



Désirée Vasko-Juhász

DIE SÜDBAHN

Ihre Kurorte und Hotels



DÉSIRÉE VASKO-JUHÁSZ

Die Südbahn Ihre Kurorte und Hotels

Mit einem einleitenden Essay
von Mario Schwarz
und mit Fotos von Christian Chinna

2., unveränderte Auflage

2018

BÖHLAU VERLAG WIEN · KÖLN · WEIMAR

Umschlagabbildung / Abbildung S. 2:

Südbahnhotel Semmering, Werbeplakat der Südbahngesellschaft nach einem Gemälde von Gustav Jahn, um 1904 (Foto: ÖNB)

Vorsatz/Nachsatz:

Eisenbahnkarte mit eingezeichneten Hotels der ehemaligen Südbahngesellschaft (1918/1919) (AVA/Staatsarchiv)

Bibliografische Information Der Deutschen Bibliothek:

Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.ddb.de> abrufbar.

© 2018 by Böhlau Verlag GmbH & Co. KG, Wien

Kölblgasse 8–10, A-1030 Wien, www.boehlau-verlag.com

Alle Rechte vorbehalten. Dieses Werk ist urheberrechtlich geschützt.

Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist unzulässig.

ISBN 978-3-205-20005-5

*Meinen Eltern gewidmet.
In Dankbarkeit
für all das Schöne,
das mein Leben so bereichert.*

Vorwort zur Neuauflage

Zahlreiche Leserbriefe und Anfragen aus dem Buchhandel haben den Böhlau Verlag veranlasst, jetzt eine Neuausgabe meines über lange Zeit vergriffenen Buches „*Die Südbahn. Ihre Kurorte und Hotels*“ vorzulegen, dessen Erstausgabe im Jahre 2006 erschienen ist und in der Folgezeit zum Standardwerk wurde. Dies hat mich sehr überrascht: Sollte nicht nur ich als Forscherin erkannt haben, dass weltweit immer mehr unikale Hotelkomplexe von der Bildfläche verschwinden? Ja, dass sogar die Denkmalforschung und Denkmalpflege dieser internationalen Zerstörung herausragender Einzelbauwerke und Hotel-Ensembles so machtlos gegenüberstehen, dass davon die Harmonie ganzer Orte und Landschaften betroffen ist?

Am Semmering aber – der in letzter Zeit oft Gegenstand negativer journalistischer Schlagzeilen war – schlägt das Pendel beim Südbahnhotel wieder ins Positive aus. Wie das? Durch die Initiative des *Semmeringer Kultursommer 2018* mit Veranstaltungen in das architekturhistorische Denkmal einzuziehen gelang eine erfolgreiche Wiederbelebung der Hotelikone, wobei neben Galadiners auch Führungen, Vorträge und dergleichen vorgesehen sind.

Primäres Thema meines nun in zweiter Auflage vorliegenden Buches war und ist die Architekturgeschichte aller in der k.k. Monarchie von der Bahngesellschaft in Eigenregie erbauten *Südbahnhotels* entlang ihrer Bahnstrecke. Diese Grand Hotels waren aufgrund der herrlichen Lage zwischen Gletschern und Palmen ausschlaggebend für die Gründung heute großer internationaler Kurorte wie Toblach/Dobbiaco in den Dolomiten, Abbazia/Opatija an der Adria und dem Semmering. Die wenigsten Reisenden jedoch kennen den Ort Semmering selbst! Entstand der alte Ort Semmering doch am Wolfsbergkogel mit dem prachtvollen Panorama auf die Gebirgszüge von Schneeberg und Rax. Genau auf diesem magischen Platz mit seinem atemberaubenden Blick ins Hochgebirge ließ 1882 der weit blickende Südbahn-Generaldirektor Friedrich Schüler in 1.000 m Höhe das erste einfache Südbahnhotel als Ziegelbau in der funktionalen Tradition des Bahnbaus errichten. Diese abenteuerliche Baugeschichte dokumentiert noch heute der kleine Bahnhof Wolfsbergkogel unterhalb des Hotels, der nur zwei Kilometer vom Semmeringer Hauptbahnhof entfernt liegt. Hier war 1881 die große Hotel-Baustelle, wohin man täglich hunderte Bauarbeiter aus Wien bergauf transportierte. Aber erst 1901 folgte der Anbau des weltberühmten Palasthotels, das dann in mehreren Bauschritten (1912 und 1930) die heutige märchenhafte Silhouette der Schloss- und Burgenromantik erhielt.

Sehr bald erkannte das nach Luft und Sonne lechzende Wiener Bürgertum die magische Kraft dieses Platzes, wo schließlich 1921 der berühmteste Höhenluftkurort Österreichs entstand. Die heute neu entflammte Sehnsucht der Gesellschaft nach Ruhe und ungestörtem Naturempfinden führt die Wiener nun wieder hinauf auf ihren so nahen „1.000 m hohen Berg“, wo sie ja schon am Ende des 19. Jh. mittels der Südbahn ihr persönliches Gesundheits-Reservoir entdeckten und wovon heute noch prachtvolle Villen erzählen. Carlo Ghegas märchenhafte Semmeringbahn rattert bereits seit 1854 unermüdlich durch die malerische Alpinlandschaft vorbei an tiefen Taleinschnitten hin zu hohen Viadukten und romantischen Tunnels. Doch erst 1998 – also vor genau 20 Jahren – wurden die Semmeringbahn und ihre umliegende Kulturlandschaft durch die Aufnahme in die Liste des UNESCO-Weltkulturerbes international gewürdigt.

Abschließend soll noch darauf hingewiesen werden, dass sich alle von der Südbahn international gebauten Grand Hotels in bestem Denkmal-Pflegezustand befinden, wobei das in gutem Zustand befindliche Semmering Hotel – trotz UNESCO – noch einen Investor sucht.

Die Möglichkeit zur wissenschaftlichen Bearbeitung der in meinem Buch vorgestellten residenzartigen Südbahnhotels der „Belle Epoque“ verdanke ich vor allem dem Wiener Universitätsprofessor Dr. Mario Schwarz, der bei der Erstausgabe meines Buches als Herausgeber fungierte. Mario Schwarz hat darüber hinaus mit seinem einleitenden Essay „Das Landschaftskunstwerk Semmeringbahn“ mein Buch bereichert.

Aufrichtig danken möchte ich auch dem Böhlau Verlag, der mit großer Zuversicht das Risiko der nun vorliegenden Neuauflage eingegangen ist.

Désirée Vasko-Juhász, Wien, im März 2018

Inhaltsverzeichnis

VORWORT ZUR ERSTAUSGABE	11
DAS LANDSCHAFTSKUNSTWERK SEMMERINGBAHN	
Einleitender Essay von Mario Schwarz	13
EINFÜHRUNG 35	
1 WIRTSCHAFTSIMPERIUM SÜDBAHNGESELLSCHAFT (1858–1923)	41
1.1 Bau der Südbahnstrecke Wien-Triest (1838–57)	43
1.2 Das Ende der Südbahngesellschaft	45
1.3 Die Gesellschaftlichen Hotelanlagen	46
1.3.1 Friedrich Julius Schüler (1832–1894)	47
1.3.1.1 Schüler-Gedenkstätten	51
1.3.2 Architekt Wilhelm Ritter von Flattich (1826–1900)	51
1.3.2.1 Die „Franzosenzeit“ im österreichischen Bahnbau	52
1.3.2.2 Bauherr Südbahngesellschaft: Rationaler Ingenieurbau und Funktionalismus	60
1.3.2.3 Typisierte Bahnbauten der Südbahngesellschaft	61
1.3.2.4 Systematisierung der Hotelbauten der Südbahngesellschaft.	64
2 INTERNATIONALE EISENBAHNHOTELS	66
2.1 Railway-Hotels in England	69
2.1.1 Frühe englische Seaside und Inland Resorts Hotels	72
2.1.2 Der City-Terminal-Hoteltypus	74
2.2 Hotel del Coronado in San Diego (USA)	75
2.3 Hotelbauten österreichischer Bahnlinien	78
2.3.1 Hotels der Kaiserin-Elisabeth-Westbahn	78
2.3.2 Bahnhotels rund um Wien.	81
3 SCHWEIZER KUR- UND BERGHOTELS	85
3.1 Der »Schweizer Styl«	87
3.1.1 Malerische Chaletbauten	87
3.1.2 Beginn der alpinen Hotellerie	89
3.2 Grundidee eines Hotels im Schweizerstil	92
3.2.1 Hotel Gurnigelbad.	93
3.2.2 Hotel Faulenseebad	95
3.2.3 Unhomogene Raumplanung im frühen Hotelbau	97
3.2.4 Entwicklung der Hotelgrundrisse	97

4	ERSTES SÜDBAHNHOTEL IN DEN DOLOMITEN (1878)	99
4.1	Südbahn-Gründung Neu-Toblach	101
4.2	Landschaftsbezogene Bahnbauten im Pustertal.	102
4.2.1	Ästhetisierender Funktionalismus	103
4.2.2	Bahnhof Toblach (ab 1872)	105
4.3	Baugeschichte Dolomitenhotel Toblach	106
4.3.1	Der erste Bauabschnitt (1878)	107
4.3.1.1	Fortschrittliches Raumprogramm	108
4.3.2	Der zweite Bauabschnitt (1879)	111
4.3.3	Weitere Zubauten mit neuen Raumorganisationen (1885–1914)	112
4.3.4	Ingenieurbaukunst im Historismus	113
4.3.4.1	Das Schweizerhaus von Carl Etzel	116
4.3.5	Renaissance des Backsteinbaues	120
4.4	Das Grand Hotel Toblach und seine berühmten Gäste.	123
4.4.1	Vom Passagierzimmer zum Grand Hotel	125
4.4.2	Hochstandardisiertes Raumprogramm für exklusive Klientel.	126
4.4.3	Der Habsburgermythos	127
4.4.4	Wirtschaftlicher Aufschwung und Niedergang.	131
5	DIE HOTELANLAGEN DER SÜDBAHN IN ABBAZIA/OPATIJA	133
5.1	Zeittafel zur Geschichte	139
5.2	Baudaten der Südbahn-Anlagen und wichtige Daten Abbazias	140
6	SÜDBAHNGRÜNDUNG HÖHENLUFTKURORT SEMMERING	141
6.1	Eroberung der Landschaft vor 1882	141
6.1.1	Tourismus während des Baues der Semmeringbahn (1848–54)	143
6.1.2	Die »Vergnügungszügler« der Ghega-Bahn	145
6.1.3	Sommerfrische Reichenau an der Rax.	147
6.2	Entstehung der künstlichen Enklave Semmering (1879)	149
6.2.1	Der Wolfsbergkogel: Geburtsstätte des Ortes Semmering.	150
6.2.2	Gründung der Hotel- und Villenkolonie Semmering (1880–82)	152
6.2.3	Baugeschäfte rund um Schönthalers Fertigteilhäuser.	156
6.3	Das erste Semmeringhotel der Südbahn (1881/1882)	162
6.3.1	Die Restauration »Jubelhalle« am Wolfsbergkogel.	166
6.3.2	Baugeschichte des ersten Semmering-Hotels (1881/82)	168
6.3.3	Champagner zur Hoteleröffnung	171
6.3.4	Stilanalyse des ersten Hotels von 1882	176
6.3.5	Architekt Franz Wilhelm	184
6.3.6	Architekt Friedrich Sigmundt (1856–1917).	185
6.3.7	Die Dependancen der Südbahn am Semmering	187

