©Amt der Burgenländischen Landesregierung, Landesarchiv, download unter www.zobodat.at

ermark. 30 Omnibusse brachten die Kinder des Lungaus nach Tamsweg, um diese anregende und unterhaltsame Aufführung der Burgenländischen Landesbühne zu sehen.

In den Abendvorstellungen spielte man die Alt-Wiener Posse von Philipp Haffner „Der Furchtsame" (Vorstellungen u. a. in Obdach, Fohnsdorf, Schladming. Murau, Trofaiach, Tamsweg — zweimal—, Abtenau — ebenfalls zweimal—, Hallein, Bischofshofen und Salzburg). Die zwei Spieltage in der Festspielstadt waren zweifellos der Höhepunkt dieser Gastspielfahrt; das immerhin verwöhnte Salzburger Publikum brachte den Künstlern aus dem östlichen Bundesland wahre Ovationen entgegen. In den Annalen der 22- jährigen Geschichte der Burgenländischen Landesbühne ist einer Tournee besonderes Augenmerk gewidmet: dem triumphalen Gastspiel in Westdeutschland im Jahre 1960.

Mit dem „Verschwender" (Inszenierung Otto Löwe) sowie dem Märchenspiel „Rumpelstilzchen" wurde die Burgenländische Landesbühne in 36 Städten Westdeutschlands — u. a. Pirmasens, Ludwigshafen, Homburg, Eltville, Merkstein — zum „Sendboten österreichischer Theatertradition". Direktor Kery schrieb darüber in seinen Berichten: „.. wir stehen vor ganz anders gearteten Verhältnissen und müssen uns mit bescheidenen Mitteln auf diese, wie sie eben nur auf den großen deutschen Bühnen zu finden sind, umstellen. In Homburg fanden wir ein überaus aufgeschlossenes, dankbares Publikum, vor ausverkauftem Haus vor 900 Zuschauern spielten wir in Ludwigshafen und feierten berauschende Erfolge. In Pirmasens sahen uns allein 400 Besucher an einem Abend, obwohl der berühmte „deutsche Karneval" sein Szepter schwang Ein ausverkauftes Haus in Ludwigshafen mit unzähligen Vorhängen! Ebenso grandios gestalteten sich unsere Abende in Merkstein, dem entzückenden deutschen Städtchen an der holländischen Grenze. Zwei Vorstellungen an einem Tag und dies ohne technisches Personal. Sonst fahren Bühnentechniker voraus, um den Schauspielern einen „gedeckten Tisch" vorzusetzen. Da staunten sogar die Deutschen! "[11]

Welche Gründe auch immer es sein mögen, daß die Gastspielreisen der Burgenländischen Landesbühne Stillstand erfuhren, so geben sie dennoch Zeugnis von der künstlerischen Kapazität dieser Bühne, die zweifellos ein österreichisches Kuriosum in der Theatergeschichte des 20. Jahrhunderts darstellt: als „Theater ohne Theater" kulturell und volksbildnerisch zu wirken und — ins „Haus zu kommen"

Die Geschichte der Bahnpost (Fahrenden Postämter) in Burgenland

Von Max Steiger, Mattersburg

Dieser Artikel behandelt ein kleines Teilgebiet aus der Gesamtdarstellung der „Postgeschichte des Burgenlandes", wie sie in den nächsten Jahren fertiggestellt werden soll. Kleinere Aufsätze über die Geschichte der ältesten Pferdepoststationen, wie Großhöflein, Wimpassing, Großwarasdorf, Kittsee, Parndorf, Gschieß (Schützen

11 Burgenländische Freiheit, 2. April 1960.

©Amt der Burgenländischen Landesregierung, Landesarchiv, download unter www.zobodat.at

a. G.) und Heiligenkreuz i. L. (Szent Kereszt) sind bereits im „Briefmarkenspiegel", einer Wiener philatelistischen Zeitschrift, erschienen.

Mit dieser kleinen Arbeit soll das Interesse der einheimischen Bevölkerung für die Postgeschichte des Burgenlandes geweckt werden. Es fehlen aus den letzten hundert Jahren noch sehr viele Belege, die bestimmt in manchem Haus trotz Entrümpelung, Kriegswirren und Umbauten noch zu finden sind. Dabei handelt es sich um Ansichtskarten, Briefumschläge, Korrespondenz- und Feldpostkarten, Aufgabescheine, Paketkarten- und Abschnitte, Bahnfrachtbriefe u. dgl. mehr aus dem Raum des Burgenlandes, die für das Archiv gerettet werden sollten und zur laufenden Vervollständigung der „Postgeschichte des Burgenlandes" beitragen könnten.

Die Zeit von 1850—1921

Nach dem Beispiel mancher europäischer Länder (z. B. Frankreichs Bureaux ambulants de poste) entstanden 1850 auch in den österreichischen Erblanden sog. „Fahrende Postämter (Postambulancen)", die in ihrem Bereich nicht nur den Personen- und Warenverkehr der alten Postkutschen, sondern bald auch den Brief- und Geldverkehr übernommen hatten.

Die Hauptlinien der Eisenbahnen führten auch einen Postwagen mit, der in den Stationen alle Arten von Briefen aufnahm, besonders in Orten, wo noch kein Postamt in der Nähe bestand. Sie hießen „Fahrende Postämter", „Postambulancen" und entwerteten im Zug die Briefmarken mit eigenen Stempeln, wie

1. Fahrendes Postamt Nr.,
2. F. P. A. Nr.,
3. K.K. Fahrendes Postamt Nr.,
4. Postambulance Nr.,
5. K.K. Postambulance Nr.,

dazu wurde noch das Datum und die Annahmestation schriftlich vermerkt. Hieher gehören auch die sog. „Adeligen Poststempel", die vor dem Namen der Abgangsstation ein „v" (von) stehen hatten, z. B. v. Wien, v. Budapest, v. Triest. Diese Stempel kamen bald wieder ab und gelten heute als große Rarität.

