

Semmering Architektur/Band 1

Désirée Vasko-Juhász

Die Südbahn

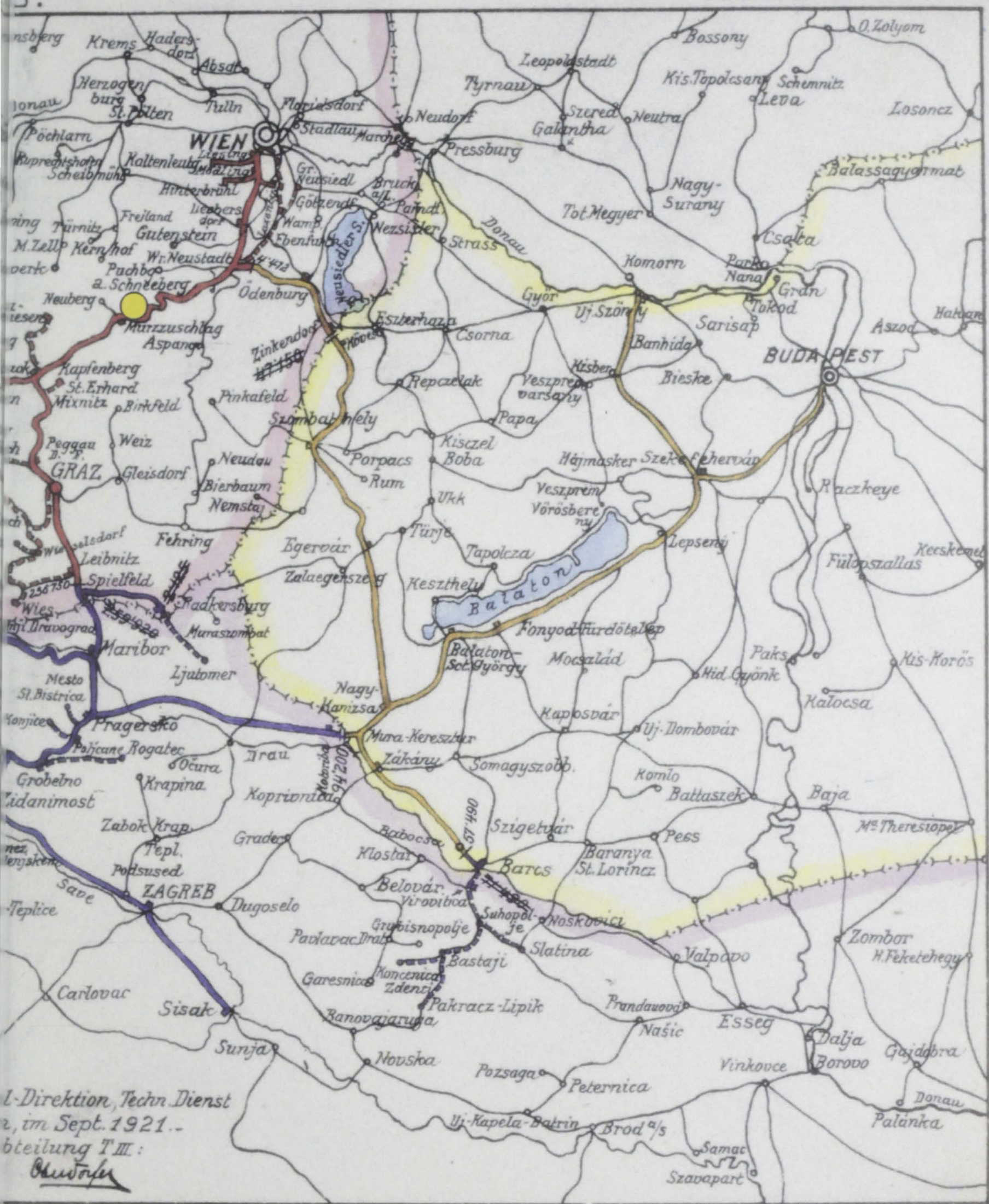
Ihre Kurorte und Hotels

Böhlau

Durch die multinationale Gästeschar, die vor dem Ersten Weltkrieg aus allen Teilen der K. u. k. Monarchie die Hotelanlagen der das ganze Land durchquerenden *Südbahn* stürmte, nahm Österreichs Tourismusgeschichte im damals größten übernationalen Reich Europas ihren Anfang. Buchinhalt wie auch die reiche historische Bebilderung bieten dem Leser aufgrund umfassender Forschung nicht nur ein architektur- und kulturgeschichtliches Zeitbild altösterreichischer Kurorte, sondern auch einen interessanten sportgeschichtlichen und gesellschaftspolitischen Überblick vom „Fin de Siècle“ bis heute. Die wissenschaftliche Bearbeitung der hier erstmals vorgestellten residenzartigen *Südbahnhotels* war dringend geboten, da weltweit immer mehr großartige Hotelensembles der „Belle Époque“ zerstört werden. Um dem märchenhaften *Südbahnhotel* am Semmering dieses Schicksal zu ersparen, zeigt die Autorin an internationalen Positivbeispielen diverse denkmalpflegerische Neunutzungen alter Grand- und Palasthotels auf.



KARTE I



L-Direktion, Techn. Dienst
im Sept. 1921.-
Abteilung T III:
Blumfeld

Ungarische - Linien. ● Hotels der K. u. k. Südbahngesellschaft

EISENBAHNNETZ der Südbahn-Gesellschaft.

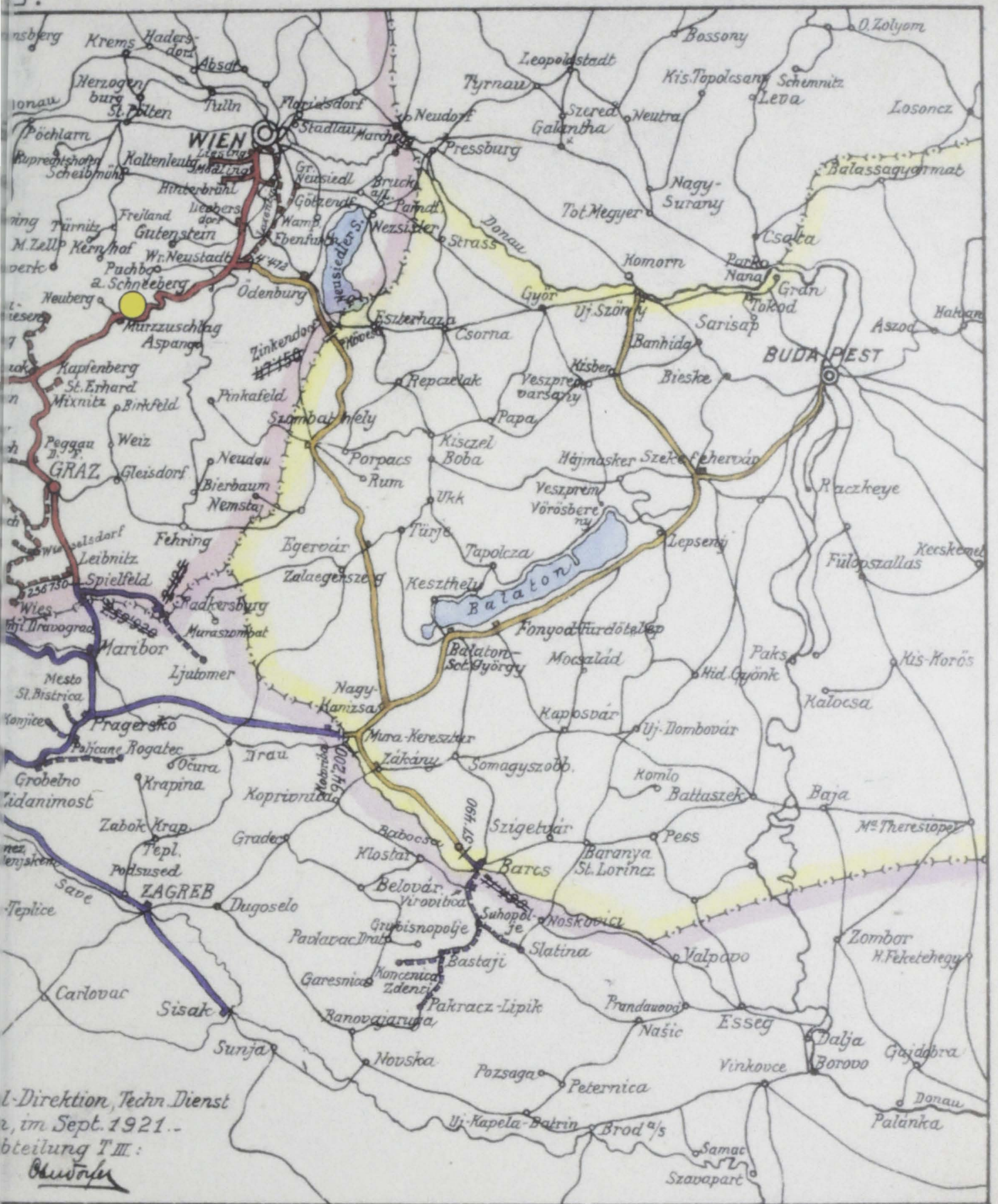
- - - Die fremden, im Betriebe der Südbahn
 - - - stehenden oder im Südbahnbetrieb
 - - - bis November 1918 gewesenen
 Bahnen sind mit unterteilten
 Linien dargestellt.



ing. ehruar. 3/X 1921.

— Österreichische -
 — Jugoslav. -
 — J...

KARTE I



L-Direktion, Techn. Dienst
im Sept. 1921.
Abteilung T III:
Obl. W. J. J.

Ungarische - Linien. ● Hotels der K. u. k. Südbahngesellschaft

SEMNERING ARCHITEKTUR, Band 1

Herausgegeben von Mario Schwarz

DÉSIRÉE VASKO-JUHÁSZ

Die Südbahn. Ihre Kurorte und Hotels

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

BÖHLAU VERLAG WIEN · KÖLN · WEIMAR

Abbildungen:

Umschlag Vorderseite: Südbahnhotel Semmering um 1904
(Werbeplakat der Südbahngesellschaft nach einem Gemälde von Gustav Jahn)

Umschlag, Rückseite: 3 Fotos (Archiv Désirée Vasko-Juhász)
von links nach rechts:

1. Südbahnhotel Toblach, 1908
2. Strandpromenade in Opatija, 2004
3. Südbahnhotel und Kursaal Quarnero (Kvarner), Abbazia/Opatija 1908

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

S. 413: Historischer Fahrplan (Wien/Triest)
der K.u.k. priv. Südbahngesellschaft, 1899 (Archiv Dr. Manfred Schuh)

Reproduktion eines historischen Lesezeichens in Seide
mit gewebtem „Gruß vom Südbahnhotel Semmering“
(Archiv Désirée Vasko-Juhász)

Gedruckt mit der Unterstützung durch:
Fonds zur Förderung der wissenschaftlichen Forschung
Amt der niederösterreichischen Landesregierung

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.

ISBN 3-205-77404-3

Das Werk ist urheberrechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere die
der Übersetzung, des Nachdruckes, der Entnahme von Abbildungen, der Funksendung, der
Wiedergabe auf fotomechanischem oder ähnlichem Wege, der Wiedergabe im Internet und der
Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen, bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwertung,
vorbehalten.

© 2006 by Böhlau Verlag Ges.m.b.H. und Co. KG, Wien · Köln · Weimar
<http://www.boehlau.at>
<http://www.boehlau.de>

Gedruckt auf umweltfreundlichem, chlor- und säurefreiem Papier
Druck: fgb – freiburger graphische betriebe, 79108 Freiburg
Printed in Germany

*Meinen Eltern gewidmet
in Dankbarkeit
für all das Schöne*

Inhaltsverzeichnis

VORWORT DES HERAUSGEBERS	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 Schüller (1832–1894)	47
1.3.1.1 Schüller-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 des Herausgebers

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 Ghega 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 Toblach (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 Epoque« 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

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 Vortheil anzusetzen 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 Serpentin, 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 Abspregung 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 Ideal-landschaft 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, Wegführungen 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 wechselseitig 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 Stammbesitz 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 Oetzl 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 *Völuptuarbauten* 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 Thayafusses 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 qualitativ hochwertige 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 Liechtensteiner 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 hinzugewinnen 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 Burgkapelle*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 bedrohlichem Kampfesgeschehen 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 beziehungsreichen 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 *Kübberg* 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 wohl erhaltenen 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, Ruhesitze fast auf jedem Punkte angebracht, der eine malerische 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 Einzigen 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 Sinnggebung. 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 Familienstammburg 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 *eingelese*nen 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 belehrende 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 Klamm/Schottwien:
 Wie preziose Veduten wirken Ghegas
 Blickachsen auf die Semmeringbahn. Auch die
 Festung Klamm gehörte einst zum Besitz der
 Liechtensteiner.

Gleichsam zu einem *Nachschatzwerk* 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 maçonnique: 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 Hainz 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 Außenerscheinung 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 Sonnwendstein 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-Raab-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 weben,
und des Führers Pfeife gellt.
Irrt es dich, das tolle Rasseln?
Das Gewühl 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 aufgebrachte, 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.

Schon im Juni 1848 genehmigte der Minister den Entwurf Ghegas und ließ die Arbeiten ausschreiben.

Der Baubeginn erfolgte unter ungeheurem Erfolgsdruck. Die Planer sahen sich einer beispiellosen Polemik in der Öffentlichkeit gegenüber. In der Presse des In- und Auslandes wurde gegen das Bauprojekt Stellung genommen, dessen mögliches Gelingen man grundsätzlich anzweifelte, indem man auf die Schwierigkeiten des gebirgigen Geländes und des Hochgebirgsklimas hinwies. Auch Fachkreise, wie der *Österreichische Ingenieurverein*, bekämpften das Projekt⁵⁰. Unter Berufung darauf, dass entsprechend leistungsfähige Lokomotiven für die vorgesehenen Steigungsverhältnisse noch gar nicht zur Verfügung standen, und in Anbetracht der hohen Baukosten wurde die Regierung wegen der »beabsichtigten Verschleuderung von Staatsgeldern für ein unmöglich gelingbares Experiment« angegriffen⁵¹.

Da bei den Verantwortlichen augenblicklicher Handlungsbedarf herrschte, musste die immer wieder improvisierte und teilweise experimentelle Vorgangsweise, die schon die wagemutige Projektplanung charakterisiert hatte, auch bei der Durchführung und Arbeitsorganisation beibehalten werden. Schon bei der Streckentrassierung hatte sich herausgestellt, dass das unübersichtliche, zerklüftete Gelände mit den üblichen Vermessungsmethoden nicht ausreichend erfasst werden konnte. Man fand jedoch eine erfolgreiche Lösung im Einsatz des erst kurz zuvor vom Professor am Wiener Polytechnikum Simon Stampfer erfundenen optischen Distanzmessgerätes⁵². Auch für die entsprechende Logistik, die bis zu 20.000 Bauarbeiter geordnet zum Einsatzort zu bringen, mussten erst Erfahrungen gesammelt werden, dabei galt es, rasch und entschlossen zu handeln, auch um möglichen Unruhen in der Arbeiterschaft vorzubeugen. Von affirmativer Wirkung war auch das praktische Experiment. Am 8. Juli 1850 unternahm Ghega über die inzwischen von Baumeister Theuer fertig gestellte Bogenbrücke über die Schwarza eine Probefahrt von Payerbach bis Küb und testete jene Strecke, die die größte Steigung aufwies. Die Staatsbahnlokomotive *Save* bewältigte die Steigung ohne Schwierigkeiten, auch bei Regenwetter zog diese Maschine ein Gewicht von über 80 Tonnen mit einer Geschwindigkeit von 20 Stundenkilometern⁵³.

Unter dem Druck dieser Hektik war wohl kaum Zeit für eine ideengeschichtliche Standortbestimmung des gesamten Projektes. Es stellte sich gewiss die Frage, ob es sich bei der in vielen wesentlichen Punkten ganz neuartigen und beispiellosen Aufgabenstellung in erster Linie um eine bautechnische oder doch gleichrangig auch um eine baukünstlerische Herausforderung handelte.

In diesem Zusammenhang ist die Einschätzung der Baukunst in der Lehrmeinung zu Fragen der Ästhetik an der Wiener Universität in diesen Jahren von Interesse: Wie Franz Ficker, Professor der klassischen Literatur und Ästhetik an der Wiener Universität, in seinem Werk *Asthetik oder Lehre vom Schönen und von der Kunst in ihrem ganzen Umfange* (Wien 1840) ausführt, sei die Baukunst zu den »relativen oder halbfreien bzw. halbgebundenen Künsten« zu rechnen, denn diese »haben noch einen, außer ihren Werken liegenden Zweck, und gefallen deshalb auch nicht rein für sich«⁵⁴. Ficker bewertet den *technischen Theil* der Baukunst als die Voraussetzung für eine darauf erst aufbauende künstlerische Gestaltung: »So wie die Technik der Poesie von den grammatischen, prosodischen und logischen Regeln abhängt; so ist die Technik der Baukunst das Resultat

- 50 Eduard Schmidl, Memoire über die Semmering-Frage. In: Zeitschrift des Österreichischen Ingenieur-Vereines, Wien 1849, S. 154ff., S. 186ff., S. 209ff.
51 H. Praschinger, wie Anm. 4, S. 495.
52 H. Praschinger, wie Anm. 4, S. 493.
53 K. Feiler, wie Anm. 5, S. 27f.
54 Franz Ficker, *Asthetik oder Lehre vom Schönen und von der Kunst in ihrem ganzen Umfange*, Wien 1840, S. 110.

von *mathematischen* Sätzen, ohne welche die äußere Ordnung, Eintheilung und Symmetrie, die Sicherheit und Festigkeit des Gebäudes nicht denkbar ist. Bleibt das Werk der Baukunst das Produkt dieses technischen Fleißes; so ist es ein regelmäßig geordnetes, aber bloß mechanisches Ganzes. Sobald aber zu jenem Mechanismus die Ausführung des Gebäudes nach ästhetischen Ideen hinzukommt; sobald die Phantasie, außer der Symmetrie der Form, auch die Totalität des Ganzen und die Genialität der Entwerfung und Ausführung desselben nach den Gesetzen der Schönheit zu bewundern genöthigt, und dadurch in ein freies Spiel versetzt wird; sobald durch die Schönheit des Ganzen in unserem Gefühlsvermögen die edelsten und erhabensten Gefühle angeregt und belebt werden; müssen wir dem Produkte der Baukunst einen ästhetischen Charakter zugestehen⁵⁵. Obwohl gefordert wird: »der Baukünstler muß aber auch auf Ort und Umgebung Rücksicht nehmen«, was »mancherlei rein malerische Rücksichten in die Baukunst« einfließen lasse⁵⁶, wird der landschaftsgestaltenden Architektur in diesem Werk keine eigenständige Stellung eingeräumt. Vielfältig sind aber die Bezugnahmen auf Natur und Landschaft im Grundsätzlichen sowie in den Ausführungen über die Ästhetik der Malerei. So sei »die Kunst durch die Natur begründet, und durch sie allein möglich gemacht. Sie setzt einen Stoff voraus, den sie gestaltet, und der sich auf die Erscheinungen der Natur unmittelbar oder mittelbar bezieht«⁵⁷ und weiter: »Herrschaft des Geistes über die Natur ist somit aller Kunst Wesen und Kennzeichen, und aller Kunstbestrebungen letzter Zweck und Erfolg beruht darauf, dass mit dem wachsenden geistigen Bedürfnisse des Menschen die Natur und seine Umgebungen zu seinen idealen Forderungen immer mehr erhoben werden«⁵⁸. Nicht zuletzt werden Möglichkeiten angedeutet, die Eindrücke der Natur in künstlerischen Ausdrucksformen zu erfassen, die über die herkömmlichen Grenzen gehen: »Licht und Bewegung bringen in der Natur die auffallendsten Wirkungen hervor. Das Vermögen der Kunst ist jedoch in der Darstellung derselben sehr beschränkt; sie kann nur andeuten, und leistet ihr Mögliches, wenn sie die Bilder solcher Wirkungen, die wir früher in der Natur selbst gesehen haben, wieder in der Einbildungskraft weckt und auffrischt, wo denn auch die Gefühle wieder erwachen, die jene Eindrücke begleiteten. Auch dieß beweist, dass die bildenden Künste, bei aller Täuschung des Sinnenscheines, eigentlich nur für die Phantasie, nicht für den äußern Sinn allein darstellen«⁵⁹.

Sowohl in den Einzelheiten der Durchgestaltung als auch in den Zeugnissen der überwältigenden Anerkennung und Aufnahme durch die Öffentlichkeit besitzen wir die Beweise, dass die Semmeringbahn mit ihren technischen Bauwerken ein hochrangiges Kunstwerk nicht nur der Ingenieurarchitektur, sondern auch der angewandten Landschaftsgestaltung darstellt, und nicht nur das: Mit dieser Gebirgsbahn konstituierte sich eine völlig neue, bis dahin unbekannte Form der *sensualistischen Wirkungsästhetik*⁶⁰, die Vermittlung eines virtuellen Landschaftsbilds aus der bewegten, synoptischen Wahrnehmung.

Betrachtet man die Entwürfe zur Detailgestaltung der Ingenieurbauten der Semmeringbahn, so fällt auf, dass noch zu einem Zeitpunkt, da die ersten Baulose schon in Arbeit standen, die stilistische Ausrichtung der Kunstbauten noch keineswegs endgültig festgelegt war. Die von den Ingenieuren Dimmer und Wenke vorgelegten *Anträge zur Ausführung der gewölbten Einschnitte und Facaden am Semmeringer Haupt-Tunnel*, datiert 1849, zeigen neben Grundriss und Schnitt drei Aufrissvarianten für die Portalöffnung des Tunnels *im römischen Stile / im gothischen Stile / im egyptischen Stil*⁶¹. Damit stellten die Entwerfer genau jene stilistischen Hauptrichtungen zur Wahl, die im Repertoire

55 F. Ficker, wie Anm. 54, S. 162.

56 F. Ficker, wie Anm. 54, S. 174.

57 F. Ficker, wie Anm. 54, S. 108.

58 F. Ficker, wie Anm. 54, S. 109.

59 F. Ficker, wie Anm. 54, S. 232.

60 G. Hajós, wie Anm. 25, S. 452.

61 Österreichisches Staatsarchiv Wien, Verkehrsarchiv. Hist. Planarchiv, 79, bez. M.Z. 4.397/B ex 1849. M. Schwarz, wie Anm. 9, S. 218, Nr. 15/40.

der Staffagebauten der romantischen Landschaftsgärten bis dahin die größte Bedeutung hatten. Die Bauaufgabe, die Einmündung des Semmeringtunnels zu gestalten, wurde also instinktiv richtig als landschaftsgestalterischer Akt gesehen und dem hierfür überlieferten Formenapparat zugeordnet. Ebenfalls aus dem Jahr 1849 datiert ein Entwurf für den Talübergang *Kalte Rinne*. Das Planblatt enthält einen *Längen-Durchschnitt*, einen *Grundriss* sowie eine *Ansicht*, die das Eisenbahnviadukt über die Kalte Rinne als gemauerte eingeschossige Bogenbrücke mit elf Spitzbogenarkaden auf zehn Freipfeilern vorsah. Die breiteren sechs Arkaden in der Mitte besitzen im Entwurf gegliederte Pfeiler mit abgestuften Sockeln und Kämpfergesimsen⁶². Mit seinem Entwurf deklarierte sich der Schöpfer dieses Entwurfs als Anhänger der von den Architekten der Romantik bevorzugten Neugotik. Für die Ausführung der Eisenbahnbrücken wurden noch weitere Gestaltungsvarianten ausgearbeitet. Ein Entwurf sah für den Flussübergang über die Schwarza in Payerbach eine gemauerte Brücke mit weit gespanntem Segmentbogen vor, die stilistisch an Renaissancebrücken orientiert war⁶³. Für den Talübergang *Kalte Rinne* wurde auch eine rein funktionell gestaltete Brücke vorgeschlagen, bei der gemauerte Pfeiler durch eiserne Tragwerkskonstruktionen verbunden werden sollten⁶⁴.

Sehr rasch erfolgte die Entscheidung, die Kunstbauten einheitlich im Stil des *römischen Klassizismus* zu gestalten. Die Galerien, Tunnelleinfahrten und Viadukte sollten dem Vorbild antiker römischer Brücken, Kanäle und Wasserleitungen folgen. Die Wahl dieses Baustils wurde bisher kaum hinterfragt und einfach als Entscheidung zu traditionellen Formen hingenommen: »Seit alters her waren für bestimmte Zwecke Bauformen tradiert worden, die nun einmal auch für andersartige, nicht selten ganz neue Aufgaben herangezogen wurden.«⁶⁵. Aber auch die nunmehr entstandenen Detailpläne für die Tunnelportale, Stützmauern und Viadukte zeigten mit liebevoll ausgeführten Landschaftshintergründen die starke Verankerung der gesamten Gestaltungsaufgabe im Ideenbereich der Spätromantik⁶⁶.

Carl Ghega hatte für die Wahl des klassizistischen Stils für die Kunstbauten der Semmeringbahn zahlreiche Vorbilder. Rundbogenbrücken hatte man schon 1830–1832 bei den Talübergängen der ersten, noch pferdebetriebenen Eisenbahn in Österreich zwischen Linz und Budweis errichtet. Ghegas erste eigene Eisenbahnbrücke bei Brünn war über eine Länge von 637 m mit 72 Arkaden ebenfalls im Rundbogenstil gestaltet⁶⁷. Ghega fand gemauerte Rundbogenbrücken auch bei seiner Studienreise auf der Strecke der Baltimore-Ohio-Eisenbahn im Jahre 1842 vor. Vor allem aber war bei der Gestaltung der *Badwandgalerie* der Südbahn bei Peggau in der Steiermark in den Jahren 1843–1844 unter der Leitung des für die Hochbauten der *k.k. Staatseisenbahnen* zuständigen Oberingenieurs Moriz Löhr⁶⁸ bereits eine Entscheidung zugunsten des römischen Klassizismus gefallen. 1845–1847 baute auch Mathias Schönerer bei Mattersburg eine gemauerte Rundbogenbrücke mit zwanzig Arkaden⁶⁹.

Vergleiche von antiken Brücken in Tarragona, Segovia, Merida, Rom, Nimes, Arles, Karthago, Pergamon und Ephesos lassen erkennen, dass im Altertum Aquädukte bis zu einer Höhe von 15 m eingeschossig gebaut wurden. Bis zu einer Höhe von 29 m wurden in der Regel nicht mehr als zwei Arkadengeschosse errichtet⁷⁰. Für eine Rückbesinnung auf römisch-antike Aquädukte als Vorbilder für die Brückenbauten der Semmeringbahn gab es einen konkreten Bezug: Bei der Anlage von Wasserleitungen war die Aus-

- 62 Österreichisches Staatsarchiv Wien, Verkehrsarchiv, Hist. Planarchiv, 77, dat. 21.11.1849. M. Schwarz, wie Anm. 9, S. 219 Nr. 15/45, Abb. S. 510.
- 63 H. Praschinger, wie Anm. 4, S. 219, Nr. 15/48, Abb. S. 218.
- 64 Österreichisches Staatsarchiv Wien, Verkehrsarchiv, Hist. Planarchiv, 77. M. Schwarz, wie Anm. 9, S. 511. Möglicherweise wurde dieser Entwurf auf Betreiben der Steiermärkischen Eisenindustrie erstellt, die nachträglich beklagte, dass die Brücken der Semmeringbahn nicht in Eisenkonstruktion ausgeführt worden seien, was der heimischen Produktion einen bedeutenden Impuls verliehen hätte. Alfred Niel, Carl Ritter von Ghega. Ein Leben für die Eisenbahnen in Österreich, Wien 1977, S. 56ff. – Csaba Székely/Manfred Tuschel, Vom Wiener Südbahnhof auf den Semmering. In: Gerhard M. Dienes [Hrsg.], Die Südbahn. Vom Donauraum zur Adria (Wien-Graz-Marburg-Laibach-Triest), Graz-Wien 1987, S. 37f.
- 65 Renate Wagner-Rieger, Wiens Architektur im 19. Jahrhundert, Wien 1970, S. 82.
- 66 M. Schwarz, wie Anm. 9, S. 218, Nr. 15/42.
- 67 R. Mauterer, wie Anm. 8, S. 2.
- 68 Österreichisches Staatsarchiv, Verkehrsarchiv, Inventar Bd. 1 S. 1, Index 1844 Z 166/E.P. Entwurf datiert 13. Jänner 1844 u. signiert *k.k. Ober-Ingenieur Fillunger*. Manfred Wehdorn / Ute Georgeacopol-Winischhofer / Paul W. Roth, Baudenkmäler der Technik und Industrie in Österreich, Bd. 2, Steiermark, Kärnten, Wien-Köln-Weimar 1991, S. 88f.
- 69 Österreichisches Staatsarchiv, Verkehrsarchiv, Inv.Nr. 19983 Südbahn. Manfred Wehdorn/Ute Georgeacopol-Winischhofer, Baudenkmäler der Technik und Industrie in Österreich, Bd. 1, Wien, Niederösterreich, Burgenland, Wien-Köln-Graz 1984, S. 286f.
- 70 Henning Fahlbusch, Elemente griechischer und römischer Wasserversorgungsanlagen. In: Die Wasserversorgung antiker Städte [Geschichte der Wasserversorgung, 2. Bd., hrsg. von der Frontinus-Gesellschaft], Mainz 1987, S. 156.

mittlung eines kontinuierlichen Gefälles über alle Naturhindernisse hinweg das Hauptproblem. Vor eine ganz ähnliche Aufgabe, wenn auch unter *umgekehrten Vorzeichen*, war Ghega bei der Übertragung der Leistungsgrenzen bei den Steigungsverhältnissen des Adhäsionsantriebs von Lokomotiven auf die Streckenführung gestellt. Obwohl die größten Viadukte der Semmeringbahn in ihren Ausmaßen Aquädukte der Antike kaum übertreffen, enthalten sie wesentliche Neuerungen: Die Wegrichtung ist in den meisten Fällen in engen Kurven von 190 m Radius geführt. Überdies durchdringen die Arkadenwölbungen die Brücken vielfach in schrägem Winkel zum Kurvenradius, sodass sich die Archivolten der Brückenbogen als Kurven höherer Ordnung darstellen. Der Bau ansteigender, in seitlich überhöhten Kurven geführter Viadukte mit schrägen Gewölbedurchdringungen musste für den genialen Mathematiker Carl Ghega eine Fülle interessanter konstruktiv-gestalterischer Herausforderungen bedeuten⁷¹.

Tatsächlich war die Stilwahl in der Baukunst zu dieser Zeit eine höchst brennende Frage. Der öffentliche Monumentalbau im Wiener Raum war durchwegs dem Klassizismus verpflichtet, wofür die allmächtige, gleichzeitig aber vielfach verhasste Bürokratie des *Hofbaurates* sorgte. Diese Richtung ging im Grunde noch auf die betont utilitaristische und ökonomische Baugesinnung unter Kaiser Joseph II. zurück, die unter dem Eindruck der finanziellen Notlage in Österreich in Folge der Franzosenkriege auch unter den Kaisern Franz I. und Ferdinand I. fortgesetzt wurde. Hofbauratsdirektor Paul Eduard Sprenger (1798–1854) galt als *Hauptrepräsentant eines steril gewordenen Spätklassizismus*⁷² und zog ebenso die Opposition der jungen Architekten auf sich wie der Leiter der Architekturschule an der Wiener Akademie, Professor Pietro Nobile (1774–1854), ein ebenso unbeugsamer Anhänger des Klassizismus, der seinen Schülern sogar jegliches Entwerfen in Stilformen der Neugotik ausdrücklich verbat, was in einzelnen Fällen bis zur Abwanderung von der Akademie führte⁷³. Seit den dreißiger Jahren des 19. Jahrhunderts war eine teilweise sehr emotional geführte Auseinandersetzung unter den Architekten im Gange, ob man weiterhin dem schon erstarrten, formelhaften Klassizismus anhängen sollte, wie ihn das Hofbauamt für öffentliche Bauaufträge vorschrieb, oder ob man den mittelalterlichen Stilvorbildern der Romantik zum Durchbruch verhelfen könne, die unter dem Titel *altdeutscher Baukunst* bald zu den Themen national gesinnter bürgerlicher Revolutionäre von 1848 zählen sollten.

In Stilfragen kam es selbst bei Details zu peinlichen öffentlichen Auseinandersetzungen, so etwa, als bei der Innengestaltung des Festsaaes des Polytechnischen Instituts in Wien heftig darüber gestritten wurde, ob szenische Darstellungen der am Polytechnikum gelehrteten Wissenschaften durch Figuren in antiken Gewändern oder in mittelalterlichen Kostümen wiedergegeben werden sollten⁷⁴.

Als sich infolge der Märzrevolution am 20. April 1848 in Wien ein Architektenverein konstituierte, erhob sich der junge Schweizer Architekt Johann Georg Müller zu dessen Wortführer und führte die oppositionellen Kräfte zu einem ersten Erfolg: Es wurde die Ausschreibung öffentlicher Projekte in Form von Architektenwettbewerben gefordert und am Bau der Alterchenfelderkirche in Wien auch tatsächlich verwirklicht⁷⁵. An Stelle eines bereits nach Plänen von Paul Sprenger begonnenen Baues sollte hier eine Kirche in dem allgemein geforderten neugotischen Stil entstehen⁷⁶.

71 M. Schwarz, wie Anm. 6, S. 18.

72 R. Wagner-Rieger, wie Anm. 65, S. 87.

73 Camillo Sitte, Die neuere kirchliche Architektur in Oesterreich und Ungarn. In: Österreichisch-ungarische Revue. Monatsschrift für die gesamten Culturinteressen Österreich-Ungarns, 3. Jg. (1886), S. 65ff.

74 Mario Schwarz, Die Baugeschichte des Festsaaes der Technischen Hochschule in Wien. In: Österreichische Zeitschrift für Kunst und Denkmalpflege, 27. Jg. (1973), S. 39f.

75 R. Wagner-Rieger, wie Anm. 65, S. 107ff.

76 Franz Rieger, Die Alterchenfelder Kirche, ein Meisterwerk der bildenden Kunst, zur Feier des fünfzigsten Jahrestages ihrer Einweihung (29. September 1861 – 29. September 1911), Wien 1911, S. 7–26.

Dennoch war zu jenem Zeitpunkt im Falle der Semmeringbahn eine Entscheidung zugunsten gotischer Eisenbahnbrücken oder Tunnleinmündungen noch undenkbar und bei den Verantwortlichen wie Hofbaurat Hermenegild Ritter v. Francesconi, Moriz Löhr und Carl Ghega auch gar nicht erwünscht. Die Instrumentierung des Gesamtwerkes mit Stilmitteln der römischen Antike war zweifellos von konsolidierender Wirkung für das Projekt und brachte gleichzeitig sogar eine subtile Dialektik ins Spiel: Mochte die Bewältigung der im Grunde utopischen Idee mit umwälzend neuartigen technischen Mitteln noch so viel Romantik in sich tragen, so war die Stilsprache der Umsetzung doch eindeutig konservativ und staatstragend imperial. Dem seit 1848 mehr und mehr als *deutschnational* belasteten neugotischen Stil wurde eine deutliche Absage erteilt. Dagegen konnte die Wahl des klassischen Formenrepertoires klar von den Ingenieurbauten der römischen Kaiserzeit abgeleitet und zum Mittel einer erwünschten Aussage gemacht werden: Der Staat erschien bei diesem von ihm unternommenen Werk gleichzeitig als Träger modernster, fortschrittlichster Errungenschaften, präsentierte sich aber ebenso als unbeeirrbar beständige, auf uralten Traditionen beruhende Ordnungsmacht.

In der Folge ging die Errichtung der Kunstbauten zügig vonstatten. Am 12. Juni 1851 wurde der Durchbruch des Richtstollens im Haupttunnel vollzogen, im August desselben Jahres der Richtstollen des *Weinzettlwand*-Tunnels. Im Juni 1852 wurde der *Wagner-Viadukt* vollendet, kaum ein Jahr danach der Viadukt über die *Krauselklause* und kurz darauf, nach dreijähriger Bauzeit, der Viadukt über die *Kalte Rinne*, das Hauptwerk des renommierten Mailänder Bauunternehmers Ferdinand Tallachini. Mit diesen drei doppelgeschossigen Eisenbahnbrücken waren die technisch anspruchsvollsten Viadukte fertig gestellt⁷⁷. (Abb. IV)

Schon während des Baues der Semmeringbahn wurde der eminente Rang dieser Leistung der Ingenieurbaukunst anerkannt. Erzherzog Ferdinand Max, der spätere Kaiser Maximilian von Mexiko, setzte 1852 die Semmeringbahn als epochale bautechnische Großtat in Vergleich mit »*Egyptens Pyramiden, ... der Griechen Parthenon, ...*«, den Domen von Köln und Sevilla und den Schlössern von Versailles und Schönbrunn⁷⁸. Abgesehen von der zunächst vorrangigen Bewunderung der bautechnischen Großleistung wurde die Anlage der Semmeringbahn allmählich auch als *selbstständiges Kunstwerk* anerkannt. 1899 schrieb Julius Scholze: »*Hier zeigte sich Ghegas Meisterschaft, sowohl in der Art, wie er unter steter Berücksichtigung harmonischer Angliederung an die Landschaft sozusagen ein Stück Natur in die Natur hineinzubauen verstand, als auch in der Kühnheit und Originalität der Bauführung selbst*«⁷⁹. Und der Dichter Vincenz Chiavacci konstatierte: »*Diese Objecte sind zum Theil in eine grossartige Alpenscenerie mit wildzerklüfteten Felsengebilden hineingebaut und erscheinen dem Reisenden als wunderbares Wechselspiel zwischen den titanischen Naturkräften und dem sie bezähmenden Menschengest. All die mächtigen Felsengebilde und Bergschluchten erscheinen erst durchgeistigt und menschlich fassbar, wenn wir sie in den Slavenketten sehen, in die sie der Menschengest geschlagen hat*«⁸⁰. Zum fünfundsiebzigjährigen Bestandsjubiläum der Semmeringbahn formulierte man folgende Würdigung: »*Hier ließ sich ein genialer Techniker einmal nicht von praktischen Erwägungen allein leiten, er stellte ein steinernes Mal hin, das bis in seine Einzelheiten der umgebenden Natur entwachsen zu sein scheint, ein Denkzeichen des Bündnisses zwischen Mensch und Natur. Ghega konstruierte seine Bahn nicht, er komponierte sie in ihren Rahmen hinein*«⁸¹.

77 Wolfgang Haider-Berky, 125 Jahre Semmering-Bahn, 250 Jahre Semmering-Straße, Wiener Neustadt 1979, S. 23.

78 Werner Kitlitschka, Historismus und Jugendstil in Niederösterreich, St. Pölten-Wien 1984, S. 125.

79 Julius Scholze, Der Werdegang der Südbahn. In: Die Südbahn und ihr Verkehrsgebiet in Österreich-Ungarn, Brünn, o. J. (1899), S. 3.

80 Vincenz Chiavacci, Von Wien bis Semmering. In: Die Südbahn und ihr Verkehrsgebiet in Österreich-Ungarn, Brünn, o. J. (1899), S. 37.

81 T. H. Mayer, Die Entwicklung des Semmerings zum Weltkurort. In: Festschrift anlässlich der Feier des 75jährigen Bestandes der Semmeringbahn, hrsg. von der Österreichischen Verkehrswerbung, Propagandastelle der Österreichischen Bundesbahnen, Wien 1929, S. 43.

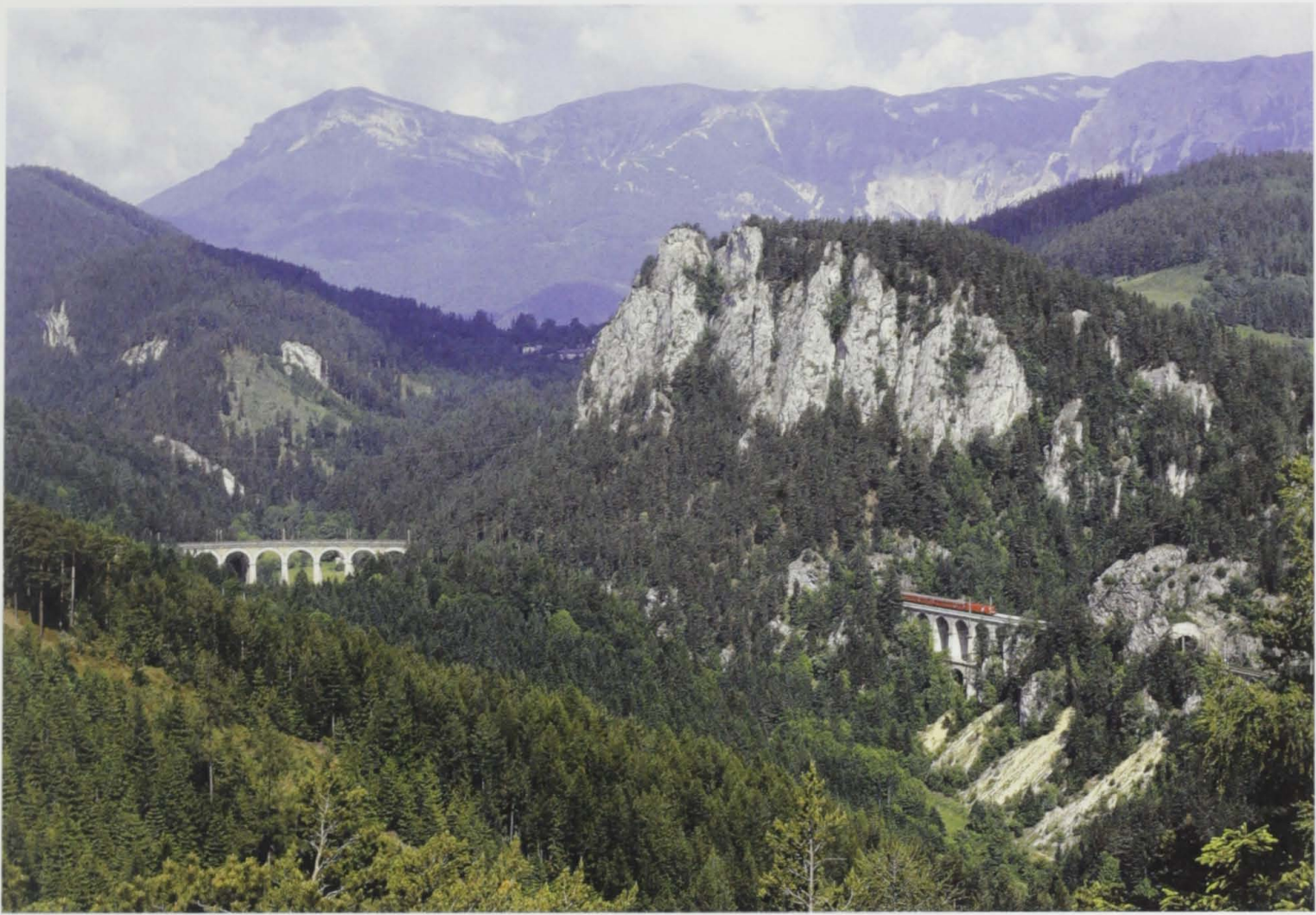


Abb. IV: Carl Gbega:
Die spektakulären Kunstbauten über die
»Kalte Rinne« (links) und über die
»Krauselklause« (rechts) werden nur durch
den Pollerostunnel unterbrochen. Mit diesem
gemeinsam bilden sie eine technische
Großleistung im Eisenbahnbau-Sektor.

Zweifelloos war für das Entstehen dieses Eindrucks auch die Wahl des Baumaterials mitentscheidend. Quader und Haustein wurden an den Viadukten des steirischen Bahnabschnitts Semmering-Mürzzuschlag sowie bei den Sockeln, Wangenverkleidungen und Parapetmauern der Viadukte auf der niederösterreichischen Seite eingesetzt, aus Quadern wurden die Tunnelportale hergestellt, aus Haustein die sehr ausgedehnten Böschungsmauern der Strecke. Ziegelmauerwerk wurde für die Pfeiler und Gewölbe der Viadukte zwischen Gloggnitz und dem Semmering sowie teilweise zur Auskleidung der Tunnelröhren verwendet. »Die Verwandtschaft des Materials – steinerne Brücken neben Felsformationen – suggerierte ein organisches Ineinanderwachsen. Damit mag zusammenhängen, dass die Kunstbauten der Semmeringbahn zwar als kühn und gewagt, ja als Weltwunder bestaunt, aber von Anfang an auch als schön, vertraut und heimisch empfunden werden konnten«⁸².

Ganz neuartig empfunden wurde schon zur Erbauungszeit der Erlebniswert der Semmeringbahn. Mit abwechslungsreichen Ausblicken auf Rax und Schneeberg, bizarren Nahansichten auf Felsstürme und Tiefblicken in der Überschreitung von Schluchten bot sich der Semmering schon im Zuge des Bahnbaues ganz von selbst für romantische Gestaltungseffekte an, denen bei der Trassierung Rechnung getragen wurde. Hinzu kam aber noch ein weiteres bis dahin unbekanntes Erlebniselement: Man konnte während einer Eisenbahnfahrt auf dieser Strecke mit nie zuvor gekannter Geschwindigkeit unter

82 Wolfgang Kos, Über den Semmering. Kulturgeschichte einer künstlichen Landschaft, Wien 1984, S. 82.

häufigen Richtungsänderungen und ständig wechselnden Ausblicken eine überaus reizvolle Gebirgslandschaft durchfahren, wie sie jahrzehntelang den Idealvorstellungen romantischer Naturliebhaber vorgeschwebt war.

Der Eisenbahnreisende erfuhr ein simultanes Landschaftserlebnis aus einer kontinuierlichen Bewegung, welches schon von den Zeitgenossen in seiner theaterhaften Wirkung deutlich wahrgenommen wurde⁸³. Bereits beim Bau des ersten Wiener Nordbahnhofs von Architekt Joseph Mauritius Stummer v. Traunfels (1837/1838) wurde der Zugang zur Abfertigung der Passagiere wie das Entrée zu einem Schauspielort gestaltet⁸⁴. Im zweiten Wiener Südbahnhof von Architekt Wilhelm Flattich (1869–1873) erfolgte in den Foyers und Wartesälen eine programmatische Einstimmung in das bevorstehende Reiseerlebnis der Fahrt nach Triest. Guido Friedl rekonstruiert diesen Erlebnisrahmen folgendermaßen: Die Bühne des Geschehens, auf der die Maschinen agierten und die Passagiere gleichzeitig als Handelnde und Zuschauer eingebunden waren, erschien von der Bahnhofshalle ausgehend gleichsam in die Unendlichkeit der Landschaft hinaus verlängert. Die Reisenden erlebten und vollzogen das für ihr Jahrhundert so bedeutsame *Schauspiel der Fortbewegung*. Reisen wurde als Fest empfunden und war mit freudiger Erwartung und Spannung verbunden. Der Ablauf war ein Spiegelbild der Gesellschaft: So wie im Theater die *Hofloge*, gab es auch bei der Bahn *Hofwartesalon* und *Hofzug*, daneben zahlreiche Statisterie, Versatzstücke und Kulissen sowie einen unendlichen Landschaftshintergrund. Die *Handlung des Stückes* war die Eisenbahnfahrt⁸⁵. Gewiss war unter allen vergleichbaren Szenarien von Bahnreisen damals die Fahrt über den Semmering der dramatische Höhepunkt solcher über Zeit und Raum hinausgreifender Inszenierung. Lange vor den Kulturhistorikern erkannten bereits Dichter wie Peter Rosegger, Richard von Schaukal oder Heimito von Doderer gerade diesen Erlebniswert der Semmeringfahrt⁸⁶.

Wie in einem Film wurde ein virtuelles Gesamtbild, ein bewegtes *Bilderlebnis* in der Art eines *Naturschauspiels* vermittelt. Gleichzeitig wurde die Fahrt auf der Semmeringbahn von den Reisenden wie der Besuch eines Landschaftsgartens von allergrößten Dimensionen empfunden, obwohl die erfolgten gestalterischen Maßnahmen hier hauptsächlich sachlich-praktisch motiviert und keinesfalls mit dem ausschließlichen Vorsatz der Ästhetisierung der Landschaft getroffen worden waren. Die auf alten Fotografien sichtbaren riesenhaften Schutthalden, etwa am Fuß der *Weinzettwand*, welche erst nach Jahrzehnten allmählich von Pflanzen überwachsen wurden, scheinen sogar den Eindruck zu erwecken, dass die erforderlichen Landschaftseingriffe mit ziemlicher Rücksichtslosigkeit vorgenommen worden seien⁸⁷. Doch der vom Erlebnis großer romantischer Landschaftsgärten konditionierte Betrachter beachtete ganz andere Details: Er meinte, dass man die Bogenstellungen des in einer Kurve verlaufenden Viadukts über die Schwarza wie das *Segment eines riesenhaften Amphitheaters* empfinden müsse, dessen überwältigende Größe am Maßstab der benachbarten Payerbacher Kirche gemessen werden konnte⁸⁸. Selbst eine Burgruine (Klamm) (Abb. V), die von der Bahntrasse wie zufällig berührt wurde, fehlte nicht in dieser neuartigen Synthese von Natur und Baukunst und schien gleichsam absichtsvoll wie eine jener romantischen Architekturstaffagen in das Gesamtbild hineinkomponiert zu sein. Auch Kaiser Franz Joseph blieb von der Faszination dieser Bahnstrecke nicht unberührt; er unternahm 1854 die Eröffnungsfahrt über den Semmering auf einem offenen Plateauwagen und

83 Guido Friedl, Der Architekt Wilhelm von Flattich (1826–1900). Dissertationen der Universität Wien, Bd. 141, Wien 1979, S. 155f. – Wolfgang Kos, Über den Semmering. Kulturgeschichte einer künstlichen Landschaft, Wien 1984, S. 94f.

84 Peter Plaßmeyer, Die Wiener Fernbahnhöfe des Historismus. Phil. Diss., Marburg a.d.L.

85 G. Friedl, wie Anm. 83, S. 156.

86 Peter Rosegger, Unser lieber Semmering. Eine Festbetrachtung. In: Festschrift zur Fünfzigjahrfeier der Semmeringbahn, hrsg. vom Landesverbande für Fremdenverkehr in Niederösterreich, Wien 1904. – Heimito v. Doderer, Die Wasserfälle von Slunj, München 1963, S. 9f. – Richard v. Schaukal, Kindheit und Jugend, München-Wien 1965, S. 289.

87 Tatsächlich waren diese Schutthalden die Folgen des katastrophalen Felsabsturzes vom 27. Oktober 1850, der 14 Arbeiter mit in die Tiefe riss und eine Neutrassierung der Strecke an der *Weinzettwand* erforderlich machte. C. Székely/M. Tuschel, wie Anm. 64, S. 37.

88 August Mandl, Die Staatsbahn von Wien bis Triest mit ihren Umgebungen, Triest 1856, S. 93.



Abb. V: Carl Gbega:
*Bahnbau als Landschaftsinszenierung. Im
 Vordergrund das Viadukt neben der malerischen
 Ruine Klamm. Im Hintergrund der pittoreske
 Schneeberg (2.061 m).*

ließ den Zug an den schönsten Stellen der Bahn halten⁸⁹. Jahrzehntlang stellten Aussichtszüge über den Semmering eine Massenattraktion für das Publikum dar. Begeisterte Beschreibungen wurden dem Wunderwerk der Bautechnik gewidmet. Ansichtenserien und Bildleporellos⁹⁰ vermochten weite Kreise dafür zu interessieren, dieses völlig neue, lustbetonte Gefühl einer Eisenbahnfahrt als landschaftliches Bewegungsschauspiel kennen zu lernen.

In der kulturgeschichtlichen Entwicklung während der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts im Wiener Raum und im Zusammenhang mit dem Bau der Semmeringbahn hatte sich eine vielschichtige Veränderung ereignet, die die Voraussetzungen zur tatsächlichen *Inbesitznahme* der pittoresken Gebirgslandschaft durch das Wiener Publikum schuf. Schrittweise hatte sich die aus dem Landleben des Feudaladels und aus der Naturbegeisterung der Aufklärung und Frühromantik hervorgegangene Kunstform der *Ästhetisierung der Landschaft* aus ihrem höfisch-aristokratischen Entstehungsbereich heraustretend der Allgemeinheit geöffnet und gleichzeitig *verbürgerlicht*. In einem letzten, übersteigert weiten räumlichen Ausgreifen hatte die vom Adel getragene Kunst der Landschaftsgestaltung die eigenen Besitzgrenzen hinter sich gelassen und den Schritt zu einer *Mitbenützung der Umgebung* unternommen. Es ging aber noch viel weiter: Für wenig Geld konnte man auf einmal mit einer Bahnfahrt von unvergleichlicher Erlebnisvielfalt einen Landschaftsgenuss für sich in Anspruch nehmen, den einige Jahrzehnte zu-

89 K. Feiler, wie Anm. 7, S. 30.

90 Franz Carl Weidmann/Imre Benkert, Panorama der Semmeringbahn, Wien 1854. – Carl Gbega/Ludwig Czérny, Malerischer Atlas über den Semmering, Wien 1854.

vor nicht einmal großzügigste fürstliche Bauanstrengung zustande gebracht hätte.

