

Bahnchronik
Bernhardsthal
und
Hohenau

zusammengestellt
von

Dieter Friedl und Manfred Kluger

Otto Berger Heimatmuseum
Bernhardsthal
2012 = 2014

Bahnchronik
Bernhardtsthal
und
Hohenau

zusammengestellt
von

Dieter Friedl und Manfred Kluger

Otto Berger Heimatmuseum
Bernhardtsthal

2012 = 2014

Inhalt

Zum Geleit	2
Bahnchronik – Bernhardsthal (Bel)	3
Leiter bzw. Geschäftsführer der Haltestelle Bernhardsthal	10
Vorstände von Bernhardsthal Ausweiche bzw. Frachtenbf	11
Bahnhof Bernhardsthal – Gleisplan	12
Schaltbild der Fahrleitungsanlage	13
Bahnchronik – Hohenau (Nh)	14
Bahnhof Hohenau – Gleisplan	26
Abkürzungen und Bezeichnungen	27
Bahnstrecken im nordöstlichen Niederösterreich 1942 – 45	28
Bahnstrecken im nordöstlichen Niederösterreich 1979	29
Die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn	30

Zum Geleit

Als ich 2011 mit der Leitung des Heimatmuseums betraut wurde, fand ich in einer Klarsicht-hülle eine Kopie der Bernhardsthaler Bahnchronik. Einige Daten daraus habe ich unwissender-weise aus Friedel Stratjels Unterlagen bereits 2008 in die pdf-Datei »[Bernhardsthal und die „Kaiser-Ferdinands Nordbahn“](#)« einfließen lassen bzw. finden sich auch 2010 in Friedels erwei-tertem Band »[Die „Kaiser-Ferdinands-Nordbahn“ in Bernhardsthal](#)«.

Aufgrund zahlreicher bahnspezifischer Abkürzungen habe ich mich im Kreise von Bahnbe-diensteten nach deren Bedeutung schlau gemacht und bin dabei recht bald bei Manfred Kluger gelandet, der auch die letzte Aktualisierung der Chronik vorgenommen hat. Als Draufgabe zu den Kürzel-Erklärungen bekam ich die von ihm über seine Dienststelle Hohenau zusamme-gestellte Chronik.

Nachdem man für das Verfassen einer Datei wie über die Nordbahn zahlreiche Informatio-nen und Quellen aufsucht, Daten und Ereignisse vergleicht und aneinanderreicht, bleibt so man-ches zwar nicht weniger interessante, so aber doch nicht recht zum Thema passende auf der Strecke und somit unveröffentlicht.

In diesem Band habe ich nun einen Großteil der so nebenbei angesammelten Informationen, Fakten, Bilder und Skizzen vereint. Auf meiner Festplatte könnten sie vielleicht verloren gehen, da sind sie im „Netz“ besser aufgehoben.

Viel Spaß beim Durchblättern wünscht Euch

Euer Dieter Friedl
Bernhardsthal, Dezember 2012

Bahnchronik – Bernhardsthal (Bel)

Bahnhof Bernhardsthal Fbf

von Bahnhofsvorstand Josef Neustifter, BB-Ob. Revident, 1990

Vorstand des Frachtenbahnhofs Bernhardsthal von 1989 bis 1993

Im Jahre 1839 wurde die Strecke von Floridsdorf bis Lundenburg (Břeclav) dem Verkehr übergeben. Sie hieß „Kaiser-Ferdinand-Nordbahn“ und war bis 1908 eine Aktiengesellschaft. Die Nordbahn ist somit die älteste Lokomotiv-Eisenbahn Österreichs. Im Jahre 1908 wurde sie verstaatlicht.

Es wurde an vielen Stellen der Strecke gleichzeitig gebaut. Der Betrieb war zuerst eingleisig.

Die Trasse zieht von Wien, über Gänserndorf (Abzweigung nach Marchegg und Mistelbach), Drösing (Abzweigung nach Zistersdorf), Hohenau (Abzweigung nach Mistelbach), Lundenburg, Prerau, Oderberg, Dzieditz, Oswiecim, Trzebinia nach Krakau.¹ Der Bau gestaltete sich auf Grund der schwierigen Terrainverhältnisse mitunter höchst kompliziert. Bei der Überquerung der Flüsse Donau, Thaya und Oder, und vieler kleiner Gewässer, sowie durch das an manchen Stellen zu bearbeitende Bodenmaterial ergaben sich oft große Schwierigkeiten.

Die Wiener nannten diese Bahn „Kohlenbahn“, da der größte Teil der Transitgüter Kohle aus den polnischen und tschechischen Kohlenrevieren war. In den Jahren 1900 – 1914 rollten täglich durchschnittlich 50 Kohlen- oder Kokszüge.

Im Jahre 1851 war die Strecke zweigleisig befahrbar. Die Haltestelle Bernhardsthal wurde im Jahre 1871 provisorisch und im Jahre 1877 permanent an der heutigen Stelle errichtet. In den Jahren 1889 und 1898 wurde die „Ausweiche“ als Verladestelle weiter ausgebaut, wobei sich die Gemeinde Bernhardsthal verpflichten musste, jährlich 80.000 Zentner an Gütern zu verladen. Es wurden aber 120.000 Zentner verladen.² Der normale Güterverkehr, sowie der Magazinraum wurden im Jahre 1929 eröffnet.

1837.....06.04. Baubeginn der Nordbahn

19.11. Eröffnung von Floridsdorf – Deutsch Wagram³

1838.....06.01. Eröffnung Wien (Nord) – Floridsdorf

16.04. Eröffnung Deutsch-Wagram – Gänserndorf

1839.....09.05. Eröffnung Gänserndorf – Dürnkrut

06.06. Eröffnung Dürnkrut – Lundenburg

¹ Tschechien: Lundenburg (Břeclav), Prerau (Přerov) / Polen: Oderberg (Bohumín), Dzieditz (Czechowice-Dziedzice), Oswiecim (Oświęcim, Ausschwitz), Trzebinia und Krakau (Kraków).

² 8.000 bzw. 12.000 Tonnen.

³ Am 13. und 14. November 1837 erfolgten die ersten Versuchsfahrten auf der 13 km langen Strecke, am 19. und 23. November die ersten Probefahrten, wobei am letzten Tag auch geladene Gäste mitfahren konnten.

Quelle: Wikipedia.



Ankunft des ersten Eisenbahnzuges in Lundenburg am 6. Juni 1839⁴

1851.....Zweigleisiger Ausbau

1871.....provisorische Eröffnung der Haltestelle, offiziell am 1. Mai 1872

1877.....ab August – Bau des Haltestellengebäudes

11.12. Haltestelle № 258 zur Benützung an den Verkehr übergeben.
Die Einstiegstellen waren durch Überdeckung des Bahngrabens
mit Schwellen hergestellt.

1882.....01.12. Eröffnung der „Ausweiche“ (nachmals „Frachtenbahnhof“)
mit Erlass Hm-Zl. 18557/1882.

1883.....Herstellung zweier Gleisverbindungen in der Ausweiche mit Zl. 12259/1883.

1884.....Die von der Gemeinde Bernhardsthal zur Aufgabe gelangenden Wagenladungsgüter – z.B. Rübe, Getreide, etc., sowie für Bernhardsthal bestimmte Frachtgüter – z.B. Kohle, Holz, usw., mussten per Achse nach den Bahnhöfen Lundenburg oder Hohenau zugeführt bzw. von dort abgeholt werden. Die Gemeinde hat sich daher an die „Kaiser-Ferdinand-Nordbahn“ wegen Errichtung einer geeigneten näheren Ladestelle gewandt, auf welcher Wagenladungsgüter, für deren Lagerung keine geschlossenen Räume erforderlich sind, und zu deren Auf- bzw. Abladung die Parteien verpflichtet sind, zur Auf- und Abgabe gelangen können.
In Folge dieses Ansuchens hat die Verwaltung der „Kaiser-Ferdinand-Nordbahn“ beschlossen, in der für Zugkreuzungen neu angelegten Ausweichstation Bernhardsthal im km 74,2 ein Ladegleis von 100 m benutzbarer Länge mit geeigneter Zufahrtsstraße herzustellen.
Das Handelsministerium hat das bezügliche Projekt am 22.11.1884 genehmigt.

1885.....Errichtung des Gleises 6

Im Zentralblatt Nr. 32 aus 1885 Gleis 6 und Bahnhofgebäude genehmigt.
Projekt zur Entlastung von Lundenburg aus dem Jahre 1883.

⁴ Bild № 59 aus „Geschichte Südmährens“ Band 1 von Anton Kreuzer, Verlag des Südmähr. Landschaftsrates, 1975.

- 1888.....04.08. Protokoll über den Bau eines Büro- und Wohngebäudes –
jetziges Aufnahmegebäude des Frachtenbahnhofs Bernhardsthal.
Unten: Büro und 2 Dienstwohnungen; Oben: 3 Dienstwohnungen.
- 1889.....Bau des Materialschuppens am Fbf
- 1898.....13.07. Bau des Gleises 8 als Ladegleis mit Weiche in Gleis 6 beim Magazin
und als Stutzgleis. Länge 144,8 m, benützte Länge 100 m.
- 1899.....16.01. Bernhardsthal, Ausweiche auch Ladestelle
- 1901.....29.04. Verlängerung von Gleis 8 ab Weiche 20 auf ca. 200 m.
- 1904.....Bau der Straßenbrücke bei der Haltestelle aus Holz.
- 1905.....Errichtung der Straßenbrücke bei der Haltestelle als Beton-Eisen-Konstruktion –
Protokoll v. 20.09.1905.
- 1906.....Umbau und Ausbau des Materialschuppens.
Bau des Gleises 3.
Einbau einer Sicherungsanlage.
- 1911.....Errichtung einer hölzernen Wartehalle für den Zoll in der Haltestelle.
- 1929.....Erneuerung der Sicherungsanlage
Neubau des Gütermagazinraumes und Eröffnung des normalen Güterverkehrs.
- 1931.....Installierung einer Warmwasserheizungsanlage in der „Ausweiche“ (Fbf).
- 1940.....Ölverladung auf Gleis 5 vom Ölfeld „Mühlberg“ mit Pipelines.
Ebenso auf Gleis 6 und einem neu verlegten Ölverladegleis, das südlich vom
Aufnahmegebäude nach Norden abzweigte und ca. 30 Waggon fasste.
- 1943.....15.05. Umbenennung Bernhardsthal Haltestelle in Bernhardsthal Hp
17.05. Umbenennung Bernhardsthal Ausweiche in Bernhardsthal
- 1944.....03.07. Umbenennung Bernhardsthal auf Bernhardsthal Gbf und
Umbenennung Bernhardsthal Hp in Bernhardsthal
- 1945.....Abbruch des Bahnwärterhauses № 380 und des
Eisenbahnüberganges im km 73,5.
23.03. Umbenennung Bernhardsthal Gbf in Bernhardsthal Fbf
17.04. Um den Einmarsch der Roten Armee zu erschweren, werden kurz vor
Kriegsende die Eisenbahnbrücke bei der Marienkapelle und die Straßenbrücke
über die Bahnlinie beim Bahnhof gesprengt
Die Kapellenbrücke wird (bis 1999!) durch eine Metallkonstruktion,
die Bahnhofbrücke bis 1970/71 durch eine Holzkonstruktion ersetzt.