Seit 1886 fuhr in den meisten Postzügen ein Postconducteur mit, der die Briefe annahm und darauf den Stempel „Postconducteur im Zuge Nr." druckte, die Marke mit einem Federstrich entwertete oder den Namen der Aufgabestation über die Marke schrieb. (Tafel 1, Abb. 1; Tafel 2, Abb. 2)[1].

Das erste Fahrende Postamt im Bereich des Burgenlandes fuhr auf der Strecke Wien—Bruck/Leitha (1846 erbaut)—Parndorf—Nickelsdorf—Raab (Györ)—Budapest (1855 fertiggestellt) als K.K. Fahrendes Postamt Nr. 10 und Nr. 11 (Tafel 2, Abb. 3 u. 4). Nach E. Müller[2] waren diese Stempel seit 1862 in Gebrauch. H. Kropf[3] meinte, daß die geraden Nummern (Nr. 10) für den Tagzug, die ungeraden Nummern (Nr. 11) für den Nachtzug verwendet wurden. Eine andere Meinung, daß die gerade Zahl für die Hinfahrt, die ungerade für die Rückfahrt Verwendung fand, ist glaubwürdiger.

---

1 Legende der Abb. 1: Savanyukut, 25/3. 84.
2 Müller E., Handbuch der Entwertungen von Österreich und Lombardei-Venetien, Wien 1961.
3 Kropf H., Abstempelungen der Marken von Österreich—Ungarn und Lombardei—Venetien.

©Amt der Burgenländischen Landesregierung, Landesarchiv, download unter www.zobodat.at

Die beiden Stempel (Tafel 2, Abb. 3 u. 4) blieben die einzigen ihrer Art im burgenländischen Bereich bis 1868. Am 15. Feber 1868 kamen unsere Bahnposten unter ungarische Verwaltung und führten dann nur mehr ungarische Stempel.

Aus der Linie Wien—Budapest über Raab wurde die Postlinie „Budapest—Györ—Bécs (Wien) 13 sz. und 14sz." (Sz=szám = Nummer, Zahl). Auch umgekehrt „Bécs—Györ—Budapest 13 sz. und 14 sz." gab es. Später kamen noch die Bahnpostlinien „Bécs—Budapest 39 sz." und umgekehrt, sowie „Budapest—Bruck —Wien 351 sz. und 352 sz" und umgekehrt dazu.

Die Form der ungarischen Bahnpoststempel glich weitgehend den Ortsstempeln, sie machten auch die allgemeine Entwicklung mit. Von 1868 bis in die achtziger Jahre dürften die Stempel noch die österreichische Datumsangabe gehabt haben: Tag, Monat, Jahr (2./8./73). Nach 1882 kam die ungarische Datumsangabe immer mehr auf: 90/OCT/16 (Tafel 2, Abb. 5) und um die Jahrhundertwende folgten die bekannten Kronenstempel (Tafel 2, Abb. 6—11).

Von der Bahnpostlinie Wien—Budapest über Nickelsdorf sind nun folgende Abstempelungen bekannt:

1. K.K. FAHRENDES/POSTAMT Nr. 10 und Nr. 11 (Tafel 2, Abb. 3 u. 4)
2. BÉCS—GYŐR—BUDAPEST 13 sz. und BUDAPEST—GYŐR—BÉCS 13 sz. (wie Tafel 2, Abb. 5)
3. BÉCS—GYŐR—BUDAPEST 14 sz. und BUDAPEST—GYŐR—BÉCS 14 sz. (Tafel 2, Abb. 5)
4. BÉCS—BUDAPEST 39 sz. und umgekehrt (wie Tafel 2, Abb. 5)
5. BUDAPEST—GYŐR—WIEN 13 sz. A, B, C, (Kronenstempel wie Tafel 2, Abb. 10) und umgekehrt
6. BUDAPEST—GYŐR—WIEN 14 sz. A, B, C, (Kronenstempel wie Tafel 2, Abb. 10) und umgekehrt
7. BUDAPEST—WIEN 39 sz (Kronenstempel, Beleg fehlt), auch umgekehrt.
8. BUDAPEST—WIEN 351 sz. und 352 sz. Kronenstempel? Belege fehlen.

Die älteste Eisenbahn in unserem Bundesland ging von Wr. Neustadt über Mattersburg (Nagymarton) nach Ödenburg (Sopron), 1847 eröffnet, und seit 1865 auf ungarischer Seite weiter über Steinamanger (Szombathely) nach Großkanischa (Nagy-Kanizsa) (Ungarische Südbahn). Die Bahnpoststempel hatten die Nummern 23 sz. und 24 sz., später kam noch die Nummer 138 sz. dazu.

Von dieser Linie sind folgende Abstempelungen bekannt:

1. NAGY-KANIZSA—BÉCS 23 SZ! und das umgekehrte Pendant (wie Tafel 2, Abb. 5)
2. NAGY-KANIZSA—BÉCS 24 SZ. und das umgekehrte Pendant (wie Tafel 2, Abb. 5)
3. BÉCS—NAGY-KANIZSA 23 SZ. und umgekehrt (Kronenstempel A, B, C (Tafel 2, Abb. 8)
5. NAGYKANIZSA—WIEN 23 SZ. und umgekehrt (Abb. 9), dann A, B, C (Tafel 2, Abb. 10)
6. WIEN—NAGYKANIZSA 24 SZ. und umgekehrt (Abb. 9), dann A, B, C, (Tafel 2, Abb. 10)
7. NAGYKANIZSA/BÉCS 23 und 24 (Tafel 2, Abb. 6), bis jetzt der einzige Beleg.

