Die

„Kaiser-Ferdinands-Nordbahn“

in Bernhardsthal

Beiträge zur Geschichte von Bernhardsthal und Umgebung

Friedel Stratjel
Bernhardsthal 2010/2014

Reihe
„Beiträge zur Geschichte von Bernhardsthal und Umgebung“

- Bernhardsthal, Gassen, Häuser und Geschäfte vor 1945, Fotoband I, 1996
- Bernhardsthal, Gassen, Häuser und Geschäfte vor 1945, Fotoband II, 2001
- Bernhardsthal - Landwirtschaft vor 1960, Fotoband 2001
- Von den ersten Quellen bis zur Deutschen Besiedlung, 1997
- Bernhardsthaler Teich, 1997
- Fische im Bernhardsthaler Teich, 1997
- Bevölkerungsentwicklung von Bernhardsthal, 1998
- Pfarrgedenkbuch I und II, Aufarbeitung 1999
- Pfarrgedenkbuch III und IV, Aufarbeitung 1999
- Kirche Bernhardsthal – Baugeschichte, 2000
- Liechtenstein-Urbar 1607 und Geschädigtenliste 1605 der Herrschaft Rabensburg und Hohenau, 2006
- Index animarum 1631 der Pfarre Bernhardsthal, 2005
- Liechtenstein-Urbar 1644 der Herrschaft Rabensburg und Hohenau, 2006
- Bernhardsthal und das nordöstliche Weinviertel in alten Landkarten, 2007
- Hausbesitzerreihen in Bernhardsthal ab 1605, 2011
- Ortsentwicklung Bernhardsthals, 2012
- Mittelalterliche Siedlung mitten im Teich, 2009
- Latène - Grabgarten bei der Stierwiese, 2013

Zusammenstellungen oder/und Neuauflagen von vergriffener Literatur zu Bernhardsthal in obiger Reihe:

- Helga Kerchler, Die hallstattzeitlichen Grabhügel von Bernhardsthal, Rabensburg und Bullendorf... 1977 – (Überarbeitung + Fotos + Literatursammlung)
- Die Ausgrabung am Feldl, Horst Adler, Hrsg., Fundberichte aus Österreich 1974 - 1980 - Zusammenstellung
- Hauskalender 1912 – 1920, Aufarbeitung 1998
- Bernhardsthal,..., Franz Hlawati 1936- Neuauflage gemeinsam mit Renate Bohrn
- Geschichte von Bernhardsthal, Emil Linhart 1928
- Sammlung Bock – 1929
- Grabung Heidfleck – Viehtrift, Richard Pittioni 1931 - 1933

Medieninhaber

Friedel Stratjel
Teichstr. 482
2275 Bernhardsthal

Die Bahn

Mein Interesse an der Bahn ist ererbt. Urgroßvater, Großvater und Vater waren zumindest zeitweise Bahnbedienstete. Hinter dem Haus meiner Großeltern spielten wir Kinder in der Wiese am Teich und zählten die Waggons der vorbeifahrenden Züge. Selbst war ich 8 Jahre Schulpendler nach Gänserndorf und lange Jahre Wochenpendler nach Wien. Die Einkaufsfahrten mit meiner Mutter nach Wien, damals nur bis Floridsdorf, weiter mit dem 331 und abends dann, nach einem Eis beim Pisani, der abschließende Gang über den Schlingermarkt, gehören zu meinen nachhaltigsten Erinnerungen.

„Die Bahn“, der ursprüngliche Name „Kaiser Ferdinands Nordbahn“ wurde zu meiner Zeit im Ort nicht mehr verwendet, höchstens „Nordbahn“, brachte einen bis dahin nicht erlebten sozialen Umbruch. Die Veränderungen erfolgten nicht abrupt nach dem Bau, sondern dauern bis heute an.

Die Welt für die Bernhardsthaler vor der Bahn bestand aus Bauern, Knechten und Mägden und den „Fürstlichen“ (Beschäftigte bei Liechtenstein). Die Dienstleistungsträger, Greißler, Schuster, Schneider, Schmiede usw., ja selbst der Pfarrer, waren meist (Klein-) Bauern mit Nebenerwerb. Auf einmal kam ein Dienstgeber, der für ein Jahr Fuhrwerke, Arbeiter und sonstige Hilfskräfte in großer Zahl benötigte. Ab dieser Zeit gab es auch Dauerarbeitsplätze bei der Bahn, 1914 waren es z.B. 40 in Bernhardsthal, aber mit den Arbeitsplätzen in anderen Stationen arbeiteten 90 Bernhardsthaler bei der Bahn. Erst dieser Arbeitgeber ermöglichte das Wachstum der Ortschaft über den Landwirtschaftsbereich hinaus. Ein ähnlich potenter Arbeitgeber trat erst ab 1940 mit der Erdölindustrie auf den Plan.

Die zweite Veränderung betrifft die mögliche Mobilität von Personen und Gütern. Personen konnten ab 1872 von hier per Bahn wegfahren, wichtiger war aber die Güterverladung, Milch, bis 700.000 l pro Jahr, und Getreide wegführen, Kohle und andere Güter ausladen. 1913 fuhren täglich 8 Personenzüge Richtung Wien. Sie benötigten 1:53 bis 2:12 bis zum Nordbahnhof (heute 18 Züge mit Fahrzeit 1:13).

Die dritte Veränderung, eine Folge der Mobilität, ist das Pendlerwesen. Der rasch wachsenden Bevölkerung konnten örtlich nicht ausreichend Arbeitsplätze geboten werden. Nach dem 2ten Weltkrieg stieg das Pendlerwesen enorm an. 1961 gab es 189 Auspendler aus dem Ort, davon 52 nach Wien. Die Spätfolge des Pendlerwesens, die Abwanderung, sicher hauptverursacht durch die Technisierung der Landwirtschaft und dem Wegfall des Kleingewerbes, erleben wir noch heute. Die Orte an der Bahn waren davon als erste betroffen.

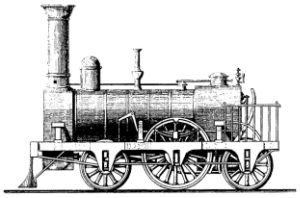
Die vierte Veränderung ist eine Hoffnung. In den letzten Jahren zeigen sich gegenläufige Bewegungen zur Abwanderung. Gerade das günstige Pendeln mit der Bahn verleitet Aussiedler aus Wien bis zu uns vorzustoßen.

Wir Bernhardsthaler leben mit der Bahn, je nach Wetterlage hören sie alle im Ort oder fast alle. Doch das Geräusch gehört zur Heimat, nur „Zuagraste“ finden es anfangs störend. Wir sitzen im Teichstüberl, bewundern die Teichbrücke, behaupten, daß Ghega sie persönlich baute, besprechen die Loks, Garnituren, meckern über den Fahrplan und wissen irrsinnig viel Verbesserungen aber auch, daß nichts bei der „Bahn“ eilig geht, selbst dieser Band hat eine fast 10 jährige Entstehungsgeschichte. Zur vorliegenden 2ten Ausgabe hat es sogar noch etwas länger gedauert.

Friedel Stratjel

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

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



Übersichts Karte

der im Jahre 1837 und 1838 hergestellten Abtheilung

DER

Kaiser FERDINAND Nordbahn

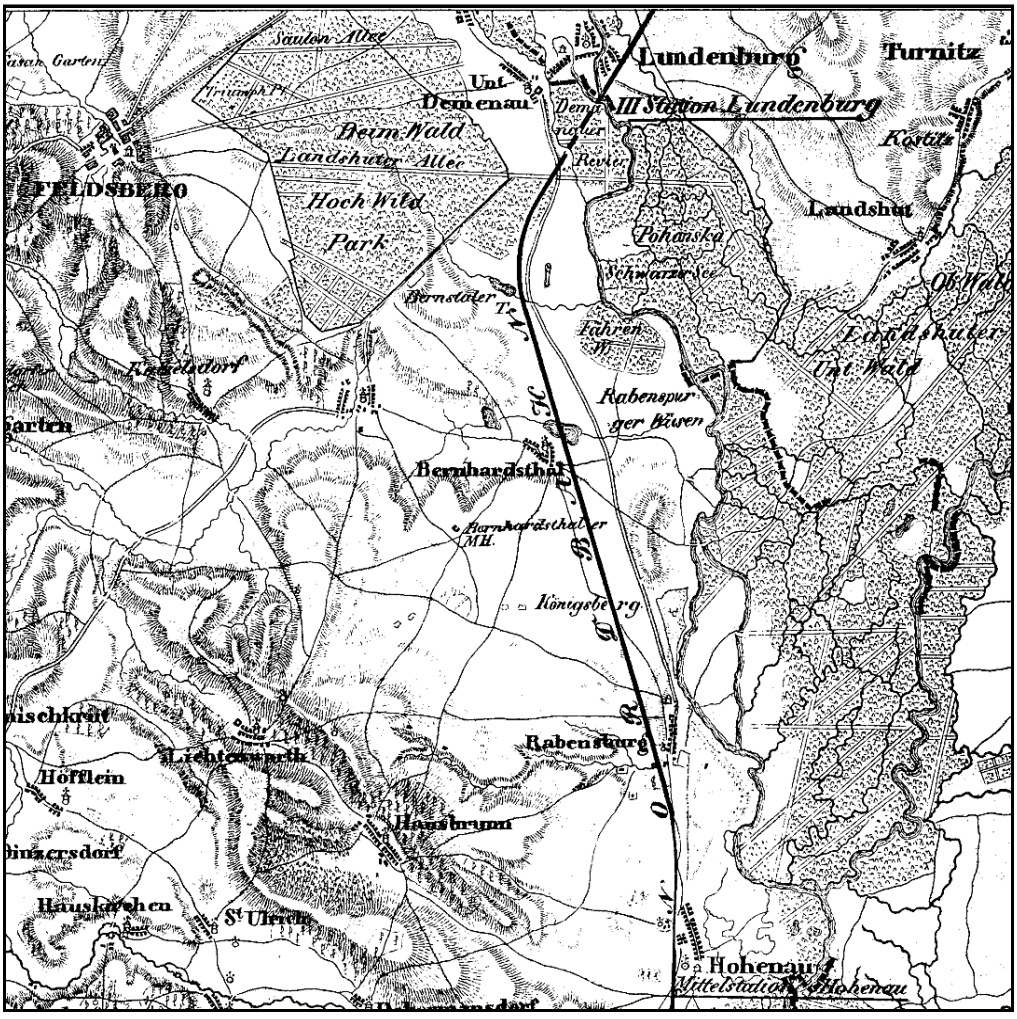
von

WIEN bis LUNDENBURG MIT DER AUSÄSTUNG NACH BRÜNN

nebst der im Bau begriffenen weiteren Strecke der Hauptbahn

von **Lundenburg** bis **Napagedel.**

Maßstab von 2 Örter Post-Meilen = 8000 Wr. Klafter.



Streckenführungsausschnitt aus der Allgemeinen Bauzeitung 1839
Kartenbasis: Franziszäische Karte 1830 mit den bekannten Fehlern
(Bernstaler Teich, Rabenspurger Wiesen usw.)

Pfarrgedenkbuch Bernhardsthal 1838

Im Anfang des Mai-Monats im Jahre 1838 wurde mit dem Baue der Ferdinands-Nordeisenbahn in dem hiesigen Burgfrieden das Beginnen gemacht. Vorauszusehen war es, daß ein so schwieriges Terrain, wie das hierortige, wegen der Niederungen im Teiche, denen füglich nicht auszuweichen war, viele Arbeit und bedeutende Kosten-Aufwand veranlassen würde. Und dieses war nun wirklich der Fall. Um die Niederung über den Teich hinüber, so wie es die Notwendigkeit erheischte, aufdämmen zu können, mußte der Teich entwässert und trocken gelegt werden; wofür die fürstliche Herrschaftsbesitzer eine Vergütung von Acht Tausend Gulden C.M. angesprochen haben soll. Im Monate Juli sind die Erdarbeiten in Angriff genommen worden. Außerhalb des Teiches waren diese großenteils vollendet, indem einige hundert Arbeiter, die aus allen Gegenden herbeikamen, seit dem Monate Mai dabei beschäftigt waren. Daß währen dieser Zeit das sonst so stille Dorf zu einem wenig erbaulichen Tummelplatz umgeschaffen wurde, läßt sich sehr wohl denken.
Ein Erddamm von fünf Klaftern (1 Klafter = 1,89 m) und einigen Schuh Höhe erhob sich allmählich aus der Fläche des Teiches empor. Die Erde zu diesem Damme, welche gemäß Kontrakt mit der Herrschaft aus dem Teichgrund hervorgehoben worden ist, wurde mittelst Wägen auf den Schienenweg zusammengeführt. Mehrere hundert Bespannungen des hiesigen und der benachbarten Orte wurden täglich, durch beinahe fünf Monate, dazu verwendet. Es kam dadurch auch ein schönes Stück Geld unter die Leute.
Die Direktion der Eisenbahn hat den Unterbau der hierortigen Strecke an zwei Unternehmer aus Wien, namens Merkl und Mitschek, pachtungsweise überlassen. Da jedoch der erstere im Monate Juli in Rabensburg gestorben ist und der letztere (wohl infolge des Todesfalles) Mangel an klingendem Material zu haben anfing, somit den Bau nicht ausführen konnte, so trat eine Gesellschaft aus der Lombardei unter der Firma Tallaquini an dessen Stelle, welche den Bau unter der Leitung eines gewissen Comi, später Vanelli, zustand brachte.
Die Erdarbeiten über den Teich sollen bei 60.000, und der Wasserdurchlaß samt beiden Durchfahrtstoren bei 100.000 Gulden C. M. Kosten veranlaßt haben.
Als man die Erde aus dem Teichgrunde, in der Gegend der Sandlehen, herausgehoben hatte, wurden zuerst einzelne, sodann viele hundert Totenschädel und Menschengebeine ausgegraben und in hastiger Eile samt der Erde nach dem Schienenweg geführt, auch hin und wieder zerstreut. Es kam ferner während der Abgrabung ein festes Gemäuer, an welchem man die Überreste eines stattlichen Gebäudes erkennen konnte und ein schöner, noch wohl erhaltener Wasserbehälter von behauenen und verkitteten Steinen zum Vorschein.
Auch ein Geschirr / Vase / von Graphit, in der Größe eines österreichischen Metzens (61 Liter) wurde ausgegraben, aber im Augenblick der Auffindung durch einen mut-willigen Burschen mit dem Grabscheite zerschlagen.
Endlich wurden auch einzelne Kupfer- und Silbermünzen gefunden, welche von dem Baupersonale sogleich in Beschlag genommen wurden.
Im Spätherbst und im folgenden Frühjahre wurden die Schienen gelegt und Ende Mai 1839 der Bau vollendet.
Am 6. Juni 1839 erschien der erste Dampfwagen auf der hierortigen Bahnstrecke und am 7. Juli 1839 ist die Bahnstrecke von Wien bis Brünn vormittags mit fünf Wagenzügen, worauf sich mehr als tausend Personen befanden, eröffnet worden. Da dieser Tag ein Sonntag war, so haben hier und in der Nachbarschaft die Neugierigen den Gottesdienst versäumt.

Allgemeine Bauzeitung Band 4, 1839

Die Kaiser Ferdinands - Nordbahn zwischen Wien und Brünn, als ein Theil der Wien-Bochniabahn und deren Ausführung und Betrieb in den Jahren 1836, 1837, 1838 und 1839.

Im Auftrage der Direkzion dieser Bahn beschrieben von Paul Stopfl, kontrollirendem Ingenieur derselben.

Seite 280

Von Hohenau aus, wo sich die Thaya in die March ergießt, hätte man allerdings im Flußgebiete der ersteren fort, gegen Lundenburg gehen, und dadurch eben so günstige Gefällsverhältnisse erzielen können, wie sie die Bahnstrecke von Weikendorf bis dahin besitzt. Allein man mußte berücksichtigen, daß die Thaya ein in höchst regellosem Zustande befindlicher Fluß ist, dessen niedrig« Ufer bei den häufigen Hochwässern auf mehr als 1000 Klft. Breite überschwemmt werden und ganz versumpft sind. Man mußte ferner daran denken, die Bahn an einem Punkte über das breite Thayaflußgebiet zu führen, welcher dies mit der größtmöglichen Beseitigung der Aufstauungen und zugleich mit der größten Schonung der bestehenden Interessen der Dominien und Gemeinden gestattete. Dieses konnte nur durch eine Führung der Bahn in der kürzesten, auf die Flußrichtung möglichst senkrechten Linie nach dem jenseitigen höheren Gelände geschehen. Diese Verhältnisse, ferner die Schwierigkeit, in einem versumpften Terrain, wie es bei Hohenau und in der Tiefe bei Rabensburg vorkommt, das nöthige Material für die, über die Hochwässer zu erhebenden, langen Dämme zu bekommen, und endlich den Bahnunterbau in einem solchen Terrain hinlänglich solid und gegen die Hochwässer und den Wellenschlag geschützt herzustellen, bewog die Direktion, das Flußgebiet der Thaya bei Hohenau zu verlassen und die Höhe bei Rabensburg, welche einige Aehnlichkeit mit jener bei Stillfried besitzt, für die Trassirung der Bahn zu benutzen. Dadurch wurden zwar keine so günstigen Steigungsverhältnisse, wie sie von Weikendorf her Statt fanden, erzielt, und bedeutende Einschneidungen und Aufdämmungen, unter anderen auch eine durch den Teich bei Bernhardsthal nöthig, dennoch aber sind die Gefälle immer noch günstig für den Maschinenbetrieb zu nennen, und es ist eine solide, keinen Unfällen ausgesetzte Bahn erreicht worden.

In der Nähe von Rabensburg selbst war es nöthig, eine Krümmung von 400 Klft. Länge mit 1200 Klft. Halbmesser zu machen, um dem dort befindlichen Wege, der von Hohenau nach Rabensburg führt, nicht zu nahe zu kommen; ein Umstand, welcher deßwegen bei der Trassirung wohl berücksichtiget werden mußte, weil das Zug- oder Treibvieh, besonders aber junge muthige Pferde, bei der zu großen Annäherung eines Trains scheu werden und Unheil anrichten können.

Eine zweite Krümmung, von 838 Klft. Länge und 1600 Klft. Radius, wurde in der Nähe von Unter-Themenau nöthig, um mittelst derselben die Bahn in der entsprechenden Richtung von der erwähnten Höhe hinab, über das Thayaflußgebiet zu führen, welches hier eine Breite von mehr als '/» Meile besitzt und von unzähligen Serpentinen, Armen und Rinnsalen nach allen Richtungen durchfurcht und gekreuzt ist, und in dessen Mitte die Bahn das mährische Gebiet zuerst berührt. Zunächst dieser Provinzialgrenze trifft die Bahn den Ort Lundenburg. Dieser Marktflecken, schon jetzt bedeutend durch seinen Korn - und Viehmarkt, wird es sicher in der Folge noch mehr werden, wenn er durch die Vollendung der Hauptbahn der Mittelpunkt zwischen Wien, Brünn und Olmütz geworden ist. Eine fernere Bedeutenheit wird diesem Markte durch den Umstand werden, daß derselbe nur eine Wegstunde von dem, an schönen Garten- und Gebäudeanlagen so reichen Eisgrub entfernt liegt, einem Orte, welcher bisher, wegen Mangel an

Kommunikazionsmitteln, den Wienern beinahe unbekannt und den Brünnern nicht leicht zugänglich war. Mit der Eröffnung der Bahn nach Brünn mußte diese Isolirung nothwendig aufhören, und die Eisenbahn wird dem genannten Orte eine beträchtliche Zahl von Lustreisenden zuführen. Endlich wird dieser Ort, als Wegeknoten zwischen Wien, Brünn und Olmütz, für den Wechsel der Maschinen einen geeigneten Punkt abgeben. Alle diese Gründe bestimmten die Direkzion, Lundenburg zu einem Hauptstazionsplatze zwischen Wien und Brünn zu machen, der nur den ersteren beiden an Bedeutung nachstehen wird. Von Lundenburg aus soll in der Folge eine Bahn für den Pferdebetrieb nach Eisgrub gebaut werden, um die Passagiere dahin zu führen; vor der Hand aber wird das gewöhnliche und bereits eingeleitete Beförderungsmittel durch Gesellschaftswagen ausreichen.

Seite 289

Die nächste, 4 ½ Meilen lange Strecke zwischen Dürnkrut und Lundenburg bietet größtentheils günstige Gefällsverhältnisse, und zwar von 1 zu 1332, 500, 500, 1280, 600, eine 3800 Klft. lange horizontale Strecke durch die Niederungen des Zaya Baches, ferner von 1:600, und endlich, auf der Höhe von Bernhardsthal, abermals eine horizontale, 1760 Klft. lange Strecke dar, von welcher sich die Bahn mit einem Gefälle von 1:600 in das Thayaflußgebiet hinabsenkt und dasselbe mittelst eines horizontalen Dammes durchschneidet.
Die Stazion Lundenburg liegt selbst noch in diesem Flußgebiete und ist 10 ½ Meilen von Wien entfernt. Ihre Bedeutenheit und Anlage ist bereits früher detaillirt, und auch des Umstandes erwähnt, daß sich daselbst die Brünner Flügelbahn ausästet. Diese Strecke, die längste der Bahn bis Brünn, von der bereits ein kleiner Theil in Mähren liegt, bietet nicht minder interessante und bedeutende Bauobjekte als die vorige dar.
Darunter ist die Abdämmung der Niederung bei Ringelsdorf, in welcher der von Zistersdorf herabkommende Zayabach auf eine ähnliche Art sich ausbreitet, wie dieß mit dem Weidenbache bei Weikendorf der Fall ist. Die Situazion ist jedoch insofern günstiger, als dieser Bach bereits ein regulirtes Bett, und daher ein hinreichendes Gefälle hat, um sein Wasserquantum abzuführen, was bei dem oberwähnten nicht der Fall war.
Demungeachtet mußte auf den Abzug der Ueberschwemmungswässer Bedacht genommen, und, um auch den Forderungen der Grundbesitzer zu entsprechen, mußten in dem , 1600 Klft. langen, 10 bis 12 Fuß hohen Damme acht Brücken mit 15, zusammen 33 Klft. haltenden Oeffnungen hergestellt werden, welche alle, bis auf eine, aus unverputztem, verbrämtem Ziegelmauerwerke bestehen. Die letzterwähnte, von 4 Klft. Lichtweite, hat Pfeiler mit Böschungsflügeln und einen Ueberbau aus Eichenholz. Die unzureichende Höhe nämlich, zwischen der Bahnoberfläche und dem Bachbette, würde die, eine bedeutende Höhe erreichenden Hochwässer mit den Gewölbefüßen in Kollision gebracht haben , und man entschloß sich deßhalb, eine hölzerne Fahrbahn herzustellen.
Höchst imposant ist der Durchgang der Bahn durch den, unterhalb dem Dorfe Bernhardsthal gelegenen, und nach ihm benannten großen Fischteich. Dieser Durchgang wurde mittelst eines 370 Klft. langen, über 30 Fuß hohen Dammes bewerkstelligt. Es waren zur Erbauung desselben 17.000 Kub. Klft. Erde nöthig, welche theils aus der zunächst befindlichen Einschneidung, theils aus eigends dazu eröffneten Materialplätzen, und zum Theil dadurch gewonnen wurden, daß der Direkzion von Seiten des Eigenthümers gestattet wurde, den schon sehr verschlämmten Teich, nachdem er trocken gelegt war, um 3 Fuß zu vertiefen. Wenn dadurch die Herstellung des Dammes schon sehr erleichtert wurde, so war dieß noch mehr der Fall bei der Erbauung der, in der Mitte dieses Teiches befindlichen Brücke, welche dazu dient, die Verbindung zwischen beiden Teichabschnitten, zum Behufe der Fischerei, herzustellen.