6.3.7.1	Die Touristenhäuser am Wolfsbergkogel (1883)	188
6.3.7.2	Das Posthaus im Kurpark	190
6.3.7.3	Die Hoteldependance Waldhof (1889)	191
6.3.8	Semmeringer Sichtziegelbauten	192
6.4	Cottages-Boom im Semmeringgebiet	193
6.4.1	Die Villenkolonie rund um das Südbahnhotel	194
6.4.2	Schönthalers Villenverband am Weberkogel	200
6.4.3	Reizende Villensiedlung in Küb	204
6.4.4	Villenanlagen am Kreuzberg: Klamm/ Schottwien und Orthof	207
6.5	Große Hotelclans und Hotelkomplexe	212
6.5.1	Das Grand Hotel Panhans	213
6.5.1.1	Alpenstrandbad und Alpengasino	218
6.5.2	Das Hotel Stephanie beim Semmeringer Bahnhof	220
6.5.3	Das Grand Hotel Erzherzog Johann	222
6.5.4	Das Semmeringer Kurhaus	225
6.5.5	Die Wallner-Pensionen	228
6.5.6	Das Hotel Palace	230
6.6	Das Grand Hotel Südbahn (1901–1903)	233
6.6.1	Lage und Panorama des Südbahnhotels (1901–03)	234
6.6.2	Der Typus des Palasthotels um 1900	236
6.6.3	Baudaten und Baugeschichte (1901–03)	238
6.6.4	Die »jungen« Architekten	240
6.6.4.1	Robert Morpurgo: Das abenteuerliche Leben des »Architekten-Barons«	241
6.6.4.1.1	Flucht nach Amerika, Kanada und London	242
6.6.4.1.2	Rückkehr nach Wien (1913)	247
6.6.4.2	Architekt Alfred Wildhack	249
6.6.4.2.1	Wildhacks Bauten am Semmering und Umgebung	251
6.6.4.2.2	Villa Linka, Semmering (1911/12)	253
6.6.4.2.3	Villa Durstmüller (1911/12)	257
6.6.4.2.4	Überblickstafel: Das Werk von Alfred Wildhack	260
6.6.5	Die Stilfrage des Hotelzubaues von 1901–03	261
6.6.5.1	Die Raumorganisation des Zubaues von 1901–03	263
6.6.5.2	Die Schaufassade der Talseite (Nordseite)	265
6.6.5.3	Die Turmfassade der Bergseite (Südseite)	268
6.6.5.4	Prototyp einer palastartigen Höhenresidenz	273
6.6.5.4.1	Von der englischen Reformbewegung zum Heimatstil	276
6.6.5.4.2	Burgenromantik und Befestigung	280
6.6.5.4.3	Neo-Renaissance und Fachwerk	286
6.6.5.4.4	Neuartiger Dekor beim Hotel von 1901–03	289
6.6.5.4.5	Vom Heimatstil zur Heimatschutzarchitektur	290
6.7	Erweiterungsbauten des Südbahnhotels nach 1903	293
6.7.1	Überblickstafel: Semmeringer Südbahnhotel (1882–1996)	294

6.7.2	Der Posttrakt mit dem Kaffeehaus (1908)	295
6.7.3	Der neue Speisesaaltrakt (1912/13)	298
6.7.3.1	Neue Raumorganisation im Hotelinneren	299
6.7.3.2	Das Kinotheater	304
6.7.3.3	Exklusive Raumplanung im Festsaal-Bereich	305
6.7.4	Hoteleigener Erlebnispark mit Sportanlagen	312
6.7.4.1	Der Kurpark	317
6.7.5	Automobilsport	319
6.7.6	Der Golfplatz und die Meierei	321
6.8	Zu- und Anbauten beim Südbahnhotel ab 1930	327
6.8.1	Die Garage (1928–31): Vom Pferdefuhrwerk zum Auto	327
6.8.2	Modernes Entrée mit neuer Hotelhalle (1932–34)	329
6.8.2.1	Einbau einer American-Bar in der Halle	331
6.8.3	Hochmodernes Hallenbad im Südbahnhotel (1932)	332
6.9	Sommer- und Wintertourismus am Semmering	334
6.9.1	Die Kuranlagen	335
6.9.2	Wintersport	342
6.10	Prominente Besucher: Adel und Künstler	351
6.10.1	Hochweg-Korso und Gesellschaft	355
6.10.2	Sommersaison 1924 im Südbahnhotel	356
6.10.3	Künstlerkolonien am Berg	357
6.10.4	Die Projekte von Adolf Loos am Semmering	362
6.11	Der Höhenluftkurort zwischen den Kriegen	366
6.11.1	Das Südbahnhotel während und nach dem Zweiten Weltkrieg	370
6.12	Der Semmering heute	374
6.12.1	Zukunft des Südbahnhotels: Neunutzung eines Denkmals	376
6.12.2	Vorbild: Neues Leben im Südbahnhotel Toblach	379
6.12.2.1	Gustav-Mahler-Festspiele	381
6.12.2.2	Kongressbetrieb und Jugendherberge	381
6.12.2.3	Naturparkzentrum	382
7	RESÜMEE	383
	Dankesworte der Autorin	388
8	QUELLEN UND LITERATUR	389
9	ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	395
10	FOTO- UND BILDNACHWEIS	396
11	REGISTER	399
11.1	Orte und Regionen	399
11.2	Personen und Institutionen	405
11.3	Historischer Fahrplan der K.u.k. priv. Südbahngesellschaft (Wien/Triest), 1899	413

Vorwort zur Erstausgabe

Der Bau der Semmeringbahn, die vor hundertfünfzig Jahren eröffnet wurde, stellte nicht nur eine technische Meisterleistung der Ingenieurbaukunst des 19. Jahrhunderts dar, sondern wurde von ihrem genialen Schöpfer Carl Ritter von Ghèga gleichzeitig als Landschaftskunstwerk formuliert, in welchem die Ambitionen der künstlerischen Freiraumgestaltung der Romantik zu einem bis dahin ungeahnten Höhepunkt geführt wurden. Die Bedeutung dieses Gestaltungsaspektes ist erst in den letzten Jahren voll erkannt und 1998 durch die Aufnahme der Semmeringbahn und ihrer umliegenden Kulturlandschaft in die Liste des UNESCO-Weltkulturerbes gewürdigt worden. Im vorliegenden ersten Band des Werkes »Semmering Architektur« behandelt der Herausgeber in seinem Einleitungskapitel das Phänomen der Ästhetisierung der Landschaft im Zusammenhang mit der Anlage der Semmeringbahn unter neuen Gesichtspunkten. Dabei werden vor allem jene Aspekte herausgearbeitet, die die geniale baukünstlerische Einbeziehung des Landschaftsmoments als Erlebnisfaktor aus der Bewegung der Bahnfahrt in das Gestaltungskonzept des Bahnbaues belegen.

Erschlossen als Erholungs- und Tourismusziel wurde der Semmering allerdings erst Jahrzehnte nach Eröffnung der Bahnstrecke durch den Bau des Südbahnhotels. Es war die große Persönlichkeit des damaligen Direktors der Südbahngesellschaft Friedrich Schüler, der die Bedeutung und die Qualitäten des Ortes am Scheitelpunkt der Bahnstrecke erkannt und mit den fortschrittlichsten Mitteln der Hotelbaukunst erschlossen hat. In der Folge wurde der Semmering durch den Bau einer Villenkolonie für das Wiener Publikum noch zusätzlich aufgewertet; auch dieses Projekt war eine Idee des weit blickenden Eisenbahndirektors Schüler. Was am Semmering zum durchschlagenden Erfolg wurde, bestimmte generell die damalige Planungsstrategie der Südbahngesellschaft: die Errichtung komfortabler Hotelpaläste an den schönsten Punkten des von der Gesellschaft betriebenen Eisenbahnnetzes. Der Bau der Südbahnhotels in Töblach (Dobbiaco) und Abbazia (heute Opatija) war Ausdruck der *corporate identity* der Bahngesellschaft. Am Semmering aber gab es keinen Stillstand: Dort wurde das Südbahnhotel immer wieder umgebaut, vergrößert und – um den ständig gesteigerten Ansprüchen des internationalen und Wiener Publikums gerecht zu werden – in seiner Ausstattung und in seinem baukünstlerischen Erscheinungsbild neu gestaltet. Durch die multinationale Gästeschar, die vor dem Ersten Weltkrieg aus allen Teilen der k. u. k. Monarchie die Hotelanlagen der Südbahn stürmte, nahm die Tourismusgeschichte in Österreich, dem damals größten übernationalen Reich Europas, ihren Anfang.

Im Hauptabschnitt dieses Bandes unternimmt es die Autorin, die Entstehungsgeschichte des Südbahnhotels Semmering im Zusammenhang mit den danach entstandenen Hotels der Südbahngesellschaft in detaillierter Ausführlichkeit und vor dem kulturhistorischen Hintergrund der großbürgerlichen Gesellschaft der Jahrhundertwende um 1900 darzustellen. Sie zieht dabei auf-

schlussreiche Vergleiche – einerseits zu berühmten internationalen Eisenbahnhotels, andererseits zu den Palasthotels in den schönsten und berühmtesten Alpengebieten – und legt neueste Forschungsergebnisse über die beteiligten Architekten vor. Die wissenschaftliche Bearbeitung der hier erstmals vorgestellten residenzartigen Südbahnhotels war auch vom Gesichtspunkt der Denkmalforschung und Denkmalpflege dringend geboten, da weltweit immer mehr der großartigen Hotelensembles der »*Belle Époque*« zerstört werden.

