

# Zur Geschichte unserer Eisenbahnen

In England konnte schon 1698 die Dampfkraft in der Form einer „Feuermaschine“ zu Arbeitszwecken verwendet werden; die Wiener bewunderten ein solche 1722 im Schwarzenberg-Garten. Die Franzosen benutzten sie 1769 zur Beförderung der schweren Geschütze; doch war sie hier zu schwerfällig und im Kriegsfall sehr unpraktisch, Für eine Eisenbahn war so eine Feuermaschine untauglich, so daß die Engländer 1795 die erste Pferdeisenbahn bauten. Der erste Dampfswagen, der aber nicht auf Schienen lief, sondern auf der Straße, war in Philadelphia zu sehen (1804). Fulton zeigte sein Dampfschiff in Amerika 1807 auf dem Hudson und 12 Jahre später landete der erste Dampfer in Europa.

Die Fabriken erkannten sofort den Wert der Dampfkraft (Brünn 1816 und Wien 1826). Nach dem englischen Muster baute man in Prag eine Pferdeisenbahn nach Lana (1830) und eine von Linz nach Budweis, die 1. August 1832 den Verkehr aufnahm; in einer Stunde fuhr sie 14 Kilometer, die Eilpost aber nur 12. Von Preßburg nach Tünnau wurde 1846 eine Pferdebahn eingerichtet. Der Ruhm der ersten Lokomotiv-Eisenbahn gebührt den Engländern, die schon am 6. Oktober 1829 eine solche dem Verkehr übergaben. Sechs Jahre später piff die erste Lokomotive am 7. Dezember in Nürnberg. Nun konnte Oesterreich nicht zurückbleiben, obwohl dieses neuartige Verkehrsmittel überall auf starken Widerstand stieß; es sei ein gewagtes Unternehmen, Bahnen um teures Geld zu bauen, die dann von keinem Menschen benutzt würden; wer reisen will, hätte die bequeme und sichere Post, die ohnedies dem Staate genug Geld koste. Trotz der vielen Einwände wurde die Strecke Floridsdorf— Deutsch Wagram gebaut; dazu holte man von England Arbeiter und Fachleute, sowie die Lokomotive. Schon am 23. November 1837 konnte die erste Probefahrt unternommen werden. In 26 Minuten „flogen“ die 8 Personenwagen „mit Sturmwindeseile“ dahin, daß mancher Reisende Herzklopfen bekam. Niemand ahnte in dieser Stunde, daß diese Fahrt der Auftakt zu einer Entwicklung unseres Verkehrswesens sein sollte, die wir heute zurückblickend mit stolzer Bewunderung überschauen können. .

Als die große Donaubrücke fertig war, verkehrte der erste Zug am 6. Jänner 1839 von Wien weg. Nun ging der Bau der Strecke rasch vorwärts, denn schon am 16. April verkehrten die Züge bis Gänsersdorf, am 8. Mai bis Dürnkrot, am 6. Juni bis Lundenburg und am 7. Juli bis Brünn. Für die Erdarbeiten taugten die italienischen Arbeiter am besten, nicht aber unsere. Die schwierige Strecke bei Bernhardsthal übernahmen die Gebrüder Klein von Nordmähren, die in den Dammbauten eine große Erfahrung hatten. Die Fahrkarten für eine Bahnfahrt waren für bestimmte Plätze bestimmt; jeder Reisende benötigte außerdem 2 Pässe für die Fahrt nach Brünn; der eine galt für die Ueberschreitung der Wiener Stadtgrenze, der andere für die Reise. Polizeileute kontrollierten während der Fahrt die Pässe, das Gepäck und die Koffer, um nach verbotenen Büchern, Flugschriften und Zeitungen zu suchen. Fahrpläne und Stationsgebäude waren unbekannte Dinge. Die Züge verkehrten, wenn es die Witterung erlaubte, weil die Personenwagen 3. Klasse offen waren. Bei den Ortschaften blieb der Zug stehen. Die Wagen der ersten Klasse hatten gepolsterte Sitze. Am 4. November 1839 mußte der Nachtverkehr eingerichtet werden und im März 1840 der Frachtverkehr. Nun spürte man auf der Brünnstraße ein Nachlassen der Fuhrwerke; die Gastwirte verfluchten die Neuerung, die der Teufel hergebracht hatte. Viele Neugierige aus den

Dörfern erlaubten sich den Spaß einer Bahnfahrt oder schauten sich wenigstens an einem Sonntag den „Teufelsspuk“ an der March an und rühmten sich dann, sie hätten einen fahrenden Zug gesehen, der wie ein Blitz durch die Felder raste. Leider besitzen wir keine schriftliche Aufzeichnung aus jener denkwürdigen Kinderzeit unserer Eisenbahnen, die uns das Urteil und die allgemeine Ansicht der Dorfbewohner über das neue Verkehrsmittel verraten würde.

