

STUDIEN UND FORSCHUNGEN AUS DEM
NIEDERÖSTERREICHISCHEN INSTITUT FÜR LANDESKUNDE

Herausgegeben von Elisabeth Loinig

Band 70

**Wien und Niederösterreich –
eine untrennbare Beziehung?**

**Festschrift für Willibald Rosner
zum 65. Geburtstag**

Herausgegeben von
Elisabeth Loinig, Stefan Eminger und Andreas Weigl

Verlag NÖ Institut für Landeskunde
St. Pölten 2017

Einband: Alois Groppenberger, Geometrischer Plan der Straßen in Nieder-Oesterreich 1:288 000,
Wien 1785 (NÖLB)
Grafik: Renate Stockreiter

Medieninhaber (Verleger) und Herausgeber:
NÖ Institut für Landeskunde
3109 St. Pölten, Kulturbezirk 4

Redaktion: Stefan Eminger, Elisabeth Loinig, Andreas Weigl
Bildredaktion: Werner Berthold, Stefan Eminger
Lektorat: Heidemarie Bachhofer

Hersteller:
Ferdinand Berger und Söhne Ges.m.b.H.,
3580 Horn, Wienerstraße 80

© NÖ Institut für Landeskunde
ISBN 978-3-903127-07-4

Das Werk ist urheberrechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere die der Übersetzung, des Nachdruckes, der Entnahme von Abbildungen, der Rundfunk- oder Fernseh- sendung, der Wiedergabe auf photomechanischem oder ähnlichem Wege und der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwendung, vorbehalten.

Unfall – Feuer – Übermut. Die frühe Eisenbahn und ihre Gefahren (1838–1840)

Von *Werner Berthold*

„Aus Billigkeitsgründen wird künftig auf der Eisenbahn das Passagiergeld nicht bei der Abfahrt, sondern erst bei der Ankunft bezahlt. Auf diese Weise bleiben die Toten ganz frei. Die Verwundeten bezahlen nur nach dem Verhältnis der übriggebliebenen Gliedmaßen.“¹

(Franz Grillparzer)

Einleitung²

Diese und ähnliche Spötteleien lassen Franz Grillparzer als eisenbahn- und technikfeindlich erscheinen. Wenn man aber von seinen Äußerungen den Aspekt der künstlerischen Übertreibung bzw. der Satire weglässt, dann kommt Grillparzer – zumindest was die Anfangsjahre der Eisenbahn betrifft – der Realität weit näher als die wohlwollende Berichterstattung in Adolph Bäuerles „Wiener Theaterzeitung“, die damals von vielen anderen Zeitungen und Zeitschriften übernommen wurde. Unbestreitbar waren die Eisenbahnen von Anfang an in allen Bereichen des Lebens ein großer Gewinn; aber ihre Nutzung war auch gefährlicher als heute. „So beklagenswerth immerhin solche Unfälle sind, so verschwindet doch deren Bedeutung im Vergleich mit dem unermesslichen Nutzen, den diese Anstalt dem gemeinen Wesen einbringt [...]“, schreibt die Zeitschrift „Der Adler“.³ Die Mehrzahl der Publikationen zur Geschichte der Eisenbahnen behandelt das Thema der Unglücksfälle eher stiefmütterlich und nennt oft nur große, folgenschwere Unfälle. Dass es in den Anfangsjahren der Eisenbahn aber immer wieder Probleme gab, lässt z. B. eine Bemerkung in der Festschrift zum 50jährigen Bestehen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erahnen, wenn man es der Vorstellungskraft des Lesers überlässt, „sich ein Bild jener zahllosen Zwischenfälle und Hemmungen zu machen, welche die Neuheit der Sache mit sich bringen mußte.“⁴

¹) Franz GRILLPARZER, Prosaschriften I = Sämtliche Werke I/13. Hrsg. August SAUER, Fortführung Reinhold BACKMANN (Wien 1930) 125.

²) Ohne die Projekte ANNO (AustriaN Newspapers Online) und Matricula (online Portal für Kirchenbücher) wäre diese Arbeit weder aus zeitlichen noch organisatorischen Gründen machbar gewesen; sämtliche Zitate aus Zeitungen und Zeitschriften sowie Matrikenbüchern wurden ausschließlich diesen beiden Portalen entnommen, vgl. <http://anno.onb.ac.at/> und www.matricula-online.eu.

³) Der Adler (11. Juli 1840) 1305.

⁴) Die ersten fünfzig Jahre der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn ([o.O.] 1886) 52.

Obwohl in der Habsburgermonarchie die Eisenbahnunfälle nicht jene katastrophalen Ausmaße annahmen, wie etwa in Frankreich, England oder den USA, muss festgestellt werden, dass sich gerade in den ersten Jahren beim Bau und Betrieb der Eisenbahn immer wieder Unglücksfälle und Unfälle ereigneten, bei denen es Verletzte gab, aber auch Tote zu beklagen waren. Wenn man noch dazu das relativ kurze Streckennetz und die geringe Anzahl der gefahrenen Kilometer berücksichtigt, dann ist die Dichte der Unglücksfälle relativ hoch. Juristische Vorschriften wie Dekrete und Instruktionen für den sicheren Betrieb der Eisenbahn für die Bediensteten sowie Verhaltensregeln für die Reisenden entstanden oft erst als Reaktion auf Erfahrungen, die man mit der neuen Technologie gemacht hatte. Anfänglich wurden zum Teil sogar die an der Bahntrasse gelegenen Dominien und Ortsobrigkeiten beauftragt, die Anordnungen genau zu überwachen; so etwa das mit 20. Mai 1840 datierte Verbot der Verwendung von Fackeln bei nächtlichen Fahrten⁵ oder die Regierungsverordnung vom 23. Dezember 1838, die Übertretungen der auf Warnungstafeln kundgemachten Verbote (wie z. B. das Öffnen geschlossener Bahnschranken) unter Strafe stellte.⁶ Mit technischen, administrativen und gesetzlichen Verbesserungen und Regelungen versuchte man, die „Störungen“ im Bahnbetrieb in den Griff zu bekommen. Umfassende Vorschriften und Bestimmungen, die die Durchführung und Aufrechterhaltung „der Ordnung, Regelmäßigkeit und Sicherheit des Betriebes“ der seit 1837 bestehenden Eisenbahnen der Habsburgermonarchie gewährleisten sollten, wurden aber erst mit dem Polizeigesetz für Eisenbahnen von 1847 für die cisleithanischen Länder geschaffen.⁷ Oft wird mit der Schaffung von Regeln von der Disziplinierung der Reisenden und des Personals gesprochen.⁸ Aber auch die Institutionen, vor allem die Eisenbahnunternehmungen, versuchte man zu disziplinieren. Entsprechende Bemühungen gab es z. B. bei der Unterbindung des Funkensprühens und der damit verbundenen Feuergefahr, die aber nicht immer den gewünschten Erfolg brachten.

5) NÖLA, KG Stockerau 076/K. 1459a, Fasz. 17. Außerdem waren die Dominien beauftragt, das Dekret nach Bestätigung des Empfangs von Dominium zu Dominium „unaufgehalten“ weiter zu befördern.

6) NÖLA, NÖ G-Normalien K 4379, 1846/40977, Chronologisches Verzeichnis jener Vorschriften, welche in Bezug auf den Eisenbahnbetrieb seit der Eröffnung der von Wien aus laufenden Eisenbahnen von den höheren politischen Behörden im polizeilichen Interesse erlassen worden sind, Nr. 5.

7) NÖLA, Ksl Par StA 1847-03-14 (52 Paragraphen auf 15 Seiten). – Alois von LÜTZENAU, Erklärung des mit Allerhöchster Entschließung vom 30. Jänner 1847 genehmigten österreichischen Eisenbahn-Polizeigesetzes unter Anführung der darauf Bezug habenden einschlägigen anderwertigen Gesetze (Wien 1848). 1851 wurde die für die gesamte Habsburgermonarchie geltende Eisenbahn-Betriebs-Ordnung erlassen (103 Paragraphen auf 44 Seiten); eine Zusammenstellung der vorläufigen Instruktionen für das Betriebspersonal findet sich erstmals bei: Paul STOPFL, 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 Direktion dieser Bahn beschrieben. In: Allgemeine Bauzeitung 4 (1839) 311–325.

8) Siehe dazu auch Günter DINHOBL, Bahnbrechend zum „Culturpflug unserer Zeit“. Kulturwissenschaftliche Zugänge zur Eisenbahngeschichte = Innovationsmuster in der österreichischen Wirtschaftsgeschichte 4 (Innsbruck-Wien-Bozen 2009) 117.

Unglücksfälle bei Bauarbeiten

Die ältesten Nachrichten zu Unfällen beim Eisenbahnbau finden sich in den Indexbüchern der NÖ Regierung 1782–1849, Departement G-Polizeisachen, und den dazugehörigen Akten – soweit diese nicht vernichtet worden sind. Der früheste Eintrag vermerkt zwei Personen, die Ende 1837 beim Bau der Eisenbahnbrücke von der Brücke gefallen und ertrunken sind. Es sind dies Joseph Elias (Eintrag 1. November) und Adam Ludwig (1. Dezember).⁹

Man kann sich vorstellen, dass bei einem Bauvorhaben, bei dem zeitweise 10.000 bis 12.000 Menschen beschäftigt waren, auch Unfälle passierten. Die Bahnstrecke von Wien bis Deutsch-Wagram war – mit Ausnahme der Donaubrücken – bereits nach einer Bauzeit von nur acht Monaten fertig.¹⁰

Der Eisenbahnbau war eine bisher nicht gekannte Herausforderung, sowohl in organisatorischer als auch technologischer Hinsicht. Noch nie hatte es bis dahin Großbaustellen in dieser Dimension gegeben. Auch hatte man mit so großen, kurzfristig unterzubringenden Menschenmassen kaum Erfahrung, sieht man von der Einquartierung von Militär ab. In Deutsch-Wagram z. B., das zur Zeit des Eisenbahnbaus um die 500 Einwohner hatte,¹¹ mussten bis zu 1500 Arbeiter/-innen untergebracht und gepflegt werden.¹² Dazu strömten viele Menschen zu den Baustellen, in der Hoffnung, als Tagelöhner Geld zu verdienen. Unterkünfte für Tagelöhner waren wahrscheinlich überhaupt nicht vorgesehen; diese mussten sich selbst darum kümmern. Eine Vorstellung davon bietet ein Unfall, der sich am 5. Juli 1838 ereignete.¹³ Dabei kamen vier Arbeiter/-innen „bey der Eisenbahn“ durch den Einsturz einer Erdhütte bei Mannersdorf an der March ums Leben.¹⁴ Der Eintrag im Sterberegister der Pfarre Angern an der March weist die „Eingestürzte Erdhütte“¹⁵ im Mannersdorfer Burgfrieden, bei der Eisenbahn [an der priv. Eisenbahn] unter Wutzel-

⁹) NÖLA, NÖ Reg HS 20/58 (1837), E pag. 13.