Diese Brücke besteht aus drei verschiedenen Oeffnungen, deren mittlere 6 Klft., jede der beiden Seitenöffnungen aber 1 ½ Klft. Weite haben. Die Fahrbahn ist, wie bei allen Brücken für die einfache Bahn, sammt den Stirnmauern 15 Fuß. Der mittlere Bogen ist nach einer Ellipse gekrümmt und am Schlusse 2 ½ Fuß dick. Die zwei Mittelpfeiler sind 7 Fuß, die beiden Stirnpfeiler 5 ½ Fuß dick, und letztere, so wie die Flügelmauern, mit inneren Strebepfeilern verstärkt. Die vier geböschten Flügelmauern haben jede eine Länge von 8 ½ Klft. und eine mittlere Dicke von 6 Fuß. Das Mauerwerk, sowohl der Pfeiler, als auch der Flügel, ruht auf einem Pilotenroste und ist unten bis auf die Höhe des Wasserspiegels mit Steinen armirt. Es besteht aus Ziegeln, ist ohne Verputz und mit verbrämten Fugen angelegt.

In geringe Entfernung von diesem interessanten Bauobjekte fällt die schon erwähnte Uebersetzung des Thayaflußgebietes.

Die Thaya, welche aus mehreren Quellen an der Grenze Böhmens, Oesterreichs und Mährens entspringt und bei Hohenau in die March fällt, ist ein wenig bedeutender, weder schiff- noch floßbarer Fluß, der durch zahlreiche Wehre und Einbauten für Mühlen, sich selbst überlassen, in einen so verwilderten Zustand gerieth, daß die hohe Staatsverwaltung endlich seine Regulirung beschloß, und einen Theil derselben bei Laa bereits in Ausführung bringen ließ (s. Bauz. 1833, S.2 ff.).

Bei Lundenburg ist der Fluß in der größten Unordnung, indem er in viele, zum Theil sogar rückwärts fließende Arme getheilt, in serpentinirenden Rinnsälen von geringer Tiefe, von niedrigen Ufern begrenzt, sich dahin zieht. Eine natürliche Folge eines solchen Zustandes ist die schädliche Erhöhung des Flußbettes, das Uebertreten über die niedrigen Ufer bei Hochwässern, die Verstopfung der Rinnsäle bei Eisgängen, die Ueberschwemmung des ganzen, fast ¾ Meilen breiten Gebietes und endlich die Versumpfung des Geländes, wie dieß die bei Lundenburg, Kostel, Eisgrub vorhandenen ausgedehnten Sümpfe hinlänglich bestätigen.

Daß es bei so gearteten Umständen sehr schwierig war, den Bau der Bahn quer über dieses Flußgebiet zu bewirken, ohne die Veranlassung zu Klagen von Seiten der Bewohner des Bezirkes von Lundenburg zu geben, sah die Direkzion wohl voraus, und war auch schon von Anfang her bemüht, Allem zu begegnen, was nur im Entferntesten den Anschein hatte, nachtheilige Folgen herbeiziehen zu können. Es handelte sich vorzüglich darum, zu bestimmen, wie viele Brücken, und mit welcher Weite dieselben in dem, ungefähr 200 Klft. vom Markte entfernt, flußabwärts gelegenen Eisenbahndamme anzubringen wären, um den, durch die oberhalb gelegenen Brücken hindurch, abziehenden Hochwässern hinreichenden Abfluß zu gestatten. Wie natürlich konnte man zur Bestimmung der Brückenweite für die Elsenbahndämme keinen besseren Maßstab nehmen, als die eben erwähnten, in dem zwischen Lundenburg und Unter-Themenau bestehenden Straßendamme angebrachten Brücken, welche, nebst den jenseits Lundenburg gelegenen Armen, 90 Klft. beträgt, in welcher Weite auch zwei über zurückkehrende Arme geführte Brücken begriffen waren. Diese Weite wurde wirklich als Basis für die im Eisenbahndamme anzubringenden Brücken angenommen, und man glaubte dadurch um so mehr allen billigen und gerechten Forderungen zu genügen, als die genannten Brücken mit größeren Durchflußöffnungen versehen werden sollten, als dieß bei jenen, im Straßendamme befindlichen, der Fall war, und als man mit diesen Oeffnungen zugleich die Durchstechung dreier Serpentinen verbinden wollte, wodurch der Zustand des Rinnsales an der Stelle wesentlich gewinnen würde.

Wirklich war auch durch diese Anordnung sowohl die Gemeinde, als auch die Ortobrigkeit zufrieden gestellt, und das Projekt erhielt die Genehmigung des k. k. Guberniums, worauf der Bau begonnen und bis zum Eintritte des Winters 1837 fortgefetzt wurde. Man hatte sich bereits Glück gewünscht über die schnelle und befriedigende Lösung einer so schwierigen Frage, als ein im Monate Jänner 1838 eingetretenes Thauwetter einen Eisgang und in seinem Gefolge eine bedeutende Ueberschwemmung herbeiführte, die jedoch keineswegs eine neue Erscheinung war, sondern fast jedes Frühjahr, und wohl

auch öfter zur Sommerszeit, in gleicher Höhe einzutreten pflegt. Demungeachtet beutete Parteisucht und Interesse dieses Ereigniß aus, und ermangelte nicht dasselbe, obgleich es auch ohne das Dasein der Eisenbahndämme zuverläßig in eben demselben Grade Statt gefunden hätte, den neuen Bauten allein aufzubürden.
Es wurden nun von allen Seiten die ungerechtesten, ja man kann sagen, unsinnigsten Forderungen in Betreff der Vergrößerung der Brückenzahl gemacht, und deßwegen viele Kommissionen abgehalten, deren Beschluß dahin ausfiel, daß die Ansprüche der Gemeinde zwar wesentlich modifizirt, aber doch eine Weite von 354 Klft. für die sämmtlichen Brücken festgestellt wurde. Diese Weite war allerdings nach der innigen Ueberzeugung der Direkzion noch zu bedeutend, sie mußte sich jedoch, um nicht durch erneuerte langwierige Rekursverbandlungen den Bau ins Stocken zu bringen, zu deren Herstellung entschließen, und hat es sich vorbehalten seiner Zeit die geeigneten Schritte zu thun, um wenigstens die kostspielige Unterhaltung so nutzloser Bauten von sich abzuwenden.
So kam es, daß über einen Fluß, der nicht im Stande ist, beladene Schiffe zu tragen, der in seinem konzentrirten Zustande kaum eine Breite von 50 Klft. einnehmen würde, mit einem Worte, der kaum den Namen eines Flusses verdient, 13 Brücken, mit der Gesammtöffnung von 354 Klft., gebaut werden mußten. Eine Weite, welche jene der Brücken über die Donau, den mächtigsten europäischen Strom, noch um 47 Klft. übertrifft.
Dieß mag auch zur Rechtfertigung dienen, wenn der Leser bei der Betrachtung des Situazionsplanes, Blatt CCCXII, oder der Reisende bei der Befahrung der betreffenden Bahnstrecke sein Erstaunen nicht unterdrücken kann, wenn er die über Wiesen und Aecker hingeführten Brücken gewahrt.
Die Konstrukzion dieser Brücken ist aus dem Blatte CCCXVI zu ersehen und für alle gleich. Die Joche bestehen aus 6 Stück , 5zölligen, kantigbehauenen Eichenpfählen, wovon zwei, zur Abweisung anschwimmender Körper, schief eingeschlagen, und unter sich und mit den vier senkrechten durch zwei Wasserruthen verbunden sind. Die Brückenbahn selbst wird von Jochhölzern von derselben Stärke getragen, die auf die senkrechten Piloten aufgezapft sind. Im übrigen ist die Konstrukzion dieser Brücken derjenigen der Viadukte bei Floridsdorf ähnlich, und besteht aus vier Stück, von zwei verzahnten und verschraubten Balken gebildeten Rosten, die unter sich mittelst Durchzügen zu einem Ganzen verbunden sind und mittelst Sattelhölzern auf den erwähnten Jochhölzern aufliegen. Die Fahrbahn ist nach dem belgischen Systeme mit Rails konstruirt, und zum Schutze gegen die abfallenden Kohlen zwischen den Rails mit Schotter belegt. Da diese Brücken außer den Bahnwächtern von Niemand betreten werden dürfen, so wurden keine Geländer angebracht, und die Breite der Fahrbahn nur um 1 Fuß größer gehalten als jene der Dämme.
Die Konstrukzionsart der Landjoche ist, so wie ihre Verankerung in die daran stoßenden Dämme aus der Zeichnung zu entnehmen und bedarf keiner Beschreibung. Nicht alle Landjoche der bei Lundenburg gebauten Brücken sind von Holz, sondern mehrere aus Ziegelmauerwerk, und zwar bei denjenigen Brücken, welche nach dem, ursprünglich von dem k. k. mährischen Gubernium genehmigten Projekte gebaut wurden. Die mit hölzernen Landjochen versehenen Brücken sind jene, welche in Folge der späteren Verhandlungen gebaut werden mußten, und man hat diese Konstrukzionsart theils aus Mangel an der Zeit, welche die Herstellung gemauerter erfordert hätte, theils deßwegen gewählt, weil sich mit Wahrscheinlichkeit erwarten läßt, daß der von der Direkzion beabsichtigte Rekurs gegen jene, von der Nothwendigkeit nicht gebotenen Brücken von günstigem Erfolge fein, und die Direkzion von der Erhaltung derselben enthoben werden wird.
Daß aber überhaupt bei der Konstrukzion dieser Brücken nicht dem solideren Materiale der Vorzug gegeben wurde, erklärt sich wohl leicht dadurch, daß die Fortsetzung der bereits bis unterhalb Laa ausgeführten Thayaregulirung flußabwärts, und bis zur Ausmündung unterhalb Lundenburg, mit Grund erwartet werden kann, und so lange dieselbe nicht ausgeführt ist, natürlich an stabile Brücken nicht zu denken war.

Die Kaiser Ferdinands=Nordbahn zwischen Wien und Brünn …..

Im Auftrage der Direkzion dieser Bahn beschrieben
von
Paul Stopfl
kontrollierendem Ingenieur derselben
Wien 1840

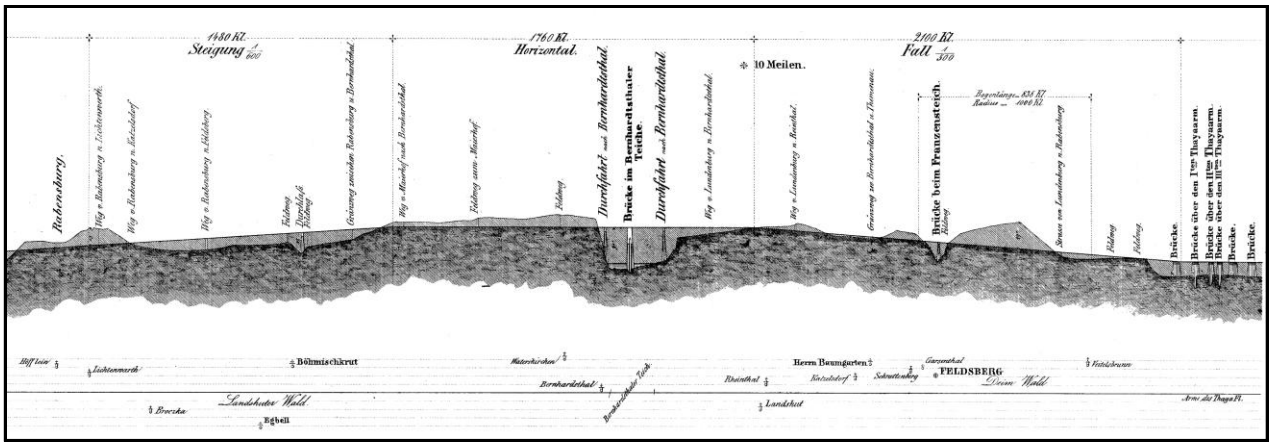
Seite 19

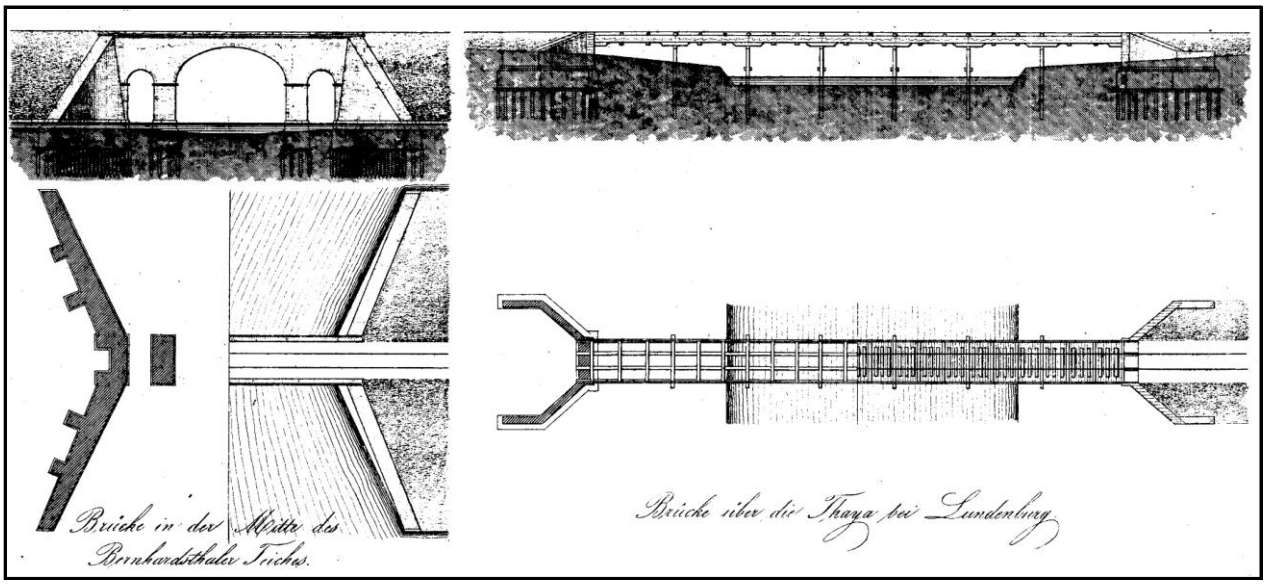
Höchst imposant ist der Durchgang der Bahn durch den, unterhalb dem Dorfe Bernhardsthal gelegenen, und nach ihm benannten großen Fischteich. Dieser Durchgang wurde mittelst eines 370 Klafter *(664 m)* langen, über 30 Fuß *(9,5 m)* hohen Dammes bewerkstelligt. Es waren zur Erbauung desseben über 17.000 Kubikklafter *(~116.000 m³)* Erde nötig, welche theils aus der zunächst liegenden Einschneidung, theils aus aus eigens dazu eröffneten Materialplätzen, und zum Theil dadurch gewonnen wurden, daß der Direkzion von Seiten des Eigenthümers gestattet wurde, den schon sehr verschlämmten Teich, nachdem er trocken gelegt war, um 3 Fuß zu vertiefen *(~1 m, sicher nicht auf der ganzen Fläche, dies hätte um 300.000 m³ ergeben)*. Wenn dadurch die Herstellung des Dammes schon sehr erleichtert wurde, so war dies noch mehr der Fall bei der Erbauung der, in der Mitte dieses Teiches befindlichen Brücke, welche dazu dient, die Verbindung zwischen de beiden Teichabschnitten, zum Behufe der Fischerei herzustellen.

Diese Brücke besteht aus drei verschiedenen Oeffnungen, deren mittlere 6 Klafter, jede der beiden Seitenöffnungen aber 1 ½ Klafter Weite haben. Die Fahrbahn ist, wie bei allen Brücken für die einfache Bahn, samt den Stirnmauern 15 Fuß *(4,74 m für einspurige Bahn)*. Der mittlere Bogen ist nach einer Ellipse gekrümmt und am Schlusse 2 ½ Fuß *(80 cm)* dick. Die zwei Mittelpfeiler sind 7 Fuß, die beiden Stirnpfeiler 5 ¼ Fuß dick, und letztere, so wie die Flügelmauern, mit inneren Strebepfeilern verstärkt. Die vier geböschten Flügelmauern haben jede eine Länge von 8 ½ Klafter *(16,12 m)* und eine mittlere Dicke von 6 Fuß *(= 1 Klafter = 1,8964 m)*. Das Mauerwerk, sowohl der Pfeiler, als auch der der Flügel, ruht auf einem Pilotenroste und ist unten bis auf die Höhe des Wasserspiegels mit Steinen armiert. Es besteht aus Ziegeln, ist ohne Verputz und mit verbrämten Ziegeln angelegt.

In geringe Entfernung von diesem interessanten Bauobjekte fällt die schon erwähnte Uebersetzung des Thayaflußgebietes.

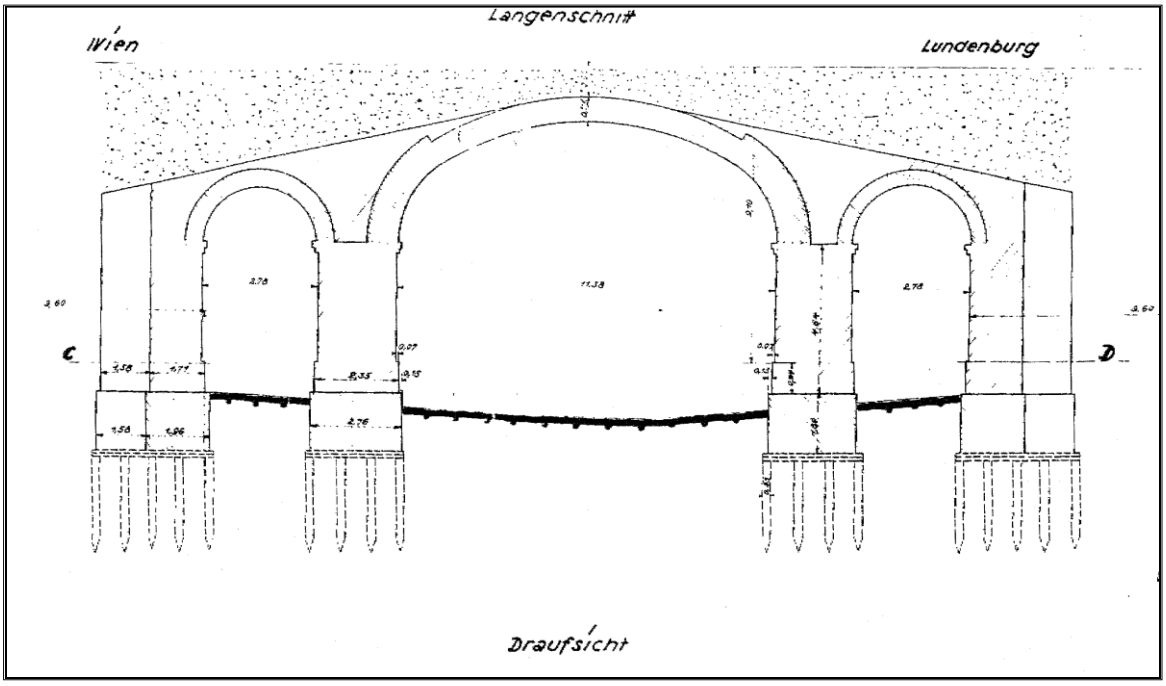
Zitatende





Allgemeine Bauzeitung 1839:
Ausschnitt Profil- und Brückenpläne bei Bernhardsthal

Der Bahnbau brachte eine außerordentliche Belebung des Wirtschaftslebens mit sich. Laut Horn (1971) waren bis 40.000 Arbeiter an der Strecke beschäftigt. Trotz der miserablen sozialen Bedingungen und der schlechten Bezahlung stellten sich die Leute schon am Sonntagmorgen bei den Anwerbestellen an, um bei der am Montagmorgen beginnenden Ausgabe der wöchentlichen Arbeitsmarken berücksichtigt zu werden. Bei Großbaustellen wie dem Bernhardsthaler Damm, wurde das Material mit Tragkörben, Schubkarren oder Kapsfuhrwerken transportiert.



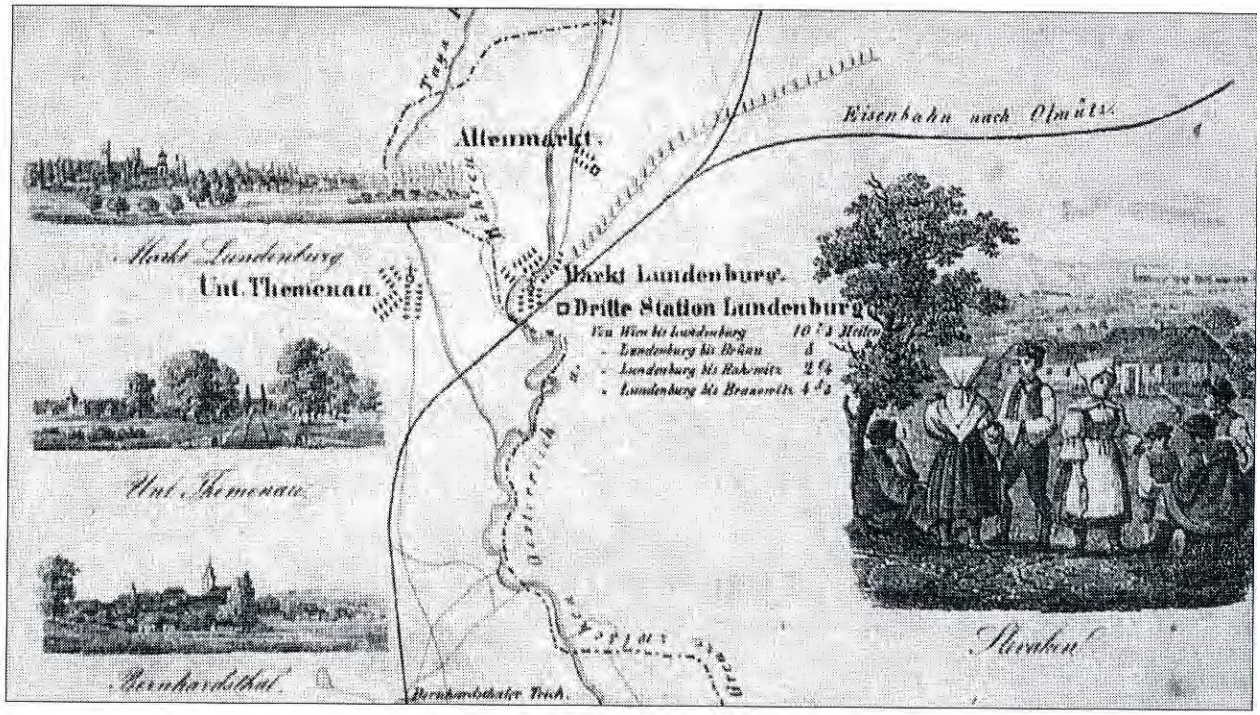
Plan der auf Eichenpfählen stehenden mittleren Brücke.
Bei dieser späteren Nachzeichnung sind die Maße schon in Meter umgerechnet.