Unsere Ahnen waren bescheiden und stellten keine Ansprüche auf Bequemlichkeit, da sie sagten: „Besser schlecht fahren, als gut zu Fuß geben,“ 1856 mußte schon ein zweites Geleise gebaut werden. Im folgenden Jahre richtete ein Poysdorfer einen Stellwagenverkehr nach Hohenau ein, der in der Früh abfuhr und am Abend zurückkam. Die Straße war aber sehr schlecht und bei Regenwetter grundlos. Eine Fahrkarte für die erste Klasse von Hohenau nach Wien kostete 3 fl = der Wert von 1 Eimer Wein, für die zweite 2 fl 25 kr und für die dritte 1 fl 30 kr = ein Metzen Hafer. Die nächsten Jahre waren für den Bahnbau sehr ungünstig, weil Oesterreich kein Geld hatte, so daß der Staat alle Linien an Privatgesellschaften mit einem großen Verlust verkaufte.

Notwendig war eine Strecke aus dem Marchfeld über Mistelbach zu den Kohlengruben bei Brünn; diese wollte man 1859 von Groß-Enzersdorf über Wolkersdorf, Poysdorf, Dürnholz und Branowitz führen, 1865 entschied sich die Staatseisenbahngesellschaft — so hieß die Unternehmung — für die Linie Stadlau – Mistelbach – Poysdorf – Laa – Grußbach – Strelitz - Brünn. Die Bevölkerung zeigte eine ablehnende Haltung und gab dies den Beamten deutlich zu verstehen, als sie die Strecke ausmaßen; da gab es viele Schwierigkeiten und Hindernisse zu überwinden. Die Poysdorfer lehnten die Hauptstrecke ab, da sie ihnen wirtschaftliche Nachteile brächte; denn sie verlieren viele Arbeitskräfte, die dann zum Bahndienst gehen würden, den einträglichen Vorspann bei den Fuhrwerken und den Weinhandel „per Achse“. Man sieht daraus, daß die Leute in den 30 Jahren des bestehenden Eisenbahnverkehrs nichts gelernt hatten und den Geist der Neuzeit nicht verstehen wollten. In Wilfersdorf baute ein Gastwirt ein neues Wirtshaus, da er nicht glauben konnte, daß dem Frachtenverkehr auf der Brünnerstraße längst die letzte Stunde geschlagen hatte. 1866/67 begannen die Arbeiten auf der Linie bei Stadlau und Strelitz; 500 Italiener und Arbeiter aus den Sudetenländern schufen den Unterbau für eine zweigeleisige Bahn. Dabei bekamen auch die Bauern genug Verdienst, weil für einen Zweispänner als Taglohn 5 fl bezahlt wurden. Die von Weiten nach Osten ziehenden Hügelketten mußten durchstochen und hohe Dämme errichtet werden. Bäcker, Gastwirte, Fleischhauer und Kaufleute machten gute Geschäfte; denn die

Arbeiter ließen einen Teil ihres Verdienstes im Land. Wurde einem Bauer ein Grundstück derart zerschnitten, daß auf der einen Seite 50 Quadratklafter oder weniger übrig blieben, so löste die Bahn dieses Stück ein. Schon 1870 fuhren die ersten Schotterzüge auf dieser Strecke; doch baute man nur ein Geleise aus. Schotter benötigte die Bahnanlage sehr viel, weil man auf 1 Meter Strecke fast 2 Kubikmeter Schotter rechnete. Der Staat verfügte nicht über die erforderlichen Geldmittel, die das Ausland, und zwar vor allem Frankreich, hergab; deshalb schmückten auch vier französische Adler die große Donaubrücke bei Stadlau, die erst vor 15 Jahren entfernt wurden, als die schadhafte Brücke erneuert wurde. Ein Adler kam nach Poysdorf, wo man ihn sonderbarerweise auf das Kriegerdenkmal setzte, obgleich er nicht zu dem Steindenkmal paßt.