Von nun an aber war es legitim, sich in der Naturlandschaft jene Plätze und Punkte auszusuchen, die die besten Veduten vor eindrucksvollen Naturszenen, die die schönsten Gebirgspanoramen boten. Man empfand die umliegenden Wälder wie einen *Zaubergarten*, man wählte behagliche Standorte *am Rande der Wildnis*, man errichtete hier nun Landhäuser und Villen gleichsam wie *Logen in einem Landschaftstheater*. Die Voraussetzungen, sich – zumindest für einen Teil des Jahres – in den romantischen Bergregionen um den Semmering niederzulassen, waren so günstig wie noch nie. Mit der Aufhebung der Grundherrschaft im Jahre 1848 kam es zu einer lebhaften Verkaufstätigkeit von Grundstücken an städtische Interessenten. Die soeben erst entstandene Errungenschaft der *Sommerfrische*, deren Erfolg bis dahin vom Bestehen von Unterkunftsmöglichkeiten in Gasthöfen oder Bauernhäusern abhängig war, emanzipierte sich mit dem Bau von *Ferienhäusern* zu ungeahnter Qualität. Schlagartig schienen alle Wünsche des bürgerlichen Publikums erfüllt: Hatte man über so lange Zeit und auf so vielen Gebieten die Modeneuheiten des Adels sehnsüchtig bewundert und immer wieder nachzuahmen gesucht, so war man plötzlich selbst in die Lage gesetzt, sich den schönsten Traum zu erfüllen: das Naturerlebnis einer romantischen Gebirgslandschaft vom Balkon des eigenen Hauses zu genießen, eingebettet in eine prachtvolle Umgebung, die nun *allen gemeinsam zu gehören schien*.

Einführung

Durch die Eisenbahnen verschwinden die Distanzen

- Die materiellen Interessen werden gefördert -

- Die Kultur gehoben und verbreitet -

Carl Ritter von Ghega, 1851



1 *Das von der Südbahn erbaute
1. Semmeringhotel um 1890, Lithographie*

Dieser Spruch am Ghega-Denkmal im Bahnhof Semmering (Niederösterreich) lässt vorübereilende Passanten oft nachdenklich innehalten. Liegt doch die weltberühmte Ingenieurleistung Carlo Ghegas (1802–1860), dem die durchgehende Eisenbahnfahrt Wien–Triest (1857) zu verdanken ist, noch gar nicht so lange zurück, wie es einem heute in der schnelllebigen und hochtechnisierten Zeit vorkommt. Um die Mitte des 19. Jahrhunderts war aber die Überschiebung der steilen Gebirgstrecke über den Semmeringpass ein unvorstellbar pionierhaftes Unternehmen von eminent romantischem Charakter. Damals erschien Ghegas Plan, auch Gebirge mit Lokomotiven überqueren zu wollen, den Zeitgenossen wie ein Titanenkampf zwischen menschlicher Ideenkraft und zu unterwerfender Natur.¹

Von ähnlichem Pioniergeist beseelt muss man sich auch die Errichtung des ersten Semmeringer *Südbahnhotels* (1881/82) (Abb. 1) in der Bergwildnis vorstellen, womit zugleich der Grundstein des noch nicht existierenden Ortes gelegt wurde. Dass sich aber Ghegas Spruch so schnell in der künstlichen Enklave Semmering bewahrheiten würde, ist allein der klugen Geschäftstaktik der *Südbahngesellschaft* zu verdanken, die mittels der Eisenbahn das unberührte Gebiet erschloss und zur wirtschaftlichen Blüte brachte.

1 Katalog: Niederösterreichische Landesausstellung, Schloss Gloggnitz, „Die Eroberung der Landschaft, Semmering-Rax-Schneeberg“, 1992, S. 206.



2 *Südbahnhotel Toblach im Pustertal (1878)*



3 *Erste Hotelgründungen der Südbahn in Abbazia (1884/85)*

Als Vorbild diente dabei das *Südbahnhotel* in Toblach (Südtirol), wo um 1878 das erste von der Bahngesellschaft gegründete Hotel entstand. (Abb. 2) Der glänzende Erfolg mit dem Dolomitenhotel, das unmittelbar nach dem Bau der zur *Südbahn* gehörenden *Pustertalbahn* entstand, ermutigte die Gesellschaft zur Errichtung weiterer Hotelgebäude. Damals gab es nämlich weder in Tirol noch in den übrigen österreichischen Alpenländern Hotels mit modernem Komfort, denn der Tourismus konnte erst durch den Ausbau der Bahnstrecken langsam Fuß fassen.

Auch der adriatische Kurort Abbazia (heute Opatija/Kroatien) (Abb. 3) verdankt sein Erblühen der österreichischen *Südbahnlinie*, die nach dem Semmeringhotel bereits um 1884 in dem kleinen Fischerdorf ihre dritte große Hotelanlage baute. Im Nu verbuchte man dort den gleichen wirtschaftlichen Erfolg wie bei den Vorgängerbauten.

4 *Hotel Südbahn in Görz (1891),
Zustand 2004*



Nach neuestem Wissensstand verfügte auch Görz (seit 1919 ital. Gorizia) über ein *Südbahnhotel*. Es entstand, als die *Südbahngesellschaft* 1891 das vom Görzer Architekten Alessandro Pich 1872–76 errichtete stattliche *Palais Mels-Colloredo* (Abb. 4) in ein Hotel umwandelte.² Nach dem Erfolg mit dem Seebad Abbazia wollte die *Südbahn* nämlich ihre Einnahmen noch durch weitere Überwinterungsmöglichkeiten im wärmeren Süden steigern. Dazu bot sich die am linken Ufer des Isonzo liegende Hauptstadt der gefürsteten Grafschaft Görz und Gradisca (von 1815–1918 ein österreichisches Kronland) ideal an. Görz, das als klimatisch begünstigte Grenz- und Übergangsstation nach Italien damals mit Betitelungen wie »*Österreichs Nizza*« oder »*Pensionopolis des Südens*« für internationale Schlagzeilen sorgte, sollte sich nach dem Wunsch der Bahnmanager ebenfalls zu einem erstklassigen Fremdenverkehrs-Resort entwickeln.³ Doch gegen alle Erwartungen musste das Görzer *Südbahnhotel* trotz jahrelangen Bestandes mangels jeglicher Frequenz geschlossen werden.⁴ Dazu heißt es im Geschäftsbericht: »*Das Südbahnhotel in Görz wies schon seit geraumer Zeit eine in lokalen Verhältnissen begründete stetige Verminderung seiner Rentabilität auf. Im Laufe des Jahres 1903 ergab sich nun die Gelegenheit zur Veräußerung dieses Hotels und wir haben nicht gesäumt, von dieser Gelegenheit Gebrauch zu machen und dasselbe unter konvenablen Bedingungen zu verkaufen.*«⁵ Als Käufer trat 1903 ein Konsortium von zehn Kaufleuten und Industriellen auf, welches das Hotel mit 50.000 Kronen neu adaptierte. Bereits im Jahre 1905 wechselte das Görzer »*Hotel Südbahn*«, dem auch ein Kurbad angeschlossen war, in den Besitz von Friedrich Hack, dem langjährigen Pächter des »*Hotel Müller*« am Wiener Graben.⁶ Später übernahm der bekannte Hotelier Theodor Gunkel das im Grünen etablierte Hotel, das sich heute vis-à-vis der *Gardini pubblici* befindet. Heinrich Noe beschreibt 1891 seine Eindrücke über das Hotel und Görz, das er als Gartenstadt empfand: »*Was dieses Südbahnhotel anbelangt, so führen nur Baum- und Gartenwege zu ihm hin. Im Westen die Via dei Bagni, im Südwesten die Via Alvarez mit ihren Lindenreihen und auch nach den übrigen Himmelsrichtungen ist allenthalben freier Raum mit Licht und Sonne. Im Westen und Nordwesten trifft man alsbald ein eigenthümliches Parkland an, aus dem sich einzelne Häuser, wie Gebäude für Feriencolonien, erheben. Aber auch in der Stadt selbst grenzen, wie gesagt,*

2 Gorizia in posa, Editrice Goriziana, 1989, S. 67f.

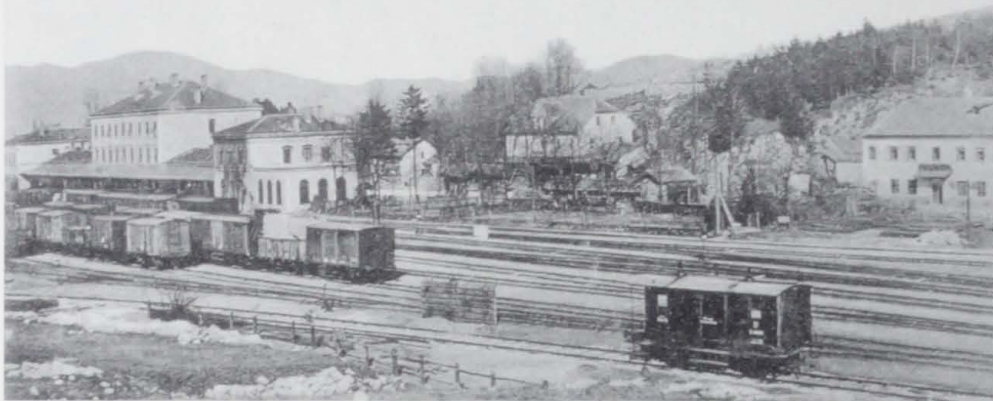
3 Almanach der österreichischen Riviera, 2. Jahrgang, 1906, S. 77.

4 Ebenda.

5 K.u.k. priv. Südbahn-Gesellschaft, Geschäftsbericht 1903, S. 18.

6 Zit. Anm. 3, S. 74.

Bahnhof mit Südbahnhotel in St. Peter in Krain.
Sv. Peter na Kranjskem.



4a Pivka/St. Peter: Bahnstation und
Südbahnhotel

5 (rechts) Südbahn-Plakat: Wien-Triest

nicht wenige Häuser unmittelbar an größere oder kleinere Gärten.«⁷ Das ehemalige Görzer Südbahnhotel, das im Ersten Weltkrieg schwere Zerstörungen erfuhr und keine Attika mehr aufweist, ist seither im Besitz des Militärs.

Über wie viele Hotels die Südbahngesellschaft tatsächlich verfügte, ist forschungsmäßig nicht geklärt, doch soll es auch in Baden bei Wien, in Bad Neuhaus bei Cilli (slow. Celje) und in Meran (Südtirol) ein Südbahnhotel gegeben haben.⁸ Nach einer alten Ansichtskarte gab es in St. Peter (heute Slowenien) gleich neben dem Bahnhof ein Südbahnhotel. (Abb. 4a) Ob dieses allerdings von der Bahngesellschaft selbst betrieben wurde, ist nicht erforscht. Würde man aber das berühmte Plakat Wien-Triest (Abb. 5) – das auf direkte Zugverbindungen der Südbahn mit ihren Hotels und auf die von ihr durchfahrenen Städte hinweist – als Grundlage möglicher Hotelbesitzungen nehmen, so könnten neben Toblach, dem Semmering, Görz und Abbazia auch noch in Graz, Laibach, Triest und Rijeka Südbahnhotels existiert haben. In der Donaumonarchie erlangten die komfortablen Südbahnhotels, die unter dieser Trademark auch geführt wurden, einen ungefähr vergleichbaren Markenbekanntheitsgrad heutiger prominenter Hotelketten und internationaler Urlaubsresorts.

Alle hier besprochenen gut erhaltenen Südbahnhotels sind architektonische Kunstwerke vom Ende des 19. Jahrhunderts, die verschiedenen Etappen des Historismus angehören. Wurde vor gar nicht langer Zeit noch das 19. Jahrhundert »pauschal als kunstfeindlich abgeurteilt«⁹, so ist heute klar, dass der freie Umgang mit historischen Formen kein gedankenloses Spiel war, sondern dabei immer eine tiefe Auseinandersetzung mit der Architektur im Vordergrund stand. So ist die historisierende Gestaltung der Hotels als Symptom des sich vollziehenden wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Umbruchs zu verstehen, in welchem die Adaption durch Tradition überlieferter Formen als Mittel der Selbstbehauptung – aber auch Selbsttäuschung und Manipulation – noch eingesetzt wurde.¹⁰ Wohl beherrschen zwar noch die aus der Baugeschichte entlehnten Glieder das Erscheinungsbild dieser Hotels, doch zeigen sich überall bemerkenswerte Ansätze eines neuen »zeitgemäßen Baustils«, der auf die

7 Giuseppe Assirelli u. Marina Bressan, Panorama di Gorizia, Gorizia 1996.

8 Veronika Plöckinger, Historischer Fremdenverkehr, in: Istrien Sichtweisen, Kittsee Schriften zur Volkskunde, Kittsee 2001, S. 17. Meran wird erwähnt bei Herbert Dietrich: Personen aus Österreichs Eisenbahngeschichte, Wien 1993, S. 42.

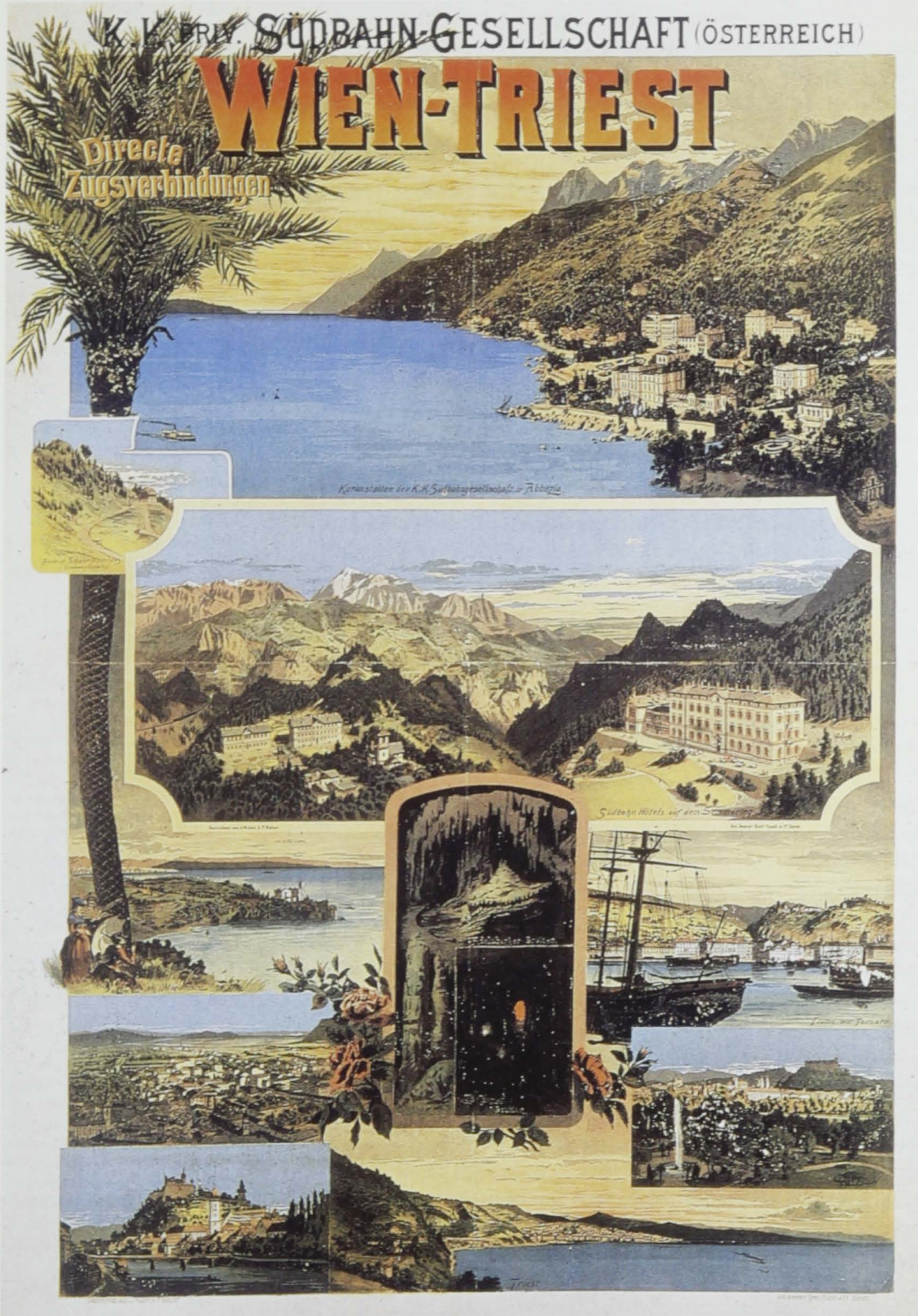
9 Heidrun Laudel, Gottfried Semper, Architektur und Stil, Dresden 1991, S. 8.

10 Dieter Dolgner, Historismus, Deutsche Baukunst 1815–1900, Leipzig 1993, S. 8.

K. K. PRIV. SÜDBAHN-GESELLSCHAFT (ÖSTERREICH)

WIEN-TRIEST

Directe
Zugsverbindungen



Kuranstalten der K.K. Südbahn-Gesellschaft in Triest

Südbahn-Hotels auf dem S. ...

Triest

Triest

technisch hochqualifizierten Ingenieure der *Südbahn* zurückzuführen ist. Kann man an den frühen *Südbahnhotels* gut die Architekturgeschichte des Historismus studieren, so präsentieren sich die späteren Anbauten in einer neuen, von der Übermacht der historischen Konvention befreiten Formensprache, die bis in die Moderne führt.

Die »*Gesellschaftlichen Hotelanlagen der Südbahn*« wurden auf Anraten ihres Generaldirektors Friedrich Schüler entlang des eigenen Eisenbahnnetzes in landschaftlich und klimatisch bevorzugten Gegenden der Monarchie errichtet und bildeten so den Grundstein späterer Kurorte. Das Eisenbahnnetz der *Südbahn*gesellschaft ist auf einer Karte der General-Direktion vom September 1921 gemäß der damaligen Staatenteilung dargestellt.¹¹ Diese Karte befindet sich im Buch-Innendeckel, wobei die Orte mit den *Südbahnhotels* gelb eingezeichnet sind.

Die hier erstmals zusammengefasste Architekturgeschichte der *Südbahnhotels* dokumentiert neben der frühen Fremdenverkehrsentwicklung in Österreich auch die Entstehung von drei großen – heute internationalen – Tourismusregionen. Dabei handelt es sich um:

1. Das hochalpine Dolomitengebiet bei Toblach (ital. Dobbiaco) in Südtirol.
2. Die alpine Höhenluftregion Semmering in Niederösterreich (seit 1998 UNESCO-Welterbe).
3. Den adriatischen Seebade-Kurort Abbazia (Opatija) in Kroatien.

Aus der Sicht des Fremdenverkehrs waren sowohl Toblach, der Semmering und Abbazia vor der Errichtung der jeweiligen *Südbahnhotels* eine unbeachtete Gegend. Erst durch die Bahnhotels entstanden in diesen Orten »kulturelle Mikrokosmen«, wodurch die Tourismusgeschichte im damals größten übernationalen Reich Europas ihren Anfang nahm. Unter der Regentschaft von Kaiser Franz Joseph (1848–1916) lebten in der Habsburgermonarchie auf einem Gebiet von 666.868 km² etwa 8 Millionen Deutsche, 5,5 Millionen Magyaren, 5 Millionen Italiener, 4 Millionen Tschechen, 3 Millionen Ukrainer, 2,5 Millionen Rumänen, 2 Millionen Polen, 2 Millionen Slowaken, 1,5 Millionen Serben, 1,5 Millionen Kroaten, 1 Million Slowenen, 750.000 Juden und eine weitere halbe Million Menschen, die sich aus Roma, Armenier, Bulgaren und Griechen zusammensetzte.¹²

Die Vielzahl der kulturell unterschiedlichen Völker der K. u. k. Monarchie erklärt auch die hohe Anzahl multinationaler Gäste, die vor dem Ersten Weltkrieg aus allen Teilen der Monarchie die Hotelanlagen der das ganze Land durchquerenden *Südbahn* besuchten. Somit war es der *Südbahn*gesellschaft vorbehalten, das auf diesem riesigen Gebiet noch nicht angetastete Kapital des bisher brachliegenden Tourismus als Erste anzuzapfen.

Aufgabe des Buches sollte es daher anlässlich des kürzlich erfolgten 150-jährigen Jubiläums der *Semmeringbahn* (1854–2004) sein, all den geschichtlichen Hintergründen, aber auch dem heutigen Zustand der *Südbahnhotels* nachzuspüren.

- 11 Dabei sind die österreichischen Linien rot, die jugoslawischen blau, die italienischen grün und die ungarischen Linien orange eingezeichnet.
- 12 Katalog: „Das Reich der Habsburger“, Photographien aus der österreichisch-ungarischen Monarchie, Wien Palais Palffy 2001/02.

1. Wirtschaftsimperium Südbahngesellschaft (1858–1923)

Das gewaltige Bahnnetz der *K.u.k. priv. Südbahn* überzog vor 1918, zur Zeit seiner größten Ausdehnung, vom Zentrum Wien aus wie ein Spinnennetz die Donaumonarchie. Wie international die *Südbahngesellschaft* damals war, zeigt die Tatsache, dass sie ihren Namen in sechs Sprachen (Französisch, Deutsch, Italienisch, Ungarisch, Serbokroatisch und Slowenisch) führte.

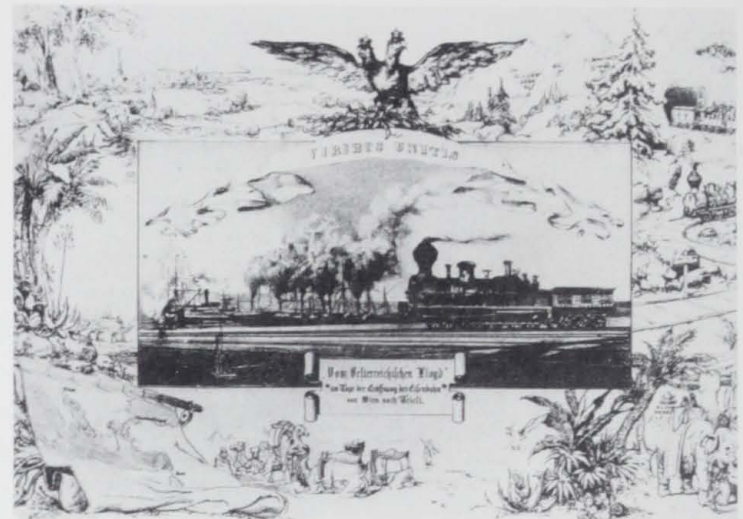
Aufgrund des Privilegiengesetzes von 1810 erfolgte die Erbauung der ersten Eisenbahnen in Österreich durch private Initiativen. Auf diesem basierend erhielt 1824 die »*Erste Österreichische Eisenbahngesellschaft*« ihr Privileg für den Betrieb der Pferdeeisenbahn von Linz nach Budweis, die als erste öffentliche Schienenbahn des Kontinents gilt.¹³ Als aber am 27. September 1825 die vom Engländer George Stephenson gebaute erste Dampfeisenbahn von Stockton nach Darlington fuhr, begriffen die österreichischen Aktiengesellschaften, dass man mit dem Eisenbahnbau viel Geld machen kann. Doch auch der Staat erkannte dies und begann seine Interessen am Eisenbahnsektor wahrzunehmen. Daher erhielt der private Financier Freiherr von Sina beim ersten Südbahn-teilstück von Wien nach Gloggnitz (1838–42) wie auch auf der Strecke Wien-Raab kein »*ausschließliches*« Privileg mehr, da sich der Staat das Recht vorbehielt, die Bahnlinien einzulösen.¹⁴

Dem österreichischen Staatsmann Karl Ludwig Freiherr von Bruck (1848–51 Handelsminister; 1855–60 Finanzminister) war aber die Vollendung der südlichen Bahnen zur Festigung der habsburgischen Herrschaft in Oberitalien äußerst wichtig, da er auch Gründer der Triester Börse und des *Österreichischen Lloyd* war.¹⁵ Diese erfolgreiche Versicherungsgesellschaft dehnte ihr Gebiet auch auf die Schifffahrt aus, wobei man mit einer eigenen Flotte die Linien nach Asien, Afrika und Australien zu sichern trachtete. Heute befindet sich im ehemaligen *Palazzo Lloyd Triestino* (1883 von Heinrich Ferstel erbaut) auf der Piazza dell' Unità der Sitz der regionalen Regierung.

Die Gründung der *Südbahngesellschaft* wurde 1854 durch das »Eisenbahnkonzessionsgesetz«, das nun wiederum den Bau von Eisenbahnlinien durch Privatgesellschaften, aber auch den Verkauf staatlicher Linien an private Unternehmer gestattete, begünstigt. Eine finanzkräftige Gruppe – überwiegend französische Bankiers unter Führung von Anselm Salomon Freiherr von Rothschild (1803–1874) – bot sich sofort an, die Bahnen in der Lombardei und in Venetien zu übernehmen. Schließlich kaufte diese Gruppe Bahnlinie um Bahnlinie, darunter auch die 1857 bis Triest (Abb. 6+7) fertig gestellte *Südbahn*.¹⁶

Der Ursprung der heute weit verzweigten Rothschild-Dynastie, die insbesondere im österreichischen Eisenbahnwesen eine bedeutende Rolle spielte, liegt in Frankfurt am Main, wo der Münzhändler Mayer Amschel Rothschild im späten 18. Jahrhundert in das Kreditgeschäft einstieg. Er

- 13 Gerhard M. Dienes (Hrsg.), *Die Südbahn*, Vom Donaauraum zur Adria, Graz 1987, S. 72ff. Vgl. Mario Schwarz in: *Steine sprechen*, Nr. 87, Wien September 1988, S. 9.
- 14 Ebenda, S. 73.
- 15 Österreich Lexikon, Bd. 1, Wien 1995, S. 152.
- 16 Herbert Dietrich, *Die Südbahn und ihre Vorläufer*, Wien 1994, S. 21.



schickte vier seiner Söhne nach London, Paris, Neapel und Wien (ab 1826), die so das erste multinationale Unternehmen der Finanzgeschichte schufen. Berühmt wurde die Bank, als sie 1815 Wellingtons Sieg über Napoleon finanzierte.

In der am 23. September 1858 datierten Bahngenehmigung wurde als zweckmäßig erkannt, alle Eisenbahnlinien, mit Ausnahme der *West- und Raaber-Bahn*, in eine einzige Konzession zusammenzufassen und eine große Gesellschaft zu bilden.¹⁷ Das riesengroße Bahngebiet dieses Mammutunternehmens, dessen Linien sich neben Österreich und Ungarn über Italien, Slowenien und Kroatien erstreckten, umfasste damals¹⁸:

- I. Die Linie von Wien bis Triest (mit der Abzweigung Mödling-Laxenburg) mit den Anschlüssen an die lombardisch-venetianische Linie von Nabresina über Görz, Udine und Treviso nach Venedig und von hier bis Mailand mit der Fortsetzung an die piemontesische Grenze, zusammen 1.180 km (in der damals aber noch Lücken bestanden).
- II. Die Bahn von Wiener Neustadt nach Ödenburg (Sopron) und Kanisza mit der projektierten Verlängerung nach Esseg und Belgrad, von der bereits 27 km in Betrieb standen.
- III. Die im Bau befindliche Linie von Marburg beziehungsweise Pragerhof über Pettau nach Kanisza und Stuhlweißenburg mit den Abzweigungen nach Budapest und Neu-Szöny.
- IV. Die Kärntner Linie von Marburg über Klagenfurt bis Villach, von der 162 km im Bau standen und deren Fortsetzung bis zum Anschluss an die Tiroler Linien beabsichtigt war.
- V. Die im Bau befindliche Linie von Steinbrück nach Agram.
- VI. Die Tiroler Linien, von denen 220 km in Betrieb standen, während der Ausbau der zwischen Bozen und Innsbruck bestehenden und somit die Bewältigung des Brenners die nächste und wichtigste Aufgabe bildete.
- VII. Die Bahnen von Verona bis Mantua mit der geplanten Fortsetzung bis Reggio (Emilia) zum Anschluss an die im Bau befindliche Linie von Mailand über Piacenza, Parma, Modena bis Bologna und von da bis Pistoja zur Verbindung mit Florenz.
- VIII. Die Zweiglinien
 - a) Mailand-Camerlata.
 - b) Die projektierten Linien Padua-Rovigo, Bergamo-Lecco, Rhó-Sesto-Calende, Treviglio-Cremona, Melegnano-Pavia und Agram-Karlstadt (später bis Fiume/Rijeka).

6 Einladung zur Eröffnung des letzten Südbahn-Teilstückes Laibach-Triest, 27. Juli 1857

7 Die Lithographie wurde vom Österreichischen Lloyd am Tag der Eröffnung der Südbahn Wien-Triest herausgegeben und zeigt die berühmte Lokomotive „Bavaria“

17 Zit. Anm. 13, S. 74

18 Vgl. dazu auch: Hermann Strach, Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie, Bd. I, Teil 1, Wien-Teschen-Leipzig 1898, S. 341f.; weiters: Josef Dultinger, Die Erzherzog Johann-Bahn, 1985. Strach war Oberoffizial der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Da aber Österreich nach dem Krieg von 1859 die Lombardei an das Haus Savoyen abtreten musste, bildete man, um die Einheit der Gesellschaft zu wahren, zwei Verwaltungskörper, die nun für zwei Eisenbahnteilnetze zuständig waren. Österreich bestand aber 1862 auf einer vollständigen Trennung der Netze auch in gesellschaftlicher Hinsicht, wobei so für die auf österreichischem Gebiet gelegenen Linien die »*K.u.k. privilegierte Südbahngesellschaft*« entstand.

Das ausländische Netz nannte sich fortan »*Lombardische- und centralitalienische Eisenbahngesellschaft*«. Die Dauer der Konzession erstreckte sich vom 1. Jänner 1865 an auf 90 Jahre (bis zum 31.12.1954). Das Gesellschaftskapital wurde mit 150 Millionen Gulden festgesetzt.¹⁹

Obwohl 1866 Österreich auch Venetien verlor und damit eine ertragreiche Streckenlänge von 239,1 km der *Südbahn* an Italien abtreten musste²⁰, existierte die *K.u.k. priv. Südbahngesellschaft* auch weiterhin und baute ihr Netz innerhalb der österreichisch-ungarischen Monarchie sogar noch aus: nach Osten durch die Linie Pragerhof-Budapest und nach Westen durch die *Brennerbahn* und die *Pustertallinie*.

Die *Südbahngesellschaft*, die zu den mächtigsten Privatunternehmen der Monarchie zählte, war nach den Statuten von 1866 neben dem Eisenbahnbau und der Errichtung von Hotels auch zum Betrieb jeder Art von Transport zu Wasser und zu Lande auf den ihr gehörigen oder gepachteten Eisenbahnlinien ermächtigt.

Nach dem Börsenkrach von 1873 begann in Österreich sukzessive die zweite Staatsbahnperiode und nur die *Südbahn* konnte sich als einzige der großen Gesellschaften der Verstaatlichung entziehen. Die finanzielle Lage der Gesellschaft blieb jedoch permanent angespannt.

1.1 BAU DER SÜDBAHNSTRECKE WIEN-TRIEST (1838–57)

Die durch die Kriegswirren verkomplizierte Entstehungsgeschichte der *Südbahngesellschaft* liest sich äußerst spannend. Nicht minder interessant und wichtig für die Gründung der bahneigenen Hotelanlagen ist aber die Entstehung des heute kurz als »*Südbahn*« bezeichneten Schienenstranges, welcher die Reichshaupt- und Residenzstadt Wien mit den Adria Häfen Triest (1857) und Fiume/Rijeka (ab 1873) sowie mit den berühmten Badeorten an der österreichischen Riviera verband. All diese Meeres-Resorts befanden sich im Kronland Küstenland, das sich in die Grafschaft Görz-Gradisca, die Stadt Triest mit ihrem Umland und die Markgrafschaft Istrien gliederte. Mit Ausnahme der friaulischen Ebene war das gesamte Kronland Küstenland von einem Karstplateau umschlossen. Oft war daher die Befahrung der Küste wegen der starken Bora recht gefährlich, da die stürmischen Fallwinde sogar Lokomotiven umwehten.

Als 1858 die erste Privatgesellschaft, zu deren Aktionären viele Erzherzöge zählten, die Bahnlinie Wien-Triest erwarb, wurde nach dieser Strecke in den Süden auch die Bahn benannt. Diese Nord-Süd-Strecke zählt heute noch zu den bedeutendsten Verkehrslinien im Alpen-Adria-Raum. Die Realisierung eines solch imposanten Projektes, zu einer Zeit, als der Eisenbahnbau noch in den Kinderschuhen steckte, erforderte auf allen Gebieten Pioniere und Aben-

19 Zit. Anm. 13, S. 74.

20 Zit. Anm. 16, S. 49.

teurer. Am besten beides in einer Person, wie es Carlo Ghega (1802–1860) – ein Venezianer albanischer Abstammung – war.²¹

Nahezu am Beginn des Eisenbahnzeitalters sollte bereits auf allerhöchsten Wunsch des Kaisers die wichtige Verbindung zwischen Wien und dem adriatischen Hafen Triest durch eine Bahnlinie verbessert werden, um so die Völker der Monarchie fester zusammenzubinden. Dafür mussten aber mehrere Teiletappen erfolgreich gemeistert werden. Die österreichisch-ungarische Monarchie hatte nämlich am Anfang des 19. Jahrhunderts die gleichen Probleme wie die Schweiz – nämlich die Überwindung der Alpenpässe –, um so ihre Gebirgstäler erschließen zu können.

Die erste Bauetappe der späteren *Südbahn* bildete die 1838–42 vom Bankier Freiherr von Sina finanzierte »priv. Wien-Gloggnitzer Eisenbahn«, wobei die Strecke am 5. Mai 1842 eröffnet wurde. (Abb. 24) An die aus Amerika stammende Lokomotive »Philadelphia«, mit der die Strecke bis Gloggnitz damals befahren wurde, erinnert noch heute die *Philadelphia-Brücke* im zwölften Wiener Gemeindebezirk.²² Bei der *Wien-Gloggnitzer Bahn* (die richtigerweise zum Zeitpunkt ihrer Fertigstellung »K.u.k. priv. Wien-Raaber-Eisenbahn Gesellschaft« hieß, da die Strecke eine Flügelbahn der von Wien nach Ungarn führenden Hauptlinie war) handelte es sich um eine Stichbahn, deren weiterer Verlauf damals noch ungewiss war. Dass diese Bahnlinie dann durch die Überschienung des Semmeringpasses zur »*Südbahn*« werden sollte, war damals noch nicht abzusehen.²³

Zuvor aber befasste man sich auf Anregung von Erzherzog Johann schon seit 1842 auf der steirischen Seite mit dem Bahnausbau von Mürzzuschlag nach Graz. Dieser Abschnitt wurde dann 1844 auch vom Erzherzog persönlich eröffnet. Schon 1843 begannen die Bauarbeiten an der Strecke Graz-Marburg-Cilli. Zwei Jahre später erfolgte die überaus schwierige Verlängerung nach Laibach. Kaiser Franz Joseph I. konnte bereits am 16. August 1849 die nun 315 km lange Bahnstrecke Mürzzuschlag-Graz-Laibach eröffnen, die elf Millionen Gulden kostete.²⁴

Das aber noch immer fehlende kleine Verbindungsstück (41 km) der steilen Gebirgsstrecke über den Semmeringpass zwischen Gloggnitz und Mürzzuschlag schien jedoch für die Bahn unüberwindlich. Als Ausweg erwog man damals gar den Bau einer Pferdeisenbahn auf der Semmeringer Kunststraße, um so für die Waggons einen durchgehenden Schienenweg zu schaffen.²⁵

Als letzten Versuch, um endlich das Problem der Unterbrechung des Schienenstranges zur Reichshauptstadt Wien zu lösen, sandte daher 1842/43 die Staatsverwaltung den durch bedeutende Wasserschutz- und Brückenbauten wie auch durch die Planung schwierigster Alpenstraßen (*Strada d'Alemagna* über Cortina d'Ampezzo nach Tirol) bereits bekannten »ingegnere architetto« und Doktor (der Mathematik) Carl Ritter von Ghega zum Studium des amerikanischen Eisenbahnwesens in die USA.

Über 39 Schienenwege in einer Gesamtlänge von 2.400 km hatte der junge Ingenieur damals in Amerika besichtigt, darunter auch die aufgrund ihrer Steigung über das Alleghany-Gebirge berüchtigte *Baltimore-Ohio-Eisenbahn*. Ghega sah bei dieser Reise voll Bewunderung, dass die Amerikaner bei ihrem ungestümen Vorwärtsdrang zum »*Pacific*« die Schienenwege immer mehr dem Gelände anpassten, dafür aber Linienverlängerungen mit gewagten Steigungen und Kurven in Kauf nahmen. Bald erkannte Ghega, der seine Studienergebnisse sofort nach seiner Rückkehr in Österreich in einem Buch

21 Mihály Kubinszky, *Architektur an der Semmeringbahn*, Wien 1992, S. 5.

22 Wilfried Scherzer, *Region Schwarztal-Semmering*, Ternitz 1999, S. 189.

23 *Zit. Anm.* 1, S. 190.

24 Ebenda. Vgl. *Österreichischer Lloyd in Triest*, Reisehandbuch für alle Stationen der K.u.k. priv. Südbahn. Von Wien nach Triest, Triest 1865.

25 *Festschrift, 100 Jahre Semmeringbahn*, Wien 1954, S. 11.



8 Klamm/Schottwien: Grab der Opfer der Semmeringer Bahnbaubauzeit von 1848–54

publizierte, dass für die *Semmeringbahn* nur eine lokomotivbetriebene Adhäsionsbahn in Frage kam.²⁶

Gleich nach Ghegas Rückkehr aus den Staaten wurde 1848 der legendäre Bahnbau über den Semmering in Angriff genommen, obwohl geeignete Gebirgslokomotiven noch gar nicht konstruiert waren; doch der Bahnbau diente in den damaligen revolutionären Zeiten zugleich auch als Arbeitsbeschaffungsprogramm. Schließlich wurde durch die Fertigstellung der *Semmeringbahn* (1854) der Traum einer Bahnverbindung zwischen Wien und Triest Wirklichkeit, nachdem man bis 1857 auch die schwierige Moor- und Karststrecke von Laibach bis zum Meer geschafft hatte (siehe S. 413). Nun war die gewaltige Nord-Süd-Linie vollendet, und der für das gesamte Projekt verantwortliche Carlo Ghega ging in die Weltgeschichte ein.

Allein beim Bahnbau über den Semmering waren zeitweise bis zu 20.000 Arbeiter beschäftigt, von denen viele während der Bahnbaubauzeit ihr Leben lassen mussten. Ihre ewige Ruhestätte befindet sich am »Eisenbahnerfriedhof« bei der Pfarrkirche Klamm/Schottwien. (Abb. 8) Übrigens ist das 2 bis 3-geschossige Aufnahmegebäude Klamm/Schottwien im charakteristischen Natursteinmauerwerk der Hochbauten der *Semmeringbahn*, mit den Fensterüberzügen in Sichtziegeln, noch weitgehend original aus der Bahnbaubauzeit erhalten. (Abb. 26)

Am 2. Dezember 1998 wurde nun Ghegas Meisterwerk – die *Semmeringbahn* und die sie umgebende Landschaft – zum Welterbe erklärt und stand damit als erste Eisenbahnstrecke der Welt unter dem Schutz der UNESCO.²⁷ Bis heute hat diese erste Gebirgsbahn Europas (41 km) mit ihren 16 Viadukten und 15 Tunnels nichts von ihrer Vorbildhaftigkeit eingebüßt. Die Frequenz der *Semmeringbahn* hat sich aber gewaltig verändert: Verkehrten 1864 pro Tag 2 Schnell- und 4 Postzüge in beiden Richtungen über den Semmering²⁸, so donnern heute täglich an die 230 Züge über das historische Bahnbauwerk. (Mehr darüber am Anfang des Buches bei Mario Schwarz: »Das Landschaftskunstwerk *Semmeringbahn*«.)

26 Ebenda.

27 Als zweite Bahn wurde kürzlich die »Darjeeling Himalaya Eisenbahn« (West Bengal/ Indien) in die UNESCO-Kulturerbeliste aufgenommen. Die 1889 von den Engländern erbaute Schmalbahn fährt im berühmten Teeanbaugebiet bis auf 2.185 m Höhe im Vorderhimalaya, wo sich der bekannte Erholungsort Hill Station befindet.

28 Mario Schwarz, *Steine sprechen*, Nr. 87, Wien September 1988, S. 18.

29 Hartwig Fischel, *Hochbau*, in: *Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie*, Wien-Teschen-Leipzig 1898, Bd. II, S. 404.

30 *Österreich Lexikon*, Bd. 2, Wien 1995, S. 466.

31 Paul Mechtler, IX. *Inventar des Verkehrsarchivs Wien*, Wien 1959, S. 86.

32 Ebenda. Vgl. *Geschäftskorrespondenz im Staatsarchiv Wien*, Karton *Südbahn-Gesellschaft VI/5*, Liquidation DOSAG.

33 *Zit. Anm.* 16, S. 68ff.

1.2. DAS ENDE DER SÜDBAHNGESELLSCHAFT

Die *Südbahngesellschaft* selbst, die sich aus den *Südlichen Staatsbahnen*, der *K.u.k. priv. Franz Josephs-Orientbahn* (Fusion 1858) und anderen Unternehmungen gebildet hatte,²⁹ blieb bis 1924 ein eigenständiger, nicht ins Gefüge der *K.u.k. Staatsbahnen* integrierter Wirtschaftskörper.³⁰ Erst die Folgen des Friedensvertrages von St. Germain (10.9.1919) nach dem Kriegsende von 1918 bedeuteten dann mehr oder weniger das Ende der berühmten Bahnlinie. Von der rund 2.263,3 km langen *Südbahn*-Strecke verblieben durch die neue Grenzziehung nur mehr 688 km im sehr klein gewordenen Österreich. Das übrige Netz fiel mit allen Anlagen den Staaten Italien, Jugoslawien und Ungarn zu.³¹ Nach dem Vertrag von 29.3.1923, wobei in den vier Staaten die Gesellschaft bis zum Konzessionsablauf bestehen bleiben sollte, wurde die *K.u.k. priv. Südbahngesellschaft* in die DOSAG (*Donau-Save-Adria-Eisenbahn-Gesellschaft*) umgewandelt.³² Alle vier Staaten waren nun gezwungen, ihre Bahnanteile zu kaufen, damit die DOSAG schadlos arbeiten konnte. Wie Herbert Dietrich³³ ausführte, bestand die DOSAG (ung. *Duna-Száva-Adria Vasúttársaság*) in Ungarn bis 30.6.1932 und ging dann in der MÁV (ungarische Staatseisenbahn) auf. Hingegen über-

nahmen *Österreichs Bundesbahnen (ÖBB)* schon am 1.1.1924 den österreichischen Teil der *Südbahn*.³⁴ Die österreichische DOSAG trat aber erst am 15.1.1970 in Liquidation und wurde am 17. 12. 1982 im Handelsregister gelöscht.³⁵

Heute finden sich nun nach dem Zusammenbruch der Nachkriegsordnung um 1989 Österreich und insbesondere die Steiermark wiederum innerhalb des erweiterten Europas mit den alten Partnerländern vereint. Hier schließt sich der Kreis, denn was einst in der K. u. k.-Zeit begonnen wurde, könnte nun in einer »*Zukunftsregion Adria-Alpe-Pannonia*«³⁶ wieder aufgenommen werden. Dies dürfte vor allem für den Kulturtourismus der ehemaligen Habsburgerländer zukunftsreiche Perspektiven eröffnen.

1.3. DIE GESELLSCHAFTLICHEN HOTELANLAGEN

Das erste Hotel baute die *Südbahngesellschaft*, die durch die Vereinigung mehrerer Bahnlinien innerhalb der Monarchie in Kürze zu den größten Bahngesellschaften Europas zählte, um 1878 im Dolomitengebiet, wo Wilhelm Flattich bereits von 1863–1871 die Linie Marburg-Klagenfurt-Villach-Lienz-Franzensfeste errichtet hatte. Unmittelbar nach Fertigstellung der so genannten »*Pustertalbahn*«, die den Westen (Anschluss *Brennerbahn*) erschloss, begann man seitens der Gesellschaft, nach dem Vorbild englischer und amerikanischer Eisenbahngesellschaften an strategisch wichtigen Punkten des vielsprachigen Bahnnetzes »*Gesellschaftliche Hotelanlagen*« zu errichten. Die Standorte der Hotels wurden primär durch das Schienennetz der *Südbahn* festgelegt, womit für den beginnenden Tourismus feststand, was eine interessante Gegend ist oder weiterhin ein weißer Fleck auf der Landkarte bleiben sollte.

Als Spitzenreiter im Eisenbahnbau weiteten ja die Engländer und Amerikaner schon sehr früh das Bahngeschäft auch auf den Hotelbereich entlang ihrer Linien aus. Wer nämlich damals in rot gepolsterten Coupés I. Klasse durch die Welt reiste, wollte auch an seinem Ankunftsart natürlich angemessenen Komfort nicht missen.

Der Einstieg Österreichs in den Markt der Bahnhotels war Verdienst des energiegeladenen Generaldirektors der *Südbahngesellschaft* Friedrich Schüler, der neben dem englischen und amerikanischen Eisenbahnhotel-Sektor auch am aufstrebenden Schweizer Hotelwesen sah, dass hier neue Geldquellen für sein Unternehmen zu erschließen waren.³⁷ Auch schienen Generaldirektor Schüler die Hotelgründungen sichere Renditen für seine Geldgeber zu bringen. Wohlhabende aristokratische Privatiers – meist Mitglieder der kaiserlichen Familie und internationale Bankiers (etwa das Haus Rothschild) – brachten ja das sehr große Gesellschaftskapital der *Südbahn* auf, wobei es Aufgabe des Generaldirektors war, den ständig geldhungrigen Aktionären recht hohe Dividenden auszubezahlen.

Ein wichtiger Gründungs-Zeitzeuge der *Gesellschaftlichen Hotelanlagen* der *Südbahngesellschaft* war Architekt August Prokop, ehemaliger Professor der *K.u.k. Technischen Hochschule*, der in Wien anlässlich der Weltausstellung von 1873 auch das *Hotel Union*³⁸ baute. Über die damalige Situation im österreichischen Fremdenverkehr berichtete Prokop: »*Hotels wie sie der verwöhntere Reisende für längeren Aufenthalt fordert, kannte die österr. Alpenwelt überhaupt nicht, erst die von der Südbahn über Anregung von Generaldirektor Schüler und die*

34 Ebenda.

35 Ebenda.

36 Vgl. Pflingst-Dialog Steiermark 2005, www.zukunftsregion.at

37 Friedrich Schüler, *Die Südbahn* im Jahre 1880, Wien 1880.

38 Prokop selbst errichtete 1872 das *Hotel Union* in Wien, das noch als Wohnheim existiert. Heutige Adresse: Wien 9, Nussdorferstraße 23; E.Z. 594. Baukonsens 31.8.1872.

von der Kaiserin Elisabethbahn erbauten Hotels – trugen den Charakter vornehmer, wohl ausgestatteter Hotels an sich – mit diesen erst, wurde das elegante Stadthotel auf Bergeshöhen verpflanzt. Generaldirektor Schüler ist daher als der eigentliche Schöpfer der österr. Alpenhotels und auch als Pfadfinder der österreichischen Riviera zu nennen. Von der Südbahn wurde das Semmeringhotel (1.000 m) von Ober-Inspector Wilhelm gebaut, der auch das exzellente Kurhotel in Abbazia entworfen hat, während Baudirektor Flattich, der Architekt des Dolomitenhotels zu Toblach (1.233 m) war; Landro (1.407 m) erbaute und Schluderbach³⁹ (1.441 m) vergrößerte.«⁴⁰

August Prokop, der hier ein ganz wichtiges Zeitdokument lieferte, weiter: »Die ersten drei Hotels sind wahre Musteretablissemments geworden, das Semmeringhotel und jenes zu Abbazia konnten auf anderer baulicher Grundlage errichtet werden, da sie das ganze Jahr offen stehen und daher nicht wie die wahren Alpenhotels nur auf einen dreimonatigen Betrieb beschränkt sind.«

Tatsächlich wurde die Südbahngesellschaft durch die Errichtung ihrer Gesellschaftlichen Hotelanlagen zum Lehrmeister des österreichischen Fremdenverkehrs, indem sie einerseits schon im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts Erholungssuchenden die unbeschwertere Möglichkeit bot, mit der Bahn in den Genuss von gut erreichbaren Berg- oder Meeres-Resorts zu gelangen. Andererseits lieferte sie vorbildhafte Maßstäbe für Hotelarchitektur.⁴¹ Nicht vergessen darf man aber bei der Gründungsgeschichte des österreichischen Fremdenverkehrs auf den wichtigen Beitrag der ebenfalls um diese Zeit entstandenen Alpen- und Touristenvereine, die wesentlich an der Erschließung der österreichischen Bergwelt beteiligt waren. Übrigens entstand vor dem Schweizerischen Alpenclub (1863) bereits um 1862 der Österreichische, der damit dem »British Alpine Club« (1857) als Erster folgte.

Der 1862 gegründete Österreichische Alpenverein, der 1873 mit dem 1869 in München gegründeten Deutschen Alpenverein zusammengelegt wurde, hatte 1894 bereits 30.000 Mitglieder, für die er sich auch um Fahrpreisermäßigungen bei den Bahnen einsetzte – war doch inzwischen das Bahnnetz gewaltig erweitert worden. Zur Freude der Alpinisten konnte man bereits ab 1871 mit der neuen Pustertallinie der Südbahngesellschaft auch die Dolomiten bereisen.

Als Gegenleistung für das Entgegenkommen der Bahnen begannen die Alpenvereine schon früh Wege zu markieren und auszubauen, Schutzhütten zu errichten und organisierten bald auch das alpine Rettungs- und Bergführerwesen.⁴² Der präzise planende Wirtschafts- und Eisenbahnmanager Schüler brachte diesen selbstlosen Vereinen schon früh in weit voraussehender Weise großes touristisches Verständnis entgegen.⁴³ Wie diplomatisch Schüler war, zeigt auch die Tatsache, dass er bereits am 12. September 1889 den Präsidenten des Österreichischen Touristenclubs, Kaiserlichen Rat Anton Silberhuber, zum Direktor der Curanstalten der K.u.k. priv. Südbahngesellschaft in Abbazia/Opatija bestellte.

1.3.1 Friedrich Julius Schüler (1832–1894)

Wie viele Direktoren und Ingenieure wurde auch Schüler aus Frankreich ins österreichische Bahnwesen berufen, das damals unter der Dominanz privater französischer Gesellschaften stand. (Vgl. Kap. 1.3.2.1)

Schüler wurde am 27.2.1832 in Buchweiler im Elsass geboren, studierte in Frankreich und Heidelberg.⁴⁴ Schüler war mit Baroness Marie Klein

39 Wie weit Flattich am Ausbau von Schluderbach tatsächlich beteiligt war, konnte bisher nicht verifiziert werden, doch fand sich ein Foto von Schluderbach im persönlichen Nachlass von Wilhelm Flattich.

40 August Prokop, Über österreichische Alpen-Hotels, Wien 1897, S. 15.

41 Aber auch die Westbahn errichtete in Österreich Hotels. Vgl. Kap. 2.3.1.

42 Katalog: Niederösterreichische Landesausstellung, Schloss Grafenegg, »Das Zeitalter Franz Josephs«, 2. Teil, Wien 1987, S. 167.

43 Alfred Niel, Die K. u. k. Riviera, Graz 1981, S. 36.

44 Österreichisches Biographisches Lexikon, 1815–1950, Bd. 11, Wien 1999, S. 289.



9 Bildnisstich von Friedrich Julius Schüler (1832–1894), Generaldirektor der K.u.k. priv. österr. Südbahngesellschaft

10 (rechts) Ehrenbürgerrecht von Gossensass für Friedrich Schüler, 1891

11 Todesanzeige von Friedrich Schüler am 29. Mai 1894 in der Neuen Freien Presse, Neue Freie Presse 30.5.1894

(1847–70), die sehr jung starb, verheiratet.⁴⁵ Seine zweite Frau Hedwig verkehrte auch noch nach Schülers Tod (1894) auf dem Semmering und bewohnte zeitweise die *Villa Schüler*, wobei sie öfter als Anrainerin des Hotels zu Bauverhandlungen geladen wurde.⁴⁶

Am Beginn seiner Karriere übersiedelte Friedrich Schüler (Abb. 9) 1855 zur *Staatseisenbahngesellschaft* nach Wien, wo eine französische Majorität bestand. Seit 1848 wurden ja wieder österreichische Bahn-Konzessionen an ausländische – meist französische – Gesellschaften vergeben.