¹⁰) Die ersten fünfzig Jahre (wie Anm. 4) 48.

¹¹) 1827 zählte man in Deutsch-Wagram 463 Seelen; NÖLA, FK Operate K 073 Deutsch-Wagram II, Catastral-Schätzungs-Operat.

¹²) Otto SCHILDER, Vor 133 Jahren, als in Deutsch-Wagram der Bahnbau durchgeführt wurde. In: Kulturhistorische Nachrichten der Marktgemeinde Deutsch-Wagram (1970) 85.

¹³) Keine Hinweise auf Unfälle während des Baus finden sich bei den Akten der Eisenbahnverwaltung im Österreichischen Staatsarchiv.

¹⁴) NÖLA, NÖ Reg HS 20/59 (1838), E pag. 3 und D pag. 11.

¹⁵) Erdhütten als Wohnungen waren damals nichts Ungewöhnliches, z. B.: „Verstorbene zu Wien: Den 17. September. Der Maria Zamerda, Tagelöhnerin, ihr Sohn Joseph, alt 7 Jahr, in einer Erdhütte neben dem k.k. Forstmeisterhause im Prater, an der Ruhr“ (Wiener Zeitung [6. November 1837] 1436). – „29. Oktober. Katharina Baresch, Tagelöhners Ehefrau, alt 45 Jahr, in einer Erdhütte vor der Favoriten-Linie, an der Lungenentzündung Ruhr“ (Wiener Zeitung [21. November 1840] 2235). – „Schiffmühle zu verkaufen. – Die Gefertigte ist gesonnen, ihre im Kaiserwasser nächst der zweyten Donaubrücke befindliche Schiffmühle aus freyer Hand zu verkaufen; zu welcher Mühle nebst den dazu gehörigen Werkzeugen noch 2 hölzerne Wohnzimmer, eine Erdhütte für Mühljungen und zwey Körnerhütten gehören. Anna Schnitzler, Müllermeisterinn“ (Wiener Zeitung 61 [14. März 1832] 261).

burg“ als Wohnung der Opfer aus. Die verstorbenen vier Personen kamen alle aus Böhmen; drei davon waren weiblich und wurden als Tagelöhnerinnen bezeichnet.¹⁶

Es ist zwar nicht anzunehmen, dass alle Tagelöhner/-innen in Erdhütten wohnten, aber, wie die Beispiele beim späteren Semmeringbahnbau zeigen, hat es noch lange gedauert, bis für die Eisenbahnarbeiter/-innen bessere Wohnmöglichkeiten errichtet wurden. Wenn man bedenkt, dass der Bau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vor allem im flachen Gelände stattfand und daher viel rascher voranging als im gebirgigen Gelände, dann ist es plausibel, dass der Arbeitsort oft wechselte und sich die Frage der Unterkunft hier häufiger stellte.¹⁷ Die Mehrzahl der Tagelöhner/-innen im Eisenbahnbau fand wahrscheinlich in Nebengebäuden der Bauernhöfe ein Quartier.

Der größte bekannte Arbeitsunfall bis 1840 ereignete sich „nächst Meidling“ beim Bau der Raaberbahn.¹⁸ Bei der Durchgrabung eines Berges wurden am 26. Februar 23 Arbeiter verschüttet. Durch eine sofort eingeleitete Rettungsaktion gelang es, 16 Arbeiter zu retten. Ein Opfer starb während des Transportes in das k.k. Krankenhaus, sechs weitere Personen konnten nach längerer Zeit nur mehr tot geborgen werden.¹⁹ Auch diese Arbeiter waren Tagelöhner (u. a. ehemalige Soldaten wie ein invalider Korporal). Sie waren zwischen 40 und 55 Jahre alt und stammten alle aus Böhmen und Mähren.²⁰

Einige Wochen später, am 3. April 1840, wurden die Tagelöhner Ignaz Lethinger, Eduard Klier und Jos. Kobatsch durch Erdeinsturz an der Raaber Eisenbahn „beschädigt“,²¹ und am 19. Oktober 1840 wurde die Tagelöhnerin Anna Kurz beim Bau der Raaberbahn von einem Schotterwagen überfahren.²²

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass in den ersten Jahren des Eisenbahnbaus in Wien und Niederösterreich die verunglückten Personen zum Großteil Tagelöhner/-innen waren und vielfach aus Böhmen und Mähren stammten. Der Frauenanteil war nicht unbeträchtlich. Für die Unterbringung tausender von Arbeiter/-innen dürfte keine Vorsorge getroffen worden sein.

Publikum, Passagiere, Anrainer

Der Andrang des Publikums war bereits bei der ersten Probefahrt der Kaiser Ferdinands-Nordbahn am 14. November 1837 vom Dorf Floridsdorf nach Deutsch-

¹⁶) Pfarre Angern an der March, Sterbebuch 03/02 (1813–1853) fol. 39, Bildnr. 04-Tod_039.

¹⁷) Beim Semmeringbahnbau musste sich jede Arbeitskraft zunächst selbst eine Unterkunft suchen. Kinder von Bahnarbeitern wurden u. a. auch in mit Brettern überdeckten Erdhöhlen geboren; vgl. Johann Robert PAP, Der Alltag auf den Baustellen. In: Vom Teufelswerk zum Weltkulturerbe. 150 Jahre Semmeringbahn. Hrsg. Gerhard ARTL, Gerhard H. GÜRTLICH u. Hubert ZENZ (Wien 2004) 123.

¹⁸) NÖLA, NÖ Reg HS 20/61 (1840), E pag. 2.

¹⁹) Der Adler (4. März 1840) 435. Der gleiche Bericht erschien in der Klagenfurter Zeitung vom 8. März 1840 und in der Brüner Zeitung der k.k. priv. mähr. Lehenbank vom 10. März 1840.

²⁰) Pfarre Meidling (Wien 12), Sterbebuch 03/03 (1836–1846), fol. 113, Bildnr. 02-Tod_0113.

²¹) NÖ Reg HS 20/61 (1840), D pag. 4.

²²) NÖ Reg HS 20/61 (1840), E pag. 21.

Wagram sehr groß. Die „Wiener Theaterzeitung“ berichtete, dass „trotz des sehr schlechten Wetters und der geringen Kenntnis, welche von dieser Probefahrt unter das größere Publikum gelangt war, [...] sich um die erwähnte Stunde dennoch eine beträchtliche Menge Zuschauer zu Wagen und zu Fuße, an der Eisenbahn eingefunden [hatte].“²³

Der Umgang der Bevölkerung mit dem neuen Verkehrsmittel und dessen Infrastruktur ließ aber noch zu wünschen übrig, weshalb zur Vermeidung von Unfällen Bestimmungen erlassen und dieselben sowohl in den Zeitungen als auch mittels öffentlicher Anschlagzettel bekannt gemacht wurden. Um die auf den Bahndämmen weilenden Zuschauer vor Unfällen zu bewahren, wurden entlang der Bahnlinien Wächter aufgestellt, die angewiesen waren, die auf den Dämmen befindlichen Fußgänger zu entfernen. Die Wächter waren mit Dekret der nö. Landesregierung vom 7. März 1838 ermächtigt, „Darwiderhandelnde“ mit 1 fl CM zugunsten der im Bezirke befindlichen Armenanstalten zu bestrafen. Dort, wo keine Wächter aufgestellt waren, sollten die Menschen einander gegenseitig auf die Gefahren aufmerksam machen, denen sich die „auf der Bahnlinie Herumwandelnden“ aussetzten.²⁴ Doch die wohlmeinenden Warnungen wurden von Vielen nicht beachtet.

Zur Durchsetzung der neuen Gebote und Verbote versuchte die Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, die Unterstützung der nö. Landesregierung zu bekommen. So berichtete sie etwa von einem Burschen aus Süßenbrunn, der am 28. August 1838 bei der Aderklaaer Bahnübersetzung die Schienen mit Steinen und Holz verkeilte, was der Wächter aber rechtzeitig bemerkte und reparierte. Außerdem gab es Probleme mit Jägern, die mit ihren Gehilfen und Hunden auf den Schienen „herumwandelten“ und von ihren Herrschaftsämtern „Certificate“ vorwiesen, die die Bahnwächter akzeptieren mussten.²⁵

Um die Gefahren zu reduzieren, erließ die nö. Landesregierung am 23. Dezember 1838 eine Verordnung,²⁶ wonach an Bahnübergängen Warntafeln aufzustellen waren, auf denen darauf hingewiesen wurde, dass geschlossene Schranken bei strenger Strafe nicht geöffnet werden dürfen. Weiters musste sich der Lokführer mit der Dampfpeife bemerkbar machen, und die Bahnstrecke durfte abseits der Übergänge nicht betreten und überschritten werden. Natürlich durfte beim Herannahen des Zuges auch kein Vieh auf die Strecke gelassen werden, da es immer wieder vorkam, dass solche Tiere überfahren wurden, so etwa im August 1838 drei Stück Vieh bei Deutsch-Wagram.²⁷ Außerdem waren Warntafeln aufzustellen, die verdeutlichen

²³) Wiener Theaterzeitung (17. November 1837) 934.