Am 15. September 1870 konnte die Teilstrecke Brünn - Grußbach feierlich eröffnet werden, während unsere Strecke erst am 24. November desselben Jahres dem Verkehr übergeben wurde. Zu dem Bau lieferten unsere Wälder viel Holz, so daß in dieser Zeit in den Dörfern ein empfindlicher Holzmangel eintrat. Für Poysdorf war die zuständige Station Mistelbach und ein Postwagen vermittelte den Verkehr zwischen den beiden Gemeinden; deshalb riefen auch die Schaffner, sobald der Zug in der Station hielt: „Mistelbach— Poysdorf aussteigen!“ Die Staatseisenbahngesellschaft (kurz „Steg“ genannt) nahm sofort den vollen Verkehr auf; auch Schnellzüge verkehrten damals und es gab schon eine genaue Fahr- und Dienstordnung. Den ersten Schnellzug sah man 1857 auf der Südbahn, der aber nur bis Laibach fuhr, die Westbahn folgte 1860.

Nun setzte sich der Fürst Liechtenstein für eine Linie von Lundenburg nach Grußbach ein, die am 30. Dezember 1872 dem Verkehr übergeben wurde; die Strecke Neusiedl – Dürnholz – Laa - Zellerndorf wurde 1873 gebaut; hier fuhr der erste Zug am 8. Dezember 1873. Der Verkehr war

aber hier so gering, daß die Nordbahn 1876 die Linie übernahm.

Nach einigen Jahren erkannten die Poysdorfer den schweren Fehler, den sie gemacht hatten. Die Brünnerstraße verödete, der Vorspanndienst hörte auf, die Landflucht setzte ein und brachte einen fühlbaren Arbeitermangel. Handwerk und Gewerbe mußten ihr Material sowie die Waren über Hohenau oder Mistelbach beziehen, so daß in Poysdorf alles teurer war als in Mistelbach, Feldsberg und Nikolsburg, die damals einen starken Aufschwung nahmen. Die Poysdorfer führten noch immer den Wein „per Achse“ nach Wien und ein Stellwagen vermittelte den Personenverkehr mit der Donaustadt. Die Firmlinge hätten es sich als Sünde angerechnet, mit dem neuen Verkehrsmittel zu fahren; so stark waren hier die konservativen Kräfte, die sich gegen jeden Fortschritt auflehnten und zähe am Althergebrachten hielten. Da war es vor allem der Gewerbestand, der für eine Flügelbahn von Frättingsdorf aus eintrat und der schriftliche Gesuche in Wien einreichte; auch mündliche Vorsprachen bei der Behörde wurden gemacht und die Gemeinde versicherte, die Grundstücke für den Bahnbau auf eigene Kosten einzulösen. Am 10. Jänner 1882 erschien von Wien eine Kommission, welche die Verhältnisse prüfte und Berechnungen anstellte, ob sich eine Bahnlinie überhaupt auszahle und lebensfähig sei; in Poysdorf und in der Umgebung fehlten Fabriken, größere Betriebe, Meierhöfe, Aemter und Schulen, Handwerk und Gewerbe seien kaum nennenswert und das wirtschaftliche Bild sei nicht für einen Bahnbau geeignet; man müsse auf andere Zeiten warten. Nun bildete sich in Poysdorf ein Ausschuß von 10 Männern, die den Bau energisch betreiben sollten. Die Ameiser und Hadersdorfer verlangten für ihre Gründe hohe Preise und lehnten eine unentgeltliche Grundablösung ab. Am 24. September stellte der Gemeinderat Petzel in einer Ratssitzung den Antrag, die Grundablösung für die ganze Strecke durch die Marktgemeinde durchzuführen, was auch einstimmig angenommen wurde. Das Handelsministerium leitete am 27. Dezember 1882 den Plan einer Flügelbahn von Frättingsdorf nach Poysdorf an die n. - ö. Statthalterei weiter. Die Mistelbacher Bezirkshauptmannschaft trat dagegen für eine Linie Mistelbach – Wilfersdorf – Ebersdorf – Krut - Poysdorf ein. Am 6. und 7. März erschienen Vertreter des Ministeriums, der Statthalterei, der Bezirkshauptmannschaft und der Gemeinden in Poysdorf zu einer Besprechung. Beim Festessen, das die Gemeinde den Gästen gab, griff der Bezirkshauptmann die Marktgemeinde „in brutaler Weise“ an, was allgemeines Mißfallen erregte. Lehrreich ist aber die Stellung der Gemeinden zu dem Bahnbau: Enzersdorf erhob keinen Einspruch gegen den Bau, auch nicht gegen eine Station und werde Anträge sowie Wünsche bei der Begehungskommission vorbringen. Ameis war dagegen, weil die Bewohner nicht weit nach Frättingsdorf hätten; die Flügelbahn brächte der Gemeinde keinen besonderen Nutzen. Würde sie aber gebaut, so wünschen die Bewohner eine Station bei der Föllimer Straße und nicht auf der Südseite des Dorfes, weil dann der bäuerliche Verkehr in die Felder stark behindert würde.

Der Bezirksstraßenausschuß von Laa sprach sich dagegen aus, daß die Strecke die Straße Staats - Poysdorf zweimal schneide. Hadersdorf war einverstanden, begrüßte die Linie als ein gemeinnütziges Werk und wünschte nur, daß die Arbeit bald beginnen sollte. Poysdorf verlangte den Bahnhof in der Nähe der Reichsstraße; dies sei auch der Wunsch der umliegenden Gemeinden. Gegen den Plan der Bezirkshauptmannschaft erhob sie Einspruch, da er wertlos sei; nur die kurze Strecke von Enzersdorf komme in Frage und sie würde auch durch die Gemeinde unterstützt und gefördert. Der Feldsberger Bezirksstraßenausschuß war einverstanden und hatte keine Anträge. Ketzelsdorf und Walterskirchen brachten eine schriftliche Erklärung mit, die auch vorgelesen wurde. Sie traten für die Enzersdorfer Linie ein und verlangten, daß sie weiter geführt werde, um den Anschluß an die ungarischen Bahnen zu erhalten. Die Poysdorfer Lokalbahn sei auch in ökonomischer Hinsicht zu begrüßen, weil dann der Personen- und Frachtenverkehr mit der Reichshauptstadt und den südlichen Provinzen des Reiches möglich werde; sie hätte auch große Vorteile für den Verkehr mit Böhmen und Mähren, der nur mit Wagen jetzt möglich wäre. Die Kruter Linie sei ein großer Umweg, der mit Zeitverlust und Geldopfer verbunden wäre. Der Verkehr

mit Mähren war sehr groß, weil die Frucht nach Lundenburg, die Zuckerrübe nach Hohenau und Dürnkrot und der Wein nach Wien und Brünn gingen. Bei dem anderen Projekt aber befürchte die Gemeinde, daß sie wohl in ihrer Gemarkung eine Bahn besäße, die Züge vorbeifahren sähe und sie nicht benützen könnte. Sie begrüßte es, daß sie in das große Eisenbahnnetz einbezogen werde, und sie sei zu Opfern bereit, wenn es sich um die Grundeinlösung handle; nur ersuche sie um die Enzersdorfer Strecke.

Großkrut setzte sich für die Mistelbacher Linie ein, weil der Verkehr mit dem Süden für den Markt wichtig sei. Sollte aber dieser Plan scheitern, so ersuche sie um die Verlängerung der Bahn von Poysdorf bis Krut. Sie sei auch bereit, einen gewissen Beitrag für den Bau zu leisten und die Gründe billig abzutreten.

Der Feldsberger Bezirksstraßenausschuß erhob gegen die Enzersdorfer Flügelbahn und gegen die Verlängerung bis Großkrut keinen Einspruch.

Für die Mistelbacher Bahn trat der Zistersdorfer Bezirksstraßenausschuß ein, weil sie den Bedürfnissen des Zistersdorfer Bezirkes besser entspräche. Er unterstützte die Gründe der Gemeinde Großkrut.

Ebersdorf, Bullendorf, Wilfersdorf, Hobersdorf und der Mistelbacher Bezirksstraßenausschuß befürworteten die „Mistelbacher Variante“; die Gemeinden versicherten, die Grundstücke billig abzutreten, damit der Bau zustande käme. Der Mistelbacher Vertreter schloß sich dieser Ansicht an und versprach gleichfalls eine billige Grundablösung.

Die Handels- und Gewerbekammer anerkannte die Enzersdorfer Strecke als ein gutes Mittel, um den dringendsten Bedürfnissen dieser Gegend abzuhelfen; doch fordere sie die Verlängerung bis Großkrut, da es für den Frachtenverkehr dieser bedeutenden Gemeinde von großem Nutzen wäre. Sie wünschte auch die Poysdorfer Station nahe bei der Reichsstraße. Vom nationalökonomischen Standpunkt sei auch die andere Strecke zu befürworten, weil sie bedeutende Orte berühre. Anerkennen müßte man das Entgegenkommen aller Gemeinden sowie ihre Opferbereitschaft für das Werk. Diesem Gutachten schloß sich der n.- ö. Landesausschuß an, der auch die Wünsche der Ameiser und des Laaer Bezirksstraßenvertreters befürwortete. Das Reichskriegsministerium hatte keinen militärischen Vertreter geschickt und keine Forderung für beide Projekte gestellt; nur begehrte es eine Skizze der Trace. Der Vertreter der Steg wünschte, daß Ameis und Hadersdorf die Grundstücke möglichst billig hergeben; nur dann kann die Station in Ameis bei der Föllimer Straße gebaut werden; alle Wünsche der Vertreter würden beim Bahnbau berücksichtigt werden. Da die Poysdorfer den Bahnhof bei der Reichsstraße fordern, so müßte die Gemeinde einen höheren Beitrag leisten; die Steg plante ihn bei der alten Froschmühle. Die Mistelbacher Linie sei dreimal so lange, weise große Terrainschwierigkeiten auf und wäre unrentabel, weil die Fabriken fehlen. Großkrut müßte auf seinen Plan verzichten; dazu stellten Ebersdorf, Bullendorf, Hobersdorf, Wilfersdorf und Mistelbach keine Beitragsleistungen in Aussicht. Noch einmal betonte Poysdorf, daß für die Gemeinde nur ihr Plan Interesse habe, für den sich alle Bewohner einsetzten und für den auch ein Beitrag gezahlt würde; der Vertreter lehnte auch jede Verlängerung nach Großkrut ab, weil für diese Orte die Lokalbahn genügen müsse.

Nach einiger Zeit erschienen Beamte und maßen die Strecke aus, die noch einmal überprüft wurde; immer wieder sprach man davon, die Linie von Frättingsdorf abzuzweigen, um die Kosten des Enzersdorfer Bahnhofes zu ersparen. Der Bau der Flügelbahn verzögerte sich aber. Der Graf Vrints versprach 1884 einen Beitrag von 1000 fl, wenn er die Poysdorfer Gemeindejagd auf 6 Jahre gegen einen Pacht von 335 fl erhalte. Die Reise von Poysdorf nach Wien kostete damals 6 fl 48 kr, weil der Postwagen benutzt werden mußte, der noch immer über Wilfersdorf nach Mistelbach verkehrte.

1885 tauchte ein neuer Bahnplan auf, und zwar Dürnkrot - Poysdorf—Staat. Der Brünner Dr. Wiedemann verlangte von Poysdorf einen Geldbetrag, um diese Strecke auszumessen; die Gemeinde lehnte dieses Ansuchen ab, doch drängte sie die „Steg“ zum Bau der Flügelbahn. Ein Wiener Rechtsanwalt Dr. Huber verhandelte in Poysdorf wegen der Beitragsleistung der Gemeinden zu dem Bau. 1887 wurde die Strecke noch einmal begangen, so daß schon am 15. August die Arbeit beginnen konnte. Die Ameiser und Hadersdorfer, die im letzten Augenblick zu hohe Forderungen stellten, mußten sich mit 45 kr für eine Quadratklafter begnügen (statt 1—2 fl.). Italiener und Slowaken besorgten die Erdarbeiten, während die Brücken und Gebäude der Poysdorfer Baumeister J. Mattner herstellte; die Sparkasse der Marktgemeinde spendete den ganzen Reinertrag des Jahres 1887 für den Bahnbau. Schon am 20 August 1888 verkehrte probeweise eine Lokomotive und am 8. September konnte die Bahn ihren Betrieb aufnehmen. Es war ein Feiertag für die Gemeinden, die reichen Fahنشmuck zeigten. Am Enzersdorfer Bahnhof erwarteten die Gemeinden die Wiener Festgäste, denen ein kleines Gabelfrühstück gereicht wurde; dabei durfte nicht der edle Wein fehlen, der für eine gemütliche Stimmung sorgte. Das Züglein war mit Kränzen, Blumen und Fahnen reichlich geschmückt und brachte nach kurzer Fahrt die Gäste nach Poysdorf. In den 2 Stationen standen die Dorfbewohner und Schulkinder, die mit heller Freude den ersten Zug begrüßten. Alles war zu dieser Feier erschienen und jeder war stolz auf diese Bahn. In Poysdorf hatte die Feuerwehr den Platz vor der Station abgesperrt, um die vielen Neugierigen zurückzudrängen. Als der Zug hier einfuhr, spielte die Musik, die Menschen jubelten und klatschten Beifall, Reden und Ansprachen wurden gehalten und alle freuten sich, daß endlich nach vieler Mühe, Aufregung und Arbeit die Bahnlinie fertig wurde. Vom Bahnhof bewegte sich der Festzug durch die Gemeinde zum Rößlgasthaus, wo eine Festtafel alle Gäste vereinigte; eine Karte kostete 3 fl 50 kr. Der Verkehrschef der „Steg“ Wilhelm Schwab, der sich für den Bau dieser Linie große Verdienste erworben hatte, wurde zum Ehrenbürger Poysdorfs ernannt. Der erste Stationsleiter war Karl Meltschall, ein pflichteifriger Beamter. Die Bahn konnte nur leichte Waggons befördern, so daß häufig die Ueberlast in Enzersdorf abgeworfen wurde; Die Empfänger mußten sie dann mit einem Fuhrwerk abholen. Auch der Frachtenverkehr entsprach nicht den Erwartungen, weil der Wein per Achse nach Wien geführt wurde.

Nun verlangten viele größere Gemeinden Anschlußlinien an die Hauptstrecken. 60 Jahre hatte es gebraucht, bis unsere Ahnen den Wert des neuen Verkehrsmittels erkannten; erst die Generation, die aus der „Neuschule“ (nach 1869) hervorgegangen war, betrachtete die Welt mit anderen Augen und zeigte mehr Verständnis für die neue Zeit.

Als 1891 die Flügelbahn bis Hohenau verlängert werden sollte, spendete Poysdorf 2000 fl, und zwar 300 für die Aussteckung und 1700 fl für die Vorarbeiten. Doch vergaß man diesen Plan, weil die Gemeinden Mistelbach und Großkrot die alte „Variante“ von 1880 aufgriffen, nur sollte jetzt diese bis Hohenau geführt werden; Poysdorf, das auf solche Weise einen wirtschaftlichen Schaden erlitten hätte, erhob 1901 dagegen Einspruch und verlangte die Verlängerung von Poysdorf nach Hohenau und eine Linie im Zayatal, die in Rannersdorf an die erwähnte Strecke Anschluß hätte. Der Reichsratsabgeordnete Richter wurde ersucht, im Ministerium für diesen Plan einzutreten. Den Bau übernahm aber das Land selbst, das eine Linie durchs Zayatal bauen wollte (1906); die Poysdorfer Flügelbahn sollte eingelöst und die Strecke bis Hohenau verlängert werden. Dadurch wäre Poysdorf keine Kopfstation geblieben, sondern nur eine einfache.

Dagegen protestierten die Poysdorfer, die ohnedies schon 35.000 fl für die Verbindung mit Hohenau erlegt hatten. Das Land hatte in unserem Bezirk mehrere Linien gebaut, die den Namen Landesbahnen führten; so konnte die von Korneuburg nach Ernstrunn am 27. November 1904 eröffnet werden, die von Ernstbrunn über Mistelbach nach Hohenau am 15. November 1906, die von Gaweinstal nach Mistelbach am gleichen Tage 1906 und die von Dobermannsdorf nach Poysdorf am 7. Mai 1907. Der Bau dieser Strecke kostete nicht viel Arbeit und die Anlagen waren

so, daß auch schwere Waggons befördert wurden. Im letzten Augenblick konnte die Gemeinde Poysdorf noch den Bau eines zweiten Stationsgebäudes abwehren. Am 7. Mai war in allen Gemeinden von Dobermannsdorf bis Poysdorf Feiertag; die Bahnhöfe und Privathäuser zeigten Blumen- und Fahنشmuck; überall erwarteten die Gemeindevertretung, die Bewohner, die Schulkinder und eine Musikkapelle den festlich geschmückten Zug; in jeder Station gab es Begrüßung, Ansprachen und Reden; Gedichte wurden aufgesagt, Freude und Jubel herrschte über die Bahnlinie. Der Zug sollte um 12 Uhr mittags in Poysdorf sein, wo schon eine große Menschenmenge versammelt war. Endlich kam um halb 1 Uhr der Zug. Die Musik spielte, Hoch- und Heilrufe ertönten, wieder gab es das alte Bild eines Empfanges wie in den anderen Stationen vorher; nur folgte hier in Poysdorf noch ein Festzug und ein Festmahl, bei dem ein guter Tropfen nicht fehlen durfte. Im gleichen Jahr übernahm der Staat die „Steg“, die den Namen Ostbahn erhielt. Zuvor mußte aber der Oberbau noch hergerichtet werden, der wie bei der Nordbahn arg vernachlässigt war; allgemein wunderte man sich, daß bei dieser Schlamperei kein Unglück geschehen war (Entgleisung, Achsen-, Schienenbruch u. dgl).

Am 6. August 1908 konnte die Strecke Pyrawarth - Dobermannsdorf eröffnet werden, so daß unser Bezirk ein dichtes Verkehrsnetz besaß. Mistelbach wurde zu einem Bahnknotenpunkt und zog daraus große wirtschaftliche Vorteile, so daß man es ein „Klein Wien“ nannte. Von der Thayatalbahn, die von Laa nach Frain gehen sollte, sprach man schon 1902, doch wurde sie nie gebaut. In Poysdorf mußte 1909 ein Heizhaus erbaut werden, das die Gemeinde schon 4 Jahre früher gefordert hatte.

Das Weinland besaß 3 Hauptstrecken und hatte den stärksten Verkehr; auf der Nordbahn fuhr alle 10 Minuten von Lundenburg ein Zug nach Wien, ebenso traf einer in der gleichen Zeit ein. Diese Strecke konnte um 1912 den Verkehr nicht mehr bewältigen, so daß die Regierung noch 2 Geleise legen wollte. Die Ostbahn sollte zweigeleisig gebaut werden und zwischen Wien und Brünn war eine elektrische Schnellbahn über Wolkersdorf und Poysdorf nach Dürnholz und Groß-Seelowitz geplant, die dem Personen- und Güterverkehr zu dienen hätte. Zwei Ingenieure, Max König und Leo Lindner, entwarfen den Plan für diese Strecke, die man überall mit großer Freude begrüßte, weil sich die Gemeinden Vorteile versprachen. Der Bauer würde rasch seine Erzeugnisse nach Wien bringen und viele Arbeiter sowie Beamte wären geneigt, sich in den Landgemeinden anzusiedeln. Herrbaumgarten und Schrattenberg forderten 1912 eine Verbindung mit Feldsberg und Walterskirchen; Poysdorf wünschte zwei Heizhäuser und einen größeren Bahnhof mit einer Aufladerampe für den Ziegeltransport nach Wien; denn der Wetzelsdorfer Ringofen bekam große Aufträge aus der Hauptstadt. Wurde ein Fahrplan aufgestellt, so konnten die Gemeinden ihre Wünsche vorbringen, welche die Bahnverwaltung berücksichtigte.

Unermeßlichen Schaden fügte der Krieg in den Jahren 1914 -1918 unserem Verkehrswesen zu; infolge Kohlenmangels unterblieb die Heizung der Waggons; Züge mußten eingestellt werden; schadhafte Maschinen und Waggons konnten bei dem Arbeitermangel nicht ausgebessert werden; statt der Fensterscheiben gab es nur Bretter. Die Enzersdorfer Lokalbahn stellte gegen Kriegsende den Verkehr ein. Die Stammersdorfer Linie nannte man nur die „Hamstererbahn“, die ins gelobte Land führte, wo Milch, Fleisch und Kartoffeln zu bekommen waren. Die Stadt Wien plante 1916, eine Schnellbahn über Stockerau nach Joslowitz durch die Laaer Ebene zu bauen, um das Gemüse von Südmähren rasch nach Wien zu bringen; es sollte eine Gemüsebahn sein.

Der Friedensschluß vernichtete alle Pläne und nahm unseren drei Hauptstrecken den Verkehr. Die Tschechen leiteten ihn über Lundenburg nach Preßburg. Da tauchte 1920 ein Plan auf, Bernhardsthal mit Alt-Lichtenwarth zu verbinden; doch kam es nicht so weit; unser armer Staat konnte mit Not den Hohenauer Bahnhof erweitern, da er ja eine Grenzstation war. Die Bahnen waren in dieser Zeit ein Bild des Grauens und der Verwüstung; man verlor den Glauben auf bessere

Tage und auf bequeme Bahnreisen, auf Ordnung, Reinlichkeit und Menschenwürde. Und doch geschah das Wunder; aus den k.k. Staats- und Landesbahnen wurden die Bundesbahnen, die in kurzer Zeit ein modernes Bild hatten; alle Kriegsschäden wurden beseitigt; schon vor dem Kriege besaßen die Züge eine Dampfheizung; um 1880 sah man noch Wärmeflaschen oder eiserne Oefen; dazu kam als Beleuchtung eine „Oelfunzen“ oder eine Petroleumlampe. Nun ging man zum gas- und elektrischen Licht über. Bis 1897 mußte vor Abgang eines Zuges dreimal geläutet werden, dann ertönte ein Pfiff und die Maschine setzte sich in Bewegung. Das Ausrufen der Züge in den Stationen unterblieb. Nach dem Weltkrieg führte die Bahnverwaltung nach dem deutschen Muster den Befehlsstab ein.

Die Lokomotiven hatten früher Namen; so hieß die erste Maschine, die 1837 von England kam und die Fahrt zwischen Floridsdorf und Wagram machte „Patria“. Noch 1905 sah ich in Lundenburg die „Gänserdorf“. Den Fortschritt im Maschinenbau erkennen wir aus dem Vergleich der Lokomotive „Rocket“, die G.Stephenson in England baute, und einer modernen Schnellzugmaschine; die „Rocket“ hatte eine Rostfläche von 55 dm<sup>2</sup>, eine Heizfläche von 12,8 m<sup>2</sup> und ein Gewicht von 4,5 Tonnen. Die Schnellzugmaschine von heute: Rostfläche 4,47 m<sup>2</sup>, Heizfläche 227,5 m<sup>2</sup>, Gewicht 85 Tonnen, Länge 20 m, Wasserraum 27 m<sup>3</sup>, Kohlenraum 9,3 m<sup>3</sup>.

1928 mußte der Oberbau der Enzersdorfer Flügelbahn verstärkt werden, so daß hier auch 20 to - Waggon fahren können. In diesem Jahre wurden in Poysdorf 51.972 Personen abgefertigt (Monatsdurchschnitt 4331); beladene Waggon zählte man 247, entladene 451. Der Bahnverkehr zeigt bei uns eine rückläufige Bewegung; die Kraftwagenlinie „Lobeg“ nahm der Eisenbahn einen großen Teil des Frachtenverkehrs weg, da sie die Städte Laa und Poysdorf mit Wien verband. Im elektrischen Strom und im Benzinmotor erhielt die Dampfmaschine einen gefährlichen Konkurrenten, der dem Verkehrswesen eine neue Richtung gibt. Die Schäden des zweiten Weltkrieges sind noch in guter Erinnerung; auch sie sind heute behoben und das Verkehrsnetz unserer Heimat ist durch die Postkraftwagen- und durch Privatlinien sehr verdichtet; denn es gibt keine Gemeinde bei uns, deren Bewohner vielleicht stundenweit zu Fuß zur nächste Verkehrslinie gehen müßten. Das Reisen ist heute billiger, bequemer, sicherer und schneller als vor hundert Jahren; es ist ein gewaltiger Fortschritt, der uns mit stolzer Freude erfüllen muß.

#### Quellen:

Geschichte der Eisenbahnen der österr.ung. Monarchie 1898.  
Gemeindechronik von Poysdorf.  
Gemeindearchiv von Ketzelsdorf.

Veröffentlicht in: „Heimat im Weinland“, Heimatkundliches Beiblatt zum Amtsblatt der Bezirkshauptmannschaft Mistelbach, 1951, S. 29 + 30, 33 + 34, 37 + 38