©Amt der Burgenländischen Landesregierung, Landesarchiv, download unter www.zobodat.at

8. NAGYKANIZSA-/138/sz./BÉCS und umgekehrt (Tafel 2, Abb. 7)
9. BÉCS—NAGYKANIZSA 138 SZ. und umgekehrt (Tafel 2, Abb. 8)
10. NAGYKANIZSA—WIEN 138 SZ. und umgekehrt (wie Tafel 2, Abb. 10) A, B, C.

1872 wurde die Bahnlinie GRAZ—STEINAMANGER—SZÉKES FEHÉRVÁR (Stuhlweißenburg) bzw. Budapest über den Südzipfel des Burgenlandes eröffnet, die auf steirischer Seite die Bahnpostnummer 26 (Graz—Fehring), auf ungarischer Seite die Nummern 53 sz. und 54 sz. führte. Später kam noch die Bahnpostnummer 302 sz. dazu.

Bekannte Abstempelungen auf dieser Linie sind.

1. SZÉKES FEHÉRVÁR—GRÁCZ 53 SZ. und umgekehrt (wie Tafel 2, Abb. 5)
2. SZÉKES FEHÉRVÁR—GRÁCZ 54 SZ. und umgekehrt (wie Tafel 2, Abb. 5)
3. GRÁCZ—BUDAPEST 53 SZ. und umgekehrt (wie Tafel 2, Abb. 5)
4. GRÁCZ—BUDAPEST 54 SZ. und umgekehrt (wie Tafel 2, Abb. 5)
5. BUDAPEST—GRAZ 53 SZ. A, B, C und umgekehrt (Kronenstempel wie Tafel 2, Abb. 10)
6. BUDAPEST—GRAZ 54 SZ. A, B, C und umgekehrt (Kronenstempel wie Tafel 2, Abb. 10)
7. BUDAPEST—GRAZ 302 SZ. A, B und umgekehrt (Belege fehlen)

Im gleichen Jahr 1872 wurde der größte Teil der Raab-Ödenburger-Ebenfurter-Bahn bis Neufeld a. d. L. eröffnet und 1879 bis Ebenfurth fertig gebaut (Győr-Sopron-Ebenfurti-Vasut, GySEV). Die Bahnpoststempel hatten die Nummern 57 SZ. und 58 SZ. Später kam noch die Bahnpostnummer 310 SZ. dazu.

Bekannte Abstempelungen:

1. GYŐR—EBENFURT 57 SZ. und umgekehrt (wie Tafel 2, Abb. 5)
2. GYŐR—EBENFURT 58 SZ. und umgekehrt (wie Tafel 2, Abb. 5)
3. EBENFURT/GYŐR/57/SZ. und umgekehrt (wie Tafel 2, Abb. 7)
4. EBENFURT/GYŐR/58/SZ. und umgekehrt (wie Tafel 2, Abb. 7)
5. EBENFURT—GYŐR 310 und umgekehrt (wie Tafel 2, Abb. 9)

Die Bahnstrecke Steinamanger-Pinkafeld (Szombathely-Pinkafő) wurde 1888 fertiggestellt. Ihre Bahnpoststempel lauteten „SZOMBATHELY—PINKAFŐ 145 SZ." und „146 SZ." und umgekehrt (wie Tafel 2, Abb. 5). 1903 wurde diese Strekke durch die Nebenlinie Oberwart—Oberschützen über Tatzmannsdorf erweitert „Felsöör—Felsölövö" Belege und Nummer dieser Strecke sind hier nicht bekannt, doch ist anzunehmen, daß es solche Stempel gegeben hat, da die österreichische Postverwaltung bei der Angliederung des Burgenlandes an Österreich 1921 Bahnpoststempel vorbereitet hatte und diese auch längere Zeit (bis 1937?) verwendete: „OBERWART—OBERSCHÜTZEN" (wie Tafel 2, Abb. 20). Die österreichische Postverwaltung hatte nämlich überall Stempel vorbereitet, wo vorher ungarische Stempel gebraucht worden waren.

1897 kam es im Bereich des Burgenlandes zum Abschluß eines großen Bahnnetzes rings um den Neusiedlersee durch die Raab-Ödenburg-Ebenfurter Bahngesellschaft. Die wichtigste Teilstrecke führte von Ödenburg über Eisenstadt—Neusiedl a. S.—Kittsee nach Preßburg (Pozsony). Die verwendeten Bahnpoststempel hießen

©Amt der Burgenländischen Landesregierung, Landesarchiv, download unter www.zobodat.at

„SOPRON—POZSONY 262 SZ“ und SOPRON—POZSONY 262 SZ. A“ und umgekehrt. (wie Tafel 2, Abb. 11)

Die zweite Teilstrecke ging von Parndorf über Pamhagen nach Kis-Czell: „PARNDORF-KIS-CZELL 264 SZ.“ (Tafel 2, Abb. 11) und auch umgekehrt. „PARNDORF-KIS-CZELL 264 SZ. A und B“ und umgekehrt (Tafel 2, Abb. 11). Im Jahre 1908 wurde diese Linie umbenannt in Parndorfalu-Czelldömölk! Belege mit dieser Benennung liegen hier nicht vor. Wahrscheinlich lauteten die Abstempelungen:

„PARNDORFALU—CZELLDÖMÖLK 264 SZ. A und B“ und umgekehrt. Auf der kurzen Teilstrecke von Sércz nach Szt. Margitbánya (Gschieß—St. Margareten —Steinbruch) dürften eigene Stempel verwendet worden sein.