²⁴) NÖLA, Chronologisches Verzeichnis Nr. 2; siehe dazu auch STOPFL, Kaiser Ferdinands-Nordbahn (wie Anm. 7) 271–326.

²⁵) NÖLA, NÖ G-Normalien K 4374, 69169/3G 17 ad 3939-1838.

²⁶) NÖLA, NÖ G-Normalien K 4374, G 17 ad 3939-(1)838 – Prot. Nr. 69169 (Verordnung vom 23. Dezember 1838); NÖLA, Chronologisches Verzeichnis Nr. 5.

²⁷) NÖLA, NÖ Reg HS 20/59 (1838), E pag. 3.



Abbildung 1: Ankunft des Dampfenzuges der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in der ersten Station Deutsch-Wagram, ca. 1838. Im Hintergrund der Ort mit der Pfarrkirche Johannes der Täufer (NÖLB).

sollten, dass Handlungen, die die Sicherheit oder das Eigentum der Eisenbahngesellschaft gefährdeten, mit hohen Strafen belegt waren.²⁸

Weit folgenschwerer als die bisher berichteten Vorfälle war ein Unglück, das sich am 2. August 1838 in Deutsch-Wagram zutrug. Die „Wiener Zeitung“ vom 4. August 1838 berichtete dazu, „daß am 2. August l. J. ein Landmann, der keine Fahrkarte löste, bey der Abfahrt von Wagram, als der Train bereits im vollen Laufe und schon außer dem Stationsplatze war, einen Versuch machte, auf einen Wagen zu springen, dabey ausglitt, zwischen die Räder des vorletzten Wagens fiel, und ein Opfer seines Leichtsinns wurde.“²⁹ Bei dem Verunglückten handelte es sich um den 52 Jahre alten Halblehner Leopold Arbeiter aus Parbasdorf.³⁰ Mit Regierungsverordnung vom 7. August 1838 wurde daraufhin das Verbot erlassen, Eisenbahnwagen während der Fahrt zu besteigen.³¹

²⁸) Bereits in der Privilegiumsurkunde zur Errichtung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 4. März 1836 wird unter Punkt 6 ein Vorgehen bei Diebstählen und boshaften Beschädigungen nach den bestehenden Gesetzen festgelegt; vgl. STOPFL, Kaiser Ferdinands-Nordbahn (wie Anm. 7) 326.

²⁹) Wiener Zeitung (4. August 1838) 1097.

³⁰) Pfarre Deutsch-Wagram, Sterbebuch 03/02 (1822–1844), fol. 36, Bildnr. 03-Tod_0037.

³¹) NÖLA, Chronologisches Verzeichnis Nr. 4.

Unfälle auf der Eisenbahnstrecke

Der erste Eisenbahnunfall in der österreichischen Geschichte ereignete sich am Dreikönigstag 1838, am Tag der Eröffnungsfahrt der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom neuen Wiener Bahnhof am Ende der Jägerzeile (heute Praterstraße) nach Deutsch-Wagram. Bei der Rückfahrt, die um sechs Minuten schneller als die Hin-fahrt vor sich ging, konnte der Lokführer bei der Einfahrt in den Bahnhof den Zug nicht rechtzeitig zum Stillstand bringen und fuhr über die Gleisenden hinaus. Die Passagiere kamen mit dem Schrecken davon, Verletzte gab es zum Glück keine.³²

Die „Wiener Theaterzeitung“ vom 9. Jänner 1838 berichtete über dieses Unglück „[...] nach seiner wahren Beschaffenheit. [...] Dieser unbedeutende Vorfall, über welchem ich mich hier nur so ausführlich aussprach, um unwahren und entstellenden Gerüchten zu begegnen, störte durchaus nicht die günstigen Eindrücke, welche diese ersten Fahrten in allen Beiwohnenden zurückließen“.³³

Allerdings ließ in der Frühzeit der Eisenbahn auch die Disziplin der Passagiere zu wünschen übrig. Das zeigt der Fall, als ein Passagier der dritten Klasse seinem durch den Wind weggetragenen Hut nachsprang, was zwar lebensgefährlich war, aber ohne üble Folgen blieb. Er fiel nur über die hohe Dammböschung hinab, ohne sich zu „beschädigen“.³⁴

Auch das Eisenbahnpersonal hatte mit der neuen Technologie noch wenig Erfahrung und agierte mitunter sorg- und ahnungslos – so z. B. am 30. Juni 1838, als sich in Deutsch-Wagram am Abend vor einem Gewitter ein starker Sturm erhob und die von der Lokomotive losgelösten Wagen erfasste und auf den Schienen wegtrieb. Die Lokomotive musste den Wagen nachfahren, um sie zum Stationsplatz zurückzuholen.³⁵

Ein aufsehenerregender Unfall ereignete sich am 7. Juli 1839 bei der Eröffnung der Strecke Wien – Brünn bei der Rückfahrt in Branowitz (Vranovice), bei der es mehrere Verletzte gab. Für einzelne Personen zahlte die Nordbahndirektion später auch Entschädigungen, einige Ansuchen wurden abgelehnt.³⁶

Der Journalist und Schauspieler Franz Carl Weidmann schreibt dazu im Rahmen des Berichts über die Eröffnungsfahrt in der „Wiener Theaterzeitung“:

„Vier Trains waren in Bereitschaft mehr als 1000 Personen nach Brünn zu befördern. [...] Der Anblick Brünns gewährte ein ergreifendes Bild. Weit über 50.000 Menschen bedeckten in dichten Massen alle erhöhten Orte [...]. In der fröhlichsten Stimmung wurde um halb vier die Rückfahrt angetreten, diese Stimmung sollte indessen nur zu bald, durch ein höchst beklagenswer-tes Ereignis getrübt werden. Auf dem ersten Stationsplatze Branowitz fuhr

³²) Manfred TUSCHEL u. Csaba SZEKELY, Im Zug der Zeit. 150 Jahre Kaiser-Ferdinand-Nordbahn (Wien 1986) 56 f.

³³) Wiener Theaterzeitung (9. Jänner 1838) 27.

³⁴) Wiener Zeitung (4. August 1838) 1097.

³⁵) Wiener Theaterzeitung (5. Juli 1838) 596.

³⁶) ÖStA/AVA, Verkehr Reg.v.EG KFNB B 2 (1840) (=Nordbahn-Registrierungs-Index, A–Z) pag. 129.



Abbildung 2: Bei der Eröffnungsfahrt der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Brünn am 9. Juli 1838 bestaunten zahlreiche Schaulustige die Ankunft der Dampfwagenzüge (ÖNB, BA).

der englische Maschinenführer des dritten Trains, sonst ein sehr zuverlässiger Mann, da er in höchst sträflicher Unachtsamkeit die Schnelligkeit seiner Maschine nicht zu gehöriger Zeit mäßigte, an dem vor ihm haltenden zweiten Train an. Es erfolgte ein furchtbarer Zusammenstoß, wodurch die beiden letzten Waggons des zweiten Trains zerschmettert, und vier von den in denselben befindlichen Personen bedeutend, und mehrere andere leichter beschädigt wurden. [...] Die Bestürzung, welche die ganze Gesellschaft bei diesem Unfalle ergriff, wick sogleich der regsten Thätigkeit in Sorge für die Verwundeten. Glücklicherweise befanden sich unter den Mitfahrenden mehrere ausgezeichnete Aerzte, welche schnell den Verunglückten ihren Beistand widmeten“.³⁷

Diese Ärzte, darunter Rudolph von Vivenot (1807–1884), einer der beliebtesten Ärzte Wiens, oder Ignaz Rudolf Bischoff, Edler von Altenstern (1784–1850), u. a.

³⁷⁾ Wiener Theaterzeitung (10. Juli 1839) 674.

oberster Feldarzt der Armee des Kaisertums Österreichs, wurden mit Belobigungsdekreten ausgezeichnet.³⁸

Ein weiterer Vorfall ereignete sich vom 5. auf den 6. August 1839, als ein Unwetter zwei Brücken bei Rohrbach (Hrušovany u Brna) und Hunkowitz (Unkovice) zerstörte, weshalb für mehrere Wochen die Strecke nicht befahrbar war. Deshalb wurde sozusagen der erste „Schienenersatzverkehr“ eingerichtet, „um die Kommunikation nicht stören zu lassen.“³⁹

Die Öffentlichkeit wurde in Fragen der Sicherheit des Bahnverkehrs zunehmend sensibilisiert. So zeigte etwa Graf von Hohenwarth⁴⁰ einen Maschinenführer an, der am 18. Oktober 1839 im Bahnhof Gänserndorf (in den Quellen auch manchmal als „Untergänserndorf“ bezeichnet) in völlig berauschem Zustand einen Zug leitete.⁴¹

Wahrscheinlich um die Wogen zu glätten, die der Unfall vom 7. Juli 1839 ausgelöst hatte, berichtete die „Wiener Theaterzeitung“ am 21. Oktober 1839, dass Londoner Zeitungen nachgewiesen hätten, dass von mehr als 44 Millionen Personen, die seit der Einführung der Eisenbahnen mit diesen reisten, nur zehn umgekommen seien.⁴² Bald darauf ereignete sich aber bereits der nächste Unfall auf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Mehrere Lokomotiven, darunter auch eine Reservemaschine, erreichten wegen der großen Kälte nicht die nötige Betriebstemperatur und blieben deshalb „kraftlos“, weshalb es am 30. Oktober 1839 wegen der dadurch verursachten Verzögerungen bei der Fahrt von Brünn nach Wien zu zwei Zusammenstößen mit mehreren Verletzten kam. Zuerst stieß der bei der mehrmals unterbrochenen Rückfahrt von Brünn vorausfahrende erste Teil eines vor Leopoldau hängengebliebenen Zuges in die ebenfalls wegen technischer Probleme ohne Waggons bereits vorausgefahrene, in den Donauauen hängengebliebene Lokomotive „Nordstern“, wobei der Lokführer und ein Passagier verletzt wurden. Auf den vor Leopoldau zurückgebliebenen zweiten (hinteren) Zugteil fuhr dann ein von Lundenburg nachkommender Zug auf, der wegen der bereits eingetretenen Dunkelheit, eines Schneegestöbers und verlöschten Signalen nicht vorgewarnt werden konnte und deshalb die liegengebliebenen Waggons nicht rechtzeitig sah. Zwei Passagiere wurden dabei schwer und einige leicht verletzt.⁴³ Letzten Endes dauerte die Fahrt von Brünn nach Wien 19 Stunden. Die Direktion bedauerte diesen Unfall umso mehr, „als sie seit geraumer Zeit die für das gesammte Betriebspersonale erlassenen Instructionen genau und pünktlich befolgt sah und die Züge seit der hergestellten Communication bey Rohrbach mit aller Regelmäßigkeit und ohne die mindeste Störung sowohl hier als

³⁸) NÖLA, NÖ Reg HS 20/60 (1839), E pag. 15; NÖLA, NÖ G-Normalien K 4374/G17-1939-41802.