Bald wechselte Schüler dann 1861 als Generalinspektor zur ebenfalls unter französischer Führung stehenden *Südbahngesellschaft*. Der Eisenbahnexperte Schüler gehörte dort seit 1865 dem Vorstand an und wurde 1878 nach dem Rücktritt des Franzosen Paul-Eugène Bontoux (1860–1878 Präsident der *Südbahngesellschaft*)⁴⁷, zum Generaldirektor (bis 1894) berufen. Schüler gelang es, vor allem die Tarifkonflikte mit anderen Bahngesellschaften beizulegen und die vom Personenverkehr abhängige Südbahnstrecke durch Hotelbauten und Fremdenverkehr anzukurbeln. Durch Schüler, der in Österreich als Erster den hohen Wert des Wirtschaftsfaktors »Freizeit« erkannte und ein Tourismus-Marketing einführte, stiegen Toblach, der Semmering und Abbazia zu weltbekannten Fremdenverkehrszentren auf. In Anerkennung seiner Aktivitäten zur Hebung des Fremdenverkehrs in Tirol und besonders der Gemeinde Gossensass wurde er 1891 mit der Ehrenbürgerschaft des viel besuchten Kurortes an der Brennerlinie ausgezeichnet. Gossensass (ital. Colle Isarco) im Pflerschtal war damals nach Meran der zweitwichtigste Höhenluftkurort Südtirols und Lieblingsplatz des schwedischen Schriftstellers Henrik Ibsen. (Abb. 10)

Durch Schüler wurde die *Südbahngesellschaft* Impulsgeberin für den Fremdenverkehr, setzte aber auch neue Akzente im Lokalbahnwesen. Auf seine Initiative hin nahm 1886 in seinem Heimatort Mödling die erste permanent betriebene elektrische Bahn Europas ihren Betrieb auf. Sie führte von Mödling in die Hinterbrühl und retour.

45 Vgl. dazu auch den Beitrag von Günther Buchinger: Planung der Villenkolonie am Semmering, in: Villenarchitektur am Semmering, Semmering Architektur/Band 2, Wien 2006.
46 Diese Tatsache ging aus dem Bauakt 1912/13 der Gemeinde Semmering hervor, worin man Hedwig Schüler als Anrainerin zur Bauverhandlung lud.
47 Herbert Dietrich, Personen aus Österreichs Eisenbahngeschichte, Wien 1993.



on der Vertretung der Gemeinde
Gossensass

wird hiemit beurlundet, daß der Gemeindeauschuß in seiner Sitzung vom 22. Februar 1891 mit Stimmeneinhelligkeit beschloßen hat, dem Hochwohlgebornen Herrn

Friedrich Schüller

Mitglied des Herrenhauses

Comthur des Franz-Joseph-Ordens mit dem Sterne, Ritter des Eisernen Kronen-Ordens, Offizier der französischen Ehrenlegion, Groß-Offizier des italienischen Kronen-Ordens, Commandeur des italienischen Mauritius- und Lazarus-Ordens des preussischen Kronen-Ordens, des russischen Stanislaus-Ordens, Groß-Offizier des serbischen Calowa-Ordens u. u.

Ehrenbürger von Mödling, Murek, Radkersburg und Breitenstein

Generaldirector der k. k. priv. Südbahngesellschaft in Anerkennung und Würdigung der großen Verdienste, welche sich Seine Hochwohlgeboren zur Hebung des Fremdenverkehrs in Tirol und insbesondere in Gossensass erworben haben, als Zeichen der Dankbarkeit das

Ehrenbürgerrecht

der Gemeinde Gossensass zu verleihen.

In Vollziehung dieses Beschlusses beehrt sich die ergebenste Gemeindevertretung das gegenwärtige Diplom auszufertigen und selbes zur Beglaubigung mit Unterschrift und Siegel zu versehen.

Gossensass, den 31. März 1891.

Gemeindevorsteher:

I. Gemeinderath:

II. Gemeinderath:

Johann Guig... *Alrobn...* *Anton P...*





12 Hans Rathausky: Denkmal für Friedrich Schüler im Kurpark von Abbazia. Unterhalb der Büste das „Geflügelte Rad“

Bis zu seinem frühen Tode kämpfte Schüler um die Sanierung und Konsolidierung der größten österreichischen Bahngesellschaft, was ihm allerdings durch die Kriegseinwirkungen nur in geringem Maße gelang.⁴⁸

Friedrich Schüler, der auch für Veröffentlichungen⁴⁹ sorgte, dürfte eine echte Managerpersönlichkeit gewesen sein. Er starb ganz unerwartet, durch seinen immensen Einsatz geschwächt, am 29.5.1894 in seiner Villa in Mödling. Der Todesanzeige (Abb. 11) in der *Neuen Freien Presse* vom 30.5.1894 ist zu entnehmen, wie hochdekoriert und vielfach ausgezeichnet Schüler war. Als höchste Ehrung wurde er 1884 vom Kaiser zum lebenslänglichen *Mitglied des Herrenhauses*⁵⁰ ernannt, nachdem er im gleichen Jahr die österreichische Staatsbürgerschaft angenommen hatte. Schüler wurde in einem eigenen in er-

48 Zit. Anm. 44.

49 Vgl. Zit. Anm 31. Nach Paul Mechtler stammen folgende Veröffentlichungen von Schüler: Abhandlung über die Organisierung des Eisenbahnstationsdienstes und des Prämiensystems, 1862; Über die Erbauung von Lokalbahnen in Österreich, 1867; Die Tarife in ihrer Beziehung zum Konzessionswesen der Eisenbahnen in Österreich-Ungarn, 1870.

50 Die erste Kammer des damaligen österreichischen Parlaments.

höher Lage befindlichen Mausoleum in Mödling bestattet, das heute noch Dominanz in Richtung *Südbahn* ausstrahlt. Die von Alexander von Wielemans als Zentralbau über zwölfckigem Grundriss 1895 errichtete Grabkapelle⁵¹ zitiert im Kleinformat die Florentiner Domkuppel⁵² und gilt heute als Wahrzeichen des Mödlinger Friedhofs.

1.3.1.1 Schüler-Gedenkstätten

An das Fremdenverkehrsgenie Friedrich Julius Schüler († 1894), der – wie ihn Wolfgang Kos vermutlich richtig charakterisierte⁵³ – ein »Durchbreißer-Typ« gewesen sein muss, erinnern noch heute mehrere Gedenkplätze. Wie die *Semmeringer Rundschau*⁵⁴ berichtete, hat Schüler 1899 »endlich« auch am Semmering ein Monument erhalten, »nachdem ihm schon lange vorher der Markt Trofaiach⁵⁵, den er durch große Parkanlagen als Sommerfrische gewaltig gehoben, ein Denkmal gesetzt hat«.

Das Semmeringer Denkmal (Entwurf: Robert Morpurgo) wurde mit Bewilligung des Verwaltungsrates der *Südbahn*, dem Schüler ja unterstand, errichtet. Die bronzene Büste wurde von Theodor Charlemont (1859–1938) nach einem Bild Schülers aus den 1870er Jahren geschaffen. Die feierliche Enthüllung des Denkmals fand im Beisein von Bahn-Inspektor Fuchs beim *Südbahnhotel* am Semmering statt. Das Postament aus grauem Marmor trägt die einfache Inschrift: *Friedrich Julius Schüler 1882*, wobei sich die Jahreszahl auf die Eröffnung des ersten Hotels am Semmering bezieht.

Während sich Schülers Büste am Semmering direkt beim *Südbahnhotel* befindet, wurde das von Hans Rathausky (1858–1912), einem Meisterschüler des großen österreichischen Bildhauers Carl Kundmann, in Abbazia geschaffene Schülerdenkmal (Abb. 12), das sich zuerst ebenfalls vor dem Hotel befand, in den *Kurpark* verpflanzt. Das verwaiste Monument hat mittlerweile leider auch seine beiden am Fuße des Postaments angebrachten allegorischen Figuren – die Nymphe »*Adria*« und den jungen Adonis »*Semmering*«, der ihr Alpenblumen überreicht – eingebüßt. Die beiden Figuren stellten eine allegorische Beziehung der beiden *Südbahnhotels* dar. Nach der Curliste Abbazias von 1893/94 (Jg. 10) wurde das Denkmal durch Spenden hochgestellter Kurgäste finanziert.

1.3.2 Architekt Wilhelm Ritter von Flattich (1826–1900)⁵⁶

Als zweiter tonangebender Mann bei der Errichtung der *Gesellschaftlichen Hotelanlagen der Südbahn* muss Wilhelm Flattich (Abb. 13) genannt werden, der als Chef der Hochbauabteilung wesentlich an den Hotelbauten beteiligt war.

Der gebürtige Stuttgarter (2.10.1826) zählt zu den markantesten Persönlichkeiten des österreichischen Eisenbahnhochbaus. Flattich studierte am Polytechnikum Stuttgart (Abschluss 1847). Während des Studiums dürfte er bereits im Büro von Christian Leins (1814–92) gearbeitet haben, den er persönlich als seinen wichtigsten Lehrer bezeichnete. Leins' Bauten mit den starken Einflüssen der klassizistischen Berliner Architektur scheinen auch auf Flattich abgefärbt zu haben. Auch Flattichs Interesse am französischen Bau-

51 Werner Kitlitschka, *Historismus und Jugendstil in Niederösterreich*, St. Pölten 1984.

52 Walter Krause, *Neorenaissance in Österreich-Ungarn*, in: *Neorenaissance*, Zweites Historismus-Symposium, Bad Muskau 2002, S. 197.

53 Wolfgang Kos, *Über den Semmering*, 2. Aufl., Wien 1991, S. 130ff.

54 *Semmeringer Rundschau*, Nr. 2, Semmering 1899, S. 4.

55 Trofaiach liegt an der Eisenstraße im Bezirk Leoben. Für das Fotomaterial danke ich Stadtamtsdirektor Volker Hubmann.

56 Vgl. dazu: *Österreichisches Biographisches Lexikon*, 1815–1950, Bd. 1, Wien 1993. Weiters: Guido Friedl, *Der Architekt Wilhelm von Flattich*, Dissertation phil., Universität Wien 1979.

geschehen dürfte auf Leins zurückgehen. Leins arbeitete selbst drei Jahre bei Henri Labrouste, dessen Hauptwerk die 1843/50 erbaute *Bibliothek Sainte Genevieve* in Paris ist. Der Bibliotheks-Lesesaal gilt als Meisterwerk der Eisenkonstruktion.

Seine eigentliche Arbeit begann Flattich bei der *Königl. Württemberg. Eisenbahn*, wo er jahrelang (1848–53) mit seinem großen Förderer Carl Etzel zusammenarbeitete.

Nach der Fertigstellung der Hauptlinien war Flattich auf Empfehlung Etzels im Pariser Atelier des Ingenieur-Architekten Rohault de Fleury (1854/55) tätig, wo man sich gerade mit der Planung des *Grand Hotels* beschäftigte. Bei Rohault, einem Schüler des Pariser Polytechnikums, der dann 1856 mit Hittorf und Pellechet gemeinsam das berühmte Pariser Hotel erbaute, dürfte Flattich den Grundstock seiner Hotelbau-Kenntnisse erworben haben.

In Paris traf Flattich vor allem mit der französischen Architektengeneration des Spätklassizismus und der Frühhektik zusammen, »die einerseits durch den Skelettbau der Moderne den Weg bereitete, andererseits durch imposante Prachtentfaltung den Dekorationsbauten des Altertums nacheiferte«.57 Um 1852 wurden auch die beiden ersten Pariser Großbahnhöfe, *Gare Montparnasse* und *Gare de l'Est*, eröffnet, deren Einfluss auf die Eisenbahnarchitektur jahrzehntelang spürbar blieb. Auch der junge Flattich dürfte von Paris immens beeindruckt gewesen sein, denn seine frühen Bahnbauten in Österreich sind stark von französischen Vorbildern geprägt. Vor allem lernte er auch Polonceaus neues materialsparendes Dachkonstruktionssystem kennen, das für die französischen und später auch die Wiener Bahnhofshallen von Bedeutung wurde.

Der geniale Eisenbahningenieur Camille Polonceau (1813–1889) erbaute u. a. die Eisenbahn Paris-St. Germain (1837) und war auch Erfinder der Rotunden-Heizhäuser. Polonceau war von Beginn an bei der österreichischen *Staatseisenbahn-Gesellschaft* bis zu seinem Tod als Konsulent tätig. Dies dürfte durch Carl Etzel zustande gekommen sein, der seine Arbeit beim Eisenbahnbau Paris-St. Germain unter Polonceau begann. Etzel wechselte dann aber 1839 zum Bau der *Wien-Gloggnitzer Eisenbahn* und arbeitete anschließend bei Bahnen in Württemberg und in der Schweiz, wohin ihm Flattich nach Basel zur *Schweizer Centralbahn* folgte.58 (Vgl. Kap. 4.3.4.1)

Auf Vermittlung Etzels kam Flattich dann 1855 – im gleichen Jahr wie Schüler – nach Wien. Er wurde im Hochbaubüro der *K.u.k. Österreichisch-Ungarischen Staatseisenbahngesellschaft* angestellt, deren Direktor ebenfalls 1855 der Franzose Vincent Jacques Maniel wurde. Im Jahr zuvor heiratete Flattich 1854 in Stuttgart Marie-Louise Tafel. Der Ehe entstammten zwei Töchter, Helene und Marie.

1.3.2.1 Die »Franzosenzeit« im österreichischen Bahnbau

Vincent J. Maniel (1813–1871) war ein fachlich exzellent ausgebildeter Techniker. Nach seiner Promotion 1832 am Pariser Polytechnikum absolvierte er noch 1837 die berühmte Ingenieurschule »*École des Ponts et des Chaussées*«. Nach anfänglichen Brückenbauten wechselte er zum Bahnbau und war bis 1855 Baudirektor der französischen Nordbahn. Nachdem bereits 1848 österreichische Bahnlinien wieder entstaatlicht und privatisiert wurden, gingen die



13 Architekt Wilhelm Flattich (1826–1900), um 1889

57 Guido Friedl, Der Architekt Wilhelm von Flattich, Dissertation phil., Universität Wien 1979, S. 8.

58 Österreichisches Biographisches Lexikon, 1815–1950, Bd. 1, Graz 1957, S. 272f.

Konzessionen vielfach an ausländische, meist aber französische Gesellschaften (u. a. die Häuser Rothschild) über. Dies macht es verständlich, warum so viele Franzosen – wie etwa Bontoux, Maniel, Polonceau etc. – im österreichischen Bahnbau und Management tätig waren. Der Volksmund sprach damals von der »Franzosenzeit« der Bahnen.

Um 1855 konstituierte sich die *K.u.k. private Oesterreichische Staatseisenbahngesellschaft*, wobei die Franzosen wiederum die Majorität besaßen. Der Verwaltungsrat, der seinen Sitz in Paris hatte, berief daraufhin Maniel als Generaldirektor nach Wien.

Speziell durch Maniel, der sogleich bei der *Ostbahn* bewährte französische Stationstypen einführte, diese aber österreichischen Verhältnissen anpasste, ist der französische Einfluss in der Bahnarchitektur deutlich zum Ausdruck gekommen.⁵⁹

Das französische Baukastenprinzip

Flattich erstellte unter der Direktion Maniel überhaupt die ersten in Österreich geplanten und ausgeführten Normalpläne für die Gebäude der Linie Szegedin-Temesvar. Die grundsätzliche Überlegung bei der Typisierung der Hochbauten war, nur eine beschränkte Anzahl von Typen zu entwerfen, die immer wieder verwendet werden konnten. So sollten, wenn möglich, immer gleiche Elemente und Details zum Einsatz kommen, wodurch sich die Planung vereinfachte und verkürzte. Da auch die Baumeister stets mit bekannten Konstruktionen arbeiteten, die man in großer Stückzahl herstellte, war auch der ökonomische Aspekt beachtlich. Aufgrund der identischen Details wie Giebel, Lisenen etc. entstand so auch ein gewisser Stil als Kennzeichen einer bestimmten Bahnlinie. Übrigens fanden die Typisierungsprinzipien von Maniel, der als »Pionier der Normalienpläne« in Österreichs Eisenbahngeschichte einging⁶⁰, bald auch Eingang bei anderen Privatbahnen. (Vgl. Kap. 1.3.2.2 und Kap. 4.2)

Auch die Anordnung im Inneren der Bahnhofgebäude entsprach ganz den französischen Vorbildern: links der öffentliche Teil (Wartesaal), rechts die Administration. Im Mittelbau Vestibül, Kassa und Gepäckraum. Ein eventuelles Restaurant befand sich meist im linken Endpavillon. Den typischen Grundriss zeigt der Plan der mittleren Station Groß-Kikinda. Identisch ist der große Bahnhof von Temesvar, jedoch mit angebauter Halle. Bei dieser Halle mit dem massiven Halbkreisbogen übernimmt Flattich fast wörtlich die Stirnwand des *Gare de l'Est* von 1852. Auch mit seinen halbrunden Lokomotivremisen knüpfte Flattich ebenso wie bei den Wasserstationen an französische Vorbilder an.⁶¹

Maniel übernahm auch noch die »*Kaiser Franz Joseph-Orient-Bahn*«, die von denselben französischen Geldgebern finanziert wurde, denen auch die *Staatsbahn* gehörte. Er tat dies, da für die wirklich nutzbringende Anwendung der Typisierung ein großer Rahmen notwendig war, was er beweisen wollte. Im Jahr 1857 holte er Etzel als Generaldirektor zur *Orientbahn*, der sogleich Flattich von der *Staatsbahn* abwarb. Zusammen setzten sie die Systematisierungsarbeiten an den beiden Bahnlinien weiter fort.

Unverständlich ist, wieso bei dem starken französischen Baueinfluss nicht auch die hoch entwickelten französischen Eisenkonstruktionen in Österreich übernommen wurden. Vermutlich – so Guido Friedl – war am langen Festhalten am Material Holz dafür der Holzreichtum der Donaumonarchie

59 Zit. Anm. 57, S. 9.

60 Mihály Kubinszky »Hochbauten der Südbahn«, in: *Die Südbahn und ihre Vorläufer*, Wien 1994, S. 284ff.

61 Zit. Anm. 57, S. 32 und S. 48f.

ausschlaggebend. Das Ablehnen der Eisenarchitektur, insbesondere der bogenförmigen Dachträger, war aber auch indirekt für die unterentwickelte Eisenindustrie Österreichs verantwortlich.

Um 1858/59 wurden die staatlichen Bahnen im Süden der Monarchie schließlich zur *K.u.k. priv. Südlichen Staats-, Lombardisch-, Venetisch und Centralitalienischen Eisenbahngesellschaft* zusammengefasst. Wiederum war der erste Direktor ein Franzose, nämlich G. V. Laperriere (1816–1861), ebenfalls ein Absolvent des Polytechnikums. Nachdem auch die Fusion mit der *Orientbahn* abgeschlossen war, wurde Etzel zum Baudirektor des gesamten Netzes, aus dem schließlich die *Südbahngesellschaft* hervorging, ernannt. Flattich wurde als Vorstand des Hochbaubüros bestätigt und setzte die Arbeit an seinen Linien fort. Etzel hingegen plante inzwischen schon für die *Südbahn* die Brennerstrecke, die als sein Hauptwerk zu bezeichnen ist. Etzel erlebte aber die Vervollendung nicht mehr, da er 1865 in Kimmelbach einem Schlaganfall erlag.

Bald nach dem Tode seines großen Vorbilds, Carl Etzel, wurde Flattich dann selbst Baudirektor der *Südbahngesellschaft* (1871–1880).⁶² 1875 erhielt Flattich die österreichische Staatsbürgerschaft, und bereits 1876–77 gehörte er dem Verwaltungsrat des *Österreichischen Ingenieur- und Architektenvereines* an, wo er seit 1855 Mitglied war.⁶³

Bei Flattichs Ausscheiden (1880) waren faktisch alle wichtigen Bauaufgaben der *Südbahn* bewältigt. Flattich, der auch die Pläne für das erste *Südbahnhotel* in Toblach (1878) erstellte, wurde mit Antritt seiner Pensionierung zum »*Gesellschaftlichen Architekten*«⁶⁴ ernannt. In den folgenden Jahren war Flattich deswegen vermutlich auch bei den weiteren Hotelbauten der *Südbahn* als Berater tätig, widmete sich daneben aber auch privaten Entwurfstätigkeiten.

Unter Flattichs Nachfolger – seinem ehemals besten Mitarbeiter, Franz Wilhelm – wurde dann 1881/82 das erste *Südbahnhotel* am Semmering und 1883/84 in Abbazia das *Hotel Quarnero* sowie 1884/85 das *Hotel Kronprinzessin Stephanie* gebaut.

Hoch qualifizierten Eisenbahningenieuren des 19. Jahrhunderts – wie es Flattich und Wilhelm waren – oblagen ja damals innerhalb ihrer Bahngesellschaft sämtliche Bauaufgaben. Dazu gehörte einerseits, tragfähige Brücken zu konstruieren, Dämme, Tunnels und Viadukte zu planen, Einebnungen, Aushebungen und Einschnitte anzuordnen, um eine gerade Trassenführung zu ermöglichen. Andererseits bauten sie neben Bahnhöfen auch alle notwendigen Nutzbauten wie Lokomotivwerke, Arbeitersiedlungen, aber auch Beamten-Wohnhäuser und daneben bahneigene Hotels.

Flattichs Hauptaufgabe bei der *Südbahn* bestand im Umbau bzw. in der Erneuerung der Bahnhöfe auf den älteren Linien der Gesellschaft, aber auch in der Errichtung von Bahnhofsbauten für die neuen Linien. In der Ära Flattich wurden die Bahnhöfe der *Südbahn* in Ungarn und an der *Brenner-* und *Pustertalbahn* gebaut, sowie auch Innsbruck, Kufstein, Graz, Marburg und der zweite *Wiener Südbahnhof* (1869–1873).

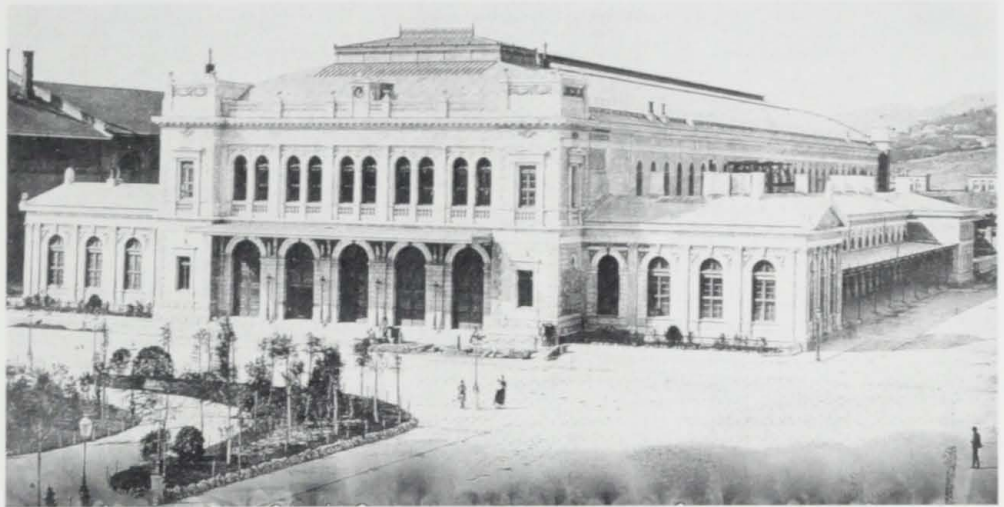
Der ebenfalls von ihm neu gebaute *Südbahnhof* in Triest (1878) zählte zu den elegantesten Hallenanlagen der Zeit und besticht vor allem mit seiner noblen Vestibülausstattung in Renaissanceformen. (Abb. 14+15) Flattich verlegte dabei den alten provisorischen Personen-Bahnhof von 1857 und errichtete wie beim *Wiener Südbahnhof* eine Kopfstation, bei welcher die Hallen-

62 Mehr zu Carl Etzel findet sich im Kap. 4.3.4.

63 Zit. Anm. 57, S. 2f.

64 Ebenda, S. 3. Als »Gesellschaftlicher Konsulent« war Flattich mit den die Bahngesellschaft berührenden Architekturproblemen nach wie vor betraut.

14 Wilhelm Flattich:
Neuer Südbahnhof in Triest



15 Wilhelm Flattich: Vestibül im Bahnhof Triest



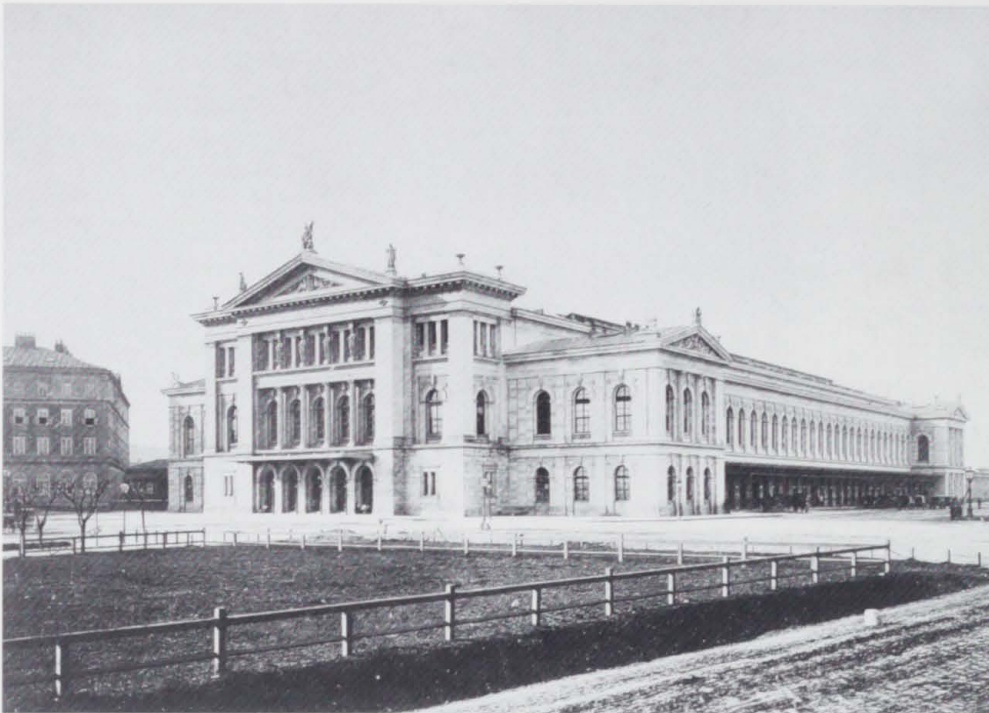
anlage und das Hallendach (eine Konstruktion des steirischen Anlagenbauer Andritz) maßgebend für den vorgelegten Baukörper wurden und die Breite des Mittelbaus bestimmen. Der in der Monarchie unter »Trieste Meridionale« bekannte Bahnhof wurde 1940 in »Trieste Centrale« umbenannt und ist heute noch in seiner ganzen Pracht in Betrieb. Neben der gewaltigen Erweiterung der Hauptwerkstätte in Marburg⁶⁵ lieferte Flattich auch die Entwürfe zu den Hochbauten der Serbischen Eisenbahnen.⁶⁶

Als Flattichs Meisterwerk gilt aber der im Zweiten Weltkrieg zerstörte *Wiener Südbahnhof* (Abb. 16), der 1873 an Stelle und unter teilweiser Einbeziehung des einstigen *Wien-Gloggnitzer Bahnhofsgebäudes* (Abb. 24) im Stil der Neo-Renaissance eröffnet wurde. Dieser erste eigenständige *Südbahnhof* in Wien widerspiegelte in seinen wohl ausgewogenen Fassadenproportionen den Einfluss von Theophil Hansen (vgl. Wiener Parlament). Die vornehme ruhige Wirkung des Aufbaues zeigte aber auch die Anlehnung von Flattichs Formensprache an Schinkel und antike Vorbilder.⁶⁷ Die meisterhafte Beherrschung der großen Raum- und Massendispositionen beim *Südbahnhof* machte Wilhelm Flattich zum erfolgreichsten österreichischen Bahnhofsarchitekten.

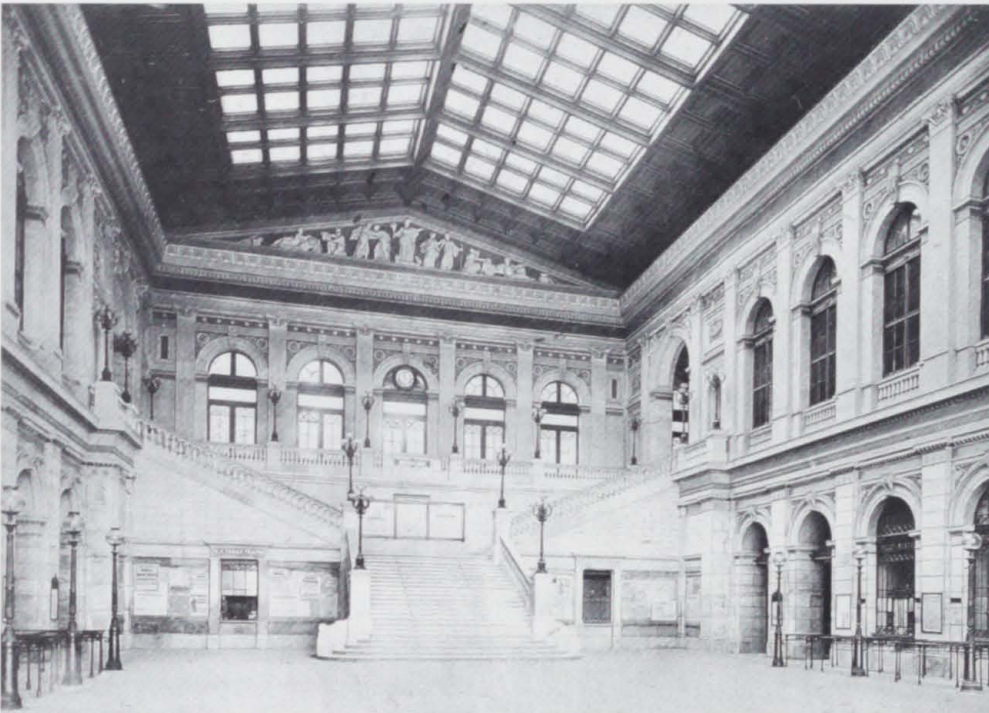
65 Zit. Anm. 60, S. 284.

66 Deutsche Bauzeitung, Nr. 20,
34. Jg., Berlin 1900, S. 128.

67 Zit. Anm. 29.



16 Wilhelm Flattich: Südbahnhof Wien
(1869–1873)



17 Vestibül-Anlage im Wiener Südbahnhof

Durch die Frontstellung des Gebäudes vor den Gleisen wurde auch die opulente Vestibül-Anlage (Abb. 17) ermöglicht, die von einem monumentalen Glaseisendach belichtet wurde. Im Vestibül befand sich auch eine 1901 enthüllte Gedenktafel, die eine Schöpfung von Flattichs Enkelin Lorle Vischer war und an den großen Ingenieur-Architekten erinnerte. Leider ist diese Tafel heute verschwunden. In Flattichs Nachlass fanden sich einige Fotos, die den Architekten mit seiner geliebten Enkelin in seinem Haus im Döblinger Cottage zeigen.⁶⁸ (Abb. 18)

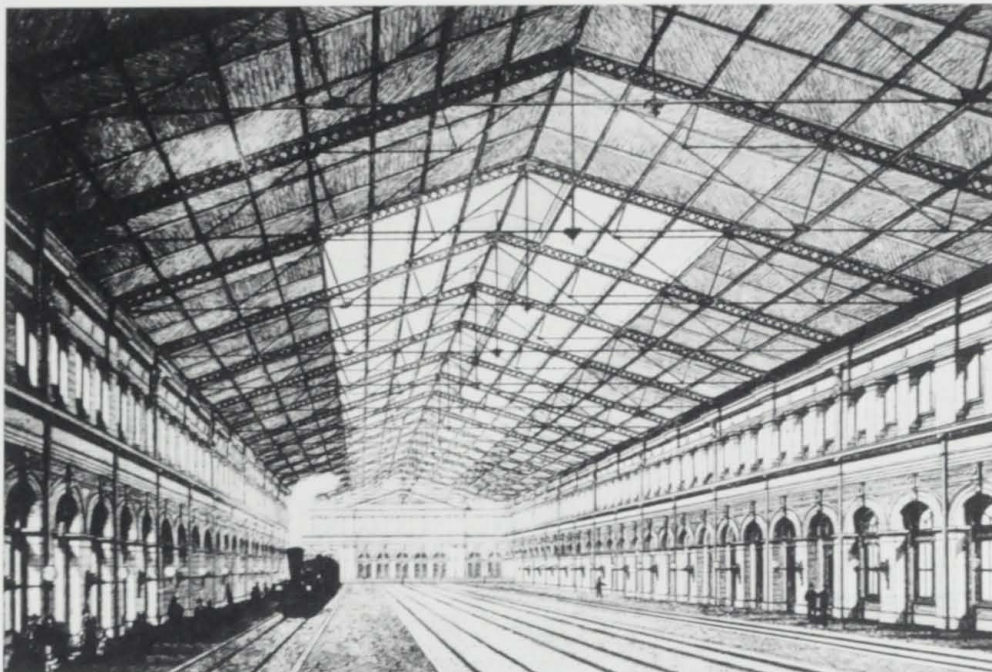
Beim Bau des *Wiener Südbahnhofs*, der das erste Bauwerk in Österreich war, bei dem der bisher nur aus Holz gefertigte Dachstuhl auch gusseiserne Ele-

68 Wien 18, Felix Mottl-Straße 15.



18 Wilhelm Flattich mit Gattin Marie und Enkelin Lorle in seinem Haus im Döblinger Cottage

19 Wien: Südbahnhof Abfahrtsballe



20 Wilhelm Flattich: Südbahnhof Graz



mente aufwies⁶⁹ – wie der Einblick in die Abfahrtsballe (Abb. 19) zeigt –, tritt erstmals Flattichs Stellvertreter als Leiter der Hochbauabteilung der *Südbahn-gesellschaft*, Architekt Franz Wilhelm, in Erscheinung. Über die fruchtbare Zusammenarbeit der beiden Ingenieur-Architekten gibt Flattichs Buch »*Der Eisenbahn-Hochbau 1875–1877 unter Mitwirkung von Franz Wilhelm*«⁷⁰ Aufschluss.

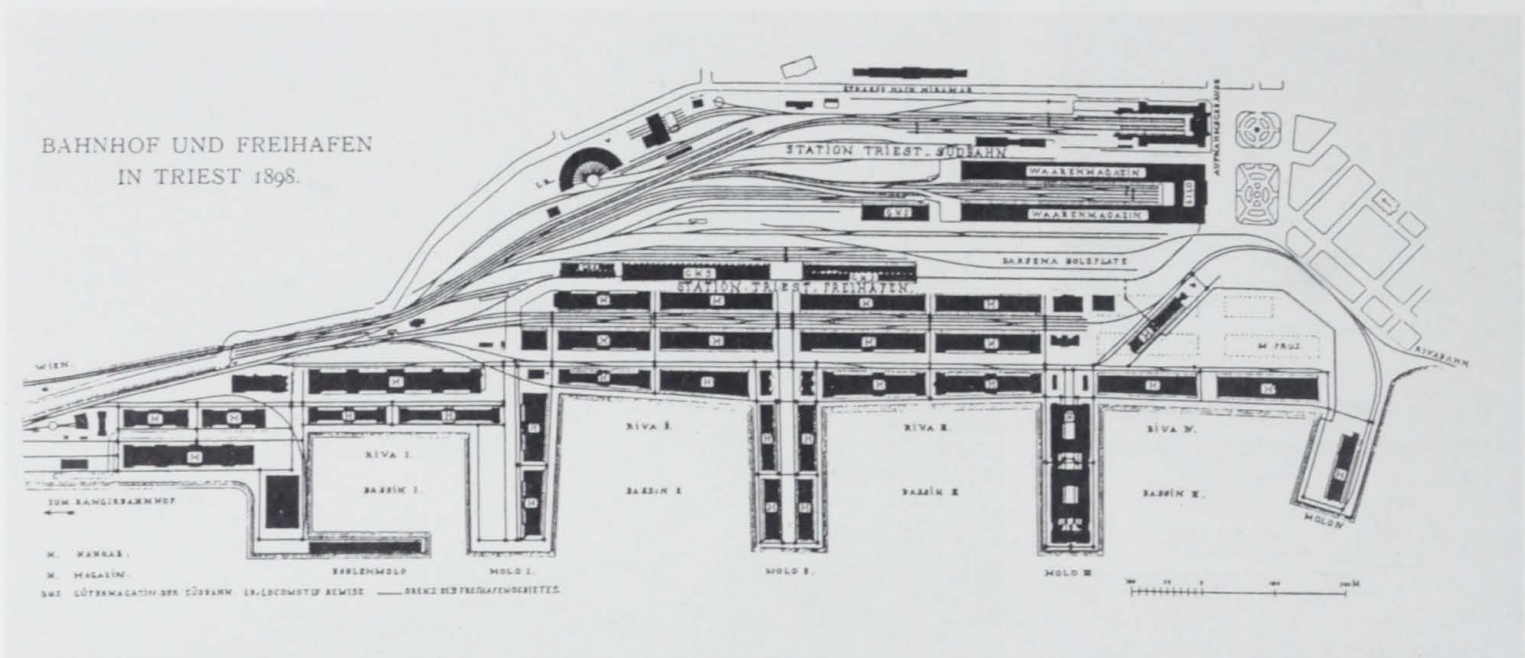
Hartwig Fischel, selbst namhafter Architekt der *K.u.k. Staatsbahnen*, zählt die Hochbauten der *Südbahn-gesellschaft* unter Flattich und Wilhelm, zu denen auch der im Zweiten Weltkrieg zerstörte *Südbahnhof Graz* (Abb. 20) sowie der *Triester Bahnhof* und *Hafen* zählen, zu den »*bervorragendsten und einflussreichsten Arbeiten auf diesem Gebiete*«.⁷¹

Noch heute sieht man parallel zum eleganten Aufnahmegebäude an der Straße nach Miramare die Bahnanschlüsse der dahinter liegenden Hafenbasins des riesigen Freihafens. (Abb. 21) Durch die von Luigi Negrelli ab 1855 geplante und von Ferdinand von Lesseps verwirklichte Öffnung des *Suez-Kanals*, womit auch der Asien- und Ostindienhandel einsetzte, wurde der Hafen von Triest der zweitgrößte des Mittelmeers.

69 Zit. Anm. 13, S. 242.

70 Dazu: ABZ, 1874, S. 47. Bücherschau: Der Eisenbahnhochbau in seiner Durchführung auf den Linien der K.u.k. priv. Südbahn-Gesellschaft von Wilhelm Flattich, Architekt der Gesellschaft, unter Mitwirkung des Architekten Wilhelm. 1./2. Heft, Wien, Lehmann und Wentzel.

71 Zit. Anm. 29, S. 408.



21 Situationsplan: Triester Südbahnhof und Freihafen, 1898

Vor allem aber die geschmackvolle Gestaltung der völlig neuen und bis ins Detail genormten Bautypen auf der *Brennerbahn* (1867) und der *Pustertalbahn* (1871), wo Flattich lokales Material, wie Bruch- und Hausteine, in Verbindung mit dem Ziegelrohbau verwendete, sicherte den Hochbauten der *Südbahn* bleibende Bedeutung.⁷²

Wilhelm Flattich starb am 24.2.1900 in der um 1890 von ihm für seine Tochter Marie erbauten Wiener Villa auf dem Carl-Ludwig-Platz, im Zentrum des Währinger Cottageviertels. Unmittelbar vor der *Villa Kralik*⁷³ befand sich der im Zweiten Weltkrieg zerstörte Carl-Ludwig-Brunnen (1906) von Edmund von Hofmann. (Abb. 22) Der Grundriss (Abb. 23) der typischen Cottagemietvilla aus Sichtziegeln und Holzdachgiebel ist dem der ebenfalls von Flattich erbauten *Villa Hebra* (1869) verwandt. Beide Häuser zeigen eine Synthese traditioneller Motive des Villenbaus mit der Nutzbauarchitektur des Bahnwesens.⁷⁴

Flattich hat sich nach seiner Pensionierung um 1880 verstärkt dem Villenbau zugewandt, wie auch sein Entwurf der Villa für den Badener »Kohlenbaron« Wilhelm Ritter von Gutmann zeigt. Den Auftrag erhielt allerdings sein Konkurrent, Alexander von Wielemans, der um 1882 – wie Bettina Nezval in ihrem Buch »*Villen der Kaiserzeit*« aufzeigte – die berühmte »*Gutmann-Villa*« erbaute.⁷⁵ Die Arbeiten Alexander Wielemans', der durch den Bau des *Wiener Justizpalastes* Berühmtheit erlangte, waren übrigens dann später neben denen von Franz Neumann für den jungen Architekten Alfred Wildhack (Semmeringer *Südbahnhotel* 1901–03) vorbildhaft. Wielemans gehörte wie Wildhacks Lehrer, Carl Hasenauer, zum Kreis der Schüler von Sicardsburg/van der Nüll.

Im Nachruf der *Deutschen Bauzeitung* wird Flattich als »ein Anhänger der belienischen Renaissance, der die von Hansen eingeschlagene Bahn weiter verfolgte« charakterisiert. Kritisiert wird allerdings, dass Flattich eigenschöpferische Züge fehlten und er sich als typischer Vertreter der Ingenieur-Architekten stilistisch konservativ verhielt sowie unbedingte Materialgerechtigkeit – sowohl aus tektonischen aber auch ökonomischen Gründen – vertrat.⁷⁶

72 Zit. Anm. 70.

73 Benannt nach Flattichs Schwiegersohn, dem Kulturhistoriker Richard von Kralik, Ritter von Meyrwalden (1852–1934).

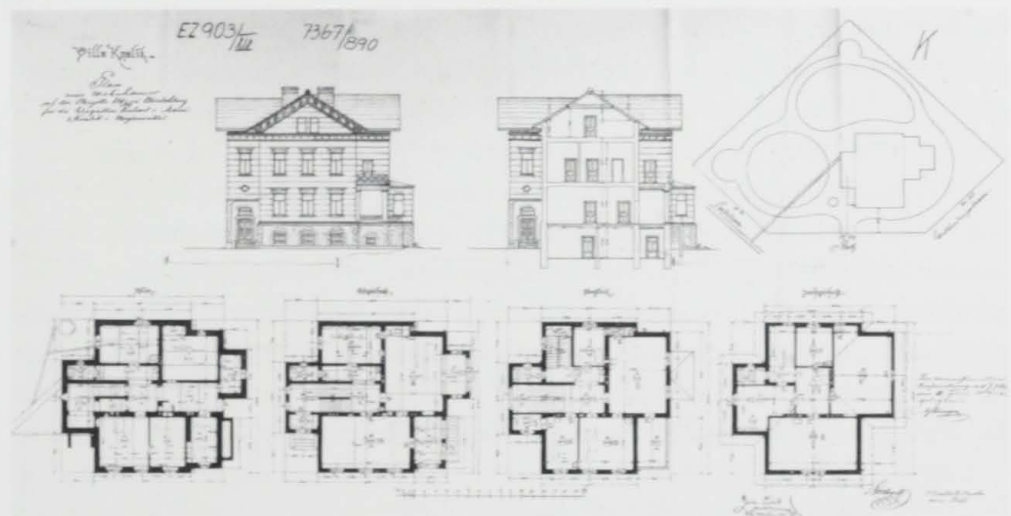
74 Zit. Anm. 57, S. 147.

75 Bettina Nezval, *Villen der Kaiserzeit, Sommerresidenzen in Baden*, Horn 1993, S. 125ff.

76 *Deutsche Bauzeitung* 1900.



22 Wilhelm Flattich: Villa Kralik
im Döblinger Cottage



23 Wilhelm Flattich: Grundriss der Villa Kralik

1.3.2.2 *Bauherr Südbahngesellschaft:
Rationaler Ingenieurbau und Funktionalismus*

Die Neigung der so genannten »Ingenieur-Architekten« – also derjenigen, die von der technisch-konstruktiven Seite herkamen – zu klassizistischen oder besser gesagt klassisierenden Formen hat sich lange gehalten. Beweggründe dafür können nur die Wünsche nach überzeitlich Gültigem, technisch Beherrschbarem und repräsentativem Erscheinungsbild gewesen sein. Flattichs Baustil zeigt deutlich die bevorzugte konservative Architekturlinie der *Südbahngesellschaft* auf, der es bei ihren Bahnhöfen – aber auch den Hotels – primär um Repräsentation ging, wobei immer das Statische vorherrschte. Andererseits dokumentiert Flattichs Stil eine interessante Entwicklung: Während sich die Techniker damals allgemein zu klassisierenden Formen bekannten, d. h. stilistisch sich in konservativer Manier an Erprobtes und Bewährtes hielten, waren die Werke der anderen Architekten von einer freieren stilistischen Haltung und von deutlicher Hinwendung zum Barock gekennzeichnet. Dies zeigte sich nicht nur in Österreich, sondern auch in Frankreich, wo dies offenbar durch den Gegensatz zwischen der *Ecole Polytechnique* und der *Ecole des Beaux-Arts* bedingt war. Wesentlich bei dieser Entwicklung dürfte aber die Tatsache gewesen sein, dass die leitenden Funktionen bei Eisenbahnunternehmungen von Anfang an immer nur mit Ingenieuren oder Wirtschaftsfachleuten besetzt waren, die den Architekten nur in sehr beschränktem Maße künstlerische Freiheit zubilligten. Ein weiteres Kriterium war aber, dass auch nach der Reprivatisierung der Bahnen in Österreich die Wirtschaftlichkeit oberstes Bauprinzip blieb und es deshalb zur rigorosen Eindämmung des individuellen Bauens kam.⁷⁷ Vorrang hatte dabei der stets zu beachtende Kostenfaktor, der auch im Bahnbau die Rationalisierungsmaßnahmen immer weiter vorantrieb.

Die Ingenieure der *Südbahngesellschaft* muss man daher vom Beginn ihrer Hochbautätigkeit bei der Gesellschaft als Funktionalisten bezeichnen. Ihre hoch gesteckten und für die damalige Zeit oftmals pionierhaften Ziele versuchten diese spezialisierten Eisenbahntechniker, die meist im Schatten der zeitgleichen »Baukünstler« (Architekten) standen, vor allem durch die Verwendung von neuartigen Materialien zu erreichen. Dazu zählten Eisenbeton, Zement, Gussstahl, Metall, Glas etc.⁷⁸ Die damaligen Bauergebnisse könnte man heute auch als Beginn des technisch ästhetisierten Funktionalismus bezeichnen. Dazu gehört auch die damals neue gläserne Eleganz – wie Glasdächer, belichtete Treppenhäuser und Innenhöfe, weiters geätzte Glasfenster und Glastüren –, der man auch heute noch in den *Südbahnhotels* begegnet.⁷⁹

Entwurfsprobleme wurden dabei nicht nur im Sinne Sempers unter individuell-ästhetischen Gesichtspunkten, sondern auch in Bezug auf ihre Wirtschaftlichkeit und Finanzierung gelöst.⁸⁰ Die am Ende des 19. Jahrhunderts vehement gestellten Forderungen nach klaren Baukörpern und Grundrissen sowie Verzicht auf den aufgesetzten Dekor⁸¹ entsprachen auch den Wünschen der vor allem im Nutzbau tätigen Ingenieur-Architekten.

77 Zit. Anm. 57, S. 11.

78 Norbert Wolf, *Kunst-Epochen 19. Jahrhundert*, Stuttgart 2002, S. 49.

79 *Lexikon der Kunst*, 9. Bd., Erlangen 1994, S. 346ff.

80 Gottfried Semper, *Der Stil in den technischen und tektonischen Künsten (1861–63)*.

81 Adolf Loos, *Ornament und Verbrechen*, Wien 1908.

24 Wien-Gloggnitzer-Brucker Bahnhof,
kol. Lithographie, 1873

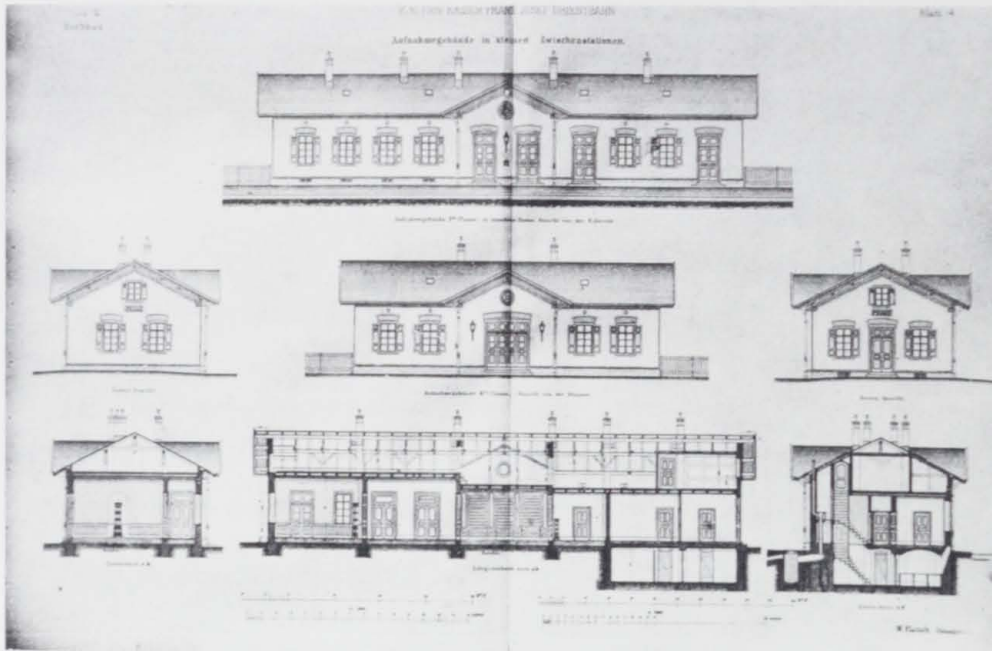


Schon mit Beginn der Eisenbahnarchitektur bemühte man sich, den Bahnbauten eine besondere merkmahlhafte Gestaltung zu verleihen und später dann vor allem landschaftsbezogen zu bauen. Von Anfang an werden städtische und ländliche Anlagen gesondert behandelt. Für die große Masse der ländlichen Durchgangsbahnhöfe an den sich allmählich zu Netzen verknüpfenden Teilstrecken entwickelte man Typenbauten, deren gestaltgebende Vorbilder in der europäischen Villenarchitektur (bis hin zum einfachen Landhaus) zu suchen sind. Loggien und Veranden waren daher seit je im Bahnbau üblich und wurden stets stilkonform adaptiert. Nur in der Nähe städtischer Zentren (anspruchsvollere Standorte) griffen die Eisenbahningenieure auf das tradierte Vorbild der Palast- oder Schlossarchitektur zurück⁸², wie schon beim ehemaligen »Wien-Gloggnitzer und Brucker Bahnhof« (Abb. 24), der Vorläufer des von Flattich gebauten *Südbahnhofs* war.

Waren die Bauten am Beginn der österreichischen Eisenbahnzeit im Sinne der Hofbaubehörde (Pietro Nobile, Paul Sprenger) von einem reinen, nüchternen Baustil bestimmt, wobei der Schwerpunkt auf der technischen Seite lag, erwachte nach 1840 allgemein das Interesse an einem neuen Bahnbaustil. Unter dem Einfluss des aus Frankreich nach Wien berufenen Generaldirektors J. Vincent Maniel wich die trocken antikisierende Gestaltung, der noch mannigfaltige Experimente mit der Neubelebung alter Stilrichtungen folgten, neuen Hochbautypen unter Beobachtung der ortsüblichen Bauweise. Die bei der *Staatsbahn* unter Maniels Führung begonnene architektonische Systematisierung der Bauten wurde von Etzel und Flattich dann auch beim Bau der 1856 konzessionierten *Orientbahn* fortgeführt.⁸³ Wiederum wurde lokales Material verwendet und Putz-, Rohziegel- und Hausteinflächen in der Fassadengestaltung kombiniert. Allerdings verzichtete Flattich nun gänzlich auf die

82 Pevsner, Honour, Fleming, Lexikon der Weltarchitektur, München 1992, S. 60.

83 Zit. Anm. 29, S. 398. Zit. Anm. 57, S. 37.



25 Aufnahmegebäude in kleineren Zwischenstationen der Orientbahn

Lisenenteilung. Der Grad der technischen Ausrüstung und der Dekoration der einzelnen Gebäude war dem Status in der architektonischen Hierarchie der Bahnbauten der Linie angepasst. Dabei bildeten die einfachen Wärterhäuser mit den kleinen Rechteck-Grundrissen die erste Stufe der Typen. Im zweiten Rang folgten die kleinen Zwischenstationen (Abb. 25), wobei der Sockelbereich und das konturierende Band sich auch schon bei den Wärterhäusern fanden. Daneben traten aber nun hier zahlreiche neue Gestaltungselemente auf: Der Treppenfries der Giebel wurde verdoppelt, ein Band schräg gestellter Rohziegel verläuft unter der Traufe etc.