1899 wurde Güssing durch eine Seitenstrecke mit Körmend verbunden. Um 1907 wurde dort auch eine Bahnpost eingeführt:

„KÖRMEND—NÉMETUJVÁR 367 SZ“ und umgekehrt und

„KÖRMEND—NÉMETUJVAR 368 SZ“ und umgekehrt.

Leider sind von diesen Abstempelungen bis jetzt keine aufzufinden gewesen. Es dürften Kronenstempel wie Tafel 2, Abb. 9 gewesen sein.

Im Jahre 1908 wurde die Bahnstrecke Ödenburg—Güns (Kőszeg) durch den Oberpullendorfer Bezirk fertiggestellt und bald darauf auch die Bahnpost aufgenommen. Die verwendeten Bahnpoststempel lauteten

„SOPRON—KŐSZEG 380 SZ“ und umgekehrt (Tafel 2, Abb. 9)

Die letzte Bahnlinie, die vor 1921 in unserem Gebiet errichtet wurde, führte von Güns über Oberloisdorf—Frankenau—Lutzmannsburg—Wichs (Bük) nach Sárvár, „Kőszeg—Sárvári—Vasut“, im Volksmund „Zuckerrübenbahn“ genannt, da sie aus dem Oberpullendorfer Bezirk die Zuckerrüben nach Wichs in die Zuckerfabrik brachte. Sie wurde 1913 eröffnet und führte bestimmt auch eine Bahnpost, doch sind Belege und Nummern dieser Bahnpost noch unbekannt. Diese Strecke wurde 1927 aufgelassen und im Laufe der Zeit wurden Gebäude und Fahrdamm vollständig abgetragen.

Zum Abschluß des ungarischen Teiles unserer Bahnposten ist noch auf die vielen Bahnhofstempel hinzuweisen. Die Post wurde vielfach von den Bahnbeamten übernommen und durch eigene „Bahnhofstempel“ entwertet, z. B. ALSOPETERFA, (Unterpetersdorf), FELSÖÖR P. U. — (Oberwart Bh.) (Tafel 1, Abb. 12, 13), NAGYSZENTMIHALY P.U. (Großpetersdorf Bh.) (Tafel 1, Abb. 14).

In einigen Fällen waren die Bahnvorstände gleichzeitig Postmeister, wie in Wulkaprodersdorf (Vulkapordány) bis 1900, am Bahnhof Horitschon-Neckenmarkt (Harácson-Nyék p.u.), in Burg (Pinkaovár) und am Bahnhof Frankenau „RÉPCZESARUD PU“ (Tafel 1, Abb. 15)[4].

Die Zeit der Ersten Republik von 1921—1938

Bei der Angliederung des neuen Bundeslandes Burgenland im Jahre 1921 kamen mit den einziehenden österreichischen Gendarmen und Soldaten sofort auch die Postler mit bereits vorbereiteten Stempeln. Die Schwierigkeiten, denen sich diese

4 FRANKENAU BH Répczesarud Pálya udvar
914DEC14 v.m. = dél elött = vormittag
Postablage = POSTAI ÜGYNÖKSÉG

©Amt der Burgenländischen Landesregierung, Landesarchiv, download unter www.zobodat.at

Beamten gegenüber sahen, waren ungeheuer groß. Nicht nur die Kampfhandlungen mit den ungarischen Freischärlern waren die Ursache, sondern der Umstand, daß das Telefon- und Telegrafennetz wie auch das Bahnnetz ganz nach Ungarn ausgerichtet waren. Diese Netze wurden durch die neue Grenzziehung fast vollkommen zerrissen, die größeren Zentren blieben ausnahmslos in Ungarn. Wollte man z. B. von Siegendorf nach dem benachbarten Eisenstadt telefonieren, mußte man die Leitungen über die Zentrale in Sopron benützen.

Noch viel schwieriger waren die Verhältnisse bei den Bahnlinien, die besonders im Süden des Landes durch die neue Grenze verstümmelt waren (siehe Kartenskizze: Güssing, Rechnitz—Pinkafeld, Lutzmannsburg, Deutschkreutz—Liebing). Die Straßen waren in schlechtestem Zustand, sodaß auch der Postautoverkehr nicht voll aufgenommen werden konnte.

Für die drei südlichen Bezirke Jennersdorf, Güssing und Oberwart wurden nun die steirischen Bahnlinien wie Graz—Fehring—Friedberg mit den Nummern 26, 310, 311, Bierbaum-Neudau mit verschiedenen Zugnummern, die Aspangbahn Nr. 141, 142, schließlich die Pottendorferlinie in Niederösterreich Nr. 209 für den nördlichen Teil zu eigentlich burgenländischen Verkehrsadern, obwohl sie nicht auf burgenlädischem Boden verliefen.

Beispiele von Abstempelungen, wie sie sich häufig auf burgenländischen Briefen und Karten finden:

1. NEUDAU—BIERBAUM (Posthorn) Nr. 352, Nr. 354, Nr. 6053, Nr. 6054, Nr. 6055 und auch umgekehrt (Tafel 2, Abb. 16)
2. GRAZ—FEHRING 26 und umgekehrt (wie Tafel 2, Abb. 17)
3. GRAZ—FRIEDBERG 26 und umgekehrt (wie Tafel 2, Abb. 17)
4. GRAZ—ASPANG 26a und 26b, und umgekehrt (Tafel 2, Abb. 17)
5. WIEN—FRIEDBERG* 141* und umgekehrt (wie Tafel 2, Abb. 19)
6. FRIEDBERG—WIEN* 142*, und umgekehrt (wie Tafel 2, Abb. 19)
7. GRAZ—FRIEDBERG 310, und umgekehrt (wie Tafel 2, Abb. 18)
8. GRAZ—FRIEDBERG 311, und umgekehrt (wie Tafel 2, Abb. 18)
9. WIEN—POTTENDORF—WR. NEUSTADT 209, und umgekehrt (wie Tafel 2, Abb. 18)

Im Oberpullendorfer Bezirk verkehrte 1921 das erste Postauto vom Bahnhof Edlitz über Kirchschlag nach Oberpullendorf und versorgte anfangs diesen Bezirk mit Post.