³⁹) Wiener Zeitung 183 (10. August 1839) 1129.

⁴⁰) Vermutlich Andreas Graf von Hohenwarth zu Gerlachstein, k.k. Kämmerer und nö. wirkl. Regierungsrat.

⁴¹) NÖLA, NÖ Reg HS 20/60 (1839), E pag. 18.

⁴²) Wiener Theaterzeitung (21. Oktober 1839) 1036.

⁴³) Karl FEILER, Aus dem Reich der Schiene. Was Geschichtsquellen von den Anfängen des Eisenbahnwesens offenbaren (Wien 1949) 80 ff.

in Brünn eintrafen“.⁴⁴ Noch im November wurden von der nö. Regierung Dekrete mit Vorschriften bei Nachtfahrten erlassen.⁴⁵ Am 14. Dezember 1839 wurde die Nordbahn wegen Vernachlässigung der „gehörigen Aufsicht“ mit einer Geldstrafe von 1000 fl CM belegt und zur Vergütung der den beschädigten Passagieren zukommenden „Nachtheile“ verpflichtet.⁴⁶ Zwei Tage später stellte sich Anton Johann Gross-Hoffinger in der Zeitschrift „Der Adler“ unter „Zeitfragen“ die Frage „Wie ist Unglücksfällen auf der Eisenbahn vorzubeugen?“ und gibt auch Antworten – wahrscheinlich kein Zufall.⁴⁷

Ein weiterer Zusammenstoß zweier Züge ereignete sich beim Wirtshaus in Straßhof am 5. Dezember 1840. Der Platzingenieur Joseph Kibitz berichtete, „daß am 5. Dezember 1840 abends zwischen 5 und 6 Uhr auf der Bahn nächst dem Straßhofer Wirtshaus durch den Zusammenstoß der Lastzüge (Bucephalus und Saturn) drei Individuen vom Wiener Stationspersonal tot geführt und nach vorläufiger ärztlicher Untersuchung mittelst Bahnwagerl auf den Stationsplatz Untergänserndorfs gebracht worden sind.“⁴⁸ Bei den Toten handelte es sich um Jakob Gosak, 22 Jahre, Schlossergeselle aus Mähren, beschäftigt bei der Nordbahn, Heinrich Hochmann, 37 Jahre, aus Chur-Hessen, ebenfalls Schlossergeselle bei der Nordbahn, und um Johann Müller, 35 Jahre, aus Bayern, Packer bei der Nordbahn.⁴⁹

Feuergefahr

Vor allem das Funkensprühen, das von Anfang an eine große Gefahr war, bekamen die Eisenbahngesellschaften lange nicht in den Griff. Viele Bahnhöfe und auch die Bahnstrecken befinden sich deshalb in relativ großer Entfernung von den damaligen Ortsbereichen. Aber nicht nur die nahe der Bahn gelegenen Häuser waren gefährdet, sondern auch die Passagiere und an der Bahn befindliche Gegenstände. Bereits mit nö. Regierungsdekret vom 10. Februar 1838 wurde die Nordbahndirektion angewiesen, Vorkehrungen gegen das Funkensprühen zu treffen. Außerdem sollte

⁴⁴) Wiener Zeitung (2. November 1839) 1555; gleichlautend in: Brünnener Zeitung der k.k. priv. mähr. Lehenbank (5. November 1839) 1409, Klagenfurter Zeitung (6. November 1839) 353, Lemberger Zeitung (11. November 1839) 599; NÖLA, NÖ Reg HS 20/60 (1839), E pag. 18.

⁴⁵) NÖLA, Chronologisches Verzeichnis Nr. 8.

⁴⁶) NÖLA, NÖ Reg HS 20/60 (1839), E pag. 22.

⁴⁷) Der Adler (16. Dezember 1839) 1059.

⁴⁸) „Thatbestands-Protocoll Untergänserndorf den 6. Dezember 1840 [ZVAB]; Schreiben dat. 5. Dezember 1840 Z.372, welches am 6. Dez. um 8 Uhr früh von der Herrschaft Schönkirchen kam.“ Da diese Archivalie im ZVAB im Internet angeboten wurde und schon verkauft war, war eine Überprüfung der Echtheit nicht möglich. Es finden sich aber Einträge in den Indexbüchern der NÖ Regierung 1782–1849 wie auch in den Sterbebüchern der Pfarre Gänserndorf, die von drei beim Zusammenstoß zweier Lokomotiven tödlich verunglückten Personen berichten, was auf die Zuverlässigkeit dieses Papiers hindeutet; über den Vorfall berichtete auch die „Wiener Theaterzeitung“ (9. Dezember 1840) 1341.

⁴⁹) Pfarre Gänserndorf, Trauungs- und Sterbebuch 02,3/01 (1783–1852), fol. 102, Bildnr. 03-Tod_0104.

die Nordbahngesellschaft für jeden dadurch entstandenen Schaden haftbar gemacht werden.⁵⁰

Die vielfältigen Gefahren waren der Öffentlichkeit durchaus bewusst. Anlässlich der wieder beginnenden Lustfahrten am Ostermontag des Jahres 1838 (16. April) regte die Zeitung der „Österreichische Zuschauer“ an, die sprühenden Funken des Dampfwagens durch ein dünnes Drahtgitter vor dem ersten Wagen von den Passagieren fernzuhalten. Für die Teilnehmer der dritten Klasse, die ohne Dach reisten, forderte man eine Bedeckung des Wagens; dadurch wären sie nicht nur vor den Funken, sondern auch vor Regen und Schneegestöber geschützt.⁵¹

Trotzdem waren Passagiere, die transportierten Waren und die Anrainer der Bahnstrecke weiterhin gefährdet. Nach einem Bericht der Bezirksdirektion Leopoldstadt z. B. war bei der ersten vormittägigen Dampfwagenfahrt am 15. September 1838 brennende Kohle von der Lokomotive in den ersten Wagen dritter Klasse des nach Gänserndorf bestimmten Trains geflogen. Durch Brandgeruch aufmerksam gemacht, entdeckten die Passagiere die Kohle erst, als das Kleid der Stubenmagd Katharina Dürrmayer in hellen Flammen aufzulodern begann. Glücklicherweise gelang es, das Feuer rasch zu ersticken. Für das verbrannte Kleid zahlte die Kaiser Ferdinands-Nordbahn eine Entschädigung.⁵²

Für solche und ähnliche Fälle gab es bis zu diesem Zeitpunkt keine Vorkehrungen. Die Passagiere hatten keine Möglichkeit, sich leicht und schnell mit dem Maschinisten zu verständigen, und ebenso keine Vorrichtung, welche jederzeit das schnelle und sichere Anhalten des Zuges ermöglicht hätte. Die im betreffenden Wagen Sitzenden, wird in den Akten vermerkt, hätten nur die Wahl, sich entweder durch den Brand schwer verletzen zu lassen oder während der Fahrt unter Lebensgefahr aus dem Wagen zu springen.⁵³ Gegen den Funkenflug aus den Lokomotiven wurden zwar in Regierungsdekreten, insbesondere in jenem vom 22. April 1838, Vorsichtsmaßnahmen angeordnet; diese reichten aber nicht aus.⁵⁴ Obwohl auf den Rauchfängen fortan ein Drahtnetz angebracht war, kam es immer wieder zu Fällen, dass die Kleidung von Passagieren beschädigt wurde.⁵⁵

Einen drastischen Eindruck von der Gefährlichkeit des Funkenfluges in den frühen Jahren der Eisenbahn erhält man auch, wenn man die Klageschrift der Gemeinde Gänserndorf zum Brand des Ortes vom 18. April 1840 liest: „So wurde das Umhängtuch eines mitfahrenden Bauernmädchens und der Mantel eines Offiziers im verschlossenen Wagen [!] an mehreren Stellen durchgebrannt und in dem groben dichten lodernen Rock des Franz Nowi, welcher damals die Fahrt als Maschinenputzer mitmachte, wurden vier große Löcher gebrannt.“⁵⁶

⁵⁰) NÖLA, Chronologisches Verzeichnis Nr. 1.

⁵¹) Der Österreichische Zuschauer (4. Mai 1838) 539 f.

⁵²) NÖLA, NÖ G-Normalien K 4374, 1838/16292/2086.

⁵³) Diese Feststellung in den Akten ist nicht mehr weit von den Spötteleien Grillparzers entfernt.

⁵⁴) NÖLA, Chronologisches Verzeichnis Nr. 3.

⁵⁵) NÖLA, NÖ G-Normalien K 4374, 1838/16292/2086.