Durchgangsbreite: Mitte 11,38 m (6 Klafter), beidseitig 2,78 m (1 $^{1}/_{2}$.Klafter)
Pfeilerstärke: Fundament 2,73 m, Basis 2,35 m.
Pfeilerhöhe: Fundament ab Rost 1 Klafter = 1,89 m,
Basis bis Wölbung 4,64 m (wahrscheinlich 2,5 Klafter = 4,74 m).
Die beiden Seitenbogen sind Halbkreise, der Mittelbogen ist elliptisch,
Mittelbogenhöhe: 2 Klafter = 3,8 m, ergibt ab Rost 10,43 m.

Die heutige Bogenausbildung entspricht nicht der obigen Zeichnung. Der Südbogen ist bis etwa 70 cm über dem Wasserspiegel als Durchgang aufgefüllt, Nord- und Mittelbogen sind mit Natursteinen eben gepflastert (1990), der Hamelbach ist im Mittelbogen seit der Bachregulierung 1930 um etwa 1 m eingetieft.

Darstellung des Streckenabschnitts Bernhardsthal der „Kaiser-Ferdinands-Nordbahn“ von 1840

Der Zeichner hat sicher nur einen sehr kurzen Blick auf die Pläne gemacht, sonst hätte er sich das 3-fach Gewölbe nicht entgehen lassen und der Teich wurde ein Teicherl. Aber immerhin dürfte er von der bedeutenden Pferdezucht in Bernhardsthal gewußt haben.



Ansichtskarte mit der Strecke nördlich von Bernhardsthal. Lundenburg mit Schloß und Kirche, Themenau mit der Bahn-Thayabrücke, Bernhardsthal mit der Kirche, dazu, im großen Bild, Slowaken in Tracht.
1 österreichische Postmeile hatte 7,59 km.

Fahrkarte von Wien nach Wagram, 1840

Streckennetz der Nordbahn 1886

Fahrplan 1898

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

23. Wien—Gänserndorf—Lundenburg—(*Brünn*).

Vom 1. October 1898.

23. Localverkehr.

Fahrpreis in Heller I. (Personenzug)	II.	III.	Kilom.	Stationen Mitteleurop. Zeit	Prsz 25 I–III	Schz 5 I., II.	Schz 7* I–III	Prsz 15 I–III	Prsz 21 I–III	Prsz 13 I–III	Prsz 47 II., III	Schz 1 I., II	Prsz 19 I–III	Schz 9 I–III	Schz 11 I–III	Prsz 29 I., III	Prsz 27 I–III	Prsz 17 I–III	Expr. 5003 I	Schz 3 I–III	Prsz 23 I–III		
Von Wien Nordbahnhof			.	•Wien Nordbahnhof ✕ ..Ab	6¦25	8⟩00	8⟩15	8¦25	9.20	11⟩10	12.10	12¦40	1.15	2.30	3⟩35	4‡50	6¦25	7¦05	9.15	9¦30	10.40	...	...
60	40	20	6	•Floridsdorf :	6.35	"	"	8.36	9.31	11.20	12.23	"	1.26	2.39	3.44	5.01	6.37	7.18	Bis Ende April jeden Donnerstag.	9.39	10.51	...	...
120	80	40	14	•Süssenbrunn H. [2]	"	"	"	8.49	9.43	11.32	an	"	1.38	"	"	5.14	6.50	7.32		"	11.03	...	...
120	80	40	19	Wagram	6.52	"	"	8.57	9.51	11.40	..	"	1.46	"	3.59	5.22	6.59	7.42		"	11.11	...	...
240	160	80	32	Gänserndorf [2] ✕ ....An	7.07	"	8.47	9.13	10.07	11.55	...	1.12	2.09	3.01	4.12	5.39	7.16	8.01		10.05	11.27	...	...
				(Marchegg 198)																			
			.	Gänserndorf ✕ ....Ab	7.11	"	8.49	9.17	...	11.58	...	1.15	2.04	3.06	4.14	5.48	7.22	8.05		10.07	.	.	...
240	160	80	40	Angern	7.23	"	"	9.29	...	12.09	...	"	2.16	"	4.25	6.00	7.36	8.17		"	.	...	...
300	200	100	44	•Stillfried H.	7.30	"	"	9.36	...	"	...	"	2.24	"	"	6.07	7.44	8.25		"	..	...	...
300	200	100	50	Dürnkrut [2] ✕	7.41	"	"	9.47	...	12.24	...	"	2.35	"	4.38	6.17	7.57	8.37		"	.	...	...
390	260	130	59	Drösing (*Zistersdf. 204a*)	7.53	"	"	9.59	...	12.36	...	"	2.47	"	"	6.29	8.10	8.49		"	.	...	...
390	260	130	65	Hohenau [2]	8.03	"	"	10.09	...	12.46	...	"	2.58	"	4.56	6.40	8.22	9.00		"	..	...	...
480	320	160	71	Rabensburg H.	8.13	"	"	"	...	"	...	"	3.08	"	"	6.50	8.32	9.10		"	..	...	...
480	320	160	76	•Bernhardsthal H.	8.22	"	"	"	...	"	...	"	3.18	"	"	6.59	8.41	9.20		"	..	...	...
600	400	200	84	•Lundenburg [2] ✕ ....An	8¦33	9⟩11	9⟩37	10¦32	...	1⟩08	...	2¦05	3.29	3⟩55	5⟩17	7‡10	8¦52	9¦31	10¦46	10¦59		.	...
.	.	.	.	*Brünn 199* ...... An	10.18		10.44	...	...	3.15	...	3.28	...	5.05	7.33	...	10.35	...	...				...

*) Bei dem Schz. 7 keine Billetausgabe III. Cl. nach Gänserndorf.

23. (*Brünn*)—Lundenburg—Gänserndorf—Wien.

Vom 1. October 1898.

Nordbahn.

Fahrpreis in Heller Schnellzug I.	II.	III.	Personenzug I.	II.	III.	Kilom.	Stationen Mitteleurop. Zeit	Prsz 44 III	Schz 4 I–III	Prsz 20 I–III	Expr. 5004 I	Prsz 26 I–III	Schz 22 I–III	Prsz 30 I–III	Schz 12 I–III	Prsz 48 II., III.	Schz 10 I–III	Schz 2 I., II.	Prsz 14 I–III	Prsz 24 I–III	Prsz 16 I–III	Prsz 28 I–III	Schz 6 I., II	Schz 8 I–III	Prsz 18 I–III
.	.	.	.	.	.	.	*Brünn 198* .... Ab		...		...	4.02	6.35	6.47		...	11.54	...	12 45	...	...	4.36	..	7.41	11.30
Von Lundenburg						.	Lundenburg [2] ✕ .....Ab		5¦10	..	⟨5.38	5¦49	7⟨48	8‡46	11⟩23	.	1⟩04	2¦20	3⟩03	...	5¦14	6¦33	8⟩16	8⟩46	2¦44
.	.	.	60	40	20	9	Bernhardsthal H.		"	..	Bis Ende April jeden Dienstag.	6.01	"	8.58	"	...	"	"	3.14	...	5.26	6.45	"	"	2.57
			120	80	40	13	•Rabensburg H.		"	...		6.10	"	9.06	"	..	"	"	"	...	5.34	6.54	"	"	3.06
180	120	60	120	80	40	19	•Hohenau [2]		"	...		6.21	"	9.16	11.44	..	1.24	"	3.28	...	5.46	7.05	"	"	3.16
			180	120	60	25	Drösing (*Zistdf. 204a*)		"	...		6.31	"	9.27	11.53	..	"	"	3.38	...	5.57	7.16	"	"	3.26
360	240	120	240	160	80	34	•Dürnkrut [2] ✕		"	..		6.44	"	9.40	12.04	.	"	"	3.50	...	6.12	7.29	"	"	3.40
.			240	160	80	40	Stillfried H.		"	..		6.54	"	9.50	"	..	"	"	"	...	6.22	7.39	"	"	3.51
			300	200	100	44	•Angern		"	...		7.01	"	9.58	12.16	...	"	"	4.03	...	6.31	7.47	"	"	3.58
585	390	195	390	260	130	52	•Gänserndorf [2] ✕ An		6.03	..		7.13	8.38	10.10	12.27	...	1.57	3.10	4.14	...	6.43	7.59	"	9.36	4.11
							(Marchegg 198)																		
.			.	.	.	.	•Gänserndorf [2] ✕ Ab		6.04	6¦11		7.18	8.44	10.18	12.33	.	1.59	3.11	4.18	5¦25	6.48	8.06	"	9.37	4.18
			390	260	130	65	•Wagram		"	6.29		7.35	8.59	10.35	"	...	"	"	4.34	5.41	7.06	8.24	"	"	4.36
			480	320	160	70	Süssenbrunn H. [2]		"	6.38		7.45	"	10.43	"	...	"	"	4.42	5.49	7.14	8.33	"	"	4.45
710	480	240	480	320	160	79	Floridsdorf :	5.53	"	6.55		7.57	9.16	10.57	1.02	1.20	2.27	"	4.55	6.05	7.28	8.48	"	"	5.00
900	600	300	600	400	200	84	•Wien Nordbhf. ✕ An	6 06	6¦40	7⟩05	⟨7.25	8¦07	9⟩26	11‡07	1⟨10	1.36	2⟩35	3¦45	5⟩04	6¦15	7¦38	8¦58	9⟩32	10⟨10	5¦10

e Nur zum Einsteigen. a Nur zum Aussteigen.

Die Nachtzeit von 6.00 Abds. bis 5.59 Früh ist durch Unterstreichung der Minutenziffern bezeichnet.

38

Priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

24. Wien—Mistelbach (*Brünn*).

Vom 15. October 1898.

Fahrpr. in Heller I. (Personenzüge)	II.	III.	Erm. Z. II.	III.	Kilom.	Stationen Mitteleurop. Zeit	Prsz 15/n I–III	Schz 3n/a I–III	Prsz 103/n	Prsz 101/n	Prsz 105/n	Prsz 17/n	Schz 5/n
Von Wien Stbhf.					.	•Wien Staatsbahnhof ✕ ..Ab	6¦05	7.30	9.15	11¦00	1⟩55	5¦45	10⟩15
.	.	.	.	.	8	Stadlauerbrücke-Lusth. H. Ab	"	"	×9.28	"	×2.13	"	"
90	60	30	42	22	11	Stadlau ✕ ....An	6.20	"	9.34	11.18	2.20	6.01	"
						(Pressburg 193)							
.	.	.	.	.	.	Stadlau ✕ ....Ab	6.23	"	9.39	11.25	2.29	6.06	"
.	.	.	82	42	15	Breitenlee W. 8 [2]	"	"	×9.46	"	×2.37	"	"
150	100	50	82	42	19	Gerasdorf [2]	6.38	"	9.55	11.41	2.47	6.17	"
.	.	.	124	62	24	•Seyring W. 13	■	"	×10.02	"	×2.56	"	"
.	.	.	124	62	27	Obersdf.-Pillichsdf. W. 16.	"	"	×10.08	"	×3.04	"	"
240	160	80	124	62	29	Wolkersdorf	6.52	8.01	10.16	12.00	3.13	6.34	10 45
.	.	.	164	82	32	•Ulrichskirchen W. 19	"	"	×10.22		×3.20	"	"
300	200	100	164	82	35	Schleinbach [2]	7.00	"	10.30	12.12	3.27	6.43	"
.	.	.	164	82	38	•Hautzendorf W. 22	a	"	×10.38		×3.35	"	"
.	.	.	204	102	42	•Nied. Kreuzstetten W. 25	"	"	×10.45	×12.25	×3.43	"	"
383	256	129	204	102	45	Neubau-Kreuzstetten	7.15	"	10.53	12.36	3.53	7.03	"
498	333	167	266	134	51	•Ladendorf [2]	7.25	"	11.04	12.47	4.09	7.14	"
498	333	167	266	134	53	Paasdorf W. 31	"	"	×11.09		×4.15	"	"
498	333	167	266	134	56	Mistelbach ....An	7¦33	8.32	11 15	12¦57	4⟩22	7¦22	11 16
.	.	.	.	.	.	*Brünn 169 a* ....An	10.20	10.34		4.42	9.03	10.38	1 17

24. (*Brünn*) Mistelbach—Wien.

Vom 15. October 1898.

Siehe auch Zonentarif Nr. **700**. Züge m ermässigten Fahrpreisen, Permanenzkarten und Tour- und Retourkarten Nr. **700** sub VII.

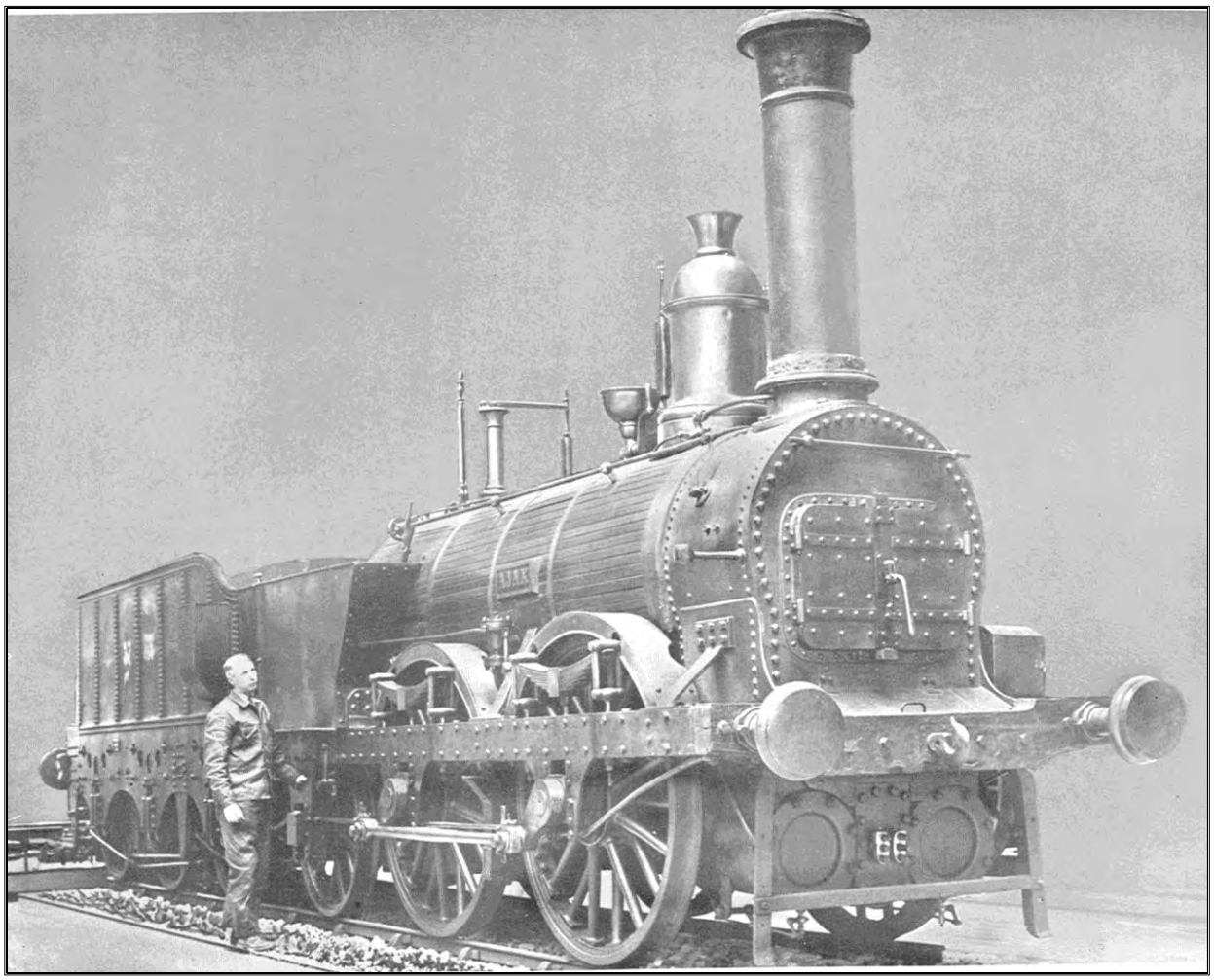
Kilom.	Stationen Mitteleurop. Zeit	Prsz 104/n I–III	Prsz 18/n I–III	Omz 122/a II., III.	Prsz 102/n I–III	Prsz 106/n I–III	Schz 4/n I–III	Prsz 16/n I–III
.	*Brünn 169a* ....Ab	...	3.58	...	8 05	12 00	3 58	4 10
	•Mistelbach ....Ab	5.30	7¦10	Nur an Wochentagen.	12¦11	3.55	×6⟩00	7¦31
3	•Paasdorf W. 31	×5.36	"		"	×4.01	"	"
6	Ladendorf [2]	5.46	7.24		12.24	4.12	"	7.42
12	•Neubau-Kreuzstetten	6.14	7.35		12.37	4.26	"	7.53
15	Nieder-Kreuzstetten W. 25.	×6 20	"		×12.44	×4.33	"	"
18	Hautzendorf W. 22	×6.28	"		"	×4.41	"	"
22	•Schleinbach [2]	6.38	7.50		12.58	4.53	"	8.10
24	Ulrichskirchen W. 19	×6.43	"		"	×4.58	"	"
28	•Wolkersdorf	6.54	8.02		1.11	5.08	"	8.20
30	•Obersdorf-Pillichsdorf W. 16	×6.59	"		"	×5.13	"	"
33	Seyring W. 13	×7.06	"		"	×5.21	"	"
37	•Gerasdorf [2]	7.18	8.16		1.31	5.32	"	8.34
41	•Breitenlee W. 8 [2]	×7.27	"		"	×5.40	"	"
46	•Stadlau ✕ ....An	7.37	8.28		1.47	5.49	6.50	8.46
	(Pressburg 193)							
.	•Stadlau ✕ ....Ab	7.43	8.33	⟨7.07	1.55	5.53	6.51	8.51
49	Stadlauerbrücke-Lusth. H. Ab	×7.49	"	⟨×7.14	"	×5.59	"	"
56	•Wien Staatsbahnhof ✕ ....An	8.05	8¦52	⟨7.31	2¦19	6.15	7⟩05	9¦10

Die Nachtzeit von 6.00 Abds. bis 5.59 Früh ist durch Unterstreichung der Minutenziffern bezeichnet.

3

Staats-Eisenbahn-Gesellschaft. 24.

Der Fahrpreis Bernhardsthal – Wien Nordbahnhof betrug 1898 in der 1. Klasse 4,80, in der 2ten 3,20 und in der 3ten 1,60 Kronen, 1911 7,20; 4,40; und 2,80 Kronen

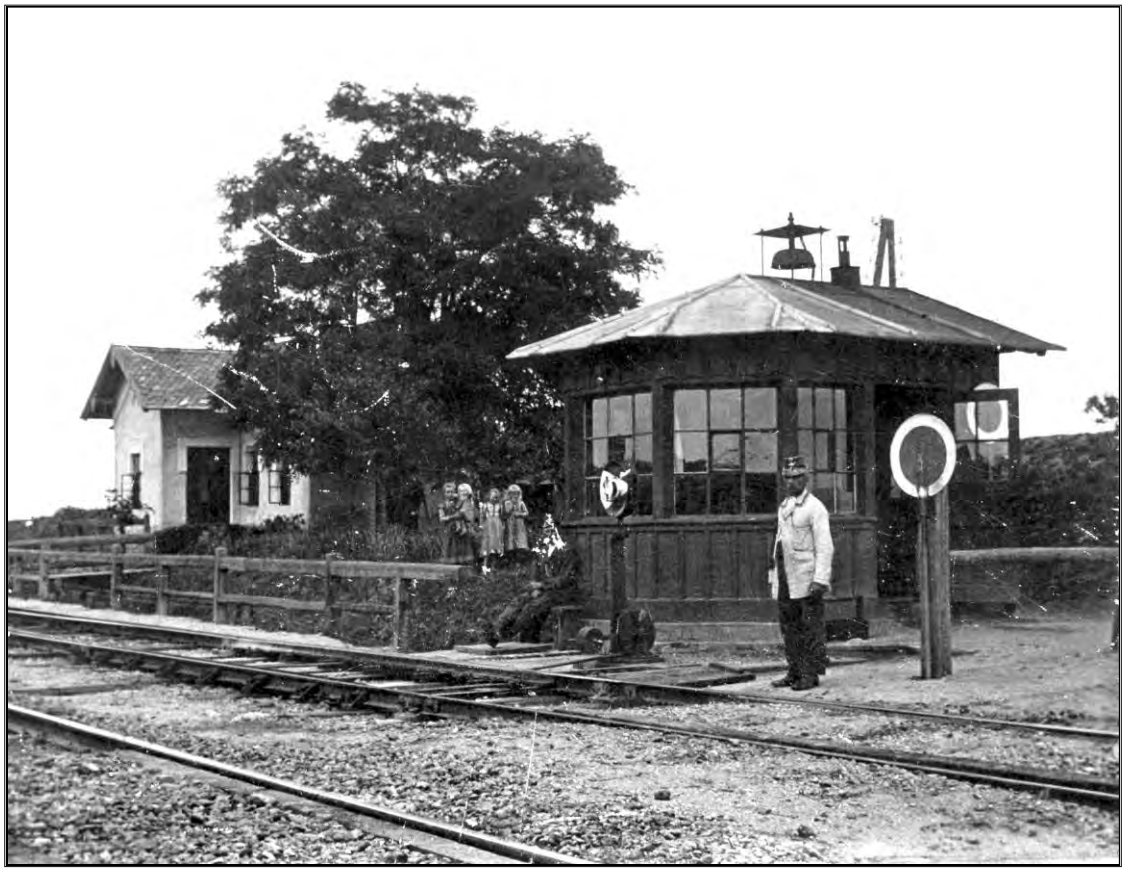


Die Dampflokomotive „Ajax“ mit einem Gewicht von 28,7 Tonnen wurde 1841 in Warrington (England) für die 1838 eröffnete „Kaiser-Ferdinands-Nordbahn“ gebaut.

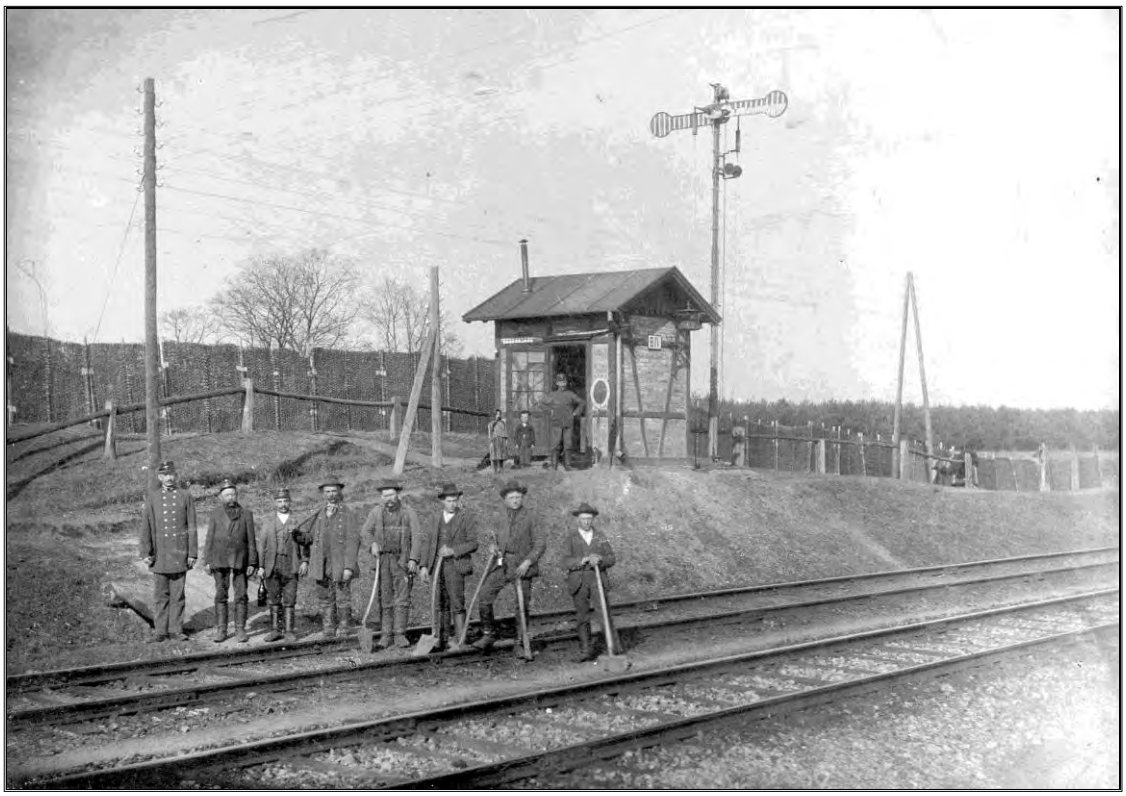
Fahrplanausschnitt aus dem Pfarrkalender, gültig ab Oktober 1913

Wien—Lundenburg, Personenzüge.

