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

BURGENLÄNDISCHE
HEIMATBLÄTTER

Herausgegeben vom Amt der Burgenländischen Landesregierung,
Landesarchiv / Landesbibliothek und Landesmuseum

59. Jahrgang | Eisenstadt 1997 | Heft Nr. 3

Die Berichte des Franz Carl Weidmann über die Ödenburg-Wr. Neustädter Eisenbahn aus dem Jahr 1847

Von Georg Lehner, Mattersburg

Franz Carl Weidmann (1787–1867), der nach seinem frühen Abschied von der Bühne eine reiche schriftstellerische Tätigkeit entfaltete, benützte die Sommermonate meist zu ausgedehnten Wanderungen in der näheren und weiteren Umgebung Wiens. Seit den Anfängen des Eisenbahnwesens in der Monarchie war es ihm auch ein Anliegen, nach eigener Anschauung genaue Beschreibungen der durch die Bahnlinie dem Verkehr erschlossenen Gebiete zu verfassen.[1]

In der Endphase der Bauarbeiten an der Bahnlinie Wr. Neustadt-Ödenburg unternahm Weidmann im Mai 1847 eine Wanderung entlang der Bahnstrecke.[2] In seinem von der in Wien erscheinenden „Allgemeinen Theaterzeitung" am 2. und 4. Juni 1847 veröffentlichten Bericht beschränkte er sich nicht auf eine Schilderung der Streckenführung, vielmehr informierte er auch über die letzten Arbeiten an der Strecke und in relativ umfassender Weise über Charakteristika jener Ortschaften, an denen die neue Eisenbahn unmittelbar vor-

1 Zu seiner Biographie und seinem schriftstellerischen Schaffen vgl. Constant von Wurzbach, Biographisches Lexicon des Kaiserthumes Oesterreich, [...], Bd. 53 (Wien 1885) S. 262 – 267 [im folgenden als „Wurzbach" zitiert]. Weidmann hatte früher schon Gebiete des heutigen Burgenlandes bereist, unter anderem 1818 auch Burg Forchtenstein. Vgl. dazu Felix Tobler, Burg Forchtenstein in Reisebeschreibungen, Reiseführern und topographischen Handbüchern aus der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. In: Burgenländische Heimatblätter, 58. Jg. Heft 2, 1996, vor allem S. 58 – 60. – Einen guten zeitgenössischen Überblick über die bis 1847 gebauten und geplanten Eisenbahnen in den Ländern der Monarchie bietet der Artikel „Das österreichische Eisenbahnnetz". In: Allgemeine Bauzeitung 12 (1847) S. 1 – 11.

2 Zur Vorgeschichte und zum Bau dieser ersten Bahnlinie auf dem Boden des heutigen Burgenlandes vgl. die Beiträge von Mihály Kubinszky, Gyula Lovas und Felix Tobler in: 150 Jahre Eisenbahn im Burgenland. Katalog zur Landes-Sonderausstellung 1997 (= Burgenländische Forschungen. Sonderband XIX), Eisenstadt 1997 (im Folgenden zitiert als „Katalog") sowie die darin angegebene Literatur.

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

beiführte. Weidmann nahm auch am 2. August 1847 an der ersten Probefahrt auf der neuen Bahnstrecke teil, worüber er ebenfalls für die „Allgemeine Theaterzeitung" eine längere Notiz verfaßte. Dieses Blatt brachte schließlich am 23. August einen ausführlichen Bericht über die feierliche Eröffnung der Bahnlinie von Wiener Neustadt nach Ödenburg.[3]

1. Die Wanderung entlang der noch in Bau befindlichen Bahnlinie

„Einer der herrlichsten Maitage ergoß seinen Glanz über Land und Gebirg, als ich mit dem ersten Morgentrain Wien verließ. Im freudigen Anschauen dieses herrlichen Bildes erreichten wir Neustadt." Um acht Uhr morgens begann Weidmann – wohl in Begleitung – seine Wanderung entlang der gesamten, damals kurz vor ihrer Fertigstellung stehenden Bahnstrecke nach Ödenburg. Vom Bahnhof Wr. Neustadt bis zur Leitha war zu diesem Zeitpunkt der gesamte Oberbau der Bahn bereits fertiggestellt, nachdem mit den Arbeiten an diesem Streckenabschnitt im Herbst 1845 begonnen worden war.

Auf ihrem Verlauf über das *Ungarfeld* übersetzte die Bahn neben dem *Kehrbach* auch *„die große Chaussée nach Triest und die fürstl. Palffy'sche Seitenstraße nach Krumbach, sowie ferner sechs Communications- und Feldwege, sämmtlich im Niveau der Bahn."* Die Länge der Bahnstrecke von Wiener Neustadt bis an die österreichische Grenze gab Weidmann mit 1877 Klafter an.[4] Die Brücke über die Leitha war *„eben so solid als schön ausgeführt, ist 30 Klafter lang und erhebt sich 2 2/10 Klafter über den Fluß. Sie hat zwei von Quadern aufgeführte Landpfeiler und fünf hölzerne Jochfelder."*[5]

3 Diese Artikel werden mit den folgenden – hier in eckigen Klammern gegebenen – Siglen zitiert: Die Oedenburg–Wiener-Neustädter Eisenbahn. Geschildert von F[ranz] C[arl] Weidmann. In: Allgemeine Theaterzeitung. Originalblatt für Kunst, Literatur, Musik, Mode und geselliges Leben, No. 131/132 (2. 6. 1847) S. 523 [B 1a]; No. 133 (4. 6. 1847) S. 530f. [B 1b] – Die erste Locomotiven-Fahrt auf der Oedenburg-Wr. Neustädter Eisenbahn. In: ebd., No. 188 (7. 8. 1847) S. 750 [B 2] – „Feierliche Eröffnung der Wien-Neustädter-Oedenburger Eisenbahn." In: ebd., No. 201 (23. 8. 1847) S. 802 f. [E 1] – „Feyerliche Eröffnung der Oedenburg-Wiener-Neustädter-Eisenbahn" In: Oesterreichisch-kaiserliche privilegirte Wiener Zeitung, No. 238 (29. 8. 1847) S. 1860 f. [E 2]

4 Darstellung und Zitate nach: B 1a. Die Allgemeine Bauzeitung 12 (1847) S. 10 berichtete, daß die Strecke von Wr. Neustadt bis zur Grenze bei Katzelsdorf „schon im Herbste 1846" mit Lokomotiven befahren wurde. – Die Umrechnung der von Weidmann gegebenen nichtmetrischen Einheiten erfolgt nach Richard Klimpert, Lexikon der Münzen, Maße, Gewichte, Zählarten und Zeitgrößen aller Länder der Erde (2. vielfach verbesserte und vermehrte Auflage, Berlin 1896; photomechan. Nachdruck Graz 1972): 1 Wiener Klafter entspricht 1,896 m (ebd., S. 183). – Das folgende Beispiel illustriert, daß die Angaben der zeitgenössischen Blätter lediglich zur groben Orientierung dienen konnten und können. Während Weidmann die Länge der Bahn von Wr. Neustadt bis an die Leitha mit 1877 Klafter (etwa 3,5 km) angibt, ist in E 2, S. 1860, von 2225 Klafter (etwa 4,2 km) die Rede. In E 1, S. 802 heißt es, daß die Seitenbahn „nicht ganz eine halbe Meile" (also etwa 3,8 km) lang wäre.

