

Es ist also ein Irrtum H. G. Walters, anzunehmen, daß die Bilder von Wulfersdorf und Ravelsbach — rund dreiviertel Jahrhundert jünger — eindeutig die Spät-Prechl darstellen. Beide Pfarreien waren Melkisch, von Melk erhielten sie ihre einheitlichen Weisungen und welche Ausführung man für die Prechl anstelle der alten Kreuzgestalt wählen wollte, war im übrigen gewiß dem landschaftlichen, wonicht örtlichen Belieben anheim gestellt. Wir wollen diese Prechl als „Melker Brett-Prechl“ bezeichnen. Wenngleich es richtig ist, daß der Zeichner diesen Strafgeräten gar keine weitere Bedeutung beimaß und einigermaßen drauflos malte, so läßt sich doch nicht das Größenverhältnis zwischen diesen Prechl und den nicht wenigen nächst und ferner Stehenden und Gehenden soweit verkennen, daß man die Ständer „etwa 2 m hoch“ und die Unterkante des anhebbaren Brettes als „ca. brusthoch“ bezeichnen dürfte. Beides scheint uns niedriger zu sein und garnichts deutet darauf hin, daß es drei und nicht vielmehr bloß zwei Löcher, nämlich einzig für die Hände gab. So stand der Büssende, seine Hände schauten zwischen den beiden Brettern und sein Gesicht über das obere den Vorbeigehenden entgegen. Es ergibt sich ganz zwanglos ja auch dann die Deutung für die bekannte Guntersdorfer Kirchenrechnung von 1754: dort war die Prechl offenbar keine bloß zweiteilige Brett-Prechl sondern eine dreiteilige; in den Nuten der Ständer waren zwei anhebbare Bretter (über dem festsitzenden), erst ließ man das untere für die beiden Hände, dann in sinngemäßer Höhe das obere für den Hals nieder (und stöpselte sie wahrscheinlich in den Ständern oder schloß sie mit eisernem Klappband). „Pfofen“ im oberdeutschen Sprachgebrauche sind, das sei für etwaige „reichs“-deutsche Leser bemerkt, keine Pfähle, sondern starke Bretter (von 1½ Zoll aufwärts). Diese dreiteilige Brett-Prechl ist haargenau der niederdeutsche „Ganten“. Brett-Prechl — wenn auch nur „im Prinzip“ — als „standfeste Abart der sonst tragbaren Schandfidel“ zu bezeichnen, möchten wir beschwörend ablehnen. Es herrscht schon wahrlich genug des Durcheinanders im einschlägigen Schrifttum, sodaß derlei vermieden werden sollte, zumal beide Strafgeräte so grundverschiedene rechtsgeschichtliche Wurzeln hatten.

Soviel einstweilen zur Frage der Prechl. Weit gründlicher als es hier des Raumes halber möglich, wird der Verfasser auf „creutz“ und „prechl“, auf ihren rechtsgeschichtlichen Werdegang und nicht zuletzt auf die vielfachen und z. T. ungemein verworrenen Verwechslungen, ja auch nur Gleichbenennungen mit anderen Strafgeräten in einer umfangreichen Arbeit eingehen, die voraussichtlich noch im laufenden Jahre im Druck erscheinen dürfte.

Die erste Eisenbahn im Burgenland (Ödenburg — Wiener Neustadt)

Von Paul M e c h t l e r, Wien

Das Eisenbahnnetz im Burgenland entspricht auf Grund der historischen Entwicklung nur teilweise den wirtschaftlichen Bedürfnissen des Landes; durchaus verständliche Bestrebungen für den Bau von Ergänzungslinien dürften jedoch in absehbarer Zeit kaum realisiert werden. Längenmäßig betrachtet schneidet das Burgenland im Vergleich zu den anderen Bundesländern gar nicht so schlecht ab: während in der gesamten Republik auf 1 Eisenbahnkilometer 1071 Einwohner ent-

fallen, sind es im Burgenland 957¹. Auch historisch betrachtet ist der Raum des heutigen Burgenlandes frühzeitig eisenbahnmäßig erschlossen worden; nach einzelnen Strecken in Niederösterreich und Steiermark ist bereits 1847 die Linie Ödenburg — Wiener Neustadt eröffnet worden. Von der 32 km langen Strecke liegen allein 21 km auf burgenländischem Gebiet, sodaß die Wahl des Titels vollkommen gerechtfertigt ist.

