

Doch kommt ein Sturm jetzt über meine Saiten,  
Reißt wild mir von der Leier jenen Tag,  
Den schönen Tag mit allen Seligkeiten,  
Pocht mir ans Herz mit rauhem Flügelschlag.

Herein! herein! du finsterner Geselle!  
Du bist in meiner Brust kein neuer Gast;  
Ich öffne dir die trümmervolle Zelle,  
In welcher dein Geschlecht schon oft geraßt!

Des Abends, Freund, gedenk' ich, jenes andern!  
Ich seh' im winterlichen Dämmerlicht  
Zur Kirche hin den langen Brautzug wandern,  
Wo die Geliebte Treu und Herz dir bricht.

Der Priester sprach den Segen ob dem Paare,  
Mir schien ein Mordgewölb' das Heiligtum,  
Ich sah die Hoffnung fallen am Altare,  
Wie war die süße Schwägerin so stumm! —

Beflügle dich, mein Lied, denn immer früher  
Und tränenvoller stets wird deine Bahn;  
O führe schnell den Freund mir da vorüber,  
Wo ihn der Schauer nächstlichsie umfahn!

Vorüber, Lied, am breitternen Geschirre,  
Darein der Tod gepflanzt die Rose bleich;  
Fort von der Stimmen kläglichem Gewirre,  
Da dumpf vernagelnd dröhnt der Hammerstreich! —

Wir sind vorbei. Der Sturm lenkt sein Gefieder  
Zum dunklen Forste der Vergangenheit,  
Und Wehmut sinkt an meinen Busen wieder.  
Die stille Freundin meiner Einsamkeit.

Nikolaus V en a u (1802—1850), der größte Dichter Deutschungarns, stammte mütterlicherseits aus dem Burgenlande. Die Heide- und Seelandschaft des nördlichen Burgenlandes und der angrenzenden deutschen Gebiete regten während seiner Studienjahre in Ungarisch-Ultenburg seine dichterische Schaffenskraft zu herrlichen Werken an. Friedrich K l e y l e war er in jener Zeit in schwärmerischer Freundschaft zugetan. Sie vollführten oftmals zusammen wilde Ritze. Voltchen („Schilf-Voltchen“), die uns im Gedichte begegnet, ist die weibliche Hauptgestalt aus Venaus jungen Tagen.

## A u f f ä ß e z u r L a n d e s k u n d e .

### Die verkehrsgographische Lage und Bedeutung des Burgenlandes.

Von Professor Dr. Hermann Roth, Aufl.

#### Geographischer Überblick und landschaftliche Gliederung.

Das jüngste Bundesland Österreichs, das „Burgenland“, (die westlichen Teile der früheren ungarischen Komitate Ödenburg,

Wieselburg, Eisenburg), ist ein schmaler Streifen Landes, der der Ostgrenze Niederösterreichs und der Steiermark von der Donau im N bis etwas über die Raab im S in wechselnder, nicht viel über 50 km

erreichender Breite entlang verläuft. Die Längserstreckung entspricht somit ungefähr einem Breitengrade, dem  $48^{\circ}$ — $47^{\circ}$  nördlicher Breite, das sind rund 111 km. Drei außerösterreichische Staaten begrenzen unser Land im N, E und S, die Tschechoslowakei, Ungarn und Jugoslawien.

Höchst eigenartig ist die Gestalt des Landes. Im N wie im S ist es keine Grenzlinie, die den Abschluß anzeigt, sondern ein Punkt, dem in geschwungenem Bogen die West- und Ostgrenze zueilen und zwischen sich das Burgenland gleich einem „sphärischen Zweieck“ einschließen. Durch einen von E her tief in das Land einspringenden Grenzzwickel, die Odenburger Exklave, wird es in zwei ungleiche Hälften, eine etwa 50 km breite nördliche und eine langgezogene durchschnittlich halb so breite südliche Hälfte geteilt. Nur durch eine schmale Verbindungsstrecke, 5 km breit, die zum Überschuß noch von einem im Durchschnitt 600 m hohen, ziemlich schwer durchgängigen Bergzug ausgefüllt ist, sind die beiden Hälften des Landes verbunden. Wir nennen diese schmale Verkehrsücke, die sich zwischen der Odenburger Exklave und der n. ö. Grenze auf dem Kamme des Rosaliengebirges öffnet, den Sattel von Marz oder Siegggraben.

