielle Tagschicht am Frachtenbahnhof Bernhardsthal.

2011-2019

- 2012 wird im April nach 4jähriger Besprechungs- und Verhandlungsphase zwischen Gemeinde und ÖBB der Fahrradunterstand am Bahnhof errichtet.
- 2012 Am 6. August stellt die ÖBB in der Ostregion folgende Linien auf Rechtsverkehr um:
 - ◆ Nordbahn von Wien Floridsdorf bis Bernhardsthal
 - ◆ S7-Flughafenschnellbahn von Wien Rennweg bis Flughafen Wien
 - ◆ Pottendorfer Linie von Wampersdorf bis Wr. Neustadt Civitas Nova
 - ◆ Südbahn von Hauptbahnhof Wien bis Payerbach-Reichenau
 - ◆ Verbindungsbahn von Wien Hütteldorf/Penzing bis Wien Meidling
 - ◆ S-Bahn-Stammstrecke von Wien Meidling bis Wien Floridsdorf
 - ◆ Nordwestbahn von Wien Floridsdorf bis Stockerau
 - ◆ Laaer Ostbahn von Wien Süßenbrunn bis Wolkersdorf

Die Strecke Wien Hauptbahnhof bis Süßenbrunn wird erst 2015, die Franz-Josefs-Bahn nach 2016 und die Südbahn erst nach Fertigstellung (voraussichtlich 2028) des Semmeringbasistunnels (auf rechts umgestellt).

Anmerkung: In den frühen Eisenbahntagen haben englische Ingenieure unsere Bahnstrecken auf den Linksverkehr auslegt. Sehr bald stellte sich aber heraus, dass der Linksverkehr für den Lokführer eine erschwerte Sicht auf die Signale mit sich brachte. Da der Heizer links und der Lokführer rechts auf der Lok standen, behinderte der Kessel die Sicht auf die links von der Strecke angeordneten Signale.

In Österreich begann man bereits 1909 schrittweise mit der Umstellung auf Rechtsverkehr.⁶ Die Westbahn als längste und am stärksten frequentierte Strecke wurde nach dem „Anschluss“ an das Deutsche Reich (1938) in der Zeit des Nationalsozialismus vom westlichen Ende her nur bis Amstetten auf Rechtsverkehr umgestellt. Die restlichen 130 Kilometer bis Wien Westbahnhof hingegen erst 1991 im Zuge von Streckenerneuerungen. Seit 6. August 2012 fahren auch die Schnellbahnlinien im Großraum Wien rechts. Am 15. Dezember 2019 wurde der Südbahnabschnitt zwischen Payerbach-Reichenau und Bruck an der Mur von Links- auf Rechtsverkehr umgestellt. (Quelle: [Wikipedia](#), abgerufen am 17. November 2021)

⁶ Linksverkehr im Straßenverkehr ist weltweit gesehen in der Unterzahl. In nur 59 von 221 Ländern wird links gefahren. Auf der Insel Samoa im Südpazifik wurde hingegen am 7. September 2009 von rechts auf links umgestellt, da zahlreiche Autos hauptsächlich aus Australien und Neuseeland importiert werden, und dort wird - mit Rechtssteuerung - links gefahren.

2020

- Seit 2018 laufen bei der ÖBB Planungsarbeiten zum Ausbau der Nordbahn zu einer Hochleistungsstrecke. Im Juli 2020 startet die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP), mit Stand 28. September 2020 laufen intensive Planungen um das Bahnviadukt über den Teich zu erhalten. Bisherige Ergebnisse aus Druckfestigkeitsprüfungen anhand gezogener Bohrkerne und statisch-dynamischer Modellierungen am Computer zeigen eine solide Bausubstanz auf. Für die abschließende Sanierungsplanung ist es noch erforderlich, die Fundierungssituation zu erheben.

Unter Bürgermeisterin Doris Kellner und der geschichtlich-fachlichen Unterstützung des Ortshistorikers Friedel Stratjel wurde 2020 die historisch einzigartige Eisenbahnziegelbrücke unter Denkmalschutz gestellt.

Literatur: »[Die ortsbildprägende „Mittlere Bahnbrücke“ in Bernhardsthal](#)«, Friedel Stratjel, Nov. 2019

Die Arbeiten zum Ausbau der Nordbahn (66 km, Wien-Süßenbrunn – Bernhardsthal) mit 17 Bahnhöfen und Haltestellen, 18 technisch gesicherten Eisenbahnkreuzungen sowie 67 Durchlässen und Brücken sollen in zwei Teilabschnitten stattfinden:

- ◆ in einem Südabschnitt (21 km, Wien-Süßenbrunn bis Gänserndorf) und
- ◆ in einem Nordabschnitt (45 km, Gänserndorf bis Bernhardsthal):

Der **Südabschnitt** soll vorrangig ausgebaut werden, weil dort auch die S-Bahn-Linie 1 fährt. Die Höchstgeschwindigkeit soll auf 160 km/h angehoben werden. Die Haltestellen Wien-Süßenbrunn, Helmahof und Silberwald sollen barrierefrei ausgebaut werden. In den Bahnhöfen Deutsch-Wagram und Strasshof werden die Gleisanlagen umgebaut. Außerdem werden sämtliche Eisenbahnkreuzungen aufgelassen und durch Über- oder Unterführungen ersetzt.

