

Die Arbeiten auf der Hauptlinie hatten schon im Jahre 1839 begonnen. Die ersten Fahrten fanden auf der Strecke von Mödling bis Neustadt am 16. Mai, von Wien bis Mödling am 20. Juni 1841, von Neustadt bis Neunkirchen am 24. Oktober 1841, von da bis Gloggnitz am 5. Mai 1842 Statt.

Die Vorbereitungen für den Flügel von Neustadt gegen Dedenburg hatten bedeutende Kosten in Anspruch genommen; jenseits der Leitha ergaben sich Terrain-Schwierigkeiten. Der auf dem ungarischen Landtage des Jahres 1841 gefasste Beschluß des Baues der Central-Bahn von Pest nach Wien auf dem linken Donauufer ließ eine empfindliche Schwämerung des Verkehrs auf jener Linie besorgen; dennoch bildete sich unter dem Einflusse des um sein Vaterland hochverdienten Magnaten Stefan Grafen von Szeghény in Ungarn eine Gesellschaft für den Bau von Dedenburg bis zur Leitha, in der Länge von $5\frac{1}{2}$ Meilen, das Kapital wurde durch 7500 Actien zu 200 fl. gebildet, wichtige Zugeständnisse machten als Besitzer der benötigten Gründe Fürst Paul Esterhazy und die Stadt Dedenburg, und die Unternehmung trat im März 1845 in die Oeffentlichkeit unter dem Namen Dedenburg - Wien - Neustädter - Eisenbahn - Gesellschaft.

Als die ungarische Statthalterei ein 50jähriges Privilegium zugesichert, und die Wien-Gloggnitzer-Gesellschaft erklärt hatte, die 2300 Klafter lange Strecke von Neustadt nach Kagelsdorf gleichzeitig mit der ersteren in Angriff nehmen zu wollen, begannen die Arbeiten unter Schönnerer's energischer Leitung, der durch Abänderung der ursprünglich gewählten Trace viele der vorhandenen Schwierigkeiten behob, und wesentliche Ersparungen erzielte.

Die Eröffnung der ganzen Linie erfolgte am 20. August 1847, und der Betrieb derselben wurde gegen billige Vergütung vertragsmäßig von der Wien-Gloggnitzer-Gesellschaft übernommen.

Auch für die Wien-Bruck-Bahn und ihre Fortsetzungen in Ungarn waren bereits in runder Summe 950,000 fl. verausgabt worden. Hindernisse, die zu beheben nicht in der Macht der Unternehmung lag, gaben auch hier den Anlaß zu Verzögerungen und empfindlichem Verluste, doch wurde die Ausführung der Strecke von Wien bis Bruck von 5 Meilen, im Kostenanschlage von 2,260,000 fl., beschlossen und zu Stand gebracht.

Ohne in das Detail der Geschichte der Hauptlinie Wien-Gloggnitz einzugehen, deren Länge 39,713 Klafter oder fast 10 deutsche Meilen beträgt, beschränken wir uns darauf, einige der Ergebnisse anzuführen, die in dem Berichte der Direction für die 16. General-Versammlung der Actionäre am 28. Dezember 1853 dargestellt wurden.

Der Bauaufwand für sämtliche von der Gesellschaft hergestellte Strecken belief sich auf 14,815,222 fl. 31 fr. CM.