Aber diesen schmalen Durchlaß geht nun der Fuß- und Wagenverkehr mit N und S innerhalb des Landes. Bedient sich der Verkehr der Eisenbahn, die dem Fuße des Bergzuges entlang verläuft, muß er in Folge der Odenburger Exklave zweimal die österreichisch-ungarische Grenze überschreiten, eine etwas beschwerliche Verbindung zweier zueinander gehörige Landesteile.

Doch auch der weitere Grenzverlauf gegen Ungarn ist keineswegs ein geradliniger oder naturgegebener. Vielfach zerlappt und zerissen, setzt die Grenze des Burgenlandes gegen Ungarn, entsprechend den Gemeindegrenzen der Grenzorte verlaufend, dem Verkehre im Inneren des Landes auch weiterhin so manche künstliche Schwierigkeiten entgegen.

Seiner Lage zufolge an der Übergangsstelle vom Ostrand der Alpen zum vorgelagerten ungarischen Flachland umfaßt das Land als Teil eines naturgegebenen

Übergangsgebietes, eines Grenzsaumes, in morphologischer Hinsicht sowohl die als Forste aus dem ungarischen Flachlande aufragenden Alpenausläufer, als auch die in den Alpenkörper eingreifenden Senkungsfelder. Der dadurch bedingte steife harmonische Wechsel dreier im allgemeinen paralleler annähernd west-östlich verlaufender Höhen- und Tiefenzonen ist das hervorstechendste topographische Merkmal im Landschaftsbilde. Aus ihm ergibt sich somit wie von selbst eine Gliederung des Landes in drei natürliche Landschaften, das nördliche, mittlere und südliche Burgenland, welche jeweils eine Flachlandszone und die umrahmenden Bergländer umfassen.

### **Verkehrsgeographische Betrachtung der Landschaften im einzelnen.**

Queren wir in regelmäßiger Abfolge von N gegen S das Land, trifft uns zunächst das nördliche Burgenland entgegen, dessen Flachlandstreifen, die sich um den tieftgelegenen Punkt des Burgenlandes, den Neustedlersee, scharen, in das westlich des Sees gelegene Vulkabecken und den östlich des Sees liegenden Seideboden zerfallen. Im Vulkabecken, dessen Sammelader der Vulkastrom ist, erheben sich gegen W gerückt, gleichsam aus N. S.\*) herausstrebend als Eckpfeiler der Landschaft Leithagebirge und Odenburger Bergland (d. i. Rosaliengebirge und die Höhen des Brennberges), deren Verbindungsstreben parallel zur n. ö. Grenze die Zillingdorferplatte, parallel zum Neustedlersee der Ruster Bergzug oder das Seegebirge sind, die beide nicht unmittelbar an ihre Pfeiler anschließen, sondern Lücken dem Verkehre im N und S lassen.

So öffnet sich im E gegen Ungarn das Tor der Odenburger Pforte zwischen Ruster Bergzug und Odenburger Bergland, der im W, ins Wiener Becken hinausführend, die Wiener-Neustädter Pforte entspricht. Auch zwischen Ruster Bergzug und Leithagebirge bietet die Lücke der Pforte von Donnerskirchen Möglichkeit des Durchgangsverkehres, dessen Bedeutung aber durch das natürliche Hindernis des Sees und seines

\*) Hier und im folgenden Abkürzung für Nieder-Österreich,

Sumpfsgebietes, sowie den Mangel einer entsprechenden Lücke im W bedeutend herabgemindert wird.

Im äußersten NW der Landschaft öffnet sich noch einmal eine Pforte, die von Bruck an der Leitha, auch karnuntinische genannt. Es ist die Lücke, die in den Alpen-Karpathenbogen gerissen wurde, als seine Verbindung zerbrach und zu einem breiten Tore zwischen Leithagebirge und Karpathen wurde, das Raum genug gab, um ganze Völkerwellen hindurchzulassen, die von Ost nach West, dem Laufe der Donau folgend, fluteten; das aber auch dem Nord-Süd verlaufenden uralten Verkehrswege, der Bernsteinsstraße, willkommene Erhebungslücke im Gebirgsgefüge war.

Bedeutend einfacher gestaltet sind Orographie und Aufbau der beiden übrigen Landschaften.

