

Steinamanger - Oberwart - Pinkafeld

Am Mittwoch, dem 11. Mai 1881 fand im Schloß des Grafen Stefan v. Erdödy in Rotenturm auf Einladung des Grafen Julius v. Erdödy eine Konferenz über eine von Pinkafeld nach Steinamanger zu bauende Eisenbahn statt. Unter dem Vorsitz des Vizegespans des Eisenburger Komitats, Ignaz v. Széll, berieten Julius Graf Erdödy, Karl Graf Batthyány aus Jormannsdorf, Komitatsanwalt Anton von Károly, Komitatsingenieur Arpád Horváth, Großgrundbesitzer Franz Schmid, ferner Julius v. Záborszky, Johann v. Laky, Lázár v. Rusa u.a. über diesen Plan. Der Vorsitzende stellte den Anwesenden zwei Fragen:

1. Wünscht der Oberwarter Bezirk überhaupt eine Eisenbahn und hält er eine solche für nützlich?
2. Ist der Bau der als nützlich erkannten Bahn auch möglich und kann er durchgeführt werden?

Die erste Frage wurde von den Versammelten lebhaft und mit Freude beantwortet. Die Beantwortung der zweiten Frage war schon etwas schwieriger, da es sich dabei um die Beschaffung des nötigen Geldes handelte. Da aber die anwesenden Fachleute darlegten, daß der Bau der Vizinalbahnen, weniger luxuriös ausgestattet, gar nicht so teuer zu stehen käme und die projektierte Bahn mit einem Kostenaufwand von 600.000 Gulden gebaut werden könnte, der Verkehr auf der Landesstraße nach Steinamanger ungemein lebhaft (laut Beobachtungen sollen täglich durchschnittlich 250 Wägen verkehren) und die Industrie im Bezirk bedeutend sei (Holz, Kohle, Antimon), würde sich sicher ein Konsortium finden, das notwendige Kapital bei einer garantierten Verzinsung von 3 % zur Verfügung zu stellen. Als dann auch noch der Vizegespan versprach, daß das Komitat dem Unternehmen nicht nur moralisch, sondern auch mit bedeutender materieller Unterstützung an die Hand gehen werde, wurden die Schwierigkeiten als nicht unüberwindbar bezeichnet. Die Anwesenden schlugen vor, daß das Komitat eine Kommission bilden sollte mit der Aufgabe, die statistischen Daten über den Verkehr in dieser Gegend zu sammeln und auf dieser Grundlage mit einem Konsortium zu verhandeln.¹²⁶

Über die Rentabilität machte sich niemand Sorgen. Gab es doch damals eine Anzahl von Industriebetrieben und Einrichtungen, die diese Bahn dringend brauchten, um ihre Erzeugnisse über die engeren Grenzen hinaus verkaufen zu können bzw. den Besuchern die An- und Abreise zu erleichtern. Es bestanden zwei Antimonbergwerke in Bergwerk und Goberling, das Kohlenbergwerk in Mariasdorf, das Bad Tatzmannsdorf, die Lehranstalt in Oberschützen, die Loden- und Kotzenfabrik in Pinkafeld neben anderen Betrieben, die beiden Eisenhammer usw. Die Glashütte in Schreibersdorf und die Zündhölzchenfabrik in Pinkafeld "sind gegenwärtig nur deshalb nicht in Betrieb, weil sie abseits von dem großen Eisenbahnnetze mit dem Auslande nicht konkurrenzieren konnten ...".¹²⁷

Am 7. Juni 1881 hielt das zum Bau von Lokalbahnen durch den Verwaltungsausschuß des Eisenburger Komitates eingesetzte Komitee in Steinamanger unter dem Vorsitz des Vize-

gespans, Ignaz v. Széll, eine Sitzung ab. Begrüßt wurde das Angebot der Direktion der ungarischen Westbahn, die Trassierungsarbeiten lediglich gegen den Ersatz der Reisespesen und Barauslagen durchzuführen. Das Komitee beschloß, Trassierungsarbeiten nur dort vorzunehmen, wo die Bewohner der Gemeinde bereit waren, für die geringen Kosten Garantie zu leisten und auf Verlangen die auf sie entfallenden Beträge zu erlegen. Da ein aus so vielen Mitgliedern bestehendes Komitee zu schwerfällig war, wurde ein engerer Ausschuß (Subkomitee) gebildet, der noch am selben Tage den Beschluß faßte, um die Bewilligung zu Vorarbeiten für folgende Linien anzusuchen:

1. Olsnitz (Muska Sobota) - Kaltenbrunn (Cankova), Kuzma - Jennersdorf, resp. St. Gottharder Linie
2. Olsnitz - Kaltenbrunn, St. Georgen - Jennersdorfer Linie
3. Steinamanger (Szombathely) - Kohfidisch, Großpetersdorf - Oberwart - Pinkafelder Linie
4. Glüssing - Körmender oder
5. Glüssing - Kohfidischer Linie.

Außerdem wurde beschlossen, diese Linien durch Sachverständige begehen zu lassen um festzustellen, wo die Trasse verlaufen könnte. Schon am 10. Juni sollte mit der Begehung begonnen werden. Baufachleute der ungarischen Westbahn sollten außerdem in Oberwart, Glüssing und Olsnitz mit den von den Stuhlrichtern einzuberufenden Komitees konferieren und ihnen die zum Sammeln der Verkehrsdaten notwendigen Formulare und Unterlagen übergeben.¹²⁸

Am 26. Juni hielt das Subkomitee in Oberwart eine Sitzung ab. U.a. wurde auch die Frage diskutiert, ob die projektierte Eisenbahnlinie schmal- oder normalspurig gebaut werden sollte. Es herrschte die Meinung vor, daß nur eine normalspurige Bahn den Interessen entsprechen würde, da u.a. damit zeitraubendes Umladen erspart bliebe. Das Subkomitee faßte den Beschluß, das Eisenbahnprojekt nur dann weiter zu verfolgen, wenn die "Interessen der zwischen Steinamanger - Pinkafeld gelegenen Gegend zum Vortheile einer anderen Gegend nicht geschädigt werden." Das zur Deckung der Kosten für die Vorarbeiten zu sammelnde Geld dürfe nur mit Einwilligung der Interessenten verwendet werden. Es wurden hierfür drei Sammlungskomitees gebildet, die Verpflichtungserklärungen für das notwendige Geld einholen sollten.¹²⁹

In einem von Karl Monse verfaßten Artikel wurde auf die großen Möglichkeiten dieser Bahn hingewiesen, weil dann Antimon, Kies, Kohle und Kupfer besser und rationeller abgebaut werden könnten, was bisher mangels entsprechender Verkehrsmittel nicht möglich war.¹³⁰

Im Juli 1881 erteilte das ungarische Kommunikationsministerium auf Ansuchen des Vizegespans die Bewilligung zu den Vorarbeiten für folgende Eisenbahnlinien:

1. Olsnitz - Kaltenbrunn oder Kuzma - Jennersdorf
2. Steinamanger - Kohfidisch - Großpetersdorf - Oberwart - Pinkafeld
3. Glüssing - Körmend.¹³¹

Am 16. Juli vormittags erschien Vizegespan Ignaz v. Széll in Begleitung des Komitatsfiskal Anton Károlyi, des Eisenbahn-Ingenieurs Ernst Kund und des Staatsingenieurs Arpád Horváth in Oberwart, um die zu errichtende Eisenbahn zu besprechen. Der Vizegespan führte u.a. aus, daß von den jährlich vom Komitat zur Erhaltung der Staatsstraße zur Verfügung gestellten 40.000 Gulden 13.000 Gulden übrig blieben, die zur Errichtung der Lokalbahn verwendet werden könnten. Es wäre sogar möglich, die gesamte Summe dafür zu verwenden, wenn das Komitat die Staatsstraßen mittels öffentlicher Arbeit beschottern bzw. erhalten ließe (dies geschah bereits im Oberwarter Bezirk, wodurch es zu einem Überschuß von 13.000 Gulden gekommen war).

In der Diskussion sprach sich Arpád Horváth für eine schmalspurige Bahn aus, hingegen hielt Anton v. Károly eine normalspurige Bahn für zweckmäßiger. Alexander Gueth (seit 1857 Pfarrer der ev. reformierten Kirche in Oberwart) meinte, daß diese Gegend überhaupt keine Vizinalbahn wolle. Schließlich einigten sich die Teilnehmer darauf, daß die Subkommission die notwendigen Mittel für die Trassierungsarbeiten durch Sammlungen aufbringen und über das Resultat binnen 14 Tagen dem Präses Meldung erstatten sollte. Die Geldsammlungen müßten bis 15. August beendet und bis 15. Oktober einbezahlt sein.¹³² Die Frage, ob überhaupt eine Eisenbahn gebaut werden und ob sie normal- oder schmalspurig sein sollte, beschäftigte damals die Wirtschaftstreibenden sehr stark. Ein großer Teil stimmte für die Normalspur. Die Handels- und Gewerbetreibenden wollten sich hingegen mit einer schmalspurigen Bahn begnügen, da diese billiger zu bauen wäre und auch weniger Erhaltungskosten verursachen würde.¹³³ Diese Diskussion zog sich einige Jahre hin. Noch 1884 setzte sich die Oberwarther Sonntags-Zeitung mit dieser Frage auseinander.¹³⁴

Am 11. August 1881 wurde in Steinamanger eine Konferenz unter Vizegespan Ignaz v. Széll abgehalten, bei der sämtliche Lokalbahnen besprochen wurden.¹³⁵

Im August wurde auch bekannt, daß die belgische Lokalbahngesellschaft, deren Direktor Baron Lazarini damals in Wien weilte, das Offert machte, die Trassierung der 58 km langen Bahn um 50 fl per Kilometer vorzunehmen, was um 1.160 fl billiger war als das Angebot der ungarischen Westbahn. Außerdem war sie bereit, die Trassierungskosten rückzuerstatten, sollte sie den Bahnbau übertragen erhalten.¹³⁶

