Mattersburger Viadukt und seine Zeit

Wahrzeichen der Stadt und seine Bedeutung

Anna Benedek

Danksagung

Wir bedanken uns insbesondere für die Unterstützung mit Bildmaterial und Ausstellungsobjekten bei der Stadtgemeinde Mattersburg, für Informationen, Erzählungen, Fotos und Materialien von Willi Bauer, Franz Berner, Theo Jakl, Erich Rosenits, Edi Sieber, Wolfgang Steiger und Friedrich Unterweger.

Dieser Katalog wurde von Anna Benedek erarbeitet.
Mattersburg Mai 2018.

Das 70er Haus der Geschichten veröffentlicht zu seinen Ausstellungen begleitendes schriftliches Material. Dies dient einerseits als Dokumentation und andrerseits zum Nachlesen.

Das „70er Haus der Geschichten“ in Mattersburg, Hinterg.70 ist Informationsstelle, Archiv, Kontakt- und Ansprechort für diejenigen, die die Vergangenheit erforschen und daraus Fragen für die Zukunft stellen.

Impressum:
Herausgeber und Verantwortlicher:
Dr. Georg Luif, Hinterg. 70, 7210 Mattersburg.
Druck:
online Druck GmbH, Brown-Boveri-Straße 8, 2351 Wr. Neudorf
Mattersburg, Mai 2018

Inhaltsverzeichnis

Danksagung B

Vorwort 4

Die Vorläufer 5

- **Der Wiener Neustädter Kanal** 6
- **Vom Pferd zum Dampfross – Teil I** 7
- **Vom Pferd zum Dampfross - Teil 2** 8

Die Südbahn 9

Die Strecke Wiener Neustadt - Ödenburg Teil 1 10

Die Strecke Wiener Neustadt - Ödenburg Teil 2 11

Die Strecke Wiener Neustadt - Ödenburg Teil 3 12

Eröffnung der Strecke 1847 13

Probefahrt und Eröffnung der Strecke 1847 14

Der Bauherr Mathias Schönerer 16

- **Bartholomäus Wedekind** 16

Unruhen 19

Ansichten 20

Jubiläen und Briefmarken 22

Dampfloks und Sonderzüge der Ausstellung 1997 24

Unfälle 26

Erinnerungen, Anekdoten 28

Erneuerungen und Renovierungsarbeiten 30

- **Modernisierung** 31
- **Generalsanierung 2015/2016** 31
- **Die Zukunft ?** 32

Quellenverzeichnis 33

- Literaturangaben 33
- Fotonachweis 33
- Leihgaben 33

Vorwort

Der 1847 fertig gestellte Viadukt über das Wulkatal in Mattersburg wurde zum Wahrzeichen des Ortes. Das kühne Werk auf der Bahntrasse Wiener Neustadt – Ödenburg gilt als Denkmal früher industrieller Baukunst.

In der Ausstellung gehen wir nicht nur auf den Bau der Bahntrasse Wiener Neustadt und speziell des Viadukts und seiner Bedeutung ein, sondern schauen auch zurück auf die Entstehungsgeschichte der Eisenbahn im 19. Jahrhundert, das Jahrhundert der ersten großen industriellen Revolution.

Mit der Erfindung der Dampfmaschine wurde eine rasante technische Entwicklung eingeleitet. Davor waren die Ansprüche an den Güter- und Personenverkehr mit Kanalbauten und Pferdeeisenbahn abgedeckt worden. Die erste öffentliche Pferdeeisenbahn auf dem europäischen Festland war ein Projekt der Habsburger Monarchie. Sie führte von Linz nach Budweis. Mit der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn entstand die erste mit Lokomotiven betriebene Eisenbahn der Monarchie, die ihre Dienste auf weite Teile des Reiches anbieten konnte. Es folgte der Bau der Südbahn mit Nebenstrecken, darunter die Strecke Wiener Neustadt – Ödenburg, deren abenteuerlichster Bau der Mattersburger Viadukt wurde.

So spannen wir den Bogen von dem kurz in Betrieb gewesenen Wiener Neustädter Kanal über die imposante Pferdeeisenbahn und die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn bis hin zur Südbahn und deren Zweigstrecke Wiener Neustadt – Ödenburg und dem Mattersburger Viadukt. Seit über 170 Jahre fahren Züge über den Viadukt, der seit langem das Wahrzeichen des Ortes repräsentiert.

Mit einigen Geschichten und Anekdoten wollen wir Erinnerungen wecken, die die Ausstellung etwas auflockern.

Gleichzeitig wollen wir auch einen Einblick in die Anfänge des industriellen Zeitalters geben, das im 18. und 19. Jahrhundert begann und unser Leben heute immer mächtiger prägt.

Abb.: Stahlstich von J. Umbach nach Ludwig Rohbock, 1857.
Der Künstler dieses Stiches kannte den Viadukt nur aus Erzählungen, weder die Proportionen noch die Details entsprechen der Realität.

Die Vorläufer

Im 18. und 19. Jahrhundert veränderten sich die Gesellschaft und das Leben der Menschen durch die revolutionäre technische Entwicklung. Der Feudalismus wird von der industriellen Revolution verdrängt. Die Güterproduktion wächst rasant. Die Waren brauchten neue Absatzmärkte. Damit entstanden neue Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur. Schon zu Beginn des 19. Jahrhunderts hatte Österreich-Ungarn Interesse an einer Verbindung von Wien nach Triest. Triest gelangte 1382 unter habsburgische Herrschaft und hatte sich zum größten und bedeutendsten Hafen der habsburgischen Monarchie entwickelt. Liefen 1802 noch 5.442 Schiffe Triest an, die rund eine halbe Million Tonnen Güter umschlugen, waren es 100 Jahre später - am Höhepunkt der Blütezeit Triests – mehr als doppelt so viele Schiffe und mehr als 10 Mal so viel Güterumschlag. Haupthandelsgüter waren Kaffee, Zucker und Südfrüchte sowie Weine, Öle, Baumwolle, Eisen, Holz und Maschinen.

Vorreiter der industriellen Revolution war die Kolonialmacht England. Die erste für den Bergbau und die Textilindustrie einsatzfähige Dampfmaschine hatte schon Thomas Newcomen 1712 konstruiert. Aber erst die Weiterentwicklung durch James Watt ermöglichte den Bau von Dampfmaschinen für die Maschinenindustrie.

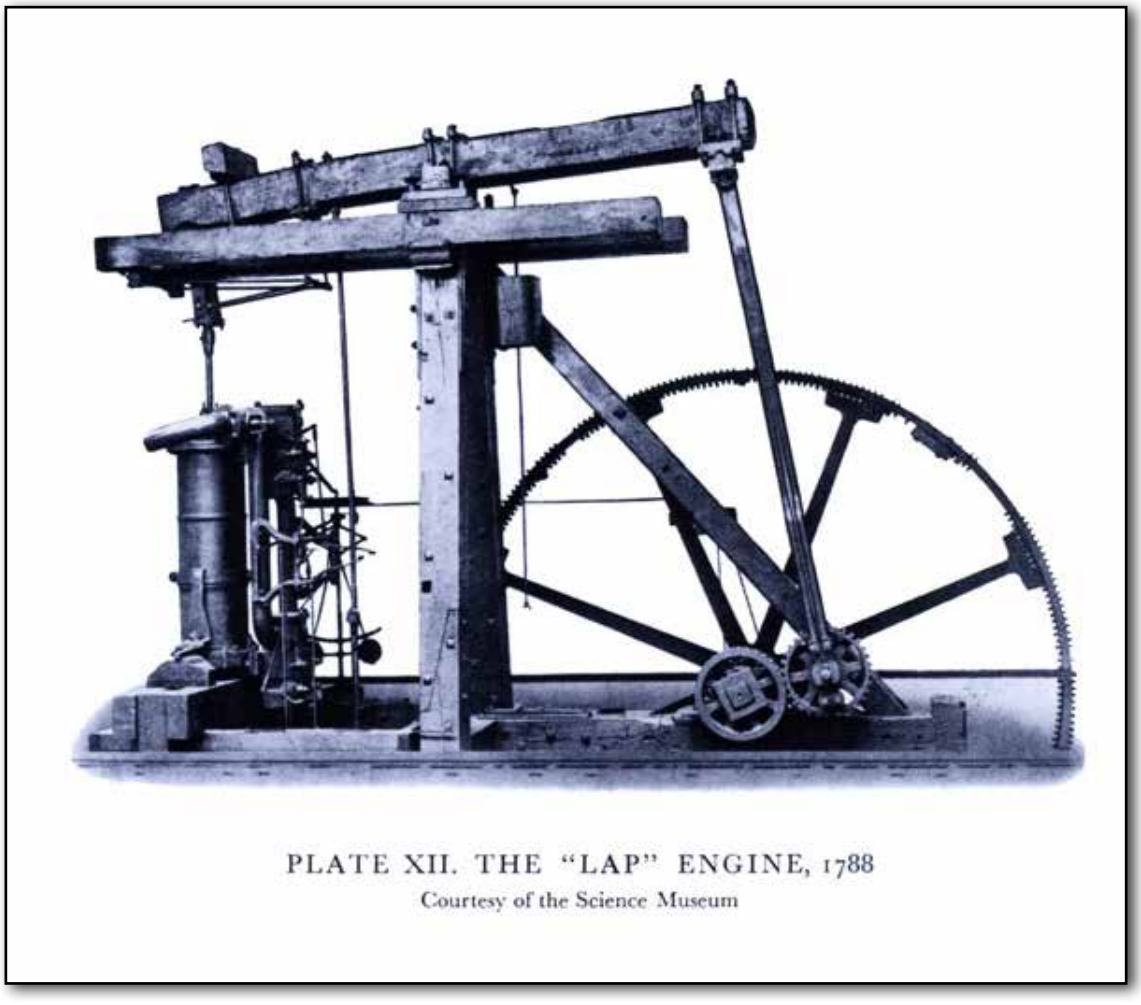


Abb.: Dampfmaschine von James Watt

Der Wiener Neustädter Kanal

Bevor jedoch die Dampfmaschine ihre Anwendung im Verkehr fand, kamen in Europa Kanalbauten in Mode. Ein Beispiel ist der Wiener Neustädter Kanal, der nach dem Vorbild zeitgenössischer, britischer Schifffahrtskanäle gebaut wurde. Franz II. ließ 1794 die Möglichkeit für einen Kanalbau prüfen. Der Schifffahrtskanal sollte Wien mit Triest verbinden und den billigen Transport von Brennstoffen und Baumaterial sowie die Versorgung der österreichischen Truppen mit Lebensmitteln, Waffen und Munition in Italien gewährleisten. Sein Verlauf war von den Pöttschinger Anhöhen über das Wulkatal unterhalb Mattersburgs, Baumgarten, Agendorf, oberhalb Ödenburgs, entlang der Poststraße über Steinamanger, Körmend, Unterlimbach, Czakathurn, Varasdin, Pettau, Krain geplant. Am 12. Mai 1803 wurde der Betrieb von Wien bis Wiener Neustadt aufgenommen. Bis 1811 wurde der Kanal bis zur österreichisch-ungarischen Grenze auf der Pöttschinger Höhe zu den Kohlengruben verlängert. Der weitere Ausbau scheiterte aus politischen und finanziellen Gründen. Das erträumte Fernziel einer direkten Verbindung Wien–Triest konnte so nicht verwirklicht werden. Damit war auch der Hauptzweck seines Baus, der kostengünstige Transport von Braunkohle aus dem Raum Sopron/Ödenburg nach Wien, nicht realisierbar.

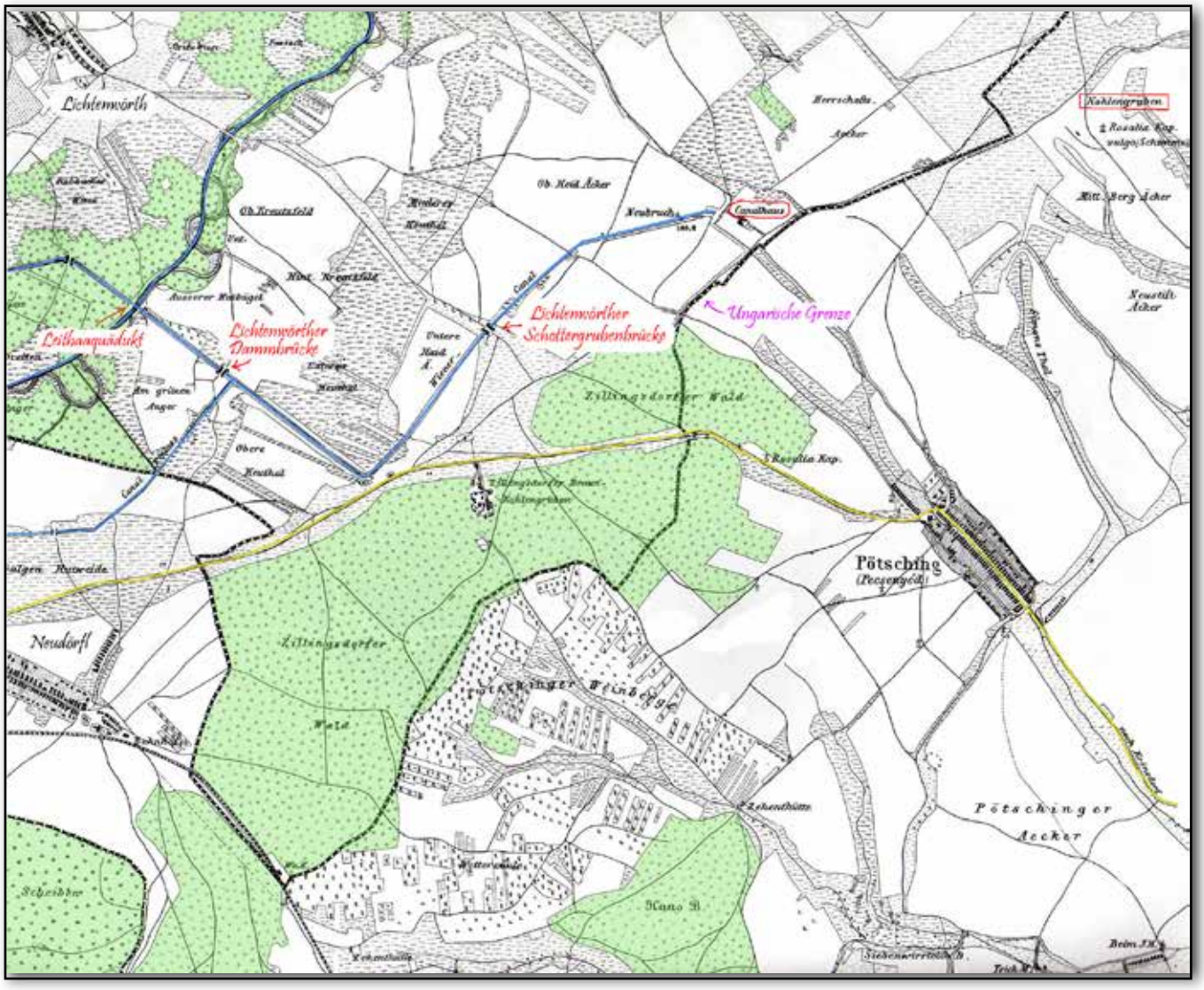


Abb.: Pötschinger Ast - Verlängerung des Kanals bis zur österreichisch- ungarischen Grenze aus 1811

Vom Pferd zum Dampfross – Teil I

In England waren schon Dampflokomotiven in Verwendung, als in Österreich-Ungarn die erste Eisenbahn des Kontinents gebaut wurde, allerdings als Pferdeeisenbahn für den Güter- und Personentransport. Das Herrscherhaus von Österreich-Ungarn war stockkonservativ und sperrte sich gegen industrielle Modernisierungen aus Angst vor dem Erstarken revolutionären Bewegungen gegen den Absolutismus. Allerdings war die Pferdeeisenbahn von Linz nach Budweis bestehend aus der Nordrampe Budweis - Kerschbaum und der Südrampe Kerschbaum - Linz die längste und berühmteste Europas. Der Bau startete 1825 unter der Leitung von Franz Anton Ritter von Gerstner (1796–1840) mit der Errichtung der Nordrampe. Nach Kostenexplosion und Konflikten mit dem Bauteam wurde der Vertrag mit Gerstner vom Auftraggeber, der k.k. privilegierten Ersten Eisenbahn-Gesellschaft, 1829 gelöst. Die weitere Bauleitung wurde von dem jungen Ingenieur Mathias Schönerer übernommen, der viele Jahre später die Bauleitung der Bahntrasse Wiener Neustadt – Sopron und damit auch den Bau des Mattersburger Viadukts übernahm. Die 128,8 km lange Pferdeeisenbahnstrecke Linz-Budweis wurde 1832 eröffnet.

Abb.: Kaiser Franz I. mit Gemahlin bei der Eröffnung der Pferdebahn Linz–Budweis bei St. Magdalena in Linz (1832). Vom Rücksitz aus erläutert der Bauleiter Matthias Schönerer das Projekt. – Gemälde von A. Bayer

Zwei Jahrzehnte später wurde sie von der mit Dampf betriebenen Eisenbahn teilweise ersetzt. Eine vollständige Umstellung auf der Strecke Linz–Budweis war technisch nicht möglich, man musste sich auf die Strecke Linz–Gmunden beschränken, die für Güter- und Personenverkehr am. 1. September 1856 aufgenommen wurde.

Vom Pferd zum Dampfross - Teil 2

Das technische Zeitalter war nicht aufzuhalten. Die Eisenbahn veränderte im 19. Jahrhundert die Bewegungs- und Transportmöglichkeiten. In England wurde die erste kommerziell betriebene Eisenbahnstrecke 1825 in Betrieb genommen. Die erste Eisenbahnfernstrecke der Habsburgermonarchie wurde 1839 zwischen Wien und Brünn eröffnet.

1829 hatte der Professor am k.k. polytechnischen Institut Franz Xaver Riepl (1790-1857) dem Kaiserhaus ein Konzept für den Bau einer Eisenbahn (zunächst noch Pferdeeisenbahn) als Nord-Süd-Achse von Brody an der Grenze Galiziens über Wien bis an die Adria nach Triest vorgelegt. Riepl war vom Technikzeitalter überzeugt, das Verkehrskonzept sollte den Anforderungen nach schnelleren und umfangreicheren Transportwegen für den neuen Energieträger Kohle gerecht werden. Das Konzept wurde abgelehnt. Anders als der damalige Kaiser Franz I. glaubte aber der Bankier Salamon Freiherr von Rothschild (1774 – 1855) an den sicheren Erfolg des Rieplschen Projekts. Erst die Ablösung von Kaiser Franz durch Kaiser Ferdinand I. im Jahre 1835 verhalf dem Projekt zum Durchbruch. Rothschild suchte um das Privileg zum Bau der Bahn an, die er dem Kaiser zu Ehren „Kaiser Ferdinands-Nordbahn“ (KFNB) nannte, und bekam die Genehmigung für die Linie nördlich der Donau von Wien nach Brünn. Er sandte Riepl nach England. Dieser kam mit Studienergebnissen und Erkenntnissen nach Gesprächen mit Stephenson (Erfinder der Lokomotive) zurück, die dazu führten dass die KFNB keine Pferdeeisenbahn wurde, sondern der Lokomotivbetrieb zur Anwendung kam. Im April 1837 begannen die Bauarbeiten von Wien nach Lundenburg (heute Breclav). Am 13. November 1837 fuhr der erste von einer Lokomotive gezogene Versuchszug von Floridsdorf nach Wagram, eine Strecke von 13 km. Dieses Ereignis kann man als Geburtsstunde der dampfbetriebenen Eisenbahn in Österreich ansehen.

Bankier Salamon Freiherr von Rothschild (1774-1855)

Franz Xaver Riepl Bergbau- und Eisenbahnfachmann (1790-1857)

Bankier Baron Simon Georg Sina (1782-1856)

Die Südbahn

Um die Baugenehmigung des südlichen Teils des Rieplschen Konzepts bewarb sich das Bankhaus des Baron Simon Georg Sina, Rothschilds Konkurrent. Sina war auch an der Kapitalgesellschaft der Linz-Budweiser Bahn beteiligt. Er bekam das Privileg und gründete die k.k. private Wien-Raaber-Eisenbahngesellschaft. Am 2. Jänner 1838 bekam Sina eine vorläufige Bewilligung „für Eisenbahnen von Wien über Schwechat, Bruck und Pottendorf nach Raab (Györ) und Preßburg, dann von Wien nach Wiener Neustadt, nach Oedenburg und Raab nebs mehrerer Seitenbahnen“.

Nach einem erneuten Konzessionsgesuch wurde Sina 1844 der Bau der heutigen Ostbahnstrecke Wien–Bruck an der Leitha sowie der Südbahn-Zweigstrecken Wiener Neustadt–Katzelsdorf (–Ödenburg, Anschluss an das entstehende ungarische Bahnnetz) und Mödling–Laxenburg (Zubringer zum kaiserlichen Lustschloss) genehmigt.

Im Jahre 1839 begannen die Bauarbeiten der Südbahn. Im Juni 1841 war die Teilstrecke Wiener Neustadt – Wien bereits fertiggestellt und die Strecke Wiener Neustadt - Gloggnitz wurde eröffnet. 1844 ging die Strecke Mürzzuschlag – Graz und 1846 die Fortsetzung bis Cilli im Betrieb. Die Lücke zwischen Gloggnitz und Mürzzuschlag wurde mit Kutschen befahren. Carl Ghega leitete das damals umstrittene waghalsige Jahrhundertprojekt der Semmering Gebirgsbahn, die schließlich am 17.Juli 1854 in Betrieb genommen wurde. Im Herbst 1857 war die Strecke bis Triest fertiggestellt. Die 10 Jahre früher fertiggestellte Strecke Wiener Neustadt – Ödenburg blieb ein wichtiger Nebenzweig.

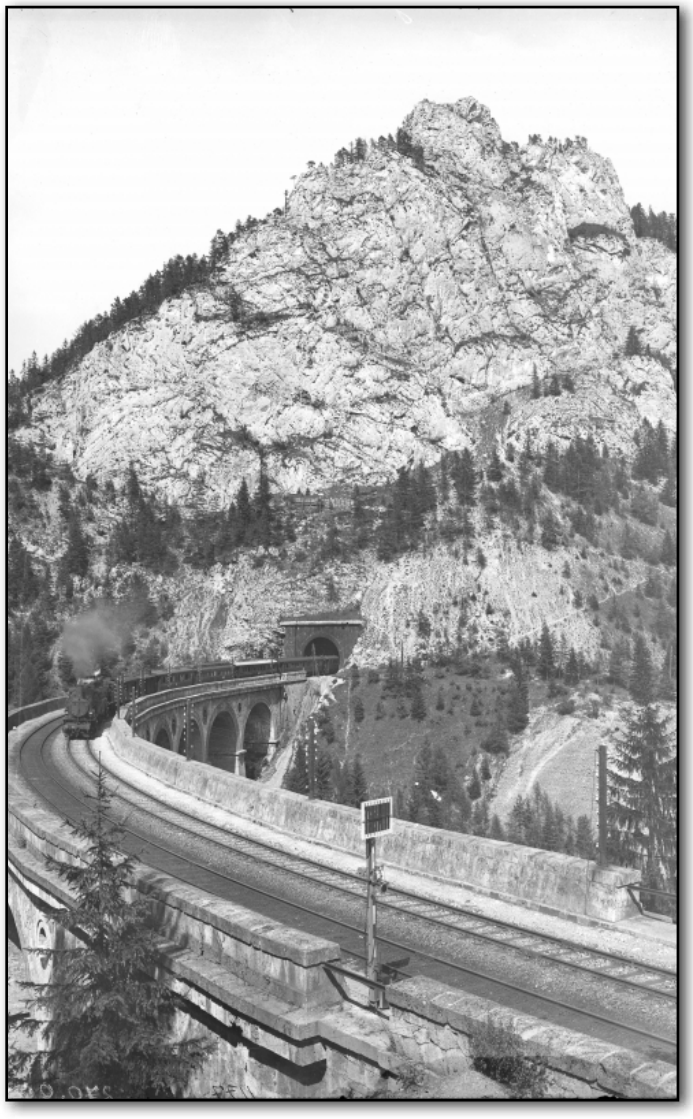


Abb: Semmeringbahn

Ein begeisterter Eisenbahnfahrer war Peter Rosegger. Ihn faszinierte die Technik, aber auch die verbindende Kraft der gewaltigen Entwicklung der Bahnstrecken und Lokomotiven. Die k.k. priv. Südbahn-Gesellschaft war Bauherr sowie Betreiber der meisten Bahnstrecken der Monarchie. In dem von der Gesellschaft herausgegebenen Band „Die Südbahn und ihr Verkehrsgebiet In Oesterreich-Ungarn“ findet man folgende Passage, die Peter Rosegger 1900 verfasste:

Das Dampfroß der Südbahn bläst heute Rauchwolken empor in die Masten der Weltumsegler und pfeift morgen um die Wette mit den Gemsen des Hochgebirges. Heute spiegelt es sich in den weiten Wassern des Plattensee, morgen löscht es seinen Durst mit Gletscherwasser. Wenn am Ostende der Südbahn, das ist dort, wo das magyarische Paris an der Donau liegt, die Sonne aufgeht, leuchten im Westende über den Türmen von Innsbruck und Bozen noch die letzten Sterne der Nacht.

Die Strecke Wiener Neustadt - Ödenburg Teil 1

Ursprünglich war daran gedacht, dem Semmering über Westungarn auszuweichen. Insbesondere von der Stadt Ödenburg, Fürst Paul Esterházy und Graf István Széchenyi war die Initiative ausgegangen, Ödenburg an das österreichische Bahnnetz anzuschließen. Ödenburg stellte 20 Joch für den Bau unentgeltlich zur Verfügung, Fürst Esterhazy 28 Joch seiner Gründe entlang der Trasse. Er entschädigte seine Untertanen, die Äcker abgeben mussten, mit Tauschäckern in Pöttsching. Diese Gründe benannte die Bevölkerung „Eisenbahnörtl".

Am 16. Februar 1839 erhielt das Bankhaus Sina die definitive Genehmigung für die Errichtung der Wien-Gloggnitzer-Eisenbahn, am 6. Juni 1840 wurde sie für die Verbindung Wiener Neustadt – Ödenburg ergänzt. Nach Eröffnung der Strecke Wien – Wiener Neustadt im Jahre 1841 lag es nahe, die weitere Strecke bis Ödenburg anzugehen. Sina stieß aber auf Widerstand von politischer und wirtschaftlicher Seite. Er gründete ein Bahnbau-Komitee, das zwei Jahre lang mit den Behörden verhandelte. Das Komitee fand weitere kapitalkräftige Befürworter des Projekts und wandelte sich in die Ödenburg-Wiener Neustädter Eisenbahn Gesellschaft um. Am 2. November 1844 wurde die Gesellschaft von Kaiser Ferdinand I. (in Ungarn König Ferdinand V.) genehmigt, ihre Statuten wurden Anfang 1845 gebilligt. Das Aktienkapital betrug 1,5 Millionen Gulden, es wurden 7500 Aktien ausgegeben. Auf der konstituierenden Generalversammlung am 30. März 1845 wurde Graf Széchenyi als Präsident bestätigt. In seiner kurzen, in deutscher Sprache gehaltenen Ansprache deklamierte er: „Ein heller Stern ist damit dem Westen Ungarns aufgegangen, dessen wachsender Strahlenglanz die Bahnen seines zukünftigen raschen Fortschrittes erleuchten wird."

Die Eisenbahnlinie war als Teil der über Ungarn geführten Strecke nach Triest projektiert und daher zweigleisig trassiert; letztlich wurde das zweite Gleis aber nie realisiert. Aufgrund der politischen Spannungen zwischen den beiden Reichshälften Österreich und Ungarn wollte Wien die Südbahn auf österreichischem Boden realisieren.

Stefan Graf Széchenyi wurde 1791 in Wien geboren. Als reicher Grundbesitzer nahe von Budapest gehörte er dem Adel an, was aber im Gegensatz zu seiner Gesinnung stand. Nach seiner Offizierstätigkeit im Krieg gegen Napoleon machte er Reisen nach Frankreich, England und Italien, auf denen ihm die Rückständigkeit Ungarns bewusst wurde. Er hatte ein ausgeprägtes Interesse an der industriellen Revolution und setzte Vermögen und Energie in den Dienst von Wissenschaft und technischem Fortschritt. Seine bekanntesten Projekte sind die Errichtung der Kettenbrücke als Verbindung zwischen Buda und Pest und die Theiss-Regulierung, womit ein gewaltiges Gebiet von Überschwemmungskatastrophen und Niedrigwasser befreit und fruchtbar gemacht wurde. Die Entwicklung des Verkehrswesens in Ungarn war ihm ein ganz besonderes Anliegen. Daher sein Engagement für die Eisenbahn. Er war auch Gründungsvater der Akademie der Wissenschaften in Budapest.

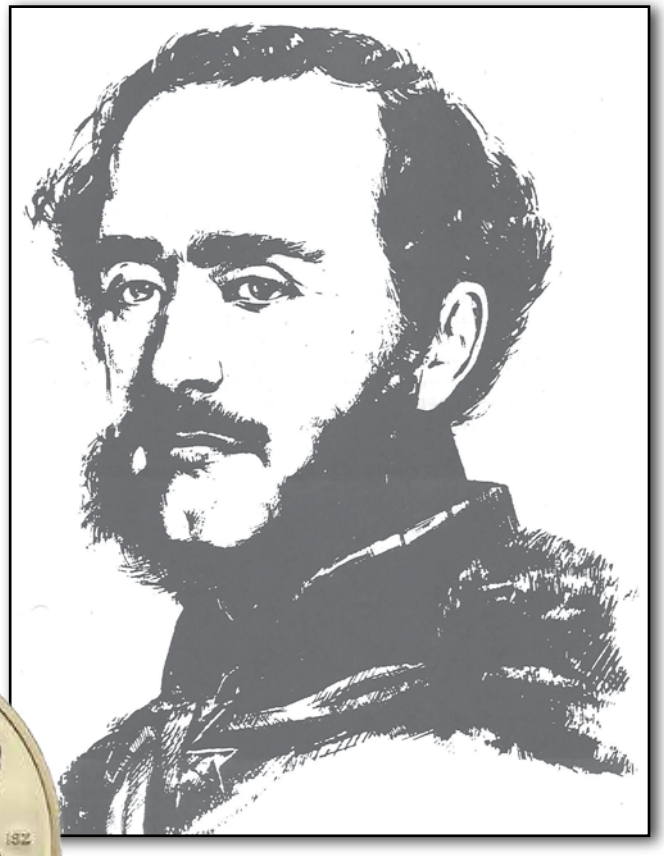


Abb.: Graf István Széchenyi (1791-1860

Ehrenmedaille für István Széchenyi

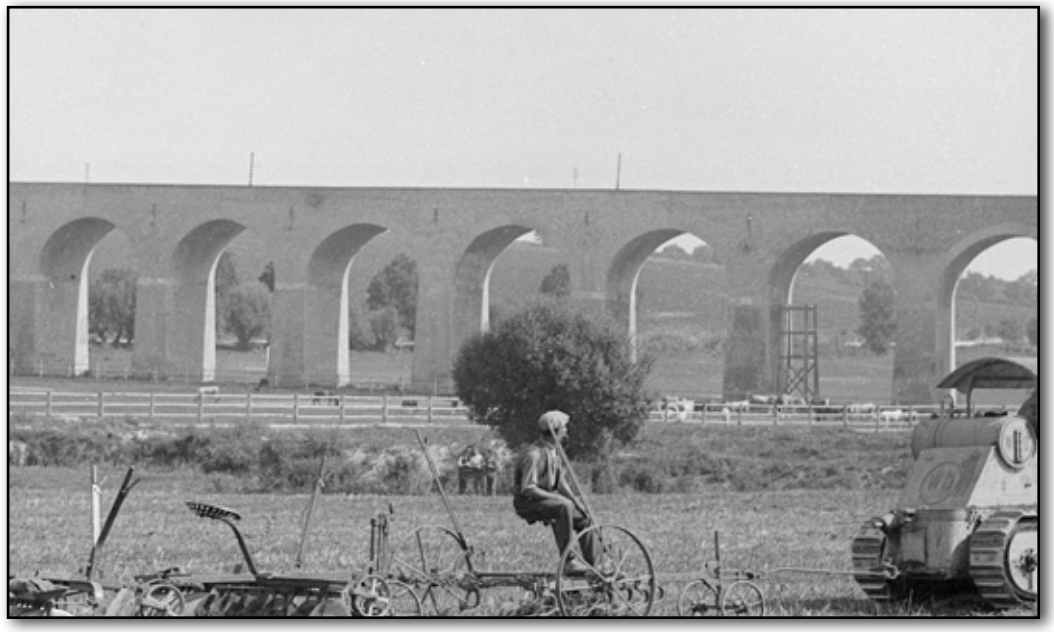
Die Strecke Wiener Neustadt - Ödenburg Teil 2

Die Planung und der Bau der Trasse wurde Mathias Schönerer (1807–1881) übertragen, der als Ingenieur für die zum Finanzkonzern Sina gehörenden Bahnen verantwortlich war. Schönerer plante ursprünglich die Trassierung über Pöttsching. Als die Vermessungsarbeiten dort aufgenommen wurden, wehrten sich die Pöttschinger Bauern mit Heugabeln und Sensen. Sie hatten Angst um ihre Gründe und das Vieh wegen Gefahr von Funkenflug und Rauchvergiftung. Daraufhin wich man auf die Linie Neudörfl – Sauerbrunn – Mattersburg aus. Die Bauarbeiten wurden noch im Frühjahr 1845 bei Mattersdorf in Angriff genommen. Für die direkte Linie nach Ödenburg/Sopron über Schattendorf und Agendorf/Agfalva waren zwei mächtige und in der damaligen Zeit einmalige Kunstbauten – das „Wiesen-Viadukt“ sowie das „Mattersburger Viadukt“ – erforderlich. Auslösend dafür dürfte aber nicht nur die kürzere Streckenwahl gewesen sein, sondern auch die Tatsache, dass sich damit die Gelegenheit bot, für den anstehenden Bau der ebenfalls im Besitz der k.k. priv. Südbahngesellschaft stehenden Semmeringbahn (1848–1854) ein entsprechendes „Experimentierfeld“ zu haben. Es ist daher kein Zufall, dass die beiden genannten Viadukte die gleichen Konstruktionsmerkmale aufweisen wie jene der Semmeringbahn. Außer den beiden Viadukten fährt die Bahn noch über eine Reihe weiterer kleinerer Viadukte, wie sie sonst auf vergleichbaren Strecken nicht zu finden sind. Der Mattersburger Viadukt ist der kühnste und imposanteste Bau der Strecke.

Es waren ca. 4000 Arbeiter aus der Umgebung sowie Wien, Böhmen und anderen Ländern der Monarchie in Einsatz. Die Arbeitsbedingungen waren unmenschlich, so waren z.B. die sogenannten „Erdböhm“ böhmische Arbeiter, die in Erdlöcher untergebracht waren. Es kamen hunderte von Leute bei Arbeitsunfällen ums Leben, viele starben aber auch an Typhus.

Abb.: Viadukt Wiesen-Sigless

Abb.: Viadukt Mattersburg



Die Strecke Wiener Neustadt - Ödenburg Teil 3

Der Burgschauspieler und Reisejournalist Dr. Franz Carl Weidmann wanderte während der Bauarbeiten entlang der Strecke und berichtete über seine Eindrücke beim Bauabschnitt bei Mattersdorf, wo gerade starke Erdabrutschungen die Bauarbeiten aufhielten:

Mit Macht in Angriff genommen, war die kolossale Arbeit rasch vorwärts geschritten und bereits sehr weit gediehen, als 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. … 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 unschädlichen 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.

Man kann sich heute kaum vorstellen, dass von Frühjahr 1845 bis Sommer 1847 ein großartiges Bauobjekt für den Eisenbahnverkehr entstand: eine Eisenbahnstrecke mit einem großartigen Viadukt, der seit über 100 Jahren Wahrzeichen von Mattersburg ist. Der Viadukt ist 250 m lang, 8,85 m breit und 18 m hoch. 21 Stützpfeiler tragen 20 Bögen. Die Pfeiler sind verschieden konstruiert und haben unterschiedliche Grundflächen, teils aus statischen Gründen und teils um Wasser- und Schlammmassen leichter abfließen zu lassen. Die Wulka und der Mühlbach flossen direkt unter dem Viadukt. Der Mühlbach wurde später in die Wulka geleitet, die Wulka begradigt und mit Stützmauern versehen. Das Mauerwerk einschließlich Tonnengewölbe des Viadukts besteht aus Ziegel, nur die Pfeilersockel und Kämpfer (oberste Teil des Widerlagers eines Bogens oder Gewölbes) sind aus Naturstein. Für den Bau wurden gebrannte Ziegel von der Walbersdorfer Ziegelfabrik geliefert.

Abb.: Viadukt im Jahre 1920

Eröffnung der Strecke 1847

Als Graf Széchenyi kurz vor Fertigstellung den Viadukt besichtigte, war er entsetzt und schrieb in sein Tagebuch: „… Miserabel Viaducte … und mit stupidem Leichtsinn ausgeführt. Es ist ein todtes Kind! – Colossal römisches Werk! …“ (zitiert Hans Hahnenkamp in „Die Eisenbahn im Burgenland zur Zeit der Habsburgmonarchie“)

Der Bau war damals sehr umstritten. Eine ähnliche Konstruktion in Deutschland war eingestürzt und in Frankreich waren bei Viadukten Sprünge und andere Mauerschäden aufgetreten. Angeblich hätte Schönerer aufgrund der Zweifel an seiner Baukunst viele Jahre später Selbstmord begangen. Der Viadukt steht aber heute noch, bis dato sind keine großartigen Schäden aufgetreten.

Die gesamte 31,9 km lange Strecke geht vom südlichen Ende des Bahnhofs Wiener Neustadt aus, biegt sogleich nach Osten und erreichte kurz nach der Bahnstation Katzelsdorf an der Leithaüberbrückung die damalige Grenze zwischen Österreich und Ungarn. Bis zum Übergang blieb die Bahn im Besitz der Wien-Gloggnitzer Bahn und wurde auch von dieser gebaut. Von der Leithabrücke an gehörte die Reststrecke der neu gegründeten Ödenburg-Wiener Neustädter-Bahn und wurde auf deren Kosten gebaut. Aber bereits während der Bauarbeiten wurde beschlossen, dass der Betrieb der Ödenburger Bahn der Gloggnitzer Eisenbahn zu übertragen sei.

Im Februar 1847 befasste sich die dritte Generalversammlung der Eisenbahngesellschaft mit den finanziellen Schwierigkeiten. Es waren extrem hohe Mehrkosten entstanden, und viele der Zeichner von Aktien hatten ihre Zahlungen verspätet oder überhaupt nicht geleistet. Die unvorhergesehenen Kosten entstanden aus mehreren Gründen: Ursprünglich war bei Mattersburg eine aus Holz gezimmerte Brücke vorgesehen, welche aber als feuergefährlich erachtet wurde, weshalb man sich für das Massivviadukt entschied. Auch Korrekturen an der Streckenführung, der Mattersburger Erdrutsch, das ursprünglich nicht geplante Restaurationsgebäude in Ödenburg sowie höhere Preise bei Grundeinlösungen machten es schließlich notwendig, ein Darlehen aufzunehmen, um den Baufonds von 1,5 Millionen Gulden um weitere 750.000 Gulden aufzustocken. Die entstandenen Schulden wurden schließlich durch die Ausgabe neuer Aktien beglichen.

MEGHIVÁS
A SOPRON-NÉMET-UJHELYI VASPÁLYA
MEGNYITÁSÁHOZ
1847ik évi Augustus 20ikán
az Igazgatóság részéről
Elindulás Bécsből reggeli 5½ órakor,
Diszmenet Ujhelyből „ 7 „
Visszamenet Sopronból délben 12 órakor
Kivánatra előadandó.
(Auf Verlangen vorzuzeigen.)

Einladung zur Eröffnung der der Eisenbahnstrecke Sopron – Wiener Neustadt am 20. August 1847
Abfahrt Wien 05:30 Uhr
Festzug ab Wiener Neustadt: 07:00 Uhr
Rückfahrt aus Sopron 12:00 Uhr

Probefahrt und Eröffnung der Strecke 1847

Die Strecke wurde das erste Mal auf der Probefahrt am 2. August 1847 befahren. Die Lokomotive „Weilberg“ der Gloggnitzer Bahn zog den ersten Zug bis nach Ödenburg.

Dr. Franz Carl Weidmann gehörte zu den Ehrengästen, die zur Probefahrt am 2. August 1847 geladen waren. Er schrieb:

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 geschmückt war. …. Auf allen Stationsplätzen von Neudörfel bis Oedenburg ward das erste Erscheinen der ersten Locomotive auf dieser Bahn mit dem lebhaftesten Ausdruck der herzlichen 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 Pöller, erklang Musik und lebhafter Jubelruf.

Am 20. August 1847, am Tag des Heiligen Stephan, Schutzpatron Ungarns, kam es dann zur feierlichen Eröffnung. Auf der Burg Forchtenstein wurden 40 Salutschüsse zur Begrüßung abgefeuert, als Fürst Esterhazy in der Station Mattersdorf (Nagy Marton) einfuhr. Auch in Ödenburg wurde der Train mit Ehrensalven erwartet. Eine Ehrenkompanie, die Bürgermiliz und zahlreiche Honoratioren nahmen an der Eröffnungsfeier teil. Es folgte ein Bankett, danach fuhr der Zug nach Wien zurück.

Der Viadukt war mit einem mit Blumen geschmückten Triumpfbogen versehen auf dem stand:

Lauf willkommen hehrer Dampfer
in das Ungarland herein,
Unvergesslich, wie die Werke
Sollen Ihre Schöpfer sein.

Am nächsten Tag verkehrten die Züge bereits nach Fahrplan. Der Betrieb und die Erhaltung der Strecke übernahm die Wiener-Gloggnitzer Eisenbahngesellschaft (W.G.E.), vormals Wien-Raaber Bahn.

Abb.:Bahnhof ohne Vordach vor 1900

Fahrplan 1859

11

Wien-Neustadt-Oedenburg.

Meilen-Distanz von Wien	Abfahrt der Züge von Wien nach Ödenburg — von den Stationen	um St.	M.	St.	M.	Fahrpreis I. Classe fl.	kr	II. Classe fl.	kr.	III. Classe fl.	kr.	Reisegepäcks-Uebergewicht und Eilgut 20 Pf. von Wien aus fl.	kr.	Frachten pr. Zoll-Centner I. Classe fl.	kr	II. Classe fl.	kr.	III. Classe fl.	kr.
		Früh		Abd.															
	Wien	7	—	5	—														
6½	**Neustadt**	9	15	7	10	2	34	1	76	1	17	—	10	—	13	—	18	—	24
7	Katzelsdorf	9	25	7	20	2	52	1	89	1	26	—	11	—	13	—	20	—	26
7	Neudörfl	9	32	7	27	2	52	1	89	1	26	—	11	—	13	—	20	—	26
7½	Sauerbrunnen	9	39	7	34	2	70	2	03	1	35	—	11	—	14	—	21	—	28
8	Wiesen-Sigless	9	49	7	44	2	88	2	16	1	44	—	12	—	15	—	22	—	30
8½	Mattersdorf	10	3	7	58	3	06	2	30	1	53	—	13	—	16	—	24	—	31
9	Marz-Rohrbach	10	10	8	5	3	24	2	43	1	62	—	14	—	17	—	25	—	33
10	Schadendorf	10	26	8	21	3	60	2	70	1	80	—	15	—	19	—	28	—	37
10	Agendorf	10	33	8	28	3	60	2	70	1	80	—	15	—	11	—	28	—	37
10½	**Ödenburg** Ankunft	10	41	8	36	3	78	2	84	1	89	—	16	—	99	—	29	—	38

	von Oedenburg nach Wien	Früh		Nchm.		von Oedenburg aus													
	Ödenburg	5	45	2	15														
½	Agendorf	5	57	2	27	—	36	—	27	—	18	—	2	—	3	—	4	—	5
1	Schadendorf	6	5	2	35	—	36	—	27	—	18	—	2	—	3	—	4	—	5
1½	Marz-Rohrbach	6	18	2	48	—	54	—	41	—	27	—	2	—	4	—	5	—	7
2	Mattersdorf	6	28	2	58	—	72	—	54	—	36	—	3	—	5	—	7	—	9
2½	Wiesen-Sigless	6	39	3	9	—	90	—	68	—	45	—	4	—	6	—	8	—	10
3	Sauerbrunnen	6	51	3	21	1	08	—	81	—	54	—	5	—	7	—	9	—	12
3½	Neudörfl	6	58	3	28	1	26	—	95	—	63	—	5	—	7	—	11	—	14
4	Katzelsdorf	7	4	3	34	1	44	1	08	—	72	—	6	—	8	—	12	—	16
4½	**Neustadt**	7	30	3	55	1	62	1	22	—	81	—	7	—	9	—	13	—	17
10½	**Wien** Ankunft	9	21	5	49	3	78	2	84	1	89	—	16	—	19	—	29	—	38

Jeder Reisende hat an Gepäcke 50 Pf. frei. Die geringste Gebühr beim Eilgut beträgt 18 kr.

Kinder unter 2 Jahren sind frei; von 2 bis 10 Jahren zahlen selbe den halben Fahrpreis.

Frachtentarif auf der **Mohács-Fünfkirchner** Eisenbahn.

Stationen	I. Classe kr.	II. Classe kr.	III. Classe kr.
Zwischen Uszög und Vilány pr. Zoll-Zentner	10	14	15
„ „ „ Mohács „ „ „	17	28	26
„ Vilány „ Mohács „ „ „	8	11	12

Abb.: Fahrplan aus dem Jahre 1859 aus der Broschüre „140 Jahre Bahnhlf Mattersburg - MV Rail Mattersburg“

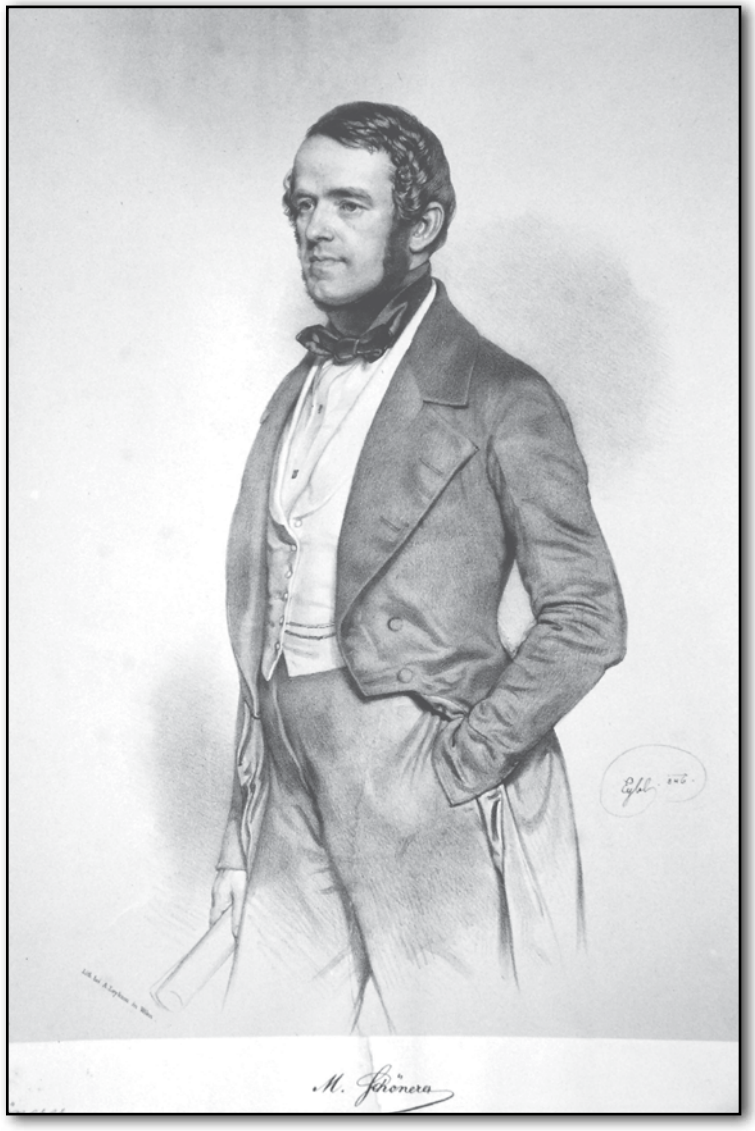
Der Bauherr Mathias Schönerer

Mathias Schönerer (1807 - 1881) vollendete die erste Eisenbahn Kontinentaleuropas, die Pferdeeisenbahn Budweis–Linz–Gmunden, und war 1841 für den Bau des ersten österreichischen Eisenbahntunnels (156 m) bei Gumpoldskirchen, den sogenannten Busserltunnel verantwortlich, dessen Nordportal auch Schönerers Motto „Recta sequi“ („Folge der Geraden“) trägt.

Er war Bau- und Betriebsdirektor der Wien-Gloggnitzer Bahn (WGB) und gründete 1839 die Reparaturwerkstätte in der Nähe des Wiener Bahnhofs der WGB, die spätere Lokomotivfabrik der StEG (=privilegierte Österreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft).

Während des Krieges 1848/49 organisierte er die ersten per Bahn durchgeführten Militärtransporte.

Ab 1856 gehörte er dem Verwaltungsrat der Kaiserin Elisabeth-Bahn, ab 1867 dem der Kaiser-Franz-Josephs-Bahn an. Für seine Verdienste um den Eisenbahnbau wurde er 1860 von Kaiser Franz Joseph I. in den erblichen Ritterstand erhoben.



Sein Sohn, Ritter Georg von Schönerer (1842 - 1921) bewegte sich auf ganz anderen Gleisen. Er war Vorkämpfer der deutschnationalen Bewegung und des Antisemitismus in Österreich und Vorbild Adolf Hitlers. Im Nationalsozialismus, der Schönerer als Vorkämpfer des nationalen Gedankens in Österreich feierte, fanden seine Ideen ihre entsetzliche Realisierung.

Bartholomäus Wedekind

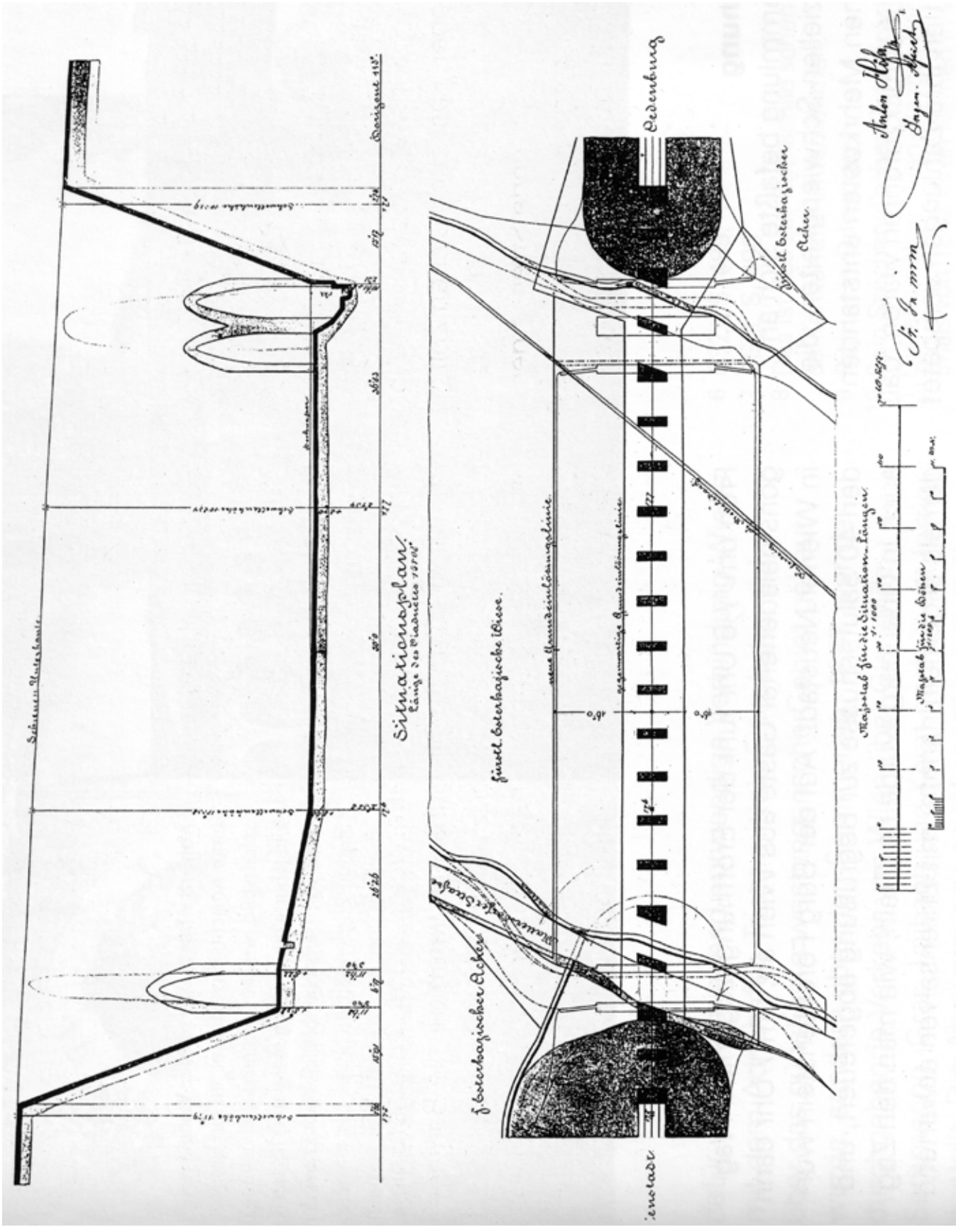
Geht man auf den Friedhof von Mattersburg, findet man dort das Grab der Familie Wedekind. Bartholomäus Wedekind wird hier als Erbauer der Eisenbahnviadukte angeführt. Er war vielleicht einer der Ingenieure beim Bau, aber mit Planung und Bau des Mattersburger Viadukts war er nicht betraut. Seinen Namen findet man auch nirgendwo in Abhandlungen zur Bahntrasse und ihren Viadukten.

Abb.: Grabstein Wedekind. Foto: Anna Benedek

Wolfgang Steiger weiß zu erzählen, dass die Inschrift zu Bartholomäus Wedekind später eingesetzt wurde, da er auch ein Foto machte, als diese Inschrift noch nicht angebracht war. Leider ging es verloren.

Abb.: Zeichnung von Mathias Schönerer der Bahntrasse Wiener Neustadt – Ödenburg – Raab – Kanizsa.

Die Trasse ist hier noch nach den ursprünglichen Plänen über Pöttsching führend eingezeichnet. Die Strecke von Ödenburg (Sopron) bis Raab (Györ) war damals noch Pferdeeisenbahn.



Vermessungszeichnung des Ingenieurs Anton Höfer vom Eisbahnviadukt bei Mattersdorf (Sammlung Gy. Lovas)

Unruhen

Der Marktort Mattersdorf hatte durch die Eröffnung der Bahnlinie einen Aufschwung erfahren. Der rasch zunehmende Verkehr bedeutete auch einen wirtschaftlichen Aufschwung für das durch die Eisenbahn erschlossene Gebiet. Der Aufschwung wurde aber bald gestört. Schon im nächsten Frühjahr 1848 entfachten sich in mehreren Ländern Europas Revolutionen, insbesondere in Österreich-Ungarn. Die Ungarische Revolution 1848/1849 entwickelte sich zu einem Unabhängigkeitskrieg gegen die Vorherrschaft der Habsburger. Die Ungarn konnten sich nicht durchsetzen. Einer der Teilnehmer der von Lajos Kossuth angeführten Revolution war der liberale Reformer István Széchenyi, der Hauptinitiator des Baus der Eisenbahnlinie Wiener Neustadt – Ödenburg.

Im Frühjahr 1848 kam es zu einer Betriebsunterbrechung der Bahn. Am 10. April 1848 begannen Mattersburger Bauern aus ganz konkreten lokalen Motiven heraus zu rebellieren. 1845 hatten sie ihre Grundstücke an die Eisenbahngesellschaft abgetreten, die Entschädigungen blieben aber aus. Sie fühlten sich betrogen und rissen einige Hottersteine auf der Eisenbahnstrecke heraus. Um die Bauern in Schach zu halten, wurden 224 Soldaten von Ödenburg nach Mattersburg geschickt, die jedoch nichts ausrichten konnten. Erst als am 12. April 500 Soldaten aus Wien kamen und am darauffolgenden Tag das Standrecht verkündet wurde, zogen sich die Bauern eingeschüchtert zurück.

Im Herbst 1848 wurde aufgrund der militärischen Ereignisse eine Grenzsperre zwischen Ungarn und Österreich verfügt. Im März 1853 musste der Bahnbetrieb wegen Schneeverwehungen für 10 Tage eingestellt werden. Diese Ereignisse fügten der Bahngesellschaft finanziellen Schaden zu. Die Bahnlinie war durch den Güterverkehr zwar gewinnbringend, die Einnahmen blieben aber hinter den Erwartungen der Aktionäre zurück. Daher wurde 1854 die Ödenburg-Wiener Neustädter Eisenbahn Gesellschaft an den Staat verkauft. Aber schon drei Jahre später übertrug der Staat die Rechte an die „Vereinigte Südliche Staats-Lombardisch-Venetianische und Zentralitalienische Eisenbahngesellschaft“, ab 1862 war dies die Südbahngesellschaft. Ab 1924 übernahmen die „Österreichischen Bundesbahnen“ den Betrieb.

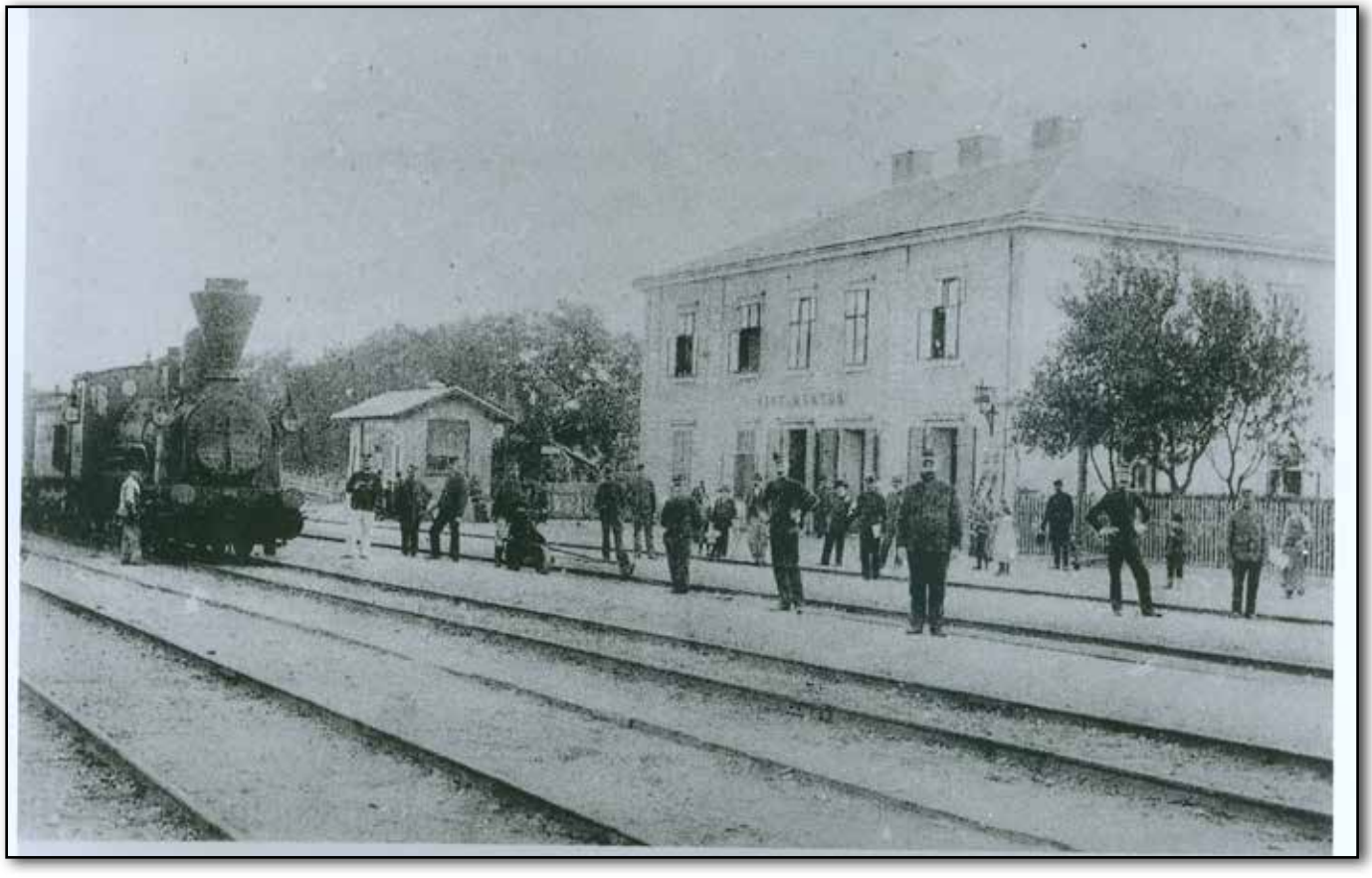


Abb.:Bahnhof Mattersdorf um 1900

Ansichten

Seltsamerweise findet man in einschlägiger Literatur über die Geschichte des Ortes nur wenig über den Viadukt. So wird in dem 1900 erschienenem Werk „Die Südbahn und ihre Verkehrsgebiete in Österreich-Ungarn“ unter dem Abschnitt „Wr. Neustadt-Nagy Kanizsa-Barcs“ die Strecke von Ort zu Ort beschrieben, aber bei Nagy Marton (Mattersdorf) findet man keine Erwähnung des Viadukts. In dem Werk „Heimatkunde des Bezirks Mattersburg im Burgenland“ von Ernst Löger aus dem Jahr 1931 wird nur mit einem Satz auf den Viadukt eingegangen.

Dennoch wurde der Viadukt unumstrittenes Wahrzeichen der Stadt. Auf alten und neuen Ansichtskarten aus Mattersburg wird der Blick auf den Viadukt gelenkt. Er bildet auch das Emblem der Stadtgemeinde und wird von Vereinen gerne als Symbol benutzt.

Nagymarton
Üdvözlet Nagymartonból
Utánzat tilos
Schwidernoch Károly müintézete Bécs 2

Mattersdorf
Platz mit Sparkasse u. Schule
Viaduct
Gruss aus Mattersdorf-Ungarn.
Nachahmung verboten.
Kunstanstalt K... chwidernoch Wien

Jubiläen und Briefmarken

Bahnhof 140 Jahre **Mattersburg**

8.00 Uhr:	Platzkonzert vor dem alten Rathaus Blasmusikkapelle Loipersbach mit Volkstanzgruppe Loipersbach (bei Schlechtwetter findet d. Konzert unter d. Vordach d. Bahnhofes statt.)
9.00 Uhr:	Platzkonzert beim Bahnhof
9.30 Uhr:	Festansprachen Bgm. Mag. Dir. Eduard Sieber PAM Karl Hinterleitner, Gewerkschaft der Eisenbahner Hofrat Dr. Erwin Semmelrath, Präsident der VB-Dion Wien
10.00 - 12.00 Uhr:	Frühschoppen bei Frieda u. Motz mit Joschi Zechmeister
ab 10.00 Uhr:	Besichtigungsprogramm Bahnhofsanlagen, Stellwerk, verschiedene Güterwagen (beladen u. leer), Firmenausstellungen, Dieselloks 2143, Kleinwagen, Reisezugwagen, Modelleisenbahn in gedecktem Wagen, Kleintierschau (Schafe, Ziegen, Hasen...), Großtiere, Fotoausstellung im Wartesaum
14.00 - 18.00 Uhr:	Heurigengarten mit Musik
Rahmenprogramm:	Kutschenfahrten, Ponyreiten, Schießbude, Schaukel

Sonntag,
30. August 1987
Tag der
offenen Tür

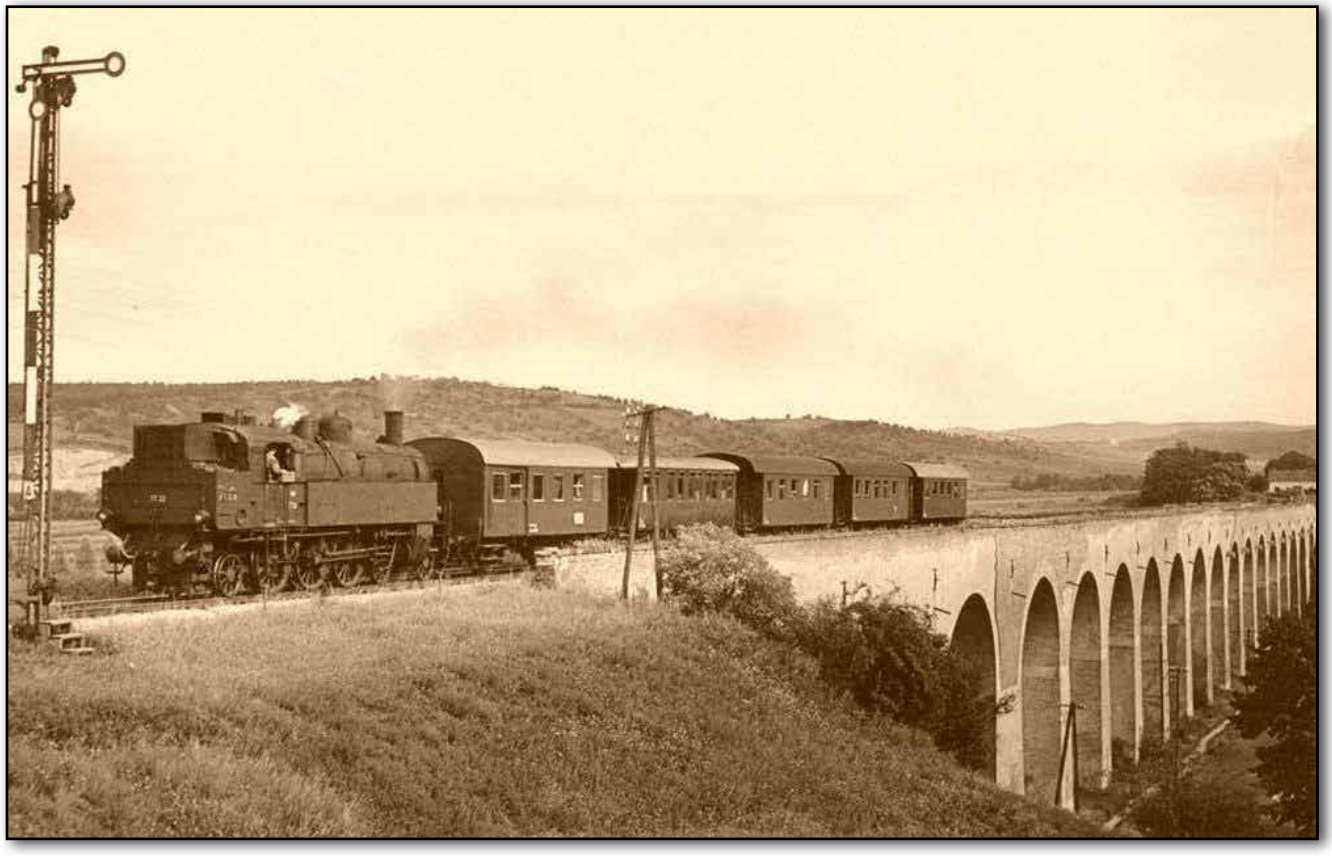
Der Bau der Eisenbahnstrecke Wiener Neustadt – Ödenburg wurde immer wieder zu bestimmten Jubiläen gefeiert, zuletzt 1997 zum 150 jährigen Jubiläum. Die Burgenländische Landes-Sonderausstellung war der Geschichte der Eisenbahn gewidmet, zu der der 1998 verstorbene Oberregierungsrat Dr. Hans Chmelar einen umfangreichen und sehr lehrreichen Katalog „150 Jahre Eisenbahn im Burgenland – feuer wasser kohle“ herausgab. Er wurde als Sonderband XIX der Burgenländischen Forschungen publiziert. Die Ausstellung fand im Kulturzentrum in Mattersburg statt.

Dampfloks und Sonderzüge der Ausstellung 1997

Sonderzug der Dampflokomotive der Reihe 52 im Bahnhof und Personenzug mit dieser Dampflokomotive auf dem Viadukt. Im Hintergrund ist der dieselbetriebene Triebwagen der 1990er Jahre zu sehen.

Diese Lokomotive der Reihe 33 - fuhr in den 1960er Jahren auf der Strecke Wr. Neustadt-Mattersburg

Personenzug mit Lokomotive 204 - fuhr in den 1900er Jahren auf der Strecke Wr. Neustadt-Ödenburg



Personenzug mit Lokomotive 77.66 - fuhr in den 1950er Jahren auf der Strecke Wr. Neustadt-Ödenburg

Unfälle

Anfang 1918 kam es in Österreich zu einer massiven Streikbewegung für einen Separatfrieden mit Russland. Tausende ungarische Arbeiter reisten von Österreich zurück nach Ungarn. Die Menschen standen auf den Puffern, Einstiegstreppen und saßen auf den Wagendächern. Es kam zu mehreren Unfällen auf der Strecke Wiener Neustadt - Ödenburg.

Im Band „Kaleidoskop“ von Eduard Sieber findet man eine Abbildung eines Unfalls mit dem Kommentar, im Februar 1939 habe sich ein spektakulärer Unfall mit tödlicher Folge ereignet: Auf dem Viadukt war nach falscher Weichenstellung ein Güterwagen aus den Schienen gesprungen. Der Waggon durchstieß die Brückenmauer und ragte halbseitig über die Brücke. Der Verschiebearbeiter erlag im Krankenhaus Wiener Neustadt seinen Verletzungen. So geht die Geschichte aus den Protokollen der damaligen Mattersburger Gendarmerie hervor.

Eine ganz ähnliche Abbildung findet man im Katalog „150 Jahre Eisenbahn im Burgenland, Mattersburg. feuer wasser kohle“ auf Seite 157. Dort heißt es allerdings, dass im Jahre 1941 ein Güterzug auf dem Viadukt entgleiste, was vermutlich auf Sabotage zurückzuführen sei. Das Foto zeigt sicher denselben Unfall, wird aber mit unterschiedlicher Jahresabgabe verschieden interpretiert. Der wahre Hergang bleibt uns vermutlich auf ewig verschlossen.

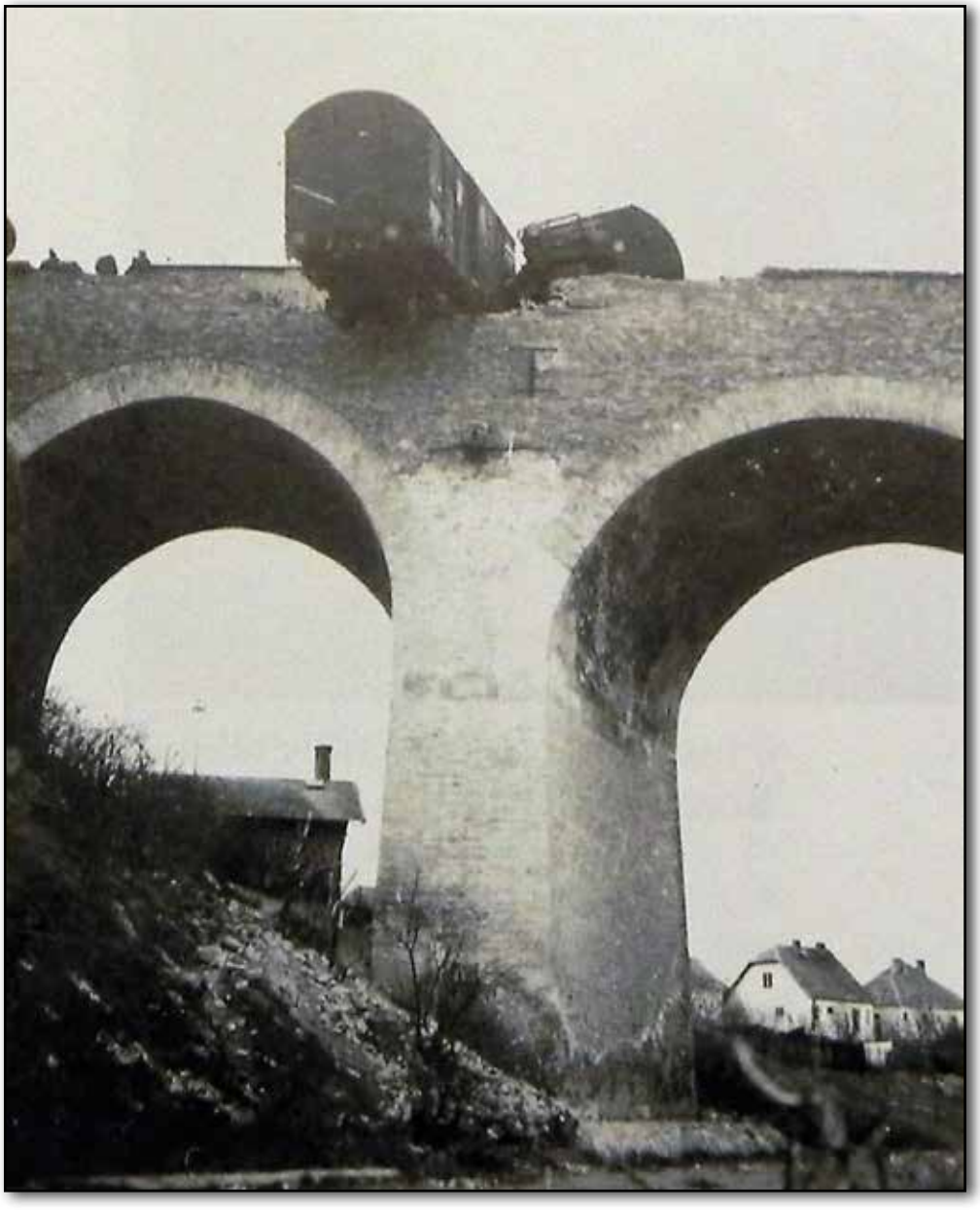


Abb.: entgleister Güterwaggon im Jahre 1939 oder 1941?

Abb.: Katastrophenschutzübung „Lage Mattersburg“, 12. Oktober 1988

Im Oktober 1988 fand eine Großraumübung „Lage Mattersburg“ im Raum Marz-Rohrbach von Bundesheer, Feuerwehr, Rettung, Gendarmerie und Rotem Kreuz statt, um für Katastrophenfälle gerüstet zu sein. Es wurde ein Fall von entgleisten Güterwaggons simuliert.

1997, im selben Jahr als auf der Landesausstellung im Kulturzentrum Mattersburg 150 Jahre Geschichte der Eisenbahn im Burgenland gefeiert wurde, ereignete sich ein Zugsunglück bei Marz-Rohrbach. Zwei Triebwagen stießen frontal zusammen. Ein Lokführer kam ums Leben

Erinnerungen, Anekdoten

Willi Bauer, einer unserer fleißigen Geschichtenerzähler lebt seit seiner Geburt im Jahre 1935 nahe von Viadukt und Bahnhof. Er sprach mit mir am 12. April 2018 über Kindheitserinnerungen rund um die Bahnbrücke. Er erzählte:

Der „Bunker“

„Wir Kinder von der Kitaiblgasse hatten ein schönes ‚Hollunderstauda‘ genanntes Gebiet zum Spielen, das sich neben der Bahnbrücke bei der Wulka befand. Die Leute von der Kitaiblgasse lagerten dort altes Baumaterial und Gegenstände ab. Wir Kinder, das waren die beiden Mohlbuben, und die Buben Knoll, Rumpler, Kurz und Bauer bauten uns daraus einen ‚Bunker‘ (so nannten wir das) und hielten uns dort viel auf. In dem Bunker lagerten wir gefundene Kriegswaffen der deutschen Wehrmacht: Panzerfäuste, Eierhandgranaten, Stielhandgranaten, zwei Karabiner und eine Pistole, wir hatten auch Munition gehortet. Der Bahnhof war zentraler Lagerplatz von Baumaterial, Holz und Munition für den Ostwallbau. Die Munition wurde bei Kriegsende von den Nazis vergraben, wir kannten die Stellen und bedienten uns. Außerdem war der Bahnhof auch eine Entlausungsstelle für Kriegsgefangene, die ihre Waffen vergruben, damit sie die Nazis nicht finden konnten. Auch davon holten wir uns einige. … Einmal flogen zwei russische Flieger über die Bahnbrücke und einer von uns schoss auf sie mit einem Karabiner. Er traf natürlich nichts, aber für uns war er seit damals der große Held der Gruppe.“

Zigarettenregen

Am 20. Juli 1944 hatte eine Gruppe von Männern um Graf von Stauffenberg versucht, Hitler zu töten. Willi Bauer erzählt über eine Kundgebung am Sportplatz in Mattersburg nach dem Attentat. Frühere Kundgebungen fanden am Adolf Hitler Platz (heute Hauptplatz) statt, aber für diese wurde der Sportplatz von den Nazis gewählt, da er viel mehr Leuten Platz bietet.

„Es kamen sehr viele Leute, der Platz war voll, viel Naziprominenz war dabei, auch der Gauleiter Josef Bürckel kam aus Wien und hielt eine Ansprache. Ich kann mich noch genau erinnern wie er sagte: ‚Wir danken der Vorsehung, dass unser geliebter Führer den Anschlag überlebt hat‘. Danach wurde das Horst-Wessel-Lied und Deutschland, Deutschland über Alles gesungen. Genau in diesem Moment fuhr ein Gefangenenzug über die Bahnbrücke. Die Gefangenen warfen geöffnete Zigarettenschachteln in die Menge, die Zigaretten rieselten wie Schnee hinunter. Die Leute hörten auf zu singen und beeilten sich, die Zigaretten aufzuklauben. Die Nazibonzen tobten, Bürckel schrie: ‚wegen ein paar Zigaretten hört ihr auf zu singen, ihr seid des Führers nicht würdig …‘ Ich war damals neun Jahre alt und von dem Zigarettenregen schwer beeindruckt.“

Sprengungsversuch

„Mir wurde erzählt, dass in den letzten Kriegstagen, nachdem der letzte Deutsche Zug über die Bahnbrücke gefahren war, ein Waggon voll Sprengstoff in der Mitte des Viadukts abgestellt wurde und ein Deutsches Flugzeug, das in Wr. Neustadt gestartet war, eine Bombe in Richtung Waggon abwarf. Gott sei Dank verfehlte sie ihr Ziel. Der Waggon wurde von einigen alten Männern in den Bahnhof geschoben und gesichert, damit nichts mehr passieren konnte. Der Bombentrichter auf den Gründen des heutigen Stadions war noch lange zu sehen.“

Neue Waffen

„Hitler propagierte bis zuletzt, der Krieg würde mit neuen Waffen noch gewonnen werden. Knapp vor Kriegsende 1945 fuhren Viehwaggons Richtung Osten mit Volkssturmsoldaten durch Mattersburg. Auf manchen Waggons war mit Kreide geschrieben: ‚Wir alten Affen sind die neuen Waffen‘.“

Bohnenspur

„1947 fuhr ein Zug durch Mattersburg, der langsam eine Ladung Bohnen verlor. Ich ging der Bohnenspur über die Gleise auf der Bahnbrücke bis zur Schinterbrücke nach und klaubte so viel Bohnen auf wie ich konnte. Aus der Beute kochte meine Mutter ein herrliches Essen für die ganze Familie, wie wir es schon lange nicht mehr hatten."

Recyclinganlage

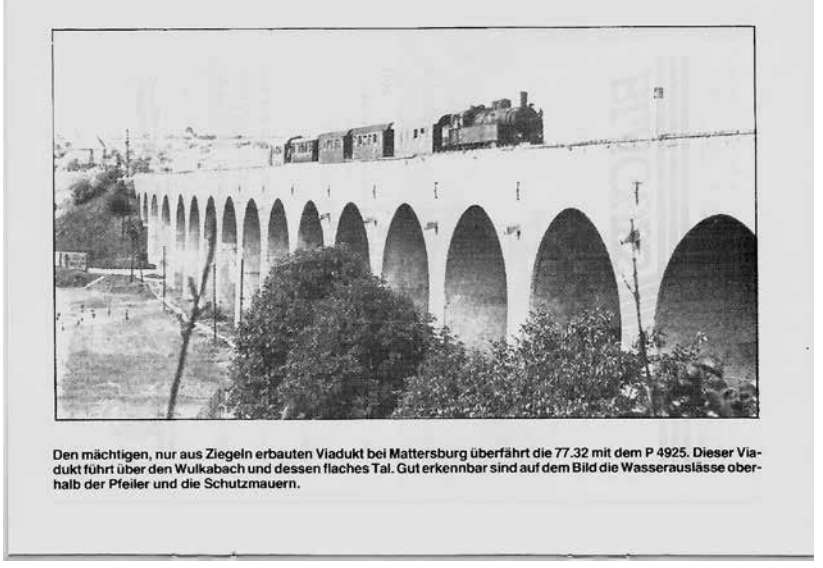
Früher entsorgten die Leute von der Bahngasse und Kitaibelgasse unter den Viaduktbögen ausgediente Geräte, Öfen, Töpfe und vieles mehr, die u.a. Eisentadler aufsammelten und für ihre Zwecke verwendeten.

Baden unter dem Viadukt

Will Bauer berichtet weiter: „Wir haben unter der Bahnbrücke die Wulka mit Erde und so genannte Wasenziegel aufgestaut. Es bildete sich eine fast ein Meter tiefe Wasserstelle, in der wir uns badeten und die ersten Schwimmversuche machten."

Eiszapfen

Der Viadukt hat heute Rohre für den Wasserabfluss. Noch bis in die 1960er Jahre hinein gab es aber nur offene Wasserauslässe. Im Winter bildeten sich lange, dicke Eiszapfen. Kinder und Jugendliche schossen mit Steinen und Schleudern die gefährlichen Eisgebilde herunter und freuten sich, wenn sie laut am Boden zerschellten.



Den mächtigen, nur aus Ziegeln erbauten Viadukt bei Mattersburg überfährt die 77.32 mit dem P 4925. Dieser Viadukt führt über den Wulkabach und dessen flaches Tal. Gut erkennbar sind auf dem Bild die Wasserauslässe oberhalb der Pfeiler und die Schutzmauern.

Unerlaubter Weise verfolgten immer wieder Leute bei bester Aussicht und gratis die Fußballspiele von oben auf dem Viadukt. Dechant Stocker fehlte nie; die Warnungen und Ermahnungen von Fahrdienstleiter Rosenits tat er mit einem Wink ab.

Mutproben und andere Abenteuer

„Wir Kinder setzten uns einer gefährlichen Mutprobe aus: wir balancierten auf der Brüstung über die Bahnbrücke, d.h. die Schienen auf der einen Seite und auf der anderen 20m Abgrund. Einer von uns fuhr sogar mit dem Fahrrad. Wenn der Bahnwärter kam, mussten wir laufen, wir waren schneller als er."

Der lang gediente ehemalige Fahrdienstleiter Josef Rosenits erzählte, dass einmal sogar der Gleismeister Josef Mayer im angeheitertem Zustand mit dem Rad auf der Brüstung fuhr. Er hat die wagemutige Aktion gut überstanden.

Es wird auch erzählt, dass die Fußballspieler immer wieder versuchten, den Ball über den Viadukt zu schießen. Manche sagen, der Mittelstürmer Frühstück, mit Spitzname Schuster genannt, und der Pinter Monti (er war Tischlergeselle beim Bürgermeister Wessely) hätten es geschafft.

Erneuerungen und Renovierungsarbeiten

Abb.: Fahrdienstleiter und sein Büro, 1921

Die ersten Renovierungsarbeiten erfolgten in den 1860er Jahren. 1863/64 wurde der gesamte Oberbau der Strecke ausgewechselt und moderne Schienen verlegt. 1865 erfolgte die Verlängerung der Linie von Ödenburg bis Kanizsa. Gleichzeitig wurde eine Fernschreib-Einrichtung realisiert, die alle Stationen verband, womit auch die Leitung der Glockensignale gesteuert werden konnte. Durch die Modernisierung der Signalanlagen und Bahnschranken verbesserte sich die Verkehrssicherheit wesentlich.

1889 bis 1891 wurden auf der Strecke Gleiserweiterungen vorgenommen und die Stationen erhielten Weichenstell-Einrichtungen. Stationen wurden laufend erweitert. In Mattersburg wurden zu Beginn des 20. Jahrhundert ein weiteres Abfertigungsgleis fertiggestellt, ein neues Pumphaus gebaut, Gaslampen installiert, das Aufnahmegebäude und das Magazin erweitert.

1911 wurden alle Stationen der Strecke zur weiteren Sicherheit mit Vorwarnsignalen ausgestattet. Neben den Wächterhäusern, wo Familienleben und Bahnbetrieb unter einem Dach geführt worden waren, errichtete die Eisenbahngesellschaft Dienstbauten für die Streckenwärter.

Modernisierung

Die Bahnstrecke Wiener Neustadt–Sopron wurde zwischen 1998 und 2001 modernisiert und lässt heute Geschwindigkeiten bis 120 km/h zu. Mit dem Fahrplanwechsel am 9. Juni 2001 wurde ein signalisierter Zugleitbetrieb installiert, mit dem die gesamte Strecke von Wiener Neustadt bis Loipersbach-Schattendorf vom Bahnhof Mattersburg aus ferngesteuert wird.

Am Viadukt wurden laufend Ziegel und Mauerwerk ausgebessert und ausgetauscht, um vor allem Forstschäden zu beseitigen und weiteren womöglich vorzubeugen.

Generalsanierung 2015/2016

Die letzte Renovierung war die bisher umfangreichste und vermutlich nachhaltigste. Der Viadukt und der Bahnhof wurden von den ÖBB generalsaniert. Die Zielsetzung für den Bahnhof war die Herstellung der Barrierefreiheit und ein modernes Erscheinungsbild mit dynamischer Kundeninformation. Die Sanierung des Viadukts erfolgte unter Einhaltung der Vorgaben des Bundesdenkmalamts. Die Gesamtinvestitionen betrugen 15,2 Mio. Euro.

Im Mai 2015 haben die Bauarbeiten begonnen und im März 2016 wurde der erneuerte Bahnhof und der sanierte Viadukt eröffnet. Der Presseinformation der ÖBB vom März 2016 waren die wesentlichen Baumaßnahmen zu entnehmen (hier verkürzt wiedergegeben):

Errichtung eines Personentunnels mit 3 Liften und mit Ab-/Aufgängen links und rechts der Bahn

Neuerrichtung eines Inselbahnsteigs inkl. modernem Dach und Blindenleitsystem, Wartekoje und Informationseinrichtungen. Errichtung Behinderten-WC im Bahnhofsgebäude

Errichtung einer P&R-Anlage mit 123 PKW.

Der Gleiskörper am Viadukt wurde erneuert. Zur Reduktion der Erschütterungen am Viadukt wurde eine lastenverteilende Platte eingebaut, und zusätzlich eine Abdichtung eingefügt, um Wasserschäden am Gewölbe in Zukunft zu verhindern. Um diese Arbeiten durchzuführen, mussten der Gleis-Oberbau und das Schotterbett entfernt werden. Zusätzlich wurden die Seitenmauern mit einem Handlauf gegen die Absturzgefahr gesichert, statische Verstärkungen eingefügt und Frostschäden am Ziegelmauerwerk durch Ziegeltausch und Fugenerneuerung beseitigt.

Abb.: Arbeiten zur Errichtung des Personentunnels mit Aufgang zum Bahnsteig, Foto ÖBB/Zenger, Wallner

Abb.: Neuer Aufgagn zum Bahnsteig nach Fertigstellung 2017
Foto ÖBB/Zenger, Wallner

Abb.: Renovierungsarbeiten 2015/2016.
Foto: Hollweck, Stadtgemeinde Mattersburg

Abb.: Bogen mit Davidstern. Foto: Vera Sebauer

Leider verschwand bei den Arbeiten auch der Davidstern auf einem der Innenbögen. In den 1960er Jahren hatten Schüler des Realgymnasiums einen Davidstern angebracht und begrüßten mit dem Schriftzug „Shalom“ die Passanten.

Die Zukunft ?

Abb.:Zug mit Dampflok
Die letzte Dampflok für 1976, danach wurde auf Diesel umgestellt

Zug mit Diesellok „Blauer Blitz“ Zug mit dieselbetriebenem Triebwagen

Diesellok der ÖBB

Abb.: Tachometer mit 280 km/h in einem französischen Schnellzug (TGV)

Die Elektrifizierung der Strecke wurde bis heute nicht realisiert. Nach wie vor fahren Diesel betriebene Triebwagen auf der Linie.

Vielleicht fahren einmal elektrisch betriebene Züge mit Geschwindigkeiten über 200 km/h über den Mattersburger Viadukt. Er würde es aushalten.

Quellenverzeichnis

Literaturangaben

Amt der Burgenländischen Landesregierung: 150 Jahre Eisenbahn im Burgenland. feuer wasser kohle

Burgenländische Heimatblätter 3/62

Burgenländische Heimatblätter 3/97

Gröller, Gottfried: Die erste Eisenbahn im Burgenland feiert ihren 125. Geburtstag. Mattersburger Stadtnachrichten September und November 1972.

Hahnenkamp, Hans: die Eisenbahnen im Burgenland zur Zeit der Habsburgermonarchie. 1993

k.k. priv. Südbahn-Gesellschaft: Die Südbahn und ihr Verkehrsgebiet in Österreich-Ungarn, 1900

Löger, Ernst: Heimatkunde des Bezirks Mattersburg, 1931

Lovas, Gyula: Der Betrieb auf der Wiener Neustadt-Ödenburger Eisenbahnlinie 1847-1921

Paul, Hans: 50 Jahre Stadtgemeinde Mattersburg, 1976

Strach, Hermann: Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie, I. Band

Fotonachweis

Bauer, Willi: Seite 28

Berner, Franz: Seiten 24 links oben, 24 unten, 27 unten, 29 oben links, 32 rechts, 32 unten

Jakl, Theo: Seite 10 (Medaille), 22

Landesarchiv Burgenland: Seiten 4, 11, 12, 14, 24 rechts oben, 27 oben, 29 unten, 30, Rückseite oben

ÖBB/Zenger, Wallner: Seite 31 links

Österreichische Nationalbibliothek: Seiten 8, 16, 17, 19, 20, 21

Rosenits, Erich (MV Rail): Seiten 15, 22 (Tag der offenen Tür), 29 Mitte, 32 links Mitte

Sieber, Eduard: Titelblatt

Stadtgemeinde Mattersburg, Hollweck: Seite 31 links, Rückseite unten

Steiger, Wolfgang: Seiten 23, 26

Unterweger, Friedrich: Seite 25 oben

Einige Bilder wurden aus dem Internet entnommen

Leihgaben

Jackl, Theo: Medaillen, Briefmarken

Stadtgemeinde Mattersburg: Diverse Objekte aus dem Depot der Sonderausstellung 1997

Unterweger, Friedrich: Modell Südbahnlokomotive 6269.01 (77.66)

S V M