Das mittlere Burgenland, ein sanft gegen E abgedachtes stark schotterüberdecktes Flachland, ist nach dieser Richtung ganz offen und geht allmählich in das ungarische Flachland über. Im N, S und W stellen sich mächtige, unwegsame Bergzüge dem Verkehre hindernd in den Weg. Odenburger Bergland und Günsler Gebirge auch Rechnitzer Schieferinsel genannt, sind die Eckpfeiler dieser Landschaft, ihr deutlicher Abschluß im W der Steilabfall der „Buckligen Welt“. Während die Schotterfläche des mittleren Burgenlandes durch die Flußläufe, Stooberbach, Rabnitz und Zöbern-Güns, die mit ihren Quellbächen ins angrenzende N. O. zurückgreifen, erst in geringerem Maße zertalt und aufgelöst erscheint, ist dies in viel ausgedehnterem Maße im südlichen Burgenlande der Fall. Auch dieses entbehrt im N nicht eines breiten, unwegsamem trennenden Rückens, die schon oben genannte Rechnitzer Schieferinsel. Das südlich ihrem Fuße ausbreitete Land ist durch die größeren Flußläufe der Pinka, Strem, Lafnitz und Raab, deren Quellbäche wieder in Steiermark liegen, in breite Schotterplatten aufgelöst, die fast so massig wie Begrücken dastehen. Daher sind sie, deren Schroffheit noch durch zahlreiche randliche Gerinne erhöht wird, auch wieder trennende Faktoren mindestens für den inneren Verkehr dieser Landschaften.

Doch auch für den äußeren Verkehr, den Durchgangsverkehr von W nach E, sind diese Landschaften keineswegs von der Natur so günstig ausgestattet, als das nördliche Burgenland. Es fehlen hier ähnlich wichtige Verkehrsstore, wie die Brucker oder Odenburger Pforte, denn auch die Raab, die breiteste aller hier genannter Flußfurchen, führt nur ans steirische Randgebirge heran, wo sich der Verkehr umschalten muß, um weiter vordringen zu können. Sonst fehlt jeder für einen weit ausgreifenden Durchgangsverkehr notwendige Ausdehnungsraum. Die Täler, die als Verkehrsbeete dienen könnten, sind ja nur schmale, kaum nennenswerte Furchen, Oberläufe der Flüsse, die, mögen auch ab und zu Straßenzüge in sie eingebettet sein, zunächst doch nur in das auf- und abwogende und darum mehr oder weniger unwegsame Bergland des Westens, wie das oststeirische Kügelland, das Wechselgebiet oder die Bucklige Welt führen; sie sind nicht mehr als lokale Verkehrsmittler zwischen W und E, deren Bedeutung als solche unzweifelhaft groß ist und sich besonders in wirtschaftlicher Hinsicht deutlich auszuwirken vermag. Die hier angelegten Straßen zeigen, den Flußläufen vom Gebirge zur Donau, ihrer Sammelader, folgend, neben der Tendenz, ins Gebirge hinein zu führen, auch die, von ihm weg, gegen E zu verlaufen, wie auch zwei von E kommende Eisenbahnlinien, Zweige ungarischer Hauptbahnen, bis vor kurzem nahe der steirisch-burgenländischen Grenze im Strem und Pinkatal endigten. Diese Anlage des Verkehrsnetzes ist eine Folge der zentralistisch gerichteten Politik Ungarns, das die Fäden des Verkehrs und damit der Wirtschaft und Verwaltung in der Hauptstadt zusammenfassen wollte.

Einzig das Raabtal mit seiner Bahnlinie Graz—Budapest, die sogar Schnellzugsverkehr aufzuweisen vermag, ist Sammel-Furche des W=E Durchgangsverkehres im südlichen Burgenland, hat jedoch auch nur lokale Bedeutung, da dieses Verkehrsbeet am Alpenrande blind endigt, wie schon oben gesagt wurde und der Radius dieser Verkehrslinie, (er umfaßt nur den schmalen südlichen Zipfel des Burgenlandes), unglücklicherweise ein ⅓ ganz geringer ist.

So sehen wir, wie es die Zentralisierungsbestrebungen Ungarns verstanden, sich die Natur zu Diensten zu zwingen und eine Abschließung dieses Landesteiles gegen W herbeizuführen. Nach dem Anschlusse des Burgenlandes an Osterreich sollte nun dieses sein östlich gerichtetes Antlitz gegen W wenden. Hier war aber das südliche Burgenland und, vorgreifend sei es gesagt, auch das mittlere Burgenland vollkommen blind, jedes Orientierungsmittel mangelte in diesem für die neue Verkehrsfront minderwertigem, aber auch seit Jahren, ja Jahrhunderten, starren Systeme von Verkehrswegen und Verkehrslinien.

So ergab sich als erste und gebieterische Notwendigkeit, das südliche Burgenland wenigstens an einer zweiten Stelle durch eine Bahnlinie mit seinem Vaterlande zu verbinden. Es kam zum Bau der Strecke Friedberg (in Steiermark)—Pinkafeld (im Burgenlande). Hier schloß diese Bahnlinie an die oben erwähnte von Ungarn im Pinkafelde erbaute an. Derart wurde eine Verbindung mit der der burgenländischen Westgrenze parallel verlaufenden Aspangbahn in N. O. und Steiermark hergestellt und eine raschere, bequemere Möglichkeit gegeben um die Bundeshauptstadt Wien oder die Landeshauptstadt Eisenstadt zu erreichen, was für die Bewohner des Pinkafeldes und seiner Umgebung bisher nur auf dem Umwege über Ungarn möglich war.

Damit wurde wohl das Eis gebrochen, das das gesamte Verkehrssystem des südlichen Burgenlandes gepanzert hielt. Dem Verkehre, der ja mit dem W seit prähistorischer und römischer Zeit, besonders aber im Mittelalter ein inniger, gleichwohl nur lokaler war, der Saumwege benützte, deren Güte seit dem Mittelalter unverändert blieb, (denn die wenigen den Talzügen folgenden Straßen II. und III. Ordnung, noch dazu schlecht erhalten, kann man heute im Verhältnis zu mittelalterlichen Weganlagen kaum anders bezeichnen), wurden nunmehr neue Möglichkeiten des Ausdrucks geboten, den vorhandenen neues Leben zuführt und das südliche und mittlere Burgenland, in dem sich in Sitte und Sprache so viele mittelalterliche Ele-

mente mumifiziert erhielten, damit aus der Erstarrung seiner mittelalterlichen Verkehrswege gelöst.

Noch gibt es hier Verkehrswege in moderne Bahnen zu lenken und gleichzeitig die Verbindung mit der angrenzenden Steiermark enger knüpfend den lokalen W=E Verkehr zu beleben. Die Täler der Lafnitz und des Strembachs sind die hiefür naturgegebenen Linien; in letztere verläuft ja heute schon eine von E kommende Stichbahn bis Güssing.

Da es der ganzen Natur dieses Landesteiles nach, aber auch seiner augenblicklichen politischen Grenzen wegen, unmöglich ist, andere als W=E gerichtete Verkehrswege in den modernen Durchgangsschnellverkehr einzubeziehen, muß man von vornherin den Gedanken an eine nord-südliche Bahnverbindung in diesem Landesteile fallen lassen.

Erst diese könnte den inneren Verkehr dieses Landesteiles intensivieren, das weitmaschige Netz seiner Verkehrslinien enger knüpfen. Augenblicklich fehlt selbst ein einheitlicher Straßenzug in dieser Richtung, da der ehemals bestandene, der im Zuge der uralten Bernsteinstraße am Ost-Saume der Alpen im Schutze des Steilrandes der meridional gerichteten Pinka verlief, durch die Zersükkelung im Friedensvertrage von St. Germain und seine späteren Berichtigungen vollkommen wertlos wurde.

Die Intensivierung des inneren Verkehrs ist auch heute in neue elastischere Wege gelenkt, ja bis zu gewissem Grade ist davon auch der örtliche Austauschverkehr in kleinstem Umfange betroffen. Diese Intensivierung ist nicht mehr so sehr Aufgabe des schwerfälligen Apparates der Eisenbahn, die immer mehr nur dem ausgreifenden Durchgangsverkehre dient, als Aufgabe des rasch beweglichen Automobils, das allerdings um seine Aufgabe voll und ganz zu erfüllen eines guten, weiterzweigigen engmaschigen richtig angelegten Straßennetzes bedarf. Hierin, im Ausbaue der Verwendung dieses neuen Transportmittels durch Anlage neuer und Verbesserung vorhandener Verkehrswege, liegt die Zu-

kunst des inneren Verkehrs nicht nur im südlichen sondern, darauf sei hier ein für allemal verwiesen, im ganzen Burgenlande, ja in allen Ländern, die infolge geringer Durchgängigkeit, sei sie durch natürliche

oder künstliche Hindernisse hervorgerufen, dem Bahnbaue und damit der Entwicklung eines modernen inneren Schnellverkehrs bisher Schwierigkeiten entgegensetzten.

(Fortsetzung folgt.)

## Der Weinbau des Burgenlandes.

Von Weinbauoberinspektor Ing. Johann Bauer, Leiter der Abteilung für Wein-, Obst- und Gartenbau der burgenländischen Landwirtschaftskammer.

Unter den österreichischen Bundesländern ist das Burgenland wegen seiner hervorragend günstigen klimatischen Verhältnisse zur Kultur des Weinstockes besonders geeignet.

Die Geschichte seines Weinbaues ist mit jener von Niederösterreich eng verbunden. Ihre Ursprünge reichen auf die Zeiten der Römer zurück, die entlang ihrer Heeresstraße Steinamanger—Preßburg die sonnigen Hügel mit Reben bepflanzen, deren Pflege in späterer Zeit von den deutschen Ansiedlern weitergeführt und schon im Mittelalter zu hoher Blüte gebracht wurde.

Vom geographischen Standpunkte aus läßt sich der Weinbau des Burgenlandes folgendermaßen einteilen:

1. Das Gebiet um den Neusiedlersee, das im Nordosten von der Hochfläche bei Parndorf, im Nordwesten vom Leithagebirge und im Südwesten von der Ruff—Sdenburger Hügelkette begrenzt wird.

2. Das Gebiet der Wulkaebene; es wird begrenzt im Osten von der Ruff—Sdenburger Hügelkette, im Norden vom Leithagebirge und im Süden vom Rosaliengebirge.

3. Das Gebiet des mittleren Burgenlandes.

4. Das Gebiet des südlichen Burgenlandes an den Hängen des Eisenberges und des Geschriebensteins, des höchsten Berges im Lande.

Insgesamt umfaßt der burgenländische Weinbau eine Gesamtfläche von 4756 ha, die sich nach politischen Bezirken geordnet wie folgt verteilen:

1. Bezirk Eisenstadt*)	2523 ha
2. „ Neusiedl.	1421

\*) Mit Freistadt Eisenstadt und Ruff.

3.	Mattersburg .	141 ha
4.	Oberpullendorf	282
5.	Oberwart	109
6.	Güssing .	245
7.	Sennersdorf	35

Vergleichen wir damit die Weinbaufläche beim Anschluß des Burgenlandes an Österreich, so können wir die erfreuliche Tatsache feststellen, daß der Weinbau sich in aufsteigender Linie bewegt.

Die Gesamternte an Wein schwankt zwischen 80.000—150.000 hl, im Durchschnitt 120.000 hl, bei einem Hektarertrag von rund 30 hl. Dieser verhältnismäßig geringe Ertrag findet seine Erklärung darin, daß das Burgenland zu Anfang des Jahrhunderts nahezu vollkommen regeneriert worden war. Nebst dem Umfande, daß hiebei zu fast 90% die Riparia Portalis als Unterlagsrebe zur Verwendung gelangte, mußten in den letzten Jahren große Flächen neuangelegt werden.

Vom volkswirtschaftlichen Standpunkte aus betrachtet bildet der Weinbau, da er bei verhältnismäßig geringer Ausdehnung einem Großteil der Bevölkerung den erforderlichen Lebensunterhalt bietet, einen hervorragenden Faktor der burgenländischen Landwirtschaft. Aus diesem Grunde sehen wir in den ausgesprochenen Weinbaugebieten nahezu keine Abwanderung der Bevölkerung, die einzelnen Orte zeigen vielfach eine blühende Entwicklung, die dem Weinbau zuzuschreiben ist.

Die hervorragendste Rolle im burgenländischen Weinbau spielt

### das Seegebiet.

Es verdankt seinen Namen dem Neusiedlersee, der sich von Norden nach Süden in einer Länge von 36 km erstreckt und

# ZOBODAT - [www.zobodat.at](http://www.zobodat.at)

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Burgenländische Heimatblätter](#)

Jahr/Year: 1927

Band/Volume: [1\\_1927](#)

Autor(en)/Author(s): Roth Hermann

Artikel/Article: [Aufsätze zur Landeskunde. Die verkehrsgeographische Lage und Bedeutung des Burgenlandes. 78-82](#)