Am 28. August versammelte sich das Subkomitee unter dem Vorsitz von Alexander Gueth im Oberwarter Kasinosaal zu einer Konferenz. Der Präses berichtete über das bisherige Sammelergebnis und auch darüber, daß sich am 17. August der von der ungarischen Westbahn geschickte Sachverständige, der mit dem Sammeln der statistischen Daten betraut war, in Oberwart befand, aber schon nach einigen Stunden wieder abreiste, nachdem er erklärt hatte, daß diese Daten auf Grund der vorgelegten Formulare leicht ohne ihn erhoben werden könnten. Es wurde deshalb beschlossen, diese Arbeit durch die Bezirksnotäre durchführen zu lassen. Entgegen den Beschlüssen der Zentralkommission sprach sich die Versammlung dafür aus, zuerst der belgischen Eisenbahngesellschaft, deren billigeres Offert bereits eingelangt war, die gesammelten Daten zu übermitteln. Sie erhoffte sich sogar ein noch günstigeres Angebot. Sollte dies nicht der Fall sein, könnte noch immer mit der ungarischen Westbahn verhandelt werden. Außerdem verwahrte sich die Versammlung gegen

den Beschluß des Zentralausschusses, wonach die zur Erhaltung der Staatsstraße ausgeworfenen 40.000 fl zu einem anderen Zweck oder für eine andere Linie des Komitats verwendet werden solle und verlangte, daß der Überschuß ausschließlich der Linie Steinamanger - Pinkafeld zugute käme.¹³⁷

Besonders engagierte sich für das Projekt die Oberwarther Sonntags-Zeitung, die nicht nur laufend über den Stand der Verhandlungen berichtete, sondern in Leitartikeln auf die Wichtigkeit dieser Bahn immer wieder hinwies.¹³⁸

Am 29. Juni 1882 tagte unter dem Vorsitz des Seniors Alexander Gueth eine stark besuchte Konferenz im Kasino-Saal in Oberwart. Anwesend waren die Grafen Julius Erdödy und Karl Batthyány, Julius v. Szájbély, Alois Reiszig, Tassilo Rupprecht, Franz Illés, Erzpriester in Großpetersdorf, Pfarrer Josef Pulay, Alexander Putsch, Johann Heinrich Erhardt, Josef Biró, Pfarrer Ignaz Nagy, Julius v. Dezse, Stefan v. Hrábovszky, Johann Köhler, Ernst Koller usw. Eine von der Werksdirektion Bergwerk an die Ödenburger Handels- und Gewerbekammer gerichtete Zuschrift, die zu Beginn der Konferenz verlesen wurde, bildete den Hauptpunkt der Tagesordnung. Danach ging es wieder um die Finanzierung. Um die Kosten für die Vorarbeiten zu ersparen, wurde der Antrag Szájbély's, den beiden Ingenieuren, die auch die Strecke Steinamanger - Güns trassierten, und die sich bereit erklärten, die ganze Strecke unentgeltlich zu begehen und eine Kostenschätzung zu machen, mit dieser Arbeit zu betrauen, einstimmig angenommen. Die Grafen Julius Erdödy und Karl Batthyány sowie Julius v. Szájbély und Alexander Putsch boten die notwendigen Fahrgelegenheiten. Daß das Interesse an dieser Bahn groß war, zeigt das Ergebnis der Sammelaktion für die Trassierungsarbeiten, die über 3.100 fl erbrachte. Die Konferenz wählte dann ein engeres Komitee, das die Aufgabe hatte, sich mit Sachverständigen und Konsortien in Verbindung zu setzen und Vorlagen zu unterbreiten. Das Komitee bestand aus den Herrn Graf Julius Erdödy (Präses), Graf Karl Batthyány, Julius v. Szájbély, Franz Illés (Großpetersdorf) und Alexander Putsch (Pinkafeld).¹³⁹

Dann wurde es um dieses Projekt still. In einer Zuschrift im Juli 1883 an die Oberwarther Sonntags-Zeitung sprach sich der Schreiber für den Bau der Bahn über Schlaining aus. Dieser Ansicht konnte sich allerdings die Zeitung nicht anschließen, weil Schlaining zwar eine Stadt sei, aber kein Geld habe, wogegen Oberwart als Markt das Zentrum des Handels nicht nur im Bezirk, sondern der ganzen angrenzenden Gegend sei. Für die Nutzung der Bodenschätze könnten die Industriellen selbst eine Flügelbahn von Großpetersdorf nach Bergwerk bauen, aber nicht auf Kosten der Bevölkerung, meinte die Oberwarther Sonntags-Zeitung.¹⁴⁰

Dies löste wieder in Schlaining Verärgerung aus, weshalb sich die Zeitung veranlaßt sah zu erklären, es läge ihr wirklich ferne, die Bevölkerung von Schlaining zu verletzen.¹⁴¹

Die Kohlenfunde in Kohlstätten im Jahre 1884 veranlaßten Redakteur Adalbert Libieczek von der Oberwarther Sonntags-Zeitung neuerlich in einem Leitartikel auf die Wichtigkeit des Baues der projektierten Eisenbahn hinzuweisen. Voraussetzung für einen rationellen Abbau der vorhandenen Bodenschätze sei eine entsprechende Verkehrsverbindung. Als Beispiel nannte er die Stadt Güns, die sich damals allen Ernstes mit dem Plan trug, ihre

Bahn weit über Lockenhaus auszubauen, das neuentdeckte Kohlenlager einzubinden und an Aspang anzuschließen. Sollte dieses Projekt verwirklicht werden, wäre dem Oberwarter Bezirk die Aussicht auf eine Bahn "für ewige Zeiten" genommen. "Mit jedem Jahr nimmt die Verarmung größere Dimensionen an, die Erträge des Bodens werden immer geringer und spärlicher, die Steuern und sonstigen Lasten immer höher, kein Wunder dann, wenn die Leute verzweifeln und nach Tausenden zum Wanderstab greifen, um fern von dem Vaterlande Brot und Arbeit zu suchen" klagte der Redakteur. Er verwies dann auf die vielen Möglichkeiten der Gegend, wenn sie durch die Eisenbahn an den internationalen Handel angeschlossen werde.¹⁴²

Im Mai 1884 verbreitete sich die Nachricht, der Abgeordnete Clemens v. Eruszt habe mit Wiener Kreisen und auch mit dem Abgeordneten Dionysius v. Pázmándy sowie mehreren Vertrauensleuten eines angesehenen Bankhauses eingehend die Bahnfrage besprochen. Noch im Mai sollten Fachleute dieses Bankhauses den Bezirk bereisen und die nötigen Daten aufnehmen.¹⁴³

Am 18. Mai 1884 hielt Pázmándy, der Führer der Unabhängigkeitspartei, in Oberwart eine große Volksversammlung, an der etwa 2000 Interessierte anwesend waren, weil auf den Plakaten angekündigt war, daß die Bahnfrage besprochen werde. Sie wurde dabei aber fast nicht berührt, sondern lediglich die Konstituierung der Unabhängigkeitspartei vorgenommen, sodaß die aus der weiten Umgebung gekommenen Interessierten unverrichteter Dinge und um eine Hoffnung ärmer wieder den Heimweg antraten.

Die schon lange vorher kolportierte Nachricht über die Ankunft mehrerer Bahningenieure, die die Strecke begehen und über die Möglichkeit des Baues dieser Bahn Erhebungen pflegen sollte, hatte wieder Hoffnungen geweckt. Tatsächlich waren sie angekommen, traten aber, ohne mit irgend einer maßgebenden Persönlichkeit Kontakt aufgenommen zu haben, nach mehrstündiger Rast wieder den Heimweg an. Wie verlautete, plante diese Gruppe, eine Dampftramway zu errichten.

Bei der von Pázmándy durchgeführten Versammlung handelte es sich um eine rein politische Werbeveranstaltung für die am 14. Juni abgehaltene Reichstagswahl.¹⁴⁴ Die damals alle interessierende Bahnfrage diente aber nur dazu, viele Besucher anzulocken.

Schließlich dürften die Betreiber erkannt haben, daß die ung. Westbahn am Bau dieser Bahn nicht interessiert war, da sie in diesem Falle den Anschluß an die Linie Graz - Hartberg fürchten mußte, wodurch ihr wieder Einnahmen entgehen würden.

Erst als die Grafen Stefan, Julius und Georg Erdödy sowie Reichstags-Abgeordneter Julius v. Szájbély mit der k.k. priv. Südbahngesellschaft Gespräche aufnahmen, gab es wieder Hoffnung auf eine Realisierung. Die Südbahn erklärte sich bereit, die Vorarbeiten der auf der Strecke Steinamanger über Rechnitz, Großpetersdorf, Oberwart, Pinkafeld zu bauenden Lokalbahn durch ihre eigenen Leute durchführen zu lassen. Inspektor Schüller bereiste im Herbst 1884 die Gegend, um die nötigen Vorstudien für die im darauffolgenden Frühjahr zu beginnenden Trassierungsarbeiten zu machen. Der Bau selbst sollte aber nicht von der Südbahngesellschaft, sondern durch die betreibenden Adeligen bzw. eine zu gründende Aktiengesellschaft durchgeführt werden. Um diese Pläne zu durchkreuzen, überlegte die

ungarische Westbahn, über Körmend durch das Pinkatal bis nach Großpetersdorf eine Bahn zu errichten.¹⁴⁵

Anfangs 1885 wurde dem Grafen Stefan Erdödy und Mitinteressenten die Bewilligung zu den Vorarbeiten einer von Steinamanger, eventuell von Nemet-Gencs (Gencsapáti) über Rechnitz, Großpetersdorf, Oberwart nach Pinkafeld führenden Lokalbahn auf ein Jahr verlängert.¹⁴⁶