5 Darstellung und Zitate nach: B 1a; vgl. auch E 2, S. 1860 mit gleichen Angaben zur Länge der Leithabrücke.

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

Weidmann machte seine Leser in diesem Zusammenhang auch auf das herrliche Panorama mit Schneeberg und Rax aufmerksam.

Vor Neudörfl, *„nächst dessen Kirche sich das Stationsgebäude erhebt, an dessen gänzlicher Vollendung thätig gearbeitet"* wurde, mußte zur Nivellierung der Geländeunterschiede im *„Leythathale"* ein 5 Klafter hoher und 1230 Klafter langer Damm errichtet werden. Angesichts der von den – von Weidmann als *„Verästungen"* bezeichneten – Ausläufern des Rosaliengebirges dominierten Topographie mußten enorme Anstrengungen unternommen werden: *„Der Führung dieser Traçe sind durch das eigenthümliche Terrain [...] vielfache und bedeutende Schwierigkeiten entgegengetreten. [...] Dieses Terrain wird nun von der Eisenbahn durchschnitten, und diese Beschaffenheit desselben machte riesige Aufdämmungen, kolossale Viaducte und Einschnitte nöthig, deren Ausführung sich zum Theile in einer wahrhaft bewundernswürdigen Großartigkeit und Solidität darstellt.* Die *Neudörfler Anhöhe, „eine nicht unbedeutende Elevation"*, mußte im Zuge der Trassenführung auf einer Länge von 1000 Klaftern und in einer Tiefe von 3 – 5 Klaftern durchbrochen werden.[6] Durch eine *„in hohem Grade freundliche, gesegnete Gegend"* kam Weidmann auf seiner Wanderung entlang der Trasse nach Sauerbrunn. Auch dort war ein Stationsgebäude errichtet worden: *„Vor demselben führt die Bahn über die Straße, auf einer schönen, 3 Klafter hohen Brücke, mit drei Gewölben, von 15 Fuß Weite."*[7] Über die Besonderheiten dieses Ortes schrieb er:

„Wie bereits erwähnt trägt die Gegend hier einen äußerst freundlichen Charakter. Ringsum blühende Obstbäume, grünende Höhen, Rebengelände, überall Segen und Gedeihen. Der Sauerbrunnen selbst liegt in einem, vom Gschaid herabziehenden kleinen Wiesenthale, und ist ein sehr besuchter Ausflugspunkt der Neustädter, was er auch, seiner lieblichen Lage wegen, vollkommen verdient. [...] Dieser Sauerbrunnen, zur fürstlich Esterházy'schen Herrschaft Pöttsching gehörig, ist sammt dem daran liegenden Gasthofe in Pacht gegeben. – Der Säuerling, in einem ausgemauerten Bassin spru-

6 Darstellung und Zitate nach B 1a. – Der Damm zwischen der Leitha und dem Bahnhof Neudörfl wurde somit in einer Länge von 2,3 km und auf einer Höhe von 9,5 m errichtet. Der von Weidmann als *Neudörfler Anhöhe* bezeichnete Geländerücken mußte im Zuge der Trassenführung auf einer Länge von 1,9 km 5,7 – 9,5 m tief ausgegraben werden. – Zur Anlage der einzelnen Haltepunkte vgl. Katalog (wie Anm. 2) S. 19 – 23. – Weidmanns Angaben zu Länge und Höhe bzw. Tiefe der Aufdämmungen und Einschnitte sind mit den im Archiv für Eisenbahnen No. 14 (22. 8. 1847) S. 114 gegebenen Daten ident.

7 Darstellung und Zitate nach B 1a. – 15 Fuß entsprechen 4,7 m, 3 Klafter etwa 5,7 m. – Daß mit dieser Trassenführung nach der Eröffnung des regelmäßigen Verkehrs eine wesentliche Erleichterung für die Reisenden verbunden war, schrieb schon Joseph Vincenz Häufler, Ausflüge in das südöstliche Grenzgebirge und an den Neusiedlersee mit Benützung der Wr. Neustadt-Ödenburger Eisenbahn, nämlich: nach Ödenburg, Eisenstadt, Rust, Esterház, Neusiedl, Forchtenstein, Pitten und Seebenstein, sammt einem Panorama von der Rosalien-Kapelle, Wien 1848, S. 39: „Die Eisenbahn von Neustadt nach Sauerbrunn ist im Vergleich mit der Landstraße um so mehr eine Wohltat, da die letztere wegen lehmigem Boden [sic!] schlecht fahrbar ist." – Zu Häufler (1810 – 1852) vgl. Wurzbach 7 (1861) 185 – 187.

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

delnd, gehört unter die schwächeren Mineralwässer der Monarchie, schmeckt aber, mit Wein vermischt, sehr angenehm." Weidmann berichtete ferner, daß an einem der Maisonntage des Jahres 1847 etwa 1200 Besucher aus Wiener Neustadt die Quelle frequentiert hatten. Daher fand er es durchaus wünschenswert „*und im Vortheile der Herrschaft selbst, daß von Seite der fürstlichen Verwaltung Etwas zur Vergrößerung und Verschönerung dieses Etablissements gethan würde.*"[8]