Wien, Nordbahnhof	ab	6·01	8·10	10 30	1 28	2 30	4 50	5·55	6·35	10·40
Floridsdorf	„	6·11	8·19	10 39	1·36	2·40	5·00	6·06	6 45	10·49
Leopoldau	„	6·16	8·24	10·44	1·40	2 45	5·05	6·11	6 50	10·54
Süßenbrunn	„	6·26	8·33	10 53	1·51	2·54	5·15	6·24	7·00	11·04
Deutsch-Wagram	„	6·35	8·41	11 00	1·58	3·03	5,22	6 31	7·09	11·11
Straßhof	„	6 43	8·50	11·09	2·06	3 12	5·30	6 40	7·18	11·21
Gänserndorf	an	6·52	8·59	11·17	2·14	3·21	5·38	6·48	7·27	11 30
Gänserndorf	ab	6·56	9·05	11·21	2 20	3·26	5·46	6·52	7 32	11 43
Angern	„	7·08	9·16	11 32	2 30	3·38	5·57	7·03	7 43	11·55
Stillfried	„	7·14	9.22	11 38	2·36	3·44	6·03	7 09	7 49	12·01
Dürnkrut	„	7·24	9·31	11·47	2·45	3·54	6·12	7·18	7.59	12·11
Jedenspeigen	„	7·30	9·37	11 53	2 51	4 00	6·18	7,23	8·05	12 17
Drösing	an	7 37	9 44	11·59	2·57	4·07	6·25	7·30	8·12	12·24
Drösing	ab	7·39	9·45	12·00	2·58	4·09	6 26	7·31	8·14	12·26
Hohenau	an	7·47	9.53	12 08	3·06	4·17	6·34	7·39	8 22	12·34
Hohenau	ab	7 49	9·55	12 09	3·07	4·19	6 36	7 40	8·24	12·36
Rabensburg	„	7·58	10·03	12 17	3·15	4 28	6 44	7·48	8 33	12·44
Bernhardsthal	„	8 05	10·10	12·24	3·21	4 35	6·51	7 56	8 40	12·51
Lundenburg	an	8·15	10·20	12·33	3 30	4·45	7·00	8 05	8 50	1·00



Bahnübergang und Block bei Stellwerk 2 um 1900
(nicht gesichert lokalisiert, achte auf die Weichen!)

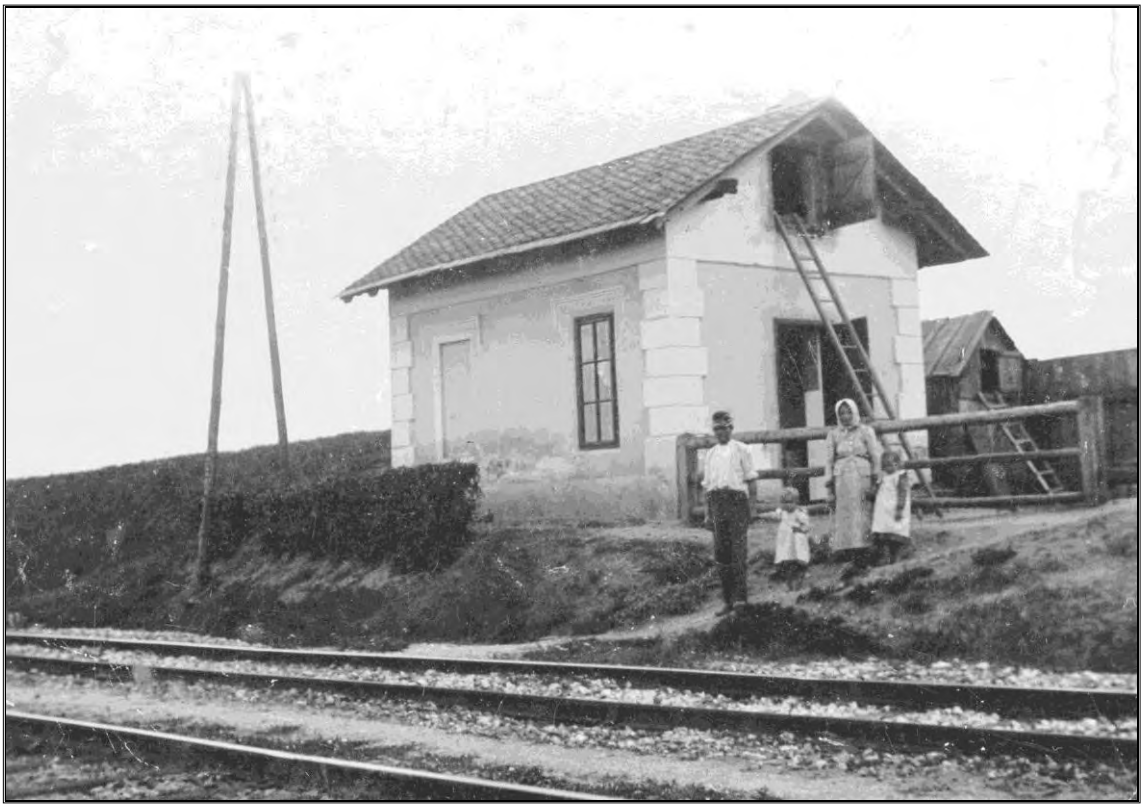


Die von Herrn Obst erhaltene Aufnahme zeigt Block IV mit Doppelsemophor,
davor Oberbauarbeiter, um 1905 (nicht gesichert lokalisiert).

Block 1, visavis vom Bahnwächterhaus 48, davor Martin Hornak, Jahrgang 1903.
Hier soll ein Blockwärter gut geschlafen haben. Er wurde durch lautes Klopfen geweckt.
Auf die Frage: „Wie geht's nach Lundenburg?“
sagte er: „Da geht ma net nach Lundenburg, da fährt nur der Zug“.
Antwort: „Wir sind der Zug“.

Block 1 1952 mit Franz Novak und Tochter Martha. Block 1 befand sich auf der Westseite der Bahngeleise, gegenüber des Bahnwärterhauses Nr. 229.
Die Stufen links hinten führten über den Damm zum Feldweg.

Die Familie Senger vor dem Bahnwächterhaus Nr.228

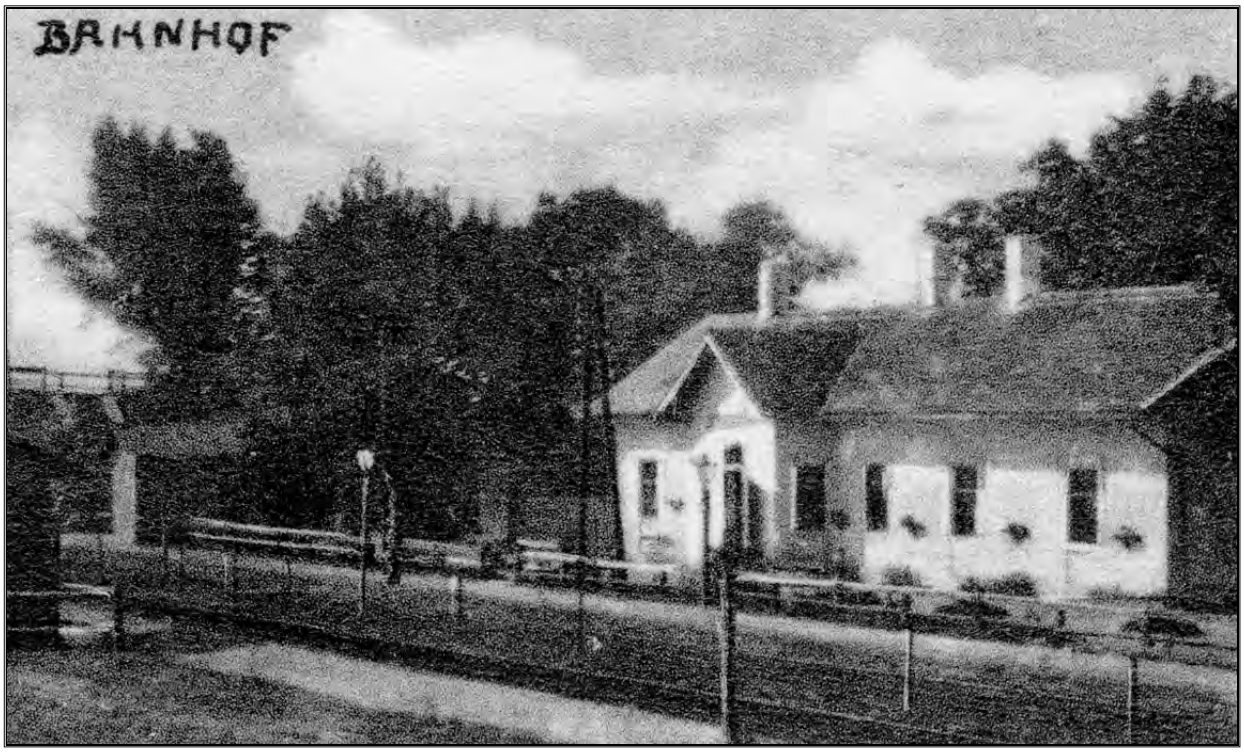


Bahnwächterhaus an der Grenze, Nr. 229 - diese Nummer erhielt später das Milchhaus - mit der Bahnwächterfamilie Johann Hruzek. Es gab insgesamt 5 Bahnwächterhäuser: Nr. 229 vor der Grenze, Nr. 228 am Sandfeld, Nr. 227 gegenüber der Haltestelle, Nr. 226 nördlich und Nr. 225 südlich der Ausweiche.

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

Die Personenhaltestelle wurde am 1. Mai 1872 eröffnet, das Haltestellengebäude, Haus-Nr. 258, 1877 errichtet und am 11. Dezember 1877 seiner Bestimmung übergeben.

Die wahrscheinlich älteste Aufnahme des Stationsgebäudes, um 1920.
Die Altersschätzung der Aufnahmen ist z.B. über die Lampen und Bäume, hier gestutzte Linden, möglich. An der Perronlampe auf Holzständer an der Gatterabgrenzung lehnt eine Wartungsleiter.

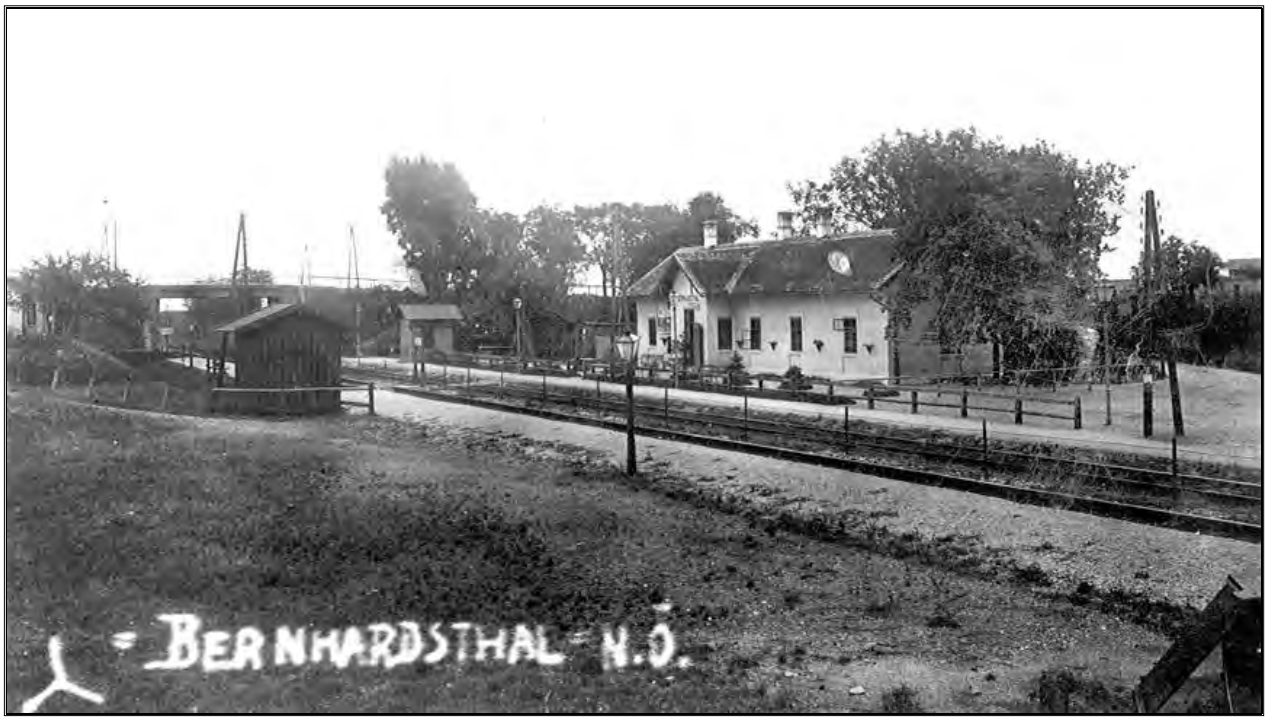


Personenhaltestelle um 1925. Vor dem Gebäude sind kleine Nadelbäume gepflanzt.

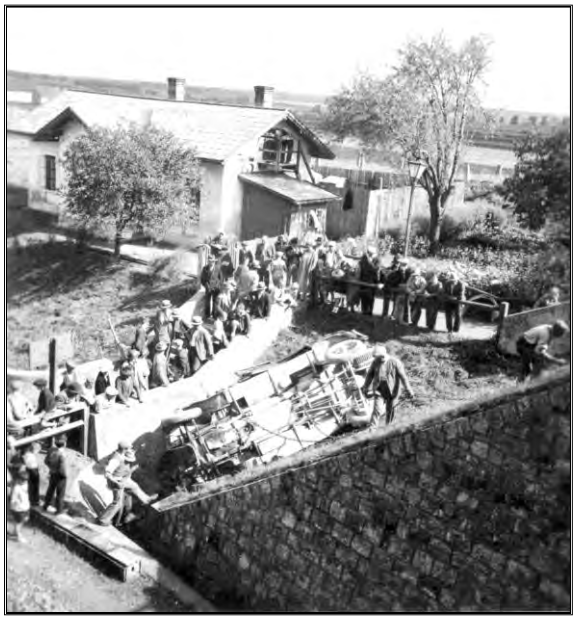
Bei dieser Aufnahme von der östlichen Brückenauffahrt aus sind die Nadelbäume schon größer, aber nicht so hoch wie auf dem Foto von 1928. Die Lampen am Perron vor der Station haben neue Gußeisen-Masten, an der Ostseite stehen noch die alten Holzsäulen.

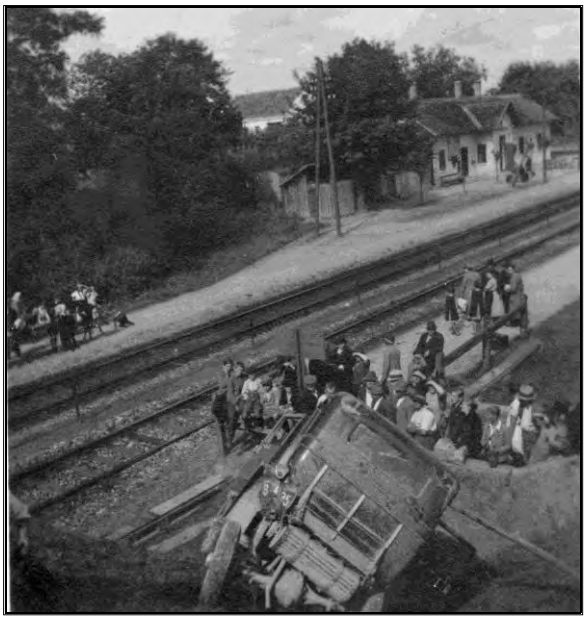
Das Bild zeigt das Gebäude im Schmuck zum Sängerbundesfest, das 1928 in Wien stattfand. Nebenbei, der Zug ist nur durchgefahren.
Mein damals 15-jähriger Vater steht in der Gruppe ganz rechts.

Die Personenhaltestelle um 1930.
Rechts hinter dem Baum ist der Brunnen gut sichtbar.



Die Haltestelle um 1930 mit Brücke und Signalhäusl. Je nach Anfahrtsrichtung eines Zuges wurde zwei- oder dreimal geläutet. Vor dem Haus ein Abstandsgatter und Koniferen. Links, im rückwärtigen Teil des heutigen Wartesaals, war zu dieser Zeit der erste Konsum, der später ins Weilinger-Wirtshaus am „Konsumberg“, Nr.131, übersiedelte. Neben dem Ostperron steht eine Holzhütte, die der Zollwache diente.



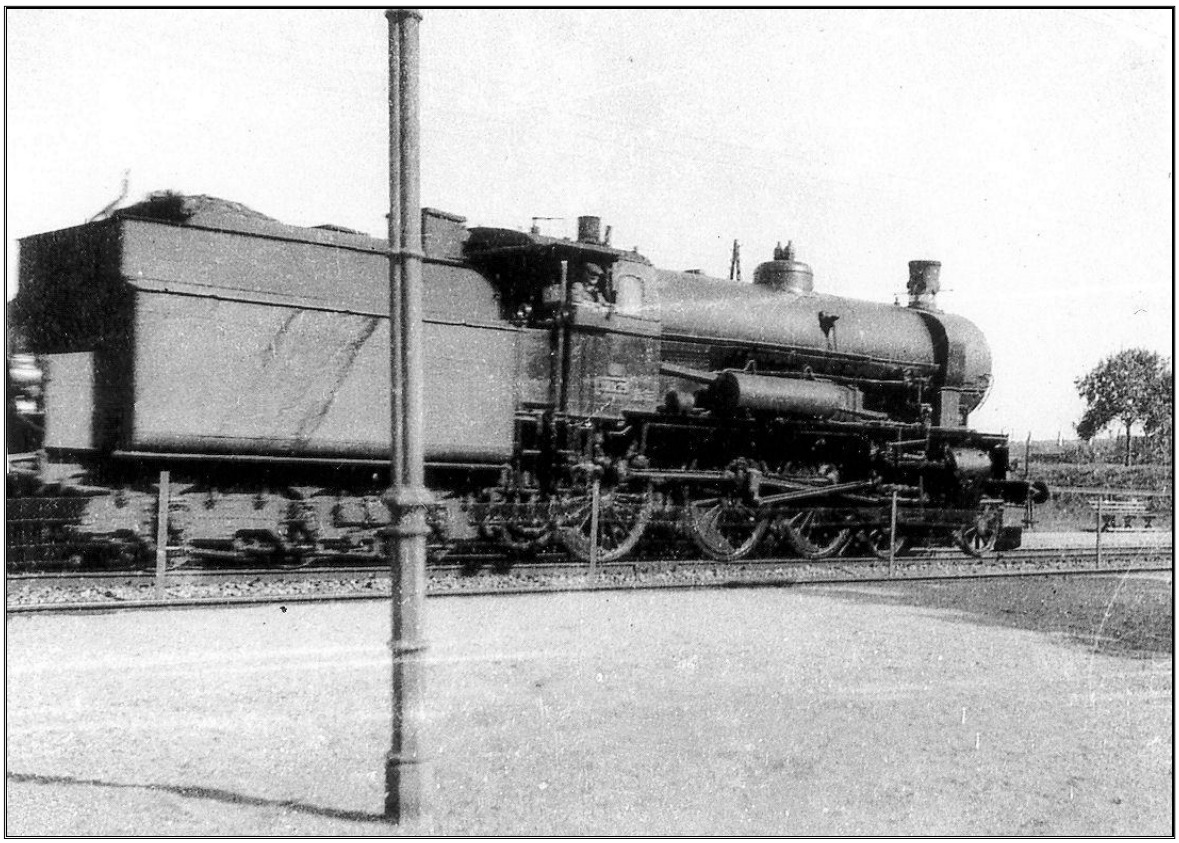


Absturz eines Lastwagens der Fa. Schweinberger (Hohenau) von der Bahnbrücke im September 1936.
Auf der linken Aufnahme stehen die Leute auf der unteren Betonstiege, die obere führt rechts zur Brücke weiter. Das Bahnwärterhaus ist durch Holzvorbau und Bodenaufgang stark verändert.
Auf der rechten Aufnahme sind das Holzgatter vor dem Stationsgebäude und das Signalhäusl nicht mehr vorhanden,
Linden sind gepflanzt.

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

Eines der seltenen Bilder mit der Bahnbrücke, nach 1930.
Links und rechts waren breite Betonstiegenaufgänge.
Von der Holzbrücke nach 1945 kenne ich leider kein Foto.

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



Eine Lok Reihe 38 (früher 209) in der Haltestelle auf dem Ostgeleise.
Im Vordergrund der Lampenmast.

Winteraufnahme mit einer Lok Reihe 52, etwa 1950-55. Die Bahnsteigbeleuchtung wurde verändert, die Linden sind groß. Ganz rechts steht das Haus des Huber-Gärtners, der Teich im Hintergrund ist bespannt.
Aufnahme von der (provisorischen) Holzbrücke – die ihren Schatten wirft.

Abfahrt von der Haltestelle 1956, im Fenster Kostial Relli, am Bahnsteig Schmaus Grete.
Alle fuhren in der 3ten Klasse.

Ein Dieseltriebwagen der Reihe 5042 mit 2-achsigem Dienstwagen bei Ankunft in der Haltestelle. Die Linden sind schon gestutzt. Die Zollhütte bei Bahnsteig 2 steht noch.

Die Haltestelle mit Josef Karst 1969

Josef Karst, der letzte Stationsleiter, mit Frau und Kindern, um 1963, im Hintergrund das Zollwachehüttl und das Holzhaus des Gärtners Franz Huber.

Personen-Haltestelle der Nordbahn

(laut Dechant Karl Bock am 15. Mai 1872 eröffnet, in der Bahnchronik 1871 provisorisch)
Haltestellengebäude: errichtet 1877, übergeben am 11. Dezember 1877

Stationsleiter:

1887 Karl Heleczek
1888 Thomas Hajek
1889 Franz Schnatke
1890 Thomas Hajek
1898 Alois Zigmund
1900 Georg Blaneta
1901 Richaed 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 Kern Theresia?
1946 Johann Stockinger
1947 Anton Mozdiak
1955 Ludwig Semmler
1956 Josef Karst

31.12.1980 Sperre der Haltestelle

Dampflok der Serie 93 mit dem 4er Zug (er kam gegen 16 Uhr an) um 1972. Der Bahnsteig ist schon mit Neonlampen beleuchtet.