- 1954.....Einstellung der Ölverladung auf Gleis 5.
Abriss des von Gleis 6 (seit 1940) abzweigenden Ölverladegleises.
- 1962.....Im November wird die elektrische Bahnhofsbeleuchtung installiert.
- 1966.....Im November erfolgt eine Neulage des Gleises 4.
- 1970.....02.01. *(Bild)*⁵ Das 1. Lichtsignal wird aufgestellt.
(Bild) Umschneiden der Formsignale⁶ bei Stw 1.
(Bild) Bahnhofgelände in Richtung Břeclav.
(Bild) Bahnhofgelände in Richtung Hohenau.
Im Mai 1970 ging der Streckenblock in Betrieb.
02.06. Die neuen Lichtsignale werden in Betrieb genommen.
- 1971.....Vom Jänner bis 2. Juni war das Gleis 1 zwischen Bernhardsthal Fbf
und Břeclav gesperrt.
Vom 2. Juni bis Herbst war das Gleis 2 gesperrt – Bauarbeiten.
- 1977.....26.09. Die Elektrifizierung der Nordbahn bis Bernhardsthal Fbf ist abgeschlossen.
Es verkehrt die erste E-Lok.
- 1979.....Beginn des Abbruches des Bahnwärterhauses im km 75,0.
- 1980.....31.12. letzter Tag, dass die Haltestelle Bernhardsthal besetzt ist.
- 1981.....01.01. Die Haltestelle ist unbesetzt.
Der Heizständer zum Vorheizen der Reisezüge – zwischen Gleis 3 u. 5 –
wird installiert.
- 1982.....Es ist der Abbruch des Haltestellengebäudes geplant. Durch Einspruch der
Gemeinde Bernhardsthal wird der Abbruch verhindert. Im Sommer wird das
Haltestellengebäude gründlich renoviert. Für die Zollwache werden Räume zur
Verfügung gestellt.
Im Herbst wird die bestehende Anschlussbahn des Raiffeisen-Lagerhauses
Bernhardsthal auf eine Gleislänge von 439 m erweitert. Auf ÖBB-Grund wird eine
Lagerhalle errichtet.
- 1983.....01.02. Abschluss der Renovierung des Haltestellengebäudes.
Die Platzbeleuchtung des Frachtenbahnhofes wird in der südlichen
Bahnhofseite erweitert.
- 1986.....01.06. Zusammenschluss der Elektrifizierung zwischen Bernhardsthal Fbf bis
Staatsgrenze und Břeclav bis Staatsgrenze durch die ČSD⁷.

⁵ Leider sind die Bilder aus der kopierten Bahnchronik für eine neuerliche Wiedergabe ungeeignet. Ich hoffe sehr, dass ich eines Tages die eingescannten Originalbilder hier einfügen kann. Gilt für jeden weiteren Eintrag »*(Bild)*«.

⁶ auch Semaphor (sächlich oder männlich, in Österreich nur männlich, von griechisch σήμα sema „Zeichen“ und φερειν pherein „tragen“) ist allgemein ein Signalmast oder ein Winksignal. Quelle: Wikipedia

⁷ Tschechisch: Československé státní dráhy / Slowakisch: ... Československé štátne dráhy / Tschechoslowakische Staatsbahnen.

die ÖBB-Zeitung berichtet...

Bernhardsthal-Břeclav elektrisch

(Bild)

Mit dem Fahrplanwechsel am 1. Juni 1986 wurde der elektrische Betrieb im Streckenabschnitt Bernhardsthal - Břeclav aufgenommen. Obwohl von diesem jetzt elektrifizierten Streckenabschnitt nur rund 1,5 Kilometer auf die Österreichischen Bundesbahnen entfallen, ist doch die betriebliche Bedeutung groß. Auf Grund zwischenstaatlicher Vereinbarungen führen in diesem Bereich die Österreichischen Bundesbahnen den Gesamtverkehr bis in den ČSSR-Grenzübergabebahnhof Břeclav, dem früheren Lundenburg. Da die Tschechoslowakischen Staatsbahnen in diesem Bereich ihre Strecken mit Wechselstrom 25 kV/50 Hz elektrifiziert haben, die Österreichischen Bundesbahnen jedoch mit Einphasenwechselstrom 15 kV/16 2/3 Hz fahren, ist der Einsatz von Lokomotiven erforderlich, die in beiden Stromsystemen fahren können. Von den Österreichischen Bundesbahnen wurden u.a. auch deshalb die neu beschafften Elektrolokomotiven der Reihe 1063 für beide Stromspannungen ausgeführt. Diese Lokomotiven besorgen jetzt den Gesamtverkehr bis und ab dem Grenzübergabebahnhof Břeclav. Es wurden dafür vorerst im Bahnhof Hohenau drei Triebfahrzeuge stationiert. Derzeit arbeiten die Österreichischen Bundesbahnen an der Überspannung sämtlicher Bahnhofsgleise im Güterbahnhof Hohenau mit elektrischer Fahrleitung. Nach der Fertigstellung wird hier der Vershubetrieb mit Elektrotriebfahrzeugen aufgenommen werden, wofür weitere Zweifrequenzlokomotiven der Reihe 1063 vorgesehen sind. Mit der Aufnahme des elektrischen Verkehrs auf dieser vor allem durch den internationalen Gütertransitverkehr sehr stark frequentierten ehemaligen europäischen Nord-Süd-Hauptmagistrale der Kaiser Ferdinands Nordbahn werden sich in Zukunft große Mengen an Dieselmotoren der bisher hier eingesetzten Dieseltriebfahrzeuge einsparen lassen.

1987.....Im Oktober 1987 ist der Umbau des Aufnahmegebäudes des Bahnhofes Bernhardsthal Fbf abgeschlossen.

(Bild) AG vor dem Umbau (Foto ca. 1970)

(Bild) AG nach dem Umbau (Oktober 1987)

Im Herbst wird das Gütermagazin abgetragen. Es wurde mit der Einführung der Stückgutreform ab 01.01.1987 durch die Zustellung des neuen „Bahn-Express-Gutes“ durch die ÖBB-LKW überflüssig.

1988.....Im Frühjahr wird die Ladestraße vom Stellwerk 2 bis zum AG asphaltiert.

1989.....Am 29.11.89 übernimmt BB-Ob. Rev. Josef Neustifter als Bf-Vorstand von Johann Kraus den Bahnhof.

1991.....(Bild) Der blumengeschmückte Bahnhof im Juni 1991.

(Bild) Und bei Einführung des NAT 91 (Neuer Austro Takt) mit 02.06.91.

(abgebildet – Fdl AMON Günter und Vorstand NEUSTIFTER Josef.)

Von Mai – September wurde in der Haltestelle Bernhardsthal eine „Park and Ride“-Anlage für 48 Parkplätze errichtet. Die Finanzierung teilten sich die ÖBB und die Gemeinde Bernhardsthal. Treibende Kraft für die Durchführung von Seiten der Gemeinde war der Gemeinderat Horst Braunstingl.

Fortsetzung der Chronik, vermutlich von Erhard Welser,
von 1993 bis 1995 Vorstand des Frachtenbahnhofs Bernhardsthal:

1995.....Beginn der Hochbauarbeiten zur Errichtung eines elektronischen Stellwerks
im Bf Bernhardsthal. Platzbedarf für Rechner usw. erfordert umfangreiche
Hochbauarbeiten.

09.08. Bf Bernhardsthal Fbf wird dem Bf Hohenau unterstellt

1996.....Lautsprecheranlagen für die Hst Rabensburg und Bernhardsthal, Bedienung durch
Fdl Bernhardsthal.

1997.....Umfangreiche Bauarbeiten für EStw Bf Bernhardsthal führen zu erheblichen
Betriebsbehinderungen.

AB Bf Hohenau wird als Bauaufsicht im Bf Bernhardsthal eingesetzt.

17.12. Inbetriebnahme des EStw Bf Bernhardsthal Bauform SMC 86 mit EBO und
Auflassung der Stellwerke 1 und 2.

1998.....Stellwerk 1 wird abgetragen.

Stellwerk 2 wird dem GB FW-Rotte Bernhardsthal überlassen.

Oktober – Funkgeräte für Weichenreinigerfunk werden zur Verfügung gestellt.

November – 3 Zugpaare werden mit Wendezuggarnituren geführt.

(Bild) Fdl-Arbeitsplatz mit Fdl Massak Siegfried, VA Weilinger Günter und
BHD Bohrn Karl.

Weiterverwendung der Stellwerksmitarbeiter:

Stellwerk 1:	Stoiber Franz	→ Bf Dürnkrot - BG
	Krippel Johann	→ Bf Kl. Schwechat - WW
	Swoboda Germot	→ Bf Wien Nord, Stww – WW
	Waismayer Michael	→ GB KWD
Stellwerk 2:	Bahr Erich	→ Bf Wien Nord – BG
	Bohrn Karl	→ Bf Bernhardsthal – BG
	Müllner-Rieder Franz	→ Bf Mistelbach – BG, WW, Lstw
	Bauer Franz	→ Bf Pirawarth – WW
	Langer Heinrich	→ Bf Wien Nord – BG

(Bild)

Fortsetzung der Chronik von Manfred Kluger und Dieter Friedl:

- 2006.....01.06. Fbf Fernsteuerung durch den Bahnhof Hohenau,
Tagschicht hatten die Fdl Schwinger Rolf und Putz Franz.
Der Bf Bernhardsthal Fbf blieb bis am 06.06.2006 für etwaige Probleme ohne
verkehrsdienstliche Aufgaben besetzt.
06.06. letzte offizielle Tagschicht durch Fdl Eder Anton, ab 18⁰⁰ unbesetzt.
- 2012.....April, Bernhardsthal Hst, Errichtung eines Fahrradunterstandes
03.07. Eröffnung der Bike & Ride-Anlage mit 40 Fahrrad- und 5 Mopedstellplätzen.
Die Kosten von € 70.000,- übernehmen zu 50% die ÖBB Infrastruktur AG,
zu 45% das Land Niederösterreich und zu 5% die Gemeinde Bernhardsthal.
06.08. Umstellung auf Rechtsverkehr → [Bernhardsthal und die KFNB](#).
- 2013.....19.08. Das letzte Stellenwärterhaus (Stellwerk 2) beim Bahnübergang Ausweiche
Nº 381 wird abgerissen.
14.12. die Heizständer werden außer Betrieb genommen

Anhang:

Leiter bzw. Geschäftsführer der Haltestelle Bernhardsthal

*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, Alfred Goldmann
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
1956-80 Josef Karst*

Sperre der Haltestelle Bernhardsthal mit Ablauf des 31.12.1980.

Vorstände von Bernhardsthal Ausweiche bzw. Frachtenbf

*1887 Thomas Bajek
1890 Karl Holczek
1900 Franz Kreuzer
1904 Georg Witthalm
1909 Ferdinand Panitschek
1911 Josef Neumann
1913 Reinhard Sollny
1921 ?
1925 Karl Rziha
1926 Simon Zahradnik
1927 Wenzl Janko
1929 Anton Ferg
1934 Adalbert Mazanek
1939 – 45 (ev. Haschka ?)
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
1993-95 Erhard Welser*

seit 1. Juni 2006 ist der Bf Bernhardsthal Fbf unbesetzt,
Fernsteuerung durch den Bahnhof Hohenau.