⁵⁶) NÖLA, KG Stockerau 200/K 1944/3.



Abbildung 3: Der Bahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Wien im Jahr 1839. Gedruckt bei P. Rohrmann, k.k. Hofbuchhändler 1839 (Technisches Museum Wien).

Aber auch die Fracht war gefährdet, denn oft transportierte man feuergefährliche Waren. So wurden z. B. durch das Funkensprühen der Lokomotive „Austria“ am 28. Jänner 1839 während der Fahrt vor Gänserndorf 140 Pfund Zündschwamm verbrannt.⁵⁷ Graf Hohenwarth berichtete am 28. April 1840, dass bei Schabschitz (Žabčice) ein Wagen verbrannt sei, der wahrscheinlich Zündhölzer geladen hatte.⁵⁸ Am selben Tag soll auch bei Rabensburg ein Wagen verbrannt sein; das Betriebspersonal verweigerte dazu aber weitere Auskünfte.⁵⁹

Am 11. Juli 1840 ersuchte die Direktion der Nordbahn um Erlassung einer Verordnung, die das Mitführen feuergefährlicher Gegenstände bei Eisenbahnfahrten untersagte.⁶⁰ Mit Hofkanzleidekret vom 28. Dezember 1840 verbot man die „heimliche“ Aufgabe von entzündlichen Stoffen zum Eisenbahntransport.⁶¹

Großes Aufsehen erregte der Brand am Bahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Wien am 5. Juli 1840.⁶² „Dieses Ereignis hat in betrübender Weise die Kette von Brandunfällen vermehrt, durch welche in diesem Jahre nicht nur unsere Monarchie, sondern alle Länder Europas heimgesucht worden sind“, berichtete die „Wiener

⁵⁷) NÖLA, NÖ Reg HS 20/60 (1839), E pag. 6.

⁵⁸) NÖLA, NÖ Reg HS 20/61 (1840), E pag. 14.

⁵⁹) NÖLA, NÖ Reg HS 20/61 (1840), E pag. 14.

⁶⁰) NÖLA, NÖ Reg HS 20/61 (1840), E pag. 20.

⁶¹) NÖLA, NÖ G-Normalien K 4379, 1846/40977.

⁶²) NÖLA, NÖ Reg HS 20/61 (1840), E pag. 15.

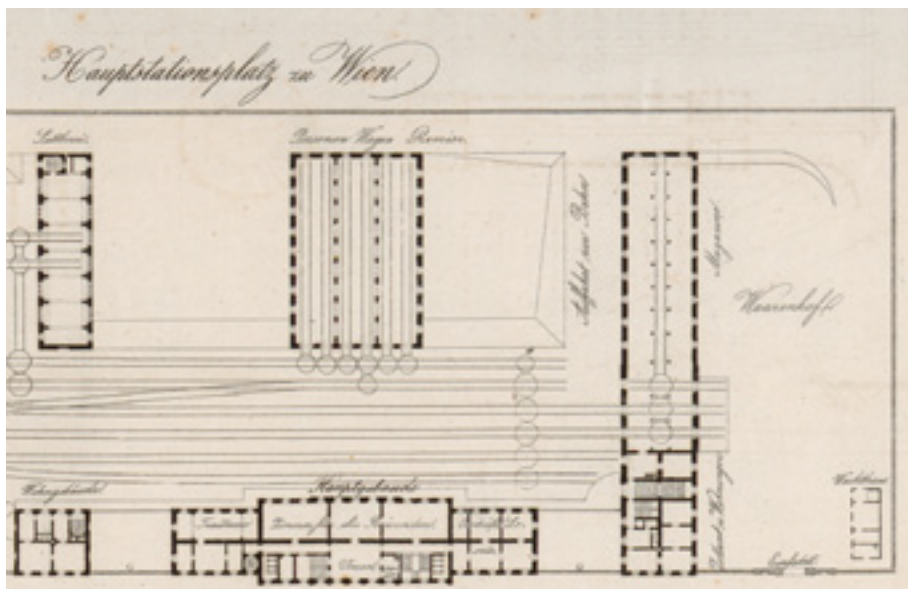


Abbildung 4: Hauptstationsplatz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu Wien (Ausschnitt) (aus: Allgemeine Bauzeitung 4 [1839] CCCXVII).

Theaterzeitung“ bereits am 13. Juni, um Gerüchten entgegenzutreten, die über die Umstände dieses Brandes und die Größe des dadurch verursachten Schadens verbreitet wurden. Die Löscharbeiten gingen unter heute unvorstellbaren Bedingungen vor sich. Um neben dem in großen Bottichen gehaltenen Wasser zusätzliches Löschwasser herbeizuholen, wurde ein Dampfswagen mit mehreren Tendern zu einer nahe der Donau gelegenen Pumpe geschickt, was wegen des hohen Zeitaufwandes kaum zielführend gewesen sein kann. Letzten Endes verbrannten die Holzteile der an der östlichen Seite gegenüber dem Hauptgebäude liegenden Remise, acht Personenwagen, zwei leere und sechs beladene Lastwagen, sechs Kästen von Personenwagen und drei gewöhnliche Landkutschen. Die Summe der versicherten Waren betrug 12.365 fl CM, der Gesamtschaden wurde auf 40.000 bis 45.000 fl CM geschätzt.⁶³

Dass das Funkensprühen eine große Gefahr darstellte, war den Behörden und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn durchaus bewusst. Die Forderungen der Obrigkeit nach Maßnahmen zur Eindämmung der Feuergefahren standen aber den Vorstellungen der Bahn oft entgegen.⁶⁴ Allgemein wird die Dampfisenbahn immer mit Kohle als Energielieferant in Verbindung gebracht. In den Anfangsjahren aber bevorzugte die Kaiser Ferdinands-Nordbahn vielfach die Holzfeuerung, da sie bil-

⁶³) Wiener Theaterzeitung (13. Juli 1840) 708; Brünner Zeitung (18. Juli 1840) 848, NÖLA, NÖ Reg HS 20/61 (1840), E pag. 15.

⁶⁴) Siehe dazu NÖLA, NÖ Reg HS 20/59 (1838), 1839, 1840 unter dem Stichwort „Eisenbahn“.

liger und leichter verfügbar war. Die Holzfeuerung war aber auch – was die Feuergefahr betraf – gefährlicher. Nach langem Hin und Her wurde mit Hofkanzleidekret vom 3. April 1840 die Holzfeuerung genehmigt, bis geeignete Steinkohle zur Erzeugung von Koks gefunden würde. Beim Vorbeifahren bei Ortschaften war zur Eindämmung des Funkenflugs aber der Dampfschuber zu sperren.⁶⁵ Vollkommen erlaubt wurde die Holzheizung mit Hofkanzleidekret vom 27. November 1840, wenn die Maschinen mit einem Funkenapparat ausgestattet waren.⁶⁶ Die Überprüfung des Funktionierens dieser Apparate wurde als notwendig erachtet.⁶⁷

In weiterer Folge wurde die Verantwortung für den Funkenflug von den Eisenbahngesellschaften zumindest teilweise zu den Anrainern verschoben. Für die Errichtung neuer Gebäude an den mit Dampfkraft betriebenen Eisenbahnlinien wurden besondere Vorschriften festgelegt.⁶⁸ Auch das Eisenbahn-Polizeigesetz von 1847 kannte keine speziellen, die Feuerung der Lokomotive betreffenden Vorschriften mehr, sondern Bestimmungen für Anrainer, die für Veränderungen in als feuergefährlich definierten Bereichen Bewilligungen erforderlich machten.⁶⁹ Alois von Lützenau, k. k. n.ö. Kreiskommissär, bemerkte dazu, dass § 21 des Eisenbahn-Polizeigesetzes lediglich dem Interesse der Eisenbahngesellschaften diene und vor allem Terrainveränderungen, Bauführungen, feuergefährliche Handlungen sowie Veränderungen an Waldanlagen und Baumpflanzungen betraf, die hinkünftig mit dem Eisenbahnunternehmen abgestimmt werden müssten.⁷⁰

Der Brand von Gänserndorf und „das wohltätige Wiener Herz“

Brände am Rand der Eisenbahnlinie gab es immer wieder. So wird in den Polizeiberichten der n.ö. Regierung am 29. März 1840 ein Brand zwischen Dörfles und Weikendorf genannt, als auf den Feldern gelagerter Strohdünger durch herausfallende Kohlen entzündet wurde.⁷¹ Kleinere Schadensfälle wurden mit der Nordbahndirektion direkt verhandelt, z. B. als bei Süßenbrunn ein auf den Feldern gelagerter Dünger brannte oder im Bereich der Herrschaft Schönkirchen ein Stadel. In solchen Fällen leistete die Nordbahndirektion auch meist Schadenersatz.⁷²

Der größte und aufsehenerregendste Brand ereignete sich am 18. April 1840 – ein Karsamstag – zwischen 12 und 13 Uhr in Gänserndorf, als der Dampfwagen Richtung Wien vorbeifuhr. Zuerst fing der Stall des Georg Lobner⁷³ zu brennen an. Da

⁶⁵) NÖLA, NÖ Reg HS 20/61 (1840), E pag. 11; NÖLA, Chronologisches Verzeichnis Nr. 13.

⁶⁶) NÖLA, Chronologisches Verzeichnis Nr. 15.

⁶⁷) NÖLA, Chronologisches Verzeichnis Nr. 24 (21. November 1841) und Nr. 35 (31. Dezember 1842).

⁶⁸) NÖLA, Chronologisches Verzeichnis Nr. 40 (28. Dezember 1843).

⁶⁹) NÖLA, Ksl Par StA 1847-03-14, § 21.

⁷⁰) LÜTZENAU, Erklärung (wie Anm. 7) 55; Eisenbahn-Polizeigesetz (1847) § 21.

⁷¹) NÖLA, NÖ Reg HS 20/61 (1840), D pag. 4.