Dem Fonds zur Förderung der wissenschaftlichen Forschung gilt der Dank des Herausgebers und der Autorin für die Gewährung von Fondsmitteln zur Drucklegung des vorliegenden Bandes. Insbesondere zu danken ist dabei den Verantwortlichen des Forschungsfonds, Frau Vizepräsidentin Univ.-Prof. Dr. Juliane Besters-Dilger, Herrn Univ.-Prof. Dr. Manfred Wagner sowie Frau Mag. Monika Maruska.

Sehr zu danken ist Herrn Landeshauptmann von Niederösterreich Dr. Erwin Pröll, der diesem Buchprojekt schon vom Beginn seiner Entstehung an lebhaftes Interesse entgegengebracht und seine Förderung zugesagt hat. Für die gewährte Druckkostensubvention gilt der Kulturabteilung der Niederösterreichischen Landesregierung aufrichtiger Dank, insbesondere Herrn Hofrat Dr. Andreas Kusternig, der sich der Kulturlandschaft Semmering persönlich eng verbunden fühlt. Zu danken ist Herrn Abgeordneten zum Nationalrat Hans Ledolter, der als Bürgermeister der Marktgemeinde Reichenau an der Rax an diesem Buchprojekt größtes Interesse bekundet und zu dessen Förderung beigetragen hat.

Die notwendigen Archivarbeiten wurden vom Gemeindeamt Semmering durch Frau Brigitta Rennhofer jahrelang in vielfacher Weise unterstützt, wobei besonders die parallel laufenden Arbeiten der Ortsbildpflege mit Bürgermeister Ing. Horst Schröttner hervorzuheben sind. Ohne Boris Zakosek vom Drzavani Arhiv u Rijeci und die Hinweise von Prof. Berislav Valusek wäre die Forschungstätigkeit in Kroatien nicht möglich gewesen. Aber auch der hilfreichen Unterstützung in Opatija von Frau Jasna Doričić Sanković gebührt aufrichtiger Dank. In Italien wurde die Forschungsarbeit der Autorin in dankenswerter Weise von Dr. Hans Heiss von der Südtiroler Landesregierung und Dr. Hansjörg Viertler vom Kulturzentrum Grand Hotel Centro Culturale in Toblach/Dobbiaco unterstützt.

Herzlichst zu danken ist Herrn Mag. Christian Chinna für seinen fotokünstlerischen Beitrag und für seinen verständnisvollen, engagierten Einsatz bei der Durchführung der erforderlichen Fotodokumentationen. Für hilfreiche Unterstützung am Fotosektor gebührt vor allem dem Semmeringer Altvizebürgermeister Herrn Johann Payr großer Dank. Die Autorin ist weiters allen Objekteigentümern zu Dank verpflichtet, die die erforderlichen Besichtigungen, die Einsichtnahme in Planunterlagen und die Anfertigung bzw. Veröffentlichung von Außen- und Innenansichten der Objekte gestattet haben.

Aufrichtig zu danken ist schließlich Dr. Eva Reinhold-Weisz von der Leitung des Böhlau Verlages und der Herstellerin Mag. Bettina Waringer für deren aufmerksames Interesse an diesem Werk und die engagierte, verantwortungsvolle Betreuung des Buchprojektes bis zu dessen Fertigstellung.

Mario Schwarz, Wien, im August 2005

Mario Schwarz

Das Landschaftskunstwerk Semmeringbahn

Dass der Bau der Semmeringbahn, das herausragendste Ereignis der Geschichte des Ingenieurbaues im 19. Jahrhundert in Österreich-Ungarn, zeitlich mit dem Höhepunkt der Romantik zusammenfällt, ist kein Zufall. Bereits der Charakter der Planungsaufgabe, die Überwindung von Naturhindernissen durch die neu entwickelten Mittel der Maschinen- und Bautechnik, hatte eminent romantischen Charakter. Das Projekt war geprägt durch das Prinzip des kalkulierten Risikos, des gewagten Agierens an die bis dahin geltenden Grenzen des Möglichen, ja noch weit darüber hinaus. Die große Idee des aufgeklärten Romantikers Erzherzog Johann von Österreich, den Norden und Süden des österreichischen Kaiserstaates durch eine Bahnlinie zusammenzuschließen, wobei die Steiermark in eine neue Verbindung zwischen Nordsee und Adria eingebunden werden sollte, war im Grunde der Versuch, eine romantische Utopie zu verwirklichen. Erzherzog Johann hatte schon 1815/1816 auf einer Englandreise Dampfmaschinen und die soeben erst erfundenen Lokomotiven kennen gelernt und in der Folge rasch die Bedeutung der Eisenbahn als volkswirtschaftlichen Faktor der Zukunft erkannt. 1825 schlug er den Bau einer effizienten Verkehrsverbindung von den Industriegebieten Böhmens nach Triest vor, als deren erster Teil 1832 die Pferdebahn von Budweis nach Linz eröffnet wurde¹. Als 1835/1836 mit der Verleihung der Konzessionen für die Erbauung der Nord-, Ost- und Südbahn die Ära des Lokomotivbahnbaues in Österreich eröffnet wurde, wandte sich Erzherzog Johann im Namen der Kronländer Steiermark, Kärnten und Krain an Kaiser Ferdinand I. mit der Forderung, dass die Südbahnstrecke von Wien über die Steiermark nach Triest geführt werden solle. Dieser Vorschlag wurde insofern genehmigt, als die Vermessungsarbeiten für eine Eisenbahnlinie von Wiener Neustadt über Gloggnitz, Graz und Cilli nach Triest zwischen 1837 und 1838 Offizieren des Ingenieur-, Sappeur- und Mineur-Korps der Armee übertragen wurden, welche dem Befehl des Erzherzogs unterstanden. Der Leiter des Trassierungsprojekts der »*Erzherzog Johann-Bahn*«, Oberst Freiherr von Stregen, war schon zu diesem Zeitpunkt davon überzeugt, dass von Wien bis Triest eine durchgehende Bahnlinie mit Lokomotivbetrieb verwirklicht werden könne². Zur Feststellung der Möglichkeiten einer Überschreitung des Semmering wurde von Erzherzog Johann Hauptmann Karl Lobinger bestimmt, der 1837/1838 genaueste Geländestudien vornahm³.

Inzwischen hatte Mathias Schönerer, der technische Direktor der »Wien-Raaber Eisenbahn Gesellschaft«, Studienreisen nach Belgien, England und in die USA unternommen und dabei den Eindruck gewonnen, dass in naher Zukunft leistungsfähige Lokomotiven für einen Bahnbetrieb über die Bergstrecke des Semmering zur Verfügung stehen würden. Schönerer schlug daraufhin eine Trassenführung der Semmeringstrecke für die Südbahn von Gloggnitz

- 1 Othmar Pickl, Verkehr und Handel. In: Grete Klingenstein [Hrsg.], Erzherzog Johann von Österreich. Beiträge zur Geschichte seiner Zeit. Landesausstellung 8. Mai bis 31. Oktober 1982, Schloss Stainz, Steiermark. 2. Bd., Graz 1982, S. 345f.
- 2 O. Regele, Neue Quellen zur Geschichte der Semmeringbahn. In: Blätter für Heimatkunde der Steiermark, 26. Jg. (1952), S. 83.
- 3 Karl Feiler, Die Entstehungsgeschichte der Semmeringbahn. In: Hundert Jahre Semmeringbahn. Festschrift der Österreichischen Bundesbahnen zum Gedenken an eine bahnbrechende Leistung heimischer Technik, Wien 1954, S. 8.

über Schottwien und Maria Schutz und durch den Myrthengraben bis zum Semmeringpass vor, der mit einem Tunnel durchquert werden sollte⁴.

1841 wurde die neuartige Organisationsform eines Netzes von staatlichen Haupteisenbahnlinien von Wien nach Norden, Westen und Süden beschlossen, welches dem Präsidenten der Allgemeinen Hofkammer, Karl Freiherrn von Kübeck, unterstellt wurde. 1842 wurde der zum Oberinspektor der südlichen Staatsbahnen ernannte Carl Ghega gemeinsam mit Architekt Moriz Löhr zu einer Studienreise in die USA entsandt, wo er speziell das Problem der Erbauung von Gebirgsbahnstrecken untersuchen sollte. Ghega studierte auf seinem längeren Forschungsaufenthalt nicht weniger als 39 Eisenbahnlinien mit einer Gesamtlänge von 2.400 km und publizierte seine Erkenntnisse 1844 und 1845 in Denkschriften⁵. In Ghegas Anwesenheit waren Trassierungsentwürfe von Oberingenieur Karl Ritter von Kaißler weitergeführt worden⁶, doch entschied Kaiser Ferdinand I., dass mit der endgültigen Streckenwahl bis zur Rückkehr Ghegas zuzuwarten sei, um dessen Erfahrungen »benützen zu können ... weil oft in kurzen Zeiträumen neue Erfindungen gemacht werden, die vielleicht auch hier mit Vorthail anzusenden seyn könnten«⁷.

Carl Ghega hatte sich in Amerika mit der in Österreich noch nicht geläufigen Denkungsart konfrontiert gesehen, dem technischen Fortschritt so sehr zu vertrauen, dass die augenblicklichen Grenzen des Möglichen einfach nicht zur Kenntnis genommen wurden. Eine Bahn mit Steigungsverhältnissen zu bauen, für die geeignete Gebirgslokomotiven noch gar nicht konstruiert waren, bedeutete für den verantwortlichen Planer eine riskante Selbstausslieferung, gleichzeitig aber auch einen mutigen Schritt, die Zukunft bezwingen zu wollen, indem das modernste technische Fachwissen mit einem uneingeschränkten Vertrauen in die Weiterentwicklung des Maschinenbaues vereint wurde.

Es wäre allerdings eine grundlegende Fehleinschätzung, die weitere Vorgangsweise beim Bau der Semmeringbahn und deren schließliches Ergebnis als Resultat von technischen Sachzwängen und Folgewirkungen zu erklären, das »überhaupt nichts mit ›Romantik‹ zu tun« habe⁸. Eine solche Sicht vernachlässigt die geistesgeschichtliche Einbindung Ghegas in die Entwicklungsvorgänge seiner Schaffenszeit. Carl Ghega (1802–1860) hatte schon während seiner Studien an der Universität Padua neben einer mathematischen auch eine grundlegende Architekturausbildung erhalten, die Studien der Baukunst mit einschloss. Seine Tätigkeit für die Straßenbauverwaltung im Königreich Lombardei-Venetien konfrontierte ihn in den Provinzen Belluno, Treviso und Rovigo mit Planungs- und Trassierungsaufgaben in den Alpen, die großes Einfühlungsvermögen in die Landschaftsstruktur erforderten. Die österreichischen Gebirgsstraßen, die in diesen Jahrzehnten erbaut wurden, wie der Splügenpass (1812–1822) und das Stilfser Joch (1820–1824), galten mit ihren zahlreichen Serpentinaen, in den Fels gesprengten Tunnels, gewagten Galerien, Rampen und Brücken international als Spitzenleistungen der Ingenieurbaukunst. Carl Ghega konnte bei seinen Entwürfen für die Straße im Val Sugana, am Pass Finstermünz und für eine Brücke über die Etsch bei More seine Kenntnisse bereits selbstständig einsetzen. Zwischen 1836 und 1840 war Ghega auch im Eisenbahnbau tätig, wo er den Abschnitt der Nordbahn zwischen Rabensburg und Brünn auszuführen hatte. In diesem Bereich gelangte zum ersten Mal eines jener für die Semmeringbahn so typischen gemauerten Eisenbahnviadukte zur Ausführung⁹.

- 4 Harald Praschinger, Die Eisenbahningenieure kennen kein Hindernis. Planung und Bau der Semmeringbahn. In: Wolfgang Kos [Hrsg.], Die Eroberung der Landschaft. Semmering – Rax – Schneeberg. Katalog zur Niederösterreichischen Landesausstellung Schloss Gloggnitz 1992. Katalog des NÖ. Landesmuseums, n.F., 295. Wien 1992, S. 491.
- 5 Carl Ghega, Die Baltimore-Ohio-Eisenbahn über das Alleghany-Gebirg mit besonderer Berücksichtigung der Steigungs- und Krümmungsverhältnisse, Wien 1844. – Carl Ghega, Über nordamerikanischen Brückenbau. Unter Berechnung des Tragungsvermögens der Howe'schen Brücken, Wien 1845.
- 6 K. Feiler, wie Anm. 3, 10. – Mario Schwarz, Die Semmeringbahn – ein epochales Denkmal. In: Steine sprechen 87 (27. Jg. Nr. 3, Wien 1988), S. 9.
- 7 Karl Feiler, Zur Baugeschichte der Semmeringbahn. In: Festschrift anlässlich der Feier des 75jährigen Bestandes der Semmeringbahn, hrsg. von der Österreichischen Verkehrswerbung, Propagandastelle der Österreichischen Bundesbahnen, Wien 1929, S. 12.
- 8 Richard Mauterer, Semmeringbahn. Daten – Fakten – Propaganda, Wien 1990, S. 20.
- 9 Mario Schwarz, Stilfragen der Semmeringarchitektur (1). In: Wolfgang Kos [Hrsg.], Die Eroberung der Landschaft. Semmering – Rax – Schneeberg. Katalog zur Niederösterreichischen Landesausstellung Schloss Gloggnitz 1992. Katalog des NÖ. Landesmuseums, n.F. 295, S. 510.



*Abb. I: Semmeringbahn:
Viadukt neben dem Tunnel der steilen
Polleroswand. Im Hintergrund das Raxmassiv.*

Als Carl Ghega 1843–1844 die endgültige Trassierung der Semmeringbahn durch ein überaus zerklüftetes, gleichzeitig jedoch höchst malerisches Gelände vorzunehmen hatte, wobei die bauliche Verwirklichung nur durch umfangreiche Substruktionen, durch Absperrung lockerer Felsen und Schutzbauten, Tunnel und Brücken möglich war, konnte er nicht nur auf seine eigenen Erfahrungen im Bau von Gebirgsstraßen und Eisenbahnbrücken zurückgreifen. Ghega stand vielmehr zugleich im Bann der aktuellen kulturhistorischen Entwicklung, die aus einem neu entwickelten Naturverständnis eine lebhaft Begeisterung für die gestalterische Auseinandersetzung mit pittoresken Gebirgslandschaften entwickelt hatte. (Abb. I)

Schon zu Beginn des 19. Jahrhunderts war es im niederösterreichischen Alpenvorland südlich von Wien zu landschaftsgestalterischen Aktivitäten gekommen, die bis dahin beispiellos waren. Vor allem die architektonischen Eingriffe in die Natur auf den Besitzungen des Fürsten Johann I. von Liechtenstein (reg. 1805–1836) sollten in ihrer Großzügigkeit und Wirkung alle bis dahin erzielten Leistungen der Gartenkunst in und um Wien weit übertreffen: Das Gebiet der *Brühl* westlich von Mödling mit seinen Seitentälern und Vorbergen wurde vom fürstlichen Bauherrn zu einer romantischen Ideallandschaft umgeschaffen¹⁰. Nicht die kleinräumigen Überraschungseffekte der englischen Landschaftsgärten des 18. Jahrhunderts wie Baumgruppen, Labyrinth, Grotten und Teiche beherrschten hier den Eindruck. Vielmehr wurden kilometerweite Ausblicke auf bewaldete Bergketten, Wegeführungen über Anhöhen, Felsschneisen und durch Klammern geschaffen. Aufwändige Terrassierungen und Felssprengungen, großräumige Aufforstungen und Freilegungen von Aussichtspunkten wurden dazu eingesetzt, die Wirkung der von Natur aus pittoresken Landschaft noch kunstvoll zu steigern. Im Jahre 1807 schrieb Franz Anton Gaheis über die *Brühl*: »Dieser romantische Aufenthalt in einer Gegend, wo die wildesten, steilsten Felswände von einzelnen dunklen, oft verkrüppelten Föhren sparsam bewachsen, mit den sanftesten Hügeln abwechseln, deren Rücken das dichteste Buchengrün überwölbt, muß jeden fühlenden Menschen an sich ziehen. Die Natur zeigt sich ihrem Lieblinge hier wechselweise bald in ihrer bewunderungswürdigen Größe, bald in ihren sanftesten, lieblichsten Umrissen«¹¹.

Die Vorgeschichte zu den landschaftsgestalterischen Arbeiten im Raum um Mödling lag auf den südmährischen Besitzungen der Liechtenstein zwischen Nikolsburg [Mikulov] und Lundenburg [Breclav]. Auf diesem Stammesbesitz der 1618 in den Fürstenstand erhobenen Familie war es im 17. und 18. Jahrhundert zu einer beachtlichen Bautätigkeit gekommen, an der die Architekten Johann Bernhard Fischer von Erlach, Johann Anton Ospel und Alexander Oettl mitgewirkt hatten. 1768 hatte Fürst Joseph Wenzel von Liechtenstein den französischen Architekten und späteren Hofbaumeister Kaiser Josephs II., Isidore Canevale (1730–1786), zum *Director* der fürstlichen Gartenanlagen ernannt. Von 1781 bis zu seinem Tode war Canevale *fürstlicher Bauoberaufseher*. Unter Isidore Canevale und seinen Nachfolgern Joseph Hardtmuth und Joseph Kornhäusel kam es zur Ausgestaltung weitläufiger Landschaftsgärten auf den Herrschaften Feldsberg [Valtice] und Eisgrub [Lednice]. Die Kosten der Anlagen beliefen sich auf viele Millionen Gulden. Zur Akzentuierung der Landschaftsgärten wurden zahlreiche *Voluptuarbauten* errichtet – Lusthäuser und Kolonnaden, Aussichtspavillons, Turmwarten und Obelisken. In der charakteristischen Stilvielfalt der frühen Romantik kam es zur Ausführung eines *chinesischen Lusthauses* (1795) oder eines *türkischen Turmes* (1797), an einer Stelle bildete ein *ägyptischer Obelisk* (1798) einen Blickpunkt, an einem anderen Platz entstand auf einer Waldlichtung ein *Frühstückspavillon* in Form eines römischen Triumphbogens (genannt *Dianatempel* oder *Rendez-vous*, erbaut 1810). Klassizistische Aussichtsgebäude, wie die *Reistenkolonnade* (1810–1812), kontrastierten zur *Hansenburg* (1807–1810), einer künstlichen Ruine im Stil des Mittelalters. Weder bei der technischen Ausführung noch bei der künstlerischen Detailgestaltung wurden Kosten gescheut: Um den *türkischen Turm* am Ufer des aufgestauten Thayaflusses fundamentieren zu können, mussten Hunderte Piloten aus Erlenholz in den Boden geschlagen werden. Für mehrere

10 Mario Schwarz, Fürst Johann I. von Liechtenstein und die romantische Landschaftsinszenierung im südlichen Niederösterreich. In: Götz Pochat/Brigitte Wagner [Hrsg.], *Natur und Kunst. Kunsthistorisches Jahrbuch Graz*, Bd. 23, Graz 1987, S. 146ff.

11 Franz de P. Anton Gaheis, *Wanderungen und Spazierfahrten in die Gegenden um Wien*, Bd. 8, 3. Aufl., Wien 1807, S. 173.

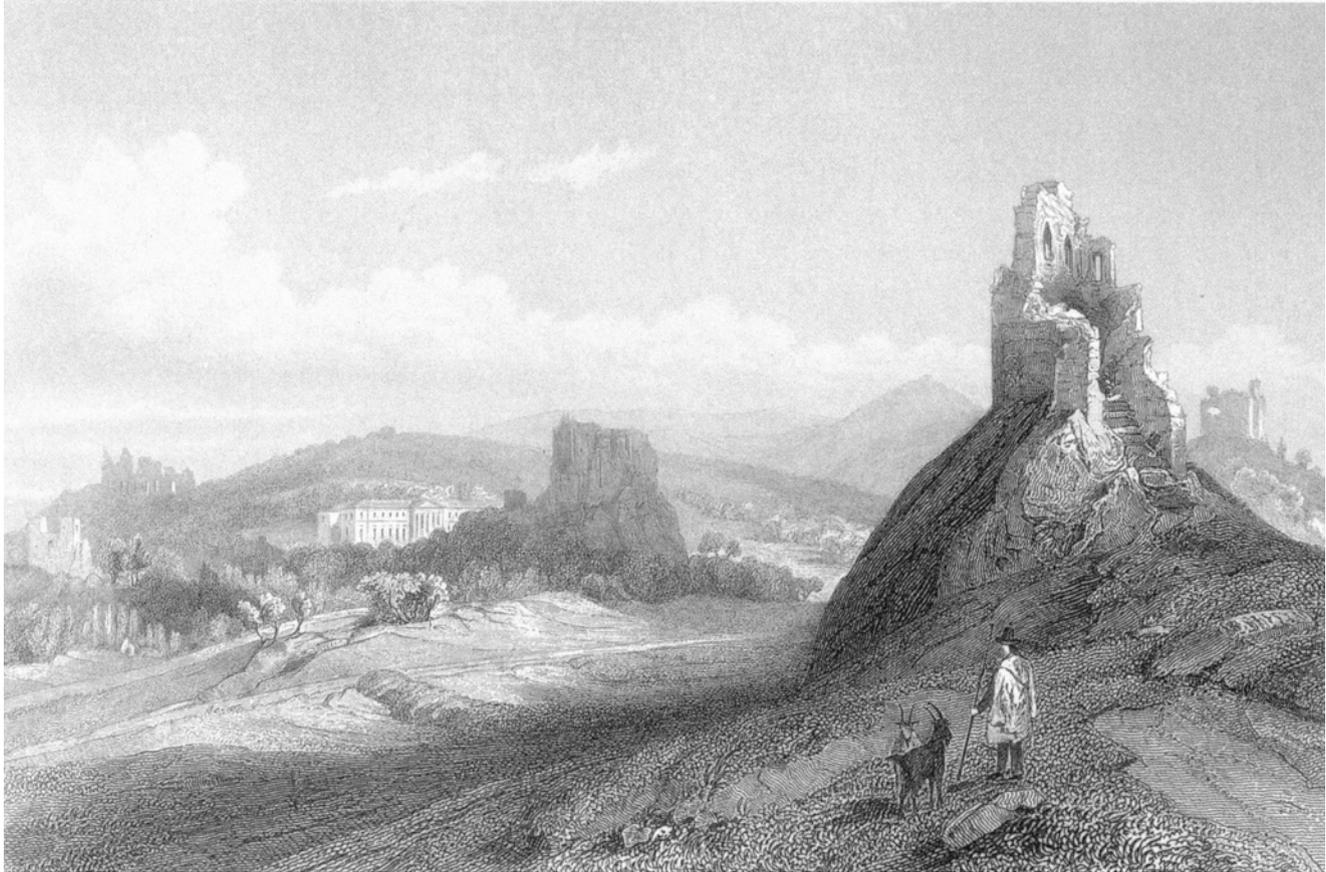


Abb. II: Burg Liechtenstein/Mödling:
Die Stammburg der Liechtensteiner war bis
1808 eine Ruine. Erst 1808 wurde sie wieder als
»romantische« Burg aufgebaut.

Bauten lieferte Joseph Klieber qualitätvolle Bildhauerarbeiten. Die Kosten der gesamten Anlage beliefen sich auf viele Millionen Gulden¹².

Die Motivation zu den Anlagen von Feldsberg und Eisgrub lag im selben Grundgedanken, der gleichzeitig und wenig später auch bei den Arbeiten im Gebiet um Mödling ausschlaggebend war – in einer Wiederbesinnung auf die eigene Familiengeschichte. Die Liechtenstein besaßen in Südmähren schon seit dem 14. Jahrhundert Ländereien. In Erinnerung daran wurde die *Hansenburg* – benannt nach Fürst Johann I. – mit Waffen und Antiquitäten aus dem Mittelalter eingerichtet. Die *Reistenkolonnade* ließ der Fürst als Ruhmeshalle zum Andenken an seinen Vater und seine Brüder gestalten, die in Togastatuen nach Art römischer Feldherren dargestellt wurden.

Als Johann I. von Liechtenstein im Jahre 1805 nach dem Tod seines Bruders Alois I. Familienoberhaupt wurde, verlagerte er sein Bauinteresse zum Teil auf andere Besitzungen. Es war ihm wichtig, Jagdgebiete unweit von Wien zu erschließen, was zuerst nordöstlich der Stadt in Hadersfeld geschah, wo der Fürst 1807 die angrenzende Herrschaft Greifenstein hinzuerwerben konnte, auf der sich eine mittelalterliche Burgruine in malerischer Lage an der Donau befand. Schon im darauf folgenden Jahr erfolgte eine Restaurierung der Ruine *im altdeutschen Styl*.

Größtes Interesse hatte Fürst Johann I., die Stammburg seiner Familie aus dem 12. Jahrhundert zwischen Mödling und Maria Enzersdorf wieder zu erwerben. 1808 kaufte Johann I. die *Ruine Liechtenstein* aus dem Besitz des Fürs-

¹² Gustav Wilhelm, Joseph Hardtmuth.
Architekt und Erfinder 1758–1816,
Wien-Köln 1990, S. 47ff.

ten Stanislaus Poniatowsky zurück und veranlasste noch im gleichen Jahr ihre Wiederherstellung als *romantische Ritterburg* mit *Rittersaal*, *Burgverlies* und *Burghapelle*¹³. (Abb. II) Weitere Grunderwerbungen Fürst Johanns im Gebiet um Mödling umfassten ausgedehnte Ländereien von der *Vorderbrühl* über die *Hinterbrühl* bis nach *Sparbach*, wo *Johannstein*, eine weitere mittelalterliche Burgruine aus vermeintlichem einstigen Familienbesitz, angekauft wurde¹⁴. Auch die Burgruine *an der Klausen* bei Mödling ließ der Fürst restaurieren¹⁵.

Überall setzten nun gestalterische Arbeiten ein, um die Landschaft zu veredeln und in ihrer malerischen Wirkung zu verstärken. Josef Haderer berichtet 1829 von der »*Versetzung von vielen hundert Tausend Bäumchen ... die durch viele Sommer fast täglich begossen werden mußten*«¹⁶. Und Franz Schweickhardt von Sickingen bemerkte 1831: »*Felsen wurden hier gesprengt, die entfernten Klippen durch Mauern verbunden, der unwirthbare Kalkfelsen durch Kunst gezwungen, verschiedene Arten Pflanzen zu erzeugen und die ganze Gegend ... durch die fürstliche Liberalität zu einem Paradies umgeschaffen*«¹⁷.

Ausgewählte Punkte der Landschaft wurden durch den Bau künstlicher Ruinen, Tempel und Monumente gestalterisch akzentuiert. 1810 entstand in exponierter Lage auf dem *Kalenderberg* bei Mödling der *Schwarze Turm*, ein Rundbau aus Bruchsteinwerk mit Spitzbogenöffnungen und imitierten Schießscharten. Im gleichen Jahr ließ Fürst Johann auch auf dem *Kleinen Rauchkogel* bei Mödling eine künstliche Ruine in mittelalterlichen Formen errichten. Dagegen erhielt das *Römische Amphitheater* auf einer Anhöhe unweit von Maria Enzersdorf mit seinen Rundbogenarkaden antikisierenden Charakter und sollte wohl Erinnerungen an die Ruine des Kolosseums in Rom wecken.

Neben diesen für Landschaftsgärten der Romantik seit dem 18. Jahrhundert typischen und vielfach verbreiteten Architekturstaffagen schuf Fürst Johann I. von Liechtenstein auf seinen Besitzungen um Mödling auch *heroische Monumente*, die seiner persönlichen patriotischen und politischen Einstellung Ausdruck verleihen sollten. Johann von Liechtenstein war in den Franzosenkriegen in steiler militärischer Karriere zum Feldmarschall und Nachfolger von Erzherzog Carl als Oberbefehlshaber des österreichischen Heeres im Kampf gegen Napoleon aufgestiegen. In der Schlacht von Aspern hatten einige Husaren ihren Regimentsinhaber, den damaligen Reitergeneral Johann Fürst Liechtenstein, durch ihren Wagemut aus bedrohlichstem Kampfgeschehen gerettet. In den Jahren 1809–1811 ließ nun der Fürst auf dem *Kleinen Anninger* bei Mödling zu ihrem Andenken den *Husarentempel* erbauen und in der Gruft unterhalb dieses Monuments den Regimentskommandeur Oberst Dolle gemeinsam mit sechs Husaren beisetzen¹⁸. Diese waren damit »*die ersten Akteure der Napoleonkriege, denen ein Denkmal gesetzt wurde – lange vor den Heerführern Erzherzog Carl und Fürst Schwarzenberg. Es war eine private, feudalherrliche Geste der Dankbarkeit und über den großen Rang- und Standesunterschied hinweg ... Ausdruck der Kriegskameradschaft, als der Liechtensteiner auf eigenem Grund und Boden den Husarentempel errichten ließ*«¹⁹. Der *Husarentempel* entstand zu einem Zeitpunkt tiefster Demütigung Österreichs. Fürst Johann von Liechtenstein selbst hatte sich gegen eine Fortsetzung des aussichtslosen Krieges ausgesprochen und den verlustreichen Frieden von Schönbrunn mitunterzeichnet. Es folgte eine Phase des Triumphes der Siegermacht Frankreich, die in der Vermählung Napoleons mit der Habsburgerprinzessin Erzherzogin Marie Louise gipfelte. 1813 aber wendete sich das Blatt: Man stand neuerlich im Krieg gegen Napo-

13 Franz Schweickhardt v. Sickingen, Darstellung des Erzherzogthums Oesterreich unter der Ens. Viertel unterm Wienerwald, Bd. 3, Wien 1831, S. 126ff., S. 132f.

14 Man meinte, diese Burg sei erbaut und benannt nach Johann von Liechtenstein, dem Hofmeister Herzog Albrechts III. von Österreich im 14. Jahrhundert. F. Schweickhardt, wie Anm. 13, Bd. 6, Wien 1833, S. 124ff.

15 Rudolf Büttner, Burgen und Schlösser zwischen Wienerwald und Leitha, Wien 1966, S. 102f.

16 J(osef) H(aderer), Die schönen Bauten und Gartenanlagen Seiner Durchlaucht des regierenden Fürsten Johann von Liechtenstein. In: Neues Archiv für Geschichte, Staatenkunde, Literatur und Kunst, I. (= XX.) Jg. Nr. 21, Wien, 13. März 1829, S. 166f.

17 F. Schweickhardt, wie Anm. 13, S. 133.

18 Oscar Criste, Feldmarschall Johannes Fürst von Liechtenstein, Wien 1905, S. 118f., S. 164f., S. 247ff.

19 Gunter Martin, Der Wienerwald als Erlebnisraum. In: Der Wienerwald in Malerei und Graphik des 19. Jahrhunderts. 53. Sonderausstellung des Historischen Museums der Stadt Wien. Wien 1978, S. 4.

leon, der noch im gleichen Jahr in der Völkerschlacht bei Leipzig zum Zusammenbruch der napoleonischen Herrschaft in Deutschland führte. Sogleich ließ Fürst Johann I. den *Husarentempel* von Grund auf umbauen und von Architekt Joseph Kornhäusel zu einem Siegesmonument ausgestalten. Auch die 1811 errichtete *Trajanische Säule* auf einer Nebenkuppe des *Kleinen Anninger* wurde durch ein neues Monument ersetzt, das mit dem beziehungsvollen Titel *Das zerstörte Troja* oder *Die Phönixburg* Sieg und Wiederauferstehung Österreichs verkünden sollte²⁰.