In der Gründungsgeschichte dieser ersten Österreich und Ungarn verbindenden Eisenbahn ist bereits die gesamte Problematik der späteren Spannungen auch auf diesem Sektor enthalten².

Von allen Provinzstädten Ungarns waren die Bürger von Ödenburg am meisten für das neue Verkehrsmittel aufgeschlossen. In den Zwanzigerjahren des vorigen Jahrhunderts wurde bereits von einem gewissen Bodmer in Ödenburg eine Einschienenbahn errichtet, welche infolge technischer Mängel bald den Betrieb einstellen mußte³.

Das seiner Zeit weit vorseilende, erste österreichische Eisenbahnbauprogramm des Professors Franz Xaver Riepl sah eine Hauptlinie von Galizien über Wien zur Adria vor; dabei sollte die Trasse über Wieselburg und Raab geführt werden. Fast zur selben Zeit, als das Haus Rothschild ein Privilegium für eine Verbindung von Wien nach Galizien erhielt (4. 3. 1836), bewarb sich Georg Freiherr von Sina (griechischer Herkunft) um den Bau von Linien südlich der Donau. Raab sollte sowohl direkt über Bruck a. d. Leitha als auch über Wiener Neustadt und Ödenburg mit Wien verbunden werden. Die von ihm gegründete Wien — Raaber Eisenbahngesellschaft konnte zunächst nur die Linie von Wien bis Wiener Neustadt mit dem bereits ursprünglich vorgesehenen Flügel nach Gloggnitz in den Jahren 1841/1842 fertigstellen und nahm danach sinngemäß den Namen Wien — Gloggnitzer Eisenbahngesellschaft an.

Drei verschiedene Gründe verhinderten einen sofortigen Baubeginn der Linie von Wiener Neustadt nach Ödenburg, und zwar technische Schwierigkeiten, Bedenken der österreichischen Hofkanzlei und ein gewisser Widerstand in Ungarn. Bei der ersten Trassierung, die Matthias Schönerer — der Vater des bekannten Politikers — vornahm, waren im Sinne der damals maßgebenden englischen Trassierungsgrundsätze Höchststeigungen von bloß 5 Promille und Krümmungen von mehr als 600 Klafter vorgesehen gewesen. Eine solche Anlage hätte bei dem hügeligen Gelände sehr viele Kunstbauten erfordert, sodaß die Gesellschaft von einer Weiterverfolgung der Baupläne bald abkam. In der österreichischen Hofkanzlei erklärte wieder ein Referent, daß durch diese Eisenbahnlinie der alte Handelszug über den Semmering abgelenkt werden könnte und ein Schienenstrang zur Adria über Ungarn „dem rein monarchischen Prinzip der Regierung entrückt und der Behörde einer konstitutionellen Provinz unterstehen würde“⁴. In Ungarn selbst war wieder ein Kampf der verschiedensten Interessentengruppen wegen der zeit-

1 Aml. Eisenbahnstatistik der Republik Österreich, Berichtsjahr 1959, Wien 1960, S. XIII.

2 Paul Mechtler, Eisenbahnpolitische Spannungen zwischen Österr. u. Ungarn nach dem Ausgleich, Mitteilungen des Instituts f. Österr. Geschichtsforschung, 60. Bd. 1952, S. 310 ff.

3 Geschichte der Eisenbahnen der Österr. Ungar. Monarchie, Wien-Teschen-Leipzig 1898, 1. Bd., 1. Teil, S. 123.

4 Verkehrsarchiv, Hofkanzlei Zl. 18737/1837.

lichen Reihenfolge der zu bauenden Eisenbahnen entbrannt. Hier spielte zweifellos auch die Rivalität zwischen Rothschild und Sina eine entscheidende Rolle. Die Mehrheit des Landtages sprach sich für eine Verbindung von Pest mit dem österreichischen Eisenbahnnetz nördlich der Donau aus⁵.