Auch bei der *Südbahn* war es wiederum Flattich, der besonders auf die landschaftsbezogene Gestaltung der Hochbauten entlang ihrer Strecken achtete. So wurde der Rohbau, welcher zuerst bei Ghegas *Semmeringbahn* (1854) (Abb. 26) in Verwendung stand, nun den örtlichen Verhältnissen entsprechend, prinzipiell überall angewandt. Dabei wurden alle konstruktiven Teile wie Gesimse, Bögen und Einrahmungen von Öffnungen als Ziegelrohbau ausgeführt. Später blieb dann der Putz auf die glatten Flächen beschränkt. Auch das Dach wurde durch vorspringende Giebel und Traufkonstruktionen mit Verzierungen der sichtbaren Holzteile betont, sodass im Allgemeinen das Hervorkehren der konstruktiven Prinzipien charakteristisch war.

Zu den hervorragendsten Arbeiten auf diesem Gebiet zählen die Bauten der *Südbahn*, welche unter Flattichs Leitung auf den Linien Innsbruck-Bozen (*Brennerbahn* eröffnet 1867) und Villach-Franzensfeste (*Pustertalbahn* eröffnet 1871) ausgeführt wurden. (Vgl. Kap. 4.2)

Vor allem der Umstand, dass bei den Bauten dieser Gebirgslinien der *Südbahn* die Kombination von Sichtmauerwerk mit Holz- und Eisenkonstruktionen – sowohl in konstruktiver als auch formaler Hinsicht – so hervorragend geglückt ist, trug viel zum guten Ruf der Hochbauten der *Südbahn* bei.⁸⁴

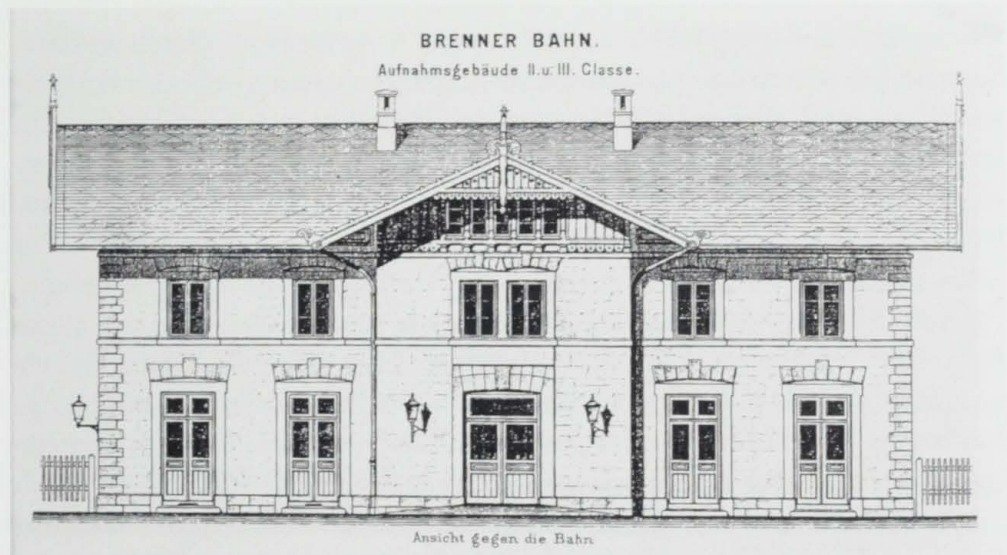
Besonders die sichtbaren Holzkonstruktionen an den Dachstöcken der Stationsgebäude, aber auch die Kombination von Holz- und Eisenkonstruktionen bei Veranden, die für eine malerische Erscheinung sorgte, erregten Bewunderung aufgrund ihres selbstverständlichen Einfügens in die ländliche Um-

84 Zit. Anm. 29, S. 409.

26 Klamm-Schottwien: Stationsgebäude der Semmeringbahn, Zustand 2000

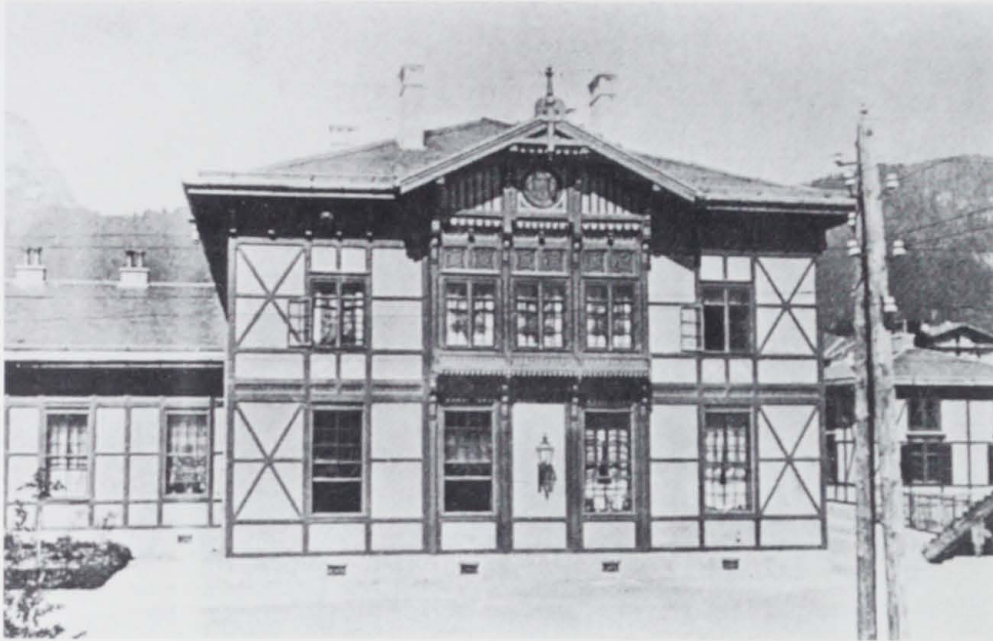


27 Brennerbahn: Aufnahmegebäudetyp II. und III. Klasse



28 Thal im Drautal: Aufnahmegebäude (III. Klasse), Zustand 2005





29 Bahnhof Kufstein: Aufnahmegebäude und Restauranttrakt

gebung. Flattichs Zeichnung des Aufnahmegebäudetyps⁸⁵ für die II. und III. Klasse der *Brennerbahn* (Abb. 27) dokumentiert die neue vorgegebene Richtung, wobei speziell bei den Gebirgsbahnen eine neuartige vorkragende Dachgestaltung im *Schweizer Holzstil* mit gezackter Ornamentik der Giebelbretter Fuß fasste. Diese alpine Variante wurde selbst noch beim kleinsten Typus angewandt, wie heute noch das Aufnahmegebäude Thal (III. Klasse) im Drautal (Abb. 28) an der *Pustertalbahn* zeigt.

Zu den motivischen Charakteristika der Hochbauten der *Brennerbahn* zählten auch Giebfelder mit gekuppelten Fenstern und ornamentierten Schallungs- und Traufbrettern. Bei der wichtigen Station Kufstein (Abb. 29) wählte man noch zusätzlich das Fachwerk als architektonisches Ausdrucksmittel.

Hartwig Fischel zeigte sich wie viele Bahningenieure der Zeit von Flattichs bewegter Silhouette tief beeindruckt: »Man kann behaupten, dass diese Gebäude Schule machten, dass nirgends früher und besser der Charakter einfacher ländlicher Eisenbahn-Hochbauten getroffen wurde, als in den Hochbauten der Südbahn.«⁸⁶

Flattich erreichte diese neue malerische Gliederung der Gebäudemassen vor allem auch durch Gruppierung stockhoher und ebenerdiger Trakte, durch Belebung des Mauerwerks mit Eckarmierungen, durch den Einsatz ortsüblichen Materials und die Ausbildung der Dachgiebel und Schöpfe in Zimmermannsmanier, wie es der lokalen Bauweise Tirols entsprach. Die künstlerische Durchbildung lässt jedoch immer die Hand eines bedeutenden, an der Antike geschulten Architekten erkennen und machte die Bauten so in ästhetischer Hinsicht zu mustergültigen Vorbildern.

1.3.2.4 Systematisierung der Hotelbauten der Südbahngesellschaft

An den frühen Hotels der *Südbahngesellschaft* fällt immer wieder eine Typisierung auf, wie sie auch bei den Eisenbahn-Hochbauten auftritt. Dazu ist zu bemerken, dass es sich doch bei den Hotel-Architekten um Eisenbahningenieure handelt, die in ihrem Bereich schon lange mit typisierten Grundrissen und Normierungen der Einzelteile arbeiteten.

85 Gebäude mit Warteräumen.

86 Zit. Anm. 29, S. 409.

Hervorstechend an den Hotels ist vor allem das Giebelmotiv, das schon seit Flattichs diversen Südbahnhöfen als Logo der Gesellschaft bekannt ist. Es zeigt sich neben Flattichs *Dolomitenhotel* (1878) auch beim *Ersten Semmeringhotel* (1882) und schließlich in modifizierten Formen an vielen Bauten der *Südbahngesellschaft* in Abbazia.

Auch bei ihren Hotelbauten standen bei der *Südbahngesellschaft* Statik und Konstruktion an erster Stelle. Erst dann folgte die Repräsentation. Dies ist auch der Grund, warum die *Südbahnhotels* außen meist nüchtern und in einem sachlichen Stil mit geringem schmückendem Beiwerk erscheinen. Zurückzuführen ist dieser Hotelbaustil vor allem auf die stereometrische Grundrissbildung, wo bei der Raumorganisation die ökonomische Reihung der Zimmer Vorrang hatte.

Als klassische Lösung für solch lang gezogene Hotelfassaden bot sich das gleichmäßig durchlöchernde Fassadenschema der italienischen Palastarchitektur ideal an. Um aber den im Außenbild oft fade erscheinenden viereckigen Korridoranlagen entgegenzuwirken, wurde bei allen *Südbahnhotels* der ausgeprägten Horizontalität durch kräftige vertikale Akzente (3 Risalite) entgegengearbeitet. (Vgl. Hotelanalysen)

Tatsächlich zeigen in ihrem Äußeren Kasernen und Spitäler (des Klassizismus) mit ihren langweiligen Fensterreihen zwischen Sims und Bändern oft keinen Unterschied zu frühen Hotelbauten. Der Bauzweck, Raumreihen an lange Korridore zu legen, war ja derselbe.⁸⁷

Kein Wunder also, dass Peter Rosegger vom *Ersten Südbahnhotel* am Semmering glaubte, dass es sich um eine Kaserne handelte.⁸⁸

Letztendlich dürfte aber doch das aus Kompromissen zusammengestellte Erscheinungsbild der frühen *Südbahnhotels*, die oft kantig und zusammengestöpselt wirkten, die Bahngesellschaft zum Umdenken bewogen haben. Auffällig ist nämlich, dass die beiden frühen Hotels in Abbazia die letzten in Eigenregie der Bahn errichteten Hotelbauten sind. Für alle späteren Zubauten und Hotelerrichtungen⁸⁹ verpflichtete die *Südbahngesellschaft* dann selbstständige, staatlich befugte Architekten und Baumeister und änderte somit auch ihre Stilrichtung. Waren bisher die bahneigenen Ingenieur-Architekten im Sinne Hansens Verfechter von Symmetrie und Orthogonalität und standen dramatischen Gestaltungsweisen eher reserviert gegenüber, erfasste nun die *Südbahngesellschaft* ein neues Stilbewusstsein. So sprengte bereits der große im Heimatstil errichtete Zubau (1901–03) an das *Erste Südbahnhotel* am Semmering (Abb. 224) den bisherigen konservativen Stilrahmen der Gesellschaftshotels. Mit seiner asymmetrischen Konzeption und den malerischen Übereckansichten zollte dieses von Alfred Wildhack und Robert Morpurgo im Landhausstil erbaute *Südbahnhotel* dem Zeitstil des Späthistorismus voll seinen Tribut. Doch wurde auch bei diesem Bau im Prinzip von der Achsensymmetrie nur wenig abgewichen.

Erst mit dem 1908–1911 von Alfred Wildhack im imperialen Neobarock an das *Hotel Quarnero* angebauten *Kursaal* in Abbazia (Abb. 109) nahm die Bahngesellschaft endgültig Abschied von ihrer klassisierenden Baulinie. Anzunehmen ist, dass man mit dem megalomanen Prunkbau am Meer eine Repräsentation ausstrahlen wollte, die vor allem vom zahlungskräftigen Großbürgertum goutiert werden sollte.

87 Hinweis von Peter Haiko während der Zyklus-Vorlesung IV, SS 2004.

88 Peter Rosegger, Sommerfrische, S. 842.

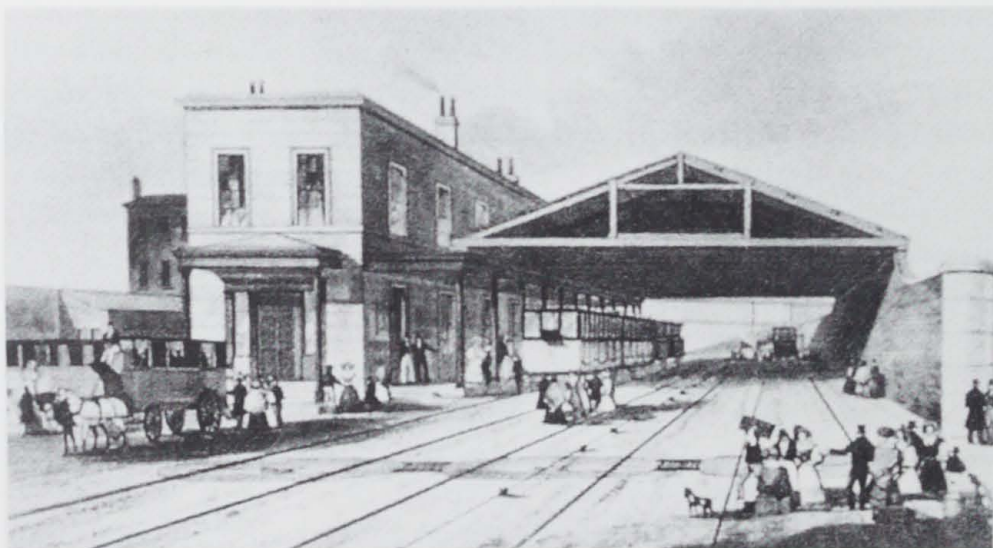
89 Vgl. Kap. 6.6.

2. Internationale Eisenbahnhotels

Bereits in den vierziger Jahren des 19. Jahrhunderts traten in England, dem Geburtsland der Eisenbahn, Hotelunterkünfte als wichtiger Teil bei der Neuerrichtung von Bahnstationen⁹⁰ in den Vordergrund. Die architektonische Entwicklung der englischen Eisenbahnhotels hatte sowohl für die USA als auch Kanada Vorbildfunktion. Vor allem die transkontinental von Montreal bis Vancouver verlaufende *Canadian Pacific Railway* (1878–85) errichtete dann später auf ihrer Strecke zahlreiche berühmte Bahnhotels.

Architekturgeschichtlich betrachtet werden die Eisenbahnhotels überhaupt als die ersten Großhotels angesehen, denn die Erfindung der Dampfeisenbahn ging Hand in Hand mit der Entwicklung des Bautypus Hotel.⁹¹ Gründe für den rasanten Bau von Unterkünften an fremden Orten waren primär die Erweiterung von Handelsbeziehungen, aber auch die private Lust am Reisen. Aus der neuen bequemen Art des »Zugfahrens« entwickelte sich so nicht nur der Fremdenverkehr, sondern auch der moderne Hotelbau, der sich schon von den Dimensionen her von den bisherigen Beherbergungsbetrieben und Gasthöfen unterschied. Da die ersten Hotels untrennbar mit der Entstehungszeit der Bahnhofsarchitektur verbunden waren, sich daher oft direkt im Bahnhofskomplex oder in unmittelbarer Nähe befanden, ist ihr Entstehen meist exakt bestimmbar. Später, als die Wahl des Standortes in Bahnhofsnähe nicht mehr so wichtig war, weil sich das Geschäftsleben nun im Stadtzentrum abspielte, verlegten auch die führenden Hotels ihren Standort in die »City«. In Wien entwickelte sich so die Ringstraße zum attraktiven Hotelplatz. Als Hotelbesitzer traten daher neben Eisenbahngesellschaften auch bald kapitalstarke Aktiengesellschaften in Erscheinung, welche die Hotels auch als Werbung für ihre Erzeugnisse nutzten (Mineralquellen etc.).

Als 1830 in Liverpool die Crown Street Station (Abb. 30) anlässlich der Eröffnung der ersten Eisenbahnstrecke für den Personenverkehr Liverpool-



30 London: Crown Street Station
(Durchgangsstation)

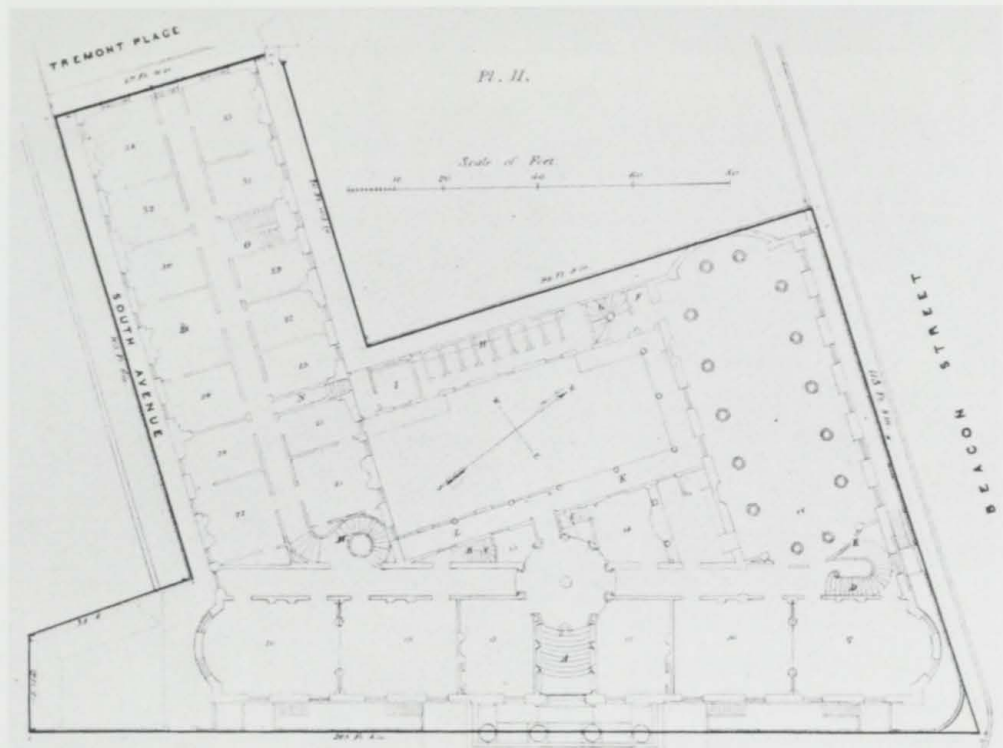
90 Christopher Monkhouse, *Railway Hotels*, in: *Railway Architecture*, written by members and associates of SAVE Britains Heritage, edited by Marcus Binney and David Pearce, Orbis Publishing, London 1979, S. 121.

91 Michael Schmitt, *Palasthotels 1870–1920*, Berlin 1982, S. 41.

31 *Isaiab Rogers: Tremont-House, erstes großes Hotel der USA in Boston, 1827/30*



32 *Boston: Tremont-House, Grundriss*



Manchester⁹² in Betrieb ging, verbreitete sich von da an nicht nur die Eisenbahn rasant auf dem europäischen Kontinent, in den USA und Kanada sowie im weiteren Verlauf in den europäischen Kolonialmächten, sondern auch die mit ihr verbundenen Bauwerke, zu denen auch das »Passagierhotel«⁹³ zählte. Zum besseren Verständnis der einfachen Erscheinung der ersten Stationsbauten sei darauf hingewiesen, dass diese Bauten vor 1855 architektonisch an ihre unmittelbaren Vorgänger, die Posthöfe, anschlossen, wo früher die Postkutschen wechselten und die Reisenden auch nächtigten.

Nach amerikanischem Vorbild, wo nach Plänen von Isaiab Rogers 1827/30 das *Tremont House* in Boston (Abb. 31+32) als erstes großes Hotel der USA in bescheidener klassizierender Bauweise entstand, bedienten sich auch die frühen Hotelbauten in Europa dieses im ersten Drittel des 19. Jahrhunderts vorherrschenden Stils. Zu dieser Zeit unterschieden sich die Hotels nicht wesentlich von größeren Wohnbauten und wiesen noch keinen typischen Hotelcharakter auf.⁹⁴

92 Zit. Anm. 82.

93 Vgl. Kap. 4.4.1: Vom Passagierzimmer zum Grand Hotel.

94 Zit. Anm. 91.



33 Karl Tietz: *Grand Hotel Wien* (1861–65),
Zustand vor 1911



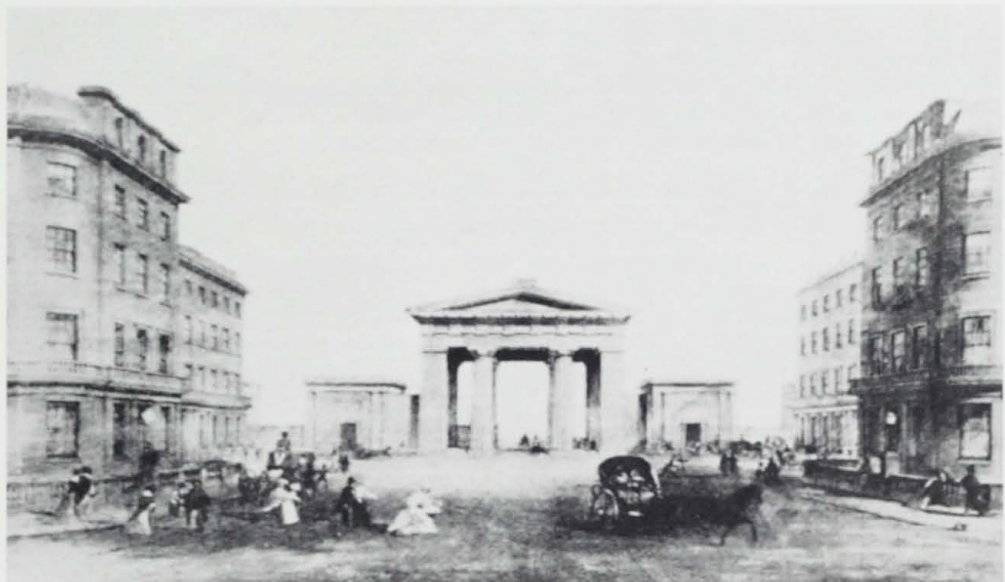
34 Arnold Zenetti/Heinrich Adam:
Hotel Imperial, Wien

Oft verwandelte man auch Wohnhäuser in Hotelgebäude. In Wien gingen zwei berühmte Hotels aus ehemaligen Wohnbauten hervor. So entstand aus einem 1861/65 von Karl Tietz erbauten Wiener Ringstraßenhaus das berühmte *Grand Hotel* (Abb. 33), das Tietz noch vor der Weltausstellung 1873 um einen neuen Trakt (1869/71) erweiterte. Auch Wiens elegantestes Hotel, das *Imperial* (Abb. 34), entsprang einer streng historistischen Privatresidenz. Im Weltausstellungsjahr 1873 verwandelten Ludwig Tischler und Carl Gangolf Kayser das von Arnold Zenetti und Heinrich Adam 1862/65 erbaute Palais (1863) des Herzog Philipp von Württemberg in ein Nobelhotel. Aufgrund seiner baulichen Vorgeschichte wurde das »*Imperial*«, das bereits sehr früh den Typus des *Palasthotels* verkörperte, gerne von der Hocharistokratie frequentiert.

35 George Allen: *Bridge-House Hotel, London*
(1835–40)



36 Philip Hardwick: *Die Londoner Bahnstation Euston Propylaea mit den ersten Railway-Hotels der Welt. Rechts: Victoria-Hotel (Eröffnung Sept. 1839). Links: Euston-Hotel (Dez. 1839)*



2.1 RAILWAY-HOTELS IN ENGLAND⁹⁵

Am Höhepunkt des englischen Eisenbahn-Zeitalters gab es im britischen Königreich mehr als 140 Railway-Hotels. Darunter zählte das *Bridge-House Hotel* (1835–40) von G. Allen (Abb. 35) bei der Bridge Station in London⁹⁶ zu den frühesten Bauten dieser Art, wobei aber dieses Hotel in keinerlei Verbindung zur Bahnlinie stand. Die *London und Birmingham Company* war die erste Eisenbahngesellschaft, die eigene Hotels 1838/39 am *Euston Terminus* in London erbaute. Mit dem Hotelbau in London und einem weiteren in Birmingham (Curzon Street) betraute die »*London und Birmingham Hotels und Dormitories*« Architekt Philip Hardwick, der im griechisch-dorischen Stil auch die beeindruckende Bahnstation *Euston Propylaea* (1835–39) errichtet hatte. Hardwick situierte links und rechts des Londoner Bahnhofeinganges zwei vollkommen identische Hotelblöcke, die als »*Euston und Victoria Hotels*« in die Eisenbahngeschichte eingingen. (Abb. 36)

95 Das Kapitel basiert auf der Arbeit »Railway Hotels«, von Christopher Monkhouse, zit. Anm. 90f. Weiters: Roger Dixon and Stefan Muthesius, *Victorian Architecture*, London 1978, S. 98ff.

96 Zit. Anm. 90, S. 119ff. Diese erste Londoner Bahnstation wurde 1836 eröffnet.

MIDLAND RAILWAY HOTELS

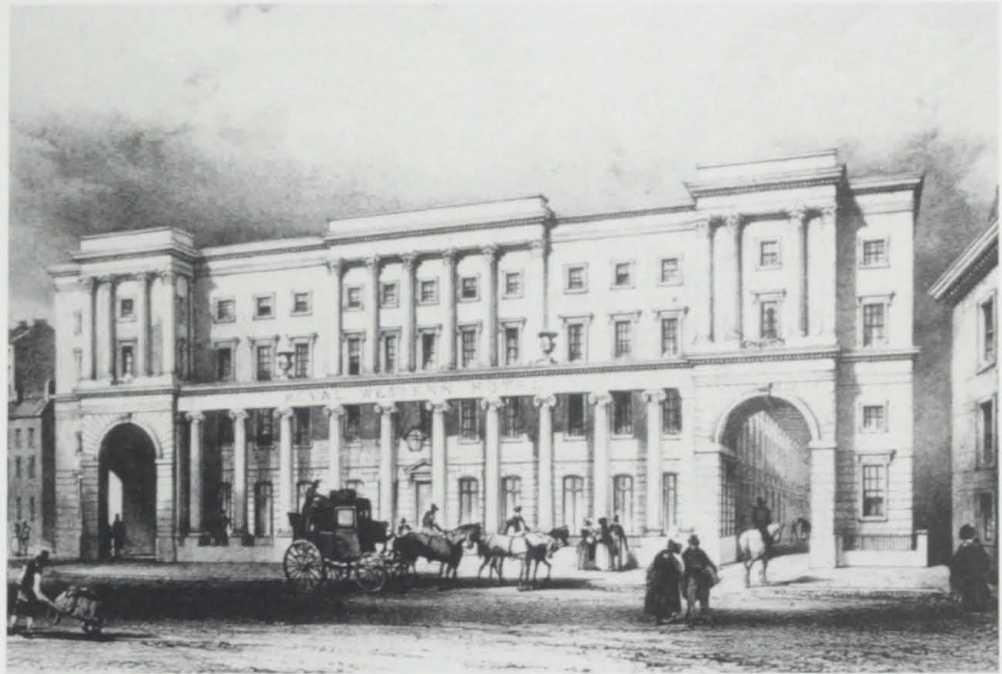
UNDER THE COMPANY'S MANAGEMENT
For further particulars see page 3 of Cover.

BEMROSE & SONS, LIMITED, RAILWAY & GENERAL PRINTERS, DERBY, LONDON, & WATFORD.

37 Prospekt der Midland Railway Hotels

Während diese Hotels im Stil den »Regency terrace houses« glichen, bediente sich die *North Midland Railway Company* bei ihrem bahneigenen Hotel an der *Derby Trijunct Station* (Abb. 37) um 1840 eines vollkommen neuen Stils. Hier wurde ebenfalls der firmeneigene Bahnhofarchitekt, Francis Thompson, für den Hotelentwurf herangezogen. Thompson war aber bestrebt, dem *Midland-Hotel* den Charakter eines städtischen Bahnhofshotels zu nehmen, indem er ihm so weit wie möglich das Aussehen eines Landhauses gab. Dafür verwende-

38 Isambard Kingdom Brunel/Pope:
Royal Western Hotel in Bristol, 1837



te er den damals für englische Landhäuser typischen H-Grundriss, wobei sich rückwärts zwischen den beiden vorkragenden Risaliten ein Garten befand.

Da sich aus Platzgründen die Errichtung von Eisenbahnstationen notwendigerweise immer mehr vom Ortszentrum an die ländliche Stadtperipherie zu verlagern begann, gingen auch die anderen Gesellschaften dazu über, den von Thompson kreierten *Countryhouse-Stil* für ihre Bahnhotels zu übernehmen. Das von Thompson entworfene Design für die *North Midland Line* wurde für den Villenbau vorbildhaft und von Loudon in der *Encyclopedia of Cottage, Farm and Villa Architecture* (1842) abgebildet. Schließlich entwickelte sich auf dieser Basis das bahneigene komfortable *Resorthotel*, mit dem die englischen Bahngesellschaften ihre Linien und den Tourismus kräftig ankurbelten.

Zu den interessantesten Bahnhotels im »Countryhouse- oder Cottage-style« zählte das 1843 für die *Eastern Railway Company* von Lewis Cubitt errichtete *Victoria Station Hotel* in Colchester. Dem Stil nach war der Bau einer italienischen Villa nachempfunden, der ein Aussichtsturm angefügt war, was damals sensationell wirkte.

In den meisten Fällen wurden die bahneigenen Hotels von den Eisenbahningenieuren beim Streckenbau gleich mitentworfen, wie dies auch Isambard Kingdom Brunel (1806–1859) für die *Great Western Railway (GWR)* tat. Brunel, zu dessen Hauptwerken die *Clifton Suspension Bridge* in Bristol zählt, gehörte wie sein Vater Marc Isambard Brunel, George und Robert Stephenson jener Pioniergruppe von Technikern an, welche die Kunst des Ingenieurwesens in Reinkultur demonstrierten, was sich in der geglückten Umsetzung ihres theoretischen Wissens in eine Praxis, die vorher nie erprobt wurde, zeigte.

In Anlehnung an Lewis Cubitt erbaute Brunel jun., der als »größter Ingenieur des 19. Jahrhunderts«⁹⁷ bezeichnet wird, für die *Great Western Railway* 1843 in Slough-Station nahe der Elite-Universität Eton das *Royal Hotel* bereits mit zwei Türmen, die wesentlich zur Nobilitierung des Hauses beitrugen.

Bereits 1837 entstand in Zusammenarbeit Brunels mit Richard S. Pope *The Royal Western Hotel* in der St. Georg's Road in der alten Hafenstadt Bristol. (Abb. 38) Hier wurden die Bahn-Passagiere der GWR beim Transfer

97 Gottfried D. Oehl, Vater und Sohn Brunel, Diplomarbeit, Universität Wien 1989. Tim Bryan, Brunel, The great engineer, Surrey 1999. Vgl. Oliver Carter, British Railway Hotels (1838–1983), Lancashire 1990, S. 29.

zu den bahneigenen transatlantischen Dampfschiffen »Great Western« und »Great Britain« untergebracht. Neben der Bahn hatte sich inzwischen auch die Dampf-Schiffahrt als modernes Verkehrsmittel des Tourismus etabliert und der energiegeladene Brunel konstruierte auch Ozean-Dampfer für seine Bahngesellschaft, die somit ihre Route bis New York ausdehnte.

2.1.1. Frühe englische Seaside und Inland Resorts Hotels

Der Wunsch der Bahnlinien, ihr Verkehrsaufkommen zu steigern – primär in diesen Gebieten, wo es keinen Frachtverkehr gab –, stand am Beginn der touristischen Entwicklung bahneigener *Resorthotels*, die man meist in villenartiger Bauweise nach aristokratischem Vorbild errichtete. Nach wie vor kam dabei der neoklassizistische Stil zum Einsatz, wie in Fleetwood, Lancashire, wo Decimus Burton für Sir Peter Hesketh-Fleetwood das *North Euston Hotel* (1841) baute. (Abb. 39) Das Haus zählt zu den ersten *Resorthotels* Englands, wo man in Ruhe rastete oder einen Kurzurlaub einlegte, bis man mit dem Boot nach Schottland oder Nordirland weiterreiste. Die Architektur des Hotels erinnert an die halbmondartigen Wohnbauten des 18. Jahrhunderts im englischen Kurort Bath, nur dass hier die konvexe Seite auf der Meeresseite lag und die konkave auf der Zufahrtsstraße, wodurch eine Art »Ehrenhof« für die Ankunft der Gäste entstand. Nach Vorstellung der *Preston and Wyre Railway Company* sollte Fleetwood ein touristischer Verkehrsknotenpunkt werden, der den Norden von Irland, die Isle of Man und die Westküste Schottlands mit dem *Euston Bahnhof* in London verband.

Die englischen Bahngesellschaften erkannten bald das Geschäft mit den sogenannten »*Seaside und Inland Resorts*«, was man später auch am Kontinent erfolgreich kopierte. Vor allem der gesundheitliche Aspekt in frischer Meeres- oder Landluft kurbelte den englischen Tourismus derart an, dass immer mehr Bahngesellschaften begannen, eigene *Resorthotels* entlang ihrer Linien zu bauen. Besonders der Küstenstrich um Morecambe Bay (Lancashire) entwickelte sich durch die *North Western Railway* und die *Midland Railway Hotels* zu einem beliebten Seebadeort. (Abb. 37) Daneben entstanden Resorts in Withernsea (1854) oder das berühmte *Zetland Hotel* in Saltburn by the Sea (1863), das die *Stockton and Darlington Railway* baute.

Als eines der imposantesten *Railway-Resorthotels der London & North-Western-Railway* ging das *Preston Park Hotel* (Abb. 40) in Lancashire (1882) entworfen von Arnold Mitchell) in die englische Architekturgeschichte ein. Vor allem dem um 1900 beliebten Kombiticket (Abb. 41) der Bahngesellschaft (L.&N.W.R), die Bahnfahrt und Hotelaufenthalt gemeinsam anbot, war ein großer Erfolg beschert. In herrlicher Grünanlage im *Valley of the Ribble* gelegen, vermischte sich das monumentale Erscheinungsbild dieses Hotelriesen mit Richard Norman Shaws typischer Villenarchitektur und schottischem Adelsgepränge. Der wirtschaftliche Erfolg mit den *Resorthotels* brachte auch die »*Glasgow and South Western Railway*« auf den Geschmack, in Schottland ebenfalls mit bahneigenen Hotels den Tourismus anzukurbeln. (Abb. 42) Zu den letzten, aber nobelsten Eisenbahn-*Resorthotels* Englands zählt das 1924 von Alex Adam erbaute *Gleneagles Hotel* (Abb. 43) in Auchterarder/Perthshire, das mit den Golfplätzen von Jack Nicklaus Weltruf erreichte.



39 Decimus Burton: *North Euston Hotel*, Fleetwood/Lancashire, Sichtziegelbau, 1841



40 Arnold Mitchell: *Preston Park Hotel* (1882)

41 Kombitickets der London & North Western Railway (L&N.W.R) für Bahn und Hotelaufenthalt um 1900. Die Hotels der Bahngesellschaft sind dem Ticket zu entnehmen.



42 Prospekt der Glasgow & South Western Railway Hotels



43 Auchterarder/Perthshire: The Gleneagles Hotel. Das Hotel mit eigener Bahnstation wurde von der Caledonian Railway Company 1924 eröffnet



Oft entstanden die bahneigenen *Resorthotels* aus der Notwendigkeit, den Nachteil von Bahnstationen, die weit vom Stadtzentrum entfernt waren, durch Komfort zu überbrücken. Im internationalen Bahnbau entwickelten sich später meist dort, wo Bahnhöfe fernab des Stadtzentrums gebaut worden waren, eigene Ortschaften. Dazu zählt auch »Neu-Toblach« an der *Pustertalbahn* oder der Ortsteil »Wolfsbergkogel« an der *Semmeringbahn*.

2.1.2 Der City-Terminal-Hoteltypus



Innerhalb der Stadtzentren entwickelte sich aber ein vollkommen neuer Typus, nämlich das *City-Terminal-Hotel*. Funktionell wäre so eine Unterkunft heute etwa einem *Airport-Hotel* vergleichbar. Oft waren diese Hotels gemeinsam mit den Verwaltungsbauten der Hallenstirn des Bahnhofs vorgelagert.

Vor allem die Bahnhotels bedienten sich ab der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts in immer stärkerem Ausmaße des historistischen Bauvokabulars, wie das von Philip Charles Hardwick für die *Great Western Railway* anlässlich der Weltausstellung im *Crystal Palace* von 1851 erbaute *Great Western Hotel* (Abb. 44) in Paddington dokumentiert. Hier zeigt die Verbindung von italienischer Renaissance mit den Türmen im »*Jacobean Style*«, dass der Bau mit dem massiven französischen Mansardendach bereits spätklassizistische Züge hat.⁹⁸ Auch der »*Coffeeroom*« des Hotels verfügte über eine für London vollkommen neue und luxuriöse Innenraumgestaltung. (Abb. 45)

Zu den monumentalsten, aber auch interessantesten Lösungen des *City-Terminal-Hotel*typus zählt das *St. Pancras Bahnhofshotel* (1863–73) der *London-Midland-Scottish-Eisenbahn* (Abb. 37+46), das im neugotischen Stil (*Gothic detailing*) von Architekt Sir George Gilbert Scott in Sichtziegelbauweise entworfen und als »*Midland Grand Hotel*« 1873 in London mit großem Pomp eröffnet wurde.⁹⁹

Die große Tradition der frühen englischen Eisenbahnhotels, aber auch die legendäre Reiselust der Engländer können Erklärungen dafür bieten, warum sich im kontinentalen Hotelbetrieb viele englische Sitten und Gewohnheiten wie etwa der *Five o'clock tea*, aber auch englische Sportarten (Tennis, Golf, Cricket, Croquet) einbürgerten.

44 Philip Hardwick jun.: *Great Western Hotel in Paddington* (1851–53)

45 *Great Western Hotel/Paddington: Coffeeroom*

98 Nikolaus Pevsner, *A history of building types*, 5. Auflage, Princeton 1997, S. 188.

99 Mihály Kubinszky, *Bahnhofsbauten des Historismus und die Probleme ihrer Erhaltung*, in: *ÖZKD*, XLVIII, Heft 3/4, Wien 1994, S. 145ff. Vgl. Nikolaus Pevsner, *A history of building types*, 5. Aufl., Princeton 1997, S. 190. Das Hotel wurde 1935 geschlossen.

46 St. Pancras Station/London:

Das von Sir George Gilbert Scott mit der Bahnstation kombinierte Midland Grand Hotel (1868–74) wurde 1935 geschlossen. Das einstige Hotel wird als Bürogebäude benutzt.



2.2 HOTEL DEL CORONADO IN SAN DIEGO (USA)

Besonders in Amerika und in Kanada haben *Resorthotels* im Zusammenhang mit dem Bahnbau eine lange Tradition. Als ein Prototyp dieser frühen Hotelgiganten gilt das kalifornische *Hotel del Coronado* (Abb. 47), das 1887 auf einer vorgelagerten Insel des Pazifik, bei San Diego, im viktorianischen Stil errichtet wurde. Die malerische Kulisse der nostalgischen Hotelarchitektur dient bei unzähligen Hochzeiten als Fotokulisse. Die große amerikanische Hotellegende zählt heute mit 675 Zimmern zu den zehn weltbesten *Resorthotels* und ist als *National Historic Landmark* ausgezeichnet.¹⁰⁰ Benannt wurde das berühmte Inselhotel nach dem spanischen Konquistador Francisco Vázquez de Coronado, der im 16. Jahrhundert als einer der Ersten das südwestliche Nordamerika und Mexiko erforschte. Die Hotelgründung geht in diesem Fall nicht auf eine Bahngesellschaft zurück – obwohl sie von Bahningenieuren durchgeführt wurde –, sondern auf den hohen Bahnbeamten Elisha Babcock, der 1884 gemeinsam mit seinem Freund Hampton Story (*Story and Clark Piano Company, Chicago*) den Inselbaugrund wegen der wundervollen Lage und der angenehmen Pazifik-Brisen um 110.000 Dollar kaufte. Tatsächlich wurde Babcocks Wunsch, hier ein *Resorthotel* mit 400 Zimmern zu errichten, von dem die ganze Welt sprechen würde, bald Wirklichkeit. Als Architekten beauftragte die inzwischen gegründete *Coronado Beach Company* die »Reid Brothers« – James, Merritt, Watson –, drei bekannte Eisenbahnin-

¹⁰⁰ Die Details sind dem Buch: *Hotel del Coronado, The history of a legend, Coronado 1984*, entnommen.



47 San Diego/Kalifornien: Hotel del Coronado, Zustand 2002



48 Hotel del Coronado: Crown Room

genieure aus Evansville, Indiana, die sofort einen Planer, nämlich Clinton Day, schickten.

Von Anfang an war das Hotel, ähnlich wie das *Südbahnhotel* am Semmering, auf sich selbst angewiesen. Alles musste – vom Bootstransfer (noch keine Brücke), über Stromversorgung bis zum in-seleigenen Eisenbahnsystem – von der Gesellschaft eigenständig eingerichtet werden, die das Kapital durch Beteiligungen aufbrachte. Um das gigantische Hotelprojekt so schnell wie möglich abzuschließen, karrte man von San Francisco und Oakland große Bautrupps

herbei, wobei ungelernete chinesische Arbeiter Tag und Nacht, elf Monate hindurch auf der Baustelle waren.

Die Architekten des legendären Hotelpalastes am Pazifik hatten vorher – wie ihre österreichischen Kollegen bei den *Südbahnhotels* – ebenfalls nur Eisenbahnbauten errichtet. Aber die ungewöhnliche viktorianische Gestaltung des *Coronado*, das Fassadendetails der damals bekannten Hotels in Brighton an der südenglischen Küste zeigt, lässt auf ein Studium der amerikanischen Bahningenieure in England schließen.

Noch heute zählt der *Crown Room* (Abb. 48) mit den berühmten Kronleuchtern, wo 1927 der gefeierte Atlantik-Überflieger Charles Lindberg vor 1.100 Besuchern geehrt wurde, zu den elegantesten Ballsälen Amerikas. Der mit Eichenholz getäfelte monumentale Kuppelsaal weist eine außergewöhnliche Form auf, die mit ihren zahllosen Rippenbögen an einen umgekehrten Schiffsrumpf denken lässt. Dem viktorianischen Zeitalter entsprechend, besticht die Architektur des *Coronado* – sowohl außen wie innen – durch Stilvielfalt. Vorherrschend ist aber der schlichte und zweckmäßige »Queen Anne Style« mit seinem unebenen Design und seiner Uneinheitlichkeit – was sowohl Baumaterial, Kuppelgestaltung und Fensterrahmen betrifft. In England erlebte das *Queen Anne Revival* vor allem auf Initiative von Norman Shaw vor 1900 einen Höhepunkt.

Beim *Coronado* soll aber die grobe hölzerne Dekoration auf den englischen Architekten und Kunstschriftsteller Charles Locke Eastlake (1836–1906)¹⁰¹ zurückzuführen sein, dessen Buch »*Hints on Household Taste*« im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts der Renner am amerikanischen Einrichtungssektor war.

Als Glücksfall für die beiden Hotelgründer erwies sich letzten Endes der Pionier und Selfmademan John D. Spreckels, Sohn des berühmten »Zuckerkönigs« Claus Spreckel, der das Süßmittel von Hawai nach San Francisco schiffte. John, der neben vielen anderen Projekten seit 1900 auch den Hotelbetrieb von seinem Haus in San Francisco 40 Jahre erfolgreich weiterführte, baute auch die »*San Diego, Arizona and Eastern Railway*«, die das Gebirge und die Wüstenteile um San Diego verband.

Heute – nach der Installation einer modernen Raumorganisation – gilt das Hotel Resort international als Musterbeispiel einer geglückten Neunutzung. (Vgl. Kap. 7)

Das märchenhafte Hotel löst allein schon durch seinen Anblick bei jedem Touristen nostalgische Gefühle aus. Die Starparade der unzählbaren Prominenten aus Politik (allein 14 US-Präsidenten), Wirtschaft, Kunst und Film kann man nun im hoteleigenen Museum nachvollziehen. Stellvertretend für alle Prominente sollen nur zwei »Unsterbliche« genannt werden, die in dem Hotel auch arbeiten mussten, nämlich Thomas Edison und Marilyn Monroe. Während Edison 1888 zur Hoteleröffnung anreiste, um seine modernen Elektroinstallationen zu inspizieren, drehte Marilyn 1958 vor der traumhaften Hotelkulisse, unter der Regie des Exil-Österreichers Billy Wilder, den berühmten Film »*Some like it hot*«.

Übrigens kam der geniale Erfinder Thomas Edison nochmals ins *Coronado*, wo er Weihnachten 1904 – quasi als Weltpremiere – den allerersten elektrisch beleuchteten Christbaum im Hotel entflamte.

101 Thieme/Becker, Allgemeines Lexikon der bildenden Künstler, Bd. 9/10, Leipzig 1999, S. 286.

Während man in England bereits in den vierziger Jahren des 19. Jahrhunderts Bahnhotels errichtete, begann in Österreich um 1878 die *Südbahn* mit ihrem ersten Hotelbau. Nach Maria Wenzel wurden bahneigene Hotels meistens zusammen mit dem Bahnhof von der betreibenden Eisenbahngesellschaft an idyllischen Orten errichtet. Anfänglich stellten sie daher ein wirksames Druckmittel gegen die Konkurrenz dar, weil damit die Region bereits wirtschaftlich okkupiert war.¹⁰² Zudem beeinflussten die Bahnhotels auch die städtebauliche Entwicklung, da in ihrer Umgebung oft ein eigenes Stadtzentrum entstand.

Prinzipiell geht die Entstehung des österreichischen Fremdenverkehrs Hand in Hand mit dem Ausbau der Eisenbahnlinien. Im Nu kristallisierten sich so Österreichs Fremdenverkehrsgebiete entlang der Bahnrouen heraus. Die erste Konzentration von Kurorten entstand durch die *Südbahn* entlang der Thermenlinie südlich von Wien mit Baden und Bad Vöslau. Bald folgten die Kurorte um Reichenau und schließlich das Semmeringgebiet. Durch weitere Bahnausbauten im Kärntner Seengebiet sowie dem Salzburger Land (rund um Ischl) und der Tiroler Bergwelt inklusive Südtirol (Meran) wurde schließlich Österreichs Tourismus weltberühmt.

2.3.1 *Hotels der Kaiserin-Elisabeth-Westbahn*

Parallel zur Südbahnstrecke entstanden auch entlang der *Kaiserin-Elisabeth-Westbahn* (heute nur Westbahn), die nach Oberösterreich, Salzburg, Tirol, Süddeutschland und Frankreich führte, sehr beliebte Sommerfrischen. Neben dem vor allem vom Kaiserhof bevölkerten Salzkammergut begeisterte damals die Wiener Gesellschaft besonders der 1889 durch die *Achenseebahn* zugänglich gewordene Achensee¹⁰³ mit dem bekannten *Seehof-Hotel*.¹⁰⁴ Seit den achtziger Jahren entstanden systematisch in allen größeren Fremdenverkehrszentren der *Westbahn* elegante Hotels, wie etwa in Salzburg das *Hotel de l'Europe* und der *Österreichische Hof*. Die Bahnreise nach Westösterreich begann man am alten Wiener *Westbahnhof* (Abb. 49), der 1857–59 nach Plänen des Berliners Moritz Löhr¹⁰⁵ in den Formen des romantischen Historismus erbaut und am 9. April 1945 total zerstört wurde.

Die bahneigenen Hotels der *K.u.k. priv. Kaiserin Elisabeth Westbahn* wie das *Bahnhof-Hotel* in Tarvis (734 m) (Abb. 50) und das komfortable *Alpenhotel* in Zell am See (759 m) trugen wohl den Charakter vornehm ausgestatteter Landhäuser, doch erreichten sie nie die Qualitätsstufe der *Südbahnhotels*.¹⁰⁶ Die Zeitkritik vermerkte aber, dass beide Hotels, die sich an wichtigen Verkehrsknotenpunkten befanden, zu nahe der Station gebaut wurden und daher nicht wie die *Südbahnhotels* für einen längeren und erholsamen Aufenthalt geeignet waren.¹⁰⁷ Das in sehr zierlichem Riegelwandbau im *Schweizer Stil* ausgeführte *Hotel Kaiserin Elisabeth* in Zell am See (Abb. 51) wurde nach Plänen des aus Graz stammenden Friedrich von Bischoff-Klammstein (1832–1903) errichtet, der seine Ingenieurstätigkeit 1852 beim Bau der *Südbahn* begann. Bahndirektor Bischoff wechselte um 1875, als der Bahnverkehr der *Salzburger-Tirolerbahn* (*Giselabahn*) eröffnet wurde, zu dieser Gesellschaft, die mit der *Kaiserin-Elisabeth-Westbahn* fusioniert wurde.

102 Maria Wenzel, *Palasthotels in Deutschland*, Hildesheim 1991, S. 46.

103 *Zit. Anm.* 40, S. 2.

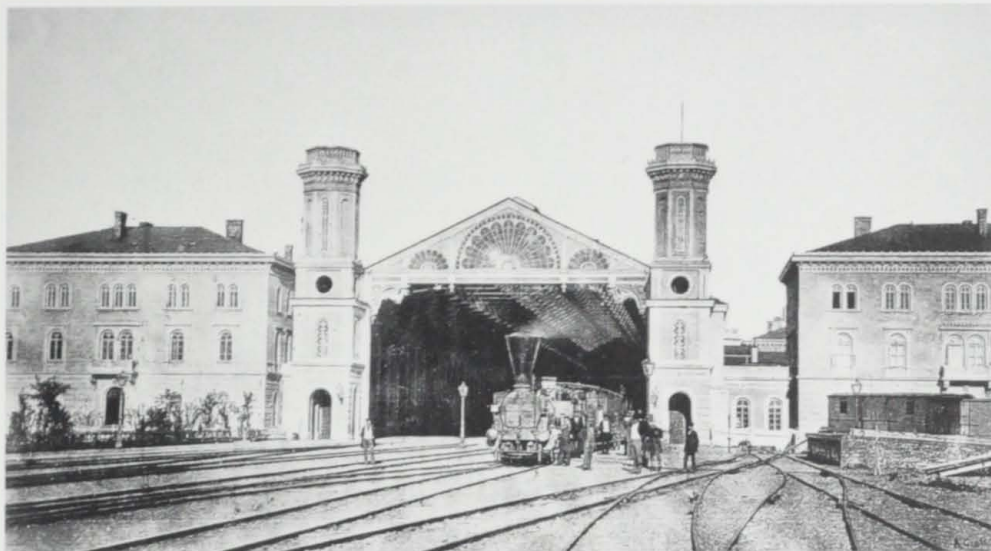
104 Hans Heiss, *Tourismus und Urbanisierung. Fremdenverkehr und Stadtentwicklung in den österreichischen Alpenländern bis 1914*, in: *Stadt, Strom-Straße-Schiene, Linz/Donau 2001*, S. 245.

105 Moritz Löhr begleitete Carlo Ghega auf seiner Amerikareise.

106 August Prokop, *Über österreichische Alpenhotels*, Wien 1897, S. 15. Interessanterweise wird hier auch das an der ehem. *K.u.k. priv. Kronprinz-Rudolf-Bahn* (ab 1880 verstaatlicht) gelegene Hotel in Tarvis im Kanaltal angeführt. Vgl. Bernhard Neuner, *Bibliographie der österreichischen Eisenbahnliteratur*, Wien 2002.

107 Ebenda. Vgl. *Ausstellungskatalog: Das Zeitalter Kaiser Franz Josephs*, 2. Teil (1880–1916), Grafenegg 1984/1987, S. 166.

49 Moritz Löbr: Wiener Westbahnhof (1858)



50 Tarvis: Bahnhof-Hotel



51 Zell am See: Kaiserin-Elisabeth-Hotel und
Bahnstation





52 Wien: Ehemaliger Nordbahnhof

Um 1873 befanden sich in Wien sechs wichtige Bahnhöfe, denn das weite Netz der österreichischen Eisenbahnen richtete sich sternförmig auf die Donaumetropole.¹⁰⁸ Überhaupt waren die Wiener Kopfbahnhöfe in ihrer Polarität von Zweck- und Repräsentationsbau echte Kunstwerke verschiedenster Stilrichtungen des Historismus.