Für den **Nordabschnitt** sind die Planungen noch nicht abgeschlossen. Die Bauarbeiten werden erst nach Fertigstellung des Südabschnittes beginnen. Bis Stillfried soll die Höchstgeschwindigkeit auf 160 km/h angehoben werden, von dort bis zur Staatsgrenze auf 200 km/h. Sämtliche Bahnhöfe und Haltestellen sollen modernisiert und barrierefrei werden. Wie in manch anderen Ortschaften wird auch in Bernhardsthal das Bahnhofsgebäude der Barrierefreiheit zum Opfer fallen. Wie im Südabschnitt werden auch im Nordabschnitt sämtliche Eisenbahnkreuzungen aufgelassen und durch Über- oder Unterführungen ersetzt. (Quelle: [Wikipedia](#), abgerufen am 17. November 2021)

2022

- Im Juni wird in einer Aussendung der ÖBB Infra-Abteilung der „[Start der Umweltverträglichkeitsprüfung im Nordabschnitt](#)“ bekanntgegeben. Dem Prospekt ist weiters zu entnehmen, dass der 21 Kilometer lange Südabschnitt zwischen Wien-Süßenbrunn und Gänserndorf die Umweltverträglichkeitsprüfung und viele nachgelagerte Genehmigungsverfahren bereits bestanden hat und die Arbeiten an den ersten beiden Baulosen in Wien-Süßenbrunn und Deutsch-Wagram bereits seit Jänner 2022 im Gange sind.

Kurioses und Anekdoten rund um die „kaiserlich-königliche privilegierte Kaiser-Ferdinands-Nordbahn“

Als Salomon Freiherr von Rothschild und seine Teilnehmer um die Bewilligung des Baues der Nordbahn einschritten, haben sie ihren Wunsch zwar leicht durchgesetzt. Der Kaiser aber hatte nur überlegen gelächelt, seine Umgebung ihm zugestimmt, als er dem Unternehmen die denkbar schlechteste Vorhersage gab. Wer solle mit der Bahn fahren? Es ginge ja ohnehin die Pferdepост nach Brünn, und die sei nicht einmal voll besetzt. „Also geben wir's ihnen. Das Ding hat ja doch kein' Halt!“

Österreichs erstes Zugsunglück macht die „Nord“bahn zur „Mord“bahn

Bereits am 6. Jänner 1838, bei Eröffnungsfahrt der Strecke Wien Nord - Floridsdorf, kam es bei der Rückfahrt zu einem kleinen Malheur. Als man in den Nordbahnhof einfuhr, kam man nicht mehr rechtzeitig zu stehen, und die Lok und der erste Wagen liefen über die Schienen in das Erdreich hinaus. Niemand kam zu Schaden, und die Fahrt war trotzdem ein großer Erfolg.

An der Eröffnungsfahrt der Linie Wien - Brünn [Brno, Tschechien] am 7. Juli 1839 nahmen 1.200 Mitreisende in 4 Zugsgarnituren zu je 9 Waggons teil. Mit einer Geschwindigkeit von durchschnittlich 36 km pro Stunde bewältigte man die 144 km nach Brünn in viereinhalb Stunden. Bei der Rückfahrt ereignete sich Österreichs erstes Zugsunglück.

Im Bahnhof Branowitz [Vranovice] fuhr eine Lokomotive auf einen davorstehenden Zug auf und zertrümmerte zwei Waggons. Es gab viele Verletzte – keine gute Werbung für die neue Bahn!

Am 30. Oktober 1839 schlug die Unerfahrenheit neuerlich zu, als sich ein Zug als zu lang und schwer für die Lok erwies. Für die Fahrt von Brünn nach Wien benötigte man 19 Stunden (!) und mehrere Wechsel der Lokomotiven.

Schließlich gab es auch in den Donauauen einen Zusammenstoß mit zwei Verletzten. Die Wiener sprachen nun von der Kaiser-Ferdinands-„Mord“bahn.

Als man 1847 die Bahnstrecke bis Mährisch-Ostrau [Moravské Ostrava, Tschechien] ausgebaut hatte, wurde mit der Bahn hauptsächlich Kohle befördert, weshalb die Bahn von den Wienern auch „Kohlenbahn“ genannt wurde.

Tatsächlich rollten bis zum Beginn des 1. Weltkriegs rund 50 Kohlen- / Kokszüge pro Tag an Bernhardsthal vorbei.

Nach der Besichtigung des 1865 fertiggestellten, 3 bis 5 Stock hohen Gebäudes des Wiener Nordbahnhofs, sagte Erzherzog Ludwig nur kopfschüttelnd: „Sehr schön, aber für Wien viel zu groß!“

Das Bahnunternehmen war sehr gewinnorientiert ausgerichtet, so verzichtete man anfangs auf jeden erdenklichen Komfort für die Mitreisenden, was dazu führte...

Hohn und Spott blieben natürlich nicht aus

„Vorschlag, die nächste Probefahrt auf der Eisenbahn durch die Wahnsinnigen und Rasenden des Allgemeinen Krankenhauses vornehmen zu lassen.“

„Vorschlag zur Errichtung eines Invalidenhauses nächst dem Bahnhof im Prater.“

„Aus Billigkeitsgründen wird künftig auf den Eisenbahnen das Passagiergeld nicht bei der Abfahrt, sondern erst bei der Ankunft bezahlt; auf diese Art bleiben die Toten ganz frei, die Verwundeten zahlen nach den Verhältnissen der übrig bleibenden Gliedmassen.“

Sogar Grillparzer spottete nach einer Bahnfahrt von Oderberg [Bohumín, Tschechien] nach Wien: „Zur größeren Bequemlichkeit des Publikums werden auf jeder Aufenthaltsstation der Nordbahn zwei Chirurgen und ein Geistlicher mit dem Viatikum (*Anm.* geweihte Hostie, die dem Sterbenden gereicht wird) fortwährend bereit sein.“

Wer weder dem Ding traute, noch das Erlebnis der Fahrt riskierte, der wollte so einen Eisenbahnzug wenigstens gesehen haben - er wäre sonst kein Vollblutwiener gewesen, wenn er nicht zur jüngsten Sensation hingelaufen wäre. Namentlich gegen Abend strömte das Volk in Massen hinaus vor die Bastei und hinunter in die Pratervorstadt, schaute und „diskutierte“. Ein unternehmungslustiger Greißler war zur Stelle, der betrieb in der Nähe des Bahnhofs in einem Holzhausbau sein Geschäft. Nun ließ er auf seiner Hütte eine gedeckte Terrasse anbringen, schleppte ein paar Tische hinauf, rückte sie zurecht, und das Geschäft ging ausgezeichnet. Um einen Groschen Wiener Währung sah man die vorbeifahrenden Eisenbahnzüge.