Die entscheidende Initiative für den Bahnbau nach Wiener Neustadt ging nicht von Wien oder von Pest, sondern von Ödenburg aus. In dieser Stadt bildeten Bürger ein Komitee, das sich den Bau einer Eisenbahn nach Wiener Neustadt zum Ziele setzte; zum Präsidenten konnte Graf Stefan von Széchenyi gewonnen werden. Erschwert wurden die Bemühungen dieses Komitees durch die vielen Kompetenzen bei der Gründung und Konzessionierung einer Eisenbahngesellschaft. Während in Zisleithanien die Vereinigte Hofkanzlei und die Allgemeine Hofkammer allein für Eisenbahnangelegenheiten zuständig waren, kamen in diesem Fall außer der Ungarischen Hofkanzlei und der Statthalterei in Pest auch noch die beiden österreichischen Behörden in Frage. Bemerkenswerterweise kam es damals zu sprachlichen Verständigungsschwierigkeiten: da die Hofkammer keinen Dolmetscher für Magyarisch besaß, mußten die an die Hofkammer gerichteten Schreiben wieder der Vereinigten Hofkanzlei zur Übersetzung vorgelegt werden⁶.

Mit allerhöchster Entschließung vom 2. 11. 1844 wurde der Name der Gesellschaft gebilligt (Ödenburg - Wiener Neustädter Eisenbahn-Gesellschaft, ung. Sopron - Németh Ujhelyi Vasut-Társaság) und am 20. 2. 1845 die Statuten genehmigt⁷. Es war ein Aktienkapital von 1,5 Millionen Gulden — geteilt in 7500 Aktien — vorgesehen. Im Gegensatz zu den österreichischen Eisenbahngesellschaften erfolgte die Konzessionierung in Form eines am 27. 3. 1845 auf 50 Jahre abgeschlossenen Vertrages zwischen der Statthalterei in Pest mit den 3 Gründern der Gesellschaft: Graf Stefan Széchenyi, Graf Heinrich Zichy und Eduard Tschurl. Diesen Vertrag konnte die ungarische Statthalterei auf Grund eines Gesetzes aus dem Jahre 1836 abschließen, das privaten Verkehrsunternehmen verschiedene Begünstigungen gewährte. Am 30. März 1845 fand in Ödenburg die erste Generalversammlung der Gesellschaft statt, wobei Széchenyi nach einer kurzen ungarischen Begrüßung eine sehr schwungvolle deutsche Eröffnungsrede hielt. („Ein heller Stern ist damit dem Westen Ungarns aufgegangen, dessen wachsender Strahlenglanz die Bahnen seines zukünftigen raschen Fortschrittes erleuchten wird!“)⁸. Alle Vorbedingungen für ein gutes Gedeihen des Unternehmens schienen zunächst gegeben. Die Stadt Ödenburg und Fürst Paul Esterházy überließen der Gesellschaft als einzige Grundeigentümer der gesamten Trasse in Ungarn alle Grundstücke ohne Entschädigung. Die Wien - Gloggnitzer Eisenbahn übernahm wieder die Verpflichtung der Herstellung der kurzen Teilstrecke von Wiener Neustadt bis zur ungarischen Grenze; durch ein späteres Übereinkommen stellte diese Gesellschaft auch das rollende Material bei; was sich anfänglich als Vorteil erwies, wurde später für die Ödenburg - Wiener Neustädter Bahn eine schwere Belastung. Die Bau-

5 Tatsächlich ist die erste Eisenbahnverbindung zwischen Wien und Pest im Jahre 1850 über Gänserndorf und Marchegg eröffnet worden, wodurch das Verkehrsaufkommen der Nordbahn erhöht wurde.

6 Verkehrsarchiv, Hofkammer Zl. 20/1845.

7 Verkehrsarchiv, Hofkammer Zl. 661 u. 965 aus 1845.

8 Verhandlungen der am 30. 3. 1845 abgehaltenen ersten Generalversammlung der Gründer der Ödenburg-Wiener Neustädter Eisenbahn.

arbeiten leitete auch der Baudirektor der Gloggnitzer Eisenbahn, Matthias Schönerer. Es waren größere Abgrabungen und Viadukte (der längste bei Mattersburg mit einer Länge von 214 m), jedoch keine Tunneln erforderlich. Am 20. 8. 1847 — am Stephanstag — wurde die gesamte Strecke nach Wiener Neustadt unter Anwesenheit zahlreicher Gäste, hauptsächlich aus Wien, eröffnet⁹.