Besser stand es in den drei nördlichen Bezirken Mattersburg (damals Mattersdorf), Eisenstadt und Neusiedl a. S., deren Bahnlinien schon immer mit dem österreichischen Bahnnetz kommunizierten.

Von österreichischer Seite waren alle Vorkehrungen getroffen worden, um gleich mit der Übernahme des Landes den Dienst auf den Reststrecken aufnehmen zu können. Manche vorbereiteten Bahnpoststempel kamen dabei nie zur Verwendung, z. B. OBERLOISDORF—LUTZMANNSBURG, ST. MARGARETHEN—RUST—GSCHIESS, PARNDORF—KITTSEE (alle wie Tafel 2, Abb. 20). Einige von ihnen hatten eine kürzere oder längere Lebensdauer, z. B. „GÜSSING—STREM“ * bis 1924 „STREM—GÜSSING *, und OBERWART—OBERSCHÜTZEN * und umgekehrt bis 1937 (alle wie Tafel 2, Abb. 20).

Auf der Linie Wien—Budapest kamen die Bahnpoststempel:
„WIEN—HEGYESHALOM 217a“, „HEGYESHALOM—WIEN 217a“

©Amt der Burgenländischen Landesregierung, Landesarchiv, download unter www.zobodat.at

„WIEN—NIKELSDORF 217a", „NIKELSDORF—WIEN 217a".

Auf der Linie Ödenburg—Preßburg wurden folgende Bahnpoststempel eingeführt: BRUCK—NEUDORF—ÖDENBURG 401a" und „401b" und umgekehrt (wie Tafel 2, Abb. 18). Später wurden sie umgeändert in

„WIEN—WULKAPRODERSDORF 401" und umgekehrt (wie Tafel 2, Abb. 18).

Die frühere Strecke Wien—Nagykanizsa wurde in Teilstrecken zerlegt:

1. „WIEN—WR. NEUSTADT—ÖDENBURG 173" (Tafel 2, Abb. 19) und umgekehrt
2. „ÖDENBURG—KÖSZEG 402a" und umgekehrt (wie Tafel 2, Abb. 18).

Schließlich wurde aus beiden Strecken die Bahnpostlinie Wien—Liebing mit verschiedenen Stempeltypen:

1. WIEN—LIEBING 402a und umgekehrt (wie Abb 18)
2. WIEN—LIEBING 402* und umgekehrt (wie Abb. 18)
3. WIEN—LIEBING 402a ** und umgekehrt (wie Abb. 18)
4. WIEN—LIEBING 402 und umgekehrt (wie Abb. 18)

Hiebei ist zu bemerken, daß bei allen diesen Stempeln die Richtung Wien-Land viel seltener ist als umgekehrt vom Land nach Wien.

Bevor das Anschlußstück Pinkafeld—Friedberg eröffnet werden konnte (Eröffnungstag 15. Nov. 1925), hatte das Teilstück Pinkafeld—Rechnitz—Szombathely eine eigene Bahnpost mit folgenden Stempeltypen:

„PINKAFELD—SZOMBATHELY 403" und umgekehrt (Tafel 2, Abb. 18), später „PINKAFELD—RECHNITZ 403" und umgekehrt (Tafel 2, Abb. 18).

Am 15. November 1925 wurde die durchgehende Bahnpostlinie Wien—Friedberg—Rechnitz eröffnet und folgende Bahnpoststempel kamen in Verwendung „WIEN—RECHNITZ 141a", „141b", „141c" und umgekehrt (wie Tafel 2, Abb. 19).

Im Neusiedler Bezirk fuhr eine Bahnpost zwischen Parndorf und Pamhagen „PARNDORF—PAMHAGEN *" und umgekehrt (Tafel 2, Abb. 20). Später folgte der Stempel „PARNDORF—PAMHAGEN 404" und umgekehrt (wie Tafel 2, Abb. 18).

Im südlichsten Teil unseres Bundeslandes existierte eine Bahnpost zwischen Fehring und Mogersdorf: „FEHRING—MOGERSDORF *" und umgekehrt (wie Tafel 2, Abb. 20), die während des Zweiten Weltkrieges noch in Verwendung stand.