Von dem die Quelle umgebenden Garten führten mehrere Pfade und Fußsteige durch den Wald über „*schöne Bergwiesen*" Die nächste Rast legte Weidmann am sogenannten „*öden Teich*" – in der Gegend des heutigen Römersees – ein: „*Die Gegend hat hier einen ganz eigenthümlichen Charakter, und trägt ihren Namen wahrscheinlich von einem früher hier bestandenen Teiche. Derselbe ist zwar längst als solcher versiegt, aber er ließ seine Spuren in der Versumpfung zurück, welche sich über das ganze Terrain ausbreitete, welches hier von der Eisenbahn auf einer kolossalen Aufdämmung übersetzt wird.*" Weidmann vermutete, daß diese die höchste bis zu jenem Zeitpunkt auf dem Boden der Monarchie errichtete Aufdämmung für Bahnbauten überhaupt gewesen war. Mit 224 Klafter Länge und 11 Klafter Höhe und einer Durchfahrt, bestehend aus zwei Bögen von 32 Klafter Länge und 15 Fuß Gewölbsbreite, zog dieser Damm die Bewunderung der zeitgenössischen Beobachter auf sich: „*Es erregt ein eigenes Gefühl auf der Thalsohle an diesen mächtigen Bogen zu stehen, auf den zu schwindelnder Höhe emporragenden Damm, von Arbeitern und Wagen wimmelnd, hinan zu blicken. Und wir sehen hier nur das F e r t i g e dieser Riesenarbeit.*" Weidmann würdigte auch die Anstrengungen, die vor der Aufdämmung unternommen worden waren. Vor Beginn der Erdbewegungen mußte in dem sumpfigen Gebiet die gesamte Dammbasis vollständig entwässert werden, um das Risiko von Rutschungen minimieren zu können. Zur Abstützung des Durchlasses war „*eine mächtige Pilottirung und die Anarbeitung von 1100 Klaftern nassen Mauerwerkes*" notwendig gewesen. Angesichts dieser technischen Daten zögerte Weidmann nicht, diesen Damm im Tal des *öden Teiches* als eines der großartigsten Objekte zu bezeichnen, die bis zu jenem Zeitpunkt auf den Eisenbahnen der Monarchie errichtet worden waren. Darüber hinaus verwies Weidmann auf den Wasserreichtum dieses Gebietes: „*Dicht an dem Damme entrieselt eine der reichsten Quellen dieser wasserreichen Gegend, das sogenannte „O c h s e n b r ü n n e l" Das Gewölbe des Durchlasses ist Ziegelbau. Materiale und Bauführung hat sich als trefflich bewährt, denn ungeachtet der noch auf dem Gewölbe lastenden Dammasse, und trotz des anhaltenden Regenwetters im April [1847], hat dieser weder durch Riß, noch durch Senkung sich im Geringsten beschädigt gezeigt.*"[9]

8 Zitate nach B 1a.

9 Darstellung und Zitate nach B 1a. Auch in E 2, S. 1860 werden die von Weidmann genannten Daten wiedergegeben: 224 Klafter und 66 Schuh (= 11 Klafter). [Länge 424,7 m; Höhe 20,8 m]

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

War am „öden Teich" eine riesige Aufdämmung notwendig geworden, so mußten im Anschluß daran große Massen Erde und Gestein beseitigt werden: *„Nicht ohne wahrhaftes Staunen sahen wir die chaotischen Verklüftungen und Schluchten an der Durchsprengung des Steinbruches nächst dem Roßmarterberge.* Da das Terrain hier keine Umgehung gestattet hatte, mußte das Gestein auf einer Länge von 233 Klaftern etwa 7 Klafter tief herausgesprengt werden: *„Wir erstiegen die diesseitige Böschung, und sahen hinab in die wunderbare Schlucht, in welcher die Arbeiter gleich Ameisen umher wimmelten, sie zu erweitern, und ferner Bahn zu brechen für die länderverbindende Schiene."*[10]

Die Station Wiesen-Sigleß passierend gelangte Weidmann *„zur Aufdämmung und dem Viaducte im Spiegelbachthale."* Auch diesem Damm, 298 Klafter lang und 7 Klafter hoch, aber vor allem dem 44 Klafter langen, siebenbögigen Viadukt über den *Spiegelbach* (heute Edlesbach) schenkte Weidmann ein besonderes Interesse. An diesem Bau *„von riesiger Festigkeit"* vermerkte Weidmann *„[...] sieben mächtige Bogenwölbungen, von dem Thalboden nach sieben, von der Bachsohle des Spiegelbaches neun Klafter hoch erhebend."* Weidmann meinte, daß sich die Ästhetik dieses Baues und der diesen umgebenden Landschaft nur dem Wanderer erschließen könnte: *„Das ganze gewährt ein prachtvolles Bild, aber man muß auf den Thalboden hinabsteigen, um es in seiner ganzen Wirkung zu genießen. In dieser Beziehung ist es zu bedauern, daß bei den Fahrten auf dieser Eisenbahn die Reisenden, welche nur im raschen Fluge des Trains über den Viaduct eilen werden, diesen Genuß entbehren müssen. Riesig erheben sich die acht gemauerten Pfeiler, welche die Bahn tragen, woselbst wir in schwindelnder Höhe die Wagen längs derselben hinziehen sehen."*[11]

Die *„schönen Bilder einer wahrhaft reizenden Gegend im Südwest"* fesselten Weidmanns Aufmerksamkeit. Er erwähnte die waldigen Höhen des Rosaliengebirges *„mit der den höchsten Rücken desselben krönenden, weit das Land überschauenden Rosalien-Capelle."* In reichem üppigem Grün zog sich die Landschaft gegen das Gebirge hin. Die Ortschaft Wiesen, die den Angaben Weidmanns zufolge damals 1400 Einwohner zählte, *„stellt sich recht heiter dar."* Auch gegen Nord und Nordost zeige sich ein prächtiges Bild: *„Wir sehen in dieser Richtung über Sigliz* [Sigleß] *(ung.: Sziglos* [Siklósd]) *hinaus bis Hornstein (ung. Száruköe)* [Szarvkő] *und Wim-*

10 Zitat nach B 1a. Nach E 2, S. 1861 waren die Sprengungen am Roßmarterberg auf einer Länge von 232 Klaftern und in einer Tiefe von 42 Schuh (= 7 Klafter) erfolgt. [Länge je nach beiden Angaben 439,9 oder 441,8 m; Tiefe 13,3 m]

11 Zitat ist nach B 1a. Nach Weidmanns Angaben erheben sich die Bögen vom Talboden 13,3 m, von der Bachsohle 17 m. In E 2, S. 1861 wird ebenfalls die Höhe des Viaduktes über den Spiegelbach/Edlesbach – und zwar mit 50 Schuh (ca. 15,9 m) – angegeben. Abmessungen des Dammes nach Weidmann: Länge 565 m, Höhe 13,3 m.

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

passing. Wir verweilten hier längere Zeit im Anschauen des reizenden Gemäldes, welches uns umgab, doch immer kehrte unser Blick wieder an den majestätischen Viaduct zurück."