Bundesministerium für Verkehr
Der Leiter des Ministerbüros

Wien, am 21. Febraur 1983
1010, Elisabethstraße 9
Telefon 56 51 81

M.Z.: 2281/32-1983

Sehr geehrte Damen und Herren!

Zu Ihrem Schreiben an das Bundesministerium für Verkehr vom 26. Oktober 1982 darf ich Ihnen im Auftrag des Herrn Bundesministers für Verkehr nochmals wiederholen, was die Österreichischen Bundesbahnen bezüglich des Haltestellengebäudes Bernhardsthal vorsehen werden und was in einem Gespräch Anfang Februar im Beisein der Gemeinde Bernhardsthal auch Ihre Zustimmung fand.

Ein Teil des Haltestellengebäudes wird abgebrochen und der Rest mit dem Warteraum und Dienstraum wieder instandgesetzt. Die Österreichischen Bundesbahnen werden in den adaptierten Warteraum einen elektrischen Heizkörper installieren. Der Stromverbrauch und die Erhaltung der elektrischen Einrichtungen gehen zu Lasten der Gemeinde. Die vorhandenen Trockenaborte werden ersatzlos abgetragen.

Der Platz vor dem Gebäude wird saniert. Ein Teil der Fläche zwischen dem Abgang und dem Gebäude wird von den Österreichischen Bundesbahnen gärtnerisch gestaltet, wobei die weitere Betreuung von der Gemeinde Bernhardsthal übernommen wird.

Mit besten Grüßen

(Dr. Gustav HAMMERSCHMID)

An die
Vertreter der
Bürgerinitiative
Bernhardsthal-Bahnhof
Frau Edda GESSINGER und
Herrn Karl NIEDL

Rettung des Haltestellengebäudes durch eine Bürgerinitiative

Die beiden Seitenbrücken wurden eher selten fotografiert,
von der Brücke bei der Marienkapelle gibt es nur Fotos nach der Sprengung 1945.

Die Kapellenbrücke um 1950, Aufnahme von der Ortsseite aus.
2 Eisenkonstruktionen als Ersatzbrücken für die 1945 gesprengte Brücke,
das Sprenggut bildete einen schwer befahrbaren Hügel unter der Brücke.

52er Lok auf der provisorisch wiedererrichteten Brücke, Aufnahme von der Kapellenseite.
Der durch das Sprenggut entstandene Hügel unter der Brücke ist gut zu erkennen.

Die Brücke vor dem Neubau 1999

Eine Verschublok der Reihe 1063 auf der Kapellenbrücke

Die Brückenauflager wurden seitlich vorgefertigt und dann eingeschoben. Mit der gelben Jacke Walter Brunner.

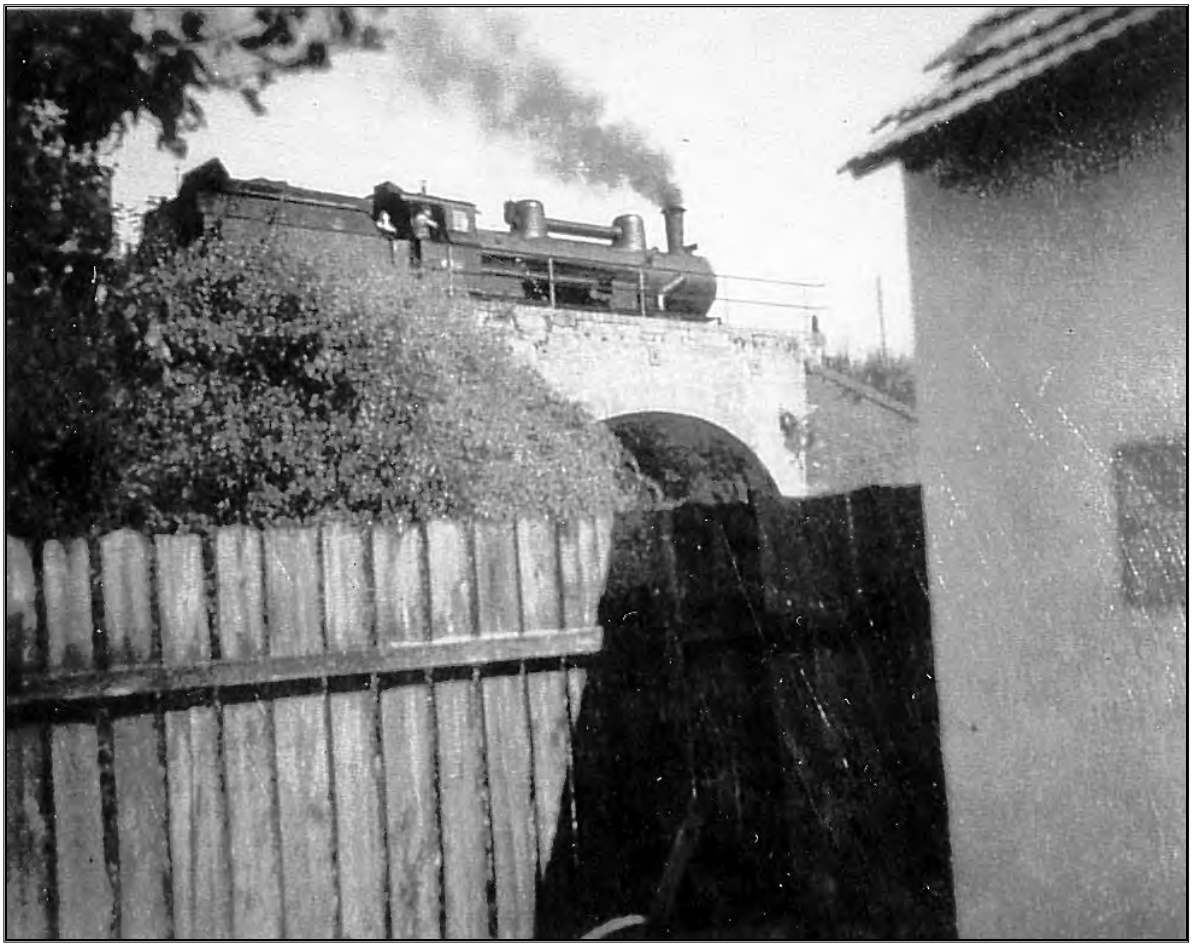
Auch das westliche Auflager ist in Position

Die fertige Kapellenbrücke

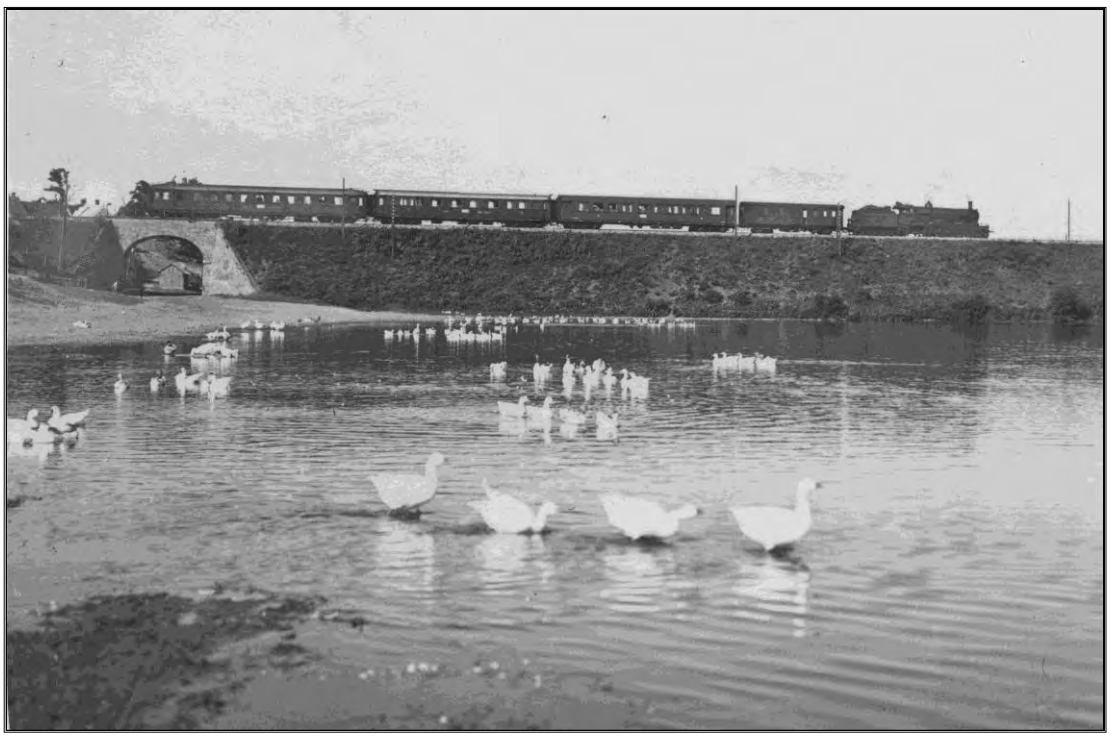
Dann ging es etwas zu eilig. Die Strecke wurde, wenn auch nur eingleisig, zu früh freigegeben. Ein Lastzug verwarf die Geleise und wochenlang lagen die abgestürzten Waggons neben dem Damm. Aufnahme unten: Juli 1999

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

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

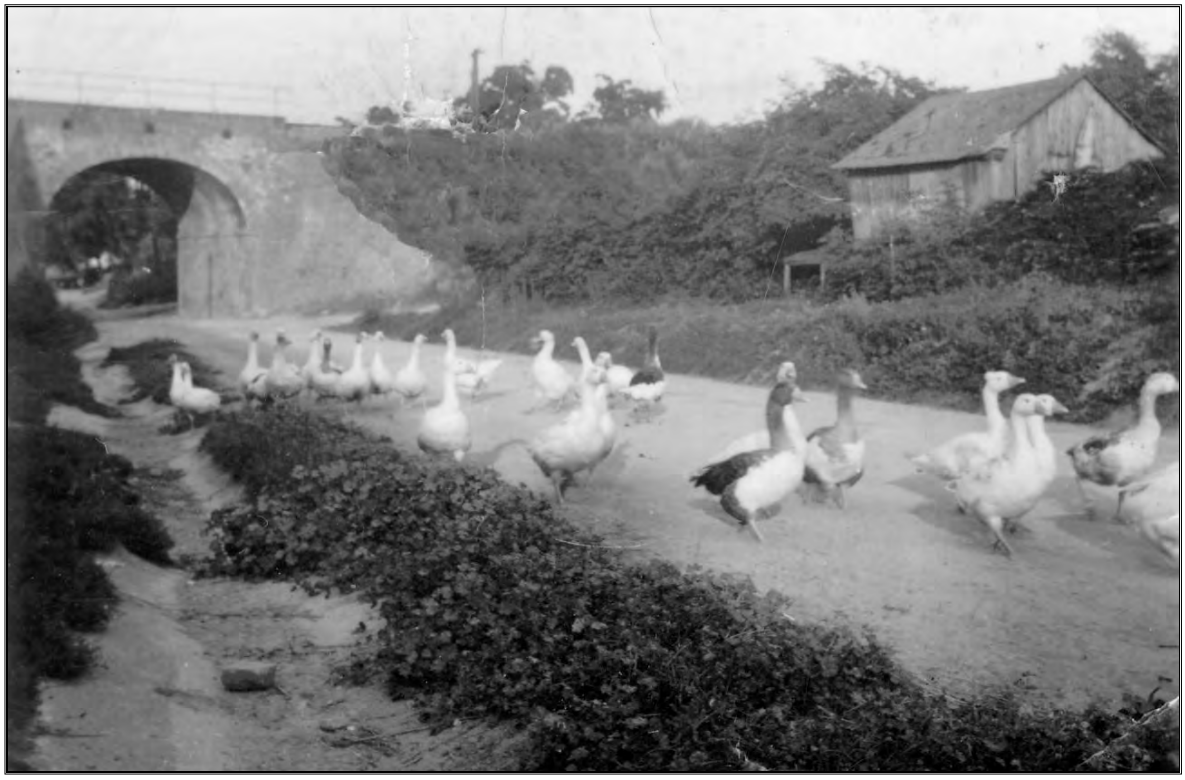


Die Lok der Reihe 56 auf der Teichstraßenbrücke wurde vom Haus Bollinger aus aufgenommen.



Teichstraßenbrücke mit Gänsen, zwischen 1928-38, von Osten aufgenommen.
Auf der Strecke eine Lok der Reihe 110 mit einem Post- und drei Schnellzugwaggons des ersten Typs N28.

2011 wurde die Teichstrassenbrücke umgebaut. Beidseitig verbreitern zusätzliche Überlager die Trasse. Der schadhafte Betonspritzer auf der ursprünglichen Ziegelverkleidung wurde abgeklopft, durch armierte Betonwände ersetzt und mit einer Abdeckung versehen. Insgesamt wirkt die Brücke jetzt wuchtiger und ist optisch vom ursprünglichen Entwurf weit entfernt.



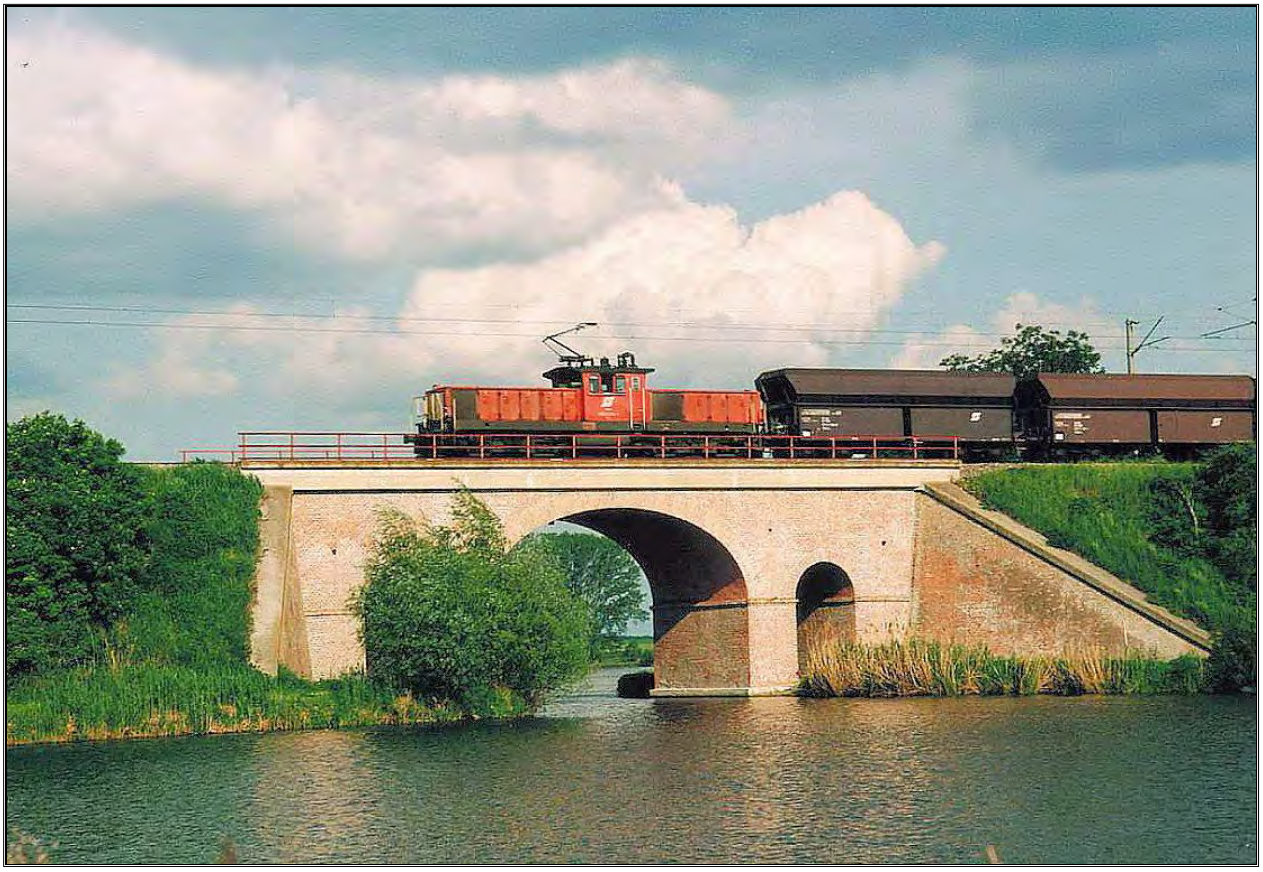
Teichstraßenbrücke mit Gänsen um 1955 von West. Der Graben entlang der Teichstraße. bog früher erst kurz vor der Brücke zum Teich. Bei starkem Regen floß das Wasser durch die Brücke. Am Foto von Erna Kellner ist der Graben schon eine betonierte Mulde.

Große Bahnbrücke und kleiner Teich mit Enten und Gänsen, vor dem 2. Weltkrieg, Aufnahme von Südwest. Der Damm wurde zur Zeit der Dampfloks ganz kahl gehalten. Durch die Asche brannte er mehrmals ab. Das Wasser reichte bis an den durch eine Kalksteinaufschichtung vor dem Wellenschlag geschützten Damm.
Die heute begehbare Perme wurde erst um 1991 aufgeschüttet.

Dampftriebwagen DT-1 (Reihe 3071, „Dorf-Trottel“, „Gläserner Sarg“) gezogen von einer 52er Lok, 1968. Die 52er konnte, wenn auch etwas langsamer, mit dem Tender voraus gefahren werden. Die schrottreifen DT-1 wurden mit der DDR gegen 2 Stück 120 t Eisenbahndrehkräne (Fa. Kirov-Leipzig) getauscht. Aufnahme von Nordwest.

Die 3-Bogen-Brücke sollte 1987 durch eine Betonkonstruktion ersetzt werden. Die Gemeinde war gegen die Umgestaltung und so beschloß der Gemeinderat am 11.8.1987 einen Zuschuß von 140.000 öS zur Renovierung im Originalbild als Beitrag zur Ortsbilderhaltung.

Güterzugzug mit Lok Reihe 52 auf der mittleren Brücke, 1970



Eine Lok der Reihe1063 mit leerem Kohlenzug

Eine Dieselelektrische Lok der Reihe 2016 vor einem Güterzug Richtung Grenze

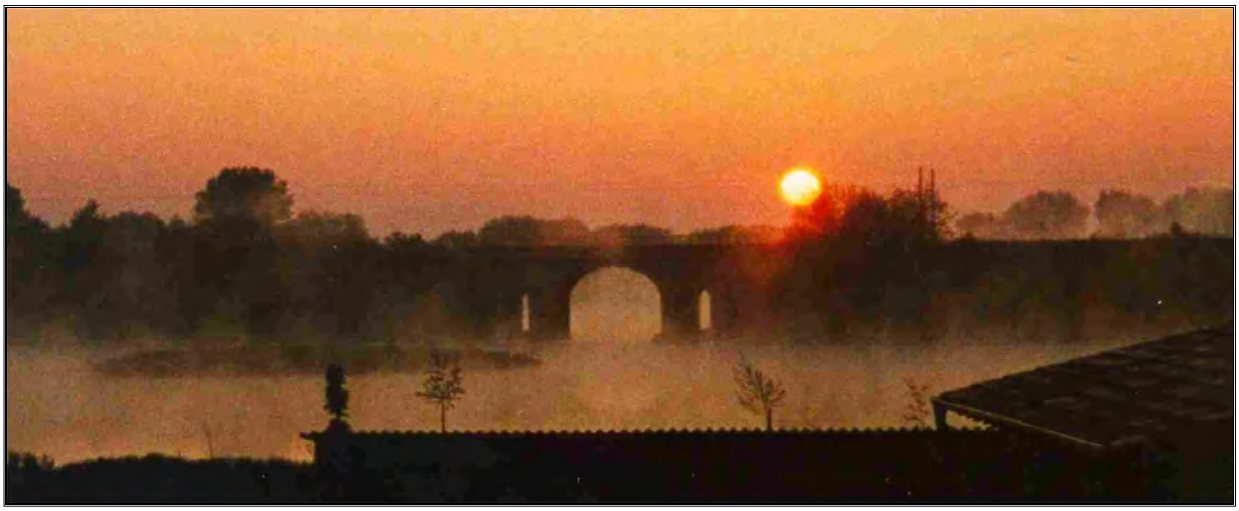
Die Staubbehälterwagen sind schön anzuschauen, aber angeblich nicht sehr ausgelastet.
Gezogen von einer Taurus, E-Lok der Reihe 1116.

Die Taurus mit dem Wiesel am Weg nach Wien.

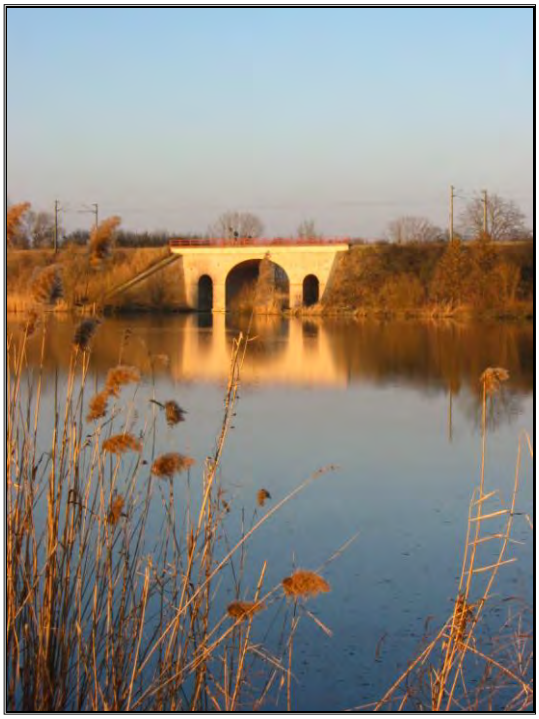
Während der Brückenarbeiten und dem Bahnhofneubau in Břeclav wurde bei eingleisigem Betrieb ein Dieseltriebwagen der Reihe 5047 eingesetzt

Lok der Reihe 1014 mit Regionalzug.

Die Mittelbrücke als Fotomotiv



Morgenaufnahme von West (Fotowettbewerb „Teich-Brücke“ - Rebl)



Trauerweide bei der Hamelbachmündung (Fotowettbewerb „Teich-Brücke“ - Saleschak)

Winteraufnahme von Nordost

Meine Bernhardsthal- Werbefotos aus dem Jahr 1993.

Sonderfahrt im Jahre 2004 mit Lok der Reihe 310

2003

Frachtenbahnhof als Betriebsausweiche

Bernhardsthal Haus Nr. 272

Am 1. Dezember 1882 wird in Bernhardsthal Nr. 272 die Ausweiche in Betrieb genommen. Bereits 1883 gibt es 2 Gleisverbindungen.

1884 erfolgte die Bewilligung des Gemeindeansuchens um einen Frachtenstelle und ein Ladegleis bei km 74,2. Die Gemeinde verpflichtet sich jährlich 80.000 Zentner (8.000 Tonnen) Fracht an Gütern zu verladen, es wurden aber 120.000 Zentner (12.000 Tonnen). Zur Entlastung von Lundenburg wird Gleis 6 genehmigt, ebenso ein Bahnhofsgebäude.

Das Protokoll vom 4. August 1888 über das Büro- und Wohngebäude des Frachtenbahnhofs gibt oben 3 Dienstwohnungen, unten 2 Dienstwohnungen und das Büro an.

1889 erfolgt der Bau eines Materialschuppens am Frachtenbahnhof.

1898 Bau von Gleis 8 als Ladegleis mit Weiche in Gleis 6 beim Magazin und als Stützgleis; Länge 144, 8m, benutzte Länge 100 m.

