

Wussten Sie, ...

dass in Neustadt schon über 5.000 Lokomotiven gebaut wurden?

124 Jahre lang gab es die Lokomotivfabrik in Wiener Neustadt. Nicht immer wurden hier nur Loktender gebaut. Im Zweiten Weltkrieg sollte es die V2-Rakete sein. Die wechselvolle Geschichte einer Fabrik als Abbild historischer Entwicklungen:

Von Caroline Mempör

Hungerstreiks, Besetzungen, zahlreiche Demonstrationen und Streiks blieben ohne Erfolg: Trotz heftiger Proteste von Arbeitern und der Neustädter Bevölkerung – und Politik – wurde im Februar 1966 die endgültige Schließung der ehemaligen Lokomotivfabrik verfügt. Hunderte Arbeitsplätze gingen verloren, aber vor allem war dies das Ende einer Produktionsstätte, die Wiener Neustadt über 120 Jahre lang geprägt hatte. Heute erinnern daran nur noch das Haupttor der ehemaligen Lokomotivfabrik neben der Pottendorfer Straße und die Lok „Fanny“, die für den Verkehr am Betriebsgelände genutzt wurde.

Die Eisenbahn kommt nach Europa – Ihre Anfänge liegen in der Zeit des Aufschwungs der Bahnfahrt. In den 1830er Jahren eroberten die Dampfloks von England aus Europa. In Österreich entschied sich Kaiser Franz I. für den Bau der Südbahn von Wien bis Italien. 1841 wurde die Strecke bis Wiener Neustadt fertiggestellt und damit die Grundlage für die Lokomotivfabrik gelegt. Ein Ingenieur, ein Maschinenmeister und der zukünftige Betriebsleiter Wenzel Günther erwarben die Erlaubnis zur Herstellung von Maschinen und ihren Bestandteilen aus Metall.

Aufstrebendes Unternehmen – Schon kurz darauf löste sich die Gesellschaft der Fabrikgründer auf und alleiniger Besitzer blieb Wenzel Günther, der lukrative Aufträge für seine Fabrik beschaffen konnte. Nach und nach bauten alle größeren europäischen Länder ein Eisenbahnnetz auf, in Österreich wurde mit dem Bau der Semmeringbahn begonnen, Günther durfte an der Lok für die schwierige Strecke maßgeblich mitarbeiten.

Erste Krisen – Um den Ausbau seines Erfolgs zu finanzieren, nahm Wenzel Günther 1857 einen Kredit auf. In der folgenden Wirtschaftskrise konnte Günther die Raten nicht bezahlen und die Fabrik fiel der Bank zu, die ihre eigenen Direktoren einsetzte. Die Wirtschaftslage besserte sich jedoch nicht. 1861 wurde das Unternehmen verpachtet.

Die Blütezeit – Und zwar von Georg Sigl, unter dem die Lokomotivfabrik wieder aufblühte und zur größten Maschi-

nenfabrik der Monarchie wurde. Er besaß bereits eine Lokfabrik in Wien, investierte in die Neustädter Produktion, die er damit steigern konnte, und kaufte sie einige Jahre später. Die Wirtschaft erholte sich und im Auftrag verschiedener Staatsbahnen – unter anderem der österreichischen und russischen – wurde Lokomotive um Lokomotive ausgeliefert. Bereits 1870 verließ das 1.000ste Exemplar die Produktion.

Niedergang: Wirtschaftskrisen und Tornado – Die Lokomotivfabrik hatte ihren Höhepunkt erreicht und bald überschritten. Die Wirtschaftskrisen des ausgehenden 19. Jahrhunderts, die Ausbreitung der Automobile und die ersten Autobusse drückten die Nachfrage. Der Erste Weltkrieg kostete der Monarchie Unsummen und Aufträge der Staatsbahnen brachen ein. Bis in die 1920er-Jahre bremste ein ständiges wirtschaftliches Auf und Ab die Betriebsentwicklung. Hinzu kam, dass im Juli 1916 ein starker Tornado große Teile der Stadt und des Fabriksgeländes verwüstete. Mit dem Börsenkrach von 1929 war das Schicksal der Fabrik besiegelt. 1930 wurde die Produktion eingestellt.

Von der Lokomotivfabrik zu den Rax-Werken – 1938, im Anschluss Österreichs an Deutschland, fiel das Fabriksgelände an die Nationalsozialisten. Es wurde als „Rax-Werke GesmbH“ an die Firma Henschel&Sohn verkauft, die dort wieder Lokomotiven, Metall- und Rüstungsteile herstellte. 1943 hätte dort sogar Hitlers berühmte V2-Rakete gebaut werden sollen, bevor Wiener Neustadts Industrie schwer bombardiert wurde.

Nach 1945 – Nach dem Zweiten Weltkrieg fiel die Fabrik unter die Verwaltung der russischen Besatzer und es wurden unter anderem im Krieg beschädigte Waggons repariert und neue gebaut. Bei der Rückgabe an Österreich wurde klar, dass die Maschinen dringend modernisiert hätten werden müssen. Das ganze Werk war nicht mehr konkurrenzfähig, aber ein großer Arbeitgeber in Wiener Neustadt. Gemeinderat und Arbeiterschaft setzten sich für die Erhaltung ein, doch Streiks und Demonstrationen nützten nichts: 1966 wurde die Lokomotivfabrik per Ministerratsbeschluss zum letzten Mal geschlossen. 🏭