Nach dem ausgiebigem Rundblick setzte Weidmann seine Wanderung fort. Bald schon erreichte er die beiden markantesten und *„großartigsten Bauobjecte"* der gesamten Bahnlinie, den Einschnitt durch die *Mattersdorfer Anhöhe* und den unmittelbar darauf folgenden Viadukt über das Wulkatal. Neuerlich bewunderte er die Energie, mit welcher den Schwierigkeiten des Geländes durch die Baudirektion begegnet worden war und zeigte wiederum Parallelen zu bisherigen Eisenbahnbauten in der Monarchie auf: *„Durch die mächtigen Lehm- und Tegellagen dieser Anhöhe mußte der Bahn Raum gebrochen werden. Mit welchen Schwierigkeiten dieser riesige Einschnitt, der auf den mir bekannt gewordenen Eisenbahnen nur an jenem auf der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn, auf der Strecke zwischen Weißkirchen und Pohl, seines Gleichen findet, zu kämpfen hat, wird schon aus der Bezeichnung des Terrains bemerkbar geworden sein."* Dieser 10 Klafter tiefe und 738 Klafter lange Einschnitt war zu dem Zeitpunkt, als Weidmann ihn durchwanderte noch keineswegs für die Verlegung der Schienen geeignet. Die Naturgewalten hatten auf diesem Streckenabschnitt bedeutende Mehrarbeit verursacht: *„Mit Macht in Angriff genommen, war die kolossale Arbeit rasch vorwärts geschritten und bereits sehr weit gediehen, als in Folge der anhaltenden regnerischen Witterung und bei der Beschaffenheit des quellenreichen Bodens plötzlich massenhafte Abrutschungen erfolgten. Wir betraten ein Chaos von wirre durch einander geschleuderten Lehmmassen. Aus dem Boden und aus den Böschungen waren die dem Menschenwerke feindlichen Gewässer aufgesickert und seinem mühevollen Schaffen entgegen getreten."* Weidmann sah sich neuerlich veranlaßt, dem Leser seine Eindrücke von den Arbeiten nahezubringen: *„Es summt und schwirrt an diesen eingestürzten Lehmwänden, wie in einem Bienenkorbe von rüstigen Kämpfern, das empörte Element zu zwingen. Gewaltige Stützmauern steigen an den Böschungen empor, die Gewässer werden in Bahnen zu unschädlichem Ablaufe gewiesen. Hunderte von rührigen, kräftigen Händen, unterstützt von allen Hülfsmitteln der Kunst, sind in Bewegung, und binnen wenig Wochen wird so verdienter Thätigkeit und Anstrengung der nicht zweifelhafte Sieg gelingen."*[12]

Bevor Weidmann den Viadukt besichtigte, kehrte er in Mattersdorf zu einer kleinen Rast ein: *„Gerade vor uns liegt, höchst freundlich gruppirt, das schöne Mattersdorf (ung.: Nagy-Márton), ein volkreicher Markt von*

12 Zitate nach B 1a. [Einschnitt bei Mattersdorf: Länge 1399,2 m; größte Tiefe 19 m]. – Die von Weidmann genannte Kaiser Ferdinands-Nordbahn, für die 1836 das ksl. Privileg ergangen war, war bis 1841 errichtet und schrittweise dem Verkehr übergeben worden. Vgl. dazu die zeitgenössischen Bemerkungen in der Allgemeinen Bauzeitung 10 (1845) S. 417.

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

mehr als 4000 Menschen bewohnt. Die Israeliten bilden beinahe die Hälfte dieser Bevölkerung. [...] Mattersdorf ist von Deutschen bewohnt."[13]

Es war bereits früher Nachmittag, die Sonne hatte *„den Scheitelpunkt erreicht und die zwölfte Stunde war längst vorüber."* Den Spaziergang entlang der Bahn und die dabei unumgängliche Überwindung der beschriebenen Geländeverhältnisse bezeichnete Weidmann als *„einigermaßen anstrengend"*; dazu hatte sicherlich auch das außerordentlich schöne Wetter beigetragen (*„immer der Sonnenhitze ausgesetzt, welche heute ihr Recht auf das eindringlichste geltend machte"*). Kurz nach 2 Uhr Nachmittag machte sich Weidmann wieder auf den Weg, nicht ohne auch durch Mattersdorf zu spazieren. Weidmann erwähnte unter anderem die Kirche des Marktfleckens als *„besonders malerisch auf einer Erhöhung"* gelegen: *„Wir schlenderten durch den lebhaften Markt, welcher vor zehn Jahren durch eine Feuerbrunst, deren Spuren jetzt indessen völlig verwischt sind, arg mitgenommen ward. Der Ort ist von bedeutender Ausdehnung, an der Wulka gelegen, einem der bedeutendsten Gewässer dieser Gegend, deren Austreten öfters gewaltige Verheerungen anrichtet.*"[14]

Als sich Weidmann auf seiner Wanderung im Mai 1847 in Mattersdorf aufgehalten hatte, stand der Viadukt über das Wulkatal kurz vor der Fertigstellung: *„Nicht ohne Uiberraschung sahen wir, als wir in eine Gasse gegen den Ausgang des Ortes landeten, den kolossalen Viaduct, zu welchem jetzt unser Weg gerichtet war, hoch über die Häuser von Mattersdorf emporragen. Der Uibergang eines Trains, muß von hier gesehen, einen eigenthümlichen Effect machen."* Mit der Besichtigung des Viaduktes begann Weidmann den Nachmittagsteil seiner Wanderung. Der *„kühne Viaduct"*, 151 Klafter lang und 10 Klafter hoch, war in erstaunlich kurzer Zeit errichtet worden: *„Zwei der Bogenstellungen waren damals noch nicht beendet, sind aber jetzt, indem ich dieses schreibe, bereits geschlossen, so, daß in solcher Beziehung auch dieses großartige Bauobject vollendet ist. Die Gewölbe werden sonach mit hydraulischem Kalke belegt. Auch diese herrliche Arkadenstellung gewährt, bei der riesigen Höhe ihrer Gewölbe einen imposanten Anblick. – Mit welcher Thätigkeit die Arbeit hier gefördert ward, dürfte auch aus dem Umstand ersichtlich*

13 Zitate nach B 1b, S. 530. Die Angabe zur Zahl der Bewohner wird auch von Zeitgenossen Weidmanns mit 4000 angegeben. Vgl. etwa G. A. Wimmer, Das Ödenburger Komitat im Königreiche Ungarn [...], Wien 1840, S. 23. – Zur Bevölkerung nach Konfessionen vgl. die Angaben für das Jahr 1839, wonach 2691 Katholiken, 4 Akatholiken und 1465 Juden in Mattersdorf lebten. Angabe nach: 50 Jahre Stadtgemeinde Mattersburg. Heimatbuch der Stadt Mattersburg zur 50. Wiederkehr des Tages der Stadterhebung; im Auftrag der Stadtgemeinde herausgegeben und teilweise verfaßt von Hans Paul, Mattersburg 1976, S. 151.

14 B 1b, S. 530. Der von Weidmann berichtete Brand war der vom 20. 9. 1837. Vgl. dazu: 50 Jahre Stadtgemeinde Mattersburg (wie Anm. 13) S. 199 und 336. – Häufler (wie Anm. 7) S. 14 schrieb 1848, daß Mattersdorf der „einzige bedeutende Ort" an der Bahnlinie sei und daß Viadukt und Kirche „sehenswerth" sind.

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

werden, daß dieser Viaduct erst Ende März 1846 in Angriff genommen ward, und nun vollendet da steht, ein Zeitraum, in welchem es kaum glaublich erscheint, ein so kolossales Bauwerk auszuführen."[15]

Wie Weidmann selbst schrieb und wie es auch anläßlich der Eröffnung konstatiert werden sollte, konnte (und kann) man zwischen Neudörfl und Mattersdorf die bedeutendsten Objekte der gesamten Strecke sehen: „*Die Objecte von Mattersdorf nach Ödenburg sind auch noch zahlreich und merkwürdig wenn schon nicht mehr so großartig als jene auf der Bahnstrecke von Neudörfel bis Mattersdorf.*"

Schon vor der Schilderung der Besonderheiten von Mattersdorf und der Würdigung des Viadukts hatte Weidmann einen Überblick über „*eine wahrhaft herrliche Gegend [...], eine der schönsten Partien dieser Route, geschmückt mit hohem, landschaftlichen Reize*" gegeben. Das „*majestätische Bergschloß*" Forchtenstein liege vor dem höchsten Rücken des 2355 Fuß hohen Gebirges. Der Gipfel, der die Rosalienkapelle trägt, bietet eine der „*herrlichsten Fernsichten des Landes auf die östliche Ebene von Wien bis Raab über das Leythagebirge, den Spiegel des Neusiedlersees nach Oedenburg, Eisenstadt, u.s.w. [...]*"[16]

Die Beschreibung der Bahntrasse fortsetzend, kam Weidmann auch auf die Ortschaften Marz und Rohrbach zu sprechen. Marz zählte seinen Angaben zufolge 1300 Einwohner; „*noch tiefer südlich*" liege Rohrbach, das damals 1200 Einwohner hatte. Weidmann berichtete auch über die wirtschaftlichen Grundlagen der Bevölkerung: „*Dies Alles sind lebhafte, vielen Verkehr treibende Ortschaften, meist von Croaten bewohnt. Jene von Marz und Rohrbach sind auch den Bewohnern Wiens schon längst bekannt, denn von diesen Ortschaften bringen die Croaten einen namhaften Theil jener unermeßlichen Quantitäten von Gänsen, Hühnern und Eiern zu Markte, welche die Hauptstadt consumirt.*" Auch über die topographische Lage von Marz wußte Weidmann Details zu berichten: „*Das Kroatendorf Marz liegt ungemein freundlich in einer grünen Mulde, umgeben von den Bäumen, welche besonders schön sich um das Kirchlein gruppiren.*"[17]

15 B 1b, S. 530. Weidmann berichtete völlig zutreffend über den Baubeginn. Da das Material für den Bau verspätet eingetroffen war, konnte erst im März 1846 mit der Errichtung des Viaduktes begonnen werden. Bis Dezember 1846 waren die Stützpfeiler bereits aufgemauert und 10 Bögen eingewölbt. Vgl. dazu Hans Hahnenkamp, Die Eisenbahnen im Burgenland zur Zeit der Habsburgermonarchie, o. O. 1993, S. 18 – Rechnet man die von Weidmann gegebenen technischen Daten um, so ergibt sich eine Höhe von 18,96 m und eine Länge von 286,3 m. – In E 2, S. 1861 wurde die Spannweite der Bögen mit 36 Schuh (umgerechnet 11,3 m) angegeben. – Zu den technischen Daten des Viadukts vgl. Katalog (wie Anm. 2) 26 f. Wie bei Hahnenkamp, S. 18 wird auch hier die Länge des Viadukts mit 250 m angegeben.

16 Zur Beschaffenheit der Wege, die damals zur Rosalienkapelle führten vgl. die Angaben bei Häufler (wie Anm. 7).

17 B 1b, S. 530.

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

Nach diesen Bemerkungen setzte Weidmann mit der Beschreibung des Streckenverlaufes bis Loipersbach fort. Zunächst gab er einen Eindruck von den im Zuge der Trassenführung bei Marz angelegten Bauten: *„Der Viaduct bei Marz besteht aus zwei Abtheilungen, einer von zwei Bogen, unter welcher der Mühlbach, und einer von vier Bogen, unter welchen der Dorfbach seinen Lauf nimmt. Die Bogenspannung ist 4 Klafter, die Höhe des Viaductes 5 Klafter. Die erste Abtheilung hält 20, die zweite 40 Klafter Länge.“* Nach dem Passieren eines weiteren Einschnitts gelangte Weidmann zum Viadukt bei Rohrbach *„mit fünf gewölbten Bogen von 3 1/6 Klafter Spannung“* und setzte seine Wanderung bis zur Station Loipersbach fort, wo er vor allem die nächst dem Stationsgebäude gelegene *„schöne hohe Brücke über den Loipersbach, ein kühnes Gewölbe von 5 Klaftern Spannung und kräftigem Quadernbau“* bemerkenswert fand. Dort dürfte er neuerlich innegehalten haben, um Eindrücke von den landschaftlichen Gegebenheiten zu sammeln: *„Die Gegend ist freundlich. Rechts Hügel in lieblichem Grün, links die weiße fernhinschimmernde Kirche von Schadendorf, und im Osten, obschon noch ziemlich ferne, gewahrt man bereits Oedenburg, das Ziel unserer Wanderung.“*[18]

Auch den nächsten, von der Bahnstrecke unmittelbar berührten Ort, skizzierte Weidmann ganz unter Berücksichtigung der Vegetation: *„Der Ort Agendorf gehört der Stadt Oedenburg. Er ist von einer zahlreichen und betriebsamen Bevölkerung belebt, und zählt über 1300 Einwohner. Ganz umgeben von Bäumen, gleichsam von ihnen verdeckt, erheben sich, recht pittoresk gruppirt, die Häuser des Ortes am Bergeshang. Ringsumher breiten sich gesegnete, wohlbestellte Felder aus. Der hiesige Weizenboden ist im Lande berühmt, und wir bemerkten mit Freude den hoffnungsvollen Stand der Frucht, welche reiche Ernte verspricht, wie ihr eben in diesem Jahre so sehnsuchtsvoll entgegen gesehen wird.“* Weidmann verwies auf die freundliche Lage des Stationsplatzes von Agendorf und fügte hinzu, daß auch zwischen diesem Haltepunkt und dem Endpunkt der Bahnlinie in Ödenburg – wie auf der gesamten Strecke – mehrere Durchlässe und zahlreiche kleinere und größere Brücken angelegt werden mußten.

Während Weidmann den Leser über die Dauer seiner Wanderung von Wiener Neustadt bis Mattersdorf orientiert hatte, machte er keine Angaben darüber, wann er Ödenburg erreicht hatte. Der Bahnhof von Ödenburg erschien Weidmann als *„eine stattliche großartige Anlage, welche der ganzen Gegend zur Zierde gereicht.“* Der im Westen der Stadt gelegene Bahnhof war

18 Ebd. – Viadukt bei Marz: Höhe 9,5 m, Bogenspannung 7,6 m, Länge der ersten Abteilung 37,9 m, Länge der zweiten Abteilung 75,8 m. (Weidmann bezeichnete den Marzer Bach als *Dorfbach* und den Ödenmühlbach als *Mühlbach*) – Viadukt bei Rohrbach: nach den Angaben Weidmanns betrug die Spannung der fünf Bögen 6 m. Sowohl die beiden Viadukte bei Marz als auch jener bei Rohrbach weisen ein Gewölbe aus Ziegelbau auf, die Pfeiler selbst sind aus Stein gebaut. – Gewölbespannung der Brücke über den von Weidmann als *Loipersbach* bezeichneten Aubach nach seinen Angaben 9,5 m.

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

dem Neuhof, einem *„gerne besuchten Belustigungsorte der Oedenburger"* unmittelbar benachbart. Die Einfriedung des Bahnhofes war Weidmanns Angaben zufolge 250 Klafter (474 m) lang und 40 Klafter (75,8 m) breit. Zur gesammten Anlage des Bahnhofes bemerkte Weidmann: *„Sechs zum Theile sehr umfangreiche Gebäude sind auf seinem Terrain placirt. Zur Rechten und Linken das Haupt-Einganges (so nenne ich jenen, durch welchen die Eisenbahn einläuft) erheben sich das Warenmagazin und das Heizhaus mit der Reparatur-Werkstätte; etwas weiter vorwärts erblicken wir das Administrations-Gebäude, die schöne 37 1/2 Klafter lange Personenhalle und gegenüber das Wasserstationsgebäude. Endlich ist noch das stattliche Restaurationsgebäude bemerkbar."* Weidmann hob vor allem die schönen und gefälligen Bauformen des gesamten Komplexes, die solide Ausführung der Gebäude und deren *„zweckmäßige Gestaltung"* hervor. Auch der Rundblick vom Bahnhof aus ließ die Strapazen der wohl ganztätigen Wanderung vergessen. Die Stadt Ödenburg gewähre dem mit der Eisenbahn Kommenden *„die schönste ihrer Ansichten"* Auch die Landschaft, die den Bahnhof *„wahrhaft reizend umgibt"* beschrieb Weidmann in den schillerndsten Farben: *„Sehr malerisch zeigt sich auch von dem Bahnhofe die Seite des Gebirges, jener waldigen Höhen, welche den Brennberg umlagern, in dessen Schoos unermeßliche Kohlenmassen ruhen. Von jenen Waldbergen schimmert uns Wandorf entgegen, auch eines der zum Stadt-Gebiete gehörigen Dörfer, dessen uralte Kirche, ein mächtiger altdeutscher Bau, das Auge fesselt."* Weidmann berichtete, daß der Ort damals von 1000 vorwiegend protestantischen Einwohnern bewohnt wurde: *„Die Wandorfer Kirchweih ist ein Hauptvolksfest der Oedenburger."*[19]

2. Prognosen für die Entwicklung von Wirtschaft und Tourismus und für die geplante Erweiterung des Eisenbahnnetzes im Westen Ungarns

In jeder Erweiterung des Eisenbahnnetzes erblickte Weidmann einen *„Sieg zum Vortheile des Verkehrs"*. Es stand zu erwarten, daß auch die Bahnlinie zwischen Wiener Neustadt und Ödenburg *„mit der lebhaftesten Frequenz"* benutzt werden würde: *„Schon im Jahre 1843 wurden von den Stationen Neustadt und Theresienfeld an 50.000 von der Oedenburgerstraße, von Mattersdorf und den anderen nahe liegenden Ungarischen Ortschaften, auf der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn befördert.* Im Einzugsgebiet der neuen Bahnlinie lebten damals 700.000 Menschen. Auch für den Warenverkehr zwischen Ödenburg und Wien schienen Weidmann günstige Prognosen angezeigt.

19 B 1b, S. 530. – Agendorf ung. Ágfalva; Wandorf ung. Kertváros. – Länge der Personenhalle des Bahnhofs in Ödenburg nach Weidmann 71,1 m. In E 2, S. 1861 wurde die Fläche des Bahnhofsgeländes mit 15.000 Quadratklafter (nach Klimpert (wie Anm. 4) S. 183 53925 Quadratmeter) angegeben.

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

Schon vor dem Beginn des Eisenbahnbaues waren jährlich 40.000 Metzen ungarisches Getreide von Ödenburg nach Wiener Neustadt gebracht worden, um – aufgrund des Wassermangels in Ungarn – in Österreich gemahlen zu werden. Jedes Jahr wurden über 4000 Fuhren Bau- und Schnittholz von Wiener Neustadt nach Ödenburg transportiert. Von Wiener Neustadt wurden pro Jahr 20.000 Metzen Kalk nach Ödenburg verfrachtet. Aus den Kohlengruben am Brennberg und *„nächst der Bahntraçe bei Neudörfel"* wurden 200.000 Zentner jährlich nach Wien geliefert, *„der Transport von Vieh, von Obst, von Hühnern und Eiern (von letzteren gehen alljährlich über 800 Wagen nach Wien) von Sandsteinen aus den Brüchen von Margarethen, u.s.w., von Knoppern, Pottasche, Weinen, Wolle, u.s.w. ist so lebhaft, daß der gesammte Straßenverkehr zwischen Oedenburg, Neustadt und Wien nach fünfjährigem Durchschnitt und ämtlichen Erhebungen nahe an 2.000.000 Centner alljährlich beträgt, von welchem sich höchst wahrscheinlich ein großer Theil der Eisenbahn zuwenden wird."*[20] Diese Daten über den Verkehr aus der Zeit vor dem Eisenbahnbau wertete Weidmann als Garant für die erwünschte Rentabilität der neuen Bahnlinie. Die schon in der zweiten Generalversammlung vom 25. März 1846 angeregte Verlängerung der Bahn von Ödenburg weiter nach Süden schien den Zeitgenossen als ein weiteres Indiz für den voraussichtlichen wirtschaftlichen Erfolg der Bahnlinie zwischen Wiener Neustadt und Ödenburg. Mit Bewilligung der kgl. ungarischen Statthalterei vom 16. September 1846 war bereits ein Nivellement bis Sárvár und die Rekognoszierung des weiteren Terrains bis Nagykanizsa (mit Berührung des Balaton) vorgenommen. In der dritten Generalversammlung vom 28. Februar 1847 wurde beschlossen, die Erlaubnis des Wiener Hofes zum sofortigen Baubeginn auf dieser Linie umgehend erlangen zu wollen.[21]

Nach diesen Bemerkungen wirtschaftlicher und eisenbahnpolitischer Natur strich Weidmann zum Abschluß seines Berichtes die Vorteile hervor, welche aus der Eröffnung dieser Bahn für den Tourismus entstehen könnten: Durch die Eisenbahn waren plötzlich *„Gegenden schnell und angenehm zu durchwandern, welche früher der Unbequemlichkeit wegen, welche mit ihrer Bereisung verbunden war, in den Entwürfen zu solchen Wanderungen gar nicht beachtet wurden"* Das Ödenburger Komitat böte dem Besucher Landstriche von *„wahrhaft malerischer Schönheit"* und biete auch Punkte von geschichtlichem und naturhistorischem Interesse. Weidmann nennt auch mehrere solche Sehenswürdigkeiten: *„Die drei königlichen Freistädte Oedenburg, Eisenstadt und Rust bieten des Sehenswerthen Mancherlei. Der fürstliche Park in Eisenstadt hat mit Recht europäischen Ruf. An großartiger Schönheit nur*

20 B 1b, S. 531. Nach E 2, S. 1861 bezog sich diese von Weidmann genannte Menge auf die Jahre 1840 bis 1845. – Nach Klimpert (wie Anm. 4) S. 225 entsprach ein Metzen in Österreich 61,487 Liter.

21 B 1b, S. 531.

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

von jenem in Gödölle [sic!] *ist er an Pracht und Pflanzenfülle von keinem anderen auf ungarischer Erde übertroffen. Der schöne Thiergarten, das vielfach interessante Leythagebirge mit [...] den schönen westlichen Abhängen gegen den See, der majestätische Spiegel des Neusiedlersees selbst, die herrlichen Rebengelände von Rust, mit einer der köstlichsten Trauben, die Seebäder daselbst, die riesigen Steinbrüche von Margarethen, [...] die malerischen Gebirgsschluchten des Brennberges und der Schauerleithen, die betriebsamen Märkte Groß-Zinkendorf, Kreuz, Lakenbach [sic!], Kobersdorf u.s.w. Das ungarische Versailles: Esterház, in jeder Beziehung eine der großartigsten Schöpfungen fürstlichen Reichthums und Glanzes. Das herrliche Rosaliengebirge mit dem majestätischen Forchtenstein und der Rosaliencapelle, die prachtvolle Ruine Hornstein, alles dies bietet dem Wanderer eine reiche Fülle von Genüssen, deren er jetzt [...] mit geringen Kosten und Zeitaufwand sich wird erfreuen können.*

Auch umgekehrt sei es von nun an einem Teil der Bevölkerung des westlichen Ungarn möglich Ausflüge in die österreichischen *„Gebirgsgegenden"* zwischen Reichenau und Mödling zu unternehmen, wodurch auch *„der Zuspruch in die Bäder von Baden und Vöslau bedeutend vermehrt werden"* könnte.[22]

3. Weidmann über die „Probefahrt" vom 2. August 1847

Die Arbeiten an der Bahnlinie waren im Sommer 1847 ihrer Vollendung entgegengegangen. Wie Weidmann schon in dem Bericht über seine im Mai unternommene Wanderung ankündigte, sollte die Bahnstrecke im August eröffnet werden. Damals waren sowohl in Ödenburg als auch in Wien noch Zweifel an diesem Termin aufgetaucht.[23] Doch *„ungeachtet aller Elementar-Einwirkungen auf den Bau, ungeachtet des steten Regens und höchst ungünstigen Wetters im Monat Juni"* konnten die Probleme *„welche bei Ausführung so großartiger und kostspieliger Arbeiten vielseitig auftauchen"* gelöst werden.

Zu der für den 2. August angesetzten „Locomotiv-Probefahrt" war neben den Direktoren der Bahngesellschaft, dem Administrator des Ödenburger Komitates Ignaz von Rohonczy, dem Sekretär der Gesellschaft Eduard Tschurl, dem Baudirektor Mathias Schönerer und anderen Herren auch Franz Carl Weidmann geladen.

22 Ebd. – Ähnliche Bemerkungen über Entwicklungsmöglichkeiten für den Tourismus in den von der Bahnlinie berührten Gebieten auch in E 1, S. 802 f. und in E 2, S. 1861.

23 Zu den Verzögerungen der Bauarbeiten vgl. auch die Angaben in E 1, S. 802: *„Die Eröffnung der von Wiener-Neustadt nach Ödenburg führenden Eisenbahn, ist endlich, nachdem in Folge der beim Mattersdorfer Durchstiche eingetretenen, nunmehr aber glücklich beseitigten Beschädigungen, eine mehr als viermonatliche Verspätung war herbeigeführt worden, am 20sten dieses [...] vor sich gegangen.*

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

Um Viertel neun Uhr ging dieser erste Zug von Wiener Neustadt nach Ödenburg ab: *„Drei Waggons bildeten diesen ersten Train, der die neue Bahn befahren sollte, gezogen von der Locomotive Weilburg, welche mit Blumenfestons und Fähnlein mit den ungarischen und österreichischen Farben, so wie an der Vorderseite mit den ungarischen und österreichischen Wapen [sic!] geschmückt war.“* Im Gegensatz zu dem anläßlich der feierlichen Eröffnung der Bahn am 20. August von der „Wiener Zeitung“ veröffentlichten Artikel berücksichtigen Weidmanns Schilderungen, wie oben gezeigt, auch die in diesem Gebiet lebende Bevölkerung: *„Von dem Moment an, wo wir die Leithabrücke bei Kazelsdorf [sic!] passirt, und den ungarischen Boden betreten hatten, bot uns die Bewegung der Bevölkerung, der sichtlich freudige Antheil derselben die anziehendsten Bilder, und unsere Aufmerksamkeit ward sowol [sic!] durch den eigentlichen Zweck unserer Fahrt, nämlich die Erprobung der Beschaffenheit der neuen Bahn, als durch die äußeren Erscheinungen, welche diese Fahrt begleiteten in steter Thätigkeit erhalten.*

Ein ähnliches Schauspiel bot sich den Teilnehmern an der Probefahrt auch an den übrigen Haltepunkten: *„Auf allen Stationsplätzen von Neudörfel bis Oedenburg ward das erste Erscheinen der ersten Locomotive auf dieser Bahn mit dem lebhaftesten Ausdruck der herzlichsten Freude begrüßt. Von allen Seiten war die Bevölkerung herbeigeströmt, und drängte sich zu, das niegesehene Schauspiel zu bewundern. Uiberall waren Reißigbogen errichtet, wehten Fähnlein, donnerten die Pöller, erklang Musik und lebhafter Jubelruf.“*[24]

Nach einem kurzen Halt am *Pöttschinger Sauerbrunnen* war die Fahrt fortgesetzt worden und um 9.25 Uhr – eine Stunde zehn Minuten nach der Abfahrt von Wiener Neustadt – traf der Zug *„auf dem Mittelstationsplatze“* Mattersdorf ein, wo man kurz hielt.[25] Auch die Weiterfahrt nach Ödenburg ging ohne Schwierigkeiten vor sich; der Zug fuhr *„um ein Viertel auf eilf* [sic!] *Uhr“* im dortigen Bahnhof ein, wo die Bevölkerung ebenfalls regen Anteil an dem Ereignis nahm.

In Ödenburg hielten die Direktoren der Bahn eine Sitzung ab; die Übrigen nützten die Zeit zum Besuch von Freunden oder zur Besichtigung der Stadt, die an diesem Tag infolge des Wochenmarktes gut besucht war. Zu Mittag wurden alle Teilnehmer an der Probefahrt in den Gasthof „Zum König von Ungarn“ zu Tisch geladen. Zahlreiche Toasts wurden ausgebracht. Franz Carl Weidmann sprach bei dieser Gelegenheit einige improvisierte Verse[26]:

24 Darstellung und Zitate nach B 2.

25 Weidmann berichtete (B 2), daß schon die Teilnehmer der Probefahrt bei der Einfahrt in den Bahnhof von Mattersdorf mit einem Vers begrüßt worden wären: „Vor dem Mattersdorfer Stationsgebäude prangte an geschmückter Stange die Inschrift: Lauf willkommen hehrer Dampfer/In das Ungarland herein/Unvergeßlich wie die Werke/Werden ihre Schöpfer sein.“ – Nach dem Katalog (wie Anm. 2) S. 32 wäre erst bei der feierlichen Eröffnung am 20. August „auf dem Viadukt ein Triumphbogen“ mit diesem Vers aufgestellt worden.

26 B 2.

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

Zum erstenmal flog heut das Feuerroß
In diese Stadt auf kühn gebahnten Wegen;
Gesprengt ist das geheimnißvolle Schloß
Von einer schönen Zukunft reichem Segen!
Daß, – was wir Alle hoffen, – sich bewähre,
Daß sie gedeihen mag, die schöne Bahn,
Den Gründern, wie dem Vaterland zur Ehre,
Darauf erhebt das Glas und stosset an!

Die Teilnehmer an der Probefahrt fuhren um drei Uhr Nachmittag wieder von Ödenburg ab; die Fahrt nach Wr. Neustadt dauerte eineinhalb Stunden, wobei in Mattersdorf, Sauerbrunn und an der österreichischen Grenze bei Katzelsdorf kurz gehalten wurde. Zum damaligen Zeitpunkt war die feierliche Eröffnung der Bahnlinie für den 16. August vorgesehen. Zwischen 11. und 18. August sollte in Ödenburg die Versammlung ungarischer Ärzte und Naturforscher stattfinden: *„Für alle Fälle wird der Tag der Eröffnung einen denkwürdigen Abschnitt in den Annalen der Stadt bezeichnen, an welchen sich wichtige und segensreiche Folgen für Leben, Industrie und Verkehr derselben knüpfen werden.“*[27]

Die feierliche Eröffnung vom 20. August ging ähnlich planmäßig wie die Probefahrt vor sich. Die „Allgemeine Theaterzeitung“ berichtete am 23. August wiederum über die Teilnehmer und über den zeitlichen Ablauf der feierlichen Eröffnung und druckte auch das von dem österreichischen Balladendichter Johann Nepomuk Vogl[28] anläßlich der Eröffnung in Ödenburg gesprochene Gedicht auf die neue Bahnlinie ab.[29]:

„Laßt nun auch vom Markomanen
Bringen Euch ein Lebehoch;
Einen treuern Nachbar findet
Nimmermehr der Ungar doch.
Ohne Falsch, wie Ungarnherzen,
Schlägt das uns're in der Brust,
Und der Väterkraft der alten,
Sind wir Beide uns bewußt.
Darum hoch, ja hoch vor Allen,
Ungarland und Oesterreich!
Gebt ihr beide Euch die Hände,
Ist Euch nichts auf Erden gleich.

Denn der Zufall nicht, verbunden
Hat Gesinnung uns und Herz;
Darum dringt auch „Hoch!“ und „Eljen!“
Heut wie niemals himmelwärts.
Und auf Jeden Schmach, der heute
Nicht an Nachbartreue glaubt,
Denkt der heil'ge Stephan schwebet,
Heute über unser'm Haupt.“

27 Ebd.
28 Der österreichische Dichter Johann Nepomuk Vogl (1802 – 1866) gilt als ein Vertreter der Spätromantik. Zu seiner Biographie vgl. Wurzbach 51 (1885) 179 – 193.
29 E 1, S. 802. – Zur Eröffnung vgl. auch E 2, S. 1860 f. und Katalog (wie Anm. 2) 28 und 32.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: Burgenländische Heimatblätter

Jahr/Year: 1997

Band/Volume: 59

Autor(en)/Author(s): Lehner Georg

Artikel/Article: Die Berichte des Franz Carl Weidmann über die Ödenburg-Wr. Neustädter Eisenbahn aus dem Jahr 1847 97-110