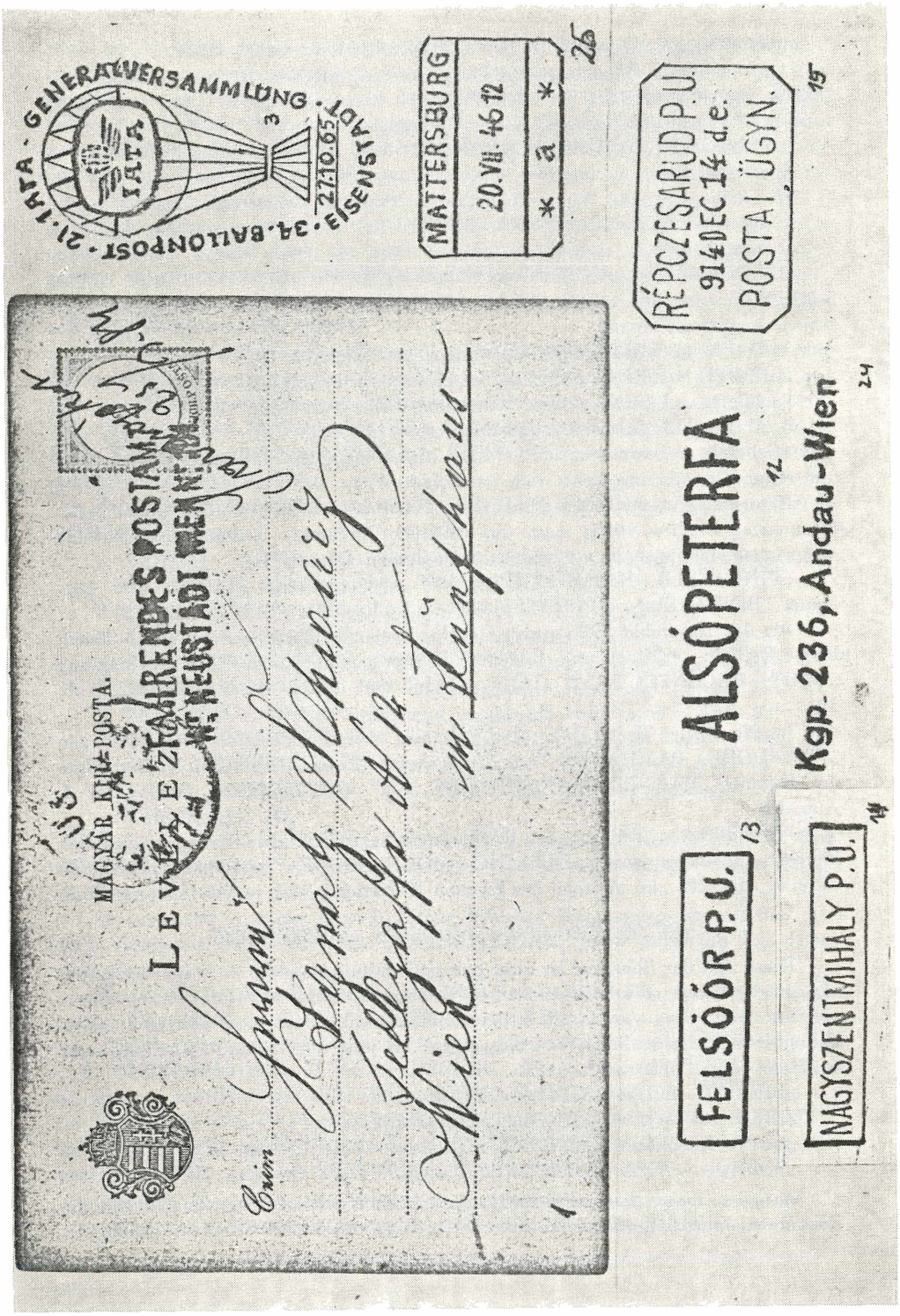
Die Zeit während des Anschlusses von 1938—1945

Diese Zeit der Bahnpost ist nicht nur zeitlich kurz, sondern auch spärlich in bezug auf die Belege. Bis 1942 wurden teilweise noch die alten österreichischen Stempel verwendet, dann wurden die in der Bundesrepublik heute noch gängigen ovalen Bahnpoststempel eingeführt. Von diesen sind bis jetzt nur vier mit Sicherheit nachzuweisen, es gab aber mehr davon.

„LIEBING—WIEN/BAHNPOST/ZUG 4610"
„LIEBING—WIEN/BAHNPOST/ZUG 1610"
„SOPRON—WIEN/BAHNPOST/ZUG 579" (Tafel 2, Abb. 21)
„SOPRON—WIEN/BAHNPOST/ZUG 4510"

Zu jedem dieser Stempel gehörte sicher auch das entsprechende Pendant für die Rückfahrt, wahrscheinlich mit einer anderen Zugnummer. Die Streckenführung Lie-

©Amt der Burgenländischen Landesregierung, Landesarchiv, download unter www.zobodat.at



Tafel 1

©Amt der Burgenländischen Landesregierung, Landesarchiv, download unter www.zobodat.at

POSTCONDUCTEUR IM ZUGE NEUDAU-BIERBAUM No. 2

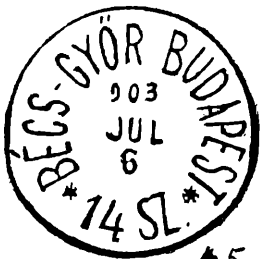
K.K. FAHRENDES POSTAMT No. 10 3

K.K. FAHRENDES POSTAMT No. 11 4

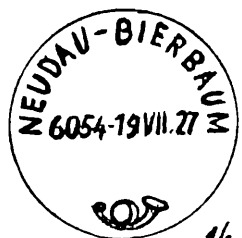
BÉCS-GYŐR BUDAPEST 903 JUL 6 14 SZ. 5

NAGYKANIZSA 03 VIII. 17 BÉCS 24. 6

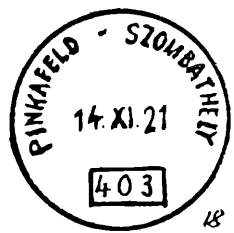
NAGY KANIZSA 138 905 DEC 20. N 6 SZ. BÉCS 7