Trotz dieser zahlreichen, sehr unbequemen Zustände, gab es auf der Nordbahnlinie bereits 1869 die ersten Waggons mit Toiletten!

Die Sparsamkeit des Unternehmens war natürlich auch auf den Verdienst der Bediensteten bezogen und die Abkürzung der Bahnlinie „KFNB“ bekam bald die Deutung „Kein Fleisch, nur Brot“.

Zum Schluss sei hier aber auch etwas Positives erwähnt:

Die Züge der Nordbahn waren weithin bekannt für ihre Pünktlichkeit, was zur häufig gebrauchten Redewendung führte: „Pünktlich wie die Nordbahn!“

Bernhardsthal und die „Kaiser-Ferdinands-Nordbahn“

Bernhardsthaler Eisenbahnbedienstete im Jahre 1914

lfd. №	Haus №	Bes. / Inw.	Straße	Name	lfd. №	Haus №	Bes. / Inw.	Straße	Name
1	1	Inwohner	Obere Gasse	Johann Boran	41	185		Unterort	Georg Fabian
2	27		Lundenburger Str.	Johann Bilitza	42	186		Unterort	Johann Kellner
3	44	Inwohner	Unterort	Josef Domes	43	187	Inwohner	Oberort	Johann Rössel
4	48		Schlossberg	Josef Kellner	44	189		Oberort	Josef Reichl
5	49		Schlossberg	<i>Matthias Kern</i>	45	192		Platz	Josef Kern
6	52		Schlossberg	Franz Schmaus	46	194		Unterort	Lorenz Rauscher
7	53		Hauergasse	Josef Kellner	47	195		Unterort	Josef Pfeiler
8	55	Inwohner	Hauergasse	Johann Hasitschka	48	197		Unterort	Josef Stättner
9	58		Hauergasse	Rudolf Schultes	49	205		Unterort	Georg Jaretz
10	84		Lange Gasse	Gustav Wind	50	206		Oberort	Josef Kellner
11	91		Lange Gasse	Rudolf Bohrn	51	207		Oberort	Josef Heindl
12	120		Oberort	Johann Neusiedler	52	210		Unterort	Johann Kellner
13	123		Oberort	Georg Fleckl	53	211		Reintaler Str.	Alois Stix
14	125		Oberort	Johann Schmaus	54	212		Unterort	Alois Wellschmied
15	126	Inwohner	Oberort	Ludwig Fleischmann	55	215		Unterort	Josef Kern
16	133	Inwohner	Lundenburger Str.	Gregor Zimmermann	56	218		Oberort	Franz Zahrubá
17	138		Unterort	Franz Birsack	57	225		Bahnwächterhaus	Johann Bochnicek
18	139		Unterort	Jakob Bauer	58	226		Bahnwächterhaus	Michael Hakala
19	141		Unterort	Karl Pfeiler	59	227		Bahnwächterhaus	Leopold Wachter
20	142		Hauergasse	Karl Schultes	60	228		Bahnwächterhaus	Johann Kluger
21	143		Oberort	Johann Fabian	61	229		Bahnwächterhaus	Johann Hruzek
22	144		Oberort	<i>Franz Heindl</i>	62	232		Oberort	Andreas Weilinger
23	146	Inwohner	Oberort	Michael Vsetecka	63	236		Unterort	Georg Godey
24	147		Oberort	Jakob Grois	64	244		Unterort	<i>Kaspar Miglik</i>
25	149		Unterort	Karl Schultes	65	245		Unterort	Josef Fabian
26	150		Oberort	Johann Birsak	66	246		Unterort	Josef Stratjel
27	154		Oberort	Josef Reichl	67	248		Unterort	Rudolf Weilinger
28	155		Unterort	Josef Höß	68	252		Oberort	Florian Fritsch
29	157		Oberort	Johann Birsak	69	253	Inwohner	Unterort	Anton Bobalek
30	158		Unterort	Johann Zimmermann	70	255		Unterort	Johann Huber
31	161	Inwohner	Lundenburger Str.	Johann Kaiser	71	256		Oberort	<i>Karl Michalik</i>
32	164		Oberort	<i>Josef Schwabenbauer</i>	72	257		Oberort	Josef Pfeiler
33	165		Unterort	Michael Kellner	73	258	Inwohner	Unterort	Anton Nagy
34	166		Unterort	Rudolf Berger	74	265		Unterort	Franz Huber
35	168		Oberort	Rudolf Huber	75	272	Inwohner	Bahnausweiche	Robert Homola
36	171		Unterort	Josef Weilinger	76	272	Inwohner	Bahnausweiche	Franz Beinhofer
37	176		Unterort	Martin Markowitsch	77	272	Inwohner	Bahnausweiche	Johann Wallner
38	182		Unterort	Anton Tanzer	78	272	Inwohner	Bahnausweiche	Alfred Goldmann
39	183		Unterort	Rudolf Kellner	79	276		Hauergasse	Michael Grois
40	184		Unterort	Georg Stättner	80	279		Unterort	Karl Zimmermann