Am 17. April nahm Julius v. Szájbély, der sich um den Bau der Eisenbahn besondere Mühe gab, mit einem Sektionsingenieur der k.k. priv. Südbahngesellschaft abermals die projektierte Strecke in Augenschein. Wie die Dinge damals standen, hatte man die Hoffnung, daß mit dem Bau schon in allernächster Zeit begonnen werden könnte.¹⁴⁷

Im Mai 1885 arbeiteten bereits zwei Kommissionen an der Trassierung der Strecke, die eine von Großpetersdorf aus und die andere von Pinkafeld nach Oberwart.¹⁴⁸

Die Gruppe um Dionysius v. Pázmándy war aber nicht untätig. Im Juni 1885 erteilte der ungarische Minister für öffentliche Arbeiten und Verkehr dem Unternehmen Lindenheim & Comp. sowie Pázmándy die Bewilligung zu den Vorarbeiten für eine von Steinamanger über Oberwart nach Pinkafeld auszubauende Dampf-Tramway. Dies meldete ein Steinamangerer Blatt.¹⁴⁹

Die Ingenieure der Südbahngesellschaft arbeiteten aber rüstig an der Trassierung weiter, sodaß zu erwarten war, daß sie noch Mitte Juni damit fertig würden. Daß diese Eisenbahn lebensfähig sei, daran wurde wegen des zu erwartenden Frachtverkehrs überhaupt nicht gezweifelt.¹⁵⁰

Nach Beendigung der Trassierungsarbeiten war es um den Bahnbau wieder ruhig geworden. "Ein halbes Dezenium ist wohl bereits dahingegangen, seit das Eisenbahnprojekt der Strecke Steinamanger - Pinkafeld zum ersten Male angeregt und zum Gegenstand einer öffentlichen Diskussion gemacht worden war" schrieb die Oberwarther Sonntags-Zeitung in einem Leitartikel am 7. Mai 1886 und übernahm aus der jüngsten Nummer der "Ödenburger Zeitung" einen Artikel über die Lokalbahnprojekte, in dem u.a. zu lesen war: "... So lange es sich um Zusammenkünfte der Interessierten, um solenne Mahlzeiten, schwungvolle Toaste u. dgl. handelt, geht es freilich wie "geschmiert" und der Himmel hängt voller Geigen. Wenn es dann aber um die Finanzierung geht, spinnt sich der Faden unendlich lange. Man äußert dann auch den Verdacht, daß der Bau aus "gewissen" Gründen stillschweigend übergangen wird, um im nächsten Jahr vor den Wahlen wieder aufzuwärmen."¹⁵¹

Daraufhin sah sich Szájbély veranlaßt, eine Erwiderung zu schicken, in der er darauf hinwies, daß es eben durch den bürokratischen Instanzenzug solange dauere und daß in Ungarn noch keine Eisenbahn gebaut wurde, für die weniger als 1 ½ bis 2 Jahre Vorarbeiten notwendig waren. Im übrigen hätten die Konzessionäre selbst großes Interesse am Bahnbau, außerdem sei die Trasse bereits von der Regierung genehmigt.¹⁵²

Im September 1886 kam es dann endlich zu einer ersten Besichtigung der Strecke; am ersten Tag wurde die Strecke von Steinamanger nach Rechnitz, am zweiten Tag von

Rechnitz nach Oberwart und am letzten Tag von Oberwart nach Pinkafeld begangen, u.zw. durch den königlichen Ministerialinspektor Nikolaus Loskay in Gesellschaft der Herrn Julius von Szájbély und des Oberingenieurs Ferdinand Pichler. Hierbei wurden die Detailpläne an Ort und Stelle studiert.¹⁵³

Mit Erlaß des ungarischen Kommunikationsministeriums, Zahl 33.953, wurde dann auch die administrative Begehung der Linie Steinamanger - Pinkafeld angeordnet, und vom 28. Oktober bis 1. November 1886 durchgeführt.¹⁵⁴ An allen Orten, an denen die Kommission amtierte, wurde seitens des Publikums regstes Interesse bekundet.¹⁵⁵

Die erste Kostenschätzung lag bei 1,492.000 Gulden, was bedeutete, daß der Kilometer auf 26.980 Gulden zu stehen kam. Auf Anordnung des Ministers für öffentliche Arbeiten und Verkehr sollte am 7. Feber 1887 die endgültige Verhandlung über den Bau der Bahn stattfinden.¹⁵⁶

Da nunmehr alle technischen Fragen geklärt waren, ging es nur mehr um den "nervus rerum gerendarum", um die Hauptsache bei jedem Eisenbahnbau, ums Geld. Die Konzessionäre, Graf Stefan Erdödy, Graf Julius Erdödy, Graf Georg Erdödy und Julius von Szájbély, richteten deshalb am 25. Jänner 1887 ein Ansuchen an das Komitats- Munizipium, "in Anbetracht der volkswirtschaftlichen und nationalen Wichtigkeit" Aktien im Wert von 100.000 Gulden zu übernehmen oder das Unternehmen mit einer jährlichen Subvention von 10.000 Gulden zu unterstützen.¹⁵⁷

Am 7. Feber fand dann die endgültige Verhandlung in Budapest statt. Wie Julius von Szájbély berichtete, nahm sie einen günstigen Verlauf, weshalb in kürzester Zeit mit der "Aktion" begonnen werden könne.¹⁵⁸

Die Konzessionäre taten alles, um das Projekt verwirklichen zu können. Am 25. Feber überreichten Graf Stefan Erdödy und Julius von Szájbély persönlich dem Ministerpräsidenten und dem Kommunikationsminister das Gesuch um staatliche Subvention in Budapest. Ihnen angeschlossen hatte sich auch Koloman von Széll, ehemaliger Finanzminister und damaliger Abgeordneter des Günser Bezirkes, der ein sehr reges Interesse bekundete. Im überreichten Memorandum wurde auf den durch den Bahnbau zu erwartenden Aufschwung für die Tuch- und Kotzenindustrie in Pinkafeld, für das Antimonbergwerk in Schlaining und für den Badeort Bad Tatzmannsdorf hingewiesen. Durch den Bau würden sich aber auch die in dieser Gegend wohnenden Deutschen und Kroaten mehr nach Steinamanger orientieren als nach der Steiermark und "durch häufige Berührung sich die Landessprache aneignen und dadurch mit der ungarischen Nation und deren Genius verschmolzen".¹⁵⁹ Auch die jährlichen Erhaltungskosten der 52 km langen Staatsstraße von Steinamanger nach Pinkafeld in der Höhe von ca. 43.000 Gulden würden sinken, da der Transport von Schotter - allein für Schotter waren 30.000 Gulden vorgesehen - durch die Bahn billiger käme.¹⁶⁰

Die Konzessionäre, insbesondere Julius v. Szájbély, versuchten nun, das nötige Kapital durch Aktienverkäufe aufzubringen. Am 30. März hielt Szájbély in Schlaining einen Vortrag über die projektierte Bahn und teilte mit, daß beabsichtigt sei, die Aktien au porteur (auf den Überbringer) auszustellen.¹⁶¹ Am 16. April richteten die Konzessionäre an alle

Interessenten einen Subskriptionsaufruf. Im Sinne des G.-A. XXXI. d. J. 1880 und der Konzessionsurkunde mußten zwei Fünftel der benötigten Bausumme gedeckt sein, bevor überhaupt an die Realisierung gedacht werden konnte. Da die Bausumme 1,450.000 Gulden betrug, mußten 580.000 Gulden sichergestellt sein. Die Aktien (je 100 fl) sollten auf Überbringer ausgestellt und 90 Jahren mittels Verlosung zurückgezahlt werden. Die Subskription begann am 17. April und sollte bis 16. Mai dauern. Sofort bei der Zeichnung waren 20 % des Aktiennominales bar zu erlegen, wobei mit einer Verzinsung von 4 ½ % gerechnet werden konnte. Optimisten glaubten an 6 %. Schon am ersten Tag wurden in Pinkafeld 72.000 Gulden gezeichnet¹⁶² und zwar von der Gemeinde 30.000, von der Sparkasse 20.000, von der Kreditkasse 10.000, von Alexander Putsch 10.000 und von Andreas Friedrich 2.000 Gulden. Die drei Gründer und Konzessionäre, Graf Stefan Erdödy, Graf Julius Erdödy und Julius v. Szájbély, zeichneten zusammen 35.000 Gulden.¹⁶³ In Rechnitz waren 20.000 Gulden gezeichnet worden.¹⁶⁴

Die Begeisterung hielt an. Bis 3. Mai abends waren folgende Summen gesichert:

Konzessionäre	35.000 fl
Komitat	60.000 fl
Pinkafeld	100.000 fl
Oberwart	75.000 fl
Rechnitz	40.000 fl
Großpetersdorf	26.000 fl
Rotenturm und Unterwart	8.000 fl
Oberschützen	10.000 fl
Graf Karl Batthyány, Jormannsdorf	20.000 fl
Unterschützen	700 fl

Insgesamt waren es demnach 374.700 Gulden.¹⁶⁵ Auf vielfachem Wunsch wurde die Subskriptionsfrist bis 1. Juni verlängert.¹⁶⁶

Alexander Gueth, der anfangs dem Eisenbahnbau eher skeptisch gegenüberstand, wurde später ein großer Förderer. Die evangelische Pfarrgemeinde (HB) wurde schließlich auch einer der Hauptaktionäre der Eisenbahngesellschaft und der Pfarrer selbst war dann auch Mitglied des Direktoriums.¹⁶⁷

Es gab aber, wie bereits erwähnt, auch Gegner dieses Projektes. Gegen Julius v. Szájbély, der damals in Oberwart als Kandidat für die Reichstagswahl auftrat und schließlich auch mit großer Mehrheit gewählt wurde, agitierte die Opposition, besonders Dionys v. Pázmándy. In den Zeitungen "Dunántul" und "Volksfreund" erschienen eine Menge von Schmähartikeln.¹⁶⁸ Der "Volksfreund" empfahl, "den Konzessionären ja nicht auf den Leim zu gehen". Diese Zeitung stand der Unabhängigkeitspartei, für die Pázmándy kandidierte, nahe. Pázmándy hatte sich für sein Lieblingsprojekt, die Dampftramway, stark gemacht und hiefür auch um die Bewilligung für Vorarbeiten angesucht. Drei Jahre nach dieser Bewilligung hatte er aber noch immer mit keinerlei Arbeiten begonnen. Zwar wurde behauptet, daß diese Bahn billiger käme, Beweise wurden aber keine vorgelegt.¹⁶⁹ Auch damals war es schon üblich, daß sich Politiker die Unterstützung von Zeitungen sicherten.