Der finanzielle Erfolg des Unternehmens entsprach nicht den Erwartungen: es konnte nämlich nur ein gewisser Prozentsatz der bisherigen Straßentransporte gewonnen werden; eine Erscheinung, die damals bei allen nur kurzen Eisenbahnstrecken zu beobachten war. Aktionäre der Wien - Gloggnitzer Eisenbahn leisteten Widerstand gegen die Vereinigung beider Bahngesellschaften, und der landesfürstliche Kommissar verbot die Einleitung von Fusionsverhandlungen. Gerade im Eröffnungsjahr kamen wegen der Wirtschaftskrise fast alle österreichischen Eisenbahnen in finanzielle Schwierigkeiten, und als erste Stützungsmaßnahme wurde mehr als ein Drittel der Aktien der Ödenburg - Wiener Neustädter Eisenbahn von der österreichischen Staatsverwaltung aufgekauft, um einen völligen Kursverfall der Papiere zu verhindern, welche sich meist in den Händen von Wiener Bankhäusern befanden¹⁰. Zum erstenmal wurden staatliche Mittel für Eisenbahnzwecke in Ungarn freigegeben, nachdem 5 Jahre vorher Kübeck den Bau einer Staatseisenbahn in Ungarn wegen des geringen Steueraufkommens abgelehnt hatte¹¹. Die kriegerischen Ereignisse der Jahre 1848/49 wirkten sich ungünstig auf die Einnahmen der Gesellschaft aus. Am 14. 1. 1850 bewilligte man der Gesellschaft einen staatlichen Vorschuß in der Höhe von 250.000 fl., welcher nur zur Deckung der dringendsten Zahlungsverpflichtungen ausreichte¹². Der Zinsendienst dieses Vorschusses belastete wieder die Gesellschaft in den folgenden Jahren. Da — wie bereits erwähnt wurde — Fusionsbestrebungen mit der Wien - Gloggnitzer Eisenbahn scheiterten, trachteten die führenden Männer der Ödenburg - Wiener Neustädter Eisenbahngesellschaft entweder die Bahn bis Kanizsa zu verlängern oder an den Staat zu verkaufen. Zwischen 1850 und 1853 erhielt die Gesellschaft nur unverbindliche Zusagen wegen der Verstaatlichung; durch die mit Wirkung vom 1. 10. 1853 durchgeführte Einlösung der Wien - Gloggnitzerbahn stiegen die Hoffnungen der Aktionäre. Aus den Akten geht einwandfrei hervor, daß die Staatsverwaltung doch bei den von verschiedenen Seiten befürchteten Betriebsschwierigkeiten der Semmeringbahn an einen zweiten Weg zur Adria über Ödenburg und Kanizsa gedacht hatte¹³. Erst am 6. 2. 1854 erhielt der Ressortminister Baumgartner die Zustimmung des Ministerates zur Einleitung von Ankaufsverhandlungen; gleichzeitig wurde die Erweiterung der Konzession strikte abgelehnt. Die Verhandlungen gestalteten sich sehr langwierig, da die Aktionäre mit einer vollen Entschädigung ihrer aufgewandten Mittel rechneten und der Staat nur den Börsenkurs der stark gefallen Aktien bieten wollte. 1853 betrug der Betriebsüberschuß bei 105.159 beförderten Personen und bei einem Frachtaufkommen von 784.803 Zentnern nur 24.924 fl., was bei einem Bauaufwand von 2,385.161 fl. nur etwa eine 10/ige Verzinsung des Anlagekapitals

9 Geschichte der Eisenbahnen, a. a. O., S. 208.

10 Alois Czedik, Der Weg von und zu den Österr. Staatseisenbahnen, Teschen-Wien-Leipzig 1913, 1. Bd., S. 42.

11 Julius Miskolczy, Ungarn in der Habsburger-Monarchie, Wien 1959, S. 77.

12 Verkehrsarchiv, Handelsministerium, Präs. Zl. 634/1850.

13 Verkehrsarchiv, Handelsministerium, Präs. Zl. 303/1854.

ermöglichte — ein für die damalige Zeit außerordentlich schlechtes Ergebnis! Allerdings war im März 1853 der Zugsverkehr mehr als 10 Tage wegen Schneeverwehungen eingestellt gewesen; außer diesem Elementarereignis kam es durch den Mangel an beigestellten Waggons zu Unzulänglichkeiten bei der Abwicklung des Betriebes¹⁴. Schließlich erhöhte das Finanzministerium den Ankaufspreis für eine Aktie von 120 auf 138 fl., sodaß Ende Juli 1854 der endgültige Kaufvertrag abgeschlossen werden konnte. Für die Gesellschaft unterzeichneten Eduard Tschurl, August Perko, Samuel Lenk und Dr. Friedrich Teltscher, die auf Grund eines Beschlusses der Generalversammlung vom 5. 6. 1854 zum Abschluß ermächtigt worden waren. Die gesamten Ausgaben des Staates für diese Bahnlinie betragen 2,089.516 fl. — also nicht einmal 90 % der tatsächlichen Baukosten ohne Berücksichtigung des Währungsverfalles. Bereits anfangs der Fünfzigerjahre hätte der Bau einen Aufwand von weit mehr als 3 Millionen fl. erfordert. Bei der Übernahme durch den Staat war der bauliche Zustand im allgemeinen ein guter, nur bei einzelnen Einschnitten war das bereits vorgesehene Profil für ein zweites Geleise, welches später überhaupt nie ausgeführt wurde, durch Rutschungen verloren gegangen¹⁵.

Die Liquidierungsarbeiten zogen sich bis 1857 hin¹⁶. Doch nicht lange war der Staat Eigentümer dieser Strecke; auch Ödenburg - Wiener Neustadt gehörte zu jenen Linien, die 1858 an ein Konsortium in- und ausländischer Kapitalisten verkauft wurden (Vereinigte Südliche Staats-, Lombardisch-venetianische und Zentralitalienische Eisenbahngesellschaft, ab 1862 Südbahngesellschaft). Am 1. 1. 1924 übernahmen die Ö B B die Betriebsführung, und der während der Südbahnzeit eingeführte Schnellzug nach Kanizsa wurde noch bis 1932 mit Kurswagen nach Jugoslawien geführt; seit diesem Zeitpunkt dient diese Strecke fast ausschließlich den lokalen Bedürfnissen des Burgenlandes, und bei keinem der Durchgangszüge bis Rattersdorf-Liebing besteht überhaupt eine Möglichkeit mehr zum Ein- oder Aussteigen in Ödenburg.

Abschließend ein kurzer Rückblick über die weitere Eisenbahnbautätigkeit im Burgenland. Bereits 1855 wurde auf der Hauptstrecke von Bruck a. d. L. nach Raab der Betrieb aufgenommen. Zwei weitere Verbindungen zwischen Österreich und Ungarn wurden noch in der Monarchie hergestellt, und zwar 1873 Steinamanger—Jennersdorf—Graz (Ungarische Westbahn) sowie 1879 Ödenburg—Wulkaprodersdorf-Ebenfurth (Raab-Ödenburg-Ebenfurther Eisenbahn). Unter ungarischer Herrschaft sind ferner folgende, heute noch in Betrieb befindliche Lokalbahnen gebaut worden: Steinamanger—Rechnitz—Pinkafeld (1888), Wulkaprodersdorf—Parndorf und Eszterháza—Pamhagen—Neusiedl (1897), Oberwart—Oberschützen (1903) und schließlich Ödenburg—Rattersdorf-Liebing—Güns (1908). Die Eisenbahnbautätigkeit war mit dem Zusammenbruch der Donaumonarchie praktisch abgeschlossen, nur einige kleinere Strecken sind in der Republik eröffnet worden, darunter 1925 die für das südliche Burgenland so wichtige Verbindung von Pinkafeld nach Friedberg.

14 Verhandlungen der am 5. 6. 1854 abgehaltenen 9. ordentl. Generalversammlung der Aktionäre der Ödenburg-Wiener Neustädter Eisenbahn, Ödenburg 1854.

15 Verkehrsarchiv, Handelsministerium, Präs. Zl. 1870/1854.

16 Durch kaiserl. Gnade erhielten die Aktionäre Befreiung von den Stempelgebühren (Verkehrsarchiv, Handelsministerium, Präs. Zl. 2184/1857).

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Burgenländische Heimatblätter](#)

Jahr/Year: 1962

Band/Volume: [24](#)

Autor(en)/Author(s): Mechtler Paul

Artikel/Article: [Die erste Eisenbahn im Burgenland \(Ödenburg - Wiener Neustadt\) 83-87](#)