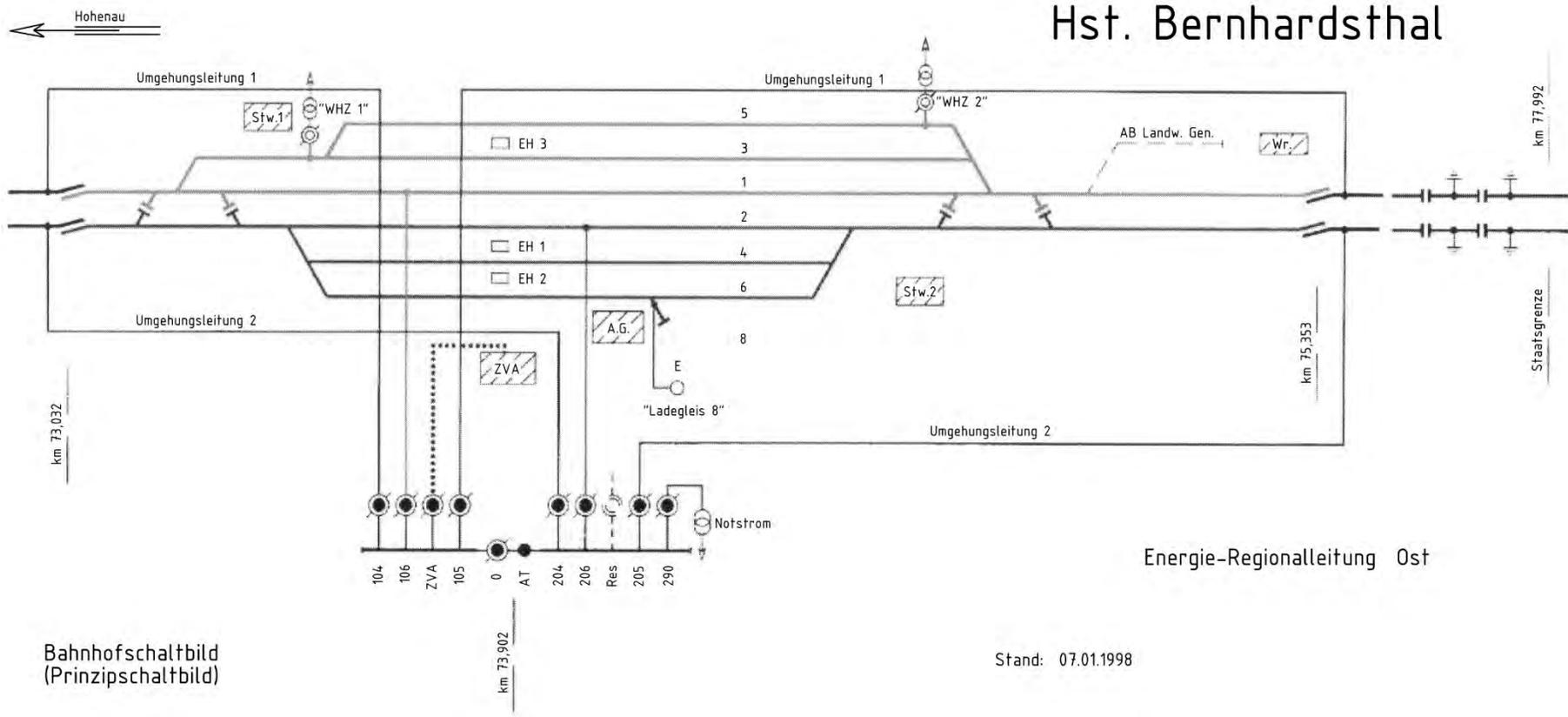
Bahnhof Bernhardsthal Fbf. (Bel)

Schaltbild der Fahrleitungsanlage
 Fernbedient vom UW Floridsdorf (Basa: 880/34069)
 Bei Störung der Fernsteuerung Bedienung durch FDL.

Fahrleitungsschalter mit	Grundstellung	
	AUS	EIN
Handantrieb		
Motorantrieb ortsgesteuert		
Motorantrieb ferngesteuert		
Zusatzzeichen:		
Erdkontakt		

Schaltbild der Fahrleitungsanlage

Bahnchronik Bernhardsthal und Hohenau



Bahnhofs Schaltbild
 (Prinzipschaltbild)

Bahnchronik – Hohenau (Nh)

von Manfred Kluger

1837 - 1850

1837.....07.04. Beginn der Bauarbeiten Wien – Lundenburg

1839.....06.06. Eröffnung Gleis 1 von Dürnkrot nach Lundenburg

Der 1. Personenzug, 3 Wagen mit je 3 Abteilen zu je 6 Sitzen fährt von Wien nach Lundenburg.

Hohenau, Eröffnung des Bahnhofs

07.07. Eröffnung der Strecke Lundenburg – Brünn

Der 1. Personenzug mit 1.200 Reisenden in 4 Zugsgarnituren zu je 9 Waggons fährt die 144 km in 4 ½ Stunden von Wien nach Brünn.

Durchschnitts-Geschwindigkeit: 36 km/h

1839.....01.11. Drösing, Eröffnung der Haltestelle

04.11. Die ersten Güter-Nachtzüge fahren Wien - Lundenburg

1840.....02.03. 1. Güterverkehrsfahrt von Wien nach Brünn

1842.....werden die ersten Weichensignale in Betrieb genommen

1843.....Finden erste Versuche statt, die Bahnhöfe und die Wagen der 1. und 2. Klasse mit Petroleum zu beleuchten

01.07. der erste Personen-Nachtzug fährt von Wien nach Lundenburg

1844.....Korbsignale⁸ dienen der Verständigung zwischen den Bahnhöfen und Bahnwärtern. Es durfte sich immer nur ein Zug zwischen 2 Korbsignalen befinden, man bezeichnet dies heute als »Fahren im Raumabstand«.

1847.....Einführung des Nadeltelegraphen

1849.....werden alle Anlagen auf den Morse-Telegraphen umgestellt

1850.....Ortsfeste Signale⁹ werden als Deckung (zum Schutz) der Bahnhöfe eingeführt

01.08. die ersten fahrenden Postämter sind unterwegs

⁸ optischer Telegraph → verschiedenfarbige Körbe werden auf einen Mast aufgezogen.

⁹ Distanzsignale → Vorgänger der heutigen Hauptsignale.

1851 - 1900

- 1851.....wird die Nachtbeleuchtung der Bahnhöfe und der Züge mit Petroleum
in Betrieb genommen
20.09. Gleis 2 zwischen Hohenau und Lundenburg geht in Betrieb
16.11. Eisenbahnbedienstete mit Aufsichtsfunktion müssen eine Uniform tragen
23.12. Gleis 2 zwischen Dürnkrot und Hohenau geht in Betrieb
- 1853.....01.05. Einführung von Fahrkarten mit Zeitstempel
25.05. Einführung von Nichtraucherabteilen
- 1856.....01.08. Erster Bahnpostkurs Wien – Krakau
- 1860.....werden auch Frauen bei der Kaiser Ferdinands Nordbahn eingestellt
- 1861.....Einführung der Kartonkärtchen als Fahrkarte
- 1865.....Erstmalige Verlegung von Schienen aus Puddelstahl (Schmiedeeisen)
- 1869.....werden die ersten Waggons mit Toiletten ausgestattet
- 1870.....der Eilzug Wien - Krakau erreicht in 6 Stunden 43 Minuten sein Ziel
- 1871.....Hohenau, Eröffnung des neuen Bahnhofs (oder 1868?)
- 1872.....Einführung einheitlicher Formsignale
Drösing, Eröffnung des Bahnhofs
- 1875.....werden die ersten elektrischen Blockfelder der Bauart Siemens-Halske errichtet
- 1876.....25.10. Drösing, wird Bahnhof und Ladestelle
- 1880.....01.06. Einführung von Vorsignalen
15.10. Rabensburg, Eröffnung der Haltestelle
- 1889.....01.10. Eröffnung der Linie Drösing – Zistersdorf
- 1894.....90 km/h für Schnellzüge auf den Strecken der
k.k. österreichischen Staatsbahnen (kkStB)
- 1899.....Elektrisches Licht im Reisezugwagen Schnellzug nach Krakau
11.01. Drösing, Kreuzungs- und Vorfahrstation
01.05. Einführung der Streckenblockung für das Fahren im Blockabstand bis zur
Landesgrenze Österreich - Mähren

1901 - 1960

- 1906.....14.11. Eröffnung der Linie Hohenau – Mistelbach
15.11. Umbenennung in Hohenau Nordbahnhof
- 1907.....08.05. Eröffnung der Linie Dobermannsdorf - Poysdorf
- 1909.....15.08. Eröffnung der Linie Zistersdorf - Dobermannsdorf
- 1922.....23.11. Umbenennung in Bahnhof Hohenau
- 1932.....Hohenau, Bahnhof Imbissstube: Holzbau südlich des Aufnahmegebäudes auf einem gemauerten Sockel. Besitzer und Betreiber war Fam. Schweinberger, Inhaber des Hotels zur Nordbahn. Da unrentabel um 1934 wieder abgetragen. Danach jahrelang im Garten des Hotels zur Nordbahn und später, westlich der Bahn, hinter dem Heizhaus, auf dem Grund von Fam. Janka (Frau Janka, geb. Schweinberger, Tochter des Besitzers des Hotels zur Nordbahn) als Gartenhäuschen wieder aufgestellt. 2008 von einem Sturm zerstört.
- 1942.....Hohenau, Neuverlegung der Ausfahrgeleise des Landesbahnhofes und Auflassung der Drehscheibe
- 1947.....24.01. Hohenau, Errichtung einer Gleisbrückenwaage für 120 Tonnen und 6,75 Meter Gleis 17
- 1953.....01.06. Einstellung der 3. Klasse Abteilwagen
23.08. Morsefernschreibverkehr Wien Nord – Bel Fbf aufgelassen, Hohenau – Lundenburg bleibt
- 1959.....01.04. Hohenau, das Feuerwehrdepot nördlich des Übergabesteges wird für den Stab des Eisenbahnzollamtes Hohenau neu adaptiert

1961 - 1970

- 1964.....01.06. Hohenau, der alte Weichenposten „B“ wird abgerissen
- 1966.....Hohenau, östlich des Gleises 8s wird das Anschlussgleis 4a für die Zuckerfabrik gebaut. Dafür musste das Ölmagazin und der Draisinenschuppen südlich des „roten Hauses“ abgetragen werden. Der Draisinenschuppen wird südlich des Gleises 6 neu errichtet, das Ölmagazin an die Waschküche östlich des Aufnahmegebäudes angebaut.
- 1967.....Hohenau, der Holzlattenzaun zwischen dem Aufnahmegebäude und der Gleise wird gegen einen Maschenzaun ausgetauscht
- 1968.....Vom 11. bis 13. Mai wird die doppelte Kreuzungsweiche 24 gegen eine einfache Weiche ausgetauscht, Weiche 7 ausgebaut und das Gleisstück von Weiche 7 bis Weiche 24 (linker Bogen) abgehängt.
25. und 26. November wird Weiche 47 ausgebaut und das Stutzgleis 10 abgetragen.
- 1969.....01.04. Die Agenden der Grenzpolizei (Beamte der Bundespolizei Groß Schwechat, Flughafen) werden an die neu beschafften Beamten des Zollamts Hohenau übergeben
01.07. Morseverbindung Hohenau – Lundenburg eingestellt.
Stattdessen wird eine Springschreibverbindung eingerichtet
03.11. Hohenau, die Übernachtungszimmer im Landesbahnhof werden in Betrieb genommen
- 1970.....13.01. Hohenau, Ausfahr- und Vershubsignale werden auf Lichtsignale umgestellt
26.03. Streckenblockung Richtung Drösing seit 10:20 Uhr in Betrieb
03.04. Hohenau, die Kadavergrube nächst Gleis 13a wird in Betrieb genommen
12.05. Hohenau, Neubaubeginn der Eisenbahnbrücke im km 65.434
09.07. der Streckenblock bis Bernhardsthal Fbf geht in Betrieb
13.10. Hohenau, die Eisenbahnbrücke im km 65.434 wird eröffnet

1971 - 1976

- 1971.....02.08. die Diensträume im neu errichteten Grenzzollgebäude werden durch Bahnmeister und Zoll bezogen
- 1972.....15.02. Hohenau, Abriss der Verschubbaracke östlich des Aufnahmegebäudes
10.03. Hohenau, Abriss des Kohlenhauses
10.03. Hohenau, Abriss des nördlichen Reichsbahn Befehlstellwerkes
09.08. Hohenau, die Weichenkörper der Südseite werden mit Rückstrahler ausgestattet und am
20.09. die Weichenkörper der Nordseite.
19.10. Hohenau, der neue Brunnen neben Gleis 35, mit einer Förderleistung von 1.500 Liter pro Minute, wird in Betrieb genommen
- 1973.....03.02. Hohenau, Abriss der alten Baracke der Wagenmeister (Signalstreckenleitung). Die Bediensteten der Signalstreckenleitung übersiedeln in die ehem. Bahnmeister-Baracke (alter Bahnhof)
20.11. Hohenau, um 0:50 Uhr wird der Verschubaufseher Johann Niessner bei Weiche 56 von einer aus dem Heizhaus kommenden und auf Gleis 7 fahrenden Lok der Reihe 52 niedergestoßen und getötet
- 1974.....19.11. Alle Einfahrtsignale werden auf Lichtsignale umgestellt - oder erst am 22.08.1977 in Hohenau?
- 1975.....01.01. Hohenau, Alfred Nimmerrichter geht in Pension, neuer Vorstand wird Josef Seimann, Seimanns Nachfolger als Aufsichtsbeamter wird Leopold Halzl
15.10. Hohenau, die Weichen 21 und das Gleis 29a werden nicht mehr benötigt und daher abgetragen
04.11. Hohenau, Baubeginn der 360 Meter langen Fütterungsrampe zwischen Gleis 29 und 31
- 1976.....16.03. Hohenau, Beginn mit den Fundamentsarbeiten für die Errichtung der Fahrleitung
23.03. Hohenau, bei den Grabungsarbeiten für den Fahrleitungsmast № 99 stößt man in einer Tiefe von 2,20 Meter auf Teile eines menschlichen Skelettes sowie auf Teile von 2 Tongefäßen und eines Bronzearmreifens aus der Bronzezeit. Das Skelett geht an das Naturhistorische Museum Wien, der Rest an das Heimatmuseum Hohenau
12.05. - 17.05 Hohenau, der alte Übergangssteg wird abgetragen
28.06. (oder 18.Mai?) Hohenau, Bau des neuen Übergangs
12.10. Hohenau, der Bockentladekran mit 5 Tonnen Traglast über den Gleisen 33 und 35 wird infolge Nichtbedarfs abgetragen
18.11. Hohenau, der neue Übergangssteg wird in Betrieb genommen
03.12. Hohenau, die Fütterungsrampe zwischen Gleis 29 und 31 wird provisorisch in Betrieb genommen
31.12. Letzter Einsatz der Dampflokomotive 52.3315 in das Heizhaus nach Strasshof

1977 - 1980

- 1977.....12.05. Hohenau, Inbetriebnahme der neuen vollelektronisch gesteuerten Bahnsebstanschlussanlage (Basa)
16.05. Hohenau, Abriss der letzten 4 Wasserkräne
22.08. Alle Formeinfahrsignale und Formvorsignale auf Lichtsignale umgestellt – oder schon am 19.11.1974 in Hohenau?
07.09. Fahrleitung zwischen Gänserndorf und Bernhardsthal Hst unter Spannung.
1. Probefahrt mit der 4030.104 als Zug 2310, Ankunft in Hohenau 15:43 Uhr
20.09. die vollautomatische Halbschrankenanlage zwischen Drösing und Hohenau (Heizerweg) mit der Überwachung im Stellwerk 1 wird in Betrieb genommen
26.09. Feierliche Eröffnungsfahrt anlässlich der Aufnahme des elektrischen Betriebs auf der Nordbahn. Sonderzug Wien Mitte – Bernhardsthal Hst.
Eröffnung der Station Weikendorf/Dörfles
- 1978.....28.02. - 13.07. Hohenau, die Fütterungsrampe wird überdacht
25.05. Tag der offenen Tür im Bahnhof Hohenau
28.05. die Güterzüge im Abschnitt Hohenau – Lundenburg [Břeclav] werden ohne Zugführer geführt
25.08. Hohenau, Umbau Stw 1
08.09. Hohenau, Inbetriebnahme der Vershubfunktanlage
- 1979.....09.01. - 17.01 Hohenau, Abriss des südlichen Reichsbahn Befehlstellwerkes 1, das gegen Ende des 2. Weltkrieges erbaut und infolge des Kriegsendes nicht mehr fertig gestellt wurde
11.09. Hohenau, Brand eines Waggons mit 7 Sportpferden bei der Fütterungsrampe auf Gleis 29. Ein polnischer Begleiter stirbt.
- 1980.....09.01. Hohenau, Inbetriebnahme des umgebauten Stellwerks 1
23.12. Hohenau, Vorstand Josef Seimann geht in Pension, neuer Vorstand wird Lambert Trimmel aus Retz

1981 - 1990

- 1981.....01.03. Hohenau, Aufsichtsbeamter Janka geht in Pension, neuer AB wird Karl Kaider von Laa/Thaya
04.05. Hohenau, Inbetriebnahme des 1. Computersystems GIS (GüterzugInformationssystem) → Vollbetrieb ab 01.03.1982
24.07. Hohenau, Errichtung eines Zaunes zwischen Gleis 1 und 3
- 1983.....21.12. Hohenau, Übersiedelung des Vorstands und des Aufsichtsbeamten in den 1. Stock des Aufnahmegebäudes
- 1984.....02.04. - 5.5. Hohenau, elektrische Einbindung der Weichen 1-6 und 8-13
27.04. 4:20 Uhr - Zusammenstoß zweier Züge beim Einfahrtsignal A zwischen Bf Drösing und Bf Hohenau Gleis 1, Umleitung aller Güterzüge und des D203 über Dobermannsdorf – Mistelbach nach Wien
04.05. Hohenau, Auflassen des Weichenpostens „1“ ab 16:00 Uhr
- 1985.....31.01. Hohenau, gemäß Dienstvorschrift V15 wird der Verschub mit Verschubfunk abgewickelt
02.08. Hohenau, Vorstand Lambert Trimmel geht in Pension, Karl Kaider wird neuer Vorstand
- 1986.....01.06. Elektrischer Betrieb bis Lundenburg [Břeclav]. Zur gleichen Zeit verkehren alle Güterzüge ohne Zugführer auf der Strecke Hohenau – Břeclav – Hohenau
- 1987.....24.03. Hohenau, Brand der Vorheizanlage, 22 Feuerwehrmänner sind im Einsatz
- 1988.....Einstellung des Personenverkehrs Hohenau – Mistelbach
28.12. Hohenau, Abriss des Heizhauses
- 1989.....15.12. Hohenau, Johann Fuxberger wird nach Karl Kaider neuer Vorstand
- 1990.....11.04. Hohenau, der Verschubbedienstete Ernst Krottendorfer wird von 3 Wagen und 5 Achsen überrollt und schwer verletzt, er verliert einen Arm und einen Fuß
11.05. Gespräche über eine Haltestelle „Hohenau Markt“ im km 65,670 – 65,900
01.11. Es unterbleibt der Grenzaufenthalt auf der „Pohansko“ bei allen Zügen zwischen Bernhardsthal und Břeclav
02.06. die österreichischen und tschechoslowakischen Zöllner fahren die Strecke Wien Südbahnhof – Hohenau - Břeclav [Lundenburg] – Brno [Brünn]

1991 - 1998

- 1991.....07.11., 19.11, 02.12 und 20.12. Hohenau, 4 Vershubentgleisungen ereignen sich im Bereich der Weichen 54, 55, 56, 65 und 70.
Als Ursache wird die bestehende Gleislage mit der neuen Triebfahrzeugreihe 1063 angesehen
- 1991/92....verkehren im Zuge des NAT 91 die Güterzüge in der Strecke Břeclav – Hohenau mit ČSD Triebfahrzeugen, welche mit 2 Mann besetzt sind
- 1992.....18.05. kein Vorstand im Bf Dobermannsdorf
01.06. Hohenau, der Fernschreiberposten wird aufgelassen. Ein Mann verbleibt als Sozialposten. Die Dienstposten Bezettler, Zollanweiser, Vergleicher und Weichenreiniger werden aufgelassen
05.12. die Vorheizlok 011.09 wird abgezogen
- 1993.....11.03. Hohenau, Vorstand Johann Keintzel wird von Johann Heihs abgelöst
29.06. Hohenau, die neue Personenkassa wird eröffnet
- 1995.....10.09. Hohenau, Eröffnung der Park & Ride-Anlage mit 150 Auto- und 290 Fahrradabstellplätzen
09.08. Bf Bernhardsthal Fbf wird dem Bf Hohenau unterstellt
- 1996.....01.06. Hohenau, Vorstand Ernst Müllner löst Johann Heihs ab
00.09 In den Haltestellen Rabensburg und Bernhardsthal werden Lautsprecher installiert
01.09. Hohenau, das EDV Güterverkehrsinformationssystem „GIS“ wird durch das neue ARTIS (Austrian Rail Transport Information System) ersetzt
- 1997.....01.03. die Bahnhöfe Drösing und Dürnkrot werden dem Bf. Hohenau unterstellt
21.07. - 04.08. Hochwasser in der March führt zu einer Streckenunterbrechung zwischen Dürnkrot und Angern. Güter und Schnellzüge werden über Mistelbach umgeleitet, für den Personenverkehr wird ein Schienenersatzverkehr eingerichtet
06.11. Hohenau, in allen Gebäuden wird eine Gasheizung installiert
08.11. Hohenau, Vershubzusammenstoß auf Höhe Weiche 29 Gleis 27 zwischen einem aus dem Heizhaus kommenden Tzf und einer Diesellok der Reihe 2048.
Dabei treten 600 Liter Diesel aus, 40 x 25 x 4,5 m Erdreich müssen entsorgt werden
07.12. Hohenau, bei einem Unfall verunglücken
der Vershubmeister Richard Strasser und seine Gattin Maria tödlich
17.12. Bernhardsthal Fbf, Inbetriebnahme des elektronischen Stellwerks
- 1998.....18.02. Dürnkrot, Inbetriebnahme des elektronischen Stellwerks
12.03. Hohenau, Johann Kraus löst Ernst Müllner als Vorstand ab

1999 & 2000

- 1999.....Bernhardsthal, die behelfsmäßig errichtete Kapellenbrücke aus dem Jahre 1945 wird durch eine Betonbrücke ersetzt. → 06.07.1999
24.05. Hohenau, Unfall mit Personenschaden am Bahnübergang im km 65,994 mit EC 71
30.06. Bernhardsthal Fbf, Zusammenstoß Zug IC 2309 mit einer E-Lok „Taurus“ 47421 aufgrund mangelhafter Signalbeobachtung und unterlassener Information der Verschubmannschaft über das Rückstellen des Verschubsignales V6
- 1999.....06.07. zwischen Bernhardsthal Fbf und Bf Břeclav im km 76.000 entgleisen die letzten 5 Wagen des Zuges 49422. Die letzten beiden Wagen stürzten über die Böschung westlich der Bahn. Die Strecke war bis am 07.07 1:43 Uhr unterbrochen
- 1999.....24.08. Erste Probefahrten der neuen Taurus 1016 zwischen Angern und Drösing
20.09. Hohenau, Beginn der Bauarbeiten für den neuen Bahnsteig 1 neben Gleis 6
17.12. Hohenau, Inbetriebnahme der neuen Bahnsteige 2 und 3
- 2000.....00.01. Hohenau, die Geleise 8N und 8b müssen der P&R Anlage weichen
01.01. die ÖBB Zollabfertigung wird nach Wien, Zentralverschiebebahn-
Kledering, verlegt
30.01. Hohenau, Unfall mit Personenschaden am Bahnsteig 2 im km 64,924 mit EC 173 aufgrund von eigenem Verschulden – er telefonierte mit seinem Handy und überhörte die Pfeifsignale wie auch die Zurufe des Fahrdienstleiters
21.08. Bf. Dobermannsdorf unbesetzt
25.09. der Güterverkehr stellt die Bedienung der Strecken Dobermannsdorf – Poysdorf und Drösing – Zistersdorf ein
28.09 Hohenau, Gleis 12b wird mit Weiche 46 abgetragen, neues Freiladegleis ist Gleis 102 in der Traktion
06.10. Hohenau, Abriss des „OTTO“ Hauses
Im Dezember wird an den Personenunterführungen in Hohenau und Bernhardtsthal gearbeitet.

2001 - 2010

- 2001.....21.03. Hohenau, Inbetriebnahme der Unterführung
01.04. der Dienstposten des Transiteurs wird aufgelassen
24.04. Hohenau, Inbetriebnahme des Bahnsteiges 1
23.08. Hohenau, Inbetriebnahme des neuen elektronischen Stellwerks,
Kosten 7,9 Mio. Schilling (€ 574.000.-), dadurch werden die letzten 2 Stellwerke
der Nordbahn aufgelassen
10.10. Hohenau, Eröffnungsfest des neuen Stellwerks
27.10. Drösing, Entgleisung des Triebfahrzeuges 1042.027 durch unerlaubtes
Überfahren des haltzeigenden Hauptsignals H2 im km 57.890
- 2002.....18.11. Hohenau, Abriss des Gütermagazins
- 2003.....01.01. Hohenau, Sperre der Personenkassa
- 2006.....01.06. Fernsteuerung Bernhardsthal durch Fahrdienstleiter Hohenau,
Bernhardsthal Frachtenbahnhof unbesetzt

2011 - 2020

- 2012.....April, Hohenau, Errichtung des Wartehäuschens zw. Gleis 1 und 2
April, Bernhardsthal, Beginn der Arbeiten an einer B&R-Anlage
03.07. Bernhardsthal, Eröffnung der Bike & Ride-Anlage mit 40 Fahrrad- und
5 Moped-Stellplätzen.
06.08. Umstellung auf Rechtsverkehr
- 2013.....09.08 bis Ende Oktober, Hohenau, wird die 1976 errichtete Fütterungsrampe bei
den Gleisen 31 und 33 abgetragen
Oktober und November, Hohenau, die Gleise 31 und 33 werden mit 2 bzw.
3 Heizständen versehen
27. und 28.11. Hohenau, Abriss des alten (1.) Bahnhofs neben Gleis 6
14.12. Hohenau, die neuen Heizstände werden in Betrieb genommen
- 2014.....Anfang Oktober 2014 wird bei der Nordbahn das Zugsicherungssystem „ETCS“
(European Train Control System) in Betrieb genommen

Quellen:

Bahnhofchronik Hohenau
Bahnhofchronik Bernhardsthal
Bahnhofchronik Drösing
Heimatbuch Bernhardsthal
Pfarrchronik Bernhardsthal
Die Chronik der ÖBB
Die Kaiser Ferdinands Nordbahn, von Alfred Horn
Die Reichsbahndirektion Wien, von Alfred Horn
Kaiser Ferdinands Nordbahn, von Elmar Oberegger, 2006
Die ersten 50 Jahre der Kaiser Ferdinands Nordbahn, k.k.priv KFNB, 1886
Bahn im Bild Nr. 51, Verlag Pospischil
Die Geschichte der Eisenbahn, von Bernhard Trautwein, Jänner 2000
Wikipedia

Die Abbildungen „Bahnhof Hohenau – Gleisplan“ (Seite 26), Bahnstrecken im nordöstlichen Niederösterreich (Seiten 28 und 29) stammen von [Gleisplan Online](#).

Abkürzungen und Bezeichnungen

Ortschaften

Ba / Bpa	Břeclav Nádraží (Personenbahnhof)
	Břeclav Před Nádraží (Güterbahnhof im Gleisvorfeld)
Bel.....	Bernhardsthal
Drg.....	Drösing
Due	Dürnkrut
Gae.....	Gänserndorf
Mis	Mistelbach
Nh	Hohenau
Zis	Zistersdorf

ÖBB-Einrichtungen

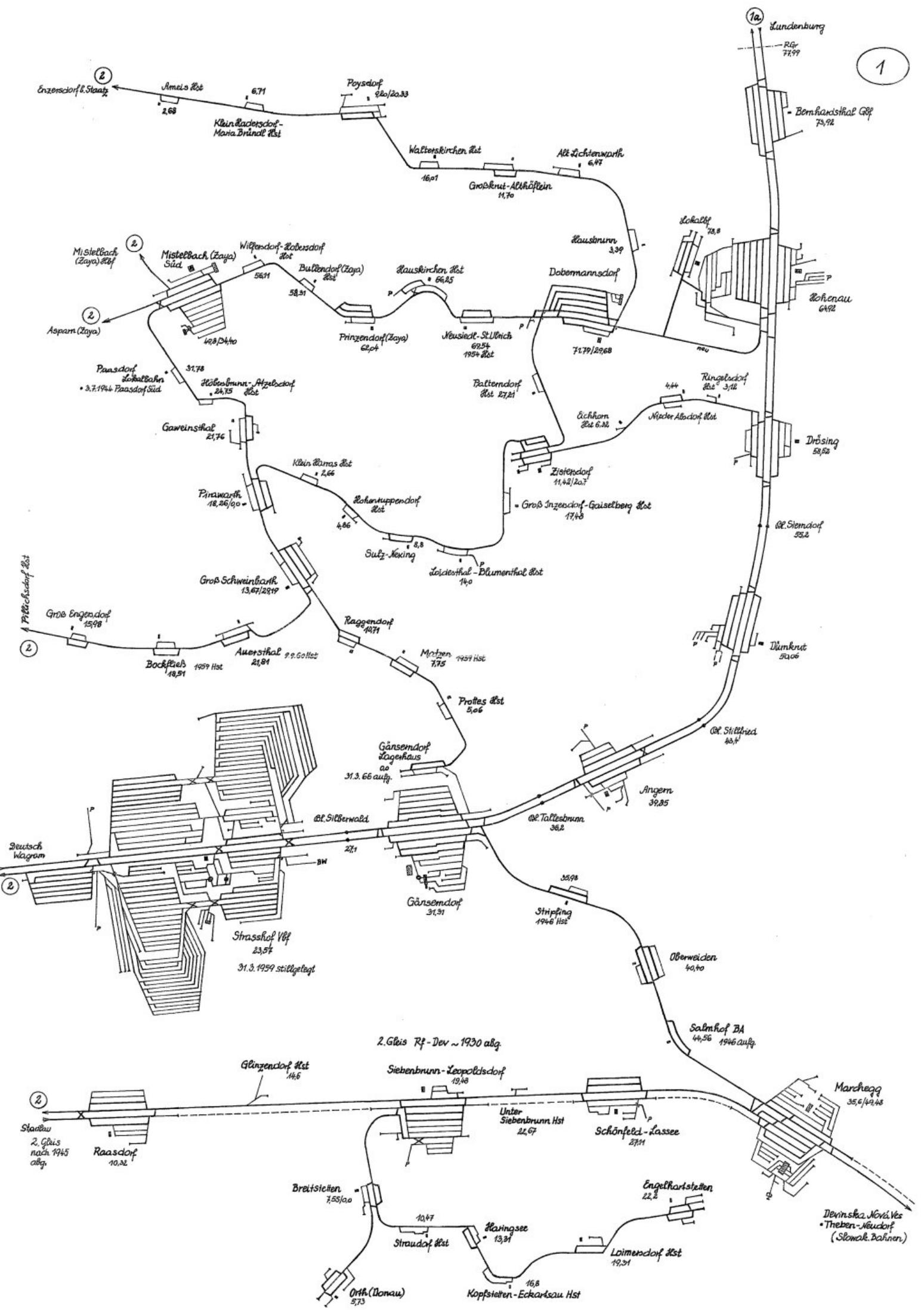
AG	Aufnahmegebäude
Bf, Bhf.....	Bahnhof
EK.....	Eisenbahnkreuzung (Bahnübergang)
ES	Einfahrtsignal
EStw.....	Elektronisches Stellwerk (z.B. Siemens SMC 86)
Fbf.....	Frachtenbahnhof
Gbf	Güterbahnhof
Hp	Haltepunkt
Hst	Haltestelle
Stw.....	Stellwerk

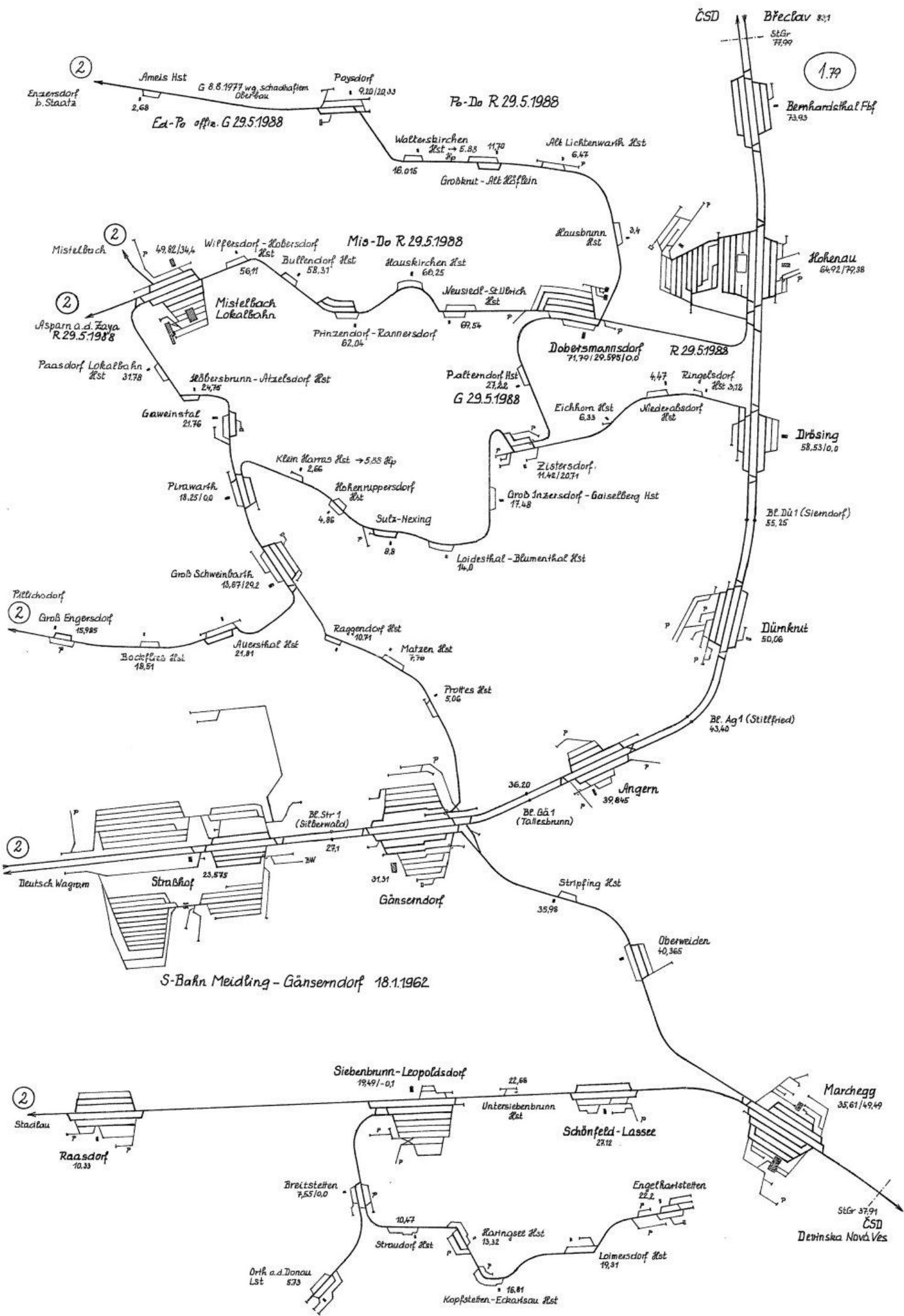
ÖBB-Bedienstete

AB	Aufsichtsbeamter (ehem. Vorstandstellvertreter), heute Betriebsmanager
BG.....	Bahngehilfe
BHD.....	Bahnhilfsdienst
Fdl.....	Fahrdienstleiter
KWD.....	Kraftwagendienst (Bahnbus)
Lstw	Ladestellenwärter
Stww	Stellwerkswärter
VA	Verschubaufseher
WW	Weichenwärter

ÖBB-Fachausdrücke

E Betrieb.....	Elektrischer Betrieb
EBO	einheitliche Bedienoberfläche (SMC 86 von Siemens und Electra von Alcatel)
ES	Einfahrtsignal
FW	Fahrweg
GB.....	Geschäftsbereich
Rotte	Gruppe von Schienenarbeitern
Tfz.....	Triebfahrzeug





Enzersdorf b. Staats
 Amels Hst
 G 8.8.1977 wg. schadhafte Oberbau
 Ed-Po offn. G 29.5.1988
 Poysdorf 9.20/20.33

Po-Do R 29.5.1988

1.79

Mistelbach
 Wippersdorf-Kobersdorf Hst
 Bullendorf Hst
 Klauskirchen Hst
 Neusiedl-St. Ulrich Hst
 Klausbrunn Hst
 Mistelbach Lokalbahn
 Asparn a. d. Zaya R 29.5.1988
 Paasdorf Lokalbahn Hst 31.78
 Kellersbrunn-Atzelsdorf Hst 24.75
 Gaweinstal 21.76

Mis-Do R 29.5.1988

Dobersmannsdorf R 29.5.1988
 71.79/29.59/10.0

Paltenndorf Hst 27.66
 G 29.5.1988

Pöflichdorf
 Groß Engersdorf 15.985
 Bockflus Hst 18.51
 Auersthal Hst 21.81
 Raggendorf Hst 10.71
 Matzen Hst 7.70
 Protes Hst 5.06

Grob Inzersdorf-Gaiselberg Hst 17.48

Drörsing 58.53/10.0

BE Dü 1 (Siedndorf) 55.25

Dürnkrut 50.06

BE Ag 1 (Stilfried) 43.40

Deutsch Wagrum
 Straßhof 23.575
 Gänserndorf 31.31
 BE Str 1 (Silberwald) 27.1

Jingern 39.845
 BE G 1 (Tallesbrunn)

S-Bahn Meidling-Gänserndorf 18.1.1962

Staclau
 Raasdorf 10.33
 Siebenbrunn-Leopoldsdorf 1949/01
 Untere Siebenbrunn Hst 22.66

Schönfeld-Lasse 23.12

Marchegg 35.61/49.49

Breitsteifen 7.55/10.0

Engelhartsteifen 22.2

StGr 37.91
 ČSD
 Devínska Nová Ves

Orth a. d. Donau Lst 573
 Streudorf Hst 10.47
 Kopingsee Hst 13.32
 Kopfsteifen-Eckartsau Hst 16.81

Loimeisdorf Hst 19.31

Die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn

von Alfred Horn

Steht man beim Bahnhof Praterstern und blickt ausnahmsweise einmal nicht zum Riesenrad, sondern schaut in die entgegengesetzte Richtung, so fällt an der nordwestlichen Seite des Pratersterns, links neben den Gleisen der Schnellbahn, ein Block neuer Gebäude auf. Diese Gebäude entstanden erst in den letzten Jahren und beherbergen neben Wohnungen verschiedene Dienst- und Sozialeinrichtungen der ÖBB.

Vorher standen an dieser Stelle noch die Überreste des einstigen Nordbahnhofes, der, durch Kriegseinwirkung schwer in Mitleidenschaft gezogen, dem Bau der Schnellbahn zum Opfer gefallen ist.

Dieser im maurischen Stil gehaltene, klassisch schöne Bau zählte zu den hervorstechendsten Bahnhofsbauwerken Europas und ist bestimmt noch vielen in bester Erinnerung. Er war übrigens der dritte Bahnhofsbau an dieser Stelle, welcher von der Kaiser-Ferdinand-Nordbahn errichtet wurde.

Diese KFNB (oder Kein-Fleisch-Nur-Brot – wie sie der Volksmund bald nannte), war die erste Lokomotiveisenbahn in Österreich. Unter den in weiterer Folge auf dem Staatsgebiet der österreichisch-ungarischen Monarchie entstandenen zahlreichen Privatbahnen zählte sie wohl zu den großen Bahnen, hinsichtlich der Ausdehnung des Streckennetzes, der Zahl der Fahrzeuge, des Personals und anderem gab es jedoch größere Verwaltungen. In ihrem wirtschaftlichen und politischen Einfluss auf das Geschehen in der Monarchie übertraf sie jedoch alle anderen Bahnen bei weitem.

Pioniere der Eisenbahn

Am Beginn des 19. Jahrhunderts befanden sich die Verkehrswege der Monarchie noch in sehr primitivem Zustand. Die von der Residenzstadt Wien ausgehenden wichtigen Hauptstraßen nach Triest, Salzburg, Prag, Brünn, Krakau, Agram, Budapest und so weiter machten hier keine Ausnahme.

Der Transport von Handelswaren und Kaufmannsgütern wurde durch die sogenannten *Commerzial-Güterbeförderer* – das waren in den Großstädten ansässige Vorläufer der Spediteure – besorgt. Die Transportzeiten variierten je nach dem jahreszeitlich bedingten Zustand der Straßen, waren aber durchwegs sehr lange. Der Personenverkehr war zu dieser Zeit noch wenig ausgeprägt und wurde vom Staat durch sehr strenge Pass- und Zollvorschriften bewusst in der Entwicklung behindert.

Die Fahrt mit der Postkutsche von Wien nach Brünn dauerte zwei bis drei Tage. Erst die 1825 eingerichtete Eilpost, die *Briefeilwagen*, legten die 20 Meilen lange Strecke in 16 Stunden zurück. Noch ungünstiger waren die Verbindungen in andere Landesteile.

Diese schlechten Verkehrsverhältnisse wirkten sich natürlich sehr nachteilig auf den Handel aus und verhinderten jegliche industrielle Entwicklung.

Der damaligen Staatsverwaltung kam dies jedoch keineswegs ungelegen, ja sie hatte an der Beibehaltung dieser Zustände sogar ein vitales Interesse. Durch den politischen und ökonomischen Abschluss nach außen sollte dem Eindringen des aus dem Westen kommenden „fortschrittlichen Geistes“ und den „revolutionären Tendenzen“ entgegengewirkt werden.

Die einzige Möglichkeit, zu jener Zeit Massengüter zu transportieren, bestand auf dem Wasser. Insbesondere natürlich auf der Donau. Transportgüter waren vorzüglich Holz, Salz und Getreide. Der Transport auf dem Wasserweg war natürlich schwierig. Man war stark vom Wetter abhängig, die Transportzeiten waren ebenfalls sehr lang, und das Transportgut musste oftmals umgeschlagen werden, um zum Bestimmungsort zu kommen. Einflussreiche Wirtschaftstreiber waren daher bestrebt, andere geeignete Transportmittel zu finden. In England gab es schon zu Beginn des 19. Jahrhunderts vorwiegend in Bergwerken Schienenbahnen, deren Betrieb mit animalischer oder Dampfkraft erfolgte.

Österreich kann den Ruhm für sich beanspruchen, mit der Linz-Budweiser Pferdebahn, deren Bau 1825 begann, die erste Schienenbahn nennenswerter Größe auf dem europäischen Festland besessen zu haben. Sie sollte vorzüglich Salz aus den Salinen des Salzkammergutes nach Böhmen transportieren. Ihr Bau erfüllte durchaus die Erwartungen der Gründer.

Zu dieser Zeit waren bereits die ungeheuren Kohlenbecken von Mährisch-Ostrau, Peterswald, Dombrau und Karwin, geologisch erforscht und auch die galizischen Salzvorkommen in Bochnia, Dwory und Wieliczka¹⁰, deren Ergiebigkeit weit über jenen des Salzkammergutes lagen, wurden schon lange Zeit abgebaut. Eine Verfrachtung des Salzes und der Kohle in größeren Mengen über weite Strecken war jedoch mangels geeigneter Transportmittel unmöglich.

Salz zählte schon seit der Frühzeit der Menschheit zu den begehrtesten Handelsobjekten, und von den Kohlenvorkommen erhoffte man eine Belebung der Textilindustrie in Schlesien. Aber auch Wien war an billigen Kohlentransporten interessiert, kam doch zu jener Zeit der größte Teil der Schwarzkohle mit Donauschiffen aus dem Banat.

Inspiriert von den Erfolgen der Schienenbahn in England legte 1829 der Professor am Wiener k. k. polytechnischen Institut, *Franz Xaver Riepl*, ein Verkehrskonzept vor, welches den Bau einer Eisenbahn von Galizien quer durch das ganze Land über Wien bis zum bedeutendsten Adriaafen Triest – mit verschiedenen Zweigbahnen – vorsah.

Riepls Projekt war weitblickend und großzügig, seiner Verwirklichung stellten sich jedoch bereits die erwähnten politischen Bedenken des Staates entgegen. Er fand jedoch größtes Interesse bei Baron *Anselm Salomon Rothschild*, dem Besitzer des gleichnamigen Wiener Bankhauses; und Rothschild war es, der – die vorzügliche Kapitalanlage einer solchen Eisenbahn erkennend - mit ungeheurer Energie und trotz zahlreicher Rückschläge, negativer staatlicher Entschiede und sonstiger Hindernisse, 1836 die Konzession zum Bau einer Lokomotiveisenbahn von Wien nach Bochnia¹¹ in Galizien, mit verschiedenen Seitenlinien, erhielt. Rothschild hatte seine Leute durch zahlreiche Studienreisen nach England bestens vorbereiten lassen, so dass die endgültige Festlegung der Trasse keine Schwierigkeiten bereitete. Man war bestrebt, die neue Bahn getreu dem Grundsatz *recta sequi* (Folge der Geraden) zu bauen, und schuf, allerdings durch günstiges Gelände unterstützt, eine Bahnlinie, die in dieser Form von fast keiner der später gebauten Bahnen mehr erreicht wurde.

¹⁰ Tschechien: Mährisch-Ostrau / Ostrava, Peterswald / Petřvald, Dombrau / Doubrava, Karwin / Karviná;
Polen: Bochnia / Salzberg, Dwory, Wieliczka / Groß Salze.

¹¹ Polen: Bochnia / Salzberg.

Kohle – Grundlage der Industrialisierung

Die Bahn, mit deren Bau am 6. April 1837 begonnen wurde, nimmt ihren Ausgang von der Praterstraße, einem von zahlreichen Armen der damals noch unregulierten Donau umgebenen Augebiet, übersetzt auf zwei Holzbrücken das Kaiserwasser und den Hauptarm der Donau (heute Alte Donau), erreicht Floridsdorf und verläuft durch die Ebene des Marchfeldes, dem gleichnamigen Fluss aufwärts folgend, über Gänserndorf – Drösing – Hohenau nach Lundenburg. Knapp vor Lundenburg übersetzt die Bahn die Thaya und überschreitet die Grenze nach Mähren. In Lundenburg zweigt die Nordbahn in einen Flügel nach Brünn ab, während die Hauptstrecke weiter über Prerau – Mährisch Ostrau – Oderberg nach Krakau¹², der damaligen Hauptstadt Galiziens, verläuft.

Beim Bahnbau ergaben sich auf österreichischem Boden, mit Ausnahme der Brücken über die Donau, nur geringe technische Schwierigkeiten. Der Bau brachte eine gewaltige Belebung des Wirtschaftslebens mit sich. Waren doch bis zu 40.000 Arbeiter beschäftigt, die unter zu meist entsetzlich schlechten sozialen Verhältnissen und mit dürftigen technischen Hilfsmitteln in der Rekordzeit von nur zwei Jahren die Bahn von Wien bis Brünn bauten. Es wird berichtet, dass der Ansturm von Arbeitswilligen derart groß war, dass sich die Leute schon am Sonntagmorgen bei den Anwerbbestellen anstellten, um bei der am Montagmorgen beginnenden Ausgabe der wöchentlichen Arbeitsmarken berücksichtigt zu werden. Mit Tragkörben, Schubkarren und Kapsfuhrwerken¹³ wurden gewaltige Erdmassen bewegt, wie etwa beim Gänserndorfer Einschnitt oder bei den hohen Dämmen von Bernhardsthal.

Unter großer Anteilnahme der Bevölkerung fuhr am 19. November 1837 der erste Personenzug von Floridsdorf nach Deutsch-Wagram. Der von der 1 A-Lokomotive *Austria* gezogene Zug war der erste von einer Dampflokomotive geführte Eisenbahnzug in Österreich.

Am 6. Jänner 1847 wurden auch der Wiener Nordbahnhof und die Strecke über die gerade errichteten Donaubrücken bis Floridsdorf fertig gestellt. Der erste Wiener Bahnhof war infolge des rasch fortschreitenden Bahnbaues bald zu klein und wurde durch einen größeren ersetzt. 1840 wurde die Flügelbahn von Floridsdorf nach Stockerau eröffnet, 1848 jene von Gänserndorf nach Marchegg, die dem Anschluss der Nordbahn an das bereits vorhandene Netz der ungarischen Eisenbahnen diente.

Auf der Hauptstrecke in Richtung Krakau kam der Bau 1841 bei Leipnik infolge finanzieller Schwierigkeiten ins Stocken und konnte erst nach einem weiteren Kredit des Bankhauses Rothschild fortgesetzt werden. Ab 1847 konnte man von Wien aus bis Oderberg fahren, und damit war der Anschluss an das Mährisch-Ostrauer Kohlenrevier, aber auch an die preußischen Eisenbahnen hergestellt.

Die Ertragslage der Bahn, die bis zu jenem Zeitpunkt eher dürftig war, begann sich rasch zu bessern. Der Bau von zahlreichen Werkanschlussstrecken zu den einzelnen Gruben und der Erwerb von 303 eigenen Kohlenzechen sicherte der Nordbahn nicht nur ausreichende Fracht und Unabhängigkeit bei der Beschaffung von Lokomotivkohle, sondern brachte ihr eine monopolartige, dominierende Stellung auf dem Steinkohlesektor. Deshalb war die Nordbahn stets eine gut fundierte Bahn, die ihren Aktionären auch die höchsten Gewinne aller österreichischen Privatbahnen einbrachte. Allerdings war das auch der Grund, dass die KFNB bei der Bevölkerung, aber auch im Reichsrat und in höchsten Kreisen des Staates, einen schlechten Ruf genoss. Wohl dürfte da die Mitsprache der Nordbahn bei der Festsetzung der damals außerordentlich

¹² Tschechien: Prerau / Přerov, (Mährisch) Ostrau / Ostrava, Oderberg / Bohumín an der tschechisch - polnischen Grenze / Polen: Krakau / Kraków.

¹³ Der Kaps ist eine französische Fahrgelegenheit und durch Patentdiebstahl in Österreich heimisch geworden. Er ist eine Weiterentwicklung des Anzngoarbm (Anzn, Anzüg, Ansen = Doppeldeichsel & Goarbm, Goam = Karren). Der Kapswagen hatte ein Ladevolumen von 1 m³ und war äußerst wendig. Die Hinterwand konnte entnommen und die Ladefläche durch Herausziehen eines Stabes gekippt werden, ohne das Pferd ausspannen zu müssen. Im Archiv der TU-Wien besteht ein Patent den Kapswagen betreffend (JOURNET et JAEK, 1846). Der Kaps kam auch beim Ringstraßenbau zum Einsatz. *Quelle:* Hiltraud Ast, [Waldbauernmuseum Gutenstein](#)

bedeutsamen Kohlenpreise maßgeblich gewesen sein, doch haben bestimmt auch nationale und politische Ressentiments gegenüber den Besitzern der Bahn eine große Rolle gespielt.

Damals zahlte die Nordbahn die relativ besten Löhne aller österreichischen Bahnen für die Bediensteten. Es gab Ansätze von Sozialeinrichtungen (Waisenfonds¹⁴, Erholungsheime und anderes). Die KFNB zählte auch bezüglich der technischen Einrichtungen zu den fortschrittlichsten Verwaltungen. So führte sie als erste die elektrische Energie für Beleuchtung und Sicherungsanlagen ein.

Tatsache ist auch, dass die Nordbahn in den von ihr berührten Gebieten einen gewaltigen wirtschaftlichen Aufschwung und Arbeit für Zehn-tausende brachte. Die Textilbetriebe in Österreich-Schlesien konnten expandieren, in der Hanakei¹⁵ und im Marchtal schossen zahlreiche Zuckerfabriken aus dem Boden. Im Ostrauer Kohlenrevier entstand mit Witkowitz ein Schwerindustriezentrum von gigantischer Größe, und nicht zuletzt wurden viele Brauereien errichtet, denen die weltberühmte Hana-Gerste nun durch die Bahn billig ins Haus gebracht wurde.

Durch den Bau der Nordbahnstrecken wurde die Entwicklung der Städte entscheidend beeinflusst. Damals entstanden große Fabrikszentren, wie Floridsdorf, Brünn, Olmütz, Mährisch-Ostrau, Troppau¹⁶.

Zwei große Affären der Nordbahn

In der an Skandalen wahrlich nicht armen Geschichte österreichischer Privatbahnen bildete die Nordbahn eine rühmliche Ausnahme. Sie war stets eine straff geführte, gut organisierte Bahnverwaltung mit seriösen Besitzern. Wohl war sie im Sinne ihrer Eigentümer auf absolutes Gewinnstreben ausgerichtet, überschritt aber dabei nie die Grenzen der Gesetze noch die allgemeinen Gepflogenheiten des Geschäftslebens.

In zwei Affären war die Nordbahn jedoch verwickelt, deren Ursachen und Auswirkungen bis in die höchsten Regierungskreise reichten: *in den Privilegiumsstreit mit der StEG¹⁷ und die Verlängerung der Konzession.*

Beim Privilegiumsstreit mit der StEG ging es im wesentlichen darum, dass der Staat dieser trotz ihres Namens gleichfalls privaten Bahn erlaubte, eine Parallelstrecke von Wien nach Brünn zu bauen, wodurch sich die Nordbahn in ihren ausschließlich zugestandenen Privilegien für den Betrieb einer Bahn Wien – Brünn geschmälert sah. Die Privilegien verboten ausnahmslos den Bau von fremden Konkurrenzstrecken in den Einzugsgebieten der KFNB. Politische Erwägungen, hervorgerufen durch die unglückliche österreichische Außenpolitik (Krimkrieg), führten zu dieser für die KFNB nachteiligen Entscheidung. Dieser Privilegiumsstreit zog sich viele Jahre hin, befasste die höchsten Stellen des Staates und die Gerichte. Er endete mit einer Niederlage für die Nordbahn: Die StEG durfte ihre Strecke Stadlau – Mistelbach – Laa an der Thaya – Brünn bauen.

Die zweite staatsbewegende Affäre war der Konzessionsstreit. Die ursprüngliche Konzession für den Betrieb der Nordbahn aus dem Jahre 1836 lautete auf 50 Jahre und lief somit 1886 ab. Schon 1883 begannen deshalb Verhandlungen mit dem Ziel einer Verlängerung der Konzession.

Die Öffentlichkeit war mit der Nordbahn seit vielen Jahren unzufrieden. Sie war durch die von ihr beeinflussten Kohlenpreise ständig im Blickfeld der Öffentlichkeit, man neidete den Aktionären die hohen Dividenden (durchschnittlich 12 Prozent) und glaubte, bei einer

¹⁴ z.B. das Kaiser-Franz-Josef-Jubiläums-Kinderasyl in Feldsberg / Valtice auf der Petra Bezruče [Fürstenallee], zwischen der Eisenbahnstation „Valtice město“ und dem Belvédér, das im Dezember 1901 eingeweiht wurde und 200 Kinder beherbergte.

¹⁵ Hanna (Hanakei, tschechisch Haná) ist eine ungefähr 1550 km² große, sehr fruchtbare, von den Flüssen Hanna und March durchzogene Ebene in Mähren. Sie liegt zwischen den Städten Olmütz / Olomouc, Kremsier / Kroměříž, Proßnitz / Prostějov und Wischau / Vyškov. Ihre Bewohner werden Hannaken genannt. *Quelle: Wikipedia.*

¹⁶ Troppau / Opava.

¹⁷ Die privilegierte Österreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft (StEG), ungarisch: Cs. k. szab. Osztrák-Magyar Államvasúttársaság war eine private Eisenbahngesellschaft im ehemaligen Österreich-Ungarn. [Wikipedia](#)

Verstaatlichung der Nordbahn könne man aus dem Gewinn den Abgang der staatlichen Bahnen decken und die Kohlenpreise allgemein senken.

Ein erstes Übereinkommen zwischen Staat und Nordbahn vom 10. April 1884 fand im Reichsrat so starken Widerspruch, dass die Regierung die Vorlage zurückzog. Zu den schärfsten Gegnern der Nordbahn zählten damals die Reichsratsabgeordneten Dr. Lueger und Georg Schönerer. Eine neue, am 20. Jänner 1885 eingebrachte Regierungsvorlage wurde schließlich nach heftigen Debatten mit nur elf Stimmen Mehrheit im Reichsrat angenommen.

Die neue Konzession vom 1. Jänner 1886 war für die Nordbahn wesentlich ungünstiger, und lange Zeit war es nicht sicher, ob die Aktionäre der KFNB unter diesen Bedingungen bereit waren, die Bahn noch weiter zu verwalten. So wurde in der neuen Konzession dem Staat eine weitgehende Einflussnahme auf die Tarifbildung und Betriebsführung zugestanden. Außerdem musste sich die KFNB verpflichten, zehn ihr vom Staat taxativ vorgeschlagene Lokalbahnen innerhalb kurzer Zeit zu bauen. Nach der neuen Konzession hatte der Staat das Recht, die KFNB ab 1. Jänner 1904 einzulösen.

Große Ausbaufähigkeit

Die Nordbahn hatte allerdings nicht nur beachtliche Gewinne abgeworfen, sondern auch sehr wesentliche Investitionen zum Ausbau ihrer Strecken aufgewendet.

Einer der wesentlichen Umbauten betraf die Wiener Donaubrücke im Zuge der großen Donauregulierung. Die damals bei Wien sehr verwilderte und in zahlreiche Arme verästelte Donau führte häufig zu weitflächigen Überschwemmungen. Ihre Regulierung, die 1870 begann, sah die Schaffung eines neuen, zentralen Flussbettes vor. Die Nordbahn war in diesem Zusammenhang gezwungen, eine neue Donaubrücke zu bauen. Es war die bekannte vierfeldrige Bogenbrücke, die erst 1945 durch Kriegseinwirkung zerstört wurde und an deren Stelle sich heute die Schnellbahnbrücke befindet.

Im Zusammenhang mit der Donauregulierung und dem Brückenbau wurde auch die Strecke im Bereich Nordbahnhof – Donaubrücke – Floridsdorf wesentlich verlegt. Ursprünglich verlief die Bahntrasse, vom Nordbahnhof ausgehend, in fast gerader nordwestlicher Richtung nach Floridsdorf.

Durch den gigantisch ansteigenden Kohlenverbrauch bedingt, mussten auch die Güter- und Ladegleisanlagen im Wiener Nordbahnhof ständig ausgeweitet werden. Damals entstanden die großen Kohlenhöfe mit ihren Kohlenrutschen an den 10 Dämmen des Frachtenbahnhofes bei der Lassallestraße. Für die Dammschüttung wurde Aushubmaterial aus dem neuen Donaubett verwendet. Der Kohlenverbrauch stieg von Jahr zu Jahr und erreichte knapp vor Ausbruch des Ersten Weltkrieges heute unvorstellbare Werte. So transportierte die Nordbahn allein im Jahr 1909 8,6 Millionen Tonnen Steinkohle¹⁸ (Gesamtkohlenverbrauch Österreichs im Jahr 1966: 7 Millionen Tonnen). 46,7 Prozent der Frachteinnahmen der Nordbahn erbrachte der Kohlenverkehr – daraus ist ersichtlich, dass die KFNB auch noch bedeutende andere Transportgüter beförderte. Es waren dies vor allem Zuckerrüben, Getreide und in den letzten Jahren ihres Eigenbetriebes in ständig steigendem Maße auch Erdöl aus den galizischen Ölfeldern.

Aber auch der Personenverkehr auf den Hauptlinien war beachtlich. Die günstigen Neigungs- und Richtungsverhältnisse ermöglichten der KFNB die Führung von Zügen mit hohen Reisegeschwindigkeiten. So konnte man schon vor der Jahrhundertwende in sechs Stunden von Wien nach Krakau fahren. Die damaligen Blitzzüge bestanden nur aus wenigen Wagen und hatten Fahrzeiten, die bis heute nicht wieder erreicht wurden. Sie zeichneten sich durch sprichwörtliche Pünktlichkeit aus, was teilweise durch hohe Prämien – andererseits aber auch durch strenge Strafen und härteste Anforderungen an das Personal – erreicht wurde.

¹⁸ R.F. Zelesnik im „Bernhardsthaler Heimatbuch“: „In den Jahren vor dem Ersten Weltkriege soll die Zahl der täglichen Kohlen- und Kokszüge rund 50 betragen haben.“

Die ununterbrochene Verkehrssteigerung führte trotz ständiger Ausbauarbeiten zu einer fast permanenten Betriebsbehinderung auf den Hauptstrecken. Es entstanden damals riesige Rangierbahnhöfe in Straßhof, Lundenburg, Prerau, Ostrau, Oderberg und Krakau – Bahnhöfe in einer Größenordnung, wie man sie heute in Österreich nicht mehr kennt. Die Bauzeit war auch für derzeitige Verhältnisse durchaus beachtlich. So wurde etwa die gesamte Güterbahnhofsanlage (nächst dem gleichnamigen Gutsbahnhof Straßhof in sechs Monaten errichtet!

Schwierigkeiten nach der Verstaatlichung

Als ab 1904 die konzessionsbedingte Möglichkeit einer Übernahme durch den Staat gegeben war, wurde verständlicherweise von der Nordbahn die Investitionstätigkeit stark eingeschränkt. Trotzdem kam die 1906 erfolgte Verstaatlichung etwas überraschend.

Die Befürchtungen und Bedenken des Staates, welche schon für die Konzessionsverlängerung von 1885 entscheidend waren, erwiesen sich nun als berechtigt. Der gut eingespielte, straff organisierte Apparat der Nordbahn fiel auseinander, und die kkStB¹⁹ hatte mit ihrer schwerfälligen Organisation die größten Schwierigkeiten, der Verkehrsexplosion auf den Nebenstrecken zu begegnen. Dazu kamen Forderungen der Öffentlichkeit, die vorher von der privaten Nordbahn aus Rentabilitätsgründen abgelehnt, von der Staatsbahn aus innerpolitischen Gründen jedoch nicht negiert werden konnten (zum Beispiel vermehrte Führung von Schlaf-, Speise- und Kurswagen, Einführung der III. Klasse in verschiedenen Expresszügen, zusätzliche Halte und anderes). Die kkStB hatte kein leichtes Erbe angetreten.

Die Betriebsverhältnisse verschlechterten sich nach Übernahme durch die Übernahme durch die kkStB beträchtlich. Expresszüge waren unpünktlich, und Personenzüge hatten oftmals stundenlange Verspätungen. Von der Staatsbahn wurden verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung eingeleitet, darunter der vorgesehene durchgehende Ausbau Wien – Mährisch-Ostrau, der allerdings durch den Ausbau des Ersten Weltkriegs nicht mehr verwirklicht werden konnte.

Die Öffentlichkeit führte Klage über den Betrieb und war nicht immer objektiv in ihrem Urteil, weder über die KFNB, der totale Vernachlässigung des Betriebes, noch über die kkStB, der Unfähigkeit vorgeworfen wurde. Die kkStB schenkte den Nordbahnstrecken größtes Augenmerk, und nach der Übernahme besserten sich die Verhältnisse nach einiger Zeit doch wesentlich.

Der Ausgang des Ersten Weltkrieges und die politische Umschichtung in Europa führten zu einem Niedergang der einstigen Nordbahnstrecken. Beigetragen hat dazu sicherlich auch die sich ständig verringernde Nachfrage nach Kohle. In Wien allerdings haben die Abschnitte der einstigen Nordbahnstrecken und der Nordbahnhof eine echte Renaissance durch die Schnellbahn gefunden.

„Die Kaiser-Ferdinand-Nordbahn“ aus „Der Eisenbahner“ Nr. 7/1971, verfasst von Alfred Horn.

¹⁹ die „kaiser-königlichen Staatsbahnen“, gegründet 1884, zerfielen 1918 nach Ende des 1. Weltkriegs in:
Österreich: Österreichische Staatsbahnen (ÖStB), ab 1923: Österreichische Bundesbahnen (BBÖ, der Name ÖBB war schon von der schweizerischen Oensingen-Balsthal-Bahn vergeben. Erst als 1947 die Schweizer Privatbahnen die gemeinsame Abkürzung SP verwendeten, konnte man das Kürzel auf ÖBB ändern.)
Polen: Polskie Koleje Państwowe (PKP)
Tschechoslowakei: Československé státní dráhy (ČSD)
Königreich Jugoslawien: Jugoslovenske državne železnice (JDŽ)
Italien: Ferrovie dello Stato (FS)
Rumänien: Căile Ferate Române (CFR).

Besten Dank an Manfred Kluger für die Weitergabe aktueller Ereignisse.

Fußnoten und Erklärungen ergänzt von Dieter Friedl.

Die letzte Änderung / Ergänzung erfolgte am 27. September 2020



OTTO BERGER
HEIMATMUSEUM
BERNHARDSTHAL