⁷²) ÖStA/AVA, Verkehr Reg.v.EG KFNB B 3 (1840) (=Nordbahn-Index I, A–Z) pag. 473, 501.

⁷³) NÖLA, FK Mappen UM 107, Haus Nr. 77 (FK Nr. 125).



Abbildung 5: Franziszischer Kataster, Mappen UM 107 Gänserndorf, 1822 (Ausschnitt) (NÖLA).

gerade ein heftiger Sturm in Richtung Ort fegte, stand innerhalb von fünf Minuten der größte Teil Gänserndorfs in Flammen. Binnen einer halben Stunde brannte der ganze Ort nieder. Nur das Wirtshaus⁷⁴ und zwei „Kleinhäuseln unter dem Ort“ blieben erhalten, im oberen Ortsteil überstanden die Kirche, der Pfarrhof, die Schule und sieben „Kleinhäuseln“ die Feuersbrunst. Wirtschaftsgebäude, Pferdegeschirr, Werkzeug, Brenn- und Bauholz, Betten, Bekleidung und selbst Barschaften wurden hingegen eine Beute der Flammen.⁷⁵

Vier Tage nach dem Brand wurde vom k.k. Kreisamt des Viertels unter dem Manhartsberg eine Sammlung für die durch das Feuer geschädigten Bewohner Gänserndorfs ausgeschrieben, ohne eine Ursache des Brandes anzuführen. Die Obrigkeiten wurden aufgefordert, bis 25. Mai dem Kreisamt den Erfolg anzuzeigen.⁷⁶ In der „Preßburger Zeitung“ findet sich die erste bekannte Meldung über das Unglück: „Gestern ist Gänserndorf ganz abgebrannt“.⁷⁷ Die nächste Meldung erschien in der „Vereinigten Ofner-Pester Zeitung“ vom 26. April: „Am 18. April ist

⁷⁴) NÖLA, FK Mappen UM 107, Haus Nr. 79 (FK Nr. 126): Der auf Haus Nr. 79 sitzende Franz Plunter wird als Gastwirt bezeichnet.

⁷⁵) Franz MÜLLER, Gänserndorf. Vom Bauerndorf zur Stadt. Beiträge zur Geschichte der Stadt Gänserndorf (Gänserndorf 1989) 277.

⁷⁶) NÖLA, Circularien des k.k. Kreisamtes im VUMB 1840, Nr. 49 (P.Z. 7045/13).

⁷⁷) Preßburger Zeitung (21. April 1840) 131.

ganz Gänserndorf abgebrannt.“⁷⁸ Die Zeitschrift „Der Humorist“ berichtete auch von Todesopfern: „[...] am 18. dieses [Jahres=1840] wurde auch ein bedeutender Theil von Gänserndorf ein Opfer des verheerenden Feuers. Es verloren dabei mehrere Menschen das Leben. Am Stationsplatze selbst werden nun bei der Ankunft der Reisenden Sammlungen zum Besten der Verunglückten abgehalten, welche bei dem bekannten Wohlthätigkeitssinne der Wiener nicht erfolglos bleiben werden.“⁷⁹ Am 2. Mai wird in der Zeitschrift „Adler“ im Sinne der Nordbahndirektion über das Unglück berichtet. Danach „machte sich insbesondere der Herrschaft-Weikersdorfer [gemeint war die Melker Herrschaft Weikendorf] Herr Amtsvorsteher Schwingenschlögl rühmlichst bemerkbar. Er beschwichtigte auf das Erfolgreichste die Gemüther der armen Abgebrannten, von denen kein kleiner Theil geneigt war, den Verlust seiner Habe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zuzuschreiben.“⁸⁰

Den umfangreichsten Bericht brachte Adolf Bäuerle, der sich als Augenzeuge bezeichnete, auf der Titelseite der „Wiener Theaterzeitung“ vom 5. Mai 1840.⁸¹ Er gibt auch keine Brandursache an, verfasste aber einen emotionalen Bericht über den Brand in Gänserndorf, der wortgleich auch in anderen Zeitungen erschienen ist.⁸² Bäuerle schilderte ausführlich, dass die Bewohner von Gänserndorf alles verloren hätten. 524 Gebäude seien von den Flammen zerstört worden, neben Wohn- auch die Wirtschaftsgebäude, Vorräte, Tiere, Maschinen und Werkzeuge. Der Gesamtschaden werde auf 120.000 fl CM geschätzt. Auch mehrere Tote seien zu beklagen.⁸³

Tatsächlich fanden sich im Sterbebuch der Pfarre Gänserndorf folgende Opfer: Barbara Weindl im Alter von 60 Jahren, Witwe und Halblehnerin in Gänserndorf (Haus Nr. 65)⁸⁴ und Anna Pfaff, Marktferiantin im Alter von 61 Jahren, Ehegattin des Michael Pfaff, hausierender Krämer von Raasdorf, die die Ostertage in Gänserndorf zubringen wollten.⁸⁵ An den Folgen des Brandes verstarb Anton Berkl am 26. April 1840 im Alter von 45 Jahren. Er war Koch bei Baron Maßburg⁸⁶ und erlag den Folgen seiner Überanstrengung beim Löschen des Brandes. Am 7. Mai 1840 verstarb auch Magdalena Ekelhart, Ausnehmerin und Gattin des Mathias Ekelhart, im Alter von 60 Jahren an allgemeiner Schwäche als Folge der Brandverletzungen.⁸⁷

Bäuerle nennt in seinem Bericht außerdem noch Personen, die nicht im Sterbebuch der Pfarre Gänserndorf zu finden sind: den Inwohner Leopold Kriegel (ein

⁷⁸) Vereinigte Ofner-Pester Zeitung (26. April 1840) 58.

⁷⁹) Der Humorist (29. April 1840) 344.

⁸⁰) Der Adler 106 (2. Mai 1840) 843.

⁸¹) Wiener Theaterzeitung (5. Mai 1840) 457.

⁸²) Wiener Zeitung (9. Mai 1840) 773, (14. Mai 1840) 809, (19. Mai 1840) 845, (21. Mai 1840) 861.

⁸³) Franz Xaver SCHWEICKHARDT, Darstellung des Erzherzogthums Österreich unter der Ens: Viertel unterm Manhartsberg, Bd. 2 (Wien 1834) 73 gibt für Gänserndorf 96 Häuser an; in der Häuserzahl von Bäuerle sind folglich die Nebengebäude dabei.

⁸⁴) Pfarre Gänserndorf, Trauungs- und Sterbebuch 02,3/01 (1783–1852), fol. 99, Bildnr. 03-Tod_0101. Im Franziszeischen Kataster Parzellenummer 102; NÖLA, FK Mappen UM 107.

⁸⁵) Pfarre Gänserndorf, Trauungs- und Sterbebuch 02,3/01 (1783–1852), fol. 98, Bildnr. 03-Tod_0100.

⁸⁶) Möglicherweise Johann Baptist Josef von Maasburg. Dieser war u. a. OIng. der k. k. Staatsbahnen; Genealogisches Handbuch des Adels. Freiherrliche Häuser B 11 (Limburg/Lahn 1957) 273.

⁸⁷) Pfarre Gänserndorf, Trauungs- und Sterbebuch 02,3/01 (1783–1852), fol. 99, Bildnr. 03-Tod_0101.



Abbildung 6: Im Neuen Elysium wurde ein Fest zugunsten der Opfer von Gänserndorf veranstaltet, um 1840 (Wien Museum).

Leopold Kriegl starb 1858 im Alter von 44 Jahren)⁸⁸ sowie den Ganzlehner Johann Schauer (ein Johann Schauer starb 1855 im Alter von 68 Jahren).⁸⁹ Diese Personen dürften jedoch überlebt haben, sie finden sich auch in der Klageschrift der Gemeinde Gänserndorf vom 14. April 1843.⁹⁰

In seinem herzerreißenden Bericht ersucht Bäuерle die Leser um Spenden, die im Comptoir der Theaterzeitung in der Rauhensteingasse in Wien hinterlegt werden konnten. Er garantierte die Quittierung jeder Spende und versprach, jeden Spender samt dem Betrag in der Theaterzeitung zu verlautbaren. Der Gesamtbetrag werde dem k.k. Kreisamt des Viertels unter dem Manhartsberg zur weiteren Verwendung überreicht. Die Theaterdirektoren ersuchte er, Vorstellungen und „Akademien“ zugunsten der Opfer zu geben. Weiters bat er um Kleidungsstücke, Wäsche, Betten, Baumaterialien, Ackergeräte etc., deren Transport zu den Geschädigten Bäuерle kostenlos übernehmen werde.⁹¹ Dem Aufruf folgte das Gedicht „Für die Armen“ von Victor Hugo (1802–1885), das mit folgenden Zeilen schließt:

„[...]
Ihr Reichen gebt! Damit in eurer letzten Stund'
Ein mächtiges Gebet aus eines Bettlers Mund
Aufwiege einst vor Gott die Summe eurer Schuld!“

Bäuерle startete mit seiner Initiative eine noch kaum dagewesene Welle der Hilfsbereitschaft und Wohltätigkeit: So wurde bereits am 14. Mai 1840 im Neuen Elysium,⁹² einer unterirdischen Wunderwelt und Vergnügungsstätte, ein Fest der Wohltätigkeit zugunsten der Opfer in Gänserndorf veranstaltet.⁹³ Der „Humorist“ vermerkte dazu, dass sich diese schöne Unterwelt zum Nutzen der Unglücklichen auf der Oberwelt noch einmal öffnete.⁹⁴

Im k.k. Volksgarten wurde am 15. Mai 1840 eine außerordentliche Soirée zur Unterstützung der in Gänserndorf durch den Brand Verunglückten veranstaltet; Johann Strauß (Vater) hatte die Mitwirkung unentgeltlich übernommen.