1901 wird Gleis 8 ab Weiche 20 auf 200 m verlängert.

1940 Bau eines Geleises an der Ostseite der Ausweiche. Es zweigte am Südende bei Stellwerk 1 ab und führt fast bis zur Brückenwaage. Es diente der Ölverladung, die später auf der Westseite erfolgte und wurde etwa 1954 wieder entfernt. Leider ist weder eine Skizze noch ein Plan darüber aufzufinden

Ausweiche / Frachtenbahnhof, Bernhardsthal Haus-Nr. 272,
eröffnet am 1. Dezember 1882

Bekannte Vorstände

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 ?
1945 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 Erhard Welser

Von Stellwerk 2 Richtung Ort. Rechts, nach dem Weg, stand das Bahnwächterhaus Nr.46, Orts-Nr. 226

Links stand früher das Stellwerk 1, rechts, an der Ostseite das Bahnwächterhaus 45, Orts-Nr.225. Im Vordergrund die Gewichte zum Spannen der Seilzüge für die Formsignale.

Am Moped Franz Zhanial. Ganz links ein Stapel mit Schneezäunen.

Die Ausweiche 1970

Der 1889 errichtete Frachtschuppen und Frachtengeleise, dahinter Stellwerk 2

Abgestellte Garnitur mit Dieseltriebwagen der Reihe 5044 und Postwaggon

Der Verschieber Karl Krautstoffel und der Heizer Zhaniat mit Kollegen vor einem Güterzugsgepäckwaggon.

Ausweiche von Süden 1970. Formsignale und neue Lichtsignale nebeneinander.

Stellwerk 1 (abgeräumt). Visavis stand das Bahnwärterhaus mit der Orts-Nr. 225. Südlich führte der alte „Mühlweg“ über die Geleise. Dieser Übergang wurde, wie der bei der Grenze und der beim Bahnwärterhaus Orts-Nr.229, aufgelassen.

Stellwerk 2

Franz (Micki) Nowak im Stellwerk 2

Böse Kollegen (der Vorstand und der auf die Fahrtfreigabe wartende Zugführer) weckten ihn einmal mit einigen Knallfröschen. Micki lag sofort flach am Boden und meckerte dann: „seids deppat, i hob glaubt i bi no in Monte Cassino“

Franz Bartosik im Stellwerk 2 1964 und 1986
1964 ist noch Lundenburg angeschrieben, 1986 Břeclav

Wie schon bei Block 1 soll auch hier gelegentlich einmal ein Stellwerkwärter gut geschlafen haben und den ihn doch weckenden Zugführer, der mit seinem Zug nach Lundenburg wollte, äußerst unfreundlich wegen der Störung behandelt haben.

Stellwerk 2 schon außer Betrieb, 2003

Ausweiche 1972

Das Gebäude von Ost 1972.
Die große Linde an der Nordseite wurde 2009 angeblich aus Reinlichkeitsgründen geschlägert.

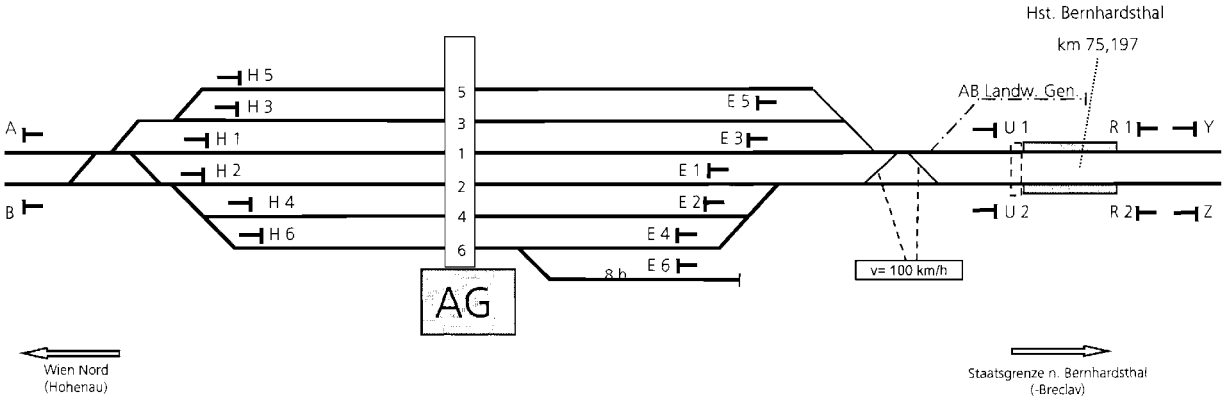
1987

1991

Die im Juni 1986 endlich auch bis Břeclav elektrifizierte Strecke befuhr Alois Trost aus Jedenspeigen mit einer geschmückten E-Lok.
Links neben ihm der Bahnhofsvorstand Horst Zimmermann.

Die 1. Ziffer verrät nach der seit 1953 gültigen Numerierung die Lokart.
0 = Dampflok (führende 0 wird nicht angeschrieben, z.B. nur 52, nicht 0052),
1 = E-Lok, 2 = Diesellok, 3 = Dampftriebwagen, 4 = E-Triebwagen,
5 = Dieseltriebwagen, 9 =Tender. Bei den Zehner- und Einerstellen bedeutet 40-60 Güterzug- und Verschublok. Hier 2050 = Dieselgüterzuglok.

Schema der Bahnanlagen in Bernhardsthal



Im Schema ist das nur wenige Jahre, 1940 – 1954, bestehende Geleise östlich der Anlage nicht eingezeichnet. Es führte von der südlichen Verzweigung östlich des Hauses vorbei bis fast zur Brückenwaage für die Rübenverladung. Die ersten Ölverladungen erfolgten angeblich auf diesem Geleise. Später erfolgte die Ölverladung auf Gleis 5.

K.u.k. Eisenbahnlinienkommando Wien-Nordbahn.

ad ELK 650 res.

Bestätigung.

Laufolge k.u.k. E.T.3. Nr. 118607 ex 1916 wird bestätigt, daß

Name: Bohrn Rudolf

Dienstcharakter: Blocksignalwärter

der k.k. Nordbahndirektion eingestellt bei

Dienststelle: B. BA mit Lundenburg

auf unbestimmte Zeit vom Militärdienste enthoben ist. Das Originalenthebungsdokument ist in Verwahrung der k.k. Nordbahndirektion.

Wien, am 15./7. 1916.

K.u.k. Eisenbahnlinienkommando Wien-Nordbahn

A. B.

Militärfreistellung des Rudolf Bohrn vom 15.7.1916

Zuckerrüben

Die Rübenverladung in der Ausweiche war im November eine wichtige Arbeit für die Bernhardsthaler. Erst wurde eine Brückenwaage mit Vordach gebaut, später kam ein Anbau dazu, in dem nach dem Krieg Rudolf Smutny wohnte.

Einige Tage Arbeit bei miesem Wetter. Wer erkennt den Saleschak Schani oder den Pfeiler Rudl?

Bahnwächterhäuser – bekannte Bewohner

Nr. 225: Bahnwächterhaus 45
südlich der Ausweiche, abgeräumt

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

Nr. 226: Bahnwächterhaus 46
am Nordende der Ausweiche, abgeräumt

Bewohner:
1869 Rudolf Prochaska
1871 Anton Semmler
1891 Franz Starinsky
1890 Johann Lindmaier
1898 Franz Pirsak
1908 Michael Hakala
1912 Leopold Wachter
1925 Josef Krupitza
1948 Rudolf Svoboda

Nr. 227: Bahnwächterhaus 47
gegenüber der Haltestelle

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

Nr. 228: Bahnwächterhaus 48
im Sterzacker am Lundenburger Weg, abgeräumt

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

Nr. 229: Bahnwächterhaus 49
im Kroatenfeld, abgeräumt

Bewohner:
1864 Josef Hablowitz
1871 Ferdinand Fabian
1877 Johann Blaschek
1889 Alois Hödl
1898 Josef Tucek
1898 Matthias Kern
1912 Johann Hruzek
1928 Franz Hruzek
1950 Franz Vsetecka (am Heimweg auf den Gleisen tödlich verunglückt)

Eisenbahner in den Pfarrmatriken nach ihrer ersten Nennung

Diese Aufstellung ist nicht vollständig, da fast nur in der Taufmatrik, auch da nicht bei allen Eintragungen, eine Berufsbezeichnung vorhanden ist.
Die Liste enthält außerdem nur Eisenbahner, die in der Liste von 1914 nicht mehr aufscheinen.

Haus Nr.	*Name*	Herkunft	Erste Nennung	Bezeichnung
	Wolf Johann	Weikendorf	1848	
227	*Blaschka Josef*	Eisgrub	1851	Eisenbahnwächter
45	*Cabal Georg*	Rakwitz	1859	Eisenbahnwächter
227	*Hödl Johann*	Unterstinkenbrunn	1862	Eisenbahnwächter
229	*Hablowitz Josef*	Themenau	1864	Eisenbahnwächter
45	*Godey Karl*		1867	
236	*Müller Carl*	Grafenwind	1869	
176	*Schaludek Jakob*		1869	Bahnaushilfswächter
217	*Huber Anton*		1869	Bahnaushilfswächter
226	*Prochaska Rudolf*	Mutenitz	1869	Eisenbahnwächter
226	*Semmler Anton*	Rabensburg	1871	Eisenbahnwächter
229	*Fabian Ferdinand*		1871	Bahnaushilfswächter
58	*Schultes Georg*		1876	
53	*Helmer Johann*		1876	
	Rohatschek Anton	Rabensburg	1877	
158	*Planeta Georg*		1880	Bahnaushilfswächter
184	*Ribitsch Leopold*		1881	Bahnaushilfswächter
225	*Fröhlich Johann*	Saitz	1882	Eisenbahnwächter
102	*Planeta Michael*		1883	Nordbahnweichenwächter
46	*Sowadina Bernhard*	Prerau	1884	Nordbahntelegrafist
227	*Lindmaier Georg*		1885	Eisenbahnwächter
228	*Völker Franz*	Lundenburg	1887	
236	*Klamerth Julius*	Wien	1887	Nordbahntelegrafist
229	*Blaschek Johann*	Bisenz	1887	Nordbahnwächter
227	*Helmer Karl*		1887	Bahnaushilfswächter
227	*Bajek Thomas*	Bablowitsch	1887	Vorstand
229	*Hödl Alois*		1889	
161	*Peischl Franz*		1889	
67	*Mrazek Albert*	Egeries	1891	
226	*Starinsky Franz*	Rabensburg	1891	Eisenbahnwächter
194	*Senger Josef*	Asparn	1893	
	Sklenar Josef	Saitz	1895	
227	*Semmler Adalbert*		1895	
258	*Wimmer Thomas*	Rabensburg	1897	
272	*Hilscher Otto*	Führek, Mähren	1897	
177	*Haberl Franz*		1897	
77	*Berger Josef*		1898	
258	*Zigmund Alois*	Ejwein	1898	
229	*Tucek Josef*	Rabensburg	1898	Eisenbahnwächter
226	*Mokesch Matthäus*	Rabensburg	1900	

Dechant Karl Bock hinterließ für 1913 und 1914 Listen der in Bernhardsthal beschäftigten Eisenbahner

In Bernhardsthal beschäftigte Eisenbahner 1914

Ausweiche	Offizial, Stationsvorstand	*Sollny Reinhard*
	Assistent	*Sischka Josef*
		Homola Robert
	Stationsaufseher	*Kellner Josef*
		Wallner Johann
	Wächterkontrollor	*Gorecki Ludwig*
		Stättner Georg
	Blocksignaldiener	*Rauscher Lorenz*
		Wimmer Thomas
		Jaretz Georg
		Kern Josef
	Stationsarbeiter	*Unger Ludwig*
		Hofmeister Rudolf
		Bohrn Richard
		Bohrn Josef
	Stationsarbeiter	*Ertl Franz*
Haltestelle	Stationsmeister	*Nagy Anton*
		Goldmann Alfred
	Stationsarbeiter	*Fleckl Georg*
		Schultes Johann

Blockpostenwächter	*Hakala Michael*
	Lindmaier Johann
	Kluger Johann
	Hruzek Johann
Streckenbegeher	*Bochniczek Johann*
	Wachter Leopold
	Smetana Stephan
	Pawelka Franz

Oberbau	Bahnrichter	*Schulz Johann*
		Huber Leopold
	Arbeiter	*Fabian Georg*
		Peischl Franz
		Bauer Jakob
		Huber Leopold
		Bednarik Robert
		Bila Johann
		Kellner Franz
		Birsack Johann
		Wawra Franz
		Schimek Franz

Dechant Karl Bock hinterließ für 1914 und 1932 Listen der in Bernhardsthal wohnenden Eisenbahner. „Inwohner“ wohnen in Miete oder bei Verwandten.

In Bernhardsthal wohnende Eisenbahner 1914

5 Eisenbahner in Ruhe

Haus-Nr.	Straße	Name	Herkunft	Geburtsjahr
144	*Oberort*	*Heindl Franz*	Bernhardsthal	1866
49	*Schloßberg*	*Kern Matthias*	Bernhardsthal	1838
256	*Oberort*	*Michalik Karl*	Bernhardsthal	1854
244	*Unterort*	*Miglik Kaspar*	Bernhardsthal	1849
164	*Oberort*	*Schwabenbauer Josef*	Reintal	1865

90 aktive Eisenbahner

Haus-Nr.	Besitz	Straße	*Name*	Herkunft
139		Unterort	*Bauer Jakob*	Bernhardsthal
272	Inwohner	Bahnausweiche	*Beinhofer Franz*	unbekannt
302		Unterort	*Berger Leopold*	Bernhardsthal
166		Unterort	*Berger Rudolf*	Bernhardsthal
27		Lundenburger Str.	*Bilitza Johann*	Bernhardsthal
138		Unterort	*Birsack Franz*	Bernhardsthal
150		Oberort	*Birsak Johann*	Bernhardsthal
157		Oberort	*Birsak Johann*	Bernhardsthal
253	Inwohner	Unterort	*Bobalek Anton*	Stranj
225	Inwohner	Bahnwächterhaus	*Bochnicek Johann*	Poppitz
91		Lange Gasse	*Bohrn Rudolf*	Bernhardsthal
1	Inwohner	Obere Gasse	*Boran Johann*	Ludkowitz
44	Inwohner	Unterort	*Domes Josef*	Kozlau
185		Unterort	*Fabian Georg*	Bernhardsthal
143		Oberort	*Fabian Johann*	Bernhardsthal
245		Unterort	*Fabian Josef*	Bernhardsthal
123		Oberort	*Fleckl Georg*	Bernhardsthal
290		Unterort	*Fleckl Georg*	Bernhardsthal
126	Inwohner	Oberort	*Fleischmann Ludwig*	Selletitz
252		Oberort	*Frytsch Florian*	Kazlan
236		Unterort	*Godey Georg*	Bernhardsthal
272	Inwohner	Bahnausweiche	*Goldmann Alfred*	unbekannt
318	Inwohner	Unterort	*Gorecki Ludwig*	Ciklin
147		Oberort	*Grois Jakob*	Bernhardsthal
276		Hauergasse	*Grois Michael*	Bernhardsthal
226	Inwohner	Bahnwächterhaus	*Hakala Michael*	Rabensburg
55	Inwohner	Hauergasse	*Hasitschka Johann*	Bernhardsthal
207		Oberort	*Heindl Josef*	Bernhardsthal
272	Inwohner	Bahnausweiche	*Homola Robert*	Zizkov?
155		Unterort	*Höß Josef*	Bernhardsthal
229	Inwohner	Bahnwächterhaus	*Hruzek Johann*	Vsetin
265		Unterort	*Huber Franz*	Bernhardsthal
255		Unterort	*Huber Johann*	Bernhardsthal
168		Oberort	*Huber Rudolf*	Bernhardsthal
205		Unterort	*Jaretz Georg*	Bernhardsthal
161	Inwohner	Lundenburger Str.	*Kalser Johann*	Katzelsdorf
316		Oberort	*Kellner Anton*	Bernhardsthal
322		Unterort	*Kellner Franz*	Bernhardsthal
186		Unterort	*Kellner Johann*	Bernhardsthal

210		Unterort	*Kellner Johann*	Bernhardsthal
53		Hauergasse	*Kellner Josef*	Bernhardsthal
206		Oberort	*Kellner Josef*	Bernhardsthal
48		Schloßberg	*Kellner Josef*	Bernhardsthal
165		Unterort	*Kellner Michael*	Bernhardsthal
183		Unterort	*Kellner Rudolf*	Bernhardsthal
192		Platz	*Kern Josef*	Bernhardsthal
215		Unterort	*Kern Josef*	Bernhardsthal
228	Inwohner	Bahnwächterhaus	*Kluger Johann*	Poppitz
303		Str. zur Bahn	*Lindmaier Johann*	Bernhardsthal
176		Unterort	*Markowitsch Martin*	Bernhardsthal
258	Inwohner	Unterort	*Nagy Anton*	unbekannt
120		Oberort	*Neusiedler Johann*	Bernhardsthal
257		Oberort	*Pfeiler Josef*	Bernhardsthal
195		Unterort	*Pfeiler Josef*	Bernhardsthal
141		Unterort	*Pfeiler Karl*	Bernhardsthal
328		Oberort	*Polack Josef*	Bernhardsthal
194		Unterort	*Rauscher Lorenz*	Katzelsdorf
300		Oberort	*Reichl Johann*	Bernhardsthal
189		Oberort	*Reichl Josef*	Bernhardsthal
154		Oberort	*Reichl Josef*	Bernhardsthal
286		Lundenburger Str.	*Rohatschek Franz*	Bernhardsthal
187	Inwohner	Oberort	*Rössel Johann*	Adamsthal
317		Unterort	*Saleschak Franz*	Bernhardsthal
301		Unterort	*Schaludek Johann*	Bernhardsthal
52		Schloßberg	*Schmaus Franz*	Bernhardsthal
125		Oberort	*Schmaus Johann*	Bernhardsthal
319		Friedhofgasse	*Schultes Josef*	Bernhardsthal
142		Hauergasse	*Schultes Karl*	Bernhardsthal
149		Unterort	*Schultes Karl*	Bernhardsthal
287		Lundenburger Str.	*Schultes Leopold*	Bernhardsthal
58		Hauergasse	*Schultes Rudolf*	Bernhardsthal
311		Unterort	*Schulz Johann*	Pollau
184		Unterort	*Stättner Georg*	Bernhardsthal
197		Unterort	*Stättner Josef*	Bernhardsthal
211		Reintaler Str.	*Stix Alois*	Bernhardsthal
246		Unterort	*Stratjel Josef*	Bernhardsthal
182		Unterort	*Tanzer Anton*	Bernhardsthal
146	Inwohner	Oberort	*Vsetecka Michael*	Bernhardsthal
227	Inwohner	Bahnwächterhaus	*Wachter Leopold*	Schönkirchen
272	Inwohner	Bahnausweiche	*Wallner Johann*	Ollersdorf
232		Oberort	*Weilinger Andreas*	Bernhardsthal
171		Unterort	*Weilinger Josef*	Bernhardsthal
248		Unterort	*Weilinger Rudolf*	Bernhardsthal
212		Unterort	*Wellschmied Alois*	Reitendorf
289		Unterort	*Wimmer Thomas*	Rabensburg
84		Lange Gasse	*Wind Gustav*	Bernhardsthal
218		Oberort	*Zahruba Franz*	Podivin
133	Inwohner	Lundenburger Str.	*Zimmermann Gregor*	Bernhardsthal
158		Unterort	*Zimmermann Johann*	Bernhardsthal
279		Unterort	*Zimmermann Karl*	Bernhardsthal

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Identitätskarte — Személyazonossági igazolójegy

für Hr. Michael Hakalla részére

Bahnwärter

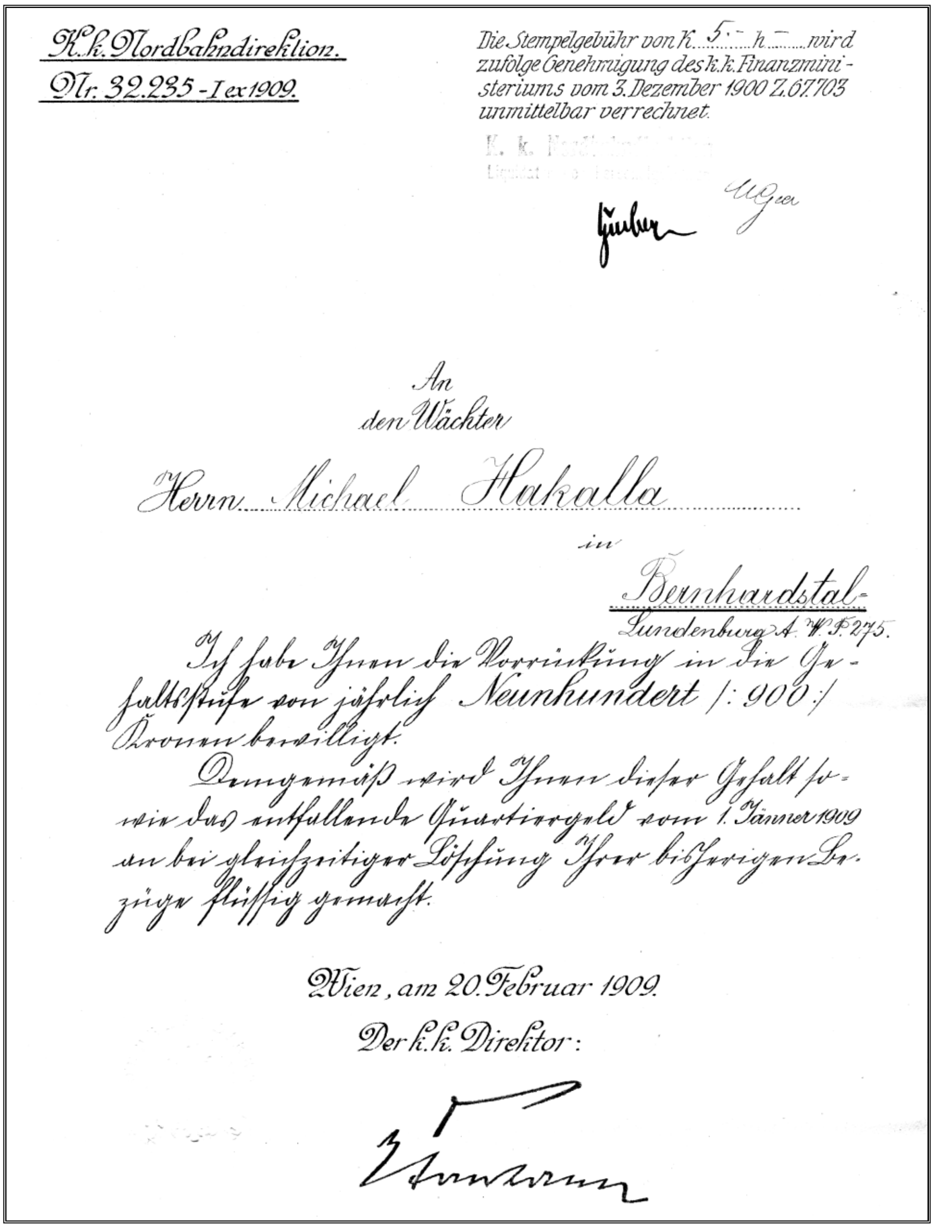
zum Nachweise der Identität bei Fahrten auf Eisenbahnen und Schiffen. | vasuton vagy hajón való utazásnál a személyazonosság igazolására.

Datum / Kelt Wien am 9. Oktober 1913

Unterschrift des Inhabers: / A tulajdonos névaláirása:

Michael Hakalla

L.S.



K. k. Nordbahndirektion.
Nr. 32.235 - I ex 1909.

Die Stempelgebühr von K 5.– h –. wird zufolge Genehmigung des k. k. Finanzministeriums vom 3. Dezember 1900 Z. 67.703 unmittelbar verrechnet.

An
den Wächter
Herrn Michael Hakalla
in
Bernhardstal
Lundenburg A. W. F. 275.

Ich habe Ihnen die Vorrückung in die Gehaltsstufe von jährlich Neunhundert /: 900 :/ Kronen bewilligt.

Demgemäß wird Ihnen dieser Gehalt sowie das entfallende Quartiergeld vom 1. Jänner 1909 an bei gleichzeitiger Löschung Ihrer bisherigen Bezüge flüssig gemacht.

Wien, am 20. Februar 1909.
Der k. k. Direktor:

Identitätskarte und Vorrückung des Bahnwächters Michael Hakalla

Eisenbahner 1932

81 Eisenbahner in Ruhe

Haus-Nr.	Besitz	Straße	*Name*	auf Liste 1914
139		Unterort	*Bauer Jakob*	1914
302		Unterort	*Berger Leopold*	1914
166		Unterort	*Berger Rudolf*	1914
27		Lundenburger Str.	*Bilitza Johann*	1914
157		Oberort	*Birsak Johann*	1914
247		Unterort	*Birsak Leopold*	
250		Unterort	*Birsak Michael*	
220		Unterort	*Bochnicek Johann*	1914
389		Waggon Wohnung 3	*Bohrn Leopold*	
357		Friedhofgasse	*Domes Josef*	1914
185		Unterort	*Fabian Georg*	1914
143		Oberort	*Fabian Johann*	1914
174		Unterort	*Fabian Josef*	1914
123		Oberort	*Fleckl Georg*	
236		Unterort	*Godey Georg*	1914
329		Str. zur Bahn	*Godey Jakob*	
147		Oberort	*Grois Jakob*	1914
175		Oberort	*Grois Johann*	
276	Inwohner	Hauergasse	*Grois Michael*	1914
326		Friedhofgasse	*Hakala Michael*	1914
297	Inwohner	Oberort	*Hansal Michael*	
107		Obere Gasse	*Hasitschka Ferdinand*	
169		Oberort	*Hasitschka Franz*	
372		Friedhofgasse	*Hasitschka Johann*	
207		Oberort	*Heindl Josef*	1914
353		Unterort	*Höß Josef*	1914
348		Unterort	*Hruzek Johann*	1914
265		Unterort	*Huber Franz*	1914
255		Unterort	*Huber Johann*	1914
238		Oberort	*Huber Leopold*	1914
168		Oberort	*Huber Rudolf*	1914
161		Lundenburger Str.	*Kalser Johann*	1914
269		Unterort	*Kellner Anton*	1914
163		Oberort	*Kellner Franz*	
186		Unterort	*Kellner Johann*	1914
210		Unterort	*Kellner Johann*	1914
337		Unterort	*Kellner Johann*	
48		Schloßberg	*Kellner Josef*	1914
53		Hauergasse	*Kellner Josef*	1914
165		Unterort	*Kellner Michael*	
192		Platz	*Kern Josef*	1914
215		Unterort	*Kern Josef*	1914
366		Friedhofgasse	*Kluger Johann*	1914
355		Neu Bernh.	*Kratochwil Karl*	
253		Unterort	*Krautstoffel Josef*	
177	Inwohner	Unterort	*Lindmaier Franz*	
300	Inwohner	Oberort	*Micka Karl*	
120		Oberort	*Neusiedler Johann*	1914
195		Unterort	*Pfeiler Josef*	1914
257		Oberort	*Pfeiler Josef*	1914

206		Oberort	*Reichl Johann*	1914
154		Oberort	*Reichl Josef*	1914
189		Oberort	*Reichl Josef*	1914
286		Lundenburger Str.	*Rohatschek Franz*	1914
287		Lundenburger Str.	*Schaludek Anton*	
338		Unterort	*Schaludek Franz*	
301		Unterort	*Schaludek Johann*	1914
149		Unterort	*Schaludek Rudolf*	
146		Oberort	*Schliefelner Johann*	
52		Schloßberg	*Schmaus Franz*	1914
125		Oberort	*Schmaus Johann*	1914
341		Neu Bernh.	*Schultes Johann*	
319		Friedhofgasse	*Schultes Josef*	1914
287	Inwohner	Lundenburger Str.	*Schultes Leopold*	1914
58		Hauergasse	*Schultes Rudolf*	1914
311		Unterort	*Schulz Johann*	1914
164		Oberort	*Schwabenbauer Josef*	1914
390		Waggon Wohnung 4	*Smutny Rudolf*	
184		Unterort	*Stättner Georg*	
197		Unterort	*Stättner Josef*	1914
211		Reintaler Str.	*Stix Alois*	1914
246		Unterort	*Stratjel Josef*	1914
182		Unterort	*Tanzer Anton*	1914
263		Oberort	*Vsetecka Michael*	1914
344		Unterort	*Wachter Leopold*	1914
232		Oberort	*Weilinger Andreas*	1914
363		Unterort	*Weilinger Johann*	
171		Unterort	*Weilinger Josef*	1914
212		Unterort	*Wellschmied Alois*	1914
289		Unterort	*Wimmer Thomas*	1914
84		Lange Gasse	*Wind Gustav*	1914

68 Aktive Eisenbahner

Haus-Nr.	**Besitz**	**Straße**	***Name***	**auf Liste 1914**
138		Unterort	*Birsak Franz*	1914
342		Friedhofgasse	*Birsak Johann*	1914
141		Unterort	*Birsak Karl*	
252		Oberort	*Bohrn Richard*	
91		Lange Gasse	*Bohrn Rudolf*	1914
382		Neu Bernh.	*Cetl Georg*	
228	Inwohner	Bahnwächterhaus	*Duchkowitsch Robert*	
347		Neu Bernh.	*Ertl Franz*	
276		Hauergasse	*Fleckl Walter*	
227	Inwohner	Bahnwächterhaus	*Foitik Paul*	
44		Unterort	*Freitag Franz*	
274		Oberort	*Führer Georg*	
360		Neu Bernh.	*Godey Josef*	
368		Friedhofgasse	*Görner Johann*	
208	Inwohner	Reintaler Str.	*Grois Josef*	
235		Unterort	*Grois Leopold*	
173		Unterort	*Hakala Johann*	
272	Inwohner	Bahnausweiche	*Haschka Josef*	

129		Oberort	*Hasitschka Florian*	
373		Neu Bernh.	*Helmer Georg*	
188		Oberort	*Hösch Karl*	
362		Unterort	*Höß Franz*	
229	Inwohner	Bahnwächterhaus	*Hruzek Franz*	
322		Unterort	*Kellner Franz*	
254		Friedhofgasse	*Kellner Johann*	
85		Lange Gasse	*Kellner Josef*	1914
202		Unterort	*Kellner Rudolf*	
340		Unterort	*Kellner Rudolf*	
268		Oberort	*Kern Karl*	
234	Inwohner	Unterort	*Kluger Otto*	
226	Inwohner	Bahnwächterhaus	*Krupitza Josef*	
376		Friedhofgasse	*Mahr Gregor*	
176		Unterort	*Markowitsch Martin*	1914
95	Inwohner	Lange Gasse	*Michalek Karl*	1914
244		Unterort	*Miglik Franz*	
333	Inwohner	Oberort	*Minks Emil*	
371		Friedhofgasse	*Minks Heinrich*	
144		Oberort	*Minks Karl jun*	
270		Unterort	*Nowak Franz*	
245		Unterort	*Pfeiler Franz*	
140		Unterort	*Pfeiler Hubert*	
160		Unterort	*Pfeiler Josef*	
328		Oberort	*Polack Josef*	1914
258	Inwohner	Unterort	*Reich Josef*	
128		Oberort	*Reichl Hubert*	
285		Unterort	*Saleschak Alois*	
387		Waggon Wohnung 1	*Saleschak Johann*	
299		Str. zur Bahn	*Scheibenhofer Rudolf*	
55		Hauergasse	*Schultes Franz*	
113	Inwohner	Obere Gasse	*Schultes Jakob*	
79		Lange Gasse	*Schultes Leopold*	
370		Unterort	*Schulz Josef*	
113	Inwohner	Obere Gasse	*Schwabenbauer Josef*	
200		Unterort	*Schwabenbauer Leopold*	
223		Unterort	*Senger Josef*	
225	Inwohner	Bahnwächterhaus	*Spelitz Franz*	
266		Unterort	*Stockinger Johann*	
364		Neu Bernh.	*Sykora Franz*	
377		Str. zur Bahn	*Tagwerker Josef*	
349	Inwohner	Unterort	*Tatzber Leopold*	
346		Neu Bernh.	*Turetschek Franz*	
155		Unterort	*Urbancik Anton*	
365		Neu Bernh.	*Wachter Leopold jun.*	
272	Inwohner	Bahnausweiche	*Wallner Anton*	
312		Reintaler Str.	*Weilinger Karl*	
248		Unterort	*Weilinger Rudolf*	1914
158	Inwohner	Unterort	*Zimmermann Franz*	
375		Unterort	*Zimmermann Johann*	1914

ZEUGNIS.

30 HELLER 30

Dass Karl Pfeiler aus Bernhardsthal in Nieder-Österr. gebürtig, 21 Jahre alt römisch katolisch vom 1ten August 1907 bis heute in den Diensten der k. k. ~~priv. Kaiser Ferdinands~~-Nordbahn als Wagenverschieber zur vollsten Zufriedenheit gedient und sich fleiß und treu verhalten hat, wird hiemit bestätigt.

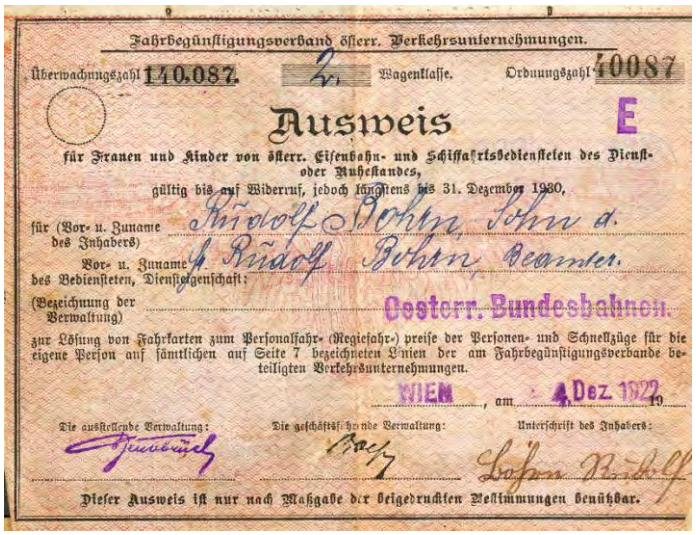
K. K. ST. V. DIENSTB. LUNDENBURG (Stampiglie.)

am 30t Septbr 1908

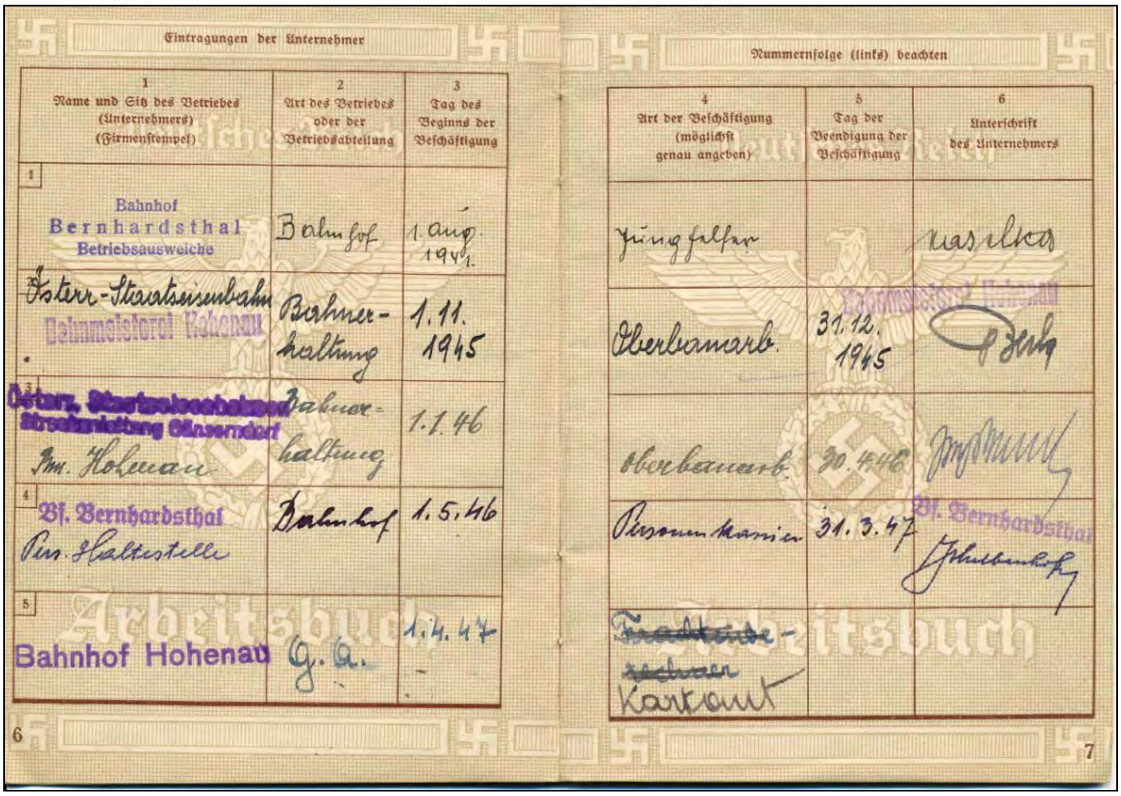
Stations-Vorstand LUNDENBURG k. k. Nordbahn

der k. k. ~~priv. Kaiser Ferdinands~~-Nordbahn:

Dienstzeugnis des Wagonverschiebers Karl Pfeiler 1908



Ausschnitte aus dem Fahrbegünstigtenausweis des Rudolf Bohrn Sohn



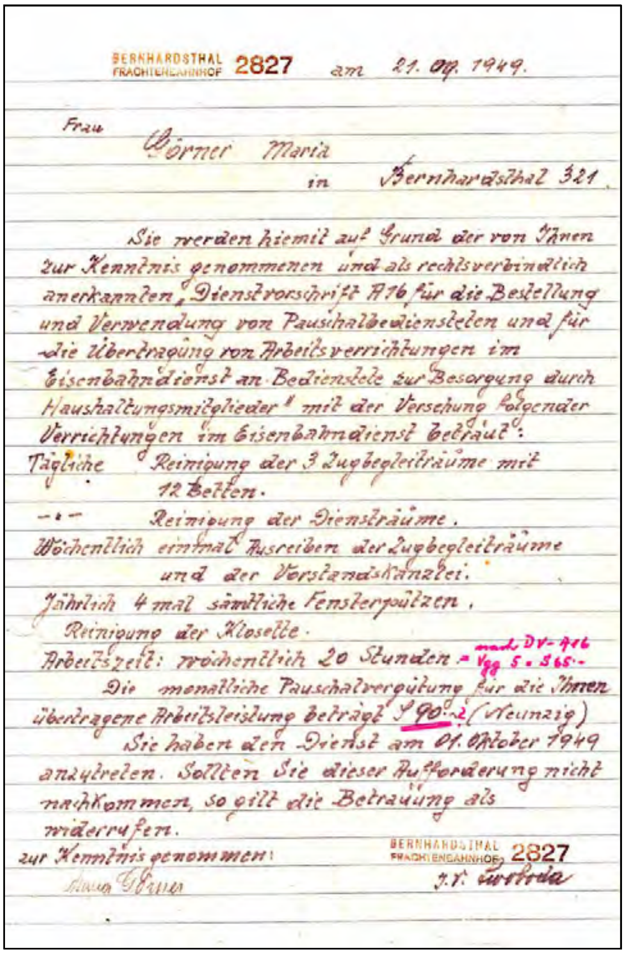
Eintragungen der Unternehmer

Nummernfolge (links) beachten

	1 Name und Sitz des Betriebes (Unternehmers) (Firmenstempel)	2 Art des Betriebes oder der Betriebsabteilung	3 Tag des Beginns der Beschäftigung	4 Art der Beschäftigung (möglichst genau angeben)	5 Tag der Beendigung der Beschäftigung	6 Unterschrift des Unternehmers
1	Bahnhof Bernhardsthal Betriebsausweiche	Bahnhof	1. Aug. 1941.	Junghelfer		Wasilka
2	Österr.-Staatseisenbahn Bahnmeisterei Hohenau	Bahnerhaltung	1.11. 1945	Oberbauarb.	31.12. 1945	[illegible]
3	Österr. Staatseisenbahnen Streckenleitung Gänserndorf Bm. Hohenau	Bahnerhaltung	1.1.46	Oberbauarb.	30.4.46	[illegible]
4	Bf. Bernhardsthal Pers. Haltestelle	Bahnhof	1.5.46	Personenkassier	31.3.47	Bf. Bernhardsthal [illegible]
5	Bahnhof Hohenau	G. A.	1.4.47	~~Frachtenschreiber~~ Kartant		

6 7

Arbeitsbuch des Franz Bednarik 1941 - 1947



BERNHARDSTHAL FRACHTENBAHNHOF 2827 am 21. 09. 1949.

Frau Görner Maria in Bernhardsthal 321

Sie werden hiemit auf Grund der von Ihnen zur Kenntnis genommenen und als rechtsverbindlich anerkannten „Dienstvorschrift A16 für die Bestellung und Verwendung von Pauschalbediensteten und für die Übertragung von Arbeitsverrichtungen im Eisenbahndienst an Bedienstete zur Besorgung durch Haushaltungsmitglieder" mit der Versehung folgender Verrichtungen im Eisenbahndienst betraut:

Tägliche Reinigung der 3 Zugbegleiträume mit 12 Betten.
-„- Reinigung der Diensträume.
Wöchentlich einmal Ausreiben der Zugbegleiträume und der Vorstandskanzlei.
Jährlich 4 mal sämtliche Fensterputzen.
Reinigung der Klosette.
Arbeitszeit: wöchentlich 20 Stunden.

Die monatliche Pauschalvergütung für die Ihnen übertragene Arbeitsleistung beträgt S 90.- (Neunzig)

Sie haben den Dienst am 01. Oktober 1949 anzutreten. Sollten Sie dieser Aufforderung nicht nachkommen, so gilt die Betrauung als widerrufen.

zur Kenntnis genommen: Maria Görner

BERNHARDSTHAL FRACHTENBAHNHOF 2827 i.V. [illegible]

Dienstvertrag 1949 für die Kriegswitwe Maria Görner

Bahnhof: Bernhardsthal Betr.-Amt. Bernhardsthal Gbf, am 19. Juli 1944

Betreff: Übertretung der BO
durch Bednarik Maria am 11.7.44

Niederschrift der Einvernahme:

Die A.Arb. B e d n a r i k Maria, Fernschreibeinschülerin beim Bahnhof Bernhardsthal Gbf, wurde am 19. Juli 1944 einvernommen und sagt aus:

Ich war am 11. Juli 1944 in Lundenburg bei der Fernschreibprüfung und bin mit Zug 722 nach Bernhardsthal gefahren. In der Eile bin ich dann auf der verkehrten Seite ausgestiegen, was einen im Zug mitfahrenden Bahnschutzmann veranlasste, mich zu beanständen.

Bemerken möchte ich noch, dass ein Eisenbahner, namens Pollach, der bei der Ga Lundenburg beschäftigt ist, ebenfalls verkehrt ausgestiegen ist und nicht beanständet wurde.

Aufgenommen durch: [illegible]

Nach Durchlesen anerkannt: Maria Bednarik.

Bahnhof: Bernhardsthal Betr.-Amt. Bernhardsthal Gbf, am 19.7.1944.

O r d n u n g s s t r a f v e r f ü g u n g .

Gegen die A.Arb. B e d n a r i k M a r i a , Bhf. Bernhardsthal Gbf, verhänge ich hiermit die Ordnungsstrafe des Verweises.

G r u n d :

Nach den Ermittlungen hat die Bedienstete am 11. Juli 1944 verbotswidrig im Bf. Bernhardsthal Haltestelle die Bahnanlagen betreten.

Gegen diese Strafverfügung ist die Beschwerde zulässig. Sie ist binne 7 Tagen nach dem Tage der Aushändigung bei dem Dienstvorgesetzten der die Strafverfügung erlassen hat, einzulegen. Der nächsthöhere Dienstvorgesetzte kann die Strafe verschärfen.

Beschwerde verfallen. Maria Bednarik.

[illegible]
(Unterschrift:)

Sorgen vom Juli 1944
Maria Bednarik/Valenta ging schon immer gerne eigen Wege

An das Reichsbahn-Betriebsamt Lundenburg!

Durch die Regenzeit im Herbst, war es mir nicht möglich, auf meine Felder den Dünger abzuführen. Da ich diese Arbeit jetzt mit dem Schlitten durchführen könnte, bitte ich vom 15.1.1945 bis 22.1.45 um Dienstbefreiung ohne Lohnfortzahlung.

Kellner R.W.-R.

Bernhardsthal am 13.1.1945.

Bf. Bernhardsthal Gbf.
Eing. 13. JAN 1945

Deutsche Reichsbahn
Reichsb. Betriebsamt Lundenburg
15. JAN. 1945
Arbeitsanteil: 3 /31.

Bahnhof: Bernhardsthal Gbf.

An das Reichsbahnbetriebsamt
Lundenburg.

Bernhardsthal Gbf, am 13.1.1945

Wir legen Ihnen das Ansuchen des wiedereingestellten Ruheständlers Kellner Rudolf, der hier als Weichenwärter beschäftigt ist zur weiteren Behandlung vor. Dazu bemerken wir, dass eine Dienstfreistellung ohne Ersatz durchgeführt werden könnte.

Maschek

Freistellungsansuchen des wiedereingestellten Rudolf Kellner
vom 13.1.1945

Eisenbahnpensionisten in Bernhardsthal 2013

1		Maria
2	Bahr	Manfred
3	Bayer	Franz
4	Bednarik	Helene
5	Birsak	Franz
6	Bohrn	Karl
7	Brunner	Franz
8	Bures	Karl
9	Buzik	Josef
10	Cetl	Leo
11	Führer	Erwin
12	Grois	Franz
13	Hornak	Leo
14	Hummel	Franz
15	Hummel	Elisabeth
16	Janka	Werner
17	Jaretz	Rudolf
18	Kellner	Eduard
19	Kellner	Walter
20	Kern	Rudolf
21	Kern	Josef
22	Koweindl	Johann
23	Krautstoffel	Adolf
24	Kruder	Gerhard
25	Marzzi	Bruno
26	Matousek	Franz
27	Matousek	Josef
28	Mauer	Dietmar
29	Neumann	Erwin
30	Paulhart	Matthias
31	Pusta	Maria
32	Rest	Willi
33	Riemer	Felix
34	Rohatschek	Franz
35	Rumbauer	Helmut
36	Ryzak	Karl
37	Schliefelner	Richard
38	Schmid	Werner
45	Weilinger	Günter
46	Worlitschek	Rudolf
39	Schultes	Alois
40	Senger	Norbert
41	Stix	Johann
42	Stix	Reinhard
43	Turetschek	Franz
44	Walluch	Elisabeth
47	Zhanial	Karl
48	Zimmermann	Horst

Aktive Eisenbahner in Bernhardsthal
Stand: 06.02.2012

1.	Brunner	Walter
2.	Führer	Gerald
3.	Hofmeister	Hans
4.	Hornak	Alfred
5.	Huber	Ernst
6	Kern	Gerhard
7.	Kluger	Manfred
8.	König	Manfred
9.	Krautstoffel	Thomas
10.	Kretzel	Siegfried
11.	Mazzi	Gerald
12.	Modovan	Petru
13.	Paltram	Alois
14.	Pfeiler	Gerhard
15.	Pfeiler	Christian
16.	Pfeiler	Elmar
17.	Piringer	Johannes
18.	Pretscher	Georg
19.	Pretscher	Dominik
20.	Saleschak	Franz
21.	Spreitzer	Robert
22.	Weingartshofer	Peter

nach Ernst Huber

Zwei der Aktiven, Ernst Huber und Manfred Kluger, in der heute selten getragenen Uniform.
Aufgenommen in der Station Bernhardsthal, 2013

Der Rohrer

Der Rohrer war kein echtes Bahnhofswirtshaus, da außerhalb des Bahnareals, für uns aber doch. Ab 1919 Fleischerei Rudolf Berger, 1921 Wirtshaus, 1928 Pächter Josef Schuster, 1929 bis 1933 der Stockinger Loiserl. 1932 heiratete Leopold Rohrer die Witwe von Rudolf Berger und adoptierte den Sohn Josef. Ab 1933 Wirtshaus Rohrer. Der Abriß der Bahnbrücke und der damit verbundene Geschäftsrückgang führte mit dem Tod von Josef Rohrer 1976 zur Schließung des beliebten Wirtshauses.

Nr. 315, Gasthaus Rohrer

Franz Bohrn und Fahrdienstleiter Josef Schulz an der Schank mit den Wirtsleuten.

Viele Arbeiter aus Reintal und auch Katzelsdorf benutzten den ersten Zug um 4 Uhr. Nicht jeder hatte ein Fahrrad, einige gingen auch zu Fuß. Das Wirtshaus war um diese Zeit noch nicht offen, aber in einem Fenster standen die persönlichen Stamperln. Jeder nahm sich seinen Schnaps, bezahlte am Abend und bestellte gleich wieder für den nächsten Tag.

Eisenbahnerbälle

EINLADUNG

zu dem am Sonntag den 3. Feber 1924 in Herrn M. Böhms Gastwirtschaft zu Bernhardsthal stattfindenden

EISENBAHNER-BALL

Die Musik besorgt die beliebte Ortskapelle aus Bernhardsthal unter persönlicher Leitung des Kapellmeisters A. STIX

Beginn um halb 7 Uhr

Entree

Herren 15.000 K, Damen 10.000 K

Spenden werden dankend bei Herrn Ernst J. Wimmer entgegengenommen

Das Komitee

GEWERKSCHAFT DER EISENBAHNER, ORTSGRUPPE BERNHARDSTHAL

EINLADUNG

zu dem am Samstag, den 8. Jänner 1955, im Gasthaus Böhm stattfindenden

Eisenbahner- Pensionisten- und Gesellschaftsball

Die Musik besorgt die beliebte Kapelle Schaludek

Beginn 7 Uhr abends — Jugendliche von 16—18 Jahren bis 2 Uhr früh bewilligt

Spenden werden dankend angenommen

Um recht zahlreichen Besuch bittet

DAS KOMITEE

Kaiser-Ferdinands-Nordbahn (KFNB)

Zusammengestellt von Dieter Friedl

Franz Xaver Riepl

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

1830-1835

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

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

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

1836

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

1837

wird unter Generalinspekteur Alois Negrelli (Suezkanal) und Oberingenieur Bretschneider mit den Bauarbeiten am 13,4 km langen Teilstück Floridsdorf – Deutsch-Wagram begonnen.

Dem Oberbaudirektor Johann von Kudriaffsky wird der 2-gleisige Streckenabschnitt Wien Nord - Floridsdorf zugeteilt, wo am 22. Februar die Gebrüder Klein (Brünn) mit dem Bau der Gleisanlagen und der Brückenbaumeister Ueberlacher mit den Holzbrücken über das Kaiserwasser und dem damaligen Hauptstrom, der heutigen Alten Donau, beginnen.

Im März 1837 treffen die ersten sechs Lokomotiven von George Stephensons Fabrik (Newcastle upon Tyne, Tyne and Wear) und von Charles Tayleur & Co. (Vulcan Foundry, Newton-le-Willows, Lancashire) ein, die in zerlegtem Zustand mit dem Schiff von England nach Triest gebracht wurden und von dort mit Fuhrwerken über den Semmering nach Wien.

Nach Versuchsfahrten am 13. und 14. sowie Probefahrten am 19. und 23. November wird die zweigleisige Strecke Floridsdorf – Deutsch-Wagram für die Öffentlichkeit freigegeben.

Der 23. November 1837 gilt als Datum der ersten Dampfeisenbahn in Österreich.

1838

Am 6. Jänner wird die 4,8 km lange Bahnstrecke vom Wiener Nordbahnhof (entspricht dem heutigen Praterstern) über die beiden Holzbrücken nach Floridsdorf eröffnet. Um 9^{30} verlässt der erste fahrplanmäßige Personenzug das Gelände des Wiener Nordbahnhofs, wo bereits nach Plänen von Anton Jüngling der 1. Nordbahnhof gebaut wird.

Die Lokomotive „Moravia“ fährt mit zehn Waggons und 218 Passagieren.

Eine weitere 2-gleisige Nordbahn-Etappe von Deutsch-Wagram nach Gänserndorf wird am 16. April freigegeben.

1839

Für den Bauabschnitt Gänserndorf - Rabensburg wurde der Oberingenieur Bretschneider und das Bau-unternehmen Felice Talachini verpflichtet.

Am 6. Juni 1839 wird die Strecke Wien – Lundenburg und ein Monat später, am 7. Juli 1839 die Flügelbahn Lundenburg bis Brünn eröffnet. Die Bauleitung für die Bahnstrecke Rabensburg - Lundenburg und für die Flügelbahn Lundenburg - Brünn hatte Oberingenieur Carl von Ghega (Semmeringbahn), die Arbeiten an der schwierigen Strecke bei Bernhardsthal übernahmen die aus Nordmähren stammenden Gebrüder Klein, die mit Dammbauten bereits große Erfahrung hatten.

In Deutsch-Wagram wird ein Aufnahmegebäude (Bahnhofsgebäude)
errichtet. Die ersten Züge fahren nun auch bei Nacht.

1841

Mit der Fabrikationsnummer 23 verlässt die Dampflokomotive „Ajax“ die Fabrik von Jones, Turner & Evans in Warrington, England.

Zwei Streckenabschnitte, von Lundenburg nach Altstadt bei Ungarisch Hradisch [Břeclav - Staré Město u Uherského Hradiště, Tschechien] und weiter nach Prerau [Přerov, Tschechien], werden fertiggestellt.

1842

wird ein weiterer Streckenteil von Prerau nach Leipnik (an der Betschwa) [Lipník nad Bečvou] für den Zugsverkehr freigegeben.

1846

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

1847

Ein Eisstoß auf der Donau zerstört drei Joche (Übergänge) der Donaubrücke.

Vom 19. 2. 1847 bis zum 20. 3. 1847 ist der Zugsverkehr nur von Floridsdorf aus möglich.

Der Teilabschnitt mit dem Viadukt von Jesernik (auch Seefeld) [Jezernice, Tschechien] von Leipnik nach Oderberg [Bohumín, Tschechien] wird fertig gestellt.

In Dürnkrut wird eine weitere Wasserstation eingerichtet

1848 ... Märzrevolution ... Oktoberrevolution

erreicht man zwischen Karwin (Oberschlesien) [Karviná, Tschechien] und Bad Königsdorff-Jastrzemb (Oberschlesien) [Jastrzębie Zdrój, Polen] die heutige Grenze zwischen Tschechien und Polen.

Die kleinere der beiden Donaubrücken wird am 6. Oktober, aufgrund der Oktoberrevolution, ein Raub der Flammen. Wieder ruht für einige Monate der Zugsverkehr zwischen Wien und Floridsdorf.

In den Jahren 1848 bis 1850 wird der Oberbau vollständig erneuert wobei man gleichzeitig mit den Vorarbeiten für den Bau des zweiten Streckengleises beginnt.

1850

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

1851

wird in Deutsch-Wagram ein neues Aufnahmegebäude gebaut → ältester Bahnhof Österreichs!

Am 20. September wird im Bereich Lundenburg - Bernhardsthal - Hohenau und am 23. Dezember im Bereich Hohenau - Dürnkrut das zweite Streckengleis in Betrieb genommen

1852

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

1855

wird die Bahnstrecke nach Czechowitz-Dzieditz (auch Czechowitz-Dziedzitz, 1943–1945: Tschechowitz, Schlesien) [Czechowice-Dziedzice, Polen] erweitert.

1856

Am 20. Februar wird die galizische Eisenbahnlinie „Krakau – Biezanów – Podłeże – Bochnia – Dębica“ eröffnet

Mit einer über Auschwitz [Oświęcim] führenden Teilstrecke wird am 1. März die Lücke zwischen Trzebinia (an der „Krakau-Oberschlesischen Bahn“, Krakau [Kraków] - Myslowitz [Myslowice]) und Czechowitz- Dzieditz geschlossen und erreicht am 1. August Krakau.

1859-1865

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

1871

werden in Dürnkrut und Hohenau die Aufnahmegebäude eröffnet

1872

In Drösing wird ein Aufnahmegebäude errichtet und

am 15. Mai 1872 wird in Bernhardsthal № 258 die Personen-Bahnhaltestelle eröffnet (laut Pfarrer Bock). Der Bahnchronik zu Folge soll es schon 1871 eine provisorische Haltestelle gegeben haben.

1873 ... Weltausstellung in Wien

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

Die Hauptwerkstätte wird nach Floridsdorf verlegt.

1874

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

1877

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

1904

1904 Bau einer Straßenbrücke aus Holz bei der Haltestelle / 1905 Errichtung einer Straßenbrücke als Betoneisenkonstruktion

1906/07

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

1908

wird in Deutsch-Wagram der Wartesaal 3. Klasse (Arbeiter-Wartesaal) in Betrieb genommen → heute beherbergt er das „Eisenbahnmuseum Deutsch-Wagram“

1911-1920

1911 Errichtung einer hölzernen Wartehalle für den Zoll in der Bernhardsthaler Haltestelle.

1914 war ein 4-spuriger Ausbau bis Mährisch Ostrau [Ostrava, CZ] geplant.

1921-1940

1927 wird im Wartesaal der Bahnstation ein Konsum eingerichtet, der später ins Weilinger-Wirtshaus, № 131, am „Konsumberg“ übersiedelt.

1936 stürzt ein LKW der Fa. Schweinberger (Hohenau) von der Straßenbrücke bei der Haltestelle.

1945/46

Am 12. März 1945 wird der Wiener Nordbahnhof von Bomben und Anfang April von der Artillerie schwer beschädigt. Die vier allegorischen Figuren der Städte Wien, Brünn, Olmütz und Krakau werden in das Direktionsgebäude Nordbahnstraße 50 gebracht. Mit dem folgenden „Kalten Krieg“ wurden die Grenzen zu den nördlichen und östlichen Nachbarstaaten geschlossen, die Nordbahnstrecke verliert ihre überregionale Bedeutung. Der kunsthistorisch wertvolle Bahnhofsbau, der ohne weiteres zu erhalten gewesen wäre, wird dem Verfall preisgegeben. (Abbruch 1965)

Am 17. April werden in Bernhardsthal vor der Flucht der „SS Standarte Feldherrnhalle“ die (Eisenbahn-) Kappellenbrücke und die (Straßen-) Bahnhofsbrücke gesprengt, die Mittelbrücke durch den Teich und die Teichstraßenbrücke bleiben nur nach Intervention des Bürgermeisters erhalten.

1946 ersetzen behelfsmäßig zwei Eisenkonstruktionen die 2-spurige Kappellenbrücke und bis 1970/71 eine provisorische Holzbrücke die Bahnhofsbrücke.

1951-1960

1958 großer Damm-Abrutsch zwischen mittlerer und nördlicher Teichbrücke am westlichen Gleis.

1959, am 31. Mai, nimmt die wieder instand gesetzte und elektrifizierte Strecke Wien Nordbahnhof -Floridsdorf ihren provisorischen Betrieb auf.

Am 1 Juni 1959 wird der neue Nordbahnhof, aus verkehrstechnischen Gründen direkt auf dem Praterstern errichtet, unter dem Namen „Bahnhof Praterstern“ eröffnet.

1961-1970

Am 7. Jänner 1962 wird die Strecke Wien, Floridsdorf - Gänserndorf auf elektrischen Betrieb umgestellt.

1962 wird in Bernhardsthal eine elektrische Bahnhofsbeleuchtung installiert

Am 21. Mai 1965 werden die Reste des zerbombten Wiener Nordbahnhofs gesprengt.

1966 wird das Gleis Bernhardsthal - Lundenburg neu verlegt.

1970 Ausrüstung der Bahnstrecke mit Lichtsignalen - im Mai ging der Streckenblock in Betrieb, im Juni die Lichtsignale.

1970/71 Abriss der provisorischen Holzbrücke beim Bahnhof.

Als Ersatz erfolgt, trotz Widerstand der betroffenen Bevölkerung, die Umwidmung der Teichstraße zu einer Landesstrasse. Von den damals 64 an der Teichstraße wohnenden Parteien unterschrieben 63 den von Friedel Stratjel organisierten Protest.

1971-1980

1971 abwechselnde Sperre der Gleisanlagen.

Am 1. September 1975 wird der „Bahnhof Praterstern“ in „Wien Nord“ umbenannt.

Am 25. September 1977 wird auch die letzte Teilstrecke Gänserndorf - Bernhardsthal auf elektrischen Betrieb umgestellt.

1979 beginnt man mit dem Abbruch des Bahnwärterhauses bei km 75,0 (№ 226, Bahnwächterhaus 46).

1980 Am 31. Dezember ist die Bernhardsthaler Haltestelle zum letzten Mal besetzt.

1981-1990

1982 ist der Abbruch des Haltestellengebäudes geplant. Widerstand unter der Bevölkerung, initiiert von Frau Edda Gessinger, bringt einen Einspruch bei der Gemeinde.

Das Gebäude wird rückgebaut (nördlich 2 statt 3 Fenster) und renoviert. Für die Zollwache werden Räume zur Verfügung gestellt.

Im Herbst 1982 wird das bestehende Anschlussgleis des Lagerhauses auf 439 m erweitert und auf ÖBB- Grund eine Lagerhalle errichtet.

1983 ist die Haltestellenrenovierung abgeschlossen. Die Platzbeleuchtung des Frachtenbahnhofs wird in der südlichen Hälfte erweitert.

1986 erfolgt am 1. Juni der Zusammenschluss der Elektrifizierung bei der Staatsgrenze.

Nach der „samtenen Revolution“ in der Tschechoslowakei und der Öffnung des „Eisernen Vorhangs“ gewinnt die Nordbahnstrecke wieder an überregionaler Bedeutung.

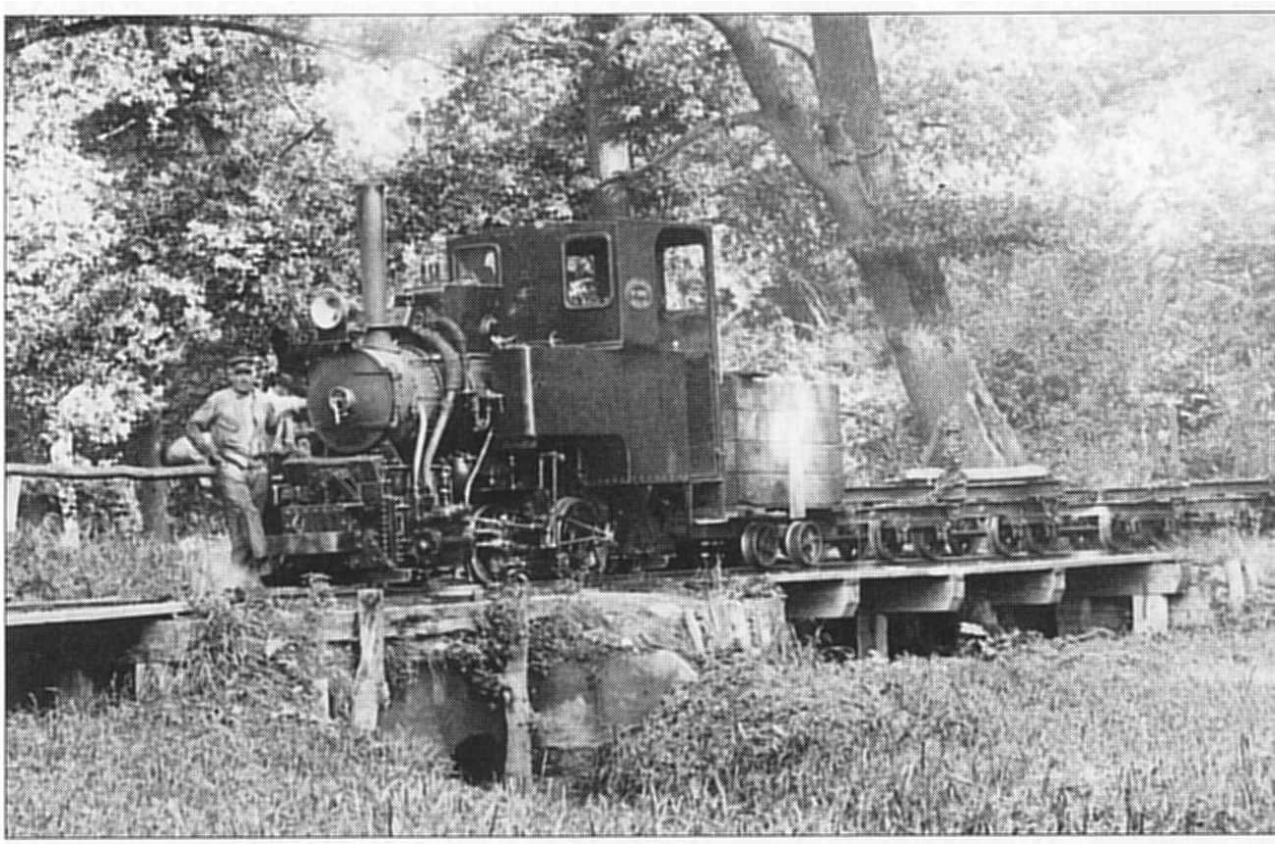
1991-2000

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

2001-2010

2004 wird nach einer Planung von Architekt Albert Wimmer der Bahnhof „Wien Nord“ dem neuen Jahrtausend entsprechend um und neugebaut. Mit der Fertigstellung des ersten neuen Bahnsteigs im April 2006 erhält die Station den Namen „Wien-Nord Praterstern“. Damit S-Bahn- und U-Bahn den gleichen Stationsnamen führen, heißt der Bahnhof ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2006 „Wien Praterstern“. Die offizielle feierliche Eröffnung erfolgte am 4. April 2008.

Die andere Bahn



1908

Knapp am Haus Nr.254, dem Lahnenschlössel der Liechtensteins, führte die Waldbahn vorbei. Sie diente der Erschließung des Auwaldes und reichte vom damaligen Dampfsägewerk östlich des Bahnhofs in Breclav bis zum Russenhaus im Rabensburger Revier.

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

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

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

Bereits am 6. Jänner 1838, bei Eröffnungsfahrt der Strecke Wien Nord - Floridsdorf, kam es bei der Rückfahrt zu einem kleinen Malheur. Als man in den Nordbahnhof einfuhr, kam man nicht mehr rechtzeitig zu stehen, und die Lok und der erste Wagen liefen über die Schienen in das Erdreich hinaus. Niemand kam zu Schaden, und die Fahrt war trotzdem ein großer Erfolg.
An der Eröffnungsfahrt der Linie Wien - Brünn [Brno, Tschechien] am 7. Juli 1839 nahmen 1.200 Mitreisende in 4 Zugsgarnituren zu je 9 Waggons teil. Mit einer Geschwindigkeit von durchschnittlich 36 km pro Stunde bewältigte man die 144 km nach Brünn in viereinhalb Stunden. Bei der Rückfahrt ereignete sich Österreichs erstes Zugsunglück.
Im Bahnhof Branowitz [Vranovice] fuhr eine Lokomotive auf einen davor stehenden Zug auf und zertrümmerte zwei Waggons. Es gab viele Verletzte – keine gute Werbung für die neue Bahn!
Am 30. Oktober 1839 schlug die Unerfahrenheit neuerlich zu, als sich ein Zug als zu lang und schwer für die Lok erwies. Ein Schneesturm erwies sich für die offenen Lokomotiven als Technisches Problem – zu kaltes Wasser. Bei schon großer Verspätung platzte dann in Bernhardsthal auch noch ein Wasserrohr der Lokomotive „Nordstern“ wodurch das Heiz-Feuer gelöscht wurde, eine andere Lokomotive, „Hercules“ sollte helfen, hatte aber bald selbst einen Defekt. Ein Vergnügen für die Passagiere in der 3., ohne Fenster, und 4. Klasse, ohne Dach. Für die Fahrt bis Wien benötigte man weitere Wechsel der Lokomotiven und insgesamt über 19 Stunden (!).
Schließlich gab es auch in den Donauauen einen Zusammenstoß mit zwei Verletzten. Die Wiener sprachen nun von der Kaiser-Ferdinands-„**M**ord“bahn.

Als man 1847 die Bahnstrecke bis Mährisch-Ostrau [Moravské Ostrava, Tschechien] ausgebaut hatte, wurde mit der Bahn hauptsächlich Kohle befördert, weshalb die Bahn von den Wienern auch „Kohlenbahn“ genannt wurde.
Tatsächlich rollten bis zum Beginn des 1. Weltkriegs rund 50 Kohlen- / Kokszüge pro Tag an Bernhards-thal vorbei.

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

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

… Hohn und Spott blieben natürlich nicht aus...

„Vorschlag, die nächste Probefahrt auf der Eisenbahn durch die Wahnsinnigen und Rasenden des Allgemeinen Krankenhauses vornehmen zu lassen."
„Vorschlag zur Errichtung eines Invalidenhauses nächst dem Bahnhof im Prater."
„Aus Billigkeitsgründen wird künftig auf den Eisenbahnen das Passagiergeld nicht bei der Abfahrt, sondern erst bei der Ankunft bezahlt; auf diese Art bleiben die Toten ganz frei, die Verwundeten zahlen nach den Verhältnissen der übrig bleibenden Gliedmassen."
Sogar Grillparzer spottete nach einer Bahnfahrt von Oderberg [Bohumín, Tschechien] nach Wien: „Zur größeren Bequemlichkeit des Publikums werden auf jeder Aufenthaltsstation der Nordbahn zwei Chirurgen und ein Geistlicher mit dem Viatikum (*Anm.* geweihte Hostie, die dem Sterbenden gereicht wird) fortwährend bereit sein."

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

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

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

Zum Schluss aber noch etwas Positives...
Die Züge der Nordbahn waren weithin bekannt für ihre Pünktlichkeit, was zur häufig gebrauchten Redewendung führte: „pünktlich wie die Nordbahn!

Ein italienisch/tschechischer Pendolino auf der Teichbrücke (Foto Riemer)

Letzte Fahrt einer Lok der Reihe 52 mit einem Güterzug nach Břeclav,
aufgenommen von Norbert Senger in der Ausweiche.