Die Bezeichnung »Bahnhof« entstammt der Frühzeit der Eisenbahn, als die Bahnbauten noch so angeordnet waren, dass der Reisende quasi durch ein Tor einen Ehrenhof betrat.¹⁰⁹ Die Tore der Bahnhöfe symbolisierten einerseits den Gedanken eines Eintrittstores in die Stadt oder andererseits in die weite Welt. Solche Tore fanden sich auch beim *Wiener Nordbahnhof* (Abb. 52), den 1859–65 Josef Stummer von Traunfels und die beiden württembergischen Architekten Theodor Hoffmann und Franz Wilhelm mit maurischen und toskanischen Stilelementen sowie großem theatralischem Aufwand errichteten. Josef Stummer, der das Konzept des Neubaues entwarf, war von 1849–1880 Präsident der *Kaiser Ferdinand-Nordbahn*. Nach Renate Wagner-Rieger waren bei dem Bau »romanische Formen, gotische Züge venezianischer Prägung, Byzantinisches und Maurisches zu einer neuartigen, romantischen Einheit verbunden«.¹¹⁰

108 Aus Prohaska's Neuem Wiener Fremdenführer, 1873.

109 Richard Heinersdorff, Album, Wiener Bahnhöfe.

110 Klein/Kupf/Schediwy, Wien Stadtbildverluste seit 1945, 2. Aufl. 2002, S. 77.

Beim Betreten eines Bahnhofs fühlte sich der Reisende damals quasi wie ein Theaterbesucher, der durch dekorative Vestibülanlagen bis ins Zugabteil geleitet wurde, wo er dann das Schauspiel der Fortbewegung durch die am Fenster vorüberziehende Landschaft erlebte. Nach Mario Schwarz war das theaterhafte Moment der Bahnfahrt noch bei dem von Flattich erbauten zweiten *Wiener Südbahnhof* (1871–73) wichtiger Aussageinhalt: »Wie in einem Schauspielhaus wurde das Vestibül als ein auf ein theaterähnliches Ereignis vorbereitender Vorraum gestaltet.«¹¹¹ (Abb. 17)

Die *Kaiser Ferdinand-Nordbahn* (1837), die durch Niederösterreich, Mähren, Böhmen, Schlesien, Galizien, Preußen, Russland und zur ungarischen Grenze führte, zählte damals neben *Süd-* und *Westbahn* zu Österreichs wichtigsten Bahnlinien. Auf ihren Schienen verkehrte zwischen Floridsdorf und Deutsch-Wagram schon lange vorher die erste österreichische Dampfeisenbahn, die 1837 von Salomon Rothschild finanziert wurde.

Daneben befuhr damals auch die *Staatsbahn* Niederösterreich, Mähren, Böhmen, Ungarn, Sachsen, Preußen und die Türkei. Auch die *Kaiser Franz Joseph Bahn* verkehrte in Niederösterreich, Böhmen und Bayern, während die *Nordwestbahn* ebenfalls von Niederösterreich, Mähren, Böhmen, Preußen nach Wien führte.¹¹²

2.3.2 Bahnhotels rund um Wien

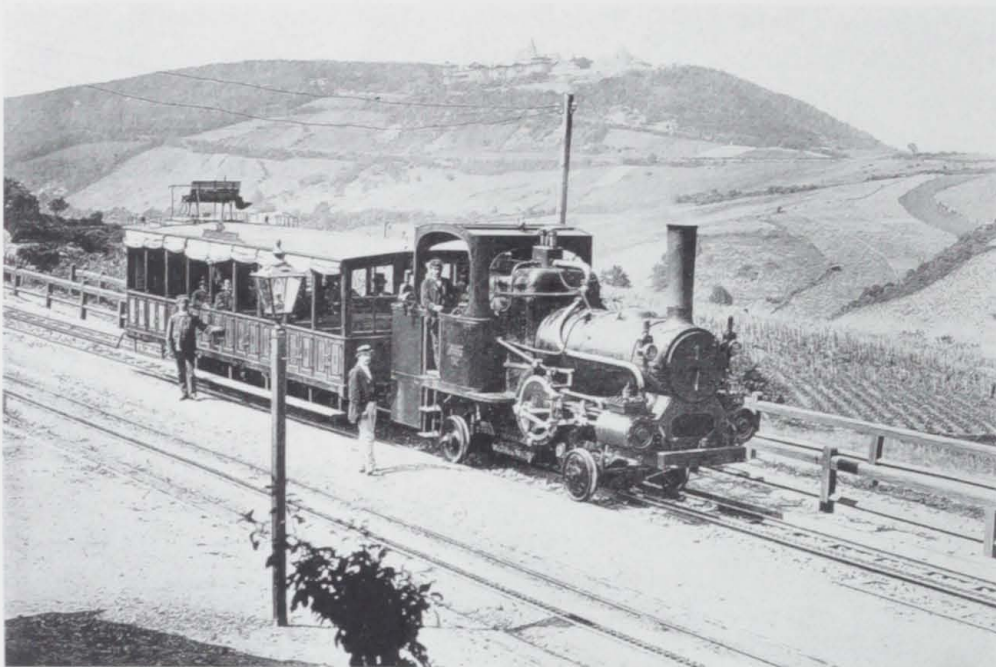
53 Moritz Hinträger: *Kahlenberg-Hotel*, Wien, 1875



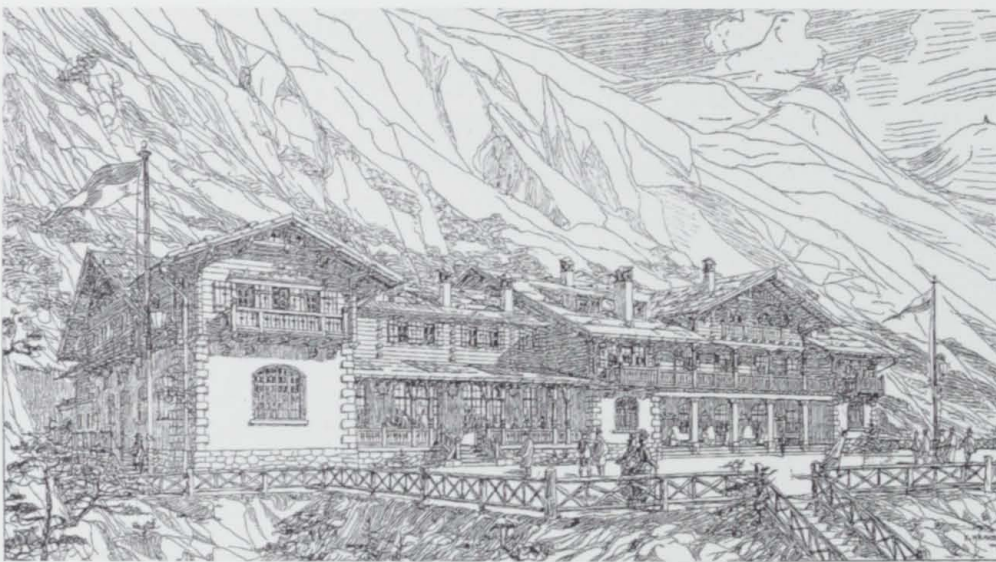
Bereits vor den spektakulären Berghotels der *Südbahn* ließ 1871/72 das *Drahtseilbahn-Unternehmen* am Kahlenberg (484 m) – dem beliebten Aussichtsbau der Wiener – von der *Union-Baugesellschaft* (Direktor Architekt Moritz Hinträger) ein großes Hotelgebäude im *Schweizerhausstil* errichten. (Abb. 53) Zum Gaudium der Wiener führte dann ab 1874 (bis 1920) nach dem Vorbild der *Schweizer Rigibahn* (erbaut 1871) die erste Zahnradbahn Österreichs (Abb. 54)

¹¹¹ Zit. Anm. 28, S. 16.

¹¹² Vgl. Peter Plassmeyer, *Die Wiener Fernbahnhöfe des 19. Jahrhunderts*, Diss. phil., Marburg 1990.



54 Wien: Die Kahlenbergbahn um 1880



55 Fellner & Helmer: Perspektivische Ansicht des Schneeberg-Hotels (1898)

von Nußdorf über Grinzing und dem Krapfenwaldl zum Kahlenberg hinauf. Im Jahre 1908 beförderte die mit Dampf betriebene Bahn über 180.000 Personen.¹¹³

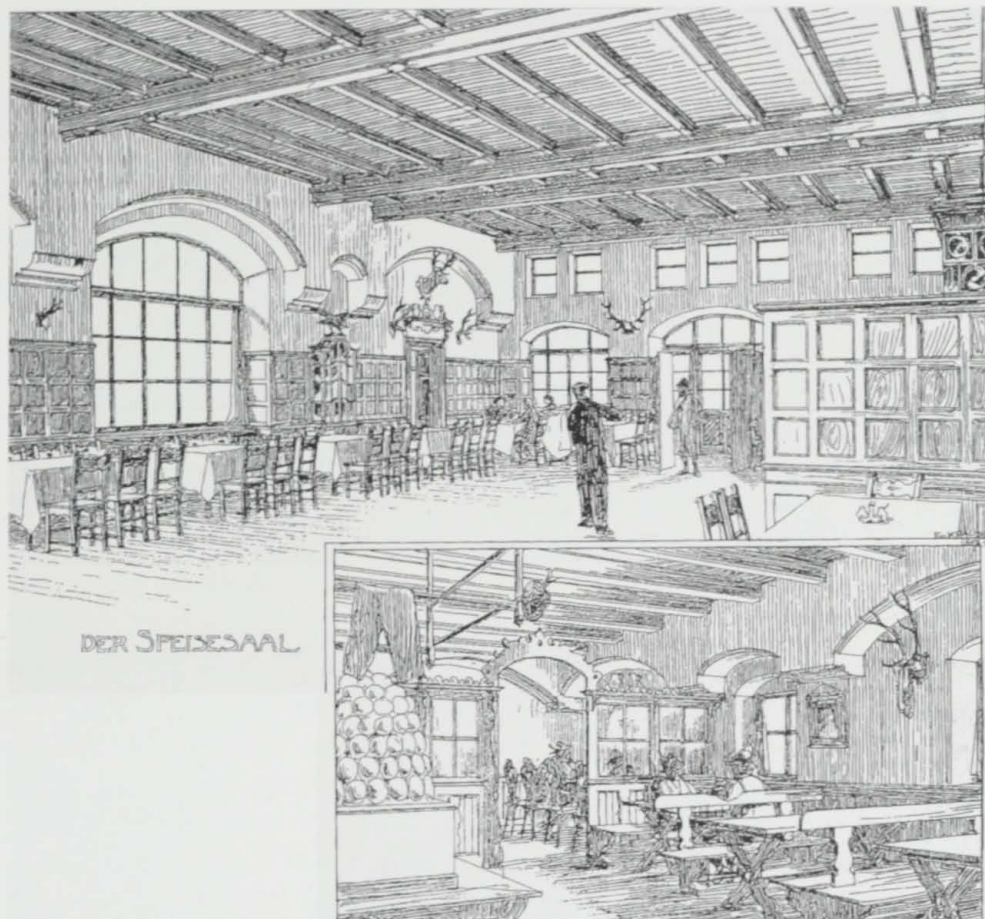
Angeregt vom Erfolg der *Kahlenberg-Bahn* errichtete knapp vor der Jahrhundertwende (Herbst 1897) die Wiener Bahnbau-Unternehmung Leo Arnoldi ebenfalls eine Zahnradbahn, die noch heute von Puchberg bis auf 1.796 m des »alpinen« Schneebergs (2.076 m) führt. Die Länge der Bahnstrecke beträgt 9,7 km, wobei ein Höhenunterschied von 1.218 m bei einer Höchststeigung von 20 % überwunden wird.¹¹⁴

Bald erkannten die Städter den therapeutischen Effekt der *Schneebergbahn*, die sie gerne als »Klimaschaukel« benützten. Infolgedessen wurde auf dem viel besuchten östlichsten Zweitausender der Alpen, gleich neben der *Bergstation Hoch-Schneeberg*, ein stattliches »Hotel im Schweizerstyle« (Eröffnung 1898) nach den Plänen der Architekten Fellner & Helmer erbaut.¹¹⁵ Wie die perspektivische Ansicht des *Schneeberg-Hotels* (Abb. 55) zeigt, machten auch hier die Architekten reichlich vom Schweizer Baustil Gebrauch. So wurden

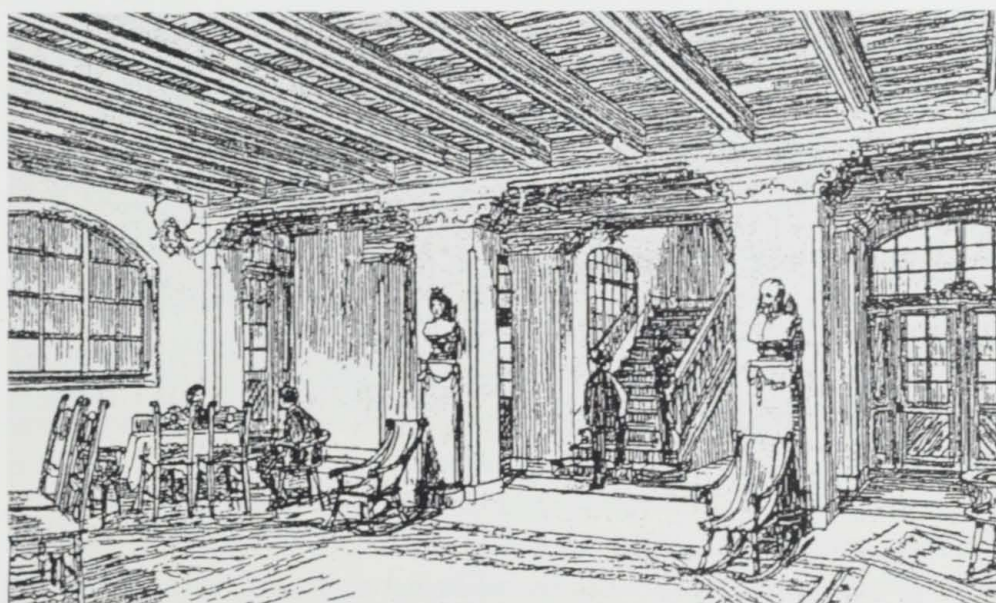
113 Felix Czeike, *Das große Groner Wien Lexikon*, Wien 1974, S. 567.

114 Karl Lukan, *Schneeberg und Rax*, Wien 1978, S. 39f.

115 Zit. Anm. 40, S. 12.



56 Fellner & Helmer: Speisesaal und Schankzimmer im Schneeberg-Hotel (1897)



56a Ansicht der Eintrittshalle des Puchberg-Hotels. Vgl. dazu die Abb. 58

bei dem Bau nach Bauernhausart das Parterre in Mauerwerk, das Ober- und Dachgeschoß aber aus Blockholz hergestellt.

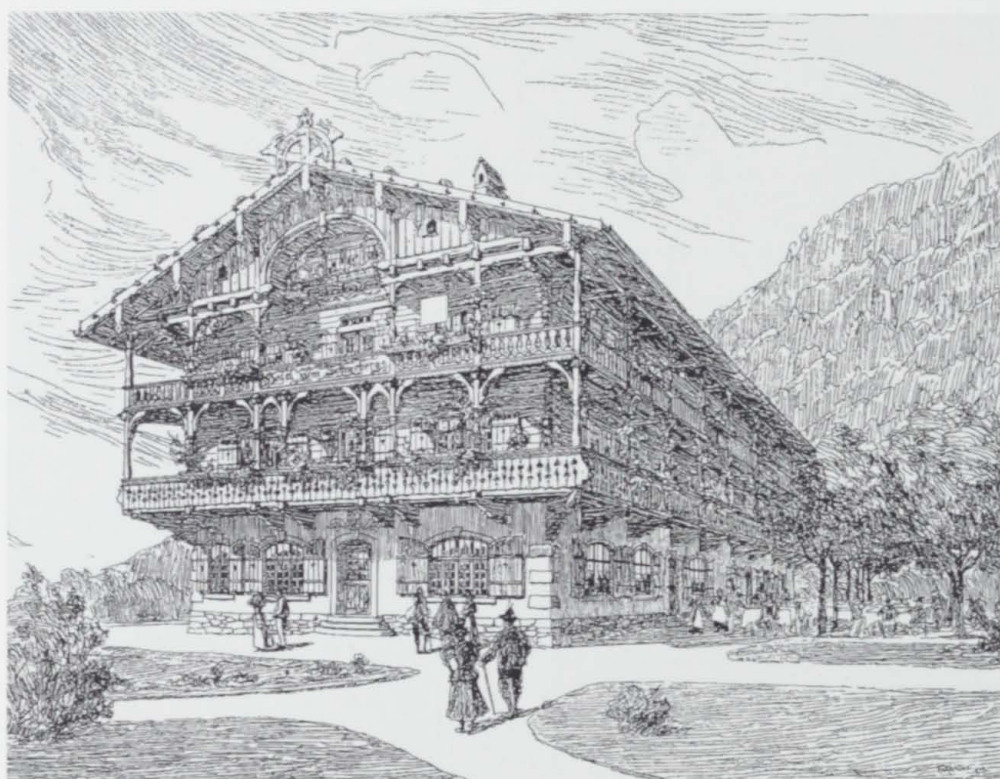
Sämtliche Zimmerdecken des im Inneren sehr komfortabel mit Speisesaal, Damensalon, Billard- und Rauchzimmer sowie großer Halle eingerichteten Berghotels, das im ersten Stock drei größere und zwei kleinere Doppelbett- sowie 30 Einbettzimmer enthielt, wurden in Holz ausgeführt.¹¹⁶ (Abb. 56)

Die *Schneebergbahn* bestand in ihrer Anlage aus zwei Teilstrecken: Zur schmalspurigen Zahnradbahn führt nämlich eine normalspurige Adhäsionsstrecke von Wiener Neustadt nach Puchberg, die bereits im Frühjahr 1897 er-

116 Der Bautechniker, Nr. 22, XVII. Jg., Wien 1897, S. 429ff. Sämtliche Zimmermanns- und Tischlerarbeiten des *Schneeberg-Hotels* besorgte die Firma L. und R. Höfler aus Mödling.



57 Eisenbahnhotel Hochschneeberg (1.800 m)



58 Fellner & Helmer: Perspektivische Ansicht des Puchberg-Hotels (1897)

öffnet wurde. Aus diesem Grund errichtete man gleich neben der Talstation in Puchberg – wiederum nach Entwürfen von Fellner & Helmer – ein größeres Hotel (60 Zimmer). Nach zeitgenössischen Berichten »scheint diesem dreigeschossigen Steinbau durch Dach und Gallerien der Charakter des Schweizer Holzstiles aufgeprägt«. ¹¹⁷ Welch malerischer Holzdekor wie Ründi ¹¹⁸ und am Giebel gekreuzte Windbretter, weiters Holzläden, Lauben etc. das Puchberg-Hotel schmückte, zeigt eine 1897 im *Bautechniker* veröffentlichte Ansicht. ¹¹⁹ (Abb. 58) Interessantes Detail am Rande zeigen die hübschen Federzeichnungen der Innenausstattung der beiden Hotels (Abb. 56, Abb. 56a), die von Architekt Franz Freiherr von Krauß stammen, der im Atelier Fellner & Helmer tätig war. Später baute er gemeinsam mit Josef Tölk das Semmeringer Kurhaus. Vgl. Kap. 6.5.4

¹¹⁷ Ebenda.

¹¹⁸ Ebenda. Unter Ründi versteht man einen aus der Schweizer Holzbautechnik stammenden Rundbogen auf der Giebelseite.

¹¹⁹ Ebenda.

3. Schweizer Kur- und Berghotels

In der Schweiz begann man schon früh neben den städtischen Hotelbauten mit dem Bau komfortabler Hotels für Erholungsaufenthalte, weshalb die Eidgenossen bald die Führungsrolle im beginnenden Tourismuszeitalter innehatten. Nach dem amerikanischen Kunsthistoriker Nikolaus Pevsner zählen gerade die Hotels in der Schweiz zu den interessantesten Bauten des 19. Jahrhunderts, allerdings sind sie noch nicht genügend untersucht worden.¹²⁰

Den Ruf der Schweiz als klassisches Reiseland haben vor dem 19. Jahrhundert vor allem die Bildungsreisen der Künstler und junge englische Adelige begründet, die als Abschluss ihrer Ausbildung eine Reise durch Europa – die »Grand Tour« – unternahmen. Diese Kavaliertour, die primär zur Vertiefung der Bildung diente, war zugleich eine Einführung in die europäische Aristokratie. Aus diesem englischen Brauch, eine »tour« zu den italienischen Kunstschätzen und den Schweizer Naturschöpfungen zu machen, dürfte sich dann im 19. Jahrhundert die Bezeichnung Tourismus bzw. Tourist ergeben haben.

Die ältesten in der Schweiz existierenden Hotels in klassizistischer Manier stammen noch aus dieser Pionierzeit des Tourismus am Ende des 18. Jahrhunderts, also dem Zeitalter der Postkutschen.¹²¹ Um die aufstrebende Fremdenindustrie zu unterstützen, begann sich dann in den vierziger Jahren des 19. Jahrhunderts mit dem *Kur- und Berghotel* ein neuer moderner Bautypus zu entwickeln, der dem Alpenland Schweiz auf den Leib geschneidert wurde. Weder in deutschen Kurorten noch in anderen Sommerfrischen Europas gab es bisher diese Art von Saison-Fremdenhotels, die dem Durchreisenden Naturerlebnis und komfortable Unterkunft zugleich boten.

Lange Zeit fand man nur in der Schweiz diese mustergültigen Berghotels, die unter größtem Aufwand an den schönsten Punkten der Alpenkulisse errichtet wurden, wie etwa das 1873 errichtete *Grand Hotel am Bürgenstock* (Abb. 59) am Südufer des Vierwaldstätter Sees. Später ermöglichten neue Verkehrsmittel (vor allem die Bahn) auch anderen Ländern Berghotels zu bauen, die meist als »Hotel im Schweizer Styl« in die Architekturgeschichte eingingen. Zu den Kennzeichen der frühen Berghotels zählen neben rustikaler Außenarchitektur in Holz, Bruch- und Werkstein tief heruntergezogene Dächer sowie Balkone oder Erker aus Holz. Zubauten an die frühen Hotels waren allgemein üblich. Auch am Bürgenstock gesellte sich zum bestehenden Etablissement bereits 1888 das *Park-Hotel* und 1904 noch das *Hotel Palace* dazu.

Während etwa die Entstehungskosten eines Stadthotels ziemlich gut abschätzbar waren, bedeutete hingegen die Errichtung eines *Berghotels* für ein Aktienunternehmen stets ein Risiko. Man wählte daher von vornherein mehrere Baustufen und begann dabei meist mit dem Mittelbau eines geplanten Flügelobjektes. (Vgl. Kap. 3.2) Schon vor Baubeginn stellten sich daher die Errichtergesellschaften wichtige Fragen bezüglich der Kapitalisierung und wie viele Zinsen das Objekt zukünftig abwerfen könnte. Allein wegen der Kostenfrage musste die architektonische Gestaltung eines Berghotels auf engstem Raum und, wegen des teuren Materialtransports, so einfach und schnell wie möglich erfolgen.

¹²⁰ Zit. Anm. 82, S. 569.

¹²¹ Peter Meyer, *Schweizerische Stil-
kunde*, Zürich 1952, S. 199. Roland
Flückiger-Seiler, *Die Bauten der
Fremdenindustrie*, in: *Riviera am
Thunersee*, Bern 2002, S. 177.



Vorbildhaft für die ersten Schweizer Berghotels war der meist simpel-viereckige weiße Würfel des mittelalterlichen *Hospizes*, dessen Äußeres sachlich nüchtern und architektonisch gänzlich anspruchslos war.¹²² Als Beispiel könnte hier die älteste Herberge der Schweiz – das *Grimsel-Hospiz* (2.165 m) – in den Berner Alpen dienen. Frühe Berghotels wie etwa das *Gasthaus Mont-Collon* (1865) in Arolla im Wallis haben weltweit in ihrer Schlichtheit an diesen Hospizgedanken mit großen Schlafsälen angeschlossen; sie hatten auch ausschließlich nur den Speisesaal als gemeinschaftliches Sammelokal. Später aber wurden Einzelzimmer immer wichtiger, da die ersten Touristen meist aus Wissenschaftsgründen alleine reisten. Viele der frühen Unterkünfte in den Schweizer Alpen entwickelten sich daher so wie das *Hotel Mont-Collon* (Abb. 60) in mehreren Baustufen und auch in 2.000 m Höhe zu stattlichen Grand Hotels. Gerade diese monumentalen Aus- und Erweiterungsbauten trugen wesentlich zum internationalen Vorsprung der Schweizer Hotellerie bei.¹²³

Die Fassadenbehandlung stand vorerst wegen der schwierigen und teuren Materialbeschaffung, auch wegen der kurzen Saison und wegen der Einwirkungen der Naturgewalten in den exponierten Lagen absolut im Hintergrund. Im Vordergrund bei der Errichtung von Schweizer Berghotels stand aber neben dem Kostenfaktor primär die Sicherheit der Gäste, die nur durch einen technisch perfekt fundamentierten Bau gegeben war. Auch nahm man wegen der Sturmeinwirkungen damals noch respektvoll von dekorativen Holzteilen wie Gurten, Dachhängeläden und allem, was nicht niet- und nagelfest war, Abstand. Auch fürchtete man sich vor dem Schaden der monatelangen Schneeeinwirkung auf die Holzteile, die man deswegen in Höhenlagen nur äußerst spärlich verwendete. Bei Föhnstürmen, welche Dächer abhoben und Kamine herunterfegten, war vorerst an »Kurbhäuser« mit Holzkonstruktionen nicht zu denken.

Gerade aber dieser später in Mode gekommene Holzdekor, den man aus der regionalen Schweizer Bauernhausarchitektur entlehnte und der sich vorerst nur an den Hotels in durch Waldungen geschützten Lagen fand, hat dann wesentlich zur gebräuchlichen Terminologie »Hotel im Schweizer Styl« beigetragen.



59 (links) Hotel Bürgenstock am Vierwaldstättersee

60 Arolla: Hotel Mont-Collon, Entwicklungsstufen

¹²² Ebenda, S. 200.

¹²³ Robert Roller, Über Schweizerische Hotelanlagen, Burgdorf 1878, S. 6.

Was ist nun eigentlich unter einem »Hotel im Schweizer Styl« oder unter dem Terminus »Schweizer Holzstil« zu verstehen? In keinem Wörterbuch der Architektur findet man diese Stilbegriffe und doch haben sie sich genauso eingebürgert wie viele Wucherungen mancher Architekturideen, die ihre Erbauungszeit widerspiegeln. So liest man etwa bei Heinrich Habel zur Stilnomenklatur der Münchner Fassaden an Bürgerhäusern des Historismus und des Jugendstils: »Landhausstil des späteren 19. Jhs.: vor allem bei Villen, wird auch als Schweizer Landhausstil oder kurz Schweizerstil bezeichnet nach seiner Herkunft, in der Folge auch in Österreich sehr verbreitet. Hauptkennzeichen weit vortretendes Sparrendach, z. T. Fachwerkbauweise, in der Regel asymmetrischer Baukörper.«¹²⁴

Nach Mario Schwarz ist das internationale Stilphänomen auf die Ausbreitung einer Architekturmode zurückzuführen, für deren Baustil die Ausführung ganzer Gebäude oder wesentlicher Teile aus Holz in Zimmermannsarbeit, zu meist in Ständerbauweise mit Lattenverkleidung, charakteristisch ist.¹²⁵

Für die zum großen Teil aus Holz errichteten Gebäude waren neben großen Fenstern und Lauben vor allem mächtige Giebeldächer charakteristisch. Die Giebelbereiche und Dachsäume sowie Balkone und Lauben wiesen eine dekorative Ornamentik in Laubsägetechnik auf, die sich auch auf die Balkonbrüstungen sowie Fenster- und Türrahmen erstreckte. Diese volkskunstartige Bauweise war selbst schon früh in Amerika unter dem Begriff »Carpenter Style« oder »Shingle and Stick-Style« (Zimmermannsgotik) bekannt. In England zählt diese Architekturmode zum »Victorian Style«.¹²⁶ Allgemein wird das Stilphänomen aber dem Historismus untergeordnet.

Angeregt vom englischen Kunsttheoretiker William Morris (1834–1896) und der englischen *Arts-and-Crafts*-Reformbewegung – die, entsetzt über die Folgen der Industrialisierung, vehement für die Erhaltung alter Handwerkskunst auftrat – entstanden am Ende des 19. Jahrhunderts in allen Teilen der Welt, aufgrund einer ähnlichen Geisteshaltung, malerische Gebäude mit Holzdekorationen.¹²⁷ Vor allem die Alpenregionen und hier wiederum an erster Stelle die Schweiz, wo sich bereits nach dem Wiener Kongress um 1815 bedeutende Tourismusregionen bildeten, begannen schon früh die Bauornamentik vielfach von ihrer eigenen Volksbaukunst für ihre Hotels zu übernehmen. Schon Mitte des 19. Jahrhunderts wurde diese Architekturmode als »Schweizer Holzstil« oder »Swiss Style« bekannt und kam bereits im romantischen Historismus in Österreich, aber auch bei Schinkel zur Anwendung.

3.1.1 Malerische Chaletbauten

Der Vorgang, wie die volkstümliche Architektur der Schweiz zu einem internationalen Phänomen wurde, geht primär auf die frühen Chalets rund um die Ufer der großen Seen des Oberlandes zurück.¹²⁸

Ursprünglich bezeichnete man mit Chalets einfache hölzerne Sennhütten, aus denen sich dann später international Schweizer- oder Gartenhäuschen entwickelten. Unter den in die Architektursprache übernommenen »Chaletbauten« sind auch kleinere Häuser im Schweizerstil zu verstehen, die später oft wie Pavillonbauten eine einfache, aber wichtige Erweiterungsmöglichkeit

124 Münchner Fassaden, Bürgerhäuser des Historismus und des Jugendstils, S. 271.

125 Mario Schwarz, *Architektur der Sommerfrische*, St. Pölten 1995, S. 69.

126 Werner Blaser, *Fantasie in Holz*, Basel 1987, S. 7.

127 Ebenda.

128 Roland Flückiger-Seiler, *Hotelträume zwischen Gletscher und Palmen*, Zürich 2001, S. 23 und S. 35.



61 Thun am Vierwaldstättersee: Kursaal

für Hotelanlagen darstellten. Man situierte Chaletbauten besonders gerne als Blickpunkt zwischen zwei große Hotelblöcke, wie die Parkanlage mit den beiden Hotelbauten *Bellevue* und *Du Parc* in Thun um 1890 zeigt. Oft waren malerische Chaletbauten auch erste frühe Hotels, um die man dann später zwecks Hotelvergrößerung neue moderne Bauten gruppierte.

Rund um den Thunersee, auch »Riviera des Berner Oberlandes« genannt, werden viele Chaletbauten in der Art des damals beliebten Schweizer Holzstils dem als Hotelarchitekt arbeitenden Robert Roller aus Burgdorf (1805–1858) und seinem Sohn gleichen Namens (1832–1898) zugeschrieben. Schon um 1830 traten die Gebrüder Knechtenhofer in Thun als Tourismuspioniere in Erscheinung, für die Roller sen. eine regionaltypische Tourismusarchitektur entwarf.

Als ersten größeren Hotelbau im *Schweizer Holzstil* errichtete Roller sen. in der Oberländer Fremdenverkehrsmetropole Interlaken 1855/56 das *Hotel Schweizerhof*.

Die große Begeisterung für die Berner Oberländer Chalets führte bald zu einer frühen Bauernhausforschung im Berner Oberland. Schon um 1900 wies der Kanton Bern die am besten erforschte europäische Hauslandschaft auf.¹²⁹ Bald wurde es auch international üblich, rund um Hotels Chaletbauten als Dependancen oder Restaurants zu errichten, und man fügte sie direkt an das Hauptgebäude an, wie etwa beim *Ersten Südbahnhotel* am Semmering. (Abb. 1)

Ein typischer allerdings späterer Bau im *Schweizer Holzstil* ist etwa das Kursaalgebäude der Stadt Thun (1895). (Abb. 61) Thun war im frühen 19. Jahrhundert aufgrund seines herrlichen Bergpanoramas der erste vornehme Sommerfrischenplatz im Berner Oberland.

129 Zit. Anm. 128, S. 21. Auch: Roland Flückiger-Seiler, Die Bauten der Fremdenindustrie, in: Riviera am Thunersee, Bern 2002, S. 181.



62 Gasthaus auf dem Rigigipfel (1816)

3.1.2. Beginn der alpinen Hotellerie



63 Hotel Rigi-Kulm (1847)

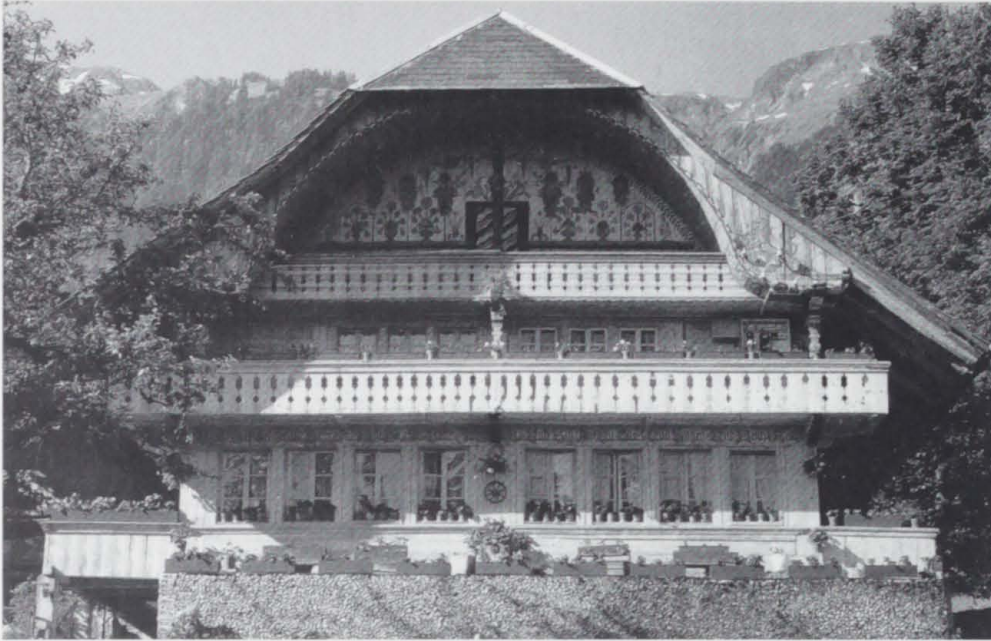
Die Geburtsstunde der alpinen Hotellerie kann man irgendwo im Jahre 1816 mit der Errichtung des Gasthauses auf dem Rigigipfel (Abb. 62) zwischen Vierwaldstätter und Zuger See finden. Durch den überwältigenden Touristenansturm auf den umschwärmten Aussichtsberg erkannten nämlich findige Schweizer Hoteliers die neue Marktlücke und begannen in den Fremdenverkehr zu investieren. Bereits 1847 wurde auf dem für seine Sonnenaufgänge berühmten Schweizer Berg das alte Holzhaus niedergerissen und das neue, 130 Personen Unterkunft gewährende *Hotel Rigi-Kulm* (Abb. 63) auf dem Gipfel eingeweiht. Das dreiteilige, in spätklassizistischer Form mit Elementen des *Schweizer Holzstils* dekorierte Gebäude mit zwei Seitenrisaliten zeigte bereits frühe Anklänge einer Raumorganisation. Es war mit einem bisher in solcher Höhenlage noch nie gesehenen Luxus, wie Lesezimmer und Gesellschaftsräumen, ausgestattet und wurde aufgrund seines Komfortangebotes vorbildhaft.¹³⁰ Die weltberühmte *Rigi-Bahn* wurde allerdings erst 1871 erbaut.

Die frühen Gasthausbauten in der Schweiz waren noch ohne Raumprogramm und unterschieden sich architektonisch nur aufgrund der größeren Zimmeranzahl von den bestehenden Bauten ihrer Umgebung. Nach Roland Flückiger-Seiler gab es in der Schweiz zwei frühe Hausbautypen: das einfache *Rindehaus* (Abb. 64), das dem bäuerlichen Wohnhaus entsprach, und den »steinernen Wohnstock«. Diese repräsentative Architektur lässt sich als Steinbau mit Walmdach charakterisieren.¹³¹

Allgemein setzte in der Schweiz der Hotelbau nach 1830 ein, wobei er aber meist noch keine eigenständige Architektursprache hatte und einer Mischung aus städtischer und ländlicher Bautradition entsprach, wie das Beispiel des *Hotel Rigi-Kulm* zeigt. Einen Wendepunkt in der Hotelentwicklung brachten aber die vornehmen Stadthotels an den Schweizer Seeufnern mit sich. Hier setzte das von Augustin Miciol 1834 erbaute *Hotel des Bergues* (Abb. 65) in Genf neue Maßstäbe. Von diesem ersten Schweizer Stadthotel mit seinen klassizistischen

¹³⁰ Ebenda, S. 134f. Vgl. dazu: W. Zeller, Rigi, Die Geschichte des meistbesuchten Schweizer Berges, Bern 1971.

¹³¹ Ebenda, S. 24.



64 Aufwändiges Schweizer Rindehaus

Fassaden, dessen eigenständiger Gestaltungsmodus sich vom frühen *Hotelbau im Schweizer Styl* gewaltig unterschied, lässt sich die klassizierende Formensprache vieler später erbauter Hotels ableiten.

Zwischen 1860–1875 kam es in den Schweizer Höhenlagen aufgrund des starken Fremdenverkehrsanstiegs zum ersten großen Hotelboom. Aus Sicht der Architektur wurde nun der Hotelbau von drei- oder fünfteilig gegliederten Baukörpern dominiert. Die Fassadengestaltung, die damals noch fast keine Balkone aufwies, verwendete neben einer regelmäßigen Fensterteilung auch Ecklisenen und Gurtgesimse zur Gliederung. Den Abschluss bildete meist ein schwach geneigtes Walmdach oder ein quer gestelltes Satteldach mit Dreiecksgiebel.¹³²

Wesentlich zur Verbreitung des Stilphänomens trug die Publikation »*Der Schweizer Holzstil*« des Bauingenieurs Ernst Gladbach bei, der von 1857–1890 an der Universität Zürich lehrte.¹³³

Gladbach führte in seinen zeichnerischen Bauaufnahmen die handwerksgerechte Verwendung von Materialien und Dekorteilen genauso deutlich aus, »wie technisch durchsichtige Konstruktionsformen von Bauwerk und Innenausstattung«. ¹³⁴ Auf diesem Wissen basierend entstanden weltweit verschiedenartigste Verbindungen von Holz- und Steinbau, wobei international gesehen viele der späteren »*Bauten im Schweizer Styl*« konkret mit Schweizer Bauernhäusern nichts zu tun haben.

Historisch gesehen zählten schon früh bäuerliche Anlagen wie »*Schweizerreien*« oder »*Schweizer Häuser*« zu den Staffagestücken adeliger Landschaftsgärten.¹³⁵ Solche aristokratischen Parkstaffagen, welche rustikale Bauernkaten, Fischerhütten, Meiereien und Mühlen nachbildeten, sollten die Nobilitäten in eine ländliche Idylle versetzen, wo sie den höfischen Zwängen entrinnen konnten. Das Milchtrinken wurde damals quasi als Inbegriff der »*Rückkehr zur Natur*« aufgefasst.¹³⁶

Die allgemein große Begeisterung für Schweizer Bauernhäuser machte diese weltweit zu einem Exportartikel. So wurde auch im Park von Osborne House (Isle of Wight) auf Wunsch der englischen Königin Victoria (Abb. 96) in den 1830er Jahren ein Schweizer Chalet aufgebaut.¹³⁷

132 Zit. Anm. 128, S. 35.

133 Ernst Gladbach, *Der Schweizer Holzstil*, Erste Serie, Zürich 1882.

134 Zit. Anm. 126, S. 32.

135 Adrian von Buttlar, *Der Landschaftsgarten*, Köln 1989, S. 106.

136 Ebenda, S. 171ff.

137 Zit. Anm. 128, S. 21.

65 Augustin Miciol: *Hotel des Bergues in Genf*
(1834)



Übrigens plante man auch im Bahnbau sehr bald landschaftsbezogen und setzte ländliche Holzarchitektur bei den Stationsbauten ein. (Vgl. Kap. 4. 2) Diese malerische Variante im »Cottage style« bei einer neuen technisch zweckgebundenen Aufgabe, wie es der Eisenbahnhochbau war, führte weltweit – angeregt durch die Streckenbauten – zu einer neuartigen »historisierenden« Landhausbauweise. So lag es auch nahe, dass die Unterkünfte und Hotels der Touristen, die mit dem Zug zu reisen begannen, mit jener lokalen Bauornamentik geschmückt wurde, die der Region des Urlaubsortes entstammte. Vor allem richtet sich der alpenländische Holzstil – ob Blockbau, Riegel- oder Ständerbau – nie gegen die Natur des Materials. Im Gegenteil, wird doch das Holz selbst durch nuancierte Bearbeitung zu differenzierten Formelementen, die zusätzlich durch ihre Schattenwirkungen die malerischen Akzente am Bau verstärken.

Das langlebige Stilphänomen, das auch heute noch existiert, erreichte Ende des 19. Jahrhunderts in einer Art »rustikalem Historismus«¹³⁸ seinen Höhepunkt. Wohl unterstützt von einer neuen Naturphilosophie und beginnender nationaler Heimatideologie wechselte man dann, je mehr die Gebäude ihr historisierendes Rüstzeug ablegten, die bisher gebräuchliche Bezeichnung »Schweizer Styl« gegen den neueren Begriff »Heimatstil« aus, der damals gegenüber der späteren Bauweise der *Heimatschutzarchitektur* noch eminent romantischen Charakter hatte.

Mario Schwarz war es, der erkannte, dass das Auftreten des *Heimatstils* mit Bauaufgaben »individueller Lebensgestaltung« im Zusammenhang steht. Dabei handelt es sich um: »Einfamilienhäuser im Grünen, um Villen in pittoresken Gebirgs- und Küstenregionen, um Garten- und Musikpavillons, Hotelbauten und Kuranstalten, Restaurants und Terrassencafes, um Sportanlagen und Bootshäuser – kurz gesagt um die frühesten Formen von Freizeit-Architektur.«¹³⁹

Der Schweizer Architekt Robert Roller jun. (1832–1898), der selbst am Bau zweier berühmter Hotels im »Schweizer Styl« beteiligt war, gilt als erster Architekt, der vor dem Ersten Weltkrieg eine Fachpublikation zum Thema Hotelbau¹⁴⁰ veröffentlichte, worin er eine genaue Beschreibung von *Schweizer Kur-, Saison- und Berghotels* seiner Zeit wiedergab. Im Frühstadium des Schwei-

138 Zit. Anm. 126, S. 32.

139 Zit. Anm. 125, S. 70.

140 Zit. Anm. 123.

zer Tourismus boten damals Rollers theoretische Überlegungen bezüglich Erweiterungen und Vergrößerungen bestehender früher Hotelbetriebe wichtige Hilfestellungen für Architekten. Robert Roller jun. sowie sein Vater, der ja aus Württemberg als Stadtbaumeister nach Burgdorf kam, zählten zu den bedeutendsten Schweizer Hotelarchitekten im 19. Jahrhundert. Roller jun., der das väterliche Architekturbüro übernahm, war vor allem im Berner Oberland als Architekt sehr erfolgreich.¹⁴¹ Auch das berühmte *Hotel auf der Riffelalp* ob Zermatt (1878–1884) stammte von dem bekannten Hotelarchitekten.

3.2 GRUNDIDEE EINES HOTELS IM SCHWEIZERSTIL

Anhand der beiden frühen Kuranstalten »Gurnigelbad« und »Faulenseebad« am Thunersee können hier die schwierigen Vorbedingungen und wirtschaftlichen Überlegungen aufgezeigt werden, mit denen auch die *Südbahngesellschaft* zur Zeit der Errichtung ihrer Hotels in den Alpen rechnen musste. Beide von Robert Roller jun. geplanten Hotelgebäude sind als Prototyp eines frühen Hotels im »Schweizer Styl« zu werten.¹⁴² Unter so einem Hotel verstanden Rollers Zeitgenossen primär eine komfortable Anlage, die neben einer bestimmten Größe noch über zusätzliche Faktoren verfügen musste. Dazu gehörte: eine exklusive Lage in einer mit Naturkulissen ausgestatteten Landschaft und »gesunde Luft«. Auch zeitgenössischer Komfort, der bei den jeweiligen Erweiterungen immer wieder aufs Neue berücksichtigt werden musste, war eine Grundbedingung. Nach Robert Roller jun., der die stilistischen Vorgaben seines vom Klassizismus geprägten und als Wegbereiter des *Schweizer Holzstils* bekannten Vaters fortführte, musste ein »Hotel im Schweizer Styl« primär aber technisch erstklassig gebaut sein.¹⁴³

Der Begriff »im Schweizer Styl gebaut« sorgte in der Kunstgeschichte lange für Missverständnisse, da allgemein im frühen Historismus jeder Bau mit ländlichem Holzdekor und Veranden (einer von den Schweizer Bauten übernommenen Idee), auch wenn er über antike Formenelemente wie Giebelakroterien oder Phantasiedekor verfügte, als »Haus im Schweizer Styl« bezeichnet wurde.

Erst später, nach dem Erscheinen verschiedener Musterbücher, begann man die verwendeten Bauformen und Dekorelemente ihren Ursprungsgebieten gemäß zu erkennen und begann nun endlich ein »Tirolerhaus« von einem »Haus nach Art des oberösterreichischen Bauernhauses« zu unterscheiden.¹⁴⁴

International bürgerte sich aber in der Hotellerie ein eigenartiges Phänomen ein, da man viele komfortable Luxushotels – unabhängig ihres Fassadenbildes – als »Hotels im Schweizerstil« oder »Hotels unter Schweizer Leitung« anzupreisen begann. Jedenfalls musste aus Marketinggründen bei den Qualitätshotels irgendetwas »Schweizerisches« im Logo mit dabei sein, weil damals im Fremdenverkehr Komfort und Luxus immer mit der Schweiz assoziiert wurden.

Während baugeschichtlich vorerst der »Schweizer Stil« den Hotelbau dominierte, fanden später auch die neuen historistischen Gestaltungsprinzipien der Neorenaissance und des Neobarock, die um 1870 die Schweizer Hotelbauten veränderten, internationalen Niederschlag. Seither kennzeichneten allgemein pittoreske Kombinationen verschiedenartiger Stileinflüsse, die zu einem historistischen Gebilde verschmolzen wurden, bis zum Ersten Weltkrieg die Großhotels der Jahrhundertwende.¹⁴⁵

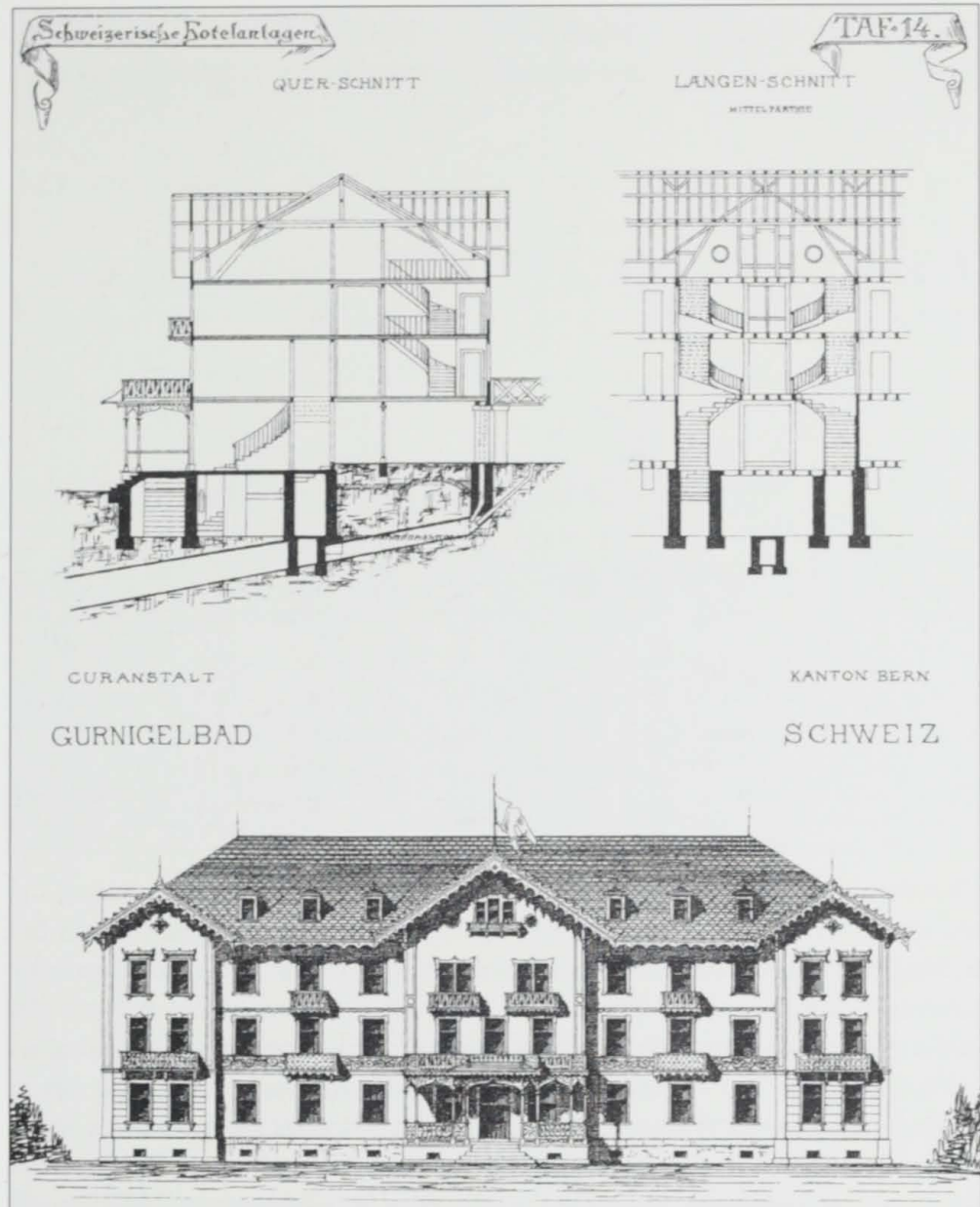
141 Zit. Anm. 128, S. 121 und S. 161.

142 Ebenda, S. 50f.

143 Ebenda, S. 121.

144 Günther Buchinger, Villen in Bauernhausformen, in: Villenarchitektur am Semmering, Semmering Architektur/Band 2, Wien 2006.

145 Zit. Anm. 128, S. 35.



66 Robert Roller: Gurnigelbad, Taf. 14, Neuer Zentralbau (1877)

Zum besseren Verständnis der heute oft einfallslos erscheinenden Dispositionen der Grundrissanlagen alter Kurhotels soll hier die Baugeschichte der *Curanstalt Gurnigelbad* dienen, die bereits um 1881 über 560 Betten verfügte.¹⁴⁶ Das alte Bad mit drei Quellen liegt südlich von Bern auf dem Gurnigelberg auf 1.155 m Höhe. Die Endform der lang gestreckten und nicht allzu hohen Hotelanlage, die seit 1820 durch ununterbrochene Erweiterungen entstand, ist auf Charakteristika zurückzuführen, denen man auch bei den Hotels der *Südbahngesellschaft* begegnet.

Aus Kostengründen und weil die Bauzeit der Berghotels nur auf wenige Monate beschränkt war, baute man vorerst höchstens drei Geschosse. Ein Hauptgrund für die niedrigen, sich wie ein langer Schlauch hinziehenden Hotelbauten – wie die Ansicht von *Gurnigelbad* zeigt (Abb. 67) – war aber, dass man damals, als es noch keine Hotellifte gab, einem Erholungsbedürftigen den Aufstieg in höhere Etagen nicht zumuten wollte. Auch verbirgt sich hinter den lang gestreckten Hotelanlagen ein weiterer Sinn, denn die aus weiten

¹⁴⁶ Zit. Anm. 102, S. 346.



Räumlichkeiten und lang gedehnten Hallen meist im Pavillonsystem aneinander gereihten Fassaden boten aufgrund ihrer Länge den Kurgästen auch bei Schlechtwetter die Möglichkeit, die ärztlich verordnete Bewegung durchzuführen.¹⁴⁷

Kluge Hotelerrichter-Gesellschaften planten daher bereits vom Baubeginn zukünftige Vergrößerungen ein, wobei sie sich ein großes Platzareal für einen richtig organischen Weiterbau sicherten. Nach Robert Roller wurde damit bedingt, »dass ebensowohl der zuerst zu erstellende Bau, z. B. der Mittelbau oder der Flügel eines künftigen drei- oder fünfgliedrigen Gebäudes, als ein harmonisches, in sich abgeschlossenes Ganzes sich präsentire, so gut wie der später einmal gänzlich vollendete, respective erweiterte Bau, und zwar nicht nur in seinem Aeusseren, in der Hauptfacade, sondern auch in den inneren Dispositionen des anfänglich erstellten Gebäudetheils und des später erweiterten Ganzen.«¹⁴⁸ Ein solcher Bauetappen-Plan lässt sich besonders gut auch beim Dolomitenhotel der Südbahngesellschaft nachvollziehen. (Vgl. Kap. 4.3)

Entwicklungsgeschichtlich entstanden in Gurnigelbad unter einer Reihe früherer Besitzer zuerst zwei Gebäude an Stelle des neuen Centralgebäudes. Daran reihten sich in längeren Intervallen die Gebäude, welche nach links und rechts anschlossen.