In der ersten Reihe der Kämpfer für die Bahn stand damals die "Oberwarther Sonntags-Zeitung" mit ihrem agilen Redakteur Adalbert Libieczek. In zahlreichen Artikeln kanzelte er die "knausrigen Egoisten, dickhäutigen Skeptiker ..." nieder.¹⁷⁰

Die mit 1,450.000 fl. präliminierten Baukosten sollten durch die bereits subskribierten Aktien von ca. 400.000 fl., durch eine Komitats-Subvention von 45.000 fl und eine Staats-Subvention von 230.000 fl. aufgebracht werden. Die noch fehlenden 750.000 fl. waren durch die Ausgabe von Prioritäts-Aktien zu decken.¹⁷¹

Am 2. August 1887 kamen Ingenieure der Südbahn, um das Grundeinlösungs-Operat und Bauprojekt auszuarbeiten. Außerdem bereiste Ludwig von Tolnay, der ehemalige Chef der königl. ung. Staatseisenbahnen, gemeinsam mit dem Reichstagsabgeordneten Szájbély die Strecke und versprach, ein Offert vorzulegen.¹⁷²

Am 6. August fand eine Konferenz der Konzessionäre und der Repräsentanten jener Gemeinden und Institute statt, die größere Beträge gezeichnet hatten, bei der ausführlich über den Stand berichtet wurde.¹⁷³

Die Grundablösen gingen zügig voran. Bis anfangs September waren sie bereits bis Großpetersdorf und Jabing gekommen. Überall fanden sie freundliches Entgegenkommen. Sollten die Ablösen, insbesondere auch in Oberwart, Riedlingsdorf und Pinkafeld auf keine Schwierigkeiten stoßen, glaubten die Betreiber, bereits im Oktober mit dem Bau beginnen zu können.¹⁷⁴ Diese Einschätzung war aber doch zu optimistisch.

Am 28. September berichtete die "Oberwarther Sonntags-Zeitung", daß die Baukosten für die Bahn bereits gesichert erscheinen. Die Interessenten befaßten sich sogar schon mit Studien über die Verlängerung dieser Linie eventuell bis Aspang als Anschluß an die Wien-Aspang-Bahn.¹⁷⁵

Die Gegner dieses Projektes waren aber weiter aktiv. Vom "Volksfreund" wurde vor allem gegen die Ausgabe von Prioritätsaktien Sturm gelaufen. Die Konzessionäre sahen sich deshalb vor der konstituierenden Generalversammlung am 2. Oktober veranlaßt, in einem vier Seiten umfassenden Memorandum die Bevölkerung aufzuklären. Der Unterschied zwischen Stamm- und Prioritätsaktien bestehe nur darin, wurde berichtet, daß die Besitzer der Stammaktien solange keine Zinsen für ihr Kapital bekämen, bis nicht sämtliche Prioritätsaktien eine 5 %ige Verzinsung erlangt hätten und daß die Stammaktien solange nicht verlost oder getilgt werden könnten, bis nicht sämtliche Prioritätsaktien eingelöst waren. Die Prioritätsaktien würden nicht auf den Markt gebracht, sondern unter dem vollen Verfügungsrecht der Aktiengesellschaft verbleiben.¹⁷⁶

Die Baukosten waren, wie bereits erwähnt, von der Regierung mit 1,450.000 Gulden festgesetzt worden. Tolnay hatte aber in seinem Offert den Bau um höchstens 1,250.000 Gulden ohne Grundeinlösen und Reservefonds bindend zugesagt, was einschließlich der Grundablösen (57.936 Gulden) und des Reservefonds (65.500 Gulden) eine Gesamtsumme der Baukosten von 1,373.436 Gulden ergab.

Zur Versammlung der Eisenbahnaktionäre am 2. Oktober 1887 in Oberwart waren 169 Aktieninhaber mit 3.004 Aktien erschienen. Zunächst wurde Julius v. Szájbély zum Präses gewählt. Einstimmig wurde dann beschlossen, die Konzessionäre zu ermächtigen, die zur

Kautionserlegung erforderlichen 70.000 fl. aus den schon auf die Aktien eingezahlten 20 % zu beheben und zu hinterlegen. Dies sollte allerdings erst dann geschehen, wenn hiezu die noch einzuberufende konstituierende Generalversammlung die Ermächtigung gäbe. Die Statuten wurden Punkt für Punkt durchberaten. Außerdem wurde beschlossen, den Namen der Gesellschaft auf Steinamanger-Oberwart-Pinkafelder Eisenbahn zu ändern. Weiters sollten auch noch Stammaktien in unbeschränkter Höhe gezeichnet werden können. Mit dem Bau sollte im kommenden Frühjahr begonnen werden und die konstituierende Generalversammlung nach Einlangen der Konzession einberufen werden. Es war beabsichtigt, die Arbeiten in kleineren Partien zu vergeben, um auch den heimischen Lieferanten und Unternehmen die Möglichkeit zu bieten, sich am Bau zu beteiligen.¹⁷⁷

Am 29. Oktober wurden schließlich 70.000 fl. als Kaution bei der k.ung. Staatszentrakassa hinterlegt u.zw. 38.000 fl. in ung. Goldrente, 19.700 fl. in ung. Papierrente und 15.000 fl. in 5 % Pfandbriefen der Hypothekarbank. Gleichzeitig wurde um die Ausfolgung der Konzessionsurkunde angesucht.¹⁷⁸

Mit Allerhöchster EntschlieÙung Sr. k. und k. apostol. Majestät vom 19. November 1887 und auf Grund des § 1 im G.-A. XXXI. d.J. 1880 wurde mit Bescheid des Ministeriums für öffentliche Arbeiten und Verkehr von 6. Dezember 1887 (Konzessionsurkunde) der Bau der Steinamanger-Pinkafelder Lokal-Eisenbahn bewilligt. Wie es in der Urkunde hieß, wurde "dem Grafen Stefan Erdödy, Grafen Julius Erdödy und Julius Szájbély die Bewilligung zum Bau der von der Steinamangerer Station der priv. Südbahn abzweigenden und über Rechnitz, Hannersdorf, Groß-Petersdorf, Rothenthurm und Oberwarth nach Pinkafeld führenden Lokalbahn für Dampflokomotive erteilt mit der Verpflichtung, diese Eisenbahn nach den unten folgenden Bedingungen auszubauen und so lange ununterbrochen in Betrieb zu halten, als die Giltigkeit dieser Konzessionsurkunde dauert."¹⁷⁹

Die Konzessionäre waren verpflichtet, die nach den bestehenden Vorschriften angefertigten Baupläne (Längenprofil, Situationszeichnung) binnen 3 Monaten vom Ausstellungstage dieser Konzessionsurkunde an gerechnet sowie die anderen Detailpläne dem Ministerium für öffentliche Arbeiten und Verkehr so rechtzeitig zu unterbreiten, daß diese noch zeitgerecht geprüft und genehmigt werden konnten. Der Bau der Bahn war binnen 2 ½ Jahren, vom Datum der Konzessionsurkunde an gerechnet, fertigzustellen und dem Verkehr zu übergeben.¹⁸⁰ Die Bahn war als normalspurige, für Dampflokomotive eingerichtete Lokalbahn für eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km pro Stunde zu bauen. Die Steigung durfte in Richtung Steinamanger - Pinkafeld 16 ‰ und in Richtung Pinkafeld - Steinamanger 10 ‰ nicht übersteigen. Der Radius der Biegungen auf offener Strecke wurde mit mindestens 200 m festgelegt. Außerdem wurde genau bestimmt, wie die Dämme und Einschnitte zu errichten waren.¹⁸¹ Die Bahn war mit einer Spurweite von 1,435 m zu bauen. Die Schienen mußten aus Stahl sein, durften pro Laufmeter nicht weniger als 23,6 kg wiegen und waren so auf Schwellen zu legen, daß bei einem Lastendruck von 4.500 kg auf je einen cm² Schienen nicht mehr als 1000 kg kamen. Die Konzessionäre waren weiters verpflichtet, in Torony und Rotenturm Stationen von 200 m, in Rechnitz, Großpetersdorf und Oberwart von 300 m und in Pinkafeld von 350 m Länge, ferner in Schachendorf, Burg und Hannersdorf Haltestellen mit Sackgleis und bei Olad, Bucsu und Riedlingsdorf einfache Haltestel-

len einzurichten. Die Bahnhöfe, Ausweichen und Haltestellen waren auf horizontalem Terrain anzulegen und wo dies nicht möglich war, durfte die Steigung nicht mehr als 2,5 ‰ betragen. Für die Schienen mußte auf drei Jahre, von der Eröffnung der Bahn an gerechnet, Garantie geleistet werden.¹⁸²

Das Aktienkapital betrug 1,614.600 Gulden, aufgeteilt in 9.688 Stück Prioritätsaktien á 100 fl = 968.800 fl und 6.458 Stück Stammaktien á 100 fl = 645.800 fl. Hievon waren 8.400 Stück Prioritätsaktien und 5.122 Stück Stammaktien ausgegeben, letztere mit 80 ‰ des Nominales. Später waren noch weitere 400 Stück Prioritätsaktien emittiert worden. Die Prioritätsaktien hatten ein Vorrecht auf 5 ‰ Dividenden und Tilgung vor den Stammaktien, beides im Falle mit Recht auf Nachzahlung. Die Tilgung der Prioritätsaktien erfolgte innerhalb von 60 Jahren durch Verlosung. Am 30. Juni 1911 besaß die Centralbank für Eisenbahnwerte in Berlin K 1,669.600 (= fl 834.300) Prioritätsaktien. Damit hielt die Centralbank sämtliche Prioritätsaktien.¹⁸³