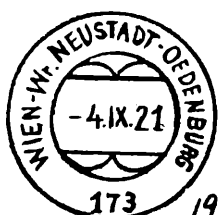


BÉCS-NAGY-KANIZSA 902-MÁR-29 5-8 C 23 SZ. 8



NAGYKANIZSA-WIEN 917 JUL -3 24 9





WIEN-NAGYKANIZSA 918 AUG -8 N 7 C 24 C 10

PARNDORF-KIS-CZELL 910 DEC 15 N 264 SZB 11

NEUDAU-BIERBAUM 6054-19 VII. 27 16

GRAZ-ASPANG 22. IV. 33 a 26 a, b 17

PINKAFELD - SZOMBATHELY 14. XI. 21 403 18

WIEN-Wr. NEUSTADT-OEDENBURG -4. IX. 21 173 19

PAMHAGEN - PARNDORF 20. XI. 23 20

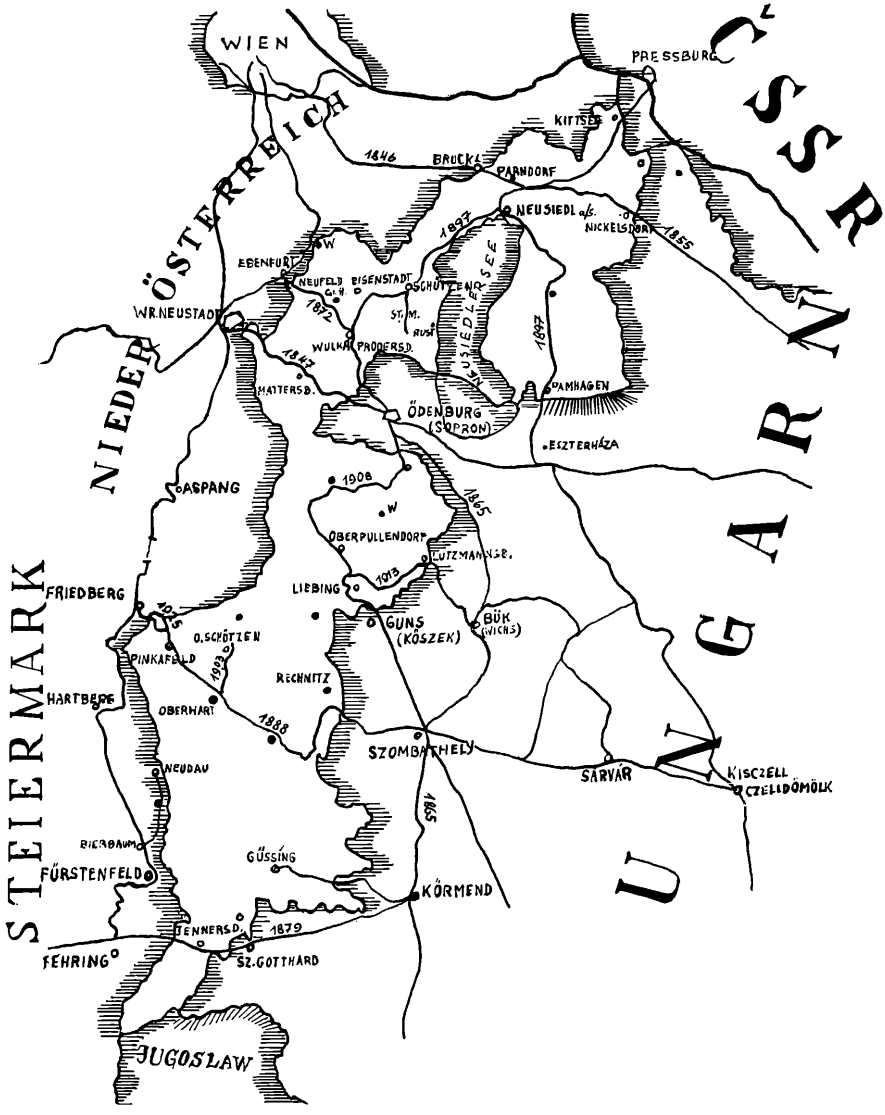
SOPRON-WIEN BAHNPOST ZUG 579 12.5.43 21

EISENSTADT-WIEN 04.7.61 64 22

JENNERSDORF - GRAZ a -9.-8.66 830 23

Tafel 2

©Amt der Burgenländischen Landesregierung, Landesarchiv, download unter www.zobodat.at



Tafel 3

©Amt der Burgenländischen Landesregierung, Landesarchiv, download unter www.zobodat.at

bing—Wien ist eindeutig, die Bahnpost Sopron—Wien ist entweder auf der Strecke Sopron—Ebenfurth—Wien oder Sopron—Eisenstadt—Bruck/L.—Wien verwendet worden. Dieses Kapitel der Bahnposten bedarf noch einer weiteren Ergänzung und Klärung.

Die Zeit der Zweiten Republik von 1945—1968

Zugleich mit der Wiedererstehung der selbständigen Republik Österreich und der Wiedergeburt des Burgenlandes kamen österreichische Bahnpoststempel, und zwar in ganz neuem Kleid: Doppelkreisstempel mit neuen Nummern. Ihre Zahl hatte sich durch den verstärkten Postautoverkehr verringert.

1. „WIEN—LIEBING 48" und „LIEBING—WIEN 48" (wie Tafel 2, Abb. 22).

Seit 1966 „WIEN—OBERPULLENDORF a 248" und umgekehrt (wie Tafel 2, Abb. 23).

2. „WIEN—RECHNITZ 52a, 52b, 52c" und umgekehrt (wie Tafel 2, Abb. 22).

Seit 1959 „WIEN—OBERWART 52a, 52b, 52c" und umgekehrt (wie Tafel 2, Abb. 22).

Seit 1966 „WIEN—OBERWART 282a, 282b, 282c" und umgekehrt (wie Tafel 2, Abb. 23).

3. „WIEN—WULKAPRODERSDORF 64" und „WULKAPRODERSDORF—WIEN 64" (wie Tafel 2, Abb. 22).

Seit 1959 „WIEN—EISENSTADT 64" und „EISENSTADT—WIEN 64" (Tafel 2, Abb. 22).