Bernhardsthaler Eisenbahnbedienstete im Jahre 1914

Ifd. №	Haus №	Bes. / Inw.	Straße	Name
81	286		Lundenburger Str.	Franz Rohatschek
82	287		Lundenburger Str.	Leopold Schultes
83	289		Unterort	Thomas Wimmer
84	290		Unterort	Georg Fleckl
85	300		Oberort	Johann Reichl
86	301		Unterort	Johann Schaludek
87	302		Unterort	Leopold Berger
88	303		Str. zur Bahn	Johann Lindmaier
89	311		Unterort	Johann Schulz
90	316		Oberort	Anton Kellner
91	317		Unterort	Franz Saleschak
92	318	Inwohner	Unterort	Ludwig Gorecki
93	319		Friedhofgasse	Josef Schultes
94	322		Unterort	Franz Kellner
95	328		Oberort	Josef Polack

Kursiv ... im Ruhestand

Bernhardsthal und die „Kaiser-Ferdinands-Nordbahn“

Bernhardsthaler Eisenbahnbedienstete im Jahre 1932

lfd. №	Haus №	Bes. / Inw.	Straße	Name	lfd. №	Haus №	Bes. / Inw.	Straße	Name
1	27	Besitzer	Lundenburger Str.	<i>Johann Bilitza</i>	41	169	Besitzer	Oberort	<i>Franz Hasitschka</i>
2	44	Besitzer	Unterort	<i>Franz Freitag</i>	42	171	Besitzer	Unterort	<i>Josef Weilinger</i>
3	48	Besitzer	Schlossberg	<i>Josef Kellner</i>	43	173	Besitzer	Unterort	<i>Johann Hakala</i>
4	52	Besitzer	Schlossberg	<i>Franz Schmaus</i>	44	174	Besitzer	Unterort	<i>Josef Fabian</i>
5	53	Besitzer	Hauergasse	<i>Josef Kellner</i>	45	175	Besitzer	Oberort	<i>Johann Grois</i>
6	55	Besitzer	Hauergasse	<i>Franz Schultes</i>	46	176	Besitzer	Unterort	<i>Martin Markowitsch</i>
7	58	Besitzer	Hauergasse	<i>Rudolf Schultes</i>	47	177	Inwohner	Unterort	<i>Franz Lindmaier</i>
8	79	Besitzer	Lange Gasse	<i>Leopold Schultes</i>	48	182	Besitzer	Unterort	<i>? Tanzer</i>
9	84	Besitzer	Lange Gasse	<i>Gustav Wind</i>	49	184	Besitzer	Unterort	<i>Georg Stättner</i>
10	85	Besitzer	Lange Gasse	<i>Josef Kellner</i>	50	185	Besitzer	Unterort	<i>Georg Fabian</i>
11	91	Besitzer	Lange Gasse	<i>Rudolf Bohrn¹</i>	51	186	Besitzer	Unterort	<i>Johann Kellner</i>
12	95	Inwohner	Lange Gasse	<i>Karl Michalek</i>	52	188	Besitzer	Oberort	<i>Karl Hösch</i>
13	107	Besitzer	Obere Gasse	<i>Ferdinand Hasitschka</i>	53	189	Besitzer	Oberort	<i>Josef Reichl</i>
14	113	Inwohner	Obere Gasse	<i>Jakob Schultes</i>	54	192	Besitzer	Platz	<i>Josef Kern</i>
15	113	Inwohner	Obere Gasse	<i>Josef Schwabenbauer</i>	55	195	Besitzer	Unterort	<i>Josef Pfeiler</i>
16	120	Besitzer	Oberort	<i>Johann Neusiedler</i>	56	197	Besitzer	Unterort	<i>Josef Stättner</i>
17	123	Besitzer	Oberort	<i>Georg Fleckl</i>	57	200	Besitzer	Unterort	<i>Leopold Schwabenbauer</i>
18	125	Besitzer	Oberort	<i>Johann Schmaus</i>	58	202	Besitzer	Unterort	<i>Rudolf Kellner</i>
19	128	Besitzer	Oberort	<i>Hubert Reichl</i>	59	206	Besitzer	Oberort	<i>Johann Reichl</i>
20	129	Besitzer	Oberort	<i>Florian Hasitschka</i>	60	207	Besitzer	Oberort	<i>Josef Heindl</i>
21	138	Besitzer	Unterort	<i>Franz Birsak</i>	61	208	Inwohner	Reintaler Str.	<i>Josef Grois</i>
22	139	Besitzer	Unterort	<i>Jakob Bauer</i>	62	210	Besitzer	Unterort	<i>Johann Kellner</i>
23	140	Besitzer	Unterort	<i>Hubert Pfeiler</i>	63	211	Besitzer	Reintaler Str.	<i>Alois Stix</i>
24	141	Besitzer	Unterort	<i>Karl Birsak</i>	64	212	Besitzer	Unterort	<i>Alois Wellschmied</i>
25	143	Besitzer	Oberort	<i>Johann Fabian</i>	65	215	Besitzer	Unterort	<i>Josef Kern</i>
26	144	Besitzer	Oberort	<i>Karl jun Minks</i>	66	220	Besitzer	Unterort	<i>Johann Bochnicek</i>
27	146	Besitzer	Oberort	<i>Johann Schliefelner</i>	67	223	Besitzer	Unterort	<i>Josef Senger</i>
28	147	Besitzer	Oberort	<i>Jakob Grois</i>	68	225	Inwohner	Bahnwächterhaus	<i>Franz Spelitz</i>
29	149	Besitzer	Unterort	<i>Rudolf Schaludek</i>	69	226	Inwohner	Bahnwächterhaus	<i>Josef Krupitza</i>
30	154	Besitzer	Oberort	<i>Josef Reichl</i>	70	227	Inwohner	Bahnwächterhaus	<i>Paul Foitik</i>
31	155	Besitzer	Unterort	<i>Anton Urbancik</i>	71	228	Inwohner	Bahnwächterhaus	<i>Robert Duchkowitsch</i>
32	157	Besitzer	Oberort	<i>Johann Birsak</i>	72	229	Inwohner	Bahnwächterhaus	<i>Franz Hruzek</i>
33	158	Inwohner	Unterort	<i>Franz Zimmermann</i>	73	232	Besitzer	Oberort	<i>Andreas Weilinger</i>
34	160	Besitzer	Unterort	<i>Josef Pfeiler</i>	74	234	Inwohner	Unterort	<i>Otto Kluger</i>
35	161	Besitzer	Lundenburger Str.	<i>Johann Kalser</i>	75	235	Besitzer	Unterort	<i>Leopold Grois</i>
36	163	Besitzer	Oberort	<i>Franz Kellner</i>	76	236	Besitzer	Unterort	<i>Georg Godey</i>
37	164	Besitzer	Oberort	<i>Josef Schwabenbauer</i>	77	238	Besitzer	Oberort	<i>Leopold Huber</i>
38	165	Besitzer	Unterort	<i>Michael Kellner</i>	78	244	Besitzer	Unterort	<i>Franz Miglik</i>
39	166	Besitzer	Unterort	<i>Rudolf Berger</i>	79	245	Besitzer	Unterort	<i>Franz Pfeiler</i>
40	168	Besitzer	Oberort	<i>Rudolf Huber</i>	80	246	Besitzer	Unterort	<i>Josef Stratjel</i>