Schließlich ersetzte der 1877 von Architekt Roller geplante neue Zentralbau (Abb. 66) die beiden als Erstes gebauten 2 Mittelteile. Letzten Endes erstreckte sich über die ganze Hotellänge (Abb. 67) im Inneren ein langer Mittelkorridor, der bei nassen und frostigen Zeiten als Wandelgang diente. Am Plan befindet sich noch – abgetrennt vom Hotelkomplex – links das Kegelgebäude und rechts das Ökonomiegebäude, das als Schmiede, Wasch- und

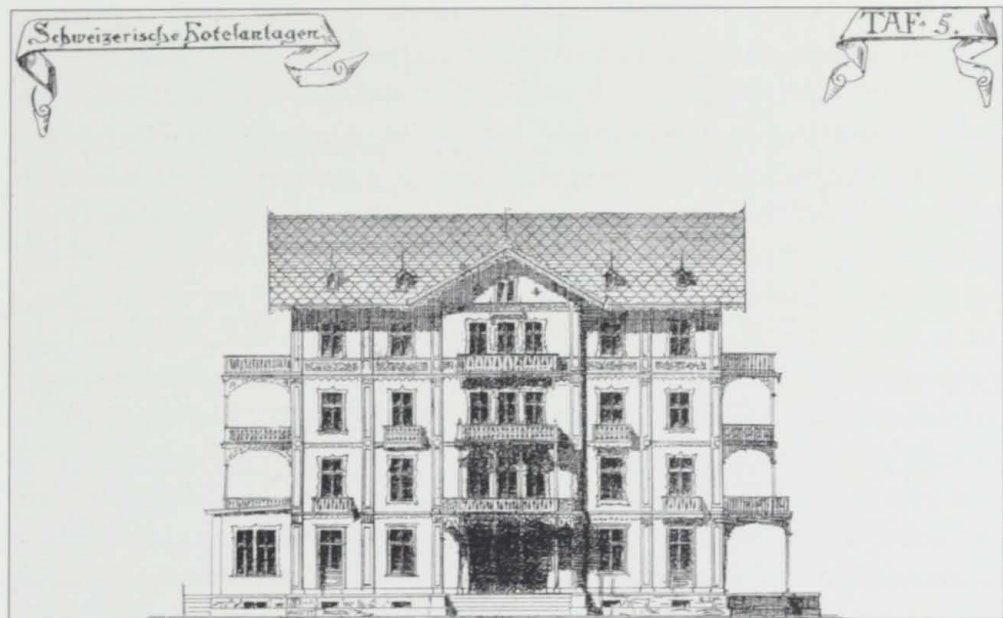
67 Robert Roller: Curanstalt Gurnigelbad, Taf. 11, Ansicht

147 Zit. Anm. 123, S. 11.
148 Ebenda.

Plättbaus in Verwendung stand. Beide Bauten zeigen stark heimatverbundene Architektur.

Das *Grand Hotel Gurnigelbad* wurde übrigens nach dem Großbrand von 1902 von Architekt Albert Gerster wieder aufgebaut.¹⁴⁹

3.2.2 Hotel Faulenseebad



68 Robert Roller: *Faulenseebad*, Taf. 5, Zentralgebäude

Durch die seit 1835 befahrbare Kutschenstraße von Spiez nach Interlaken wurde auch das *Faulenseebad* erschlossen, dessen Wasserquellen bereits im 16. Jahrhundert bekannt waren. Der erste Trakt des *Hotel Faulenseebad* – es handelte sich dabei vorerst nur um den siebenachsigen Mittelbau (Abb. 68) einer geplanten 23-achsigen Hauptansicht (Abb. 69) – wurde bereits im Mai 1875 eröffnet. Seither bot dieser von Robert Roller jun. entworfene »Hotelbau im Schweizer Holzstyl« den zahlreichen Badegästen »fortschrittlichen Komfort mit fließendem Wasser und Water Closets«.¹⁵⁰

Außer dem Mittelbau wurde von der großen U-förmigen Anlage des Projektes *Faulenseebad* jedoch nichts mehr gebaut. Primär wollte Roller aber mit seiner Publikation aufzeigen, wie eine erweiterungsfähige Anlage eines Kurhotels geplant und dann in mehreren Etappen erstellt werden könnte. Am Situationsplan (Abb. 70) zeigen die dunkel schraffierten Gebäudekörper den 1875 ausgeführten Mittelbau. Nach der Baubeschreibung¹⁵¹ sollten den zukünftigen Bedürfnissen entsprechend zuerst die Längenflügel A und A' und nachher die Querflügel B und B' und endlich die Bauteile C oder C' angebaut werden.

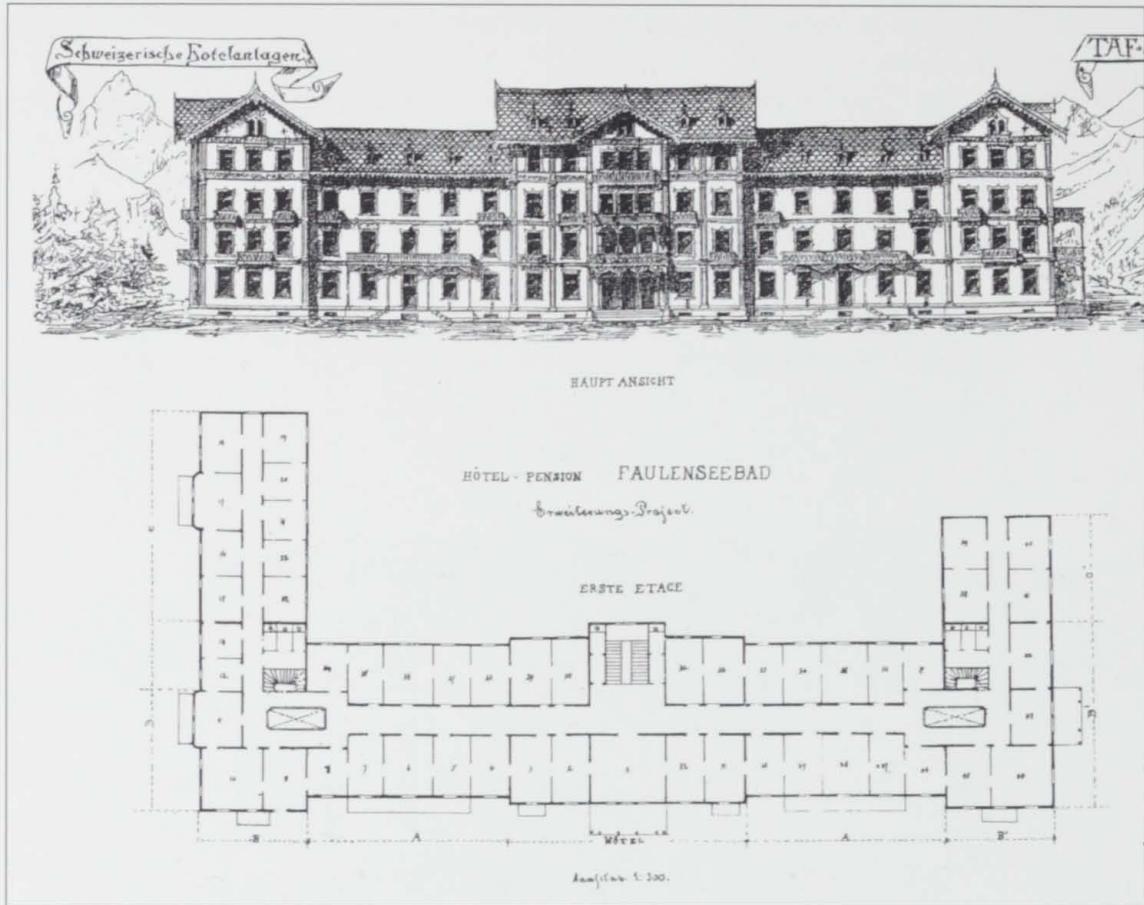
Nach Ansicht des Architekten hätte aber die ungemein lange Hotelfassade deshalb nicht kasernenartig gewirkt, da »die über das Ganze verteilten Altane und Balcone genügend Abwechslung und Belebung der Fassade« erzielt hätten. Zu den unter den Giebelfenstern malerisch angebrachten Blumenbalkons vermerkte der Architekt, dem es primär um Anpassung an die Berner Bauernhausarchitektur ging: »Es entspricht dies auch der Landessitte, wo jedes Bauernhaus seine reich, namentlich mit Hänge-Nelken, garnirten Blumenbalcons oder Bretter hat.«¹⁵²

149 Architekturlexikon der Schweiz 1998, S. 21.

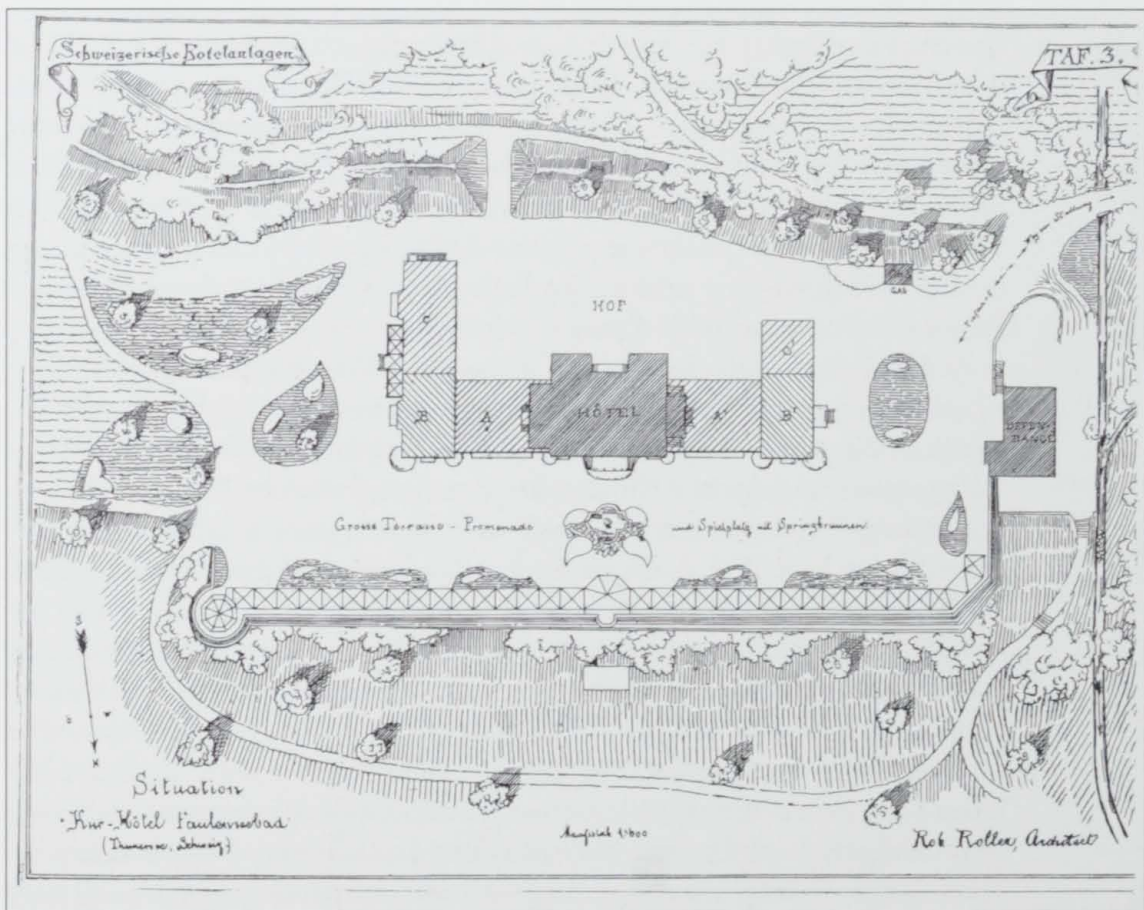
150 Zit. Anm. 128, S. 114.

151 Zit. Anm. 123, S. 9ff.

152 Ebenda, S. 9.



69 Robert Roller: Faulensee, Taf. 4, Erweiterungsjahr



70 Robert Roller: Hotel Faulensee, Situationsplan

Der vom ersten Hotelbesitzer errichtete Mittelbau wurde übrigens später von seinen Nachfolgern zweckmäßig zur Dependance des neu gebauten Kurhauses (1894/95) umgebaut. Seither wird die Kuranlage »Wald-Hotel Victoria Faulensee« genannt und zählte als Treffpunkt der Aristokratie zu den berühmtesten Bädern im Berner Oberland.¹⁵³

3.2.3 Unhomogene Raumplanung im frühen Hotelbau

Obwohl Hotelweiterungen meist vom Baubeginn an eingeplant wurden, macht sich heute oft bei älteren Hotels das spätere »Anflicken« in einer unhomogenen Raumorganisation bemerkbar. Viele Hotelinterieurs verfügen über zahlreiche Treppeneinbauten, womit der Niveauunterschied der späteren Zubauten an den frühen Hauptbau ausgeglichen werden musste. Dabei wird klar, dass für die meist ohne einheitliches Konzept entstandenen Anbauten primär immer nur die rasche Behebung des Bettenmangels ausschlaggebend war. Im Regelfall folgte nach der Errichtung eines Bettentraktes dann meist ein neuer Speisesaal mit Küche. Dann folgte meist einige Jahre später ein Zimmeraufbau auf diesen Saalbau und schließlich bedingte eines das andere. Wie die additive Entwicklungsgeschichte vieler alter Hotels – vom *Gurnigelbad* angefangen bis zum *Südbahnhotel* in Toblach – zeigt, entstand dann letzten Endes eine lange Hotelschlange. Sobald nämlich mehr Gastzimmer angeboten wurden, bedingte dies wieder eine Vergrößerung oder Vermehrung der Gesellschaftsräume, auch Badezellen und so fort.

Um aber den Bedürfnissen der unterschiedlich hoch gestellten Gäste entgegenzukommen, unterteilte man schließlich die Speisesäle in »I. und II. Classe«. Zusätzlich errichtete man meist auch noch einen eigenen Kinderspeisesaal. In *Gurnigelbad* war die 1. Klasse für 250 und die 2. Klasse für 120 Personen berechnet.

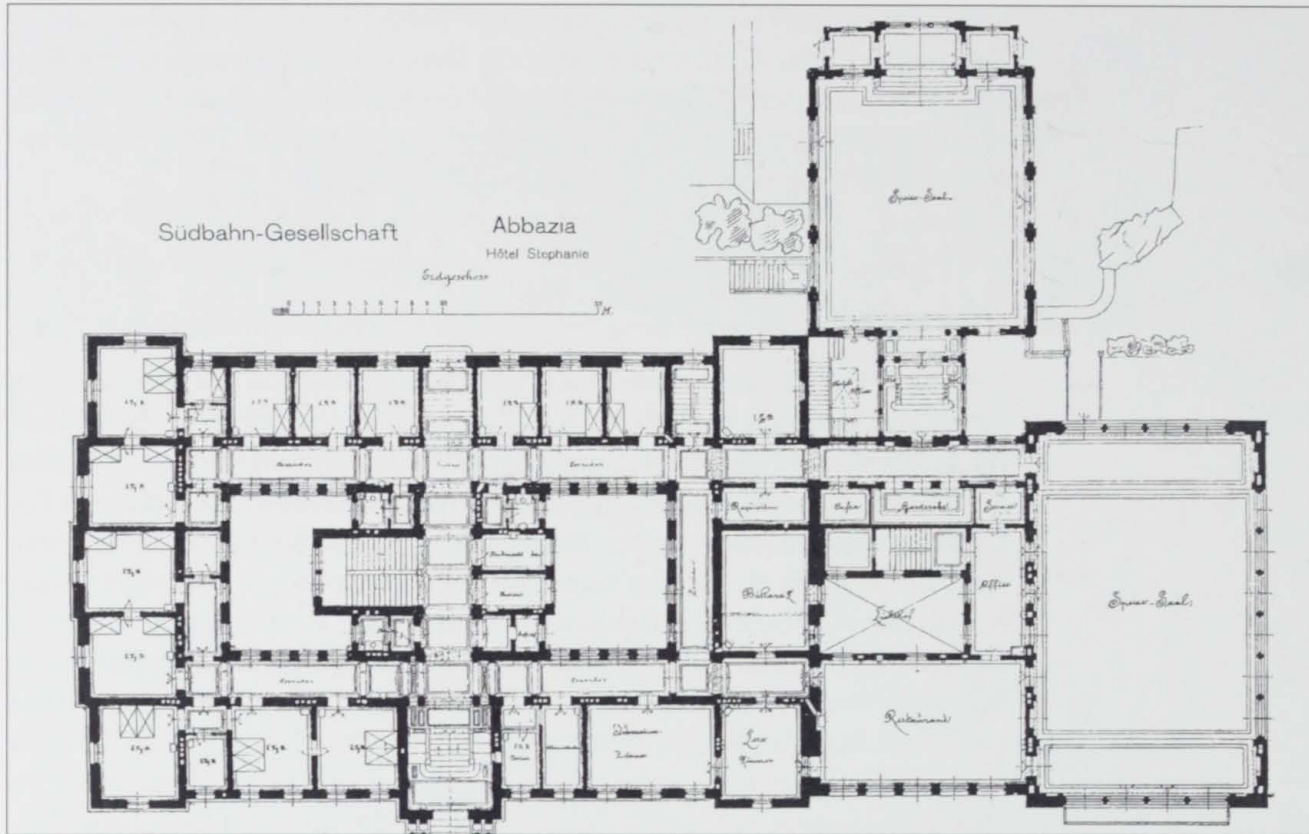
3.2.4 Entwicklung der Hotelgrundrisse

Wie die einfachen Grundrisse der in diesem Buch erwähnten frühen Hotelbauten zeigen, war noch um die Mitte des 19. Jahrhunderts wenig von Raumplanung zu spüren. So lagen meist gemeinschaftliche Hotelräume und auch die Arbeitsbereiche für das Personal im Erdgeschoss bunt nebeneinander. Kaum gab es eigene Serviceräume für das Personal.

Erst in der Jahrhundertmitte kam es zur räumlichen Trennung der Hotelgäste vom wirtschaftlichen Bereich der Hotels. Diese Zweiteilung des Hotel Lebens in Repräsentationsdasein und Arbeitswelt manifestierte sich natürlich dann auch in den neuen Grundrissen. Während hinter den Kulissen – meist im Souterrain, wohin man die Hotelküche und den Wirtschaftsbereich verbannte – ein Heer von Bediensteten unsichtbar wirkte, waren die darüber liegenden Räumlichkeiten für das bühnenhafte Hotelleben der Gäste bestimmt, das von keinerlei Speisegerüchen gestört werden durfte. Als »Bühne« dienten in der Belle Epoque vor allem die Gesellschaftsräume¹⁵⁴ mit dem Speisesaal im Zentrum. Auch Treppenanlagen unterstützten den großen Auftritt der Hotelgäste. Der meist unterirdische Arbeitsbereich aber setzte sich aus Küchen

153 Zit. Anm. 128, S. 114.

154 Zu den Gesellschaftsräumen zählten Speisesäle, Lese- und Spielzimmer, Conversations- und Musikzimmer, Rauch- und Billardzimmer, Damensalons usw.



und Office, Keller- und Vorratsräumen sowie Administrations- und Hauswirtschaftsräumen zusammen.

Für die Situierung der Gesellschaftsräume im Erdgeschoss dürften wiederum Schweizer Hotels wie das *Beaurivage* in Lausanne/Ouchy oder der *Schweizerhof* in Luzern vorbildhaft gewesen sein. Hingegen hatten französische und anglo-amerikanische Hotels ihre Repräsentationsräume häufig im ersten Stock. Gegen Ende des 19. Jahrhunderts wurden auch in Europa die amerikanischen Vorbilder wirksam.¹⁵⁵

Bis zum Ersten Weltkrieg bestanden die Zimmertrakte, dem Vorbild des barocken Schlossbaus entsprechend, aus endlos aneinander gereihten Hotelzimmern. Flexible Kombinationen von Zimmern waren daher problemlos mittels Verbindungstüren möglich.

Beste Informationen über frühe Hotelorganisationspläne lieferte 1874 als erster Praktiker Eduard Guyer, der von 1862–1872 das Züricher *Hotel Bellevue* leitete.¹⁵⁶

Guyers Werk war bis 1914 das umfassendste europäische Theorienbuch, das Auskunft über ein reibungsloses Funktionieren des Hotelwesens gab. Modernere Hotelgrundrisse fanden sich dann kontinuierlich im mehrbändigen Standardwerk »*Grundriss-Vorbilder von Gebäuden aller Art*« des Architekten Ludwig Klase, wobei der erste Band 1884 erschien.¹⁵⁷

Bei den Hotelgrundrissen war meist die zweibündige Anlage (zwei Zimmerreihen beidseits eines Korridors) die Regel.¹⁵⁸ Neue Grundrisse, wo die Zimmer nur auf der Aussichtsseite eines langen Erschließungsganges angeordnet sind, treten erst im späten 19. Jahrhundert auf, etwa beim *Südbahnhotel Stephanie* in Abbazia (1884/1885).

70a Abbazia: Hotel Stephanie, Grundriss

155 Michaela Hlousa-Weinmann, Hotelneubauten im Umfeld der Wiener Weltausstellung 1873, Diplomarbeit Universität Wien.

156 Eduard Guyer, Das Hotelwesen der Gegenwart, Zürich 1874.

157 Ludwig Klase, Grundriss-Vorbilder von Gebäuden aller Art, Abteilung 2: Grundriss-Vorbilder von Gasthäusern, Hotels und Restaurants, Leipzig 1884, S. 129–160. Vgl. Hermann von der Hude in Handbuch der Architektur, Vierter Theil, 4. Halb-Band: Gebäude für Erholungs-, Beherbergungs- und Vereinszwecke, 3. Abschnitt: Gebäude für Beherbergungszwecke, 1. Kapitel: Hotels, Darmstadt 1885, S. 174–239. Auch Hude war Architekt und entwarf das *Hotel Kaiserhof* in Berlin.

158 Zit. Anm. 128, S. 53.

4. Erstes Südbahnhotel in den Dolomiten (1878)

Die Entstehung des ersten Alpenhotels der *Südbahngesellschaft* in den Dolomiten geht mehr oder minder auf ein großes finanzielles Debakel der 1871 erbauten Bahnlinie durch das Pustertal zurück. (Abb. 71) Wie immer bei der Errichtung neuer Bahnstrecken waren auch beim Bau der *Pustertalbahn*, die auf Drängen des Kriegsministeriums von der *Südbahn* errichtet wurde, militärische Überlegungen im Spiel. Die neue eingleisige Linie, die von Kärnten kommend bei Franzensfeste in die *Brennerbahn* (Fertigstellung 1867) einmündete, stellte endlich auch einen Westanschluss mit der Stammlinie Wien-Triest her. Damit sollte auch die wirtschaftliche Anbindung Innerösterreichs an Oberitalien und Süddeutschland verstärkt werden. Doch leider musste die neu eröffnete Linie aufgrund des schwachen Frachten- und Personenverkehrs immense Verluste hinnehmen.¹⁵⁹ Dies war bereits auf die beginnende Wirtschaftsrezession zurückzuführen, die im Wiener Börsenkrach von 1873 gipfelte.

Um die Krise einzudämmen, entschloss sich Generaldirektor Schüler zur Förderung des Tourismus im spärlich besiedelten Hochpustertal. Waren doch bisher in dem lieblichen Tal vor der prachtvollen Dolomitenkulisse mit den zahlreichen Dreitausendern kaum 40 Betten zu finden.¹⁶⁰ Da aber auch für den Bau von modernen Hotels jegliches Privatkapital fehlte, wollte Schüler aus den Mitteln der *Südbahngesellschaft* in Toblach ein modernes Hotel im »Schweizerstil« mit elegantem Interieur erbauen. Diese Innovation sollte eine noble und zahlungskräftige Klientel mittels der unternehmenseigenen Bahn in den bisher unbeachteten Ort bringen. Schüler setzte dabei vor allem auf den überregionalen Transitverkehr, der bereits durch Meran und den Innsbrucker Raum rollte und der auch das idyllische Hochpustertal touristisch erschließen sollte. Durch Schülers Initiative wurde Toblach schließlich zur größten Fremden- und Sommerfrischestation des Landes Tirol.

Heute besteht die auf 1.243 m liegende Ortschaft Toblach (ital. Dobbiaco/ Provinz Bozen) aus zwei Teilen: aus Alt-Toblach mit der prächtigen spätbarocken Pfarrkirche, die vermutlich schon Anfang des 9. Jahrhunderts von den Benediktinermönchen des Klosters Innichen errichtet wurde, und dem durch die *Südbahngesellschaft* gegründeten Neu-Toblach, wo sich der Bahnhof befindet. (Abb. 71a)

159 Zit. Anm. 57, S. 63.

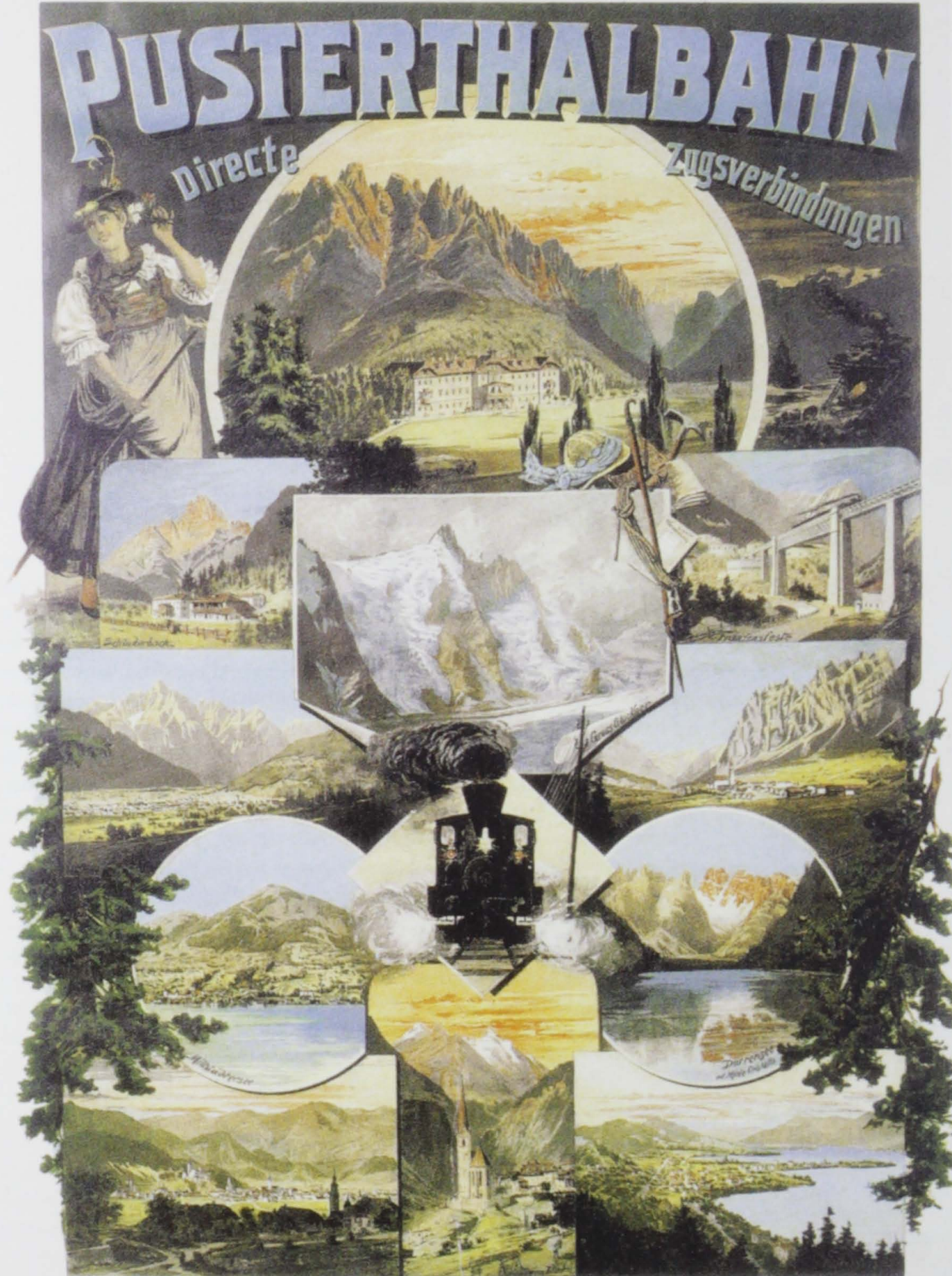
160 Zit. Anm. 40, S. 15.

K.K. PRIV. SÜDBAHN-GESELLSCHAFT (ÖSTERREICH)

PUSTERTHALBAHN

directe

Zugsverbindungen



© Turiseum, Schloss Trautmannsdorf, Meran

71 Südbahn-Werbepplakat für die Pustertalbahn

71a Neu-Toblach: Hotelsiedlung vor der
Dolomitenkulisse, Fotobromdruck



4.1 SÜDBAHN-GRÜNDUNG NEU-TOBLACH

Der Errichtung eines Großhotels im »Schweizerstil« in der damals nur gering bewohnten Südtiroler Landschaft kam zu dem Zeitpunkt, als der Verwaltungsrat der *Südbahngesellschaft* dem Vorschlag ihres Generaldirektors zustimmte, pionierhafter Charakter bei. Denn 1877, als die bahneigene Hochbauabteilung mit dem Hotelbau in Toblach begann, kannte nach zeitgenössischen Berichten die österreichische Alpenwelt überhaupt keine Hotels, »wie sie der verwöhntere Reisende, und besonders für einen längeren Aufenthalt fordert«. ¹⁶¹ Einzig das Salzkammergut war damals neben dem schon seit den Zeiten des heiligen Rupertus und Paracelsus berühmten Heilbad Gastein einigermaßen erschlossen. Durch den beständigen Aufenthalt des österreichischen Hofes wurde auch Bad Ischl berühmt, weil dort Kaiser Franz Joseph gerne zur Jagd lud. Generaldirektor Schüler aber, der dringend neue Einnahmequellen für sein Unternehmen suchte, orientierte sich neben den englischen Railway-Hotels auch an der modernen Schweizer Hotelentwicklung, wo im Hochgebirge die Schaffung von Sommerfrischen gute Renditen brachte.

Schüler war auch klar, dass Österreichs Alpenländer, besonders das Land Tirol, was die Naturschönheiten anlangte, getrost mit der Schweiz Schritt halten konnten. Warum also sollte der eben in Mode gekommene Alpentourismus nicht auch in den Ländern der K. u. k. Monarchie möglich sein?

Die Gründung Neu-Toblach ist schließlich automatisch durch den Zusammenschluss von Bahnhofs- und Hotelbetrieb entstanden. In Toblach lag nämlich das Bahnhofsgelände der *Pustertalbahn* aus terraintechnischen Gründen weit vom alten Ortskern (Alt-Toblach) entfernt an der mittelalterlichen Handelsstraße, die durch das Pustertal nach Venedig und über den Brenner nach Augsburg führte. Dieser Umstand erwies sich auch als ideale Vorbedingung für den Hotelbau, den man dem Bahnhof gegenüber situierte. Um diese Anlage entwickelte sich das Dorf Neu-Toblach, das sich so ungehindert nach Süden ausbreiten konnte.

¹⁶¹ Ebenda, S. 2.



72 Toblach/Dobbiaco: Bahnhof und Südbahnhotel vor den Sextener Dolomiten

Durch die im Jahre 1871 erfolgte Eröffnung der neuen Pustertaler Bahnstrecke Franzensfeste-Marburg an der Drau, welche die beiden wichtigsten Alpenübergangslinien, nämlich die 1854 fertig gestellte *Semmeringbahn* (Wien-Triest) und die *Brennerbahn* (1864), nun verband, verlor die legendäre *Strada d'Alemagna*¹⁶² fast schlagartig ihre vorrangige Bedeutung im ostalpinen Verkehrsnetz.¹⁶³

Das spätere Toblacher *Grand Hotel* (Abb. 72) war aber nicht nur ideengeschichtlich, sondern auch funktionell untrennbar vom Bahnbetrieb der *Südbahngesellschaft* abhängig. Das in Toblach praktizierte Schema wurde dann auch bei den späteren *Südbahnhotels* am Semmering und in Abbazia angewandt. Nach dem ausgeklügelten Konzept wurden auch diese Hotels in der Umgebung eines Stationsbereichs gebaut, wodurch man den Transport der Baumaterialien und des Baupersonals mittels der eigenen Bahn kostengünstig dirigieren konnte. Außerdem erreichten so die mit der Bahn anreisenden Hotelgäste schnell und bequem ihr Quartier. Auch die wirtschaftliche Beschickung des Hotels war durch den Bahnanschluss hervorragend gewährleistet.

Als am 20. November 1871 erstmals eine Dampflokomotive der *Südbahn* in knapp 5 Stunden und 30 Minuten die 130 km lange Strecke zwischen Lienz bis Franzensfeste durchquerte, brach im Pustertal ein neues Zeitalter an.¹⁶⁴ Fortan war Toblach in einer Tagesreise sowohl von Wien als auch von den süddeutschen Städten aus leicht erreichbar. Quartier fand der Reisende vorerst nur beim Gastwirt Baur. Bei dieser 1872 errichteten Gaststätte (späteres *Hotel »Ampezzo«*) handelt es sich um den ersten Bau der touristischen Gründerzeit im Pustertal.¹⁶⁵

4.2 LANDSCHAFTSBEZOGENE BAHNBAUTEN IM PUSTERTAL

Prinzipiell wurden für die Stationen im Pustertal die von Carl Etzel vorgegebenen Dispositionen der *Brennerbahn* beibehalten. Wenn auch der Stil der Stationsbauten »dem Charakter der besseren Tiroler Häuser entsprechend« bezeichnet wurde, so zeigt doch die kunstgeschichtliche Analyse, dass die reduzierte Formensprache der italienischen Renaissance (Palladio) entstammt.¹⁶⁶ Zur Wahrung des lokalen alpinen Charakters setzte Flattich aber auf den massiven

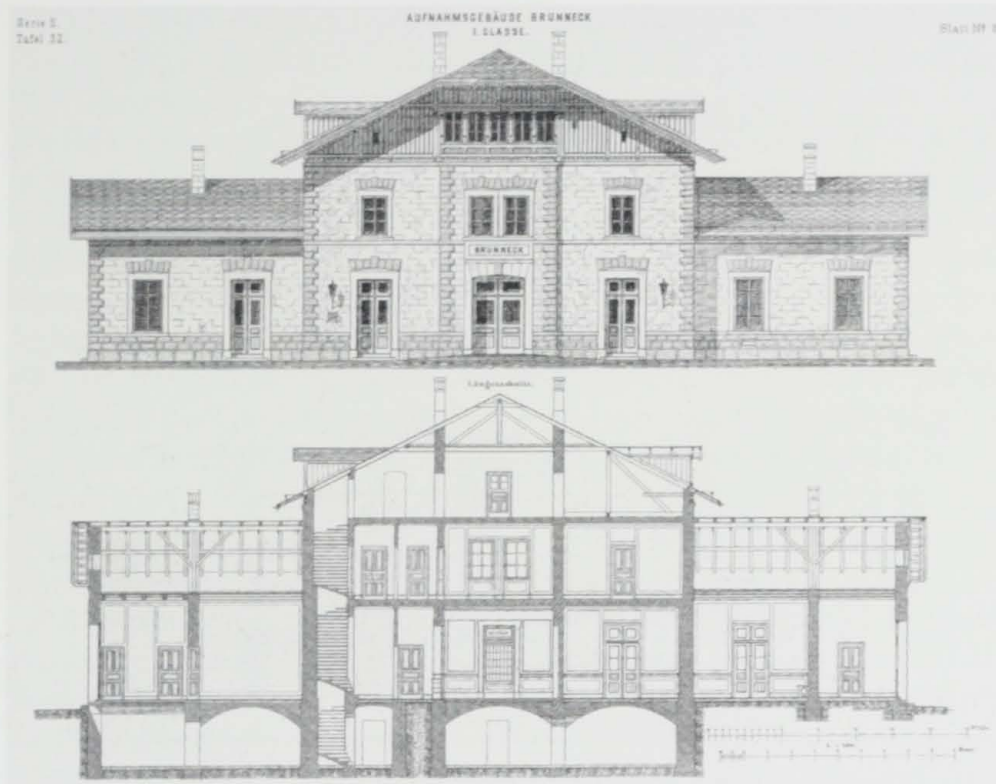
162 Uralte Verbindung zwischen Süddeutschland und Italien.

163 Egon Kühbacher, Hundert Jahre Raiffeisenkasse Toblach (1891–1991), Toblach 1991, S. 21.

164 Hans Heiss, Grand Hotel Toblach, Pionier des Tourismus in den Alpen, Bozen 1999, S. 16.

165 Ebenda.

166 Zit. Anm. 57, S. 61.



73 Bruneck: Aufnahmegebäude

Steinbau und weit ausladende Dachkonstruktionen, wobei die verschalteten Riegelwände der Giebel von 4-5-gekuppelten Fenstern durchbrochen sind. (Abb. 73) Diese Dachvariante, die man auch im Berner Oberland findet, ist seit dem Mittelalter typisch für den alemannischen, genauer Schweizer Holzbau.¹⁶⁷ Hier stößt man wieder auf die seit dem frühen Bahnbau übliche Symbiose von Klassischem und Mittelalterlich-Rustikalem, die Etzel auch bei der *Schweizer Zentralbahn* anwandte.

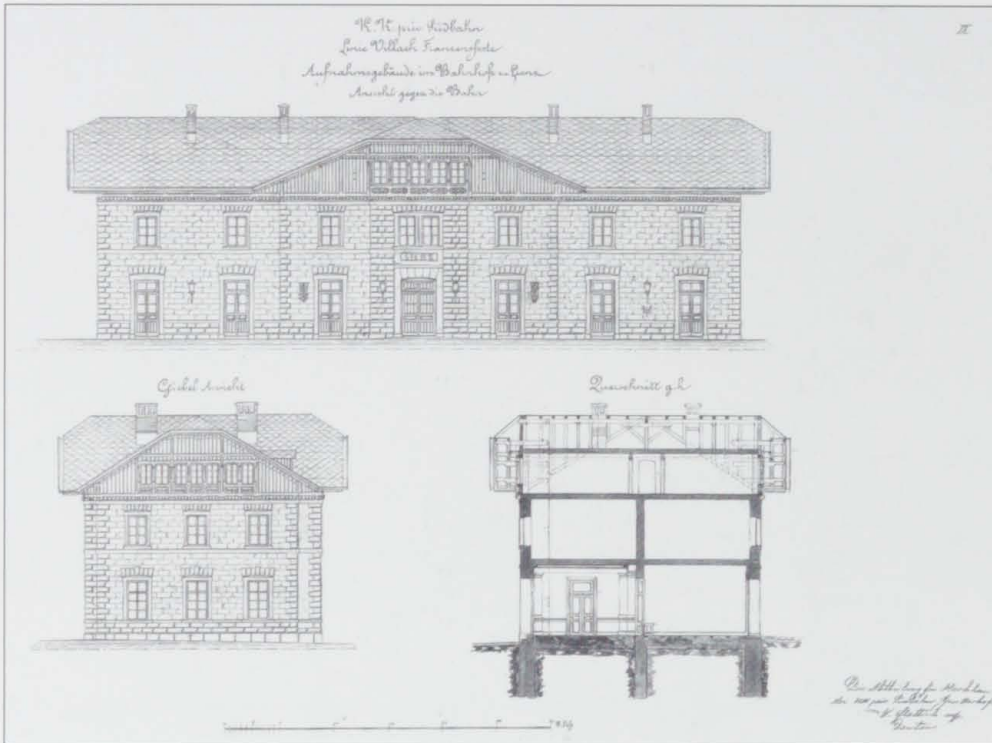
4.2.1. Ästhetisierender Funktionalismus

Der »ästhetisierende« Funktionalismus – die Verschmelzung von Ökonomie und Phantasie – setzte bereits im frühen Bahnbau ein. Ausgangspunkt war die in Deutschland um 1830 einsetzende schwärmerische Verklärung des Landlebens, die ihren baulichen Niederschlag in Bauten fand, die den frühen heimischen Fachwerkbau wieder aufgriffen. Für eine starke Verbreitung des rustikalen Stils in der Bahnarchitektur sorgten aber die von Friedrich Eisenlohr (1805–55) vor seinem Tod veröffentlichten kleinen Stationen der badischen Eisenbahnen, die er im romanischen Stil unter Anlehnung an den heimischen Holzbau errichtete.¹⁶⁸ Eisenlohr war ab 1832 am Polytechnikum in Karlsruhe als Lehrer tätig und wurde 1853 zum Direktor der Bauschule ernannt.

Beim Bau der *Pustertalbahn* ging der junge Hochbaudirektor Flattich erstmals von der überaus strengen Typisierung ab, da bei der kleinen Strecke die Einsparungen minimal waren und der geschulte Architekt selbst die Monotonie der früheren Bauten als Nachteil empfand. Hier scheint bei Flattich der Architekt über den Ingenieur triumphiert zu haben, denn der ländlich-malerische Effekt war ihm wichtiger als die reine Form, wie er sie im französischen Bahnbau bei Maniel kennen gelernt hatte.

167 Ernst Gladbach, *Der Schweizer Holzstil*, Zürich 1878, S. 25.

168 Friedrich Eisenlohr, *Die Hochbauten der Badischen Bahn*, Karlsruhe 1854–1856.



74 Lienz: Aufnahmegebäude



75 Bahnstation Toblach

Es entstanden neue kleinere Typen, wobei man sehr auf Erweiterungsfähigkeit achtete. Bei den Empfangsgebäuden der Stationen I. Klasse, wie zuerst in Bruneck, dann Toblach und Lienz (beide Bruchsteinrohbauten), zeigen die Grundrisse verwandte Anordnungen, die aus zwei und drei Achsen zusammengesetzt sind. Dabei ist der dreiachsige Mittelbau stets gleich und unter einem normal zur Trasse stehenden Krüppelwalmdach zusammengefasst, wie beim Aufnahmegebäude Bruneck (Abb. 73) zu sehen. Dieser dominante zweigeschossige Baukörper wurde außen und innen leicht variiert und konnte nach Bedarf mit erhöhten Flügelbauten vergrößert werden, wie die Vergleichsbeispiele in Lienz (Abb. 74) und Toblach (Abb. 75) zeigen.¹⁶⁹

¹⁶⁹ Zit. Anm. 57, S. 64.

Die noch von den französischen Vorbildern stammende einfache Baugliederung in Haupttrakt und niedrigeren durchgeschobenen Mitteltrakt, deren stereometrische Grundformen sich vom *Revolutionsklassizismus* ableiten und die man noch bei *Orient- und Brennerbahn* praktizierte, wurde im Pustertal aufgegeben. Ebenfalls wurde das Diktat der Symmetrie aufgehoben. Die nun neue Dominanz des Mittelbaues über niedrigen Flügeln findet sich auch in der monumentalen Hauptfassade des *Wiener Südbahnhofs* und dem ebenfalls unter Flattich gebauten Aufnahmegebäude der *Südbahn* in Triest (1883).

Als neu müssen bei den Bauten des Pustertals die komplizierteren Baukörper und die plastischeren Fassaden gewertet werden. Durch die rahmenden Eckquader der Vertikalachsen der Fassadenvorsprünge an den Empfangsgebäuden tritt nunmehr das vergrößerte Giebelfeld, das in mehreren Ebenen gestaffelt ist, in den Vordergrund. Dadurch wird nicht nur eine Vereinheitlichung von Holz- und Steinbau erreicht, sondern auch den Bahngästen durch die weite Dachvorkragung, wie Bruneck zeigt, Wetterschutz geboten.

Damals war es bei allen Bahnlinien Usus, ihre Bahnhöfe entlang der Strecke einheitlich zu gestalten, was erstens billiger kam und zweitens als Identifikationsmerkmal der Bahngesellschaften geschätzt wurde. Man kopierte deshalb bei der *Pustertalbahn* innerhalb eines Standardrepertoires (je nach Rang und Größe) und differenzierte in Güteklassen zwischen 3 und 5. Man griff dabei wieder auf das altbewährte Baukastensystem zurück, indem man ein oder zwei Grundelemente etwa verdoppelte oder vervielfachte, um eine größere Bahnhofsanlage herauszubekommen.

Die Ausführung der neuen Empfangsgebäude der *Pustertalbahn* und ihre wiederum modulhafte Anordnung ist deshalb interessant, weil der hier angewandte »*Ingenieurstil*« dann auch am Hotelsektor zum Einsatz kam, womit sich dessen erstklassige Bauqualität und kurze Bauzeit erklärt. Diese von Maniel eingeführte, durch Etzel und Flattich aber berühmt gewordene Systematik führte durch rationelle Ausnutzung der Materialien wie dekorative Nutzbarmachung von konstruktiven Bauteilen zu einer signifikanten Charakterisierung der Bahngebäude. Durch die Verwendung gleichen Materials und gleicher Farbtönung wurde noch zusätzlich die Familienverwandtschaft der Bauten mit der *Südbahngesellschaft* unterstrichen. Diese Charakteristik findet man auch noch bei den Hotelbauten in Toblach (1878) und am Semmering (1882).

4.2.2 *Bahnhof Toblach (ab 1872)*

Die Station Toblach (Abb. 72+75), die unmittelbar an das Areal des *Südbahnhotels* anschloss, war als Werbeträger des neuen Alpenkurortes dekorativer gestaltet.¹⁷⁰ Das zeigt auch die Tatsache, dass das Empfangsgebäude selbst, das durch eine offene Holzveranda mit einem Nebengebäude in Verbindung stand, durch einen kleinen Park nobilitiert wurde. Um den städtebaulichen Akzent des Bahnhofs vor der residenzhaften Hotelanlage zu verstärken, errichtete man noch später auf dem Hotelgrund ein durch zwei Pfeiler ausgezeichnetes Steinportal (Abb. 76), durch das eine Querachse von den Bahnschienen auf direktem Weg in den Hotelpark führte.

Die Einfachheit der Bauten darf aber nicht über den hohen Stand der Bautechnik hinwegtäuschen. Selbst seitens der konkurrenzierenden *K.u.k. Staats-*

170 Ebenda.



76 Grand Hotel Toblach: Hotel-Gartentor gegenüber dem Bahnhof, 2005

bahnen zollte man der Bauweise Anerkennung: »Die Kombination von Holz- und Eisenkonstruktionen bei Veranden etc. sind bei diesen Stationsgebäuden ebenso sorgfältig als glücklich in konstruktiver und formaler Hinsicht durchgeführt.«¹⁷¹

Im Gegensatz zur *Brennerlinie* entbehren aber die Nebengebäude im Pustertal fast gänzlich des Dekors. Hier gibt es nur mehr funktionell bedingte Elemente. Flattich langte hier – so Guido Friedl in seiner Monographie über den berühmten Bahnarchitekten – nahezu beim absoluten Nutzbau an.¹⁷²

4.3 BAUGESCHICHTE DOLOMITENHOTEL TOBLACH

Als der »*Tiroler Bote*« am 25. August 1877 die geplante Errichtung eines großen Hotels in Toblach meldete, schlug dies wie eine Bombe ein: »Nächst der Toblacher Eisenbahnstation, bekanntlich der Ausgangspunkt für die Reise in die Dolomiten, wird ein großes Hotel gebaut. Am 22. d. M. wurde der erste Spatenstich gemacht.«¹⁷³

Nach Flattichs Situationsplan (Abb. 77) wurde das Hotel auf 20.000 m² Wiesengrund, den die Gemeinde Toblach pachtweise zur Verfügung stellte, errichtet.

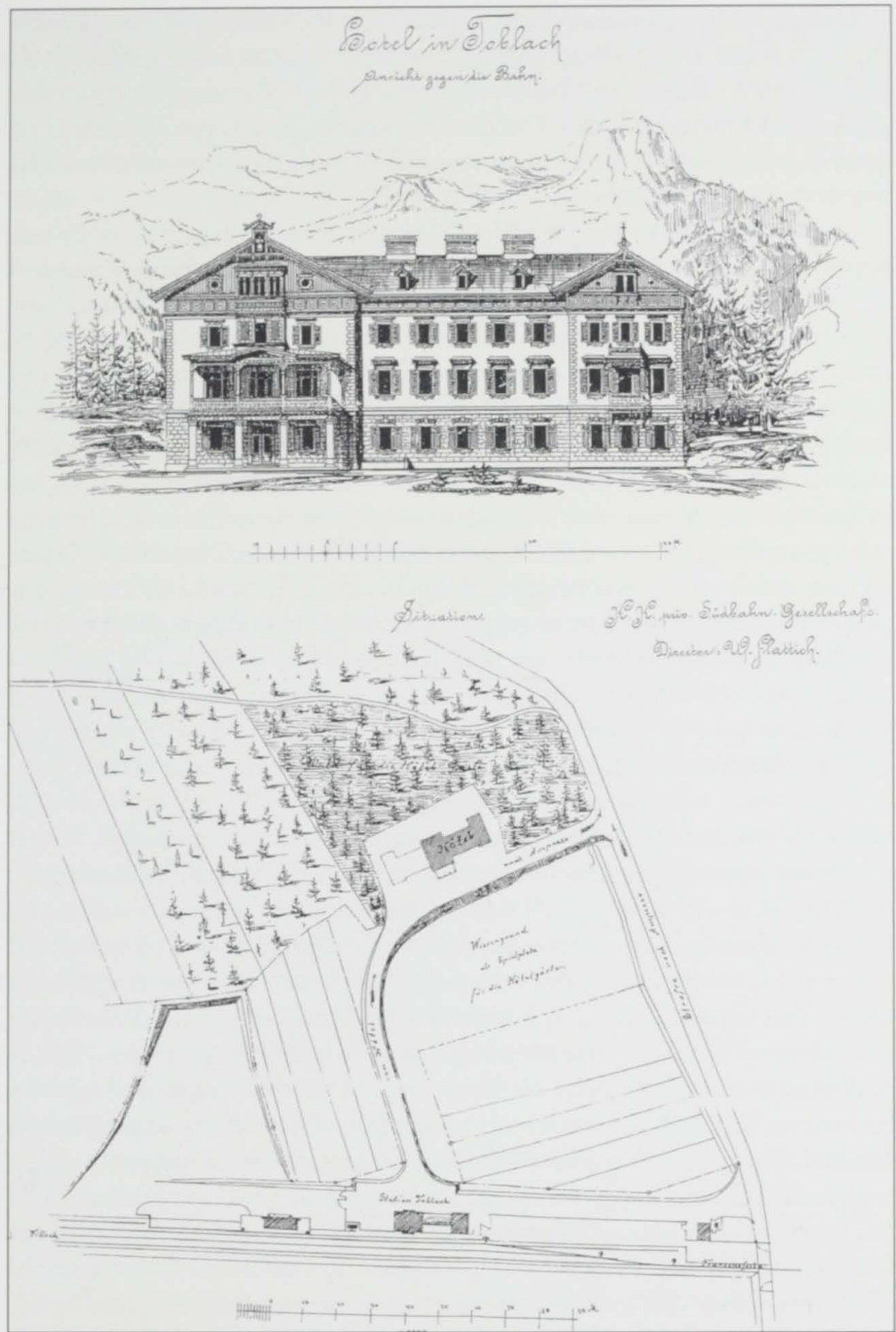
Die gesamte Anlage des »*Dolomitenhotels Toblach*« (so der erste Name des späteren »*Grand Hotels*«) wurde so wie alle *Südbahnhotels* von der bahneigenen Hochbauabteilung geplant. Die Baupläne erstellte Baudirektor Wilhelm Flattich persönlich, der schon vorher das Projekt der *Pustertalbahn* erfolgreich durchgezogen hatte. Unter der Leitung eines Grazer Ingenieurs der Hochbauabteilung waren 70 Arbeiter verschiedenster Nationalitäten am Bau eingesetzt. Der Kostenaufwand belief sich auf etwa 50.000 Gulden.¹⁷⁴

171 Zit. Anm. 29.

172 Zit. Anm. 57.

173 Zit. Anm. 164, S. 17.

174 Informationsblatt Gemeinde Toblach, Jahrgang 6, Nr. 3, S. 2.



77 Wilhelm Flattich: 1. Baustufe:
Hotel Toblach mit Situationsplan (1878)

4.3.1 Der erste Bauabschnitt (1878)

Der erste Bauabschnitt beschränkte sich zunächst einmal auf etwas mehr als die Hälfte des vorgesehenen Hotelprojekts, denn Wilhelm Flattich entwickelte wie der Schweizer Architekt Robert Roller beim *Faulenseebad* ein äußerst kostengünstiges Baustufenkonzept. (Vgl. Kap. 3.2.2) Der Planungsvorgang lässt sich heute noch am Situationsplan nachvollziehen, wobei die erste Baustufe schwarz schraffiert ist. Im Vordergrund ist das Bahnhofsgebäude sichtbar. (Abb. 77)

Da man sich wegen der Auslastung des Hotels unsicher war, beschränkte man den ersten Bauabschnitt von 1878 zunächst einmal nur auf den Mittelrisalit und den Westflügel. Doch wurde Flattichs Fassadenentwurf »*Ansicht gegen die Bahn*« schon bald 1:1 in die Wirklichkeit umgesetzt. Der Entwurf zeigt nicht nur technische Perfektion, sondern auch die große zeichnerische Begabung des Architekten.