Stammaktie über 100 Gulden der Steinamanger - Pinkafelder Local-Eisenbahn vom 17. Dezember 1888 mit den Unterschriften des Großgrundbesitzers Tassilo Rupprecht, Markt Neuhodis, und des Abgeordneten Julius v. Szájbély, Rechnitz. (Sammlung: Stadt Pinkafeld)

Seit 5. Dezember war die **“Szombathelyi-Pinkafői helyi érdekű vasút részvénytársaság”** (**“Steinamanger-Pinkafelder Local-Eisenbahn Actiengesellschaft”**) protokolliert. Ihr Sitz war in Oberwart.¹⁸⁴ Am 29. Dezember 1887 um 10 Uhr fand im Gasthaus **“König von Ungarn”** in Oberwart die **konstituierende Generalversammlung** statt. Julius v. Szájbély berichtete über das bisher Geschehene. Auf seinen Vorschlag wurde eine Kommission zur

Überprüfung der Rechnungen und zur Feststellung, ob das festgesetzte Stammaktienkapital auch tatsächlich gezeichnet war, eingesetzt. Danach erklärte er die Mission der Eisenbahnkommission für beendet und legte der Generalversammlung die Konzessionsurkunde vor. Daraufhin wurde die Aktiengesellschaft einstimmig konstituiert, wählte die Mitglieder der Direktion und des Aufsichtsrates, genehmigte die mit der Regierung geschlossenen Verträge über die Postbeförderung und Schotterlieferung und stellte die Termine der 2., 3. und 4. Einzahlungsrate auf die Stammaktien fest. Schließlich bevollmächtigte sie die Direktion zum Abschluß des Baukontraktes.

Am 2. Februar 1888 tagte das Exekutivkomitee gemeinsam mit der Direktion abermals in Oberwart. In dieser Sitzung wurde Präsident Julius v. Szájbély bevollmächtigt, den geprüften Baukontrakt mit der Münchener Lokalbahngesellschaft abzuschließen. Zur Durchführung der Grundeinlösen wurde ein Komitee gebildet. Der Präsident erhielt die Vollmacht, zur Kontrolle des Bahnbaues einen Ingenieur anzustellen. Die Versammlung bevollmächtigte ferner die Direktion, die gerichtliche Zwangsenteignung solcher Grundparzellen verlangen zu können, deren Besitzer übermäßige Preise forderten.¹⁸⁵

Anfangs 1888 veröffentlichte die Direktion der Aktiengesellschaft der Lokalbahn Pinkafeld-Oberwart-Steinamanger eine Kundmachung, wonach auf die Stammaktien

30 % bis 15. Februar 1888

25 % bis 15. Mai 1888 und die letzten

25 % bis 15. August 1888

eininzuzahlen waren.¹⁸⁶

Am 13. Feber 1888 wurde mit der "Lokalbahn-Aktiengesellschaft" in München, die auch die Toronthalerbahnen baute, der endgültige Bauvertrag abgeschlossen. Demnach erhielt das Unternehmen für die gänzliche Fertigstellung der Linie 1,400.000 fl. Sie hatte vom vorgelegten Kostenvoranschlag noch einen Nachlaß von 50.000 fl gewährt. Die Baukosten waren damit um 214.600 fl niedriger als das von der Regierung genehmigte nominelle Stammkapital. Das Bauunternehmen erhielt von der Gesellschaft 560.000 fl in bar und für 880.000 fl Prioritäten al pari. Damit hatte das Bauunternehmen auszukommen und die gesamten Kosten für die Pläne und auch die Spesen für die Direktion bis zur Eröffnung der Bahn zu bezahlen. Weiters hatte es 65.500 fl. für den Reservefonds, 57.936 fl. für Grundablösen, sowie 5 % Zinsen für die Stammaktien ab der Einzahlung bis zur Eröffnung der Bahn an die Bahngesellschaft zu entrichten und die Linie gänzlich fertigzustellen. Da das Münchener Unternehmen die Verzinsung für die volle Stammaktie von 100 fl zu übernehmen hatte, tatsächlich aber nur 80 fl einbezahlt worden waren, betrug die Verzinsung nicht 5 %, sondern lag tatsächlich bei 6 %. Der Bau mußte von der Übergabe der letzten Grundparzelle an gerechnet binnen 4 Monaten begonnen werden, innerhalb eines Jahres vollendet sein und die Bahn eröffnet werden, widrigenfalls 400 fl. Pönale pro Tag zu zahlen waren. Die Kautions betrug 70.000 fl. Das Unternehmen war weiters verpflichtet, bei gleichen Bedingungen in erster Linie hiesigen einheimischen Arbeitern, Unternehmern, Handwerkern und Lieferanten die Arbeit zu übertragen.¹⁸⁷

Dabei gab es Probleme: Die ansässigen Unternehmer erhofften sich anscheinend durch den Bau gute Verdienstmöglichkeit und verlangten wesentlich höhere Preise als die Münchener Lokalbahn AG vorgesehen hatte. Ein Baumeister wollte für die Errichtung der Gebäude einer Station per Quadratmeter verbauter Fläche um die Hälfte mehr als hierfür im Präliminare festgesetzt war. Auch alle anderen Offerte wurden "in die Höhe geschraubt".¹⁸⁸ Schließlich gelang es aber doch, heimische Unternehmer zu beschäftigen. Die Maurerarbeiten vom Bahnhof Pinkafeld bis nach Rotenturm wurden an Baumeister Lang übertragen.¹⁸⁹

Nachdem auch der Kommunikationsminister am 10. April die Baubewilligung erteilt hatte, wurde am 11. April 1888 mit dem Bau begonnen.¹⁹⁰ Die Arbeiten gingen zügig voran. Ende Mai war das Stationsgebäude in Pinkafeld durch den Baumeister Lang, der eine lobenswerte Energie entwickelte, bereits aufgemauert.¹⁹¹

Die Probleme bei den Grundstückseinlösen konnten bis auf wenige Ausnahmen aus der Welt geschafft werden. Einige Gemeinden hatten exorbitant hohe Forderungen gestellt.¹⁹² Nachdem aber mit der Einleitung der gerichtlichen Enteignung gedroht worden war, war es mit dem Großteil der Eigentümer zu einer Einigung gekommen. Die Vergleiche in den Gemeinden Schachendorf und Schandorf sowie Riedlingsdorf wurden in der Direktionssitzung am 14. April 1888 genehmigt. Graf Josef Batthyány, Graf Eugen Esterházy und die Herren Baron Paul Werlhof und Stefan Elek hatten das zum Bau nötige Areal unentgeltlich zur Verfügung gestellt, nachdem sie sich an der Zeichnung der Stammaktien nicht beteiligt hatten.

Da der Minister die Benennung der Gesellschaft als "Steinamanger-Pinkafeld-Lokalbahn-gesellschaft" wünschte, die Direktion aber bei der Bezeichnung "Steinamanger-Oberwarth-Pinkafelder Lokalbahn-Aktiengesellschaft" bleiben wollte, wurde an den Minister eine Petition gerichtet.¹⁹³

Die Direktion befaßte sich in ihrer Sitzung am 24. Juni 1888 mit verschiedenen Themen. U.a. wurde der Präsident beauftragt, mit der ungarischen Westbahn den Betriebsvertrag abzuschließen, sofern dieser günstiger wäre als der Selbstbetrieb. Mit dem Diósgyőrer Staatswerken wurde ein Schienenliefervertrag abgeschlossen. Der Präsident der Gesellschaft wurde ermächtigt, einen Vergleich hinsichtlich der Ablösesumme bei der Enteignungsverhandlung in Steinamanger abzuschließen. Über den Fortgang der Bahnbauarbeiten war zu erfahren, daß ca. 60 % der Erdarbeiten vollendet waren, der Bau der Brücken und Objekte überall im Gange war und auch die Stationen, Haltestellen und Wächterhäuser bis zur Dammhöhe größtenteils fertiggestellt waren. Außerdem wurden gelungene Fotoaufnahmen vom Fotografen Stern in Bad Tatzmannsdorf gezeigt.¹⁹⁴

Anfangs August ermächtigte die Generalversammlung der ungarischen Westbahn ihre Verwaltung, u.a. mit der Lokalbahn Steinamanger - Pinkafeld (52 km) einen Betriebsvertrag abzuschließen.¹⁹⁵

Mitte August waren die Erdarbeiten fast fertig. In Oberwart langte eine kleine Maschine ein, die zur Beschotterung verwendet wurde.¹⁹⁶

Am 22. August 1888 fand in Oberwart im großen Saal des Gasthauses "Zum König von Ungarn" eine außerordentliche Generalversammlung statt. Hauptzweck war die Ratifizierung der mit der ungarischen Westbahn geschlossenen Betriebsvereinbarung sowie des mit der Münchener Lokalbahn AG geschlossenen Bauvertrages. Der Betriebsvertrag mit der ungarischen Westbahn, der am 20. Juni 1888 geschlossen worden war, verpflichtete die Westbahn, alle Leistungen zu erbringen, die zum Betriebe notwendig waren. Als Gebühr für die Personenbeförderung erhielt die Westbahn in der höheren Wagenklasse pro Person und Kilometer je 2 ½ kr, in der niederen Wagenklasse 1 ½ kr; als Frachtsatz pro Tonne und Kilometer 1 kr. Vorläufig sollten täglich zwei Züge in jeder Richtung geführt werden. Das Recht auf die Tariffestsetzung hatte sich allerdings die Lokalbahn-AG vorbehalten.¹⁹⁷