Eine andere Spendenaktion für die Opfer von Gänserndorf fand am Montag, den 18. Mai, statt. Ein Gartenfest in Verbindung mit einem glänzenden Ball wurde im Saal des Hotels zur goldenen Birn (Wien 3, Landstraßer Hauptstraße 31) gegeben,

⁸⁸) Pfarre Gänserndorf, Sterbebuch 03/02 (1853–1898), fol. 22, Bildnr. 02-Tod_0022. Im Franziszeischen Kataster findet sich ein Griegl Franz, Haus Nr. 25; NÖLA, FK Mappen UM 107 (FK Nr. 41).

⁸⁹) Pfarre Gänserndorf, Sterbebuch 03/02 (1853–1898), fol. 13, Bildnr. 02-Tod_0013. Im Franziszeischen Kataster findet sich ein Johann Schauer, Haus Nr. 18; NÖLA, FK Mappen UM 107 (FK Nr. 34).

⁹⁰) NÖLA, KG Stockerau 200/K 1944/3.

⁹¹) Wiener Zeitung (9 Mai 1840) 773.

⁹²) Das Neue Elysium war ein Vergnügungsort des Hofzuckerbäckers Josef Georg Daum in Wien, Johannesgasse 4; es war eine der Hauptattraktionen im vormärzlichen Wien, in dem man mit einer unterirdischen Pferdeisenbahn eine „Wanderung“ durch die Kontinente der Welt im Stile einer Grottenbahn machen konnte. Daneben wurden Musik, Tanz, akrobatische Darstellungen und kulinarische Genüsse geboten; vgl. [https://de.wikipedia.org/wiki/Elysium_\(Wien\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Elysium_(Wien)) (18.9.2017).

⁹³) Der Adler 115 (13. Mai 1840) 919.

⁹⁴) Der Humorist 4/99 (16. Mai 1840) 395 f.

[6319]

Außerordentliche Soirée

[2]

K. K. Volksgarten,

heute Freitag den 15. May

Zeit haben wird.

wovon der Ertrag zur Unterstützung der durch Brand Verunglückten

in Gänserndorf

bestimmt ist. Herr Capellmeister

Johann Strauss

wird dabei die Muße persönlich leiten, und durch eine besondere Wahl amüsanter Ten-Piecen das Vergnügen der P. T. Anwesenden zu steigern vermöcht seyn.

In Berücksichtigung des wohlthätigen Zweckes hat sowohl der Unterzeichnete die Eröffnung und angemessene Besetzung seines obenannten Locales, als auch Herr Capellmeister Strauß die Mitwirkung in seiner Eigenschaft unentgeltlich übernommen.

Eintritt 10 fr. E. W., ohne der Behördlichkeit Schranken zu setzen.

Anfang um 4 Uhr.

Bei Föhler oder unverständlicher Witterung wird die Soirée im Saale abgehalten.

Kug. Corti.

Abbildung 7: Veranstaltung im Volksgarten mit Johann Strauß (Vater) (aus: Wiener Zeitung [15. Mai 1840] 924).

bei welchem Joseph Lanner nebst mehreren seiner beliebten Tanzpielen einen eigenen, für dieses Fest der Wohltätigkeit komponierten Walzer, betitelt „Hoffnungs-Strahlen“, vorführte.⁹⁵

Die Sammelaktionen waren erfolgreich und wurden in den Zeitungen vermeldet. Laut „Wiener Zeitung“ vom 23. Mai 1840 sind der nö. Regierung durch den Redakteur der „Wiener Theaterzeitung“ für die verunglückte Gemeinde Gänserndorf 1333 fl 38 kr CM zugekommen. Der Betrag wurde seiner Bestimmung zugeführt.⁹⁶ Später wurden noch Beträge von 807 fl 25 kr CM, worunter sich fünf Stück Dukaten befanden,⁹⁷ sowie 247 fl 28 kr CM⁹⁸ überwiesen. Die Spender/-innen wurden in der „Wiener Theaterzeitung“ genannt.⁹⁹ Sehr viele Beträge wurden namentlich für Wenzel Gangl gespendet, der in Bäuerles Bericht vom 5. Mai 1840 erwähnt wurde.

⁹⁵) Der Adler (16. Mai 1840) 942; eine Kurzmeldung findet sich in: Der Adler (18. Mai 1840) 951.

⁹⁶) Wiener Zeitung (23. Mai 1840) 975.

⁹⁷) Wiener Zeitung (19. Juni 1840) 1159.

⁹⁸) Wiener Zeitung (24. Juli 1840) 1407.

⁹⁹) Wiener Theaterzeitung (16. Mai 1840) 504, (6. Juni 1840) 580, (27. Juni 1840) 650 f., (9. Juli 1840) 696.

Der Kleinhäusler ohne eigenen Grundbesitz, Vater von sieben Kindern, hatte alles, was er besaß, verloren.¹⁰⁰

Die erfolgreichste Veranstaltung zugunsten der durch den Brand geschädigten Bewohner von Gänserndorf war eine Aufführung von Friedrich Schillers „Die Räuber“ im Theater an der Wien am 26. Mai 1840.¹⁰¹ „Herrn Theaterdirektor Karls¹⁰² großmüthige, echt menschenfreundliche Gesinnung“, berichtete die Zeitschrift „Der Adler“, „verdiente übrigens sehr wohl den Statt gefundenen Freudenausbruch und Beifallsjubel des Publikums. Nicht jeder findet sich so schnell bereit, Unglücklichen eine so namhafte Hilfe, so uneigennützig zufließen zu lassen. Nicht etwa das halbe, nein, das ganze Erträgnis der Vorstellung, und dieses noch ohne irgend einen Abzug für Auslagen, widmete Herrn Karls Edelmuth den Verunglückten in Gänserndorf. Ungeschmälert wurde diesen zu Theil, was Tausende von Menschenfreunden, angeregt durch den herzlichen Aufruf eines wahrhaft Edlen und Gutgesinnten auf dem Altar der Nächstenliebe niederlegten. Ganz erhielten die Armen die Spenden der Wohlthätigkeit. Möchten recht viele Thränen damit getrocknet werden. Möchten Direktor, Künstler und Publikum, sie Alle, die an der Aufführung der Räuber, so warmen Antheil nahmen, darin ihren schönsten und reinsten Lohn erblicken!“¹⁰³ Insgesamt wurden bei der Vorstellung 2681 fl 50 kr eingenommen und den Gänserndorfern überreicht.¹⁰⁴

Aber auch von anonymen Einzelpersonen gab es Spenden;¹⁰⁵ darüber hinaus wurden für die Opfer auch Kleidung¹⁰⁶ oder von einem wohlthätigen St. Pöltner Bürger Effekten gespendet.¹⁰⁷

Insgesamt kamen über 6000 fl CM und Sachspenden zusammen.

Obwohl die Ursache des Brandes wahrscheinlich nie ganz geklärt wurde, zahlte die Versicherung zumindest einen Teil des oben bezifferten Schadens von 120.000 fl CM. Laut „Wiener Zeitung“ seien von der k.k. Privil. Wechselseitigen Brandschaden-Versicherungs-Anstalt am 14. Januar 1841 immerhin 40.020 fl für 271 beschädigte Gebäude ausbezahlt worden.¹⁰⁸

Die k.k. Polizei-Oberdirektion Wien belegte die Eisenbahngesellschaft am 9. September 1840 mit einer Geldstrafe von 500 fl und verpflichtete sie, den Schaden zu ersetzen. Dagegen brachte die Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ein Majestätsgesuch um Aufhebung der Strafe ein, dem seitens der k.k. Hofkanzlei mit Dekret vom 11. Jänner 1841 auch stattgegeben wurde.¹⁰⁹

¹⁰⁰) Wiener Theaterzeitung (5. Mai 1840) 457.

¹⁰¹) Der Humorist (23. Mai 1840) 416.

¹⁰²) Carl Carl, Pseudonym für Karl Andreas von Bernbrunn (1787–1854), Theaterdirektor und Schauspieler; vgl. Constantin von WURZBACH, Biographisches Lexikon des Kaiserthums Oesterreich, Bd. 1 (Wien 1856) 327 ff.

¹⁰³) Der Adler (29. Mai 1840) 1022.

¹⁰⁴) NÖLA, NÖ Reg HS 20/61 (1840), B pag. 4.

¹⁰⁵) Wiener Zeitung (30. Mai 1840) 1023.

¹⁰⁶) Wiener Zeitung (19. Juni 1840) 1159.

¹⁰⁷) Wiener Zeitung (2. Juli 1840) 1255.

¹⁰⁸) Wiener Zeitung (29. Januar 1841) 215 mit Beilage C.

¹⁰⁹) NÖLA, NÖ Reg HS 20/62 (1841), E pag. 4; MÜLLER, Gänserndorf (wie Anm. 75) 278.

Nach der Brandkatastrophe war die Wut der Bevölkerung von Gänserndorf auf die Eisenbahn groß. Am 5. November 1840 zeigte die Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn an, dass ihre Züge von den Einwohnern von Gänserndorf mit Steinen bedroht würden und schon einige Male nach den Maschinenführern geworfen worden sei. Drei Tage später ersuchte die Direktion um Abhilfe wegen nicht näher beschriebener „Exzessen“, die von Gänserndorfer Einwohnern verübt worden seien.¹¹⁰

Da sich die Kaiser Ferdinands-Nordbahn weiterhin weigerte, den Schaden anzuerkennen, brachte die Gemeinde Gänserndorf am 14. April 1843 beim Merkantil- und Wechselgericht eine Klage des „nicht schon von der Assecuranz vergüteten Brandschadens“ mit der Gesamtsumme von 67.796 fl 45 kr CM samt 4 Prozent Verzugszinsen ein.¹¹¹

Die Klage war nicht erfolgreich; bald darauf wurde die Untersuchung über die Brandschäden in Gänserndorf (und einem ähnlichen Fall in Branowitz) eingestellt.¹¹²

Der Unfall bei Meudon und seine Auswirkungen auf die Gesetzgebung im Habsburgerstaat

Auf die zahlreichen Achsbrüche,¹¹³ die sich in der Anfangszeit der Eisenbahn in der Habsburgermonarchie ereigneten und die im Regelfall glimpflich abgelaufen sind, konnte im Rahmen dieser Arbeit aus Platzgründen nicht eingegangen werden. Es soll aber am Beispiel eines der folgenschwersten Eisenbahnunfälle des 19. Jahrhunderts gezeigt werden, welche schrecklichen Unfälle diese Achsbrüche hätten auslösen können.