Bernhardsthal und die „Kaiser-Ferdinands-Nordbahn“

Bernhardsthaler Eisenbahnbedienstete im Jahre 1932

lfd. №	Haus №	Bes. / Inw.	Straße	Name	lfd. №	Haus №	Bes. / Inw.	Straße	Name
81	247	Besitzer	Unterort	<i>Leopold Birsak</i>	121	340	Besitzer	Unterort	Rudolf Kellner
82	248	Besitzer	Unterort	Rudolf Weilinger	122	341	Besitzer	Neu Bernh.	<i>Johann Schultes</i>
83	250	Besitzer	Unterort	<i>Michael Birsak</i>	123	342	Besitzer	Friedhofgasse	Johann Birsak
84	252	Besitzer	Oberort	Richard Bohrn	124	344	Besitzer	Unterort	<i>Leopold Wachter</i>
85	253	Besitzer	Unterort	<i>Josef Krautstoffel</i>	125	346	Besitzer	Neu Bernh.	Franz Turetschek
86	254	Besitzer	Friedhofgasse	Johann Kellner	126	347	Besitzer	Neu Bernh.	Franz Ertl
87	255	Besitzer	Unterort	<i>Johann Huber</i>	127	348	Besitzer	Unterort	<i>Johann Hruzek</i>
88	257	Besitzer	Oberort	<i>Josef Pfeiler</i>	128	349	Inwohner	Unterort	Leopold Tatzber
89	258	Inwohner	Unterort	Josef Reich ²	129	353	Besitzer	Unterort	<i>Josef Höß</i>
90	263	Besitzer	Oberort	<i>Michael Vsetecka</i>	130	355	Besitzer	Neu Bernh.	<i>Karl Kratochwil</i>
91	265	Besitzer	Unterort	<i>Franz Huber</i>	131	357	Besitzer	Friedhofgasse	<i>Josef Domes</i>
92	266	Besitzer	Unterort	Johann Stockinger	132	360	Besitzer	Neu Bernh.	Josef Godey
93	268	Besitzer	Oberort	Karl Kern	133	362	Besitzer	Unterort	Franz Höß
94	269	Besitzer	Unterort	<i>Anton Kellner</i>	134	363	Besitzer	Unterort	<i>Johann Weilinger</i>
95	270	Besitzer	Unterort	Franz Nowak	135	364	Besitzer	Neu Bernh.	Franz Sykora
96	272	Inwohner	Bahnausweiche	Josef Haschka	136	365	Besitzer	Neu Bernh.	Leopold jun. Wachter
97	272	Inwohner	Bahnausweiche	Anton Wallner	137	366	Besitzer	Friedhofgasse	<i>Johann Kluger</i>
98	274	Besitzer	Oberort	Georg Führer	138	368	Besitzer	Friedhofgasse	Johann Görner
99	276	Besitzer	Hauergasse	Walter Fleckl	139	370	Besitzer	Unterort	Josef Schulz
100	276	Inwohner	Hauergasse	<i>Michael Grois</i>	140	371	Besitzer	Friedhofgasse	Heirich Minks
101	285	Besitzer	Unterort	Alois Saleschak	141	372	Besitzer	Friedhofgasse	<i>Josef Hasitschka</i>
102	286	Besitzer	Lundenburger Str.	<i>Franz Rohatschek</i>	142	373	Besitzer	Neu Bernh.	Georg Helmer
103	287	Besitzer	Lundenburger Str.	<i>Anton Schaludek</i>	143	375	Besitzer	Unterort	Johann Zimmermann
104	287	Inwohner	Lundenburger Str.	<i>Leopold Schultes</i>	144	376	Besitzer	Friedhofgasse	Gregor Mahr
105	289	Besitzer	Unterort	<i>Thomas Wimmer</i>	145	377	Besitzer	Str. zur Bahn	Josef Tagwerker
106	297	Inwohner	Oberort	<i>Michael Hansal</i>	146	382	Besitzer	Neu Bernh.	Georg Cetl
107	299	Besitzer	Str. zur Bahn	Rudolf Scheibenhofer	147	387	Besitzer	Waggon Wohnung 1	Johann Saleschak
108	300	Inwohner	Oberort	<i>Karl Micka</i>	148	389	Besitzer	Waggon Wohnung 3	<i>Leopold Bohrn</i>
109	301	Besitzer	Unterort	<i>Johann Schaludek</i>	149	390	Besitzer	Waggon Wohnung 4	<i>Rudolf Smutny</i>
110	302	Besitzer	Unterort	<i>Leopold Berger</i>					
111	311	Besitzer	Unterort	<i>Johann Schulz</i>					
112	312	Besitzer	Reintaler Str.	Karl Weilinger					
113	319	Besitzer	Friedhofgasse	<i>Josef Schultes</i>					
114	322	Besitzer	Unterort	Franz Kellner					
115	326	Besitzer	Friedhofgasse	<i>Michael Hakala</i>					
116	328	Besitzer	Oberort	Josef Polack					
117	329	Besitzer	Str. zur Bahn	<i>Jakob Godey</i>					
118	333	Inwohner	Oberort	Emil Minks					
119	337	Besitzer	Unterort	<i>Johann Kellner</i>					
120	338	Besitzer	Unterort	<i>Franz Schaludek</i>					

¹ Nebenerwerbsbauer

² Haltestellen-Leiter

Kursiv ... im Ruhestand

Bernhardsthal und die „Kaiser-Ferdinands-Nordbahn“

Bernhardsthaler Stationsleiter

1887	Karl Heleczek
1888	Thomas Hajek
1889	Franz Schnatke
1890	Thomas Hajek
1898	Alois Zigmund
1900	Georg Blaneta
1901	Richard Jonasch
1903	Franz Stradner
1906	Matthias Neumüller
1909	Karl Schuppler
1913	Anton Nagy
1918	Johann Knopp
1926	Josef Krautstoffel
1929	Josef Schwarz
1931	Josef Reich
1934	Alois Saleschak
1939	Ludwig Kainrath
1939	Theresia? Kern
1946	Johann Stockinger
1947	Anton Mozdiak
1955	Ludwig Semmler
1956	Josef Karst
31.12.1980	Sperre der Haltestelle

**Vorstände
des Bernhardsthaler Frachtenbahnhofs**

1890	Karl Holczek
1900	Franz Kreuzer
1904	Georg Witthalm
1909	Ferdinand Panitschek
1911	Josef Neumann
1914	Reinhard Sollny
1921	?
1925	Karl Rziha
1926	Simon Zahradnik
1927	Wenzl Janko
1929	Anton Ferg
1934	Adalbert Mazanek
1939 - 45	?
1946	Rudolf Scheibenhofer
1950	Leo Kienast
1952	Ernest Haas
1955	Walter Strigel
1959	Georg Gindl
1962	Johann Kössler
1969	Richard Swatschina
1973	Horst Zimmermann
1976	Helmut Horak
1978	Johann Kraus
1989	Josef Neustifter
1993	Erhard Welser

bekannte Bewohner der Bahnwächterhäuser

№ 225, Bahnwächterhaus 45,
an der Bahnstrecke, südlich der Ausweiche, abgeräumt

1881 Fiala Anton
1882 Johann Fröhlich
1898 Josef Sklenar
1903 Andreas Schneider
1906 Michael Hakala
1912 Johann Bochniczek
1928 Franz Spelitz

№ 227, Bahnwächterhaus 47,
Bahnstraße, gegenüber der Haltestelle

Cyrill Kubik
1852 Johann Hödl
1867 Josef Blaschka
1877 Adolf Swoboda
1890 Georg Lindmaier
1887 Karl Helmer
1887 Thomas Bajek
1890 Johann Lindmaier
1895 Semmler Adalbert
1900 Josef Tucek
1912 Michael Hakala
1921 Franz Jankowitsch
1928 Paul Fojtik
1946 Franz Spelitz
Leo Hornak (Mieter)
2005 Leo Hornak (Kauf)

№ 226, Bahnwächterhaus 46,
an der Bahnstrecke, am Nordende der Ausweiche, abgeräumt

1869 Rudolf Prochaska
1871 Anton Semler
1891 Franz Starinsky
1890 Johann Lindmaier
1898 Franz Pirsak
1908 Michael Hakala
1912 Leopold Wachta
1925 Josef Krupitza
1948 Rudolf Svoboda

№ 228, Bahnwächterhaus 48,
an der Bahnstrecke, im Sterzacker am Lundenburger Weg, abgeräumt

1867 Johann Hödl
1887 Franz Völker
1898 Josef Dubansky
1912 Johann Kluger
1932 Robert Duchkowitsch
1950 Franz Nowak
1955 Alois Senger

№ 229, Bahnwächterhaus 49,
an der Bahnstrecke, Kroatenfeld, abgeräumt

1871 Ferdinand Fabian
1877 Johann Blaschek
1889 Alois Hödl
1898 Josef Tucek
1898 Matthias Kern
1912 Johann Hruzek
1928 Franz Hruzek
1950 Franz Vsetecka (am Heimweg auf den Gleisen tödlich verunglückt)

K.K. PRIV. KAISER FERDINANDS - NORDBAHN

1886

Hauptbahn

von	über	nach	Streckenlänge	Eröffnung
Floridsdorf		Deutsch-Wagram	13,100 km	23. November 1837
Wien, Nordbahnhof		Floridsdorf	5,095 km	6. Jänner 1838
Deutsch-Wagram		Gänserndorf	13,107 km	16. April 1838
Gänserndorf	- 8,533 - Angern - 10,214 -	Dürnkrut	18,747 km	9. Mai 1839
Dürnkrut	- 14,864 - Hohenau - 18,238 -	Lundenburg [Břeclav]	33,102 km	6. Juni 1839
Lundenburg [Břeclav]	- 41,253 - Bisenz [Bzenec] - 13,581 -	Hradisch [Uherské Hradiště]*	54,834 km	1. Mai 1841
Hradisch [Uherské Hradiště]*	- 11,483 - 11,662 - 7,311 - 15,010 -	Prerau [Přerov]	45,466 km	1. September 1841
Prerau [Přerov]		Leipnik [Lipník nad Bečvou]	15,172 km	15. August 1842
Leipnik [Lipník nad Bečvou]	Viadukt von Jesernik [Jezernický viadukt]	Oderberg [Bohumín]	77,268 km	1. Mai 1847
	- 13,230 - 9,919 - 10,927 - 12,009 - 17,158 - 14,025 -			
Oderberg [Bohumín]		Dzieditz [Czechowice-Dziedzice]**	50,758 km	17. Dezember 1855
Dzieditz [Czechowice-Dziedzice]**	- 21,394 - Auschwitz [Oświęcim] - 25,227 -	Trzebinia	46,621 km	1. März 1856
Trzebinia	- 25,802 - Zabierzów - 13,345 -	Krakau [Kraków]	39,147 km	13. Oktober 1847
gesamte Streckenlänge			425,679 km	

* Altstadt bei Ungarisch Hradisch [Staré Město u Uherského Hradiště]

** auch Czechowitz-Dzieditz, Czechowitz-Dziedzitz, 1943–1945: Tschechowitz

Flügelbahnen

von		nach	Streckenlänge	Eröffnung
Lundenburg [Břeclav]		Brünn [Brno]	59,519 km	7. Juli 1839
Brünn [Brno]	Nezamislitz - Sternberg	Prerau [Přerov]	142,241 km	29. August 1869
Prerau [Přerov]		Olmütz [Olomouc]	22,655 km	17. Oktober 1841

Staatszugehörigkeit, Stand 2008

Österreich
Tschechien
Polen

K.K. PRIV. KAISER FERDINANDS - NORDBAHN

1886

Hauptbahn

von	über	nach	Streckenlänge	Eröffnung
Floridsdorf		Deutsch-Wagram	13,100 km	23. November 1837
Wien, Nordbahnhof		Floridsdorf	5,095 km	6. Jänner 1838
Deutsch-Wagram		Gänserndorf	13,107 km	16. April 1838
Gänserndorf	- 8,533 - Angern - 10,214 -	Dürnkrut	18,747 km	9. Mai 1839
Dürnkrut	- 14,864 - Hohenau - 18,238 -	Lundenburg [Břeclav]	33,102 km	6. Juni 1839
Lundenburg [Břeclav]	- 41,253 - Bisenz [Bzenec] - 13,581 -	Hradisch [Uherské Hradiště]*	54,834 km	1. Mai 1841
Hradisch [Uherské Hradiště]*	- 11,483 - 11,662 - 7,311 - 15,010 -	Prerau [Přerov]	45,466 km	1. September 1841
Prerau [Přerov]		Leipnik [Lipník nad Bečvou]	15,172 km	15. August 1842
Leipnik [Lipník nad Bečvou]	Viadukt von Jesernik [Jezernický viadukt]	Oderberg [Bohumín]	77,268 km	1. Mai 1847
	- 13,230 - 9,919 - 10,927 - 12,009 - 17,158 - 14,025 -			
Oderberg [Bohumín]		Dzieditz [Czechowice-Dziedzice]**	50,758 km	17. Dezember 1855
Dzieditz [Czechowice-Dziedzice]**	- 21,394 - Auschwitz [Oświęcim] - 25,227 -	Trzebinia	46,621 km	1. März 1856
Trzebinia	- 25,802 - Zabierzów - 13,345 -	Krakau [Kraków]	39,147 km	13. Oktober 1847
gesamte Streckenlänge			425,679 km	

* Altstadt bei Ungarisch Hradisch [Staré Město u Uherského Hradiště]

** auch Czechowitz-Dzieditz, Czechowitz-Dziedzitz, 1943–1945: Tschechowitz

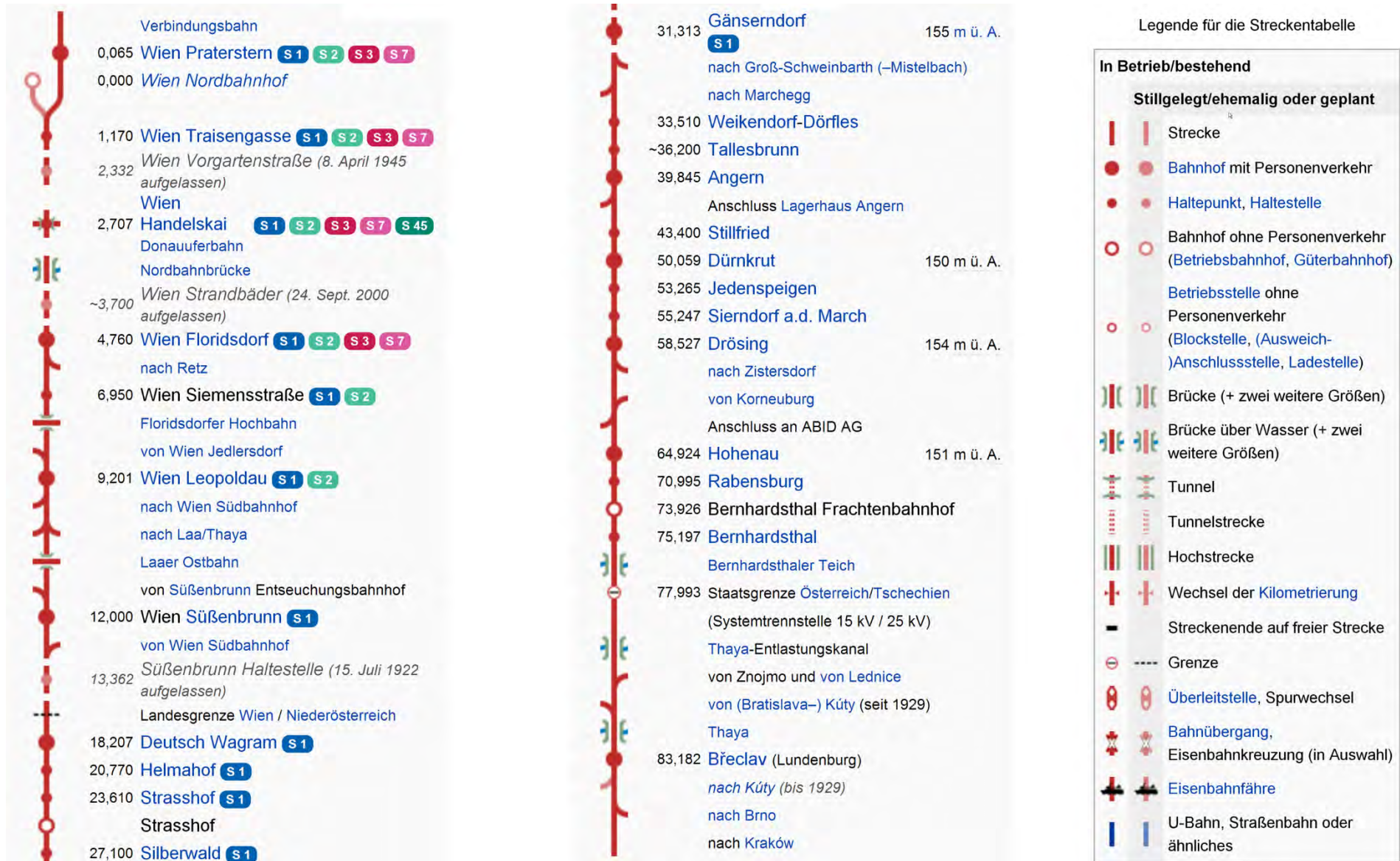
Flügelbahnen

von		nach	Streckenlänge	Eröffnung
Lundenburg [Břeclav]		Brünn [Brno]	59,519 km	7. Juli 1839
Brünn [Brno]	Nezamislitz - Sternberg	Prerau [Přerov]	142,241 km	29. August 1869
Prerau [Přerov]		Olmütz [Olomouc]	22,655 km	17. Oktober 1841

Staatszugehörigkeit, Stand 2008

Österreich
Tschechien
Polen

Die Strecke Wien Praterstern - Břeclav (Lundenburg)



Bilder und Quellenverzeichnis

- | | | | |
|----|---|----|--|
| 3 | Das Privilegium der „Kaiser-Ferdinands-Nordbahn“ | 16 | Absturz eines Lastwagens der Fa. Schweinberger |
| 4 | Bauplan der mittleren Brücke | 17 | Bahnhaltestelle 1936 – 1938 |
| 5 | Streckenabschnitt Bernhardsthal, 1840 | 18 | Mittlere Bahnbrücke, innerer Teich, vor dem 2. Weltkrieg |
| 6 | Fahrkarte von Wien nach Wagram, 1840 | 19 | Bahnhaltestelle um 1938 |
| 7 | die Dampflokomotive "Ajax" | 20 | Kapellenbrücke (Behelfskonstruktion) um 1950, 1 |
| 8 | Bahnhaltestelle um 1928, eröffnet am 15. Mai 1872 | 21 | Kapellenbrücke (Behelfskonstruktion) um 1950, 2 |
| 9 | Ausweiche / Frachtenbahnhof, eröffnet am 1. Dezember 1882 | 22 | Winteraufnahme einer 52er Lok, um 1950-55 |
| 10 | Oberbauarbeiter vor Bahnhofsbrücke | 23 | Abfahrt von der Haltestelle 1956 |
| 11 | Bahnwächterhaus an der Grenze | 24 | der 1958 abgerutschte Bahndamm |
| 12 | Teichgassenbrücke mit Gänsen | 25 | Reparatur des abgerutschten Bahndamms |
| 13 | Bahnhaltestelle um 1930 | 26 | Transport alter Lokomotiven |
| 14 | Bahnhaltestelle im Jahre 1932 | 27 | Lastzug mit 52er Lok |
| 15 | Bahnhaltestelle 1932 | | |

Bildmaterial aus privaten Bernhardsthaler Fotoarchiven – gesammelt, bearbeitet und dokumentiert von Friedel Stratjel (Bernhardsthal, Teichstraße № 482)
Bahnhof-Chronik von Bahnhofsvorstand Oberrevident Josef Neustifter, 1990; Ergänzungen von Manfred Kluger (Bernhardsthal, Josefgasse № 418)
Textmaterial zusammengestellt von Dieter Friedl (Bernhardsthal, Josefgasse № 407)

Bernhardsthaler Informationen von Friedel Stratjel und Manfred Kluger

„Allerhöchste Eisenbahn – 170 Jahre Nordbahn Wien – Brünn“, Gerhard Artl, Gerhard H. Gürtlich, Hubert Zenz, 2. erw. Auflage 2010 / Verlag Fassbaender, Wien

„Über die Baltimore-Ohio-Eisenbahn in Nordamerika und die Nordamerikanischen Lokomotive.“, Carl Ghega, 1844 / Verlag Kaulfuss Witwe, Prandel & Comp., Wien

„Die Geschichte der Nordbahnstrecke“, Gerald Pichowetz, April 2001

„Die Münze“ / 18. Jahrgang, 3. Ausgabe, Juni/August 2007, Titelgeschichte von Kerry R. J. Tattersall

„Kaiser Ferdinands-Nordbahn“, Elmar Oberegger, 2006

„Die ersten 50 Jahre der Kaiser Ferdinands-Nordbahn“, k.k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, 1886

„Bahn im Bild Nr. 51“, Verlag Pospischil, 1020 Wien, Novaragasse 44

„Heimatbuch Bernhardsthal“, Robert Franz Zelesnik, 1976 / Marktgemeinde Bernhardsthal

Wikipedia sowie nationale / internationale Seiten und zahlreiche Mosaiksteine, auf die man beim Suchen im Internet so trifft.

Die letzte Änderung / Ergänzung erfolgte am 10. Juni 2022.