Über Flattichs erweiterbare Rumpflösung heißt es in der heute in Privatbesitz befindlichen Baubeschreibung: »*Das Gebäude ist derart situiert und projektiert, dass gegen Osten an den Mittelbau, vor welchem der große Balkon steht, ein gleicher Flügel angebaut werden kann, wie derselbe gegen Westen hergestellt ist. Es ist auch die Möglichkeit gegeben den westlichen Endquerflügel nach rückwärts zu verlängern und falls es mit der Zeit für zweckmäßig befunden wird, unmittelbar über der Küche im 1. Stock einen großen Speisesaal zu errichten, welcher nach rückwärts einen direkten Ausgang gegen den Wald zu erhalten kann.*«¹⁷⁵

Bereits in der Saison 1878 – nach nur einem Jahr Bauzeit – wurde der Hoteltorso in Betrieb genommen. Das geschickt von Flattich kaschierte Provisorium, welches als erstes Alpenhotel der K. u. k. Monarchie überhaupt angesehen werden muss¹⁷⁶, wurde ein voller Erfolg. (Vgl. Biographie Wilhelm Flattich, Kap. 1.3.2)

4.3.1.1 Fortschrittliches Raumprogramm

Nach der Baubeschreibung verfügte das erste Hotel bereits über 80 Betten und einen Haustelegraphen.¹⁷⁷ Die Grundrissaufteilung des Erdgeschosses, das man durch ein schlichtes Entrée im Mitteltrakt erreichte, sah neben der Administration auch den Servicebereich der Gäste vor. So befand sich gleich neben dem Haupteingang das »*Comptoir des Wirthes*« und die Portierloge. Gegenüber lag das Spiel- und Rauchzimmer. Den Eckraum des Westflügels besetzte eine Gaststube, die für hotelfremde Gäste vorgesehen war. Daran schloss sich an der Frontseite ein Extrazimmer, während die Küche mit Nebenräumen und zwei Badekabinette im hinteren Gebäudeteil untergebracht waren. Dort lag auch das Office für die Bedienung des Speisesalons im ersten Stock mit Speisenaufzug sowie einige Fremdenzimmer und der Abort.

Der erste Stock, in dem sich 14 verschieden große Gästezimmer, ein Abort sowie ein Lesesalon befanden, war vom Erdgeschoss über eine Treppe erreichbar. Den gesellschaftlichen Glanzpunkt des bescheidenen Ambientes bildete der im ersten Stock des Mitteltraktes befindliche *Speise-Salon* mit der vorgelagerten Holzveranda, durch die ebenerdig ein gedeckter Vorplatz geschaffen wurde. Der Bereich des Erdgeschosses unter der von vier Pfeilern gestützten Veranda diente einerseits als Regenschutz des Eingangsportals, andererseits konnten hier in dem schattigen Bereich auch Tische im Freien aufgestellt werden. Dieses aristokratische Kompositionsschema von Portikus und einer darüber liegenden Loggia wurde später zu einer eleganten »Portikusunterfahrt« ausgebaut.

Im zweiten Stock verfügte der Hotelbau über weitere 19 Fremdenzimmer. Das überaus funktionale Raumkonzept setzte sich auch im Dachgeschoss fort, wo die Zimmer des Hauspersonals, aber auch der »*mitgebrachten Dienerschaft*« sowie die Wohnung des Hoteliers untergebracht waren. Die Fenster erhielten ebenerdig Holzläden, im ersten und zweiten Stock Jalousien, jedoch keine

¹⁷⁵ Dr. Hans Heiss vom Südtiroler Landesarchiv vermittelte der Autorin dankenswerterweise Einsicht in die in Privatbesitz befindliche Baubeschreibung.

¹⁷⁶ Zit. Anm. 57, S. 119.

¹⁷⁷ Ebenda.

Winterfenster. Fenster, Türen und Balkon sowie die Giebel und die sichtbaren Dachhölzer wurden mit Ölfarbe angestrichen.

Im Inneren gab es bis auf die zweiflügeligen Zugänge beim Hauseingang und beim Speisesaal nur einfache Türen. Die Fußböden waren aus Lärchen-Riemen bzw. aus Tannen- oder Fichtenbrettern gezimmert. Allein die Haustreppe war aus massiver Eiche gefertigt. Die Böden der Nassräume waren aus Zement oder Steinplatten hergestellt. Die Mauern waren glatt geputzt.

Das viergeschossige Hotelgebäude war mit einem 12,5 m x 7 m großen, nordöstlich gelegenen, überwölbten Keller ausgestattet, der in den Felsen eingesprengt wurde und mit einer Stiege von außen und innen zugänglich war. Die Wasserzufuhr lieferte eine nahe Quelle.

Bezüglich des Materials wählte man nicht nur bei der äußeren, sondern auch bei der Gestaltung der Innenräume eine kostengünstige und vor allem der Region entsprechende Ausstattung. Die Fassade präsentierte sich ebenerdig aus Granit, der erste und zweite Stock wurde aber aus Mauerziegeln in Rohbau ausgeführt. Die Giebel des Hotels waren mit Holzverschlag, geschnitzten Brettern und Leisten dekoriert. Das Dach war mit Asphaltpappe solid eingedeckt und an den Traufen mit Rinnen zur Ableitung des Dachwassers versehen. Die zahlreichen Schornsteine für die Ofenheizung waren aus Portland-Zementziegeln in Rohbau hergestellt und mit Steinplatten abgedeckt.

Flattichs Entwürfe zeigen, dass er wohl – wie bisher im Hotelbau üblich – den funktionalen Grundriss monumentaler Risalitbauten, wo durch vor- und zurückspringende Gebäudeteile lange Fassaden eine optische Gliederung erfahren, beibehielt, diesen aber mit Elementen aus dem lokalen Holzbau verschmolz. Die klaren, überschaubaren Renaissanceformen betonten die bereits vorgesehene Symmetrie, auch nobilitieren Würdeformeln wie Freipfeiler, Dreiecksgiebeln und die schon vorhandene Mitte des Gebäude, das bei seiner endgültigen Fertigstellung als Musterbau des *Strengen Historismus* mit »Schweizerhaus-Dekor« bezeichnet werden konnte.

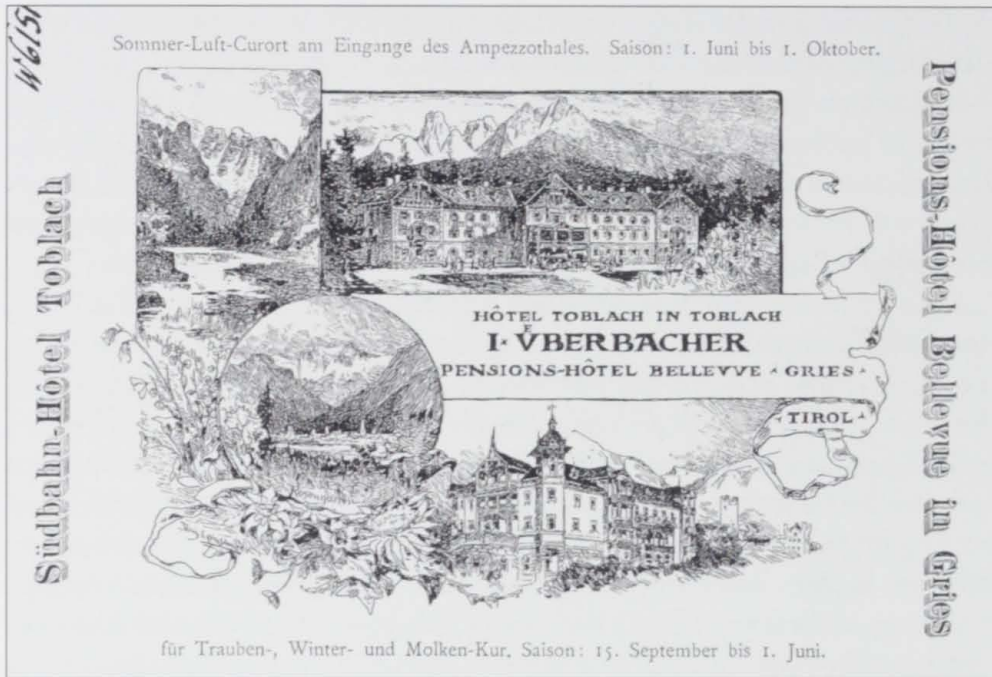
Wohl ging Flattichs Planidee von der Gestaltung barocker Residenzarchitekturen aus, und tatsächlich entstand durch die späteren Zubauten quasi eine zweiflügelige schlossähnliche Anlage mit einer Art Ehrenhof.

Das Ungewöhnliche am ersten *Dolomitenhotel* war aber Flattichs formale Lösung, die Stein- und Holzbau verband und auf den Eisenbahn-Hochbau zurückzuführen ist. Das im klassischen Stil aus orthogonalen und kubischen Elementen gestaltete Toblacher Hotel bezieht nämlich seine Wirkung – wie viele Bauten der *Südbahn* – rein von den architektonischen Mitteln her, während der Holzdekor sparsam und dienend eingesetzt wird. Aus dieser Lösung entwickelte sich schließlich für Österreich ein neuer stilbildender landschaftsbezogener Hoteltypus, der die Frühzeit des *Heimatstils* ankündigte.

Interessanterweise blieb Flattich der geschlossenen Bauweise verpflichtet, obwohl sich die Fassaden der Schweizer Hotels bereits seit Jahren mit Balkonen nach außen hin öffneten. Das Vorhandensein nur spärlicher Balkone an den strengen Fassaden der frühen *Südbahnhotels* (natürlich auch ihrer Nachahmer) führte später oft zu kritischen Äußerungen. So wurden diese Urriesen der Hotellerie öfters als »schüttkastenartige Ungeheuer«¹⁷⁸ bezeichnet, die eine reizvolle Landschaft stören.

Wilhelm Flattich war sich all dieser Punkte der Kritik an seinem Hotel bewusst. Als versierter Architekt versuchte er daher geschickt durch entspre-

178 Der Bautechniker, 5.2.1897, S. 102.



78 Gries/Brenner: Hotel Bellevue

chende Gliederung der Masse und Länge sowie durch die schlossartige Silhouette des Aufbaues, aber auch durch die glückliche Wahl des Materials und der Farben, das vor dem Bergpanorama der *Neunergruppe* liegende Hotel sensibel in den Gesamtrahmen des landschaftlichen Bildes einzufügen.¹⁷⁹

Das nicht unspannende, aber doch schlicht erscheinende Fassadenbild kommentierte Flattich persönlich während der Bauzeit mit folgenden Worten: »Das Hotelgebäude wird im Äußeren und Inneren einfach, aber anständig und solid ausgeführt.«¹⁸⁰

Genauso war es dann auch, wobei vor allem der günstige Kostenfaktor in der damaligen Wirtschaftsdepression eine große Rolle spielte. Daneben dürfte aber auch ein gewisses »understatement« die Baugestaltung beeinflusst haben, denn primär war das neue Hotel auf bürgerliche Bahnpassagiere aller Klassen, die weitab vom städtischen Luxus das »Naturerlebnis« suchten, ausgerichtet. Man dachte vorerst gar nicht so sehr an adelige Gäste, verfügte diese Klientel damals doch meist über eigene Landschlösser und Villen.

Die bisher nur wenig beachtete Alpenwelt der Dolomiten, die nun auch über eine eigene Bahnstation und ein komfortables Hotel verfügte, wirkte aber wie ein Magnet und machte Toblach in Kürze international bekannt. Vor allem die Bequemlichkeit der Anreise durch das Komplettangebot »Bahn und Unterkunft aus einer Hand« entwickelte sich zu einem ungeahnten Reise-Hit.

Die *Südbahngesellschaft* plante von Anfang an das vollständig eingerichtete Hotel zu verpachten, wie man es ja bereits so erfolgreich mit der Restauration im Wiener *Südbahnhof* gemacht hatte.¹⁸¹ Sogar an einen Hotelverkauf wurde gedacht, doch war es nicht einfach, Interessenten zu finden. Schließlich unterfertigte aber das junge Ehepaar Ignaz und Elise Ueberbacher einen zehnjährigen Pachtvertrag, da bereits die erste Saison über Erwarten gut war.

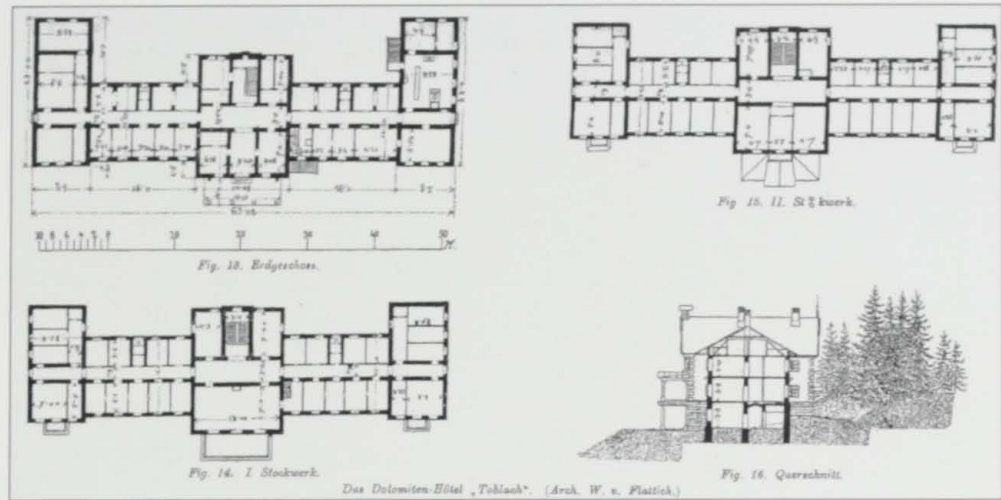
Die tüchtige Familie Ueberbacher führte bereits erfolgreich in Gries bei Bozen das *Hotel Bellevue* (Abb. 78) und koppelte dieses dann geschickt mit dem Hotel in Toblach. Nach der Überlegung des Pächterpaares sollten ihre internationalen Gäste im Sommer nach Toblach, im Winter aber in das »Bellevue« nach Gries gelenkt werden. Seit 1867 hatte ja Bozen-Gries durch die Anbin-

179 Zit. Anm. 40, S. 1.

180 Zit. Anm. 175.

181 Zit. Anm. 106, Prokop, Alpenhotels, S. 15.

79 Hotel Toblach: 2. Baustufe: Axialsymmetrischer Grundriss (1879)



derung an die *Brennerbahn* direkten Anschluss an den süddeutschen und west-österreichischen Raum.¹⁸² Am Beginn der Sommersaison (1.6.–1.10.) wurden daher Personal und Ausstattung von Gries nach Toblach verlegt, wo sie bis zum Herbst blieben, um dann wieder nach Gries zur Wintersaison (15.9.–1.6.) zurückzukehren.

Bei den Mitarbeitern wog die sichere Ganzjahresbeschäftigung die Strapazen des mühsamen Umzuges auf. Nach dem Bozener Historiker Hans Heiss, der sich intensiv mit der Geschichte des *Grand Hotels Toblach* beschäftigte, »wirkte diese ›horizontale Saisonverlängerung‹ Gries/Toblach in Tirol vorbildhaft. So sicherten sich bis zur Jahrhundertwende Dutzende von Hoteliers durch einen Sommer- und Winterstandort beinahe einen ganzjährigen Umsatz. Erst die Verbreitung des Wintersports in der Zwischenkriegszeit brachte den Gebirgsregionen eine ›echte‹ lebenswichtige zweite Saison.«¹⁸³

4.3.2 Der zweite Bauabschnitt (1879)

Die mit der Hotelverpachtung überaus zufriedene Bahngesellschaft baute daher bereits 1879 an das unfertige Hotel den fehlenden Ostflügel, wie ihn Flattich ja schon auf dem Situationsplan (Abb. 77) konzipiert hatte. Der für das Gesamtprojekt vorgesehene Grundriss (Abb. 79), wie er auch am Situationsplan von Flattich festgehalten ist, verläuft nach dem bekannten kreuzförmigen, bei Monumentalbauten oft angewandten Schema. Die gleiche Grundrissgestalt, bestehend aus Mittelrisalit und zwei Flügelbauten, wurde dann auch von Flattichs Nachfolger, Franz Wilhelm, beim *Südbahnhotel* am Semmering herangezogen. Über die Fertigstellung des Hotels berichtete der »*Pusterthaler Bote*« bereits am 12. September 1879.¹⁸⁴

»Die Fassade des viergeschossigen ersten Hotels in Toblach (Abb. 2) erstreckt sich nun seit 1879 über 19 Fensterachsen, die rasterartig angeordnet sind. Als repräsentatives Moment der mit Risaliten gestalteten Fassade tritt seither zentral die Veranda mit dem Pfeilerportikus und dem großen Giebfeld im Dachgeschoss markant hervor.«

Im Jahre 1880 dürfte es im Hotel bereits um die 5.000 Nächtigungen gegeben haben, wobei man davon ausgehen kann, dass für die 315 gemeldeten Dauergäste ein Mindestaufenthalt von 14 Tagen als realistisch erscheint.¹⁸⁵

182 Zit. Anm. 104, S. 244.

183 Zit. Anm. 164, S. 24.

184 Ebenda, S. 27.

185 Ebenda.



80 Hotel Toblach: Erweiterter Ostflügel mit dem um 1885 angebauten Spiegelsaal (Mitte). Ganz links der heutige »Mablersaal«

4.3.3 Weitere Zubauten mit neuen Raumorganisationen (1885–1914)

Angetrieben von ihren erfolgreichen Bilanzen, erweiterte die *Südbahngesellschaft* bereits um 1885¹⁸⁶ das 1879 komplettierte Hotel um einen an den Ostflügel mittels eines Verbindungsganges angefügten Saalzubau (Abb. 80 + Abb. 151). In diesem dreigeschossigen Saalbau befindet sich noch heute in der ersten Etage der berühmte Spiegelsaal. Durch die Zubauten hatte sich nun natürlich auch die gesamte Grundrissaufteilung verändert. Vestibül und Stiegenhaus werden seither in der Hauptachse vom Korridor geteilt, welcher die Flügel und die Endpavillons erschließt. Im Erdgeschoss des ersten Hotels verblieben weiterhin die Administration, die Küche und an der Hangseite die Dienstbotenzimmer. Im ersten Obergeschoss des alten Zentralbaus war weiterhin der ältere Speisesaal, flankiert von den Gesellschaftsräumen, in Betrieb, während der zweite Stock nur in Zimmer aufgeteilt war.

Zehn Jahre nach Hoteleröffnung erwarb schließlich 1888 das Pächterehepaar Ueberbacher das Toblacher Hotel.¹⁸⁷ Der stolze Kaufpreis ist dabei Indiz für die von der Bahngesellschaft getätigten hohen Investitionen.

Dem Prinzip des Pavillonensystems folgend errichteten die neuen Besitzer um 1892 – wiederum nach Plänen von Flattich – ein zweites Hotel. Dieser so genannte *Fürstenhof* (Abb. 81) wurde im Osten nahezu rechtwinklig zum ersten Hotel gebaut.¹⁸⁸ Via gedeckten Verbindungsgängen mit einem eigenständigen Speise- und Balltrakt (*heutiger Mablersaal*) wurde er mit dem Altbau verbunden.

Am Gesamtgrundriss (Abb. 82) ist die komplette Hotelanlage mit allen späteren Zubauten sichtbar. Interessant ist das System, wie das letzten Endes über eine gewaltige Längenausdehnung (Abb. 72) verfügende Hotel durch einen mehrmals abgewinkelten Korridor, der alle Hotelteile miteinander verband, erschlossen wurde. Wie im Schweizer *Gurnigelbad* (Abb. 67) hatte aber diese Längenausdehnung nicht nur funktionellen, sondern auch therapeutischen Wert, wobei das Korridorsystem für Bewegungszwecke (Wandelbahn) an Regentagen benützt wurde.

186 Zit. Anm. 106, Prokop, Alpenhotels, S. 15.

187 Zit. Anm. 164, S. 28.

188 Zit. Anm. 106, Prokop, Alpenhotels, S. 15.

81 Hotel Toblach: Fürstenhof, Zustand 2005

82 Hotel Toblach: Grundriss der gesamten Hotelanlage

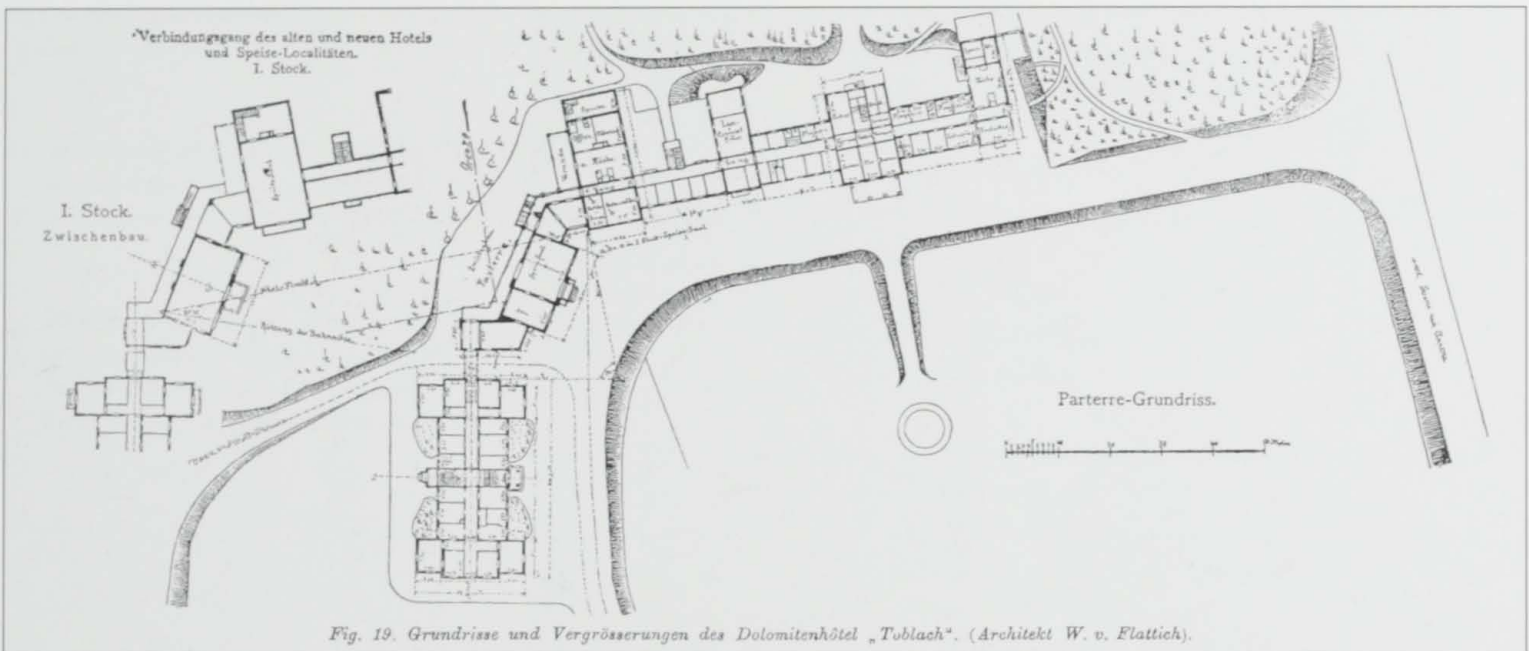


Fig. 19. Grundrisse und Vergrößerungen des Dolomitenhôtél „Toblach“. (Architekt W. v. Flattich).

Bei allen Zubauten wurden die spezifischen Charakteristika des ersten Hotelbaues von 1878 im Wesentlichen angewandt. Aufgrund der verschiedenen Dachlandschaften des ausgeführten Pavillonkonzeptes vermittelte der Hotelkomplex durch seine hohen und niederen Gebäudeteile letzten Endes den Eindruck eines dörflichen Gefüges.

4.3.4 Ingenieurbaukunst im Historismus

Das Erscheinungsbild des Südbahnhotels in Toblach zeigt deutlich Flattichs Handschrift und somit die Abstammung des Hotels von der Ingenieurbaukunst, vermischt mit aktuellen Tendenzen des Schweizer Hotelbaus und regionaler Landhausarchitektur.

Dem Zeitstil entsprechend sticht an Flattichs erstem Hotel der Zitatcharakter hervor, der typisch für den Historismus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts ist.

Wurde die *Pariser Oper* im 19. Jahrhundert als Kulturgebäude für ein bürgerliches Publikum im Renaissancestil erbaut, da man ihre Formen dem Zeitalter des Humanismus entlehnte, so empfand man damals eine historisierende, aristokratischen Landhäusern nachempfundene Bauweise für ein Berghotel, das vorübergehend als repräsentatives Wohngebäude einer hoch gestellten Klientel dienen sollte, für diese spezifische Bauaufgabe als genau richtig. Lag doch der Stilstreit 1878, als das Toblacher Hotel gebaut wurde, nicht so weit zurück, und bei neuen Bauaufgaben war die 1828 von Heinrich Hübsch in die Architekturgeschichte eingegangene Frage »In welchem Stile sollen wir bauen?« noch immer hochaktuell.¹⁸⁹

Doch neben all dem ideengeschichtlichen, zugleich aber auch malerischen Fassadenzubehör zeigt die additive und modulhafte Gliederung der auf einfache geometrische Formen reduzierten Baukörper der Hotelkonstruktion vor allem Flattichs dogmatische rationale Überlegungen, welche Übernahmen vom Hochbau der Bahnlinie sind und daher vom Ingenieurbau stammen. Selbstverständlich gehörte dazu, dass die Technologie des Hotels dem letzten und modernsten Stand der Zeit entsprach. Dazu verwendete man auch vorgefertigte Stahlträger, die man seit den siebziger Jahren nun einfach zu einem tragenden Gerüst zusammennieten und ausmauern konnte, quasi Vorläufer des späteren Stahlskelettbaus. In Frankreich wurde bereits 1871 erstmals von Jules Saulnier für die Schokoladenfabrik Meunier in Noisiel-sur-Marne so ein komplettes »Stahl-Skelett« benutzt.¹⁹⁰

Immer mehr und mehr beschleunigte sich in dieser Zeit der technische Fortschritt, der von den Ingenieuren der *Südbahn* postwendend bei ihren Bauten Anwendung fand. Dazu zählte natürlich bald auch der Einsatz des Stahlbetons, der seit 1893 bekannt war.

Nur wenige Jahre zuvor hatte der Architekt und Kunsttheoretiker Gottfried Semper (1803–1878) auf drei Richtungen, die von den Architekten zukünftig eingeschlagen würden, hingewiesen. Neben den »Ästhetikern« und den »Schematikern« schrieb Semper 1855/56 den weitaus ungünstigsten Einfluss auf die Baukunst den von ihm so genannten »Materiellen« zu. Nach der Dresdner Architekturforscherin Heidrun Laudel¹⁹¹ war damit jene Richtung gemeint, die sich im Zuge des mächtigen Aufschwunges der Bautechnik abzeichnete: »Nach Semper sahen die »Materiellen« in der Konstruktion das Wesen der Baukunst und beschränkten sich auf die Erörterung technischer Fragen. Es werde damit der »Stoff über die Idee gestellt und letztere in eiserne Fesseln geschmiedet.«¹⁹² Als Architekt stemmte sich Semper vehement gegen den nüchternen »Ingenieurbaustil«, der sich am Ende des 19. Jahrhunderts breit machte und das bisher in der Architektur so wichtige ideell-künstlerische Moment zu verdrängen drohte. Als Baumeister aber war Semper stets bemüht, technische Entwicklungen und vorteilhafte Konstruktionen zu nutzen.¹⁹³

Ein wesentlicher Punkt der Architekturproblematik vor 1900 lag auch in der Diskrepanz zwischen dem beispiellos vorangetriebenen technischen Fortschritt und der mangelnden ästhetischen Bewältigung der Produktion.

Während des 19. Jahrhunderts wurde die Wahl der historischen Schmuckformen vom jeweiligen Bedeutungsgehalt, der sich mit ihnen verband, be-

189 Wulf Schirmer, *Stilstreit und Einheitskunstwerk*, Einleitung, Internationales Historismus-Symposium, Bad Muskau, Dresden 1998, S. 13.

190 *Der große Bildatlas der Architektur*, Niedernhausen 2001, S. 354.

191 Heidrun Laudel, *Gottfried Semper, Architektur und Stil*, Dresden 1991, S. 35.

192 Ebenda.

193 Ebenda.



83 Das renovierte Fassadenbild des Hotel Toblach, 2002



84 Das Grand Hotel Toblach präsentiert sich nun wiederum in den aufgefrischten Südbahn-Farben

85 Südbahnhotel Semmering: Holzdekor der bergseitigen Fassade, Zustand 2005. Die für die Südbahnhotels typischen Beton-Konsolen finden sich in Toblach und am Semmering



stimmt. So hat auch Semper selbst die *Bautzener Kaserne* 1842 in den Schmuckformen mittelalterlicher Festungsarchitektur entworfen, um dem Gebäude den Charakter des Wehrhaften zu verleihen.

In Sempers Überzeugung »ein Bauwerk müsse symbolische Gestalt annehmen ist schon etwas zu spüren vom Bürgertum des neunzehnten Jahrhunderts, für das »Freiheit« nicht mehr nur Losungswort, sondern ernüchternde Realität des ökonomischen Alltags geworden war«. ¹⁹⁴

Unter diesen hier angeführten Aspekten ließe sich Flattichs Mischstil bei seinen Hochbauten, der neben dem Sichtbarmachen des Baumaterials und der Konstruktion seinen künstlerischen Ausdruck am Hotel mit der Schmückung im Holzbaustil sucht, als Kompromiss zwischen Ästhetik und Materiellem einordnen.

194 Ebenda, S. 190.

Nach aufwändigen Renovierungen (1994–2000) erstrahlt nun heute wieder das von Guido Friedl beschriebene Fassadenbild des Toblacher Hotels (Abb. 83) – sowohl bei Tag als auch Nacht – im ursprünglichen Glanz: »Die Fassaden sind sehr lebhaft und farbig gehalten. Das Erdgeschossmauerwerk besteht aus hellgrauem Granitbruchstein mit grober Rustika an den Ecken und roten Ziegelbogen über den Fenstern. Ziegelrot sind auch die beiden Obergeschossmauern, deren rahmende Eckquader und Gesimse weiß getüncht sind. Zur Erzielung des alpinen Charakters wurden möglichst viele sichtbare Holzkonstruktionen verwendet. Auf den Balkenköpfen leicht auskragend, steht auf dem oberen Gesimse ein schmales Fachwerkband auf, welches im Bereich der Risalite die von den Tiroler Stationen bekannten Giebel trägt. Aus einer großen offenen hölzernen Loggia auf Steinpfeilern besteht die Überdachung des Hotelepfanges. Originell sind die schrägen Säulen der seitlichen Balkons, deren Schub von Konsolsteinen romanischer Form aufgenommen wird.« (Abb. 84) Die hier beschriebene Konsolen-Konstruktion findet sich auch am später erbauten Südbahnhotel (1901/03) am Semmering. (Abb. 85)

Über die Farbgebung des Toblacher Hotels schreibt Guido Friedl weiter: »Die tragenden Säulen und Riegel der Holzteile sind dunkelbraun, alle Füllflächen in Ocker gestrichen. Braun sind auch die geschweiften Fensterrahmen, grün ihre Läden, als kräftiger Kontrast zur roten Ziegelfläche. In einer Fassade finden wir also Hellgrau, Ziegelrot, Weiß, Grün, Braun und Ocker. Es sind das seit der Zeit der Orientbahnstationen die traditionellen Farben der Südbahn.«¹⁹⁵

Die heute hervorragend renovierte Hotelfassade dokumentierte damals – schon allein durch die Farbgebung (Abb. 84) – für jedermann erkenntlich seine Zugehörigkeit zur Südbahngesellschaft. Guido Friedl hält aber auch mit Kritik an dem Monsterbau nicht zurück: »Allerdings sprengt der riesige symmetrische Baukörper des rustikal wirken wollenden Hotels den Rahmen des romantischen Bauthemas ›Schweizerhaus‹. Die kleinteiligen alpinen Motive, die in Laubsägemannier quasi wie Spitzen die Holzfassadenteile überziehen, wirken auf der monumentalen Fassade verloren. Die feinen kunsthandwerklichen Ornamente, die sich auch an Stationen der Pustertallinie finden, können nur aus nächster Nähe wahrgenommen werden.«¹⁹⁶

Zu Flattichs Stil sei hier bemerkt, dass er ja stilistisch einerseits ein Anhänger der »hellenischen Renaissance«, somit des von Schinkel und Hansen vertretenen Neo-Klassizismus war. Andererseits wurde er aber auch von seinem ehemaligen Chef bei der Königl. Württemberg. Eisenbahn und Schweizer Zentralbahn, Carl Etzel¹⁹⁷, entscheidend beeinflusst.

4.3.4.1 Das Schweizerhaus von Carl Etzel

Wenig ist über die allgemeine Entwurfs- und Bautätigkeit von Carl Etzel bekannt, der vor allem durch seine Bahnbauten berühmt wurde, und hier im Besonderen durch die 1850 eröffnete »Albbahn«. (Vgl. dazu Kap. 1.3.2)

Der große Bautechniker Carl von Etzel (1812–1865)¹⁹⁸ übersiedelte erstmals 1839 zum Bau der Wien Gloggnitzer Eisenbahn nach Wien, wo er im Staatsauftrag auch einen Plan für die Vergrößerung der Inneren Stadt entwarf und verschiedene Hochbauten – darunter auch das Dianabad – ausführte. In dieser Zeit erregte er um 1842 mit einem vorbildhaften Entwurf eines Schweizerhauses¹⁹⁹ für Bad Vöslau großes Aufsehen. (Abb. 86) Etzel, der ja auch im

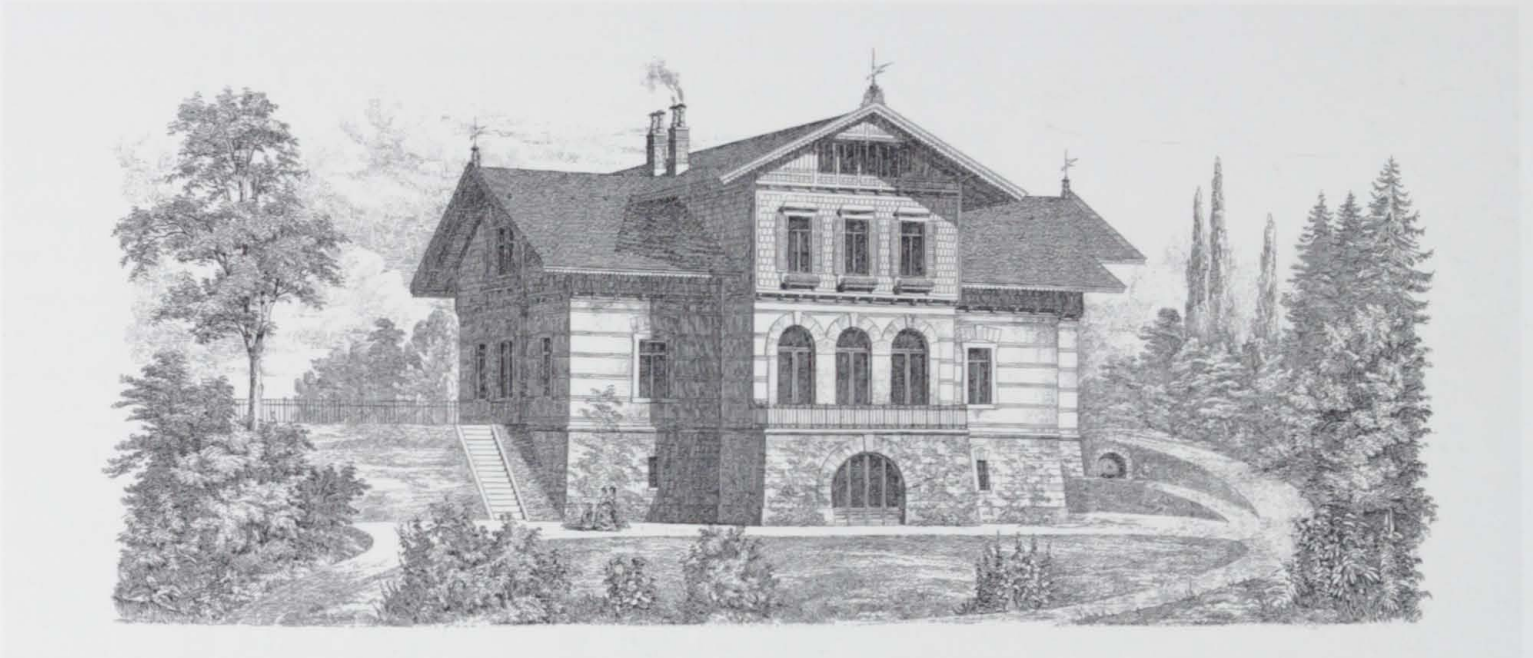
195 Zit. Anm. 57, S. 121.

196 Ebenda, S. 121.

197 Ebenda, S. 6.

198 Zit. Anm. 44, S. 272f.

199 Katalog: Die großen Architekten der Ringstraßenzeit, ihre Vorläufer und Nachfahren auf dem Lande, Bad Vöslau 1986; darin: Susanne Gneisz, »Das Schweizerhaus«, S. 67.



87 Wilhelm Flattich: Villa Hebra in Reichenau (1869)

zweckmäßigen Einrichtung. Hier wiederum kommt es auf die Wahl und die Zusammensetzung der Baumaterialien an. Etzel, der sich als Gegner der Säulenordnungen bekannte, wies aber auf die Verwendung lokalen Materials, wie Bruchsteine, gebrannte und ungebrannte Ziegeln, Holz, Stroh, Moos etc., hin, wodurch ländliche Bauten ihre »eigenthümliche Schönheit« erhalten.²⁰⁰

Etzel gibt neben einer ganz genauen Baubeschreibung seines »Schweizerhauses« auch über die Raumaufteilung Auskunft: »Es wurde daher beschlossen, dass hinsichtlich der Anzahl und Dimensionen der Zimmer, ihrer Lage unter sich, der Dimensionen der Thüren und Fenster, der Heiz- und Kochvorrichtungen die besseren Stadtwohnungen als Muster dienen, hinsichtlich der übrigen konstruktiven und dekorativen Anordnungen des Gebäudes aber, sowohl im Innern als im Äußern, die weiter oben entwickelten Grundsätze in ihrem ganzen Umfange Anwendung finden sollen.«²⁰¹

Vergleicht man nun Etzels *Schweizerhaus* mit der Giebellandschaft des Toblacher Hotels, so merkt man, dass hier vieles in Vöslau bereits 40 Jahre früher vorgebildet ist. Dazu zählen neben dem überall als Zierrat angebrachten Schnitzwerk auch die leicht auskragenden Balkenköpfe unter den vorragenden Dachstühlen, deren Giebeln – sowohl in Vöslau wie in Toblach – durch Fachwerkwände gebildet werden, welche außen mit Brettern verschalt sind.

Durch die überaus enge Zusammenarbeit mit seinem Mentor Etzel war für Flattich das durch Holzdetails landschaftsbezogene Fassadenbild im *Schweizer Styl* nichts Neues, denn er kannte dies ja auch schon von Etzels Bahnbauten. (Vgl. Kap. 4.2.1)

In den beiden Vorlieben Flattichs, einerseits zur Klassizität (nach Vorbild Hansens) und andererseits zur rustikalen Landhausarchitektur (à la Etzel), wie sie auch die von Flattich selbst entworfenen *Villen Hebra* (1869) (Abb. 87) und *Kralik* (Abb. 22) zeigen, ist des Rätsels Lösung zu finden, warum beim *Toblacher* und auch beim *Ersten Semmeringhotel* diese zwei verschiedenen Stilprinzipien zur Verschmelzung kamen.

Wie eine Vergleichsreihe zeigt, begegnet uns das von den *Südbahn*-Ingenieuren oben beschriebene Stilkonglomerat – nämlich konstruktiver Massivbau,

²⁰⁰ Carl Etzel, Über den Charakter ländlicher Gebäude, *Allgemeine Bauzeitung* 1842, S. 15–24.

²⁰¹ ABZ 1842, S. 15–24.



88 Pustertalbahn: Station Toblach, 2005

dessen Mittelteil von einem breiten Satteldach mit alpiner Brettverschalung im Giebelbereich bekrönt wird – erstmals 1842 bei Etzels Entwurf für das *Schweizerhaus* in Bad Vöslau²⁰², dann wieder 1869 an Flattichs *Villa Hebra* (Abb. 87) in Reichenau²⁰³. Die elegante Dachkonstruktion findet sich auch sowohl an den Hochbauten der *Brenner-* als auch der *Pustertalbahn* (Abb. 88) und anschließend dann bei den Hotels in Toblach und am Semmering.

In dogmatischer Hinsicht hat also Architekt Carl Etzel den jungen Wilhelm Flattich mit seinem neuartigen Entwurf eines »*Schweizerhauses*« entscheidend im Villen- und Hochbau der *Südbahngesellschaft* beeinflusst.²⁰⁴

Beim Hotel in Toblach (1878) sind mehrere Einzelformen wörtliche Wiederholungen der 1869 von Flattich für den Wiener Dermatologen Professor Hebra in Reichenau an der Rax entworfenen Villa. So entstammt der Huf-

202 Zit. Anm. 199, S. 67. Etzels Bau befand sich in Bad Vöslau, Bahnstraße 15.

203 Mario Schwarz, *Landhaus und Villa in Niederösterreich 1840–1914*, Wien-Köln-Graz 1982, S. 92.

204 Zit. Anm. 199, S. 67.

eisenbogen im Souterrain der *Villa Hebra* dem Ingenieurbau der Bahn, mit dem natürlich – so wie beim Entrée in Toblach, wo drei große Bögen ins Innere führten – auf Tunneleinfahrten angespielt wurde. Auch die äußere Kennzeichnung der repräsentativen Räume durch die Dreiteilung der Fensteröffnungen im Mittelrisalit ist schon bei der *Villa Hebra* vorgebildet. Hingegen verweist der den Mitteltrakt überragende Giebel mit seinem Laubsägedekor deutlich auf die Sprache der an den Tiroler Aufnahmegebäuden verwendeten alpenländischen Formen.²⁰⁵

Hervorstechend an der *Villa Hebra* ist auch das Ziegelmauerwerk der Fassade, das schon 1842 an Etzels Landhaus in Vöslau und später dann auch bei den Hotels in Toblach und am Semmering in Erscheinung tritt.

4.3.5 Renaissance des Backsteinbaues

Der Backsteinbau wurde schon im Umkreis der römischen Zivilisation als tragender Baustoff, meist im Zweckbau (Stadtmauern, Thermen, Aquädukte), eingesetzt und steigerte sich in der Ziegelbaukunst der Renaissance zu seiner Höchstform. Aufgrund der starken Verwendung des unverputzten Backsteins im 19. Jahrhundert begann sich eine fortschrittliche rationale Architektur zu entwickeln, die dann später im 20. Jahrhundert durch den Einsatz von seriell hergestellten Stahlbetonplatten ihren Höhepunkt erreichte.²⁰⁶

In Deutschland wurde die Neo-Renaissance des im Mittelalter hoch geschätzten Ziegelsteinmaterials durch eine Englandreise (1826) des bedeutenden deutschen Baumeisters und Malers Karl Friedrich Schinkel (1781–1841) ausgelöst. Schinkel zeigte sich von der nüchternen, funktionalen Ingenieurarchitektur des hoch industrialisierten Englands tief beeindruckt, was zu einem Stilwandel in seinem Werk führte.²⁰⁷

Vor allem der Entwurf für die *Friedrichswerdersche Kirche* (1821–30) (Abb. 89) und die *Bauakademie* in Berlin (1831–36) dokumentiert Schinkels Lösung von der bisherigen Materialsprache zugunsten eines ganz von konstruktiven Mitteln bestimmten Stils. Mit der *Bauakademie*, ein aus serienmäßig vorgefertigten Formziegeln in Skelettbauweise errichteter quadratischer Gebäudeblock, schuf Schinkel ein bautechnisch wie baukünstlerisch zukunftsweisendes Werk, das vor allem im Ingenieurbau als technische Neuerung Vorbildwirkung zeigte. Das Wiederaufblühen des Backsteinbaus basierte auf dem konstruktiven Denken des Bauschaffens im 19. Jahrhundert, wo besonders im Ingenieurbau die Konstruktion die gesamte Formgestaltung beeinflusste.²⁰⁸

Mit dem Einsetzen der industriellen Revolution begann sich nämlich jene umwälzende Entwicklung auf dem Gebiet des Bauwesens abzuzeichnen, die dann für den Städtebau kennzeichnend wurde. Das Bild der Städte bestimmten nun nicht mehr nur prächtige öffentliche Bauten an zentralen Plätzen, sondern auch gewaltige Produktions- und Verkehrsanlagen und kommunale Nutzbauten. Die Verwendung von gebrannten Lehmziegeln zur Fassadenverkleidung kam vor allem im Industriebau in reinster Form zum Einsatz.

In Österreich begründete der Architekt und Bauherr Ludwig Christian Förster (Evangelische Kirche, Gumpendorf) den Materialbau und bereitete damit dem in Wien so wichtigen Rohziegelbau den Weg. Das Schinkel'sche Vorbild der Zurschaustellung des Baustoffs vor Augen, bemühten sich vor allem



89 Karl F. Schinkel: Friedrichswerdersche Kirche, 1916

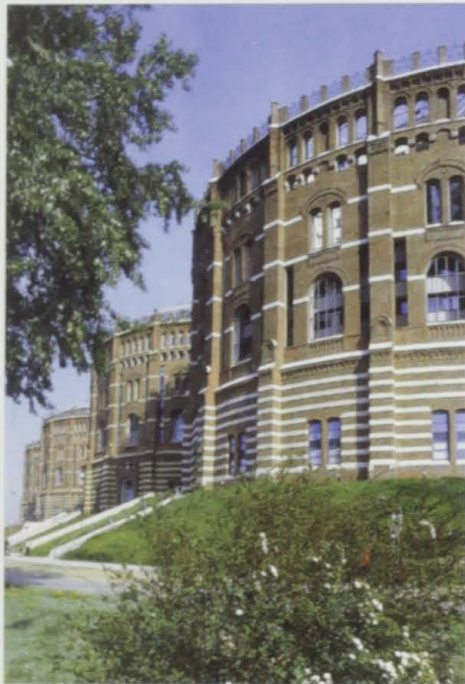
²⁰⁵ Zit. Anm. 57, S. 140.

²⁰⁶ Heinrich Heidebrecht, Deutsche Baumeister und die »Rationale Architektur im Russland des späten 19. Jahrhunderts«, in: Mitteilungen der Gesellschaft für vergleichende Kunstforschung in Wien, Nr. 1/2, Wien 2003.

²⁰⁷ Lexikon der Kunst, Malerei-Architektur-Bildhauerkunst, 10. Bd., Erlangen 1994, S. 300.

²⁰⁸ Friedrich Wachsmuth, Der Backsteinbau der Neuzeit, Marburg 1942, S. 7ff.

90 Karl Tietz: Direktionsgebäude der Siglschen Lokomotivfabrik (1866), Wien 9, Währingerstraße



91 Wien: Gasometer, nach dem Umbau 2005

Förster und sein dänischer Schwiegersohn Theophil Hansen sowie Heinrich Ferstel um die Veredelung des Ziegelmaterials.

Um die Mitte des 19. Jahrhunderts entstanden daher auch in der Donaumonarchie zahlreiche Fabriksgebäude und Hallen im »Backsteinbaustil« mit historisierenden Fassadenverblendungen. Als Prototyp solch eines frühhistoristischen Sichtziegelbaus gilt die ehemalige *Siglsche Lokomotivfabrik* (ab 1879 *Technologisches Gewerbemuseum*), das heutige WUK (*Werkstätten und Kulturzentrum*), in der Wiener Währinger Straße. Während Architekt Karl Tietz 1866 das Direktionsgebäude (Abb. 90) für den berühmten Lokomotiv-Fabrikanten Georg Sigl an der Währinger Straße in frühhistoristischer Sichtziegelbauweise palastartig gestaltete, sind hingegen die rückwärtigen Fabrikationstrakte (Severingasse 9) in schlichter Nutzarchitektur gehalten. Auch im Innenhof findet sich ein zweigeschossiger Backsteinbau, wobei es sich um die von Fellner & Helmer erbaute *Versuchsanstalt für Elektrotechnik* (1887) handelt. Anhand des alten Fabrikskomplexes, der heute monumental mitten in der Stadt steht, lassen sich die verschiedenen Stufen des österreichischen Backsteinbaus ideal studieren.²⁰⁹

Auch an alten kommunalen Einrichtungen Wiens wie Straßenbahnremisen, Wasserleitungsbauten, Gasometern (Abb. 91) oder Kasernen (*Wiener Arsenal*, 1849) lässt sich heute nach aufwändigen Renovierungen die mit Akribie ausgeführte Sichtziegelbauweise ablesen. Ein interessantes Beispiel ist dabei die Wiener *Rossauerkaserne* (erbaut 1865–69 von Oberst Karl Pilhal und Major Karl Markl), die als Spätwerk des *Romantischen Historismus* auf mittelalterliche Festungsarchitektur ebenso Bezug nimmt wie Sempers *Bautzener Kaserne* von 1842. Die Monumentalarchitektur der Kasernen in der Jahrhundertmitte erhielt somit Ausdruck der postulierten Staatsmacht.

Vor allem aber im auf Zweckmäßigkeit bedachten Bahnbau fand der Ziegelrohbau im 19. Jahrhundert bei der Errichtung von Nutzbauten wie Werkstätten, Remisen usw. starken Einsatz. Hier war es wiederum Flattich, der dem Backsteinbau bei der *Südbahn* Geltung verschaffte. Flattich kannte das Material ja gut aus seiner Heimat, denn im württembergischen Stuttgart wurden Ziegelbauten »gern ohne jeglichen Aufputz mit verschiedenfarbigem Werkstein

209 Dehio-Handbuch, Die Kunstdenkmäler Österreichs, Wien, II. bis IX. und XX. Bezirk, Wien 1993, S. 405.

kombiniert«. ²¹⁰ Bei der *Südbahn* wurde das Ziegelmaterial bereits bei den ungarischen Strecken herangezogen, um einfachere ländliche Gebäude im Rohbau herstellen zu können. ²¹¹ Flattich verwendete dann vor allem im Nutzbau Sichtziegelfronten wie bei den *Beamtenwohnbäusern in Meidling* (1866–70) und der *Arbeiterkolonie in Marburg*. Auch bei dem von Flattich 1863 in Wien erbauten dreigeschossigen *Wasserturm*, dem größten der *Südbahnlinie*, bestehen die Gewölbe und die Mauern des ersten Obergeschosses aus Ziegeln. ²¹² So ist es nicht verwunderlich, dass auch Franz Wilhelm, der Nachfolger von Flattich und ebenfalls württembergischer Architekt, das *Erste Südbahnhotel* am Semmering im Backsteinstil baute. (Vgl. Kap. 6.3.8)

Aber nicht nur im Industrie-, sondern auch im historistischen Villenbau fand die Ziegelbauweise starken Niederschlag. Eine Vorreiterrolle dürfte hier wohl Heinrich von Ferstel (1828–1883) innegehabt haben.

Ferstel verwendete schon 1860 beim neogotischen Palais am Wiener Franz-Josephs-Kai die Sichtziegelbauweise, auf die er später bei verschiedensten Bautypen immer wieder zurückgriff. So zeigen auch neben der dekorativen Backsteinfassade der berühmten *Villa Wartholz* (1870–72), die Heinrich Ferstel in Reichenau für Erzherzog Carl Ludwig, den ältesten Bruder von Kaiser Franz Joseph, errichtete, die dazugehörigen *Wirtschaftsgebäude* (Abb. 92) unverhohlenen nackte Ziegelsichtflächen. Bei dem Nutzbau tritt damit klar eine Subordinierung zu Tage. Auch zeigt der Bau, dass es Ferstel dabei um eine sachliche Ausformung des Baukörpers im Sinne einer rationalen Bauweise ging, wobei man bewusst auf den Wandverputz verzichtete.