Am 8. Mai 1842 ereignete sich auf der Strecke Versailles – Paris bei Meudon eine ganz Europa erschütternde Eisenbahnkatastrophe.¹¹⁴ Dabei kam es wegen eines Achsbruches zu einer Entgleisung, wobei der Kessel der Lokomotive explodierte und das Feuer sich rasch auf die Personenwagen ausbreitete. Da die Waggontüren von außen verschlossen und von innen nicht zu öffnen waren, um zu verhindern,

¹¹⁰) NÖLA, NÖ Reg HS 20/61 (1840), E pag. 26.

¹¹¹) „Wechselgerichts-Advocaten und beedete Notare: u. a. Johann Caspar Seiller, der Rechte Doctor, Hof- und Gerichts-Advocat und Not. publ. wohnt in der Dorotheergasse 1108“ (Adressen-Buch der Handlungs-Gremien und Fabriken der kais. kön. Haupt- und Residenzstadt Wien [...] für das Jahr 1845, 24); NÖLA, KG Stockerau 200/K 1944; ÖStA/AVA, Verkehr Reg.v.EG KFNB 43 I/4-1526, Einreich-PNr. 2813.

¹¹²) ÖStA/AVA, Verkehr Reg.v.EG KFNB B 7 (1843) (=Nordbahn-Direktion-Index, A–Z) pag. 288.

¹¹³) Z. B. NÖLA, NÖ Reg HS 20/60 (1839), E pag. 12; ÖStA/AVA, Verkehr Reg.v.EG KFNB B 7 (1843) (=Nordbahn-Direktion-Index, A–Z) pag. 3.

¹¹⁴) Wolfgang SCHIVELBUSCH, Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert (Frankfurt/Main 5. Aufl. 2011) 119; Esther FISCHER-HOMBERGER, Der Eisenbahnunfall von 1842 auf der Paris-Versailles-Linie. Traumatische Dissoziation und Fortschrittsge-schichte. In: Die Unordnung der Dinge. Eine Wissens- und Mediengeschichte des Unfalls. Hrsg. Christian KASSUNG (Bielefeld 2009) 49–88.

dass Fahrgäste während der Fahrt vom Zug sprangen,¹¹⁵ konnten sich viele Reisende nicht mehr befreien und verbrannten. In diesem Fall waren die die Passagiere disziplinierenden Maßnahmen zu weit gegangen. Noch nach den Vorschriften der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Dezember 1839 mussten alle Wagen versperrt werden; die Passagiere waren aufgefordert, falls es der „Conducteur“ verabsäumt hatte, diesen darauf aufmerksam zu machen. Nach dem verheerenden Unfall von Meudon wurde bereits am 10. Juni 1842 ein Hofkanzlei-Dekret veröffentlicht. Demnach war es den Eisenbahngesellschaften strengstens untersagt, vierrädrige Lokomotiven zu verwenden, und es wurde ihnen zur Pflicht gemacht, solche mit sechs Rädern zur Anwendung zu bringen. Außerdem mussten die Wagentüren von innen zu öffnen sein, und bis zur Umstellung mussten die Türen offen gehalten werden.¹¹⁶ Bis zu diesem Zeitpunkt waren die Passagiere der Kaiser Ferdinands-Nordbahn den gleichen Gefahren ausgesetzt wie die Passagiere der Strecke Versailles – Paris.

Schluss

Abschließend muss festgestellt werden, dass es in den ersten Monaten und Jahren des Eisenbahnbetriebs kaum Regelungen gab, die einen sicheren Betrieb der Eisenbahnfahrten ermöglichten. Erst Schritt für Schritt wurden – oft als Anlassgesetzgebung nach Unglücksfällen – Dekrete und Verordnungen erlassen, die einen risikolosen Betrieb der Bahn ermöglichen sollten. Ein besonderer Fall war der Brand von Gänserndorf am 18. April 1840. Analysiert man die kreisamtlichen Zirkulare und Verordnungen des Viertels unter dem Manhartsberg, dann erkennt man, dass der Brand von Gänserndorf kein Einzelfall war. Allein im Jahr 1840 gab es 14 wohlthätige Sammlungen für von Bränden heimgesuchte Ortschaften. Vielleicht war auch das ein Grund dafür, warum sich die Kaiser Ferdinands-Nordbahn gegen Schadenersatzzahlungen wehrte. Mit Ausnahme von Gänserndorf lag aber keiner dieser Orte an einer Bahnlinie. Bemerkenswert ist allerdings, welches Echo der Brand von Gänserndorf in den damaligen Zeitungen und Zeitschriften hervorgerufen hat – einschließlich der Aufforderung, für die Verunglückten Gutes zu tun, d. h. vor allem zu spenden. Vielleicht war es der Umstand, dass durch die Eisenbahn der Ort Gänserndorf auf einmal ganz nahe an die Stadt Wien gerückt war. Nicht nur Adolph Bäuerle bezeichnete sich als Augenzeuge, auch der Kreishauptmann hatte „sich selbst von dem jammervollen Zustande der Verunglückten überzeugt“,¹¹⁷ was bei den restlichen Sammlungen in diesem Jahr nicht der Fall war. Die Welle der Hilfsbereitschaft, die den Geschädigten des Brandes entgegenschlug, wäre ohne den mitreisenden Bericht Bäuerles wohl kaum denkbar gewesen. Hier zeigte sich die gestiegene Reichweite und das Mobilisierungspotenzial des Mediums Zeitung in der aus-

¹¹⁵) Bernhard PÜSCHEL, Historische Eisenbahn-Katastrophen. Eine Unfall-Chronik von 1840–1926 (Freiburg 1977) 12.

¹¹⁶) NÖLA, Ksl Par StA 1842-06-10.

¹¹⁷) NÖLA, Circularien des k.k. Kreisamtes im VUMB 1840, Nr. 49 (P.Z. 7045/13).

gehenden Biedermeierzeit. Darüber hinaus war es aber noch etwas anderes, was dem Vorfall in Gänserndorf so viel Aufmerksamkeit sicherte: die Kombination des neuen, faszinierenden Verkehrsmittels Eisenbahn mit der nach wie vor nicht zu bändigenden Feuergefahr.

Es muss auch festgestellt werden, dass man in den Zeitungen und Zeitschriften verhältnismäßig wenig Negatives über die Eisenbahn findet, obwohl das in diesen immer wieder angesprochen wurde. In den Zeitungsberichten wollte man den unwahren und entstellenden Gerüchten entgegentreten. Es ist anzunehmen, dass es sich dabei um mündlich weitergegebene Gerüchte handelte, die Schriftsteller/-innen manchmal aufgegriffen und in ihren Werken verarbeitet haben. Grillparzer hat vielleicht mit seinen Bemerkungen zur Eisenbahn zu einem Teil die Stimmung unter der Bevölkerung wiedergegeben.

Anhang: Dekrete und Verordnungen die Eisenbahn betreffend, 1838–1840

- Nr. 1: Vorschriften gegen das Funkensprühen, Regierungsdekret 10. Februar 1838
- Nr. 2: Aufstellen von Warnungstafeln wegen Betreten der Bahn, Regierungsdekret 7. März 1838
- Nr. 3: Vorschriften zur Vermeidung der Funkengefahr durch Lokomotive, Hofkanzleidekret 7. April 1838
- Nr. 4: Verbot der Besteigung der Wagen während des Fahrens, Regierungsverordnung 7. August 1838
- Nr. 5: Vorschriften bezüglich der Sperrschranken, Warnungstafeln und Bekanntgebung die Betriebs Instruktionen an politische Obrigkeiten, Regierungsverordnung 23. Dezember 1838
- Nr. 6: Wien-Raaber, nunmehr Wien-Gloggnitzer Eisenbahn: Vorschriften über den Bau, Feuersgefahr, Sicherung der Straßenübergänge und Einfriedung der Bahn, Hofkanzleidekret 22. Februar 1839
- Nr. 7: Zwischenzeit der Zugfolge, Signalisierung der Trains, Anwesenheit eines Gehilfen am Tender, und Aufenthalt auf den Stationsplätzen betreffend, Regierungsverordnung 15. August 1839
- Nr. 8: Vorschriften bei den Nachtfahrten, Regierungs-Präsidialdekret 14. November 1839
- Nr. 9: Gesetzliche Kontrolle des Eisenbahnbetriebes, Regierungs-Präsidialdekret 27. November 1839
- Nr. 10: Aufstellung eines Betriebskommissärs und dessen Wirkungskreis, Überwachung der Züge durch Stations-Ingenieure, Wegübersetzungs-Versicherung, Aufstellung der Bahnwächter und des Generalinspektors betreffend, Regierungsdekret 2. Jänner 1840
- Nr. 11: Nachfeuerung mit Holz betreffend, Hofkanzleidekret 7. Februar 1840

- Nr. 12: Verfahren bei der Probe der Lokomotivkessel und Eigenschaften der Lokomotivführer betreffend, Hofkanzleidekret 30. März 1840
- Nr. 13: Teilweise Holzheizung wird erlaubt und Absperren des Dampfschubers befohlen, Hofkanzleidekret 3. April 1840
- Nr. 14: Vorschrift das Absperren des Dampfes betreffend, Hofkanzleidekret 14. August 1840
- Nr. 15: Bewilligung der Holzheizung bei Maschinen mit Funkenapparaten, Hofkanzleidekret 27. November 1840