Die aufwändige Landschaftsgestaltung im Mödlinger Raum wurde auch nach dem Ende der Napoleonischen Kriege noch jahrelang fortgesetzt: Auf dem *Heuberg* und auf einer nahe gelegenen Anhöhe erbaute man die künstliche Ruine *Köblerbütte*, einen Triumphbogen und einen *Dianatempel*. 1818 entstand auf dem *Kühberg* in der *Vorderbrühl* die *Capelle*, eine weitere künstliche Ruine mit ovalem Grundriss und quadratischem Turm. 1823 wurde diese Aussichtswarte mit vier kleinen Ecktürmchen ergänzt und erhielt daraufhin den Namen *Pfefferbüchsel*. Inmitten dieses Ensembles ließ sich Fürst Johann I. von Architekt Josef Engel den *Sommerpalast* in klassizistischem Stil errichten. Das lang gestreckte Gebäude mit vortretendem Mittelrisalit erhielt unmittelbaren Landschaftsbezug in einem korinthischen Säulenportikus, der vom Festsaal aus wie ein Aussichtsbalkon betreten werden konnte. 1826 erbaute Architekt Franz Honegger die künstliche Ruine *Römerwand* auf dem *Halterkogel* und im darauf folgenden Jahr einen Rundtempel auf dem benachbarten *Hundskogel*²¹.

Josef Haderer rühmte 1829 die Leistungen Fürst Johanns I. zusammenfassend folgendermaßen: »Die vielen und wohlerhaltenen Verbindungswege, die oft bedeutende Strecken durch Felsen gebrochen nach allen vorzüglichen Punkten der Brühl, besonders nach den ehrwürdigen Ruinen der Burgen von Mödling und Liechtenstein führen ... die Menge kleiner Gebäude von Stein, hölzerner Tempel, Capellen, Schweitzerhäuser, künstliche Ruinen, Pavillons, Rubesitze fast auf jedem Punkte angebracht, der eine mahlerische Aussicht gewährt, zeigen nicht nur vom ... Verschönerungssinne, sondern auch von einer, dem Vergnügen des Publicums opfernden Großmuth. Tausende wallen an schönen Sonn- und Feyertagen nach dieser romantischen Gegend, die Fürst Johann in einen Einzig großen, erhabenen Naturgarten verwandelt hat«²².

Hermann Fürst von Pückler-Muskau (1785–1871), der große Theoretiker der Gartenkunst der Romantik, legte die im Grunde von Fürst Johann I. von Liechtenstein gewählte Vorgangsweise bei der Landschaftsgestaltung als grundsätzliche Regel fest: »Ich rathe Jedem, so viel er nur kann, darnach zu trachten ... das Ganze, ohne besondere Abgränzung, in eine möglichst verbesserte Landschaft umzuwandeln. Gewiss ist es aber, dass ... ein Park, in dem man nicht wenigstens eine Stunde lang rasch spazieren fahren oder reiten kann, ohne dieselben Wege wieder zu betreten ... sehr bald ermüdet, wenn man auf ihn allein beschränkt ist. Wo hingegen eine überreiche pittoreske Natur schon die ganze umgebende Gegend selbst idealisirt und sie so zu sagen, als ein unabsehbares, nur vom Horizont umschlossenes grosses Kunstwerk hingestellt hat, wie in vielen Theilen der Schweiz, Italiens, Süddeutschlands ... dort bescheide man sich, blos mit Anlegung guter Wege einzugreifen, um den Genuss bequemer zu machen, und hie und da durch Hinwegnahme einzelner Bäume eine Aussicht zu öffnen, welche die, um die Ausstellung ihrer Schönheit so unbesorgte, Natur mit zu dichtem Schleier verdeckt hat«²³.

Was schon in Feldsberg und Eisgrub, in Hadersfeld und Greifenstein angestrebt worden war, erreichte Fürst Johann im Gebiet um Mödling in vollen-

20 Hedwig Herzmansky, Joseph Kornhäusel. Eine Künstlermonographie. Phil. Diss., Wien 1964, S. 372.

21 M. Schwarz, wie Anm. 10, S. 153.

22 J. H(aderer), wie Anm. 16, Nr. 23, Wien, 20. März 1829, S. 183.

23 Hermann Fürst v. Pückler-Muskau, Andeutungen über Landschaftsgärtnerei verbunden mit der Beschreibung ihrer praktischen Anwendung in Muskau, Stuttgart 1834. Reprint Stuttgart 1977, S. 22.

deter Weise: Unter Ausnützung der naturgegebenen landschaftlichen Vorzüge dieser Gegend erfolgte durch gestalterische und korrektive Maßnahmen eine *Ästhetisierung der Landschaft* in Form einer pittoresken Inszenierung. Ideologische Motive waren darin fest verankert: Die Monumente *heroischen Charakters* besaßen in fast pathetischer Steigerung persönlich-biographische Bezüge zum Bauherrn wie auch allgemein-romantische, *vaterländische* Aspekte. Die Bauten der *Ruinenromantik* hatten engste familiengeschichtliche Sinngabe. Durch die Instandsetzung der Burgruinen *Liechtenstein* und *Johannstein* wurde gleichsam die eigene vernachlässigte Vergangenheit *restauriert*. Künstliche Ruinenbauten verdichteten und vervollständigten diese retrospektiv idealisierte Inszenierung zusätzlich. Ein historischer Hintergrund wurde dort, wo er nicht mehr greifbar war, hinzuerfunden: So entstanden nun *Kunstsagen*, die bekannte Motive verwendeten, diese aber in neue Beziehungen zu den wiedererweckten geschichtlichen Orten setzten. So wurde etwa um die Entstehungsgeschichte der Burg Liechtenstein ein ganzer Sagenkreis dichterisch aufgebaut, der den Namen und die Gründung der Familienstamburg erklären sollte²⁴.

Die von Fürst Johann I. von Liechtenstein erschlossenen Gebiete um Mödling und in der Hinterbrühl waren – mit gewissen Einschränkungen – dem Publikum frei zugänglich und erlangten sogleich als Ausflugsziele für die Wiener höchste Popularität. Man bezeichnete die Landschaft begeistert als »*unterösterreichische Schweiz*«²⁵. Das landschaftsgestalterische Gesamtkunstwerk wurde in der zeitgenössischen Literatur enthusiastisch gewürdigt, so etwa in Joseph Freiherrn von Hormayrs *Archiv*²⁶, in Franz Schweickhardts *Topographie*²⁷, in Joseph Scheigers *Burgenwerk*²⁸ und in Franz Tschischkas *Kunsthändler*²⁹. Zahlreiche bedeutende Maler und Graphiker wie Ferdinand Georg Waldmüller, Ludwig Schnorr von Carolsfeld, Jakob Alt oder Nicolas-Marie-Joseph Chapuy widmeten den Naturschönheiten der Gegend Arbeiten³⁰. Fürst Johann I. selbst ließ von Ferdinand Runk eine Serie von Aquarellen der maleischsten Veduten des Gebietes anfertigen³¹. Die *Brühl* avancierte in kürzester Zeit zum beliebtesten Ausflugsziel der Wiener Gesellschaft des Biedermeier.

In der Öffnung seiner Besitzungen für die Allgemeinheit war Fürst Johann I. dem Vorbild von Kaiser Joseph II. gefolgt, der zunächst 1766 per Erlass das kaiserliche Jagdrevier im Wiener Prater der Öffentlichkeit zugänglich gemacht hatte und 1775 in einer philanthropischen Geste auch den Augarten für das Publikum öffnete, was mit der programmatischen Inschrift »*Allen Menschen gewidmeter Erlustigungs-Ort von Ibrem Schätzer*« über dem Eingangportal verkündet wurde³². Damit war das Reservat endgültig aufgebrochen, das den Bereich der Gartenkunst bis dahin der feudalen Privatsphäre zugeordnet hatte.

Bereits vor der Mitte des 18. Jahrhunderts waren, von England ausgehend, auf der Grundlage eines veränderten Naturverständnisses neue Idealvorstellungen der Gartenkunst und der Gestaltung des landschaftlichen Umfeldes entwickelt worden. Angestrebt wurde die Naturinszenierung nach den Vorbildern idyllischer Landschaftsprospekte in Gemälden wie von Claude Lorrain oder Salvator Rosa. Zum Grundprinzip erhoben wurde die Schaffung sorgfältig komponierter Veduten, die, in ständiger Abwechslung vom Betrachter Bild für Bild erlebt, Neues und Überraschendes darbieten sollten. Der Besucher des Gartens wurde durch die bei ihm ausgelösten Eindrücke und Assoziationen für sich selbst zu einem *Betrachter-Erzähler*, der – nicht zuletzt durch den

24 Reingard Witzmann, Märchen und Sagen aus dem Wienerwald. In: Der Wienerwald in Malerei und Graphik des 19. Jahrhunderts. 53. Sonderausstellung des Historischen Museums der Stadt Wien, Wien 1978, S. 16f.

25 Géza Hajós, Der Berg und der Garten. Mythisches Abbild – künstliche Natürlichkeit – Promenadenatur. In: Wolfgang Kos [Hrsg.], Die Eroberung der Landschaft. Semmering – Rax – Schneeberg. Katalog zur Niederösterreichischen Landesausstellung Schloss Gloggnitz 1992. Katalog des NÖ. Landesmuseums, n.F. 295, Wien 1992, S. 454.

26 Joseph Freiherr von Hormayr [Hrsg.], Archiv für Geographie, Historie, Staats- und Kriegskunst, I.–XIII. Jg. Wien 1810–1822. – Archiv für Geschichte, Statistik, Literatur und Kunst, XIV.–XIX. Jg., Wien 1823–1828. – Neues Archiv für Geschichte, Staatenkunde, Literatur und Kunst, XX.–XXI. Jg., Wien 1829–1830.

27 F. Schweickhardt, wie Anm. 13.

28 Joseph Scheiger, Über Burgen und Schlösser Österreichs unter der Enns, Wien 1837.

29 Franz Tschischka, Kunst und Alterthum in dem österreichischen Kaiserstaate, Wien 1836, S. 59.

30 M. Schwarz, wie Anm. 10, S. 154.

31 Gustav Wilhelm, Die Fürsten von Liechtenstein und ihre Beziehungen zu Kunst und Wissenschaft. In: Jahrbuch der Liechtensteinischen Kunstgesellschaft 1976, Schaan 1976, S. 152.

32 Wilhelm Georg Rizzi / Mario Schwarz, Die Architektur zur Zeit Josephs II. In: Österreich zur Zeit Kaiser Josephs II. Mitregent Kaiserin Maria Theresias, Kaiser und Landesfürst. Niederösterreichische Landesausstellung, Stift Melk. 29. März – 2. November 1980. Katalog des NÖ. Landesmuseums, n.F. 95, Wien 1980, S. 567, Nr. 1111.

beabsichtigten Einsatz von Staffagearchitekturen – mit philosophischen, sentimental, historischen oder patriotischen Anregungen eingestimmt wurde. Aus den aneinander gereihten Eindrücken entstand im Betrachter schließlich ein *virtuelles Gesamtbild* des Erlebten, das der ursprünglich angestrebten Idealvorstellung des Gestalters womöglich entsprechen sollte³³.

Dem humanistisch und literarisch gebildeten Besucher der Gärten waren Anspielungen auf die Geschichte in Form von antiken Tempeln und künstlichen Ruinen ebenso klar verständlich, wie den auf den Sinngehalt barocker Emblematik *eingelesebenen* Zeitgenossen. Obwohl die Natur durch gartenkünstlerische Mittel korrigiert, verfremdet oder auch vermeintlich *verbessert* wurde, vermittelte der Landschaftsgarten vorwiegend den intendierten Eindruck der Zufälligkeit, der idyllischen Ursprünglichkeit, ebenso aber auch der Freiheit. Die *Lustgebäude* der Gartenkunst, eigentlich funktionslose Schauobjekte, waren im Landschaftsgarten vor allem dazu bestimmt, gewisse erwünschte Stimmungsinhalte beim Betrachter wachzurufen. Die beherrschende Aussage der aus organischen Massen, Baum- und Buschgruppen, Felsen, Hügeln, Hainen, Wasserläufen und blühenden Gewächsen und aus eingestreuter Architektur arrangierten Naturinszenierungen hatte einen vorrangigen Stellenwert: Szenen des Lieblichen, des Melancholischen wie auch der schrecklichen Wildnis sollten zum Nachdenken anregen und zu lebensphilosophischen Schlussfolgerungen führen. (Abb. III)

In Deutschland wurde das Vorbild des englischen Landschaftsgartens ab den sechziger Jahren des 18. Jahrhunderts aufgegriffen. In den Anlagen von Wörlitz (nach 1766), auf der Wilhelmshöhe, in Hohenheim und Schwetzingen (nach 1777) entstanden Staffagearchitekturen in großer stilistischer Vielfalt, die ihre Themenbezüge aus der Klassischen Antike, aus dem Orient, aus dem Alten Ägypten, dem Orient und dem Mittelalter schöpften. Während sich in England das Architekturgeschehen nach 1800 hauptsächlich auf zwei unterschiedliche Richtungen – *Greek Revival* und *Gothic Revival* – aufspaltete, konnte sich in Deutschland noch längere Zeit Stilpluralismus halten.

Obwohl von den Zeitgenossen, wie von Friedrich Schlegel in seiner programmatischen Schrift *Grundzüge der gothischen Baukunst*, die Beziehung der Romantik zur mittelalterlichen Architektur so eng gesehen wurde, dass der Begriff *Romantik* fast ausschließlich für das Wiederaufgreifen der Gotik verstanden werden sollte³⁴ und selbst Georg Wilhelm Friedrich Hegel die *romantische Kunst* in seinen Vorlesungen über die Ästhetik lediglich auf die Zeit des gesamten Mittelalters eingeschränkt sah³⁵, lag das Wesentliche im *Romantikbegriff* jener Zeit tatsächlich in einer allgemeinen, unbestimmten Sehnsucht nach einem Wandel. Wie Siegfried Giedion darlegt, hat sich die Romantik in der Baukunst »als ein einziges und inbrünstiges Fortsehnen aus aller Gegenwart« manifestiert, was »durch Aufnahme vergangener, fremder Stilformen in lebendigen Gestaltungen« erreicht wurde³⁶. Im radikalen Verlassen der über Renaissance und Barock tradierten Entwicklung konnte dies durch Bezugnahmen auf exotische Bereiche wie den islamischen Orient, die asiatische Kunst oder das ägyptische Altertum ebenso erreicht werden wie durch die Rückbesinnung auf das Mittelalter oder durch das Aufgreifen von Motiven der zeitgenössischen ländlichen Lebensweise in den *Hameaus* und *Schweizereien*.

33 G. Hajós, wie Anm. 25, S. 452.

34 Hans Eichner, Kritische Friedrich-Schlegel-Ausgabe, I. Abt., IV. Bd. Ansichten und Ideen von der christlichen Kunst, München 1959, S. 155ff.

35 Glockner [Hrsg.], Friedrich Hegels sämtliche Werke. Bd. XII Vorlesungen über die Ästhetik, Stuttgart 1927, S. 332f., S. 348f.

36 Siegfried Giedion, Spätbarocker und romantischer Klassizismus, München 1922, S. 14f.



*Abb. III: Burgruine Klammburg/Schottwien:
Wie präziöse Veduten wirken Ghegas
Blickachsen auf die Semmeringbahn. Auch die
Festung Klammburg gehörte einst zum Besitz der
Lichtensteiner.*

Gleichsam zu einem *Nachschlagewerk* der ausgefallensten Baustile wurde jetzt Johann Bernhard Fischer v. Erlachs *Entwurf einer Historischen Architectur* (Wien 1721), in dem dieser sein Interesse und das damalige Wissen sowohl in Bezug auf die Denkmäler der klassischen Antike (Rom, Ephesos, Palmyra), die *Sieben Weltwunder* (Pyramiden) als auch in Hinblick auf seltsamsten Kuriositäten wie des zu einer Gigantenfigur ausgebauten Berges Athos oder orientalischer (Ninive) und chinesischer Tempel (Nanking) in Kupferstichen dokumentiert hatte³⁷.

Den Ausdrucksmöglichkeiten des *Stilpluralismus* der Romantik konnten jeweils gewisse Sinninhalte hinterlegt werden. War es bei den *Hameaus* die sen-

³⁷ Mario Schwarz, *Architektur des Klassizismus und der Romantik in Niederösterreich*. Wissenschaftliche Schriftenreihe Niederösterreich, 62/63, St. Pölten-Wien 1982, S. 5f.

timental verklärte Hinwendung der aufgeklärten Romantiker zur alltäglichen Arbeitswelt, zum Bauernstand und Handwerk, so regten künstliche Ruinen in ihrem zur Schau gestellten Zustand der *Ausgesetztheit* zu philosophischen Reflexionen über die Vergänglichkeit alles Menschengeschaftenen an³⁸. Objekte in Formen des ägyptischen Altertums waren vielfach Ausfluss einer zeitweiligen *Moderichtung*, der so genannten *Ägyptomanie*, die vor allem in Westeuropa durch die Ägyptenexpedition Napoleons ausgelöst wurde³⁹. Daneben identifizierten sich auch Geheimbünde wie Freimaurer und Rosenkreuzer mit der Wirkungsästhetik dieser *okkult erscheinenden Stilformen*⁴⁰. Dagegen wurde die Wiederentdeckung der Gotik in Deutschland alsbald zu einem Synonym für die Erschließung der gleichsam *verschüttet* gewesenen nationalen Vergangenheit und zu einem Symbol einer *vaterländischen Sammelbewegung*. Schon 1814 hatte Joseph von Görres den Weiterbau und die Vollendung des Kölner Domes zu einem nationalen Anliegen aller Deutschen erklärt; seit 1833 war die in mittelalterlicher Tradition wiederbelebte Kölner Bauhütte wieder tätig und ab 1840 wurde das Kölner Domprojekt durch Initiativen König Friedrich Wilhelms IV. von Preußen zusätzlich politisch instrumentalisiert⁴¹. Aber durchaus nicht ins Hintertreffen geraten war im Rahmen dieser Stilvielfalt die Vorbildwelt der klassischen Antike. Ihre Formensprache wurde in der Repräsentationsarchitektur des Klassizismus noch über lange Zeit bevorzugt und bewahrte sich auch in der Gartenkunst im Bereich der Staffagebauten ihren unentbehrlichen Platz.

Während die Schöpfer der ersten großen Landschaftsgärten im Wiener Raum wie Feldmarschall Moritz Graf Lacy in Neuwaldegg (ab 1765) oder Johann Philipp Graf Cobenzl auf dem Kahlenberg ihre Naturreservate vorwiegend im engsten Freundeskreis genossen, wobei sie sich versuchsweise in romantischen Lebensmodellen als *Eremiten* oder *Philosophen* gleichsam *mitinszenierten*⁴², bewirkte die öffentliche Zugänglichkeit der gartenkünstlerisch idealisierten Landschaftsbereiche im Raume von Mödling eine grundsätzliche Wendung: Die Natursehnsucht wurde schlagartig zu einer Massenbewegung und zu einer allgemeingültigen Idealvorstellung.

Auch die räumlichen Distanzen wurden ausgeweitet: Nachdem die Arbeiten im Raum von Mödling vollendet waren, wandte sich Fürst Johann I. von Liechtenstein neuen Aufgaben zu. Er ging dabei in weiter südlich gelegene Gebirgsregionen. Auch in diesem Gebiet gab es patriotisch begründete wie auch sentimental-romantische Ansatzpunkte für weitere Landschaftsin-szenierungen. In den Jahren 1805 und 1807 hatte Kaiser Franz I. selbst den Schneeberg, den höchsten Gipfel Niederösterreichs, bestiegen, was in der Bevölkerung begeisterte Nachahmung auslöste⁴³. Der Kaiser wollte mit dieser Besteigung ein patriotisches Zeichen in Zeiten politischer Demütigung durch Napoleon setzen, und zu seinen Ehren wurde die Spitze des Schneebergs *Kaiserstein* benannt. Bildhauer Joseph Klieber entwickelte daraufhin den Plan, ein riesengroßes Porträtrelief des Kaisers in die Felswände des Schneebergs zu meißeln, das über große Entfernungen hin sichtbar sein sollte⁴⁴. In Seebenstein fand Fürst Johann von Liechtenstein 1824 eine mittelalterliche Burg, die nicht nur einen Ausblick auf den erhabenen *Kaiserstein* bot, sondern schon von den Vorbesitzern im Gedankengut der *Ritterromantik* instrumentalisiert worden war. Hier hatte 1790 Anton David Steiger, der damalige Pächter der Burg, die *Wildensteiner Ritterschaft auf blauer Erde* gegründet. Diese Vereinigung war

- 38 M. Schwarz, wie Anm. 37, S. 15.
 39 Jean-Marcel Humbert, Denon und die Entdeckung Ägyptens. In: *Ägyptomanie. Ägypten in der europäischen Kunst 1730–1930. Die Sehnsucht Europas nach dem Land der Pharaonen. Zur Begegnung von Orient und Okzident am Beispiel des Alten Ägypten*, Wien 1994, S. 137ff. – Jean-Marcel Humbert, Die Rückkehr aus Ägypten. Ebenda, S. 169ff. – Jean-Marcel Humbert, Die zeitlich parallele Entwicklung von verschiedenen Interpretationen: 1815–1869. Ebenda, S. 209ff.
 40 Bruno Étienne, L'Égyptomanie dans l'hagiographie maconnique: avatar de l'orientalisme? In: *D'un orient l'autre. Les métamorphoses successives des perceptions et connaissances*, Paris 1991, S. 149ff. – Géza Hajós, Die neuentdeckte Landschaft der Wiener »Gegenden« und die Freimaurerei in den Englischen Gärten der Spätaufklärung. In: Götz Pochat / Brigitte Wagner [Hrsg.], *Natur und Kunst. Kunsthistorisches Jahrbuch Graz*, 23. Bd., Graz 1987, S. 103.
 41 Rudolf Zeitler, Die Kunst des 19. Jahrhunderts. *Propyläen Kunstgeschichte n.F.* XI, Berlin 1966, S. 325.
 42 Géza Hajós, *Romantische Gärten der Aufklärung – englische Landschaftskultur des 18. Jahrhunderts in und um Wien*, Wien-Köln 1989.
 43 Adolf Schmidl, Der Schneeberg in Unterösterreich mit seinen Umgebungen von Wien bis Mariazell, Wien 1831. – Ludwig Halirsch, Erinnerungen an den Schneeberg. In vierzig Reisebildern, Wien 1831, S. 72f. Nr. XXIV.
 44 Margarete Poch-Kalous, Wiener Plastik im 19. Jahrhundert. In: *Geschichte der bildenden Kunst in Wien. Plastik in Wien* [Geschichte der Stadt Wien, n.R. Bd. VII/1], Wien 1970, S. 193.

zunächst ein Geselligkeitsbund wie viele andere, die das Mittelalter im romantischen Sinn wiederaufleben lassen wollten. Durch den Beitritt prominentester Persönlichkeiten erhielt die Gesellschaft jedoch bald sowohl große politische als auch kulturelle Bedeutung: Erzherzog Johann von Österreich wurde als *Hans der Thernberger* zum *Hochgroßmeister* dieses Ritterbundes gewählt, bedeutende Künstler der Romantik wie Joseph von Eichendorff oder Zacharias Werner traten bei. Die *Wildensteiner Ritterschaft* betätigte sich während der Franzosenkriege als patriotische Widerstandsgruppe. Anton David Steiger, genannt *Oberritter Heinz am Stein der Wilden*, organisierte die Aufstellung des Landsturms und die Versorgung der Wiener Neustädter Militärakademie mit Nachschub aus Ungarn. 1823 wurde die Ritterschaft der *Wildensteiner* allerdings durch Denunziation als angeblicher Geheimbund verdächtig gemacht und von der Polizeibehörde des Staatskanzlers Metternich aufgelöst⁴⁵.

Als Fürst Johann von Liechtenstein die Burg kaufte, fand er sie von den *Wildensteinern* bereits teilweise restauriert vor, doch ließ er durch Architekt Karl Leistler weitere Adaptierungen durchführen. Jüngere Zubauten wurden teilweise wieder abgetragen, um der Burg in ihrer Außenscheinung künstlich ein ruinöses Aussehen zu geben. In Sichtweite ließ Fürst Johann eine weitere künstliche Ruine mit patriotischem Sinnanspruch erbauen: Auf einer Felskante oberhalb von Gleissenfeld errichtete Karl Leistler den *Türkensturz* zur Erinnerung an die 1532 bei Leobersdorf gefangen genommenen und danach hier hinabgestürzten Feinde. 1828 erwarb Johann von Liechtenstein die Burgruine Klamm oberhalb der Semmeringstraße bei Schottwien. Der Fürst ließ die höchst malerisch gelegene mittelalterliche Festung teilweise restaurieren und legte im *Adlitzgraben*, in einer Schlucht zu Füßen des Burgfelsens, einen wildromantischen Landschaftsgarten mit künstlichem Wasserfall an. Der hauptsächliche Reiz der Burg lag, ebenso wie in Seebenstein, in dem von hier aus gebotenen pittoresken Panorama⁴⁶.

Obwohl es sich auch bei diesen neuesten Aktivitäten um Maßnahmen nach den Prinzipien *fürstlicher Repräsentation und Selbstdarstellung* handelte, hatten die gestalterischen Landschaftseingriffe eine grundsätzlich neue Qualität angenommen. Während die Ausblicke der Landschaftsinszenierung um Mödling vorwiegend innerhalb des eigenen Grundbesitzes der Liechtenstein lagen, wurden diese Grenzen nun gesprengt. Die Blickachsen zu den Gipfeln von Schneeberg, Rax und Sonnewendstein waren hier auf zwanzig und mehr Kilometer erweitert, die Inszenierung der Veduten beanspruchte nunmehr die Mitwirkung von Gebieten, die längst außerhalb liechtensteinischer Besitzungen lagen. Das neue Gestaltungsprinzip kalkulierte also ganz offensichtlich den Faktor der *Mitbenützung der umgebenden Landschaft* ein und eröffnete damit einen vom Ansatz her ganz neuartigen Umgang mit dem Naturraum.

Am 5. Mai 1842 wurde das Teilstück der Südbahn von Wien bis Gloggnitz eröffnet, das durch die *K.k. privilegierte Wien-Raaber-Eisenbahn-Gesellschaft* erbaut worden war. Mit einem Mal waren Semmering und Schneeberg dem Wiener Publikum erschlossen. Eine pittoreske Gebirgslandschaft, die zuvor nur unter beträchtlichen Mühen erreichbar war, wie die abenteuerlichen Berichte von *Fußreisenden* der Biedermeierzeit ins Schneeberggebiet schildern⁴⁷, war nun leicht zugänglich und löste eine Welle romantischer Begeisterung für diese Alpenregion aus.

45 Anton Stalzer, Burg Seebenstein, Wien 1967, S. 27ff.

46 M. Schwarz, wie Anm. 10, S. 155.

47 Joseph August Schultes, Ausflüge nach dem Schneeberge in Unterösterreich, Wien 1802. – Franz Xaver Embel, Schilderung der Gebirgs-Gegenden um den Schneeberg in Oesterreich, Wien 1803. – Adolph Schmidl, Der Schneeberg in Unterösterreich, Wien 1831.

Ernst von Feuchtersleben schrieb zum Anlass der Eisenbahneröffnung bis Gloggnitz sein Gedicht *Am Fuße des Schneeberges*:

»Seit wir uns zuletzt gesehen,
gibt es eine andre Welt.
Schienen klirren, Zeichen wehen,
und des Führers Pfeife gellt.
Irrt es dich, das tolle Rasseln?
Das Gewübl um dich herum?
Räder donnern, Funken prasseln –
Alter Freund – und du bleibst stumm?«⁴⁸.

Auch die öffentliche Diskussion um die volkswirtschaftliche Bedeutung eines kontinuierlichen Ausbaues der Eisenbahn von Wien nach Triest und die damit verbundene Problematik der Überquerung der Gebirgshindernisse durch die Bahn am Semmering bewirkten eine *Fokussierung* des allgemeinen Interesses auf diese Landschaft.

Zunächst entschloss man sich zu einer provisorischen Lösung. Während der Bau der Eisenbahn sogleich zwischen Mürzzuschlag und Graz als Teilstück der nunmehrigen *südlichen Staatsbahn* fortgesetzt wurde, begnügte man sich im Abschnitt zwischen Gloggnitz und Mürzzuschlag mit der Verkehrsverbindung durch die erst 1841 fertig gestellte neue Semmeringstraße, was allerdings unwirtschaftliche, zeitraubende Umladeprozeduren für den Warenverkehr und ein lästiges Umsteigen der Passagiere vom Zug auf Fuhrwerk und Pferdewagen und wieder zurück auf die Schienenfahrzeuge bedingte.

Unbeeindruckt von der lebhaft geführten Diskussion, mit welchen technischen Mitteln das Berghindernis des Semmering überwunden werden könne, arbeitete Carl Ghega mehrere Streckenvarianten für eine Bahnverbindung zwischen Gloggnitz und Mürzzuschlag aus. Eine Variante wählte den Weg von Neunkirchen über Kranichberg, Wartenstein und Maria Schutz zum Semmeringpass und setzte sich nach einem Scheiteltunnel im Fröschnitzgraben bis Mürzzuschlag fort. Ein anderer Entwurf Ghegas schloss an die bereits bestehende bisherige Endstation der Bahn in Gloggnitz an, verlief über Payerbach bis Reichenau, wo der Fluss Schwarza überschritten wurde, und führte über den Eichberg und Klamm an die Flanke des Adlitzgrabens; auch bei diesem Projekt war eine Untertunnelung des Semmeringpasses vorgesehen und eine Fortsetzung durch den Fröschnitzgraben nach Mürzzuschlag geplant. Ghega legte seine Vorschläge 1844 dem zuständigen Minister Karl Freiherrn von Kübeck vor. Im gleichen Jahr schon wurde ein weiteres großes Teilstück der Südbahn zwischen Mürzzuschlag und Graz eröffnet⁴⁹.

Nachdem Carl Ghega die Detailplanungen fortgesetzt und bis 1847 abgeschlossen hatte, überstürzten sich die Ereignisse. Unter dem Eindruck der Revolution in Wien im März 1848 suchte die Regierung, die aufgebrauchte, beschäftigungslose Arbeiterschaft durch Notstandsprogramme ruhig zu stellen. Der neue Minister für öffentliche Arbeiten Andreas Freiherr v. Baumgartner berief Alois Negrelli als Sektionsleiter für das Eisenbahnwesen in sein Ministerium und dieser befürwortete die von Carl Ghega ausgearbeitete Bahntrasse über Gloggnitz, Payerbach und den Eichberg auf den Semmering und nach Mürzzuschlag als geeignetes Projekt zur Arbeitsbeschaffung.

48 Wolfgang Häusler, Von der Manufaktur zum Maschinensturm. Industrielle Dynamik und sozialer Wandel im Raum von Wien. In: Felix Czeike [Hrsg.], Wien im Vormärz. Festgabe des Wiener Stadt- und Landesarchivs anlässlich der Tagung »Das Städtewesen Mitteleuropas im 19. Jahrhundert«, Wien 1980, S. 45.

49 H. Praschinger, wie Anm. 4, S. 494.