Der erste Unfall noch vor der Verkehrsübergabe ereignete sich am 6. Oktober 1888. Die Eisenbahnarbeiter Graf, Staber, Jalitsch und Schmalzl fuhren auf einem Rollwagen mit 15 Stück Steinstaffeln ohne jede Bremsvorrichtung nach Hannersdorf. Auf dem Zug befand sich auch der Streckeningenieur von Großpetersdorf und der Lehrer Dörr von Hannersdorf. Unweit der Station Hannersdorf stand ein mit Steinen beladener Lastzug auf der Strecke. Der Rollwagen konnte nicht mehr zum Stehen gebracht werden, sodaß er am Lastzug auf fuhr. Ein Teil der Arbeiter sprang noch vom Wagen, nur Schmalzl, der unter eigener Lebensgefahr den Hannersdorfer Lehrer Dörr rechtzeitig in Sicherheit brachte, konnte den Wagen nicht mehr verlassen und brach sich beide Füße. Staber erlitt so schwere Verletzungen, daß er bald darauf starb. Graf brach sich ebenfalls ein Bein.¹⁹⁸

Anfangs Oktober ging der Bau seiner Vollendung entgegen.¹⁹⁹

Am 28. Oktober befuhr der erste Zug die ganze Strecke. Die Maschine war mit Kränzen und Fähnchen geschmückt und trug die Aufschrift: "Isten hozott benmünket gözerövel" (Gott hat uns mit Dampfkraft zu Euch gebracht). In Oberwart und Riedlingsdorf wurde der Zug von einer großen Menschenmenge erwartet und mit Jubel begrüßt. Im Zug befand sich auch der Reichstagsabgeordnete Julius v. Szájbély.²⁰⁰

Am Sonntag, dem 16. Dezember 1888 war es dann soweit. Die neue Bahn konnte eröffnet werden. Zur Eröffnung hatte sich als Vertreter der Regierung Obergespan Koloman v. Radó eingefunden. Weiters waren anwesend: Graf Stefan und Graf Julius Erdödy, Graf Karl Batthyány, Julius v. Szájbély, der Vertreter der Westbahn v. Weidinger, als Vertreter der Münchener Lokalbahn-AG Direktor Krüzner und Kommerzienrath Kraus, Vizegespan Alois Reiszig, Grundbesitzer Tassilo Rupprecht und viele andere. Um 8 Uhr früh versammelten sich die geladenen Gäste auf dem Bahnhof in Steinamanger, wo die Rotenturner Feuerwehrkapelle aufspielte. Der prächtig geschmückte Zug verließ bald nach 8 Uhr unter klingendem Spiel den Bahnhof. In Rechnitz war die Feuerwehr ausgerückt und das Stationsgebäude geschmackvoll dekoriert. Eine "ungeheure Menschenmenge" empfing den Zug. Am sinnreichsten und geschmackvollsten war das Arrangement in Großpetersdorf. In Oberwart hatte man "alles Mögliche" aufgeboten, um den Empfang würdig zu gestalten. Feuerwehr und Musikkapellen waren gekommen. Stefan v. Hrábovsky hielt eine geistreiche Rede, auf die Julius v. Szájbély erwiderte. Punkt halb 12 Uhr traf der Zug auf der Endstation Pinkafeld ein. Auf dem geräumigen und prächtig dekorierten Bahnhof hatten die Feuer-

wehren und die Gesangsvereine aus Pinkafeld und Oberschützen Aufstellung genommen. Die Festrede hielt der katholische Pfarrer Rathner. Nach dem offiziellen Empfang wurde im Maschinenhaus ein Gabelfrühstück eingenommen, das der Traubenwirt Franz Lehner trefflich zusammengestellt hatte. Nach Mittag langte auch die Kommission, welche die technische Begehung besorgte, in Pinkafeld ein. Sie wurde im Hotel "Zur Traube" bewirtet. Um halb 2 Uhr nachmittags wurde die Rückfahrt nach Rechnitz angetreten, wo im Schloße des Herrn v. Szájbély ein Dinner für 120 Personen gegeben wurde. Während des Mahles konzertierten die Rechnitzer Kapelle des Salomon Stern und eine Kapelle aus Steinamanger. Um 7 Uhr abends traten die Gäste wieder den Heimweg mit der Bahn an.²⁰¹

Täglich verkehrten je 3 Züge in beiden Richtungen, in der Früh, mittags und abends. Die Fahrzeit von Steinamanger nach Pinkafeld und zurück betrug je 3 ¼ Stunden.²⁰²

Für die Wirtschaft war die Eisenbahn ein großer Vorteil. Der bisher nur mühsame Transport von Gütern konnte nun wesentlich leichter erfolgen und auch größere Mengen konnten in entferntere Gegenden verkauft werden. Insbesondere der Holzhandel profitierte durch die Bahn. Die Nachfrage nach Bauholz war damals äußerst rege. In Wolfau wurden, wie berichtet wird, ganze Strecken gekauft, besonders schöne hohe Fichten und Kiefern waren sehr gesucht und wurden von Oberwart mit der Bahn weiterbefördert.²⁰³

Die Bahntransporte waren aber nicht billig. Da die Tarife in Österreich niedriger waren, kam es gar nicht selten vor, daß die Unternehmer erst in Aspang verladen. Obwohl zum Beispiel im März 1889 zum Jahrmarkt in Oberwart 206 Personen mit dem Zug gekommen waren, wurde kein einziges Stück Vieh auf der Steinamanger-Pinkafelder Bahn verladen, sondern alles nach Aspang getrieben und mit der dortigen Bahn nach Wien geschickt. Während nämlich von Oberwart über Steinamanger nach Wien ein Waggon 35 fl kostete, bezahlte man von Aspang nach Wien nur 10 fl.²⁰⁴

Es darf dabei aber nicht übersehen werden, daß die Transporte von Aspang nach Wien wesentlich kürzer waren, als von Oberwart, von wo der Zug zunächst zurück nach Steinamanger und von dort über Ödenburg nach Wien fuhr. Daß durch die längere Wegstrecke auch höhere Tarife zu bezahlen waren, wird von den damaligen Kritikern außer acht gelassen. Trotzdem nahm die "Oberwarther Sonntags-Zeitung" am 31. März 1889 die hohen Kosten zum Anlaß, auf diesen Übelstand hinzuweisen: "Sowohl der Personen- als auch der Frachttarif auf unserer Bahn ist so enorm theuer, wie nirgends sonst im Lande ..." beklagte sie und sah diese hohen Tarife als Ursache für die eher bescheidene Benützung der Bahn. Als Beispiel führte sie an, daß zum bereits erwähnten letzten Jahrmarkt in Oberwart nur knapp über 200 Passagiere mit der Bahn gekommen, wogegen 5000 - 6000 Marktbesucher zu Fuß nach Oberwart gewandert waren.²⁰⁵

Als im September 1889 der Kommunikationsminister Gabriel v. Baross in Steinamanger weilte, interessierte er sich "lebhaft" für den Anschluß von Pinkafeld nach Aspang. Dieser Anschluß wäre sicher von großer Bedeutung gewesen, weil die beiden "Sackbahnen" bei einem Zusammenschluß die leichte Erreichbarkeit von Wien ermöglicht hätten.²⁰⁶

Die Kollaudierung bzw. endgültige Übergabe der Bahn begann am 9. September 1889 und dauerte 10 Tage. Unter der Leitung des ministeriellen Oberingenieurs Julius Bodnar nah-

men die Oberingenieure der k. ung. Staatsbahnen Kirchlechner und Kugler sowie Sektionsingenieur Wimmer, von Seite der Gesellschaft der Präsident Julius v. Szájbély und der Vizepräsident Graf Julius Erdödy sowie Gesellschaftsingenieur Teichmann und von Seite der Lokalbahn AG in München Chefingenieur Müller teil. Der Oberbau sowie die anderen Bauten wurden genau untersucht und überprüft und schließlich der Konzessionsurkunde sowie dem Bauvertrag vollkommen entsprechend befunden. Von allen Seiten wurde der vorzügliche Zustand der Bahn hervorgehoben. Seitens der ungarischen Staatsbahnen wurde dabei auch der Antrag auf Einführung des Zonentarifes gestellt. Das Präsidium der Gesellschaft sollte sich damit befassen.²⁰⁷

Der "Pester Lloyd" berichtete zwar im Oktober 1889 über Verhandlungen bezüglich einer Verlängerung der Bahn entlang des Pinkatales nach Aspang oder Friedberg. Da aber weder die Aspangbahn besonderes Interesse zeigte, noch die k.k. österreichischen Staatsbahnen zu Verhandlungen bereit waren, gab es kaum Hoffnung auf einen Anschluß.²⁰⁸

Am 21. Oktober fand in Oberwart im großen Saal des Gasthauses "Zum König von Ungarn" die ordentliche Generalversammlung der Lokalbahn-Aktien-Gesellschaft Steinamanger-Pinkafeld statt. 1892 Aktien mit 1880 Stimmen waren vertreten. Unter anderem wurde dabei auch die Einführung des Zonentarifs diskutiert. Der Präsident, Julius v. Szájbély, sprach sich dagegen aus, worauf auch die Generalversammlung die Einführung ablehnte. Verlangt wurde ein dritter Zug sowie mehr Einfluß auf die Fahrplangestaltung. Lebhaften Beifall fand der Wunsch eines Anwesenden, die Züge mögen doch schneller fahren. Von den Einnahmen beim Personenverkehr erhielt die Gesellschaft 60 %, den Staatsbahnen verblieben 40 %.²⁰⁹

Ab 1. Juni 1890 war folgender Fahrplan gültig:

		Früh	Nachmittag	Abend
Steinamanger	ab	6,35	1,12	5,13
Olad		6,50	1,27	5,29
Torony		7,03	1,40	5,42
Bucusu		7,13	1,50	5,53
Rechnitz		7,40	2,14	6,18
Schachendorf		7,49	2,23	6,26
Burg-Eisenberg		8,03	2,37	6,44
Hannersdorf		8,21	2,55	7,03
Großpetersdorf		8,42	3,14	7,25
Rotenturm		8,57	3,30	7,42
Oberwart		9,18	3,51	8,04
Riedlingsdorf		9,41	4,14	8,28
Pinkafeld	an	9,50	4,23	8,38
Pinkafeld	ab	5,40	12,02	6,08
Riedlingsdorf		5,50	12,12	6,19
Oberwart		6,10	12,34	6,42

Rotenturm	6,26	12,50	6,59
Großpetersdorf	6,45	1,11	7,21
Hannersdorf	7,04	1,30	7,41
Burg-Eisenberg	7,13	1,39	7,51
Schachendorf	7,30	1,56	8,09
Rechnitz	7,49	2,10	8,24
Bucusu	8,07	2,28	8,43
Torony	8,17	2,39	8,55
Olad	8,27	2,49	9,06
Steinamanger an	8,40	3,02	9,20

Vom 1. Mai 1914. **226. Szombathely—Pinskafo.**

Szombathely-Pinskafoi A. & vasut. Im Staatsbetriebe					Felső-felsőbányai A. & vasut. Im Staatsbetriebe				
St.	St.	St.	St.	St.	St.	St.	St.	St.	St.
5412	5403	5408	5408	5404	5401	5402	5401	5405	5411
ab Budapest 2. p. o. (Ost.) 221 an	2 28	10 12	—	8 00	8 00				
ab Győr 221 an	11 30	7 12	—	8 24	8 24				
ab Fehérgy 221 an	—	5 34	—	8 10	8 10				
ab Nagykanizsa 201 an	1 30	5 02	—	9 44	9 44				
ab Szombathely X an	7 52	2 10	—	8 24	10 32				
Olad an	7 42	2 00	—	8 24	10 24				
Torony an	7 35	1 53	—	8 17	10 17				
Bucusu an	7 28	1 46	—	8 10	10 10				
Rohonc an	7 12	1 31	—	8 04	10 04				
Csanja an	7 05	1 24	—	8 00	10 00				
Ceém H. an	6 55	1 16	—	8 00	9 55				
Pinskafo an	6 47	1 08	—	8 01	9 47				
Sámalva an	6 40	1 00	—	8 00	9 40				
Nagykanizsa an	6 30	1 00	—	8 00	9 30				
Vasvárvár an	6 18	1 00	—	8 00	9 18				
an Felső an	6 04	1 00	—	8 00	9 04				
ab Felső an	6 24	8 37	12 13	4 00	2 30				
ab Alsó an	5 42	8 13	12 01	4 30	2 30				
ab Tarcna an	6 24	8 07	11 53	4 30	2 17				
an Felső an	5 28	7 48	11 44	4 30	2 10				
ab Felső an	5 37	12 10	4 10	4 30	8 28				
ab Ródony an	5 45	12 04	3 42	4 30	8 22				
an Pinskafo an	5 37	11 50	3 30	4 18	8 10				

Die Geschwindigkeit war also nicht gerade atemberaubend. Dazu kam noch, daß die Züge nicht selten mehr als eine Stunde Verspätung hatten, nicht etwa deshalb, weil sie durch die verspätete Ankunft der Budapester Züge in Steinamanger später abgelassen wurden, sondern weil ständig Lastwaggons mitgeführt wurden. U.a. wurden in der Haltestelle Olad immer wieder Schotterwaggons abgekoppelt. Da es dort aber kein Wechselgleis gab, mußte das Zugpersonal die Waggons erst auf das Hauptgleis schieben, was natürlich Zeit in Anspruch nahm.

Auch waren, wie bereits erwähnt, die Frachttarife im Vergleich zur Staatsbahn sehr hoch. Einige Beispiele: 1 Waggon Getreide (10.000 kg) kostete auf der 46 km langen Strecke Steinamanger - Kleinzell 16 fl, auf der 43 km langen Strecke Oberwart - Steinamanger aber 26 fl 50 kr. Ein Waggon Kohle kostete von Ajka bis Steinamanger (88 km) 14 fl und auf der um mehr als die Hälfte kürzeren Strecke Steinamanger - Oberwart 22,40 fl.²¹¹

Trotzdem hatte der Verkehr auf der Strecke erfreulicherweise stark zugenommen, weshalb auch zu erwarten war, daß Ängstliche, die ihre Aktien schon um jeden Preis los werden wollten, wieder ruhiger würden.

Zum Vergleich: Im Juli 1889 wurden 3.725 Personen befördert, im Juli 1890 bereits 6.250. Trotz des Zonentarifes, der schließlich doch eingeführt worden war, wurden im gleichen Zeitraum im Personenverkehr um 531 fl mehr eingenommen. Auch der Frachtverkehr nahm zu. Im Juli 1889 waren 1.510 t befördert worden, im Juli 1890 2.450 t, was Mehreinnahmen von 1.879 fl brachte. Im Juli 1889 lagen die Gesamteinnahmen bei 141 fl per km, ein Jahr später bei 187 fl.²¹²

Die "Oberwarther Sonntags-Zeitung" berichtete am 1. März 1891, daß am letzten Jahrmarktstag der Andrang so groß war, daß kaum alle Passagiere untergebracht werden konnten, obwohl acht Waggon zur Verfügung standen. Angekommen sind an diesem Tag in Oberwart 740 Personen, abgefahren sind 906 Personen sowie 5 Waggon Hornvieh und 1 Waggon Pferde. "Bemerkt muß hier noch werden, daß hunderte von Personen den kurzen Weg bis Rotenturm zu Fuß zurücklegten und erst von dort ab die Bahn benützten, weil von dort die Fahrt bis Rechnitz gerade um die Hälfte billiger zu stehen kommt".²¹³

1891 wurde im Verwaltungsausschuß des Komitates beschlossen, beim Handelsministerium wegen der Errichtung eines Wärterhauses oberhalb des Oberwarther Bahnhofes, u. zw. bei der Kreuzung der Straße und der Bahnlinie nach Pinkafeld, vorstellig zu werden.²¹⁴

Am 30. Juni 1891 fand im Saale des alten Lesevereines in Oberwart die 4. ordentliche Generalversammlung statt. Der Bericht befaßte sich vor allem mit dem Bau der Eisenbahn.²¹⁵

Bei der am 28. Juni 1892 in Oberwart abgehaltenen 5. ordentlichen Generalversammlung wurde beschlossen, die Haltestellen Schachendorf und Burg-Eisenberg sowie die Station Oberwart im Sinne der Vorlage zu erweitern. Da auch die Station Pinkafeld zu klein geworden war, die Direktion aber mangels erforderlicher Daten keinen Beschluß fassen konnte, erteilte die Generalversammlung der Direktion die Vollmacht, die notwendigen Bauten aus dem Reservefonds zu finanzieren.²¹⁶

Zu den Baukosten: Vereinbarungsgemäß erhielt die Münchener Lokalbahn-Aktiengesellschaft als Bauunternehmung 1.400.000 Gulden. Dazu kamen die bis Ende 1890 für Expropriationen bezahlten Mehrausgaben von 32.167 fl 21 kr. Außer den im Bauvertrag festgehaltenen Bauten kamen noch weitere "Neubauten" hinzu, die von der Münchener Lokalbahn-Aktien-Gesellschaft errichtet worden und zusätzlich zu bezahlen waren. Es waren dies

1. Die Erweiterung der Stationen Großpetersdorf Oberwart und Pinkafeld	fl	7.196,85
2. Die anlässlich der Kollaudierung vorgeschriebene Errichtung zusätzlicher technischer Objekte	fl	2.123,87
3. Der Bau des Stockgleises auf der Haltestelle Olad	fl	1.177,57
4. Der Bau der Viehladerampe in Oberwart	fl	1.200.—
5. Die Errichtung telegraphischer Apparate auf den Haltestellen	fl	1.200.—
6. Die Verlegung der Oberwarther Schießstätte und sonstige kleinere Bauten	fl	<u>1.349,39</u>
	zusammen	fl 14.247,68

Außerdem kamen noch die Bauten der Gesellschaft im eigenen Wirkungsbereich dazu u.zw.:

1. Der Ausbau der Magazine in Rotenturm, Schachendorf, Eisenberg-Burg und in Hannersdorf	fl 2.000,—
2. Die Errichtung der Drehscheibe in Rechnitz	fl 1.600,—
3. Die Verlegung der Viehladestelle in Oberwart und sonstiger kleinerer Bauten	fl 42,10
	zusammen fl 3.642,10

Demnach mußten für den Bau der Eisenbahn zum mit der Baugesellschaft vereinbarten Preis von 1.400.000 fl noch zusätzlich 32.167,21 fl für Grundablösen und 17.889,78 fl für weitere Bauten, zusammen also um 50.056,90 fl mehr bezahlt werden. Dazu kamen noch weitere ca. 8.000 fl für noch nicht bezahlte Grundeinlösen.²¹⁷

Die Bahn war für eine Geschwindigkeit von 30 km/h gebaut. In Wirklichkeit legten die Züge 18 - 20, wenn es gut ging, bis 25 km pro Stunde zurtick. Anfangs, als die Bahn noch neu war, ließ sich das Publikum das noch gefallen, weil es geheißen hatte, der Bahnkörper müsse sich erst setzen und die Sicherheit erst erprobt werden; ein schnelleres Fahren könne leicht eine Katastrophe verursachen. Es vergingen Jahre, ohne daß es zu einer Besserung gekommen wäre. Die Maximalgeschwindigkeit von 30 km/h, wie sie in der Konzessionsurkunde festgelegt war, wurde nicht erreicht, obwohl sich nicht nur die Zeitungen, sondern auch eine Generalversammlung dieses Problems angenommen hatte.²¹⁸

1897 befaßte sich auch die Generalversammlung der Aspangbahn mit dem Anschluß an die Steiermark und nahm zur Kenntnis, daß der Verwaltungsrat um die Erteilung der Vorkonzession

- a) von Aspang nach Sinnersdorf zum Anschluß an die Pinkafelder Lokalbahn
- b) von einem geeigneten Punkt dieser projektierten Linie durch das Lafnitztal nach Hartberg zum Anschluß an die Lokalbahn Fürstenfeld - Hartberg angesucht und auch erhalten habe.

Das Eisenbahnministerium hatte die beiden Strecken konzessioniert und die Wiener Statthalterei für den 17. Juli 1897 in Aspang die Trassenkommissionierung ausgeschrieben.²¹⁹ Zum Anschluß kam es aber vorerst noch nicht.

1897 hatte die Betreiberfirma des Schreibersdorfer Kohlenbergwerkes eine Drahtseilbahn von Thalheim nach Pinkafeld gebaut, um die gewonnene Kohle besser vermarkten zu können. Dadurch war die Erweiterung des Bahnhofes in Pinkafeld notwendig. Obwohl die Direktion der Steinamanger-Pinkafelder Lokaleisenbahn AG von der Generalversammlung am 28. Juni 1897 die Genehmigung für den geschlossenen Kontrakt erhalten und Vollmacht für weitere Verfügungen bekommen hatte²²⁰, ließ sich die Direktion Zeit und war nur bereit, diese Erweiterungsarbeiten schrittweise durchzuführen. Die Bahngesellschaft wäre aber damals auch bei einem raschen Bau kein Risiko eingegangen, weil die Kosten von 32.000 fl lediglich aus dem Reservefonds hätten vorgeschossen werden müssen. Die Schreibersdorfer Gewerkschaft hatte sich nämlich bereit erklärt, diese zu refundieren.²²¹

Die Direktion der Ungarischen Staatsbahnen, die die Strecke betrieb, hatte schon 1903 begonnen, zwischen Schachendorf und Burg probeweise eine neue Haltestelle einzurichten. Sie wurde am 10. Jänner 1904 mit dem Zug Nr. 5301 dem Verkehr übergeben. Es handelte sich um die Haltestelle in Schandorf.²²²

Trotz der allgemeinen unsicheren volkswirtschaftlichen Lage war im Jahre 1903 das Betriebsergebnis günstig. Dem Bericht ist zu entnehmen: "Dem Personenverkehr speziell bieten sich durch die geplante Einführung des Motorbetriebes, welcher eine raschere und öftere Befahrung der Linie ermöglichen wird, besonders günstige Aussichten. Die Fahrmittel zum Motorbetriebe beschaffen die ungarischen Staatsbahnen, die Lokalbahn hätte dagegen zur Tilgung des Beschaffungskapitals während 25 Jahren eine jährliche Annuitätsquote von 2,1 % beizutragen und außerdem die verhältnismäßig unbedeutenden Kosten der durch den Motorbetrieb bedingten Neueinrichtung zu decken."²²³

Die Gesellschaft war gerichtlich zu einem Kostenbeitrag von 112.800 K für die Erweiterung des gemeinsamen Bahnhofes in Steinamanger verurteilt worden. Um diese Summe zahlen zu können, ersuchte die Direktion den Handelsminister, diesen Betrag sowie die ebenfalls zu zahlenden Kosten für den Bauplan aus dem Reservefonds entnehmen zu dürfen. Der Minister wies allerdings die Gesellschaft an, diese Auslagen durch Verwertung der beim Bahnbau ersparten und sich noch im Portefeuille befindlichen Prioritäts- und Stammaktien zu decken. Da die Gesellschaft Ende 1903 bereits über einen Reservefonds von 202.584,55 K verfügte, ersuchte die Direktion neuerlich den Handelsminister, wenigstens einen Teil daraus decken zu dürfen.

Die ordentliche Generalversammlung fand am 16. Juni 1904 im Lesevereinslokal in Oberwart statt. 8.587 Prioritäts- und 2.857 Stammaktien waren vertreten. Der Reingewinn für 1903 betrug 140.211,02 K.²²⁴

1904 wurden 53.207 t verfrachtet, das waren um 1075 t mehr als ein Jahr zuvor. Im gleichen Jahr wurden 201.514 Personen befördert oder um 12.678 Personen mehr als 1903. Der Reingewinn im Jahre 1904 betrug immerhin 140.416,72 Kronen.²²⁵

Seit 16 Jahren erschien die Einladung zur Generalversammlung im Amtsblatt, im "Vasvármegye" und in der "Oberwarther Sonntags-Zeitung". In der Oberwarther Sonntags-Zeitung, einem Wochenblatt, wurde die Einladung etwa 12 oder 13 Tage vor der Generalversammlung veröffentlicht. Der k. Gerichtshof in Steinamanger stellte nun fest, daß dies ungesetzlich sei, weil die Generalversammlung nicht 14 Tage vorher einberufen worden sei. Er erklärte die am 16. Juni 1904 stattgefundene Generalversammlung für ungültig, weshalb sie zu wiederholen war.

Die neu einberufene Generalversammlung beschloß deshalb eine Änderung der Statuten dahingehend, daß die in Steinamanger erscheinende Tageszeitung "Vasvármegye" als amtliches Organ der Gesellschaft zu betrachten sei, in welcher die Einladung zur Generalversammlung 14 Tage vorher kundgemacht wird.²²⁶

Da auf der Station Schachendorf der Verkehr so gering war, sah sich die Gesellschaft im Jahre 1906 veranlaßt, den Stationsleiter Koloman Farkas zu versetzen und mit der Leitung der Station einen Abgabe-Bahnwächter zu betrauen.²²⁷

20 Jahre nach der Inbetriebnahme dieser Lokalbahn konnte anlässlich der Generalversammlung am 24. Juni 1908 in Oberwart wieder ein sehr positiver Bericht gegeben werden. 1907 wurden 229.246 Personen befördert, das waren um 2.685 mehr als 1906. Im Güterverkehr war eine geringe Abnahme von 1.683 t zu verzeichnen (Der Reingewinn betrug 172.229 K 73 h).²²⁸

Die Bahnverwaltung bemühte sich sehr, die Bahn attraktiver zu machen. Es gab deshalb öfters auch Sonderzüge. 1909 entschloß sich die Direktion, von Steinamanger und Pinkafeld einen Vergnügungszug nach Rechnitz zu führen. Der erste Probezug am 18. Juli entsprach nicht den Erwartungen. Insgesamt kamen 27 Personen nach Rechnitz. Wahrscheinlich dürfte das Wetter die Ursache gewesen sein. Drohende Regenwolken hingen vormittags am Himmel.²²⁹

Der um 3,20 Uhr nachmittags von Steinamanger nach Pinkafeld abfahrende Zug hatte am 3. August 1909 eine unliebsame Verspätung. Der Zug war wegen eines Militärtransportes (im August 1909 fanden im Komitat Eisenburg große Manöver statt) sehr stark besetzt und konnte trotz wiederholten Anfahrens die Steigung der Strecke von Bucsu nach Rechnitz nicht bewältigen. Die Soldaten versuchten zwar durch Anschieben den Zug über die Steigung zu bringen, es half aber nichts und so blieb nichts anderes übrig, als einen Teil abzukoppeln und mit ihm nach Rechnitz zu fahren und dann den anderen Teil zu holen.²³⁰

Der Großteil des Aktienpaketes befand sich im Ausland. Im Jahre 1910 versuchte deshalb die Gesellschaft, das Dispositionsrecht über die Bahn wieder in heimische Hände zu bekommen. Dies sollte durch den Rückkauf der im Ausland plazierten Prioritätsaktien erfolgen. Bis Ende August 1910 waren tatsächlich bereits 1,600.000 Kronen gezeichnet, weshalb die Initiatoren optimistisch waren, die insgesamt nötigen 1,840.000 Kronen aufzubringen. Über eine Million Kronen hatten die Geldinstitute aufgebracht.²³¹ Auch die Gemeinde Oberwart hatte sich mit 150 Stück Aktien an dieser Aktion beteiligt.²³² Schließlich kam es sogar zu einer bedeutenden Überzeichnung. Dies blieb der Münchener Bank, die die Prioritätsaktien besaß, nicht verborgen. Sie schickte daraufhin ein Telegramm, worauf sich die Gesellschaft veranlaßt sah, die Aktienzeichner aufzufordern, die weiteren Verhandlungen abzuwarten.²³³ Am 19. September 1910 beschloß das "Bahnsyndikat", die Verhandlungen mit der Bank zu beginnen.²³⁴ Die Münchener Bank war allerdings nicht bereit, ihre Aktien zu verkaufen, obwohl ein um 20 K höherer Preis geboten worden war.²³⁵ 1912 wurden 259.590 (+10.363) Personen und 73.873 t (+7.623 t) Güter befördert.²³⁶

Der Anschluß an das österreichische Eisenbahnnetz bei Friedberg wurde erst 1925 hergestellt, obwohl die Verbindung Friedberg - Aspang bereits 1910 eröffnet worden war. Heute ist die Teilstrecke Oberwart - Pinkafeld - Friedberg von der gänzlichen Einstellung bedroht, nachdem bereits 1953 die Strecke Rechnitz - Bucsu/Torony stillgelegt worden war und auch der Abschnitt Rechnitz - Unterwart von den österreichischen Bundesbahnen seit 1.1.1989 nicht mehr betrieben wird. Ein privater Unternehmer hat sie nunmehr von der ÖBB gepachtet. Die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Friedberg und Oberwart erfolgt nach der Nebenbahnverordnung, BGBl Nr. 274/1987, bzw. deren Änderungen (BGBl Nr. 64/1989, BGBl Nr. 720/1991) bis 31. Dezember 1994. Die Güterbeförderung wird auf diesem Streckenabschnitt (bis Unterwart) mit 31. Dezember 2001 eingestellt.