Seit 1966 ist diese Bahnpostlinie aufgelassen. Die Post wird mit Postautos befördert.

4. „FEHRING—MOGERSDORF 426", „MOGERSDORF—FEHRING 426" (wie Tafel 2, Abb. 22).

Seit 1966 „GRAZ—JENNERSDORF a 830", „JENNERSDORF—GRAZ a 830" (Tafel 2, Abb. 23).

Auf dieser Strecke soll auch die Bahnpostnummer 838 in Verwendung sein.

Hier muß noch angeführt werden, daß unser Burgenland, und da vor allem der Süden verkehrstechnisch durch die Eisenbahnen schlecht aufgeschlossen ist. Der Bezirk Güssing ist in Österreich der einzige ohne Eisenbahn.

Das Land erstreckt sich wie ein schmales Band von Süd nach Nord, die paar Eisenbahnlinien meist von West nach Ost. Neue Bahnen zu bauen ist heute unmöglich, zumeist unrentabel. Da hat eine weise Voraussicht rechtzeitig mit dem Straßenbau eingesetzt. Heute besitzt das jüngste und ärmste Bundesland vielleicht die schönsten Straßen in Österreich. Jedes kleine Dorf ist auf Asphaltstraßen zu erreichen und die Fahrenden Posten rollen heute im Postauto.

Solche Straßenpostkurse kamen im Burgenland nach dem Zweiten Weltkrieg immer mehr in Schwung. Folgende Strecken werden befahren:

Kgp Wien—Andau 236 und umgekehrt, seit 1966 Wien—Andau 200-9 (Tafel 1, Abb. 24)

Kgp Wien—Nickelsdorf 237 und umgekehrt, seit 1966 Wien—Nickelsdorf 200-10

Kgp Wien—Jois 238 und umgekehrt, seit 1966 Wien—Jois 200-11

Lkp Eisenstadt—Pöttsching 239 und umgekehrt, seit 1966 Eisenstadt—Pöttsching 700-11

©Amt der Burgenländischen Landesregierung, Landesarchiv, download unter www.zobodat.at

Lkp Oberwart—Oberpullendorf 240 und umgekehrt, seit 1966 Oberwart—Oberpullendorf 740-1
Lkp Oberwart—Oberbildein 242 und umgekehrt, seit 1966 Oberwart—Oberbildein 740-2
Lkp Oberwart—Stegersbach—Güssing und umgekehrt, seit 1966 Oberwart—Güssing 740-3
Lkp Oberwart—Kohfidisch—Güssing und umgekehrt, seit 1966 Oberwart—Güssing 740-4.

Leider sind postalische Belege für diese Straßenkurse nicht aufzutreiben.

Aus der Zeit der Zweiten Republik ist keine Bahnhofsabstempelung aus dem Burgenland bekannt. Es war nur ein einziger Bahnhofsbriefkastenstempel in Mattersburg in Verwendung, der während der Kriegswirren 1945 als einziger Ortsstempel herhalten mußte, als das Postamt von den Russen besetzt war (Tafel 1, Abb. 25).

Zum Schluß der kurzen Geschichte der Fahrenden Posten im Burgenland ist nur hinzuzufügen, daß sie keinen Anspruch auf Vollständigkeit erhebt. Es ist ein erster Versuch, der noch manche Mängel und Irrtümer enthalten kann. Es geht daher die Bitte an alle, die diese Zeilen lesen und Interesse an der Sache haben, mitzuhelfen und Ergänzungen und Belege zu zeigen, damit diese Geschichte der Vollständigkeit näher kommen kann. Dabei soll noch erwähnt werden, daß es hier nicht so sehr um das Besitzen solcher Belege geht, sondern um das Wissen und die Kenntnis davon.

Kleiner Beitrag zur Eisenstädter Musikgeschichte unter Paul Esterházy

Von Harald Prickler, Eisenstadt

Der Hof der Magnatenfamilie Esterházy in Eisenstadt, der mit Joseph Werner und Johann Nepomuk Hummel zwei bedeutende Musiker, mit Joseph Haydn eines der größten Genies der abendländischen Musikgeschichte als Kapellmeister beschäfwicht der reichen musischen Begabung der Familie Esterházy lag seit jeher auf dem tigte und Eisenstadt im 18. Jahrhundert zu einem Zentrum der klassischen Musikkultur machte, war bereits im 17. Jahrhundert als Musikmäzen tätig. Das Schwerge-Gebiet der Musik; dies kann schon aus der Tatsache erschlossen werden, daß der Fürst Gabriel Bethlen im Jahre 1619 Nicolaus Esterházy bat, ihm für ein Hoffest seine Musikkapelle in Munkács oder zumindestens den Harfenisten zu überlassen.[1]

Nachdem Nicolaus Esterházy seinen Sitz an die Westgrenze des Reiches verlegt hatte, blieb er auch hier seinen musischen Neigungen treu und hielt sich Harfenisten, Posaunen- und Flötenbläser[2]. Als eigentlicher Begründer der Eisenstädter Hofmusikkultur gilt jedoch sein Sohn Paul, der in seiner Tyrnauer Studentenzeit mit Musik und Theater gut bekannt worden war. Von seiner Hofkapelle hören wir erstmals im Jahre 1664, als er sie den Ödenburger Jesuiten für eine Theaterauf-

1 Horányi Mátyás, Das Esterházysche Feenreich. Budapest 1959, S. 15.
2 Horányi a.a.O. nach den Forschungen Johann Harichs.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: Burgenländische Heimatblätter

Jahr/Year: 1968

Band/Volume: 30

Autor(en)/Author(s): Steiger Max

Artikel/Article: Die Geschichte der Bahnpost (Fahrenden Postämter) in Burgenland 125-136