Das Prinzip der rationalen Backsteinarchitektur wandte der berühmte Architekt auch schon in Wien beim *Chemischen Institut der Universität* (1868–72) in der Währinger Straße an. ²¹³ Wie die *Allgemeine Bauzeitung* 1874 darüber berichtete, war dieser Bau nämlich in erster Linie als Nutzbau gedacht: »Der Steinbau, als für den großen Monumentalbau vorbehalten, war in dem vorliegenden Falle ausgeschlossen, und so war es naheliegend, obgleich eigentümlicher Weise in Wien bisher noch unversucht, unser nationales Mauerwerk, den Ziegelbau, in künstlerischer Weise zur Geltung zu bringen.« Das Baumaterial des streng historistischen Sichtziegelbaus in Neorenaissance-Formen wurde von der *Wienerberger Thonwaren-Fabrik* hergestellt, »welche eben mit diesem Bau eine neue Aufgabe zu lösen hatte«. ²¹⁴

Auch im Villenbau war für die nachkommende Architektenschaft Heinrich Ferstel – dessen Privatvilla (1864) in Wien/Grinzing (Abb. 93) ebenfalls ein Materialbau aus Haustein und zweifärbigen Rohziegeln war – ein großes Vorbild. Das Besondere an der Villa ist nach Bettina Nezval, dass dabei in »Mini«-Format »die gleichen Formen und Motive aufscheinen wie bei Ferstels *Villa Wartholz* in Reichenau«. ²¹⁵

Auch für Wilhelm Flattich, der bei seinen Villen immer wieder auf die Sichtziegelarchitektur zurückgriff, dürften Ferstels Arbeiten vorbildhaft gewesen sein. Waren doch Rohziegelbauten, deren unverputzte Fassadenflächen die genaue Ausführung der Einzelschichten zeigen, damals für Wien und Umgebung eine Neuheit »und standen neben anderen materialgetreuen Ausführungen für den aufgekommene Sinn für Wahrhaftigkeit in der Architektur«. ²¹⁶

Der Backsteinbau entwickelt sich in der Zeit des Umbruchs aber vornehmlich als »Mischbau«, wobei die Ziegeln nur zur Flächenbildung herangezogen wurden, die Gestaltung der Gliederungen und Profile hingegen mit Werkstein oder Terrakotta-Formstücken durchgeführt wurde. Auch eingesetzte farbig



92 Heinrich Ferstel: Wirtschaftsgebäude der Villa Wartholz in Reichenau

²¹⁰ Zit. Anm. 206.

²¹¹ Zit. Anm. 29, S. 399.

²¹² Zit. Anm. 57, S. 57.

²¹³ Zit. Anm. 1, S. 252.

²¹⁴ ABZ 1874, S. 46.

²¹⁵ Zit. Anm. 75, S. 127.

²¹⁶ Ebenda, S. 57, und S. 126.

93 Heinrich Ferstel: Villa des Architekten in Wien-Grinzing, Zustand 2005



akzentuierte Ziegelreihen und -muster erfreuten sich großer Beliebtheit.²¹⁷ Interessant sind hier die stilistischen Wechselbeziehungen zwischen den frühen Bahnstationen, die sich an den Landhäusern orientierten, während gewisse Charakteristiken der Bahnbauten dann später wiederum auf den Villen- und Wohnbau zurückstrahlten. Dieser Aspekt erklärt auch, warum die Ingenieur-Architekten vieler Bahngesellschaften damals auch entwurfsmäßig auf neuen Gebieten wie dem Villenbau aktiv wurden.

Doch der rustikale Holzdekor, der bei Flattichs *Villa Hebra* noch ländlich verspielt und proportional wirkt, erscheint auf der monumentalen Ziegelfläche beim Hotel in Toblach unproportional und aufgesetzt. Unschwer ist im Kern des frühen Hotels noch die Zinskaserne zu erkennen, welche hier in rustikaler Verkleidung auftritt. Dieses Problem findet sich auch noch bei dem in Sichtziegelbauweise errichteten ersten Hotelbau am Semmering (1882). Erst mit dem großen Zubau von 1901/03 durch Wildhack und Morpurgo gelang es der *Südbahngesellschaft* dann nicht nur eine erstklassige Ingenieurkonstruktion, sondern auch ein malerisch gegliedertes Palasthotel mit hervorstechender Architektur am Semmering zu schaffen.

4.4 DAS GRAND HOTEL TOBLACH UND SEINE BERÜHMTE GÄSTE

Seit dem 1888 erfolgten Kauf durch die Familie Ueberbacher trug das international besuchte Luxushotel die Bezeichnung *Grand Hotel*. In seinem »Handbuch des Hotelbetriebs« führte Max Hegenbarth²¹⁸ 1887 den Begriff des »internationalen Hotels« für Häuser allerersten Ranges ein: »Unter internationalen Hotels versteht man diejenigen Häuser, welche in Einrichtung und Betrieb den Ansprüchen der feinen Gesellschaft aller Classen gerecht werden können, wodurch sie einen internationalen Charakter annehmen ... Diejenigen, welche für den internationalen Verkehr bestimmt sind, sind oftmals palastähnlich gebaut und unter Anwendung aller erdenklichen zweckmäßigen Erfindungen und Hilfsmittel derart eingerichtet und betrieben, dass sie auch den höchsten Anforderungen entsprechen können.«²¹⁹

217 Etwa bei Schloss Wartholz in Reichenau oder der Hermesvilla in Wien/Lainz. Auch an Flattichs Villa Kralik Wien/Döbling.

218 Max Hegenbarth, Handbuch des Hotelbetriebs, 1887, S. 1f.

219 Ebenda.



HOTEL TOBLACH

SÜDBAHNHOTEL

TOBLACH, TIROL 1224 Meter über dem Meere
Station der Südbahn

Elise Ueberbacher-Minatti, Eigentümerin
zugleich Eigentümerin des Hotels und Pension Bellevue in Gries bei Bozen.

300 Zimmer. 50 Salons. Aller moderner Komfort. Nur Front- und Waldzimmer. Abgeschlossene Appartements mit Bad. Auto-Garage. Automobil-Reparatur-Werkstätte. Wagen und Automobile im Hause. Omnibus nach Cortina. Schöne Strassen für Radfahrer. Tennis. Das ganze Hotel ist mit ausgedehnten Parkanlagen umgeben und wird schon seit Jahren der ruhigen Lage wegen von Familien zu längerem Aufenthalt gewählt. Grosse Lärchenwälder. Beste Gelegenheit zur Gamsenjagd und Forellenfischerei. Arzt im Hause. Apotheke im Orte. Damen- und Herren-Friseur im Hotel. Internationaler Hotel-Code in Verwendung.

Telegramm-Adresse: Südbahnhotel Toblach.

94 Prospekt Grand Hotel Toblach um 1910

Das *Grand Hotel Toblach*, das um 1900 das größte Alpenhotel Österreichs war, verfügte damals über 220 Zimmer und Salons, mehrere sehr große Speisesäle, Spiel- und Musiksäle, Rauchzimmer etc.²²⁰

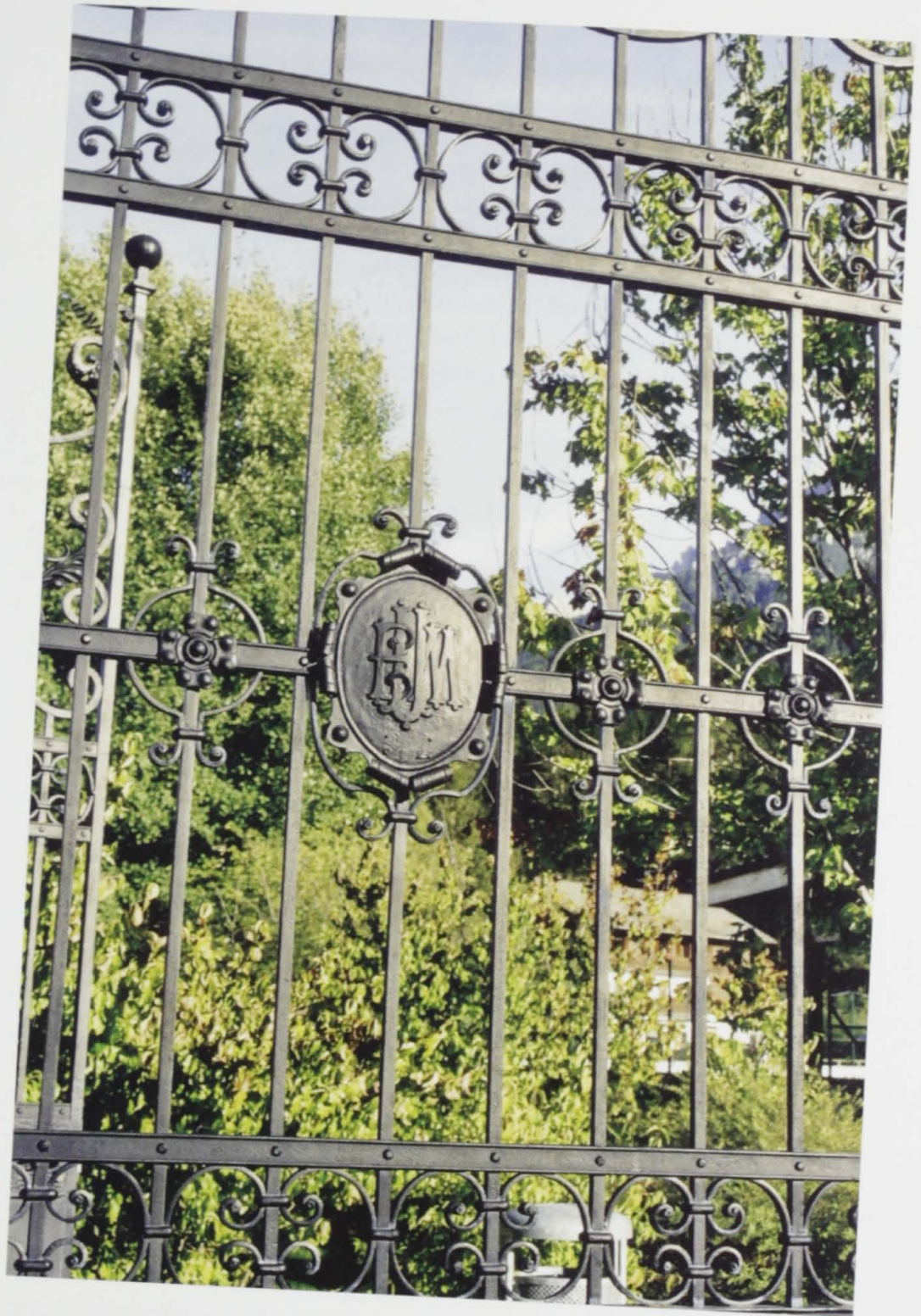
Auch nach 1900 erfolgten seitens der Besitzerin – die 40-jährige Elise Ueberbacher führte nach dem Tod ihres Mannes Ignaz (gest. 24.6.1888) den erfolgreichen Hotelbetrieb alleine – gewaltige Investitionen, um den Standard des Hotels aufzuwerten. So erhöhte ein neuerlicher Zubau, der weitere 100 Fremdenbetten mit sich brachte, nach dem bekannten Reiseführer *Baedeker* die Bettenfrequenz schließlich vor dem Ersten Weltkrieg auf 350.²²¹

Um 1904 errichtete die tüchtige Unternehmerin, die inzwischen das gesamte Hotel elektrifiziert hatte, anstelle des alten hauseigenen Gaswerkes nach der Methode des berühmten Naturheilarztes Vincenz Priebnitz eine »Kaltwasserheilanstalt«. Eine hauseigene Kuranstalt gehörte damals zur Grundausrüstung fast aller großen Hotels. (Vgl. Kap. 6.9.1)

Dem Zug der Zeit entsprechend und um den Betrieb auf dem modernsten Stand zu halten, ersuchte im Dezember 1905 die »Gnädige« – so nannten die Hotelangestellten inzwischen ihre Chefin – um den Bau einer *Automobil-Remise* an. Eine Hotelgarage war bereits ein »must« für betuchte Hotelgäste, da nämlich damals einige der hohen Herrschaften, die früher noch mit ihren Privatwaggons anrollten, schon über das neue Prestigesymbol »Auto« verfügten. Elise Ueberbacher machte vor keiner Modernisierung Halt. So stellte sie 1906 neben der Dampfwaschanlage auch ihre Bügelmaschinen und ihre hauseigene Holzsäge auf elektrischen Betrieb um. Bei all diesen Investitionen sprang jedoch – nach wie vor – die *Südbahngesellschaft* mit günstigen Darlehen ein, die aus dem hauseigenen *Pensionsfonds für Beamte der Südbahn* stammten. Um 1912 verfügte das *Grand Hotel* bereits über mehrere Tennisplätze, einen eigenen Arzt und Friseur. (Abb. 94) Nahezu 50 Jahre lang prägte Elise Ueberbacher-Minatti (2. Verehelichung) die Hotelgeschichte. Heute noch erinnern ihre Initialen »EÜM« an den schmiedeeisernen Zufahrtstoren zum Hotel (Abb. 94a) an die tüchtige Prinzipalin, die bei den Gästen überaus beliebt war.

220 Zit. Anm. 106, Prokop, Alpenhotels, S. 15.

221 Vgl. Zit. Anm. 164, S. 44; Karl Baedeker, Südbayern, Tirol und Salzburg, 1910, S. 465.



94a Am Torgitter finden sich noch die Initialen von Elise Überbacher-Minatti, der »Grand Dame« des Tiroler Tourismus

4.4.1 Vom Passagierzimmer zum Grand Hotel

Anhand der *Südbahnhotels* in Toblach und am Semmering kann man bestens die Differenzierung bestimmter Hoteltypen aufzeigen, die sich im Laufe des 19. Jahrhunderts entwickelten.

Beide Hotelanlagen begannen in ihrer Frühzeit als »Hotels mit Passagierzimmern«, wobei das gemeinsame Speisen an einer Tafel (*table d'hôte*) üblich war. Darunter sind nach zeitgenössischen Handbüchern so genannte *Passantenhotels* zu verstehen, welche aufgrund ständig neuer und rasch wechselnder Hotelgäste (*Eisenbahntourismus*) vorwiegend mit Einzelzimmern, die man

früher als »Passagierzimmer« bezeichnete, ausgestattet waren. Diese Hotels wiesen noch geringen Komfort auf und verfügten nur über die notwendigsten Gesellschaftsräume.

Nach diversen Handbüchern für den Hotelbetrieb (Vgl. Kap. 3.2.4) erfolgte später die Abgrenzung der verschiedenen Hoteltypen nach deren Betriebs- und Verpflegungsart. Weiters waren auch die Hotellage sowie die Aufenthaltsdauer und Zusammensetzung der Gäste für den Hotelrang bestimmend. So unterschied man bald zwischen billigen Touristen- und komfortableren Familienhotels, die einem längeren Aufenthalt – meist mit eigenen Bediensteten – dienten. Schließlich erklimm das Palasthotel mit seiner individuellen Ausformung (großzügige Raumorganisation) als eigener Bautypus innerhalb der Hotelarchitektur die höchste Stufe der Hotelkategorien.

Bei der hier angeführten Typisierung ist zu berücksichtigen, dass Hotels im städtischen Bereich schon von Anfang an anderen Bewertungskriterien unterlagen, ihre Skala aber ebenfalls vom Eisenbahnhotel bis zum Grand Hotel reichte.

Die Rangstufe eines Hotels wurde nicht nur von äußeren Kriterien und der Zimmeranzahl abhängig gemacht. Vor allem waren die technische und luxuriöse innenarchitektonische Ausstattung der gesellschaftlichen Räume und Hotelzimmer ausschlaggebend. Der Rang und Typ eines Hotels wurde nämlich primär durch die Zahl, Größe, Art und Lage der Gesellschaftszimmer bestimmt. Für die Klassifikation waren aber auch die Hotelorganisation und die allgemeine innere Raumeinteilung sowie die Anordnung der Hotelzimmer nach Größe und Komfort wichtig.

Später zählte auch der Einbau von Badezimmern und Toiletten zu vorrangigen Bewertungskriterien. Galt doch die sanitäre Zimmerausstattung, die seit der Mitte des 19. Jahrhunderts bei nordamerikanischen Hotels schon selbstverständlich war, in Europa – wo es meist nur Etagenbäder gab – lange Zeit noch als Luxuseinrichtung. Gegen Ende des Jahrhunderts wurden europäische Hotels, die sich am servicebewussten anglo-amerikanischen Raumprogramm (Frisiersalon, Billardräume etc.) orientierten, meist als »international« und »modern« bezeichnet und englische Raumbezeichnungen wie etwa »Bar« und »Hall« gingen in Europas Hotelwesen ein.²²²

Nach Maria Wenzel war für die Literatur vor 1914 tatsächlich nicht die Außenarchitektur eines Hotels das wichtigste Bewertungskriterium, sondern die Innendisposition.²²³ Dies dürfte auch der Grund sein, warum alle *Südbahnhotels* außen ein gewisses »understatement« zeigen, innen aber exklusiv ausgestattet sind. Sowohl in Toblach wie auch am Semmering durchliefen beide Hotels in ihrer mehr als hundertjährigen Hotelgeschichte alle möglichen Hotelkategorien. Durch ständige kostspielige Anpassungen sowie laufende Zu- und Umbauten erlangten sie schließlich nicht zuletzt aufgrund moderner Raumplanungen ihre Höchstbewertung als »Grand Hotels«.

4.4.2 Hochstandardisiertes Raumprogramm für exklusive Klientel

Das *Grand Hotel Toblach* entsprach seit 1888 mit Hunderten von Zimmern, eleganten Suiten und seiner diskreten, aufmerksamen Bedienung dem höchsten Standard der Zeit und war einer der renommiertesten Fremdenverkehrs-

222 Barbara Daghofer, Repräsentative Hotelbauten der Wiener Gründerzeit, Diplomarbeit Universität Wien 1997, S. 43.

223 Zit. Anm. 102, S. 9 und S. 24. Vgl. Ludwig Klasen, Grundriss-Vorbilder von Gasthäusern, Hotels und Restaurants, Leipzig 1884, S. 134; Barbara Daghofer, Repräsentative Hotelbauten der Wiener Gründerzeit, Diplomarbeit Universität Wien 1997, S. 22ff.



95 Südbahnhotel Toblach: Stuckdekoration

orte in den Alpen überhaupt. Viele gekrönte Häupter wie etwa die Könige von Belgien, Sachsen und Serbien trafen sich hier alljährlich mit Mitgliedern des österreichischen Hofes, wobei natürlich auch der internationale Bankennadel nicht fehlen durfte.

Der Grundrissplan von August Prokop, der die komplette innere Raumaufteilung des Toblacher Hotels im Endzustand dokumentiert (Abb. 82), zeigt exakt die Anordnung der zahlreichen gesellschaftlichen Räume, wie Speisesäle und Veranden, Frühstücks- und Konversationszimmer sowie Musik-, Lese- und Rauchsalons. Außer vereinzelter Stuckdekoration (Abb. 95) und hölzernen Paneelen hat sich aber von der ursprünglichen Inneneinrichtung durch die starken Kriegseinwirkungen beider Weltkriege nur wenig erhalten.

Aufgrund seiner Exklusivität zählten vor 1914 vornehmlich wohlhabende Gäste aus elitären Kreisen der österreichisch-ungarischen Monarchie wie Aristokraten, hohe Offiziere, Parlamentarier und Künstler zur noblen Klientel, die sich meist vom 15. Mai bis 1. Oktober im Toblacher Hotel ein Stelldichein gab. Hochsaison, die sich separat im Preis niederschlug, war gewöhnlich vom 1. Juli bis 15. September. Um 1890 arbeiteten im *Grand Hotel* ca. 70 Angestellte.

In den Sommermonaten herrschte auf dem Bahnhof in Toblach bis zum Beginn des Ersten Weltkriegs so reges Treiben wie auf manchem Stadtbahnhof. Es wimmelte von Hoteldienern, Packträgern, Stellwagen und Pferdekutschen jeglicher Art. Täglich kamen zwei Schnellzüge aus Wien und direkte Eisenbahnwagen aus München. In der Zeit von 1885 bis 1914 schossen in Bahnhofsnähe weitere Hotels, Pensionen und Villen, in denen Zimmer vermietet wurden, wie die Pilze aus dem Boden. Doch zeitweilig war die Zahl der Betten noch immer zu gering. Ständige Um- und Anbauten sowie Hotelaufstockungen waren die Folge. Bei Personenzählungen auf der Ampezzaner Straße nach Cortina im August 1906 wurden bereits 22.010 Passanten registriert.

4.4.3. Der Habsburgermythos

Im *Grand Hotel* Toblach führte vor allem der 1892 neu gebaute *Fürstenhof* zu einer sozialen Entmischung des Publikums, da man die aristokratischen Gäste nunmehr separiert und luxuriös unterbringen konnte. Darauf weist auch der Name »*Fürstenhof*« hin, wodurch der privilegierte Status dieser Hotelgäste gegenüber den Gästen der II. und III. Preisklasse hervorgehoben wurde. Neben dem modernen Großbürgertum war zu dieser Zeit immer noch jedoch der Adel tonangebend, während das Kleinbürgertum und die Arbeiterklasse das gesellschaftliche Schlusslicht bildeten. Nach dieser Hierarchie war auch das Dreiklassen-Schema im Bahnbetrieb eingeteilt, wobei damals selbst die Bahnhofrestaurants noch in Klassen unterteilt waren.

Toblachs Ruf als renommierte Sommerfrische beruhte vor allem auf dem legendären Erholungsaufenthalt des deutschen Kronprinzen Friedrich Wilhelm und seiner noblen Entourage im Herbst 1887. Der damals 56-jährige Thronfolger, der seit 1858 mit der britischen Prinzessin Victoria, der ältesten Tochter der englischen Monarchin Victoria und Prinz Albert von Sachsen-Coburg-Gotha, verheiratet war²²⁴, litt an Kehlkopfkrebs, dem er bald erlag.

²²⁴ Brockhaus Enzyklopädie in 24 Bänden, 19. Aufl., 7. Bd., Mannheim 1988, S. 672.



Nach der Abreise von Toblach schrieb Victoria (Abb. 96) noch ganz begeistert, in Erinnerung an die schönen Tage nahe der Dolomiten, am 5. Oktober an eine Freundin: »Ich vermisse die Spaziergänge und die reine Luft, die schönen Nadelwälder und die herrliche Umgebung von Toblach sogar hier im entzückenden Venedig.«²²⁵ Kurz darauf bestieg der schwer von Krankheit gezeichnete preußische Kronprinz am 9.3.1888 den deutschen Thron. Bald darauf ging Friedrich als »Neunundneunzig-Tage-Kaiser« in die Geschichte ein, da er bereits am 15.6.1888 in Potsdam starb.²²⁶ Im Hochpustertal aber erinnern noch heute Gedenktafeln in Innichen und Sexten an den legendären Kaiserbesuch.

Von Tragik umweht war auch das Leben eines anderen Mitglieds der Hocharistokratie, das es immer wieder nach Toblach und in die anderen *Südbahnhotels* zog: die österreichische Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie. (Abb. 97) Die Tochter des belgischen Königs Leopold II. heiratete 1882 den österreichischen Kronprinzen Rudolf, den einzigen Sohn von Kaiser Franz Joseph und Kaiserin Elisabeth.²²⁷ Nach der »Tragödie von Mayerling«, wo Rudolf in dem Jagdschloss bei Wien am 30.1.1889 zuerst seine Geliebte, Baronesse Mary Vetsera, und dann sich selbst erschoss, unternahm Stephanie als Witwe viele Reisen, meist unter verschiedenen Pseudonymen (Gräfin Lacroma, Eppan, Gondrecourt, Lady Bonchurch). Gemeinsam mit ihrer kleinen Tochter Erzherzogin Elisabeth, die ihren Vater so tragisch früh verlor, zählte Stephanie nicht nur zu den berühmtesten Gästen in Toblach, sondern auch zur Prominenz in Abbazia, wo die *Südbahngesellschaft* gar ein Hotel nach ihr benannte. Der verwaisten Kronprinzentochter Elisabeth aber (Abb. 98), die von ihrem Großvater Kaiser Franz Joseph liebevoll »Erzsi« genannt wurde, waren bald – so wie ihrem Vater Rudolf – die Zwänge des Wiener Hofzeremoniells aus tiefstem Herzen verhasst.²²⁸ Nach ihrer unglücklichen Vermählung mit Prinz Otto Windisch-Graetz setzte auch sie den rastlosen Reisetil ihrer Mutter fort, wobei sie ebenfalls die *Südbahnhotels* bevorzugte. Nach dem Ersten Weltkrieg sorgte die als extravagant bekannte Fürstin Windisch-Graetz für einen großen gesellschaftlichen Skandal, als sie mit ihrer aristokratischen Vergangenheit brach und als »Genossin Windisch-Graetz« Sozialdemokratin wurde.²²⁹

96 Englands Königin Victoria und ihre Tochter Kaiserin Friedrich mit der Fotografie des am 15.6.1888 in Potsdam verstorbenen Kaiser Friedrich III.

97 Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie (1864–1945), Gattin von Kronprinz Rudolf

98 Erzherzogin Elisabeth, genannt »Erzsi«, einziges Kind von Kronprinz Rudolf und Stephanie von Belgien, ging als »rote Erzherzogin« in die Geschichte ein

225 Zit. Anm. 164, S. 32.

226 Zit. Anm. 224.

227 Österreich Lexikon, Bd. II, Wien 1995, S. 448.

228 Friedrich Weissensteiner, Die rote Erzherzogin, 4. Aufl., Wien 1983, S. 58.

229 Ebenda.



99 Baron Nathaniel Rothschild (1836–1905),
um 1880

Hans Heiss wies darauf hin, dass die Faszination der Kurorte Österreichs auch aus dem Umstand herrührt, »dass in ihnen der Habsburgermythos in besonderem Maß zur Wirkung gelangte«. ²³⁰ Viele Kurorte verwandelten sich nämlich bald zu Gedächtnisorten der Monarchie, wobei sie von diesem Kapital auch heute noch zehren. Neben den Mitgliedern regierender Kaiser- oder Königshäuser, die mit den Habsburgern befreundet waren, sorgte aber auch jährlich schon bei der Ankunft am Toblacher Bahnhof der zur Gesellschaft gehörende Geldadel für Furore. Besonders bewunderte man die internationalen »Fürsten der Finanzwelt«, die meist im eigenen Salonwagen der *Südbahn* aus Wien oder Paris »anrollten«. Dazu zählte auch der Wiener Bankierssohn Baron Nathaniel Rothschild (1836–1905) (Abb. 99), einer der Hauptaktionäre der *Südbahngesellschaft*. Wenn er in Toblach weilte, stand sein Salonwagen ständig am Bahnhof in Bereitschaft. Sein Wiener Tross bestand aus eigenem Leibarzt, Sekretär, Kammerdiener und – noblesse oblige – einer kleinen Musikkapelle. Jeden Tag kamen frische Blumen aus dem Wiener Treibhaus des Barons und Nathaniel fuhr mit seiner eigenen, aus Wien im Zug mitgebrachten Kutsche regelmäßig ins Höhlensteintal. Viele Anekdoten verleihen dem »Grandseigneur«, Sportsmann und kunstsinnigen Baron einen schillernden Habitus, so auch sein Faible für französische Architekten. Der Baron ließ sich nämlich um 1871–78 nach Plänen von Jean Girette in der Wiener Theresianumgasse ein aufwändiges Palais mit enormen finanziellen Mitteln errichten. ²³¹ Wenig später beauftragte er 1884 das Wiener Architekturbüro von Armand Bauqué und Albert Pio in Reichenau/Hinterleiten im Semmeringgebiet mit dem Bau eines herrschaftlichen Landsitzes im Stil eines französischen Renaissanceschlusses (Abb. 100). Nicht weit davon verbrachte hingegen die kaiserliche Familie viel bescheidener im schlichten *Schloss Wartholz* (Abb. 118), das bewusst nicht in auftrumpfender Schlossarchitektur, sondern nach englischer Villenkonzeption gebaut wurde, ihre Sommermonate. Seit 1831 war der jüdischen Familie Rothschild durch eine Ausnahmeverfügung der Grunderwerb gestattet. Die Bankiersfamilie, bei der Österreichs Hochadel zur Jahrhundertmitte mit einer Summe von insgesamt 25 Millionen Gulden verschuldet war, erhielt nämlich erst 1887 die erwünschte Hoffähigkeit. ²³² Bei dem repräsentativen Lebensrahmen, der stets den Anspruch der Familie Rothschild auf Gleichstellung mit der Hocharistokratie im Auge hatte, darf man getrost annehmen, dass auch der private Salonwagen von Baron Nathaniel mindestens über ähnlichen Komfort verfügte wie jener von Kaiser Franz Joseph.

Allzu lang wäre die Liste der prominenten Gäste, die Toblach beehrten, doch sei hier zum Abschluss noch auf ein berühmtes Toblacher Refugium hingewiesen. Von 1907–1910 verbrachten nämlich auch der Wiener Operndirektor Gustav Mahler und seine um 19 Jahre jüngere Frau Alma die Sommermonate im Hochpustertal. Mahler war ein »Ferienkomponist«, der seine großen Werke in Steinbach am Attersee, dann in Maiernigg am Wörthersee und ab 1908 in Toblach schuf. Hier entstanden in den letzten drei Sommern seines Lebens (1908–1910) das »Lied von der Erde«, die »Neunte« und Fragmente der »Zehnten Symphonie«. ²³³

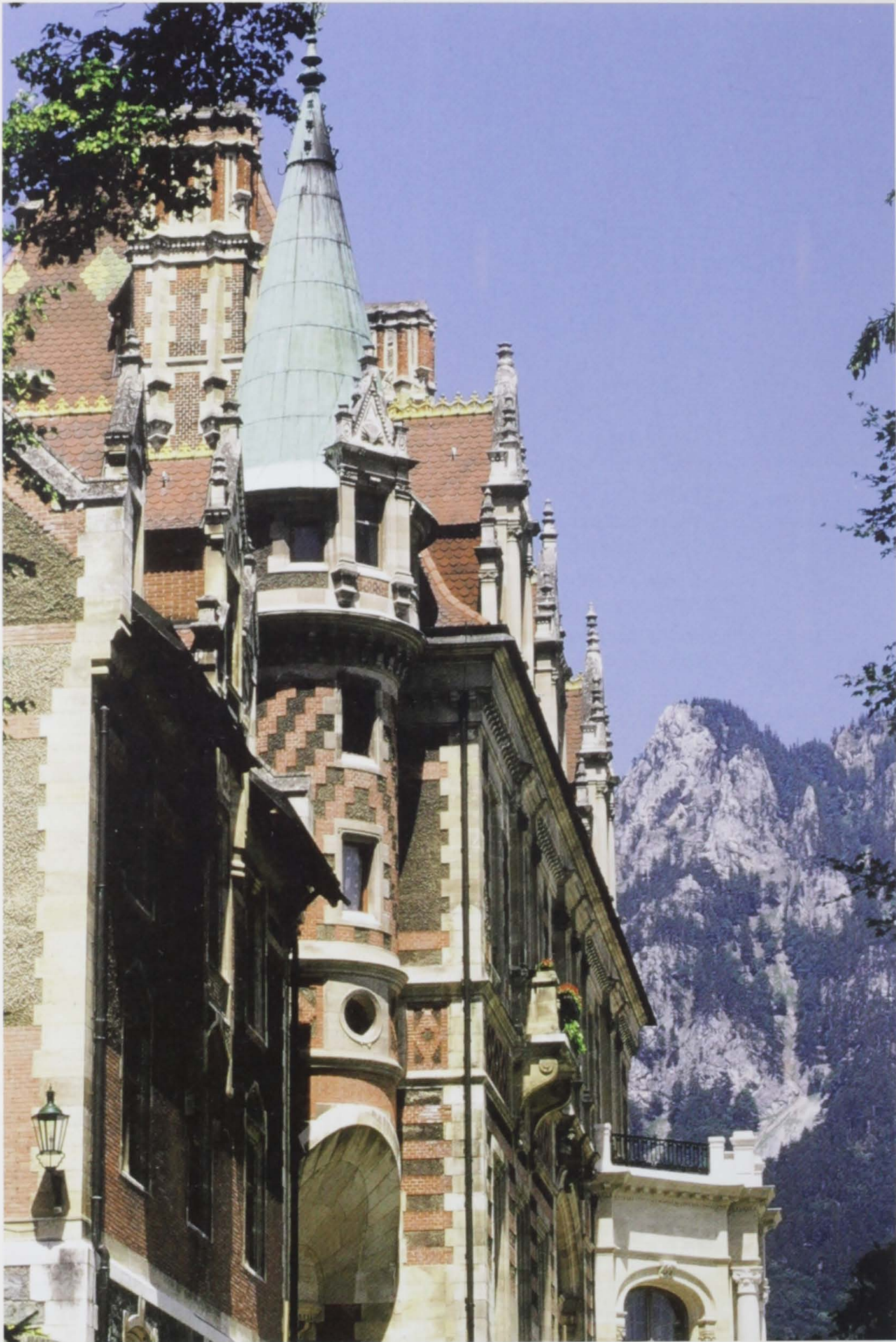
Der große Dirigent (Abb. 101) und bahnbrechende Komponist hielt sich – so gut es eben bei seiner Prominenz ging – fern vom großstädtischen Rummel rund um das *Grand Hotel*. Er bezog sein Sommerquartier in dem von ihm geliebten bäuerlichen *Trenkerhof* in Altschluderbach (2 km von Toblach), wo er in einer kleinen Holzhütte komponierte. (Abb. 101a)

²³⁰ Zit. Anm. 104, S. 241.

²³¹ Zit. Anm. 110, S. 139.

²³² Erika Oehring, Zur bildhaften Wirkung der Architektur in der Landschaft, Zit. Anm. 1, S. 521ff.

²³³ Gustav Mahler in Toblach, Hrsg. Int. Gustav-Mahler-Gesellschaft, Wien.





100 (links) Reichenau: Schloss Rothschild, Zustand 2004

101 Gustav Mahler beim Wandern in den Sextner Dolomiten

101a Trenkerhof in Altschluderbach: Sommersitz von Gustav Mahler



Marianna Trenker beschrieb in ihren Erinnerungen Mahlers Arbeit im Toblacher Komponierhäuschen.²³⁴ Vieles in Toblach erinnert heute an Gustav Mahler. Dazu zählt vor allem noch immer sein Klavier am *Trenkerhof*, wo der Komponist seine letzten großen Werke, die zusammen auch »*Toblacher Trilogie*«²³⁵ genannt werden, geschaffen hat. Im neuen Kulturzentrum des ehemaligen *Grand Hotels* findet seit 26 Jahren sehr erfolgreich die »*Toblacher Musikwoche in memoriam Gustav Mahler*« statt. Der große Musiksaal (Abb. 385) mit der exzellenten Akustik, der Mahlers Namen trägt, zeigt die starke Verbundenheit des Ortes mit dem großen Komponisten. (Vgl. Kap. 6.12.2)

4.4.4 Wirtschaftlicher Aufschwung und Niedergang

Der große Erfolg ihrer ersten Hotelgründung überraschte selbst die *Südbahn-gesellschaft*. Durch den Aufschwung der Hotelsiedlung in Neu-Toblach stieg die Einwohnerzahl der Gemeinde Toblach rapid an, sodass man 1910 bereits 320 Häuser (1844: 204 Häuser) zählte. Der wirtschaftliche Aufschwung war auch im ganzen Ampezzotal zu spüren, was sich in der Errichtung von Privathotels in Schluderbach, Ospitale und vornehmlich in Cortina niederschlug.

Neben der großartigen Gebirgsszenerie der *Sextner Dolomiten*, deren absoluter Höhepunkt für Kletter- und Naturfreunde die einzigartigen »*Drei Zinnen*« (2.999 m) (Abb. 102) sind – ihre Erstbesteigung erfolgte 1869 durch den Wiener Paul Grohmann –, erwies sich auch das heilsame Klima Toblachs bei Blutarmut, Asthma und Lungenleiden als Magnet für den Fremdenverkehr. Es ist daher kein Wunder, dass sich heute im *Haus Wassermann* in Niederdorf ein sehenswertes Museum zum Thema »Fremdenverkehr« befindet.

Leider ist von der malerischen *Hotelsiedlung Landro* (1.406 m) im Höhlensteintal (Abb. 103), wo auch der belgische König eine Sommerresidenz mit Blick auf den *Monte Cristallo* hatte, nur mehr die kleine Kapelle (Bildmitte)

234 Ebenda, S. 7.

235 Ebenda, S. 15.

erhalten. Alles andere wurde 1915 während des Ersten Weltkriegs aus strategischen Überlegungen von österreichischen Truppen, die dort mächtige Befestigungsanlagen bauten, gesprengt.²³⁶

Der Ausbruch des Ersten Weltkriegs hatte aber nicht nur für den eben aufstrebenden Tourismus im Hochpustertal und das Toblacher *Grand Hotel* verheerende Folgen, sondern auch für alle übrigen *Südbahnhotels*. Mit dem gewaltsamen Tod des österreichisch-ungarischen Thronfolgers Erzherzog Franz Ferdinand von Österreich-Este und seiner Gattin Sophie am 28. Juni 1914 in Sarajewo begann ein neues Kapitel der Weltgeschichte und die »Welt von gestern«²³⁷ hörte auf zu existieren. (Abb. 104)

Italiens Kriegseintritt im Mai 1915 verwandelte die Südtiroler Traumlandschaft in eine der blutigsten Fronten des Ersten Weltkriegs und die *Pustertalbahn* wurde so wie die übrigen Bahnlinien der *Südbahngesellschaft* zu Heerestransporten herangezogen. Durch die Abtrennung Südtirols von Österreich gerieten auch die Hotels des altösterreichischen Nobeltourismus – nur wenige überstanden die Kriegswirren – in Vergessenheit.



102 Landro/Südtirol: Panoramablick auf die »Drei Zinnen«



103 Landro/Südtirol: Ehemalige Hotelsiedlung Landro im Höhlensteintal um 1900. Heute existiert davon nur mehr die Kapelle (Bildmitte), alles andere wurde während des Ersten Weltkrieges aus strategischen Gründen geschliffen



104 Die Särge des in Sarajewo ermordeten Thronfolgerpaares Erzherzog Ferdinand von Österreich-Este und seiner Frau Sophie in Triest, wohin man sie mit dem Schiff zur weiteren Überführung nach Wien brachte

236 Walther Schaumann, Toblach, 82 Touren- und Routenvorschläge, Bassano 1986, S. 52.

237 Stefan Zweig, Die Welt von Gestern, 31. Aufl., Frankfurt/Main 1970, S. 246.

5. Die Hotelanlagen der Südbahn in Abbazia/Opatija

Die touristischen Volltreffer der *Südbahngesellschaft* mit ihren »Gesellschaftlichen Hotelanlagen« in der herrlichen Alpenwelt von Toblach (1878) und am Semmering (1881/82) ermutigten Generaldirektor Schüler, nach dem Vorbild der berühmten Hotels an der französischen Riviera auch innerhalb des K. u. k. Monarchiegebietes nach einem geeigneten Küstenstrich zum »Überwintern« seiner Hotelgäste Ausschau zu halten. Schon damals, als sich in unseren Breiten eben erst langsam der Wintersport zu entwickeln begann, entflohen Österreichs noble Hotelklientel während der kalten Jahreszeit an die milden südlichen Gestade der Côte d'Azur.

Primär sollte durch neue Hotelgründungen an der Adria auch das südliche Bahnnetz angekurbelt werden. Die Eisenbahn verkehrte ja schon seit 1857 problemlos zwischen Wien und Triest. Der Zuwachs des Gästestroms war aber erst seit 1873, als man die *Südbahn* über Pivka (heute Slowenien) bis Fiume/Rijeka verlängerte, durch die Eisenbahn garantiert. Bald wurden Schlaf- und Speisewagen auf allen kontinentalen Eilzugsrouten eingerichtet und bereits 1876 wurde die *Internationale Schlafwagensgesellschaft* gegründet.

Die große Auslastung der *Südbahn*, die wesentlich an der Grundsteinlegung des modernen Fremdenverkehrs als Massenerscheinung beteiligt war und unzählige sonnenhungrige Meeresurlauber ans Mittelmeer transportierte, konnte Schüler nicht mehr erleben, denn der devisenstarke Sommertourismus im heutigen Sinne entwickelte sich erst im zweiten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts.²³⁸ Bedeutend für den internationalen Fremdenverkehr wurde dabei auch die Eröffnung von Reisebüros, wo man auch Gesellschafts-Pauschalreisen buchen konnte. Die schrittweise Reduktion der Arbeitszeiten, die seit den achtziger Jahren des 19. Jahrhunderts einsetzte, begann sich aber schon am Vorabend des Ersten Weltkriegs belebend auf den Fremdenverkehr auszuwirken.²³⁹

Schülers Wahl zur Errichtung eines *Südbahnhotels* an einem klimatisch begünstigten Winterstandort fiel auf Abbazia (Abb. 3) im Nordosten Istriens und ist einem reinen Zufall zu verdanken. Der damals überaus geschätzte Reiseschriftsteller Heinrich von Noé schwärmte en passant in den Wiener Salons von der üppigen Vegetation und den Schönheiten der damaligen österreichischen Adriaküste in Istrien (Abb. 105), wo seiner Meinung nach das »Brighton Wiens«²⁴⁰ entstehen könnte. Während man früher drei Reisetage benötigte – wenn man Wien morgens mit dem Eilzug verließ –, konnte man nun mit der *Südbahn* schon am Abend am Strand von Abbazia sein.

Vor allem der »Salzhauch der Brandung«, die eine natürliche Inhalationsvorrichtung darstellt, beeindruckte Noé sehr. So machte er Schüler, der sich mit dem Aufbau eines Seebade-Ortes beschäftigte, zugleich auf unbesiedelte Gründe um eine kleine Abtei (ital. Abbazia; kroat. Opatija) nahe der K. u. k. Hafenstadt Fiume (kroat. Rijeka) aufmerksam. Auch in Wiener medizinischen

²³⁸ Zit. Anm. 91, S. 76.

²³⁹ Zit. Anm. 42, S. 164.

²⁴⁰ Heinrich Noé, Tagebuch aus Abbazia, Wien 1884. Heinrich Noé, Ein Blick auf die Küste von Abbazia, in: Gartenlaube, Heft 7, Wien 1894, S. 212 ff.



105 Abbazia: Frühe Strandanlage beim Südbahnhotel Quarnero/Kvarner

Kreisen war schon vorher öfters der Name des vom Klima begünstigten Landstriches in der Bucht von Quarnero (kroat. Kvarner) gefallen. Besonders Theodor Billroth und der weltberühmte Wiener Laryngologe Leopold Schrötter Ritter von Kristelli (1837–1908) wiesen immer wieder auf den dort vorkommenden therapeutischen Wert des feucht-milden Klimas hin. Die Ärzte orteten diesen in der hohen Konzentration des Aerosols in der Luft von Abbazia. Schrötter gilt heute als Pionier der Endoskopie der Luftwege und empfahl schon früh aus präventiven Gründen die österreichischen Adriaorte und -inseln als Luftkurorte.

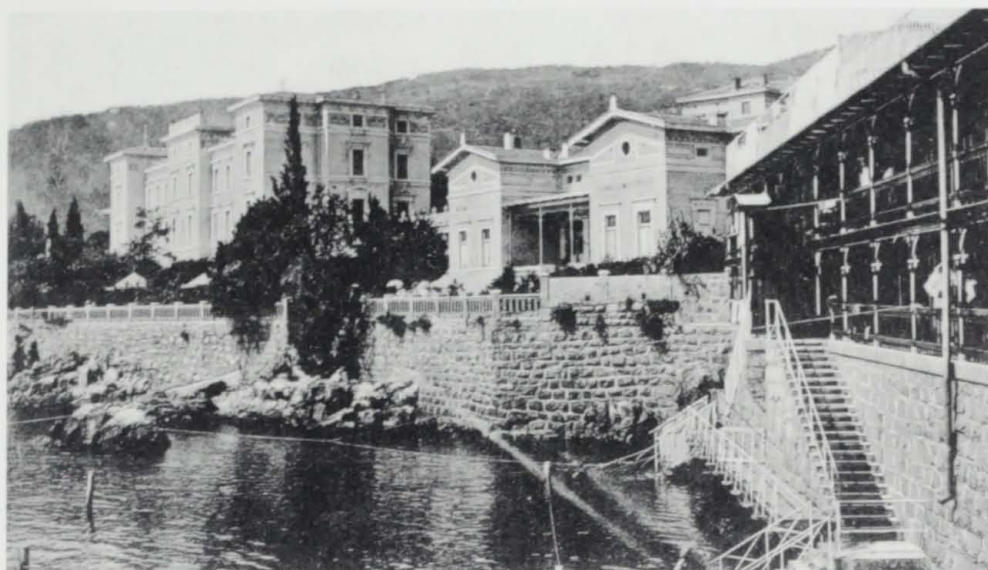
Abbazia (heute kroat. Opatija) befindet sich in der Kvarnerbucht 45° 20' der nördlichen geographischen Breite, ca. 13 km von Rijeka entfernt, an der istriatischen Straße Richtung Pula. Das Territorium gehörte im 19. Jahrhundert zum österreichischen Litorale, das die Küstengebiete der Grafschaft Görz und Gradisca, weiters Triest und die Markgrafschaft Istrien umfasste. Zum kroatischen Litorale hingegen, welches in der Doppelmonarchie unter ungarischer Herrschaft stand, gehörten Fiume/Rijeka und die benachbarten Küstenteile.²⁴¹

Vor der Errichtung der *Südbahnhotels* um 1883 gab es auf dem nahezu unbesiedelten Terrain nur vereinzelte Fischerhäuser. Von der kleinen Landzunge eröffnete sich ein prachtvolles Panorama über das Adriatische Meer nach Rijeka, den kvarnerischen Inseln Krk (ital. Veglia) und Cres (ital. Cherso) und in südöstlicher Richtung auf die dinarischen Alpen sowie das bizarre Velebit-Gebirge. Abbazia ist klimatisch durch die vorgelagerten Inseln und das Bergland des Ucka (ital. Monte Maggiore) vor starken Nord- und Westwinden geschützt. Es verfügt dadurch auch im Winter über ein angenehmes mediterranes Klima mit vielen Sonnentagen, in dem eine exotische Pflanzenwelt gedeihen kann. Die durchschnittliche Temperatur an der Küste beträgt im Jänner 5–10°, wodurch sich das Gebiet für die *Südbahngesellschaft* als ideale Winterstation anbot. Immergrüne Lorbeerhaine und andauernder Ausgleich reiner und feuchter Luft zwischen Land und Meer prädestinierten den Ort, zur Nummer eins unter den Kurorten des Kaiserstaates Österreich zu werden.

Bereits im Jahre 1883 begann Architekt Franz Wilhelm an dem damals nahezu unbesiedelten Küstenstrich zwei Palasthotels zu errichten. Als Erstes entstand das *Hotel Quarnero* mit den Badeanlagen (Abb. 106), dem 1884 sogleich

²⁴¹ Renate Basch-Ritter, Die k. und k. Riviera, Wien 2002, S. 9.

106 Abbazia: Südbahnhotel Quarnero, 1883



107 Abbazia: Südbahnhotel
Kronprinzessin Stephanie, 1884. Grundriss
dazu Abb. 70a



das *Hotel Kronprinzessin Stephanie* mit den prächtigen Gesellschaftsräumen folgte. (Abb. 107+108) Das auf barocker Tradition basierende Ambiente des Festsaaes vermittelt hervorragend den aristokratischen Repräsentationswillen des 19. Jahrhunderts.

Schritt für Schritt entstand so unter immensem Bau- und Kostenaufwand nach dem Vorbild weltberühmter Seebadeorte wie San Remo, Monte Carlo, Menton, Nizza, Cannes, Biarritz oder Brighton die berühmte Kuranlage von Abbazia, die als das spektakulärste Projekt in der Hotelbaugeschichte der *Südbahngesellschaft* zu werten ist. Wie am Semmering handelt es sich dabei um eine künstliche Ortsgründung, für deren nötige Infrastruktur ungeheure Investitionen aufgebracht werden mussten. So wurden Kuranstalten und Sanatorien sowie eine Ufer-Kurpromenade mit Denkmälern, Springbrunnen und Sitzbänken errichtet. Natürlich durfte auch die übliche Ausstattung von Kurorten wie ein Musikpavillon mit Kurkapelle, Trinkhallen, Aussichtstationen und diverse Sportplätze nicht fehlen.



108 Abbazia: Festsaal im
Hotel Kronprinzessin Stephanie, 2002



109 Alfred Wildhack: Kursaal Quarnero
in Abbazia, 1911

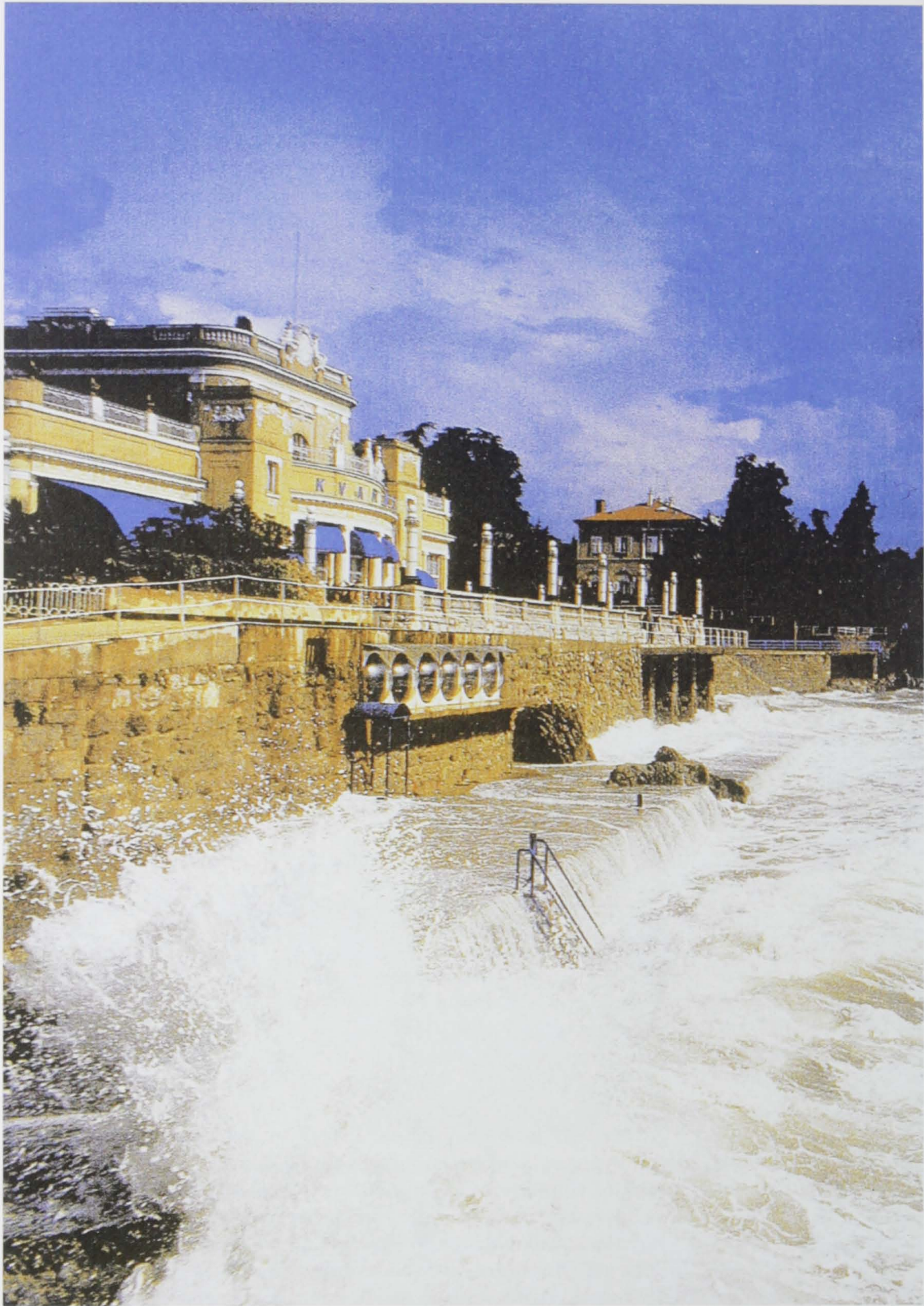
Die Attraktion der Luxusoase bildete aber der 1909 vom Architekten des zweiten Semmeringer Südbahnhotels Alfred Wildhack errichtete Kursaal (Abb. 109 + Abb. 111 + Abb. 295). Mit diesem exklusiven Bauwerk wollte die Bahngesellschaft dokumentieren, dass man gleichen »Etablissements« an der französischen Riviera in nichts nachstand.



110 Briefpapier der Südbahn mit ihren
Etablissements in Abbazia, 1904

Wie auch die Vielzahl der hohen Gästenamen beweist, ging die Rechnung der *Südbahngesellschaft* total auf. Zum Stelldichein mit Altösterreich am Meer traf sich bald die ganze Welt in Abbazia. Die Mitglieder des Kaiserhauses führten natürlich die Hierarchie der Berühmtheiten an, unter denen sich unzählige königliche Hoheiten, Industrielle und Künstler befanden. Übrigens ging nicht zuletzt aufgrund seiner eleganten Besucher der »Cursaal Quarnero« bald als »elegantestes Cafe der Welt« in die Architekturgeschichte ein. (Vgl. Kap. 6.7.3.3)

Nahezu unglaublich mutet es an, was Architekt Wilhelm und die *Südbahngesellschaft* in Abbazia alles in Bewegung setzten, um aus der kleinen Fischer-siedlung rund um die alte Abtei einen internationalen Seebadeort zu machen. Wie schon zuvor am Semmering wurde eine vollkommene Infrastruktur für den neuen Weltkurort aus dem Boden gestampft. Dazu gehörten: ein eigener Gasometer, Aquädukte, Kur- und Badeanstalