

# Zur Geschichte unserer Lokalbahnen

Für den Ausbau eines großzügigen Eisenbahnnetzes in der alten Monarchie bemerkte man um 1850 sogar in Regierungskreisen ein geringes Verständnis; nur 2 Männer waren es, die den Ausbau eines großen Verkehrsnetzes durch den Staat vertraten; es war dies der Freiherr von Kübeck, ein mährischer Bauernsohn, der 1809 in Poysdorf und Gaweinstal weilte, und der geniale Bruck, den man ohne Grund in den großen Korruptionsskandal zog, sodaß er freiwillig aus dem Leben schied; ein Müller aus dem Zayatal, der wegen Mehllieferungen auch angeklagt war, mußte die schwarze Schnur angeblich bis zu seinem Tode tragen. Nur mit ausländischem Kapital konnte Österreich die wichtigsten Bahnlinien nach 1860 bauen, die vor allem die Verbindung mit den Industriegebieten des Sudetenlandes herstellten. Nach dem großen Geldkrach des Jahres 1873 erlahmte bei uns der Unternehmungsgeist.

Nach 1880 verlangten weitblickende Männer Lokal- und Verbindungsstrecken zwischen den Hauptlinien; der Staat hatte an diesen Plänen wohl Interesse, aber kein Geld dafür, weil er in den Grenzländern zuerst strategische Linien für Kriegszwecke baute. Das Ausland streckte in diese kleinen Unternehmungen kein Geld, weil man wußte, daß sie keinen Gewinn abwarfen. In unserem Viertel, das ein Bauernland war, fehlte die Industrie, die ja die Bahnen erst lebensfähig machte. Für die Lokalbahnen, die den zweiten Abschnitt des Eisenbahnverkehrs bei uns einleiteten, setzten sich besonders das Handwerk, das Gewerbe und die Herrschaften ein, da sie den Geist der Neuzeit besser verstanden. Die Gemeinden mußten größere Beiträge für den Bau leisten, doch wurden ihre Wünsche weitgehend bei den Vorarbeiten berücksichtigt. Oft gab es da Reibereien und Sonderwünsche auf Kosten der anderen; das bekamen die Poysdorfer besonders zu spüren, weil die Obrigkeit den Markt wenig berücksichtigen wollte; die Geschichte mit dem ersten Bezirkshauptmann war noch in guter Erinnerung und dafür sollten es jetzt die Ortschaft sowie die Bewohner büßen.

Poysdorf wartete 6 Jahre auf seine Flügelbahn und hatte viele Bittgesuche eingereicht, ehe der Bau bewilligt wurde. In den folgenden Jahren tauchten verschiedene Pläne von Lokalbahnen in unserer Heimat auf, die in den Gemeinden begrüßt, aber nicht ausgeführt wurden, weil das Geld fehlte. Es war ein förmliches Wettrennen und beweist den Unternehmungsgeist jener Tage, der glaubte, all das Versäumte aus Großväterzeiten mit einem Schlage nachzuholen. Jetzt erst erkannte man die Bedeutung des Bahnverkehrs für das Allgemeinwohl und keinem Menschen fiel es ein, über das Dampfroß abfällige Urteile zu fällen. Jede Gemeinde suchte einen Anschluß an die Hauptlinien und war auch zu schweren Opfern bereit, falls ihr Wunsch in Erfüllung gehen sollte.

1885 tauchte der Plan auf, eine Linie von Staatz-Neudorf, Poysdorf, Großkrut, Zistersdorf, Spannberg, Matzen und Schönkirchen nach Gänserndorf zu bauen, um die "Steg" (später Ostbahn genannt) mit der hochaktiven Nordbahn zu verbinden; zugleich sollte eine Lokalbahn von der ungarischen Grenze nach Hohenau geführt werden, um diesen Markt zu einem wirtschaftlichen Mittelpunkt auf Kosten Zistersdorf zu machen. 1887 tauchten in der Laaer Ebene mehrere Bahnlinien auf, welche die "Steg" mit der Nordwestbahn verbinden sollten:

1. Rausenbruck im Znaimer Kreis nach Joslowitz und Pernhofen.
2. Pernhofen - Groß-Harras - Stronsdorf und Patzmannsdorf.
3. Stronsdorf - Patzmannsdorf - Kammersdorf nach Hollabrunn.

Ferner:

a) Ladendorf - Wilfersdorf - Großkrut und Lundenburg.

b) Ladendorf - Pellendorf - Drösing.

c) Ladendorf - Gaweinstal - Pyrawarth - Gänserndorf.

1892 wollte eine Gesellschaft eine Linie von Fels am Wagram über Mistelbach nach Hohenau führen, 1895 von Poysdorf nach Nieder-Absdorf, von Mistelbach nach Gänserndorf und von Stockerau nach Ladendorf. Auf der Strecke Drösing nach Zistersdorf hörte man ein Dampfplätewerk, das die Fußgänger und Fuhrleute bei Bahnübersetzungen rechtzeitig warnte; das eintönige Gebimmel ging vielen Fahrgästen auf die Nerven, sodaß es bald wieder verschwand. Auf einer Reise von Hohenstadt nach Mähr. Schönberg im Jahre 1943 lernte ich so ein Lätewerk kennen - es war also nicht ausgestorben.

1897 sprach man von einer Verbindungsstrecke Stockerau - Ladendorf - Mistelbach - Hohenau, 1898 von einer Linie Mistelbach - Hohenau, von Poysdorf nach Bernhardsthal, von Stockerau - Ernstbrunn - Mistelbach, die in Ernstbrunn nach Groß-Mugl abzweigen sollte. Diese Pläne wurden nicht in die Tat umgesetzt; daher wurden einzelne Gemeinden energisch und stellten eigene Forderungen auf, so z.B. Asparn a.d.Z., das eine Lokalbahn von Mistelbach aus begehrte.

Um 1899 wurde in unseren Gemeinden die Frage der Lokalbahnen eifrig in den Gasthäusern, auf der Straße und in den Weinkellern besprochen. Immer wieder tauchten Pläne auf, da jede Ortschaft besondere Wünsche hatte, die auf die Nachbargemeinde wenig Rücksicht nahmen. Jede suchte ihren Nutzen und ihren Vorteil, sodaß oft bittere Feindschaft zwischen ihnen entstand, die sogar zu Streitigkeiten in der Presse führten (Hohenruppersdorf und Gaweinstal). Stockerau und Korneuburg beobachteten sich voll Eifersucht, weil jede durch eine Bahnlinie das Hinterland erobern wollte. Der Brotneid der Geschäftswelt spielte eine große Rolle bei diesen Lokalbahnen, die den Kaufleuten in den Städten die Kunden vom Dorf zuführen sollten. In Korneuburg zeigte das Eisenbahnregiment, das hier in Garnison lag, großes Interesse für die Strecke nach Ernstbrunn - Mistelbach. Ernstbrunn forderte für sein Kalkwerk eine Verbindung mit den 3 Hauptstrecken. Die Berliner Kontinental-Eisenbahngesellschaft trat für eine Strecke Korneuburg - Ernstbrunn - Mistelbach - Hohenau ein. Die Gemeinden um Korneuburg zeichneten Aktien und brachten eine Summe von 60.000 fl zusammen. Mistelbach verlangte als Bezirksstadt eine bevorzugte Stellung in der Bahnfrage, da es einen Hauptbahnhof wünschte. Ladendorf hätte es gerne gesehen, wenn die Strecke von Ernstbrunn über Ladendorf und Paasdorf ausgemessen wäre. Asparn und Gaweinstal wünschten bessere wirtschaftliche Verhältnisse durch die Lokalbahnen, da sie abseits von den Hauptstrecken lagen. Denselben Wunsch hatte Großkrut. Die Großstadt Wien befürchtete, daß die Linie Mistelbach - Gänserndorf den Frachtenverkehr aus den Sudetenländern nach Ungarn aufnehmen werde, was aber Wien verhindern wollte. Poysdorf sollte ganz ausgeschaltet werden, ebenso Laa; dabei waren wieder politische Gründe maßgebend. Sogar eine Verbindung Hetzmannsdorf - Wullersdorf mit Mistelbach wurde ernsthaft erwogen. Die Gegner dieser Lokalbahnen nannten sie ein Ringenspiel, da sie im Lande planlos umherfahren, einen Plunder, der nur dem Staate viel Geld kostet und keinen Gewinn abwirft, und ein Schnackerlunternehmen, das eine Geschwindigkeit von 30 km in der Stunde erlaubte. Trotzdem ließen die Anhänger und Verfechter dieser Strecken den Mut nicht sinken, machten in allen Ortschaften Propaganda, gingen nach Wien, liefen zu den Behörden, machten Eingaben, hielten Versammlungen ab und bestürmten die Abgeordneten um Unterstützung.

Im Jahre 1900 entwarfen Vermessungsbeamte folgende Strecken: 1. Gänserndorf - Groß-Schweinbarth - Pyrawarth - Mistelbach; 2. Schleinbach - Gaweinstal - Hohenruppersdorf - Zistersdorf;

3. Hollabrunn - Stronsdorf - Gaubitsch - Frättingsdorf; 4. Gaweinstal - Mistelbach. Die Liechtensteinische Gutsverwaltung in Rabensburg erwog eine Rollbahn vom Marchufer zum Hohenauer Forsthaus für Holztransporte.

Dringend waren Verbindungsstrecken zwischen den drei Hauptlinien, um den Wiener Nordbahnhof zu entlasten, der den steigenden Transitverkehr nicht mehr bewältigen konnte. Da kam das Land Niederösterreich mit eigenen Bauplänen für sogenannte Landesbahnen (1903-1908), die auf die notwendigen Verbindungen der 3 Hauptlinien verzichtete; die Strecke Dobermannsdorf - Stammersdorf machte eine Linie von der Ostbahn nach Dürnkrot unmöglich, die für die Orte des Waidenbachtals notwendig gewesen wäre. Für die Landesbahnen zeichneten die Gemeinden größere Beiträge, z.B. Ketzelsdorf 12.000 K als Stammaktien; es hoffte daher eine Station zu bekommen, mußte sich aber mit einer Haltestelle begnügen, da es keinen Frachtenverkehr hatte. Die Gutsverwaltung Walterskirchen wünschte die Strecke am rechten Poybachufer; Großkrot war mit der Lage des Bahnhofes nicht zufrieden; Höflein wollte einen eigenen Bahnhof und alle Gemeinden verlangten eine direkte Verbindung von Poysdorf nach Hohenau, um nicht in Dobermannsdorf umzusteigen. Die Bauleitung drang darauf daß alle Strohdächer und Holzscheunen neben der Bahnlinie verschwanden. Ketzelsdorf baute ein neues Halterhaus. Ein Bauer, der sich weigerte, die Holzscheune abzubauen, mußte einen Revers unterschreiben, daß er an die Bahnverwaltung keine Ansprüche stellte, falls durch Funkenflug das Bauwerk abbrennen sollte. Die neuen Lokalbahnen hatten einen geringen Personenverkehr und einen unbedeutenden Frachtenverkehr, weil die Industrieanlagen bei uns fehlten; Meierhöfe, die Mühlen, die Ziegelöfen und die landwirtschaftlichen Genossenschaften waren für den Güterverkehr wichtig. Es entwickelten sich auch keine Fabriksbetriebe, wie an der Nordbahn. Trotzdem freuten sich die Gemeinden, daß sie eine Bahnlinie hatten und Bewohner nicht mehr stundenweit zur nächsten Station gehen brauchten. Auf der Brünnerstraße sich zeigte ein neues Verkehrsmittel, der Kraftwagen, den aber Leute nicht beachteten und dem sie keine Zukunft aussagten, genau so wie unsere Großväter der Eisenbahn. Der Motor brachte aber eine grundlegende Veränderung in den ganzen Verkehr unserer Heimat der heute mit einem dichten Netz von Kraftwagen durchzogen ist.

Quellen:

Heimatkundliches Beiblatt zum Amtsblatt der Bezirkshauptmannschaft Mistelbach, Nr.7 Juli 1957  
Gemeindearchiv Ketzelsdorf.

Österreichische Nationalbibliothek, Zeitschriftensaal.

Veröffentlicht in: „Heimat im Weinland“, Heimatkundliches Beiblatt zum Amtsblatt der  
Bezirkshauptmannschaft Mistelbach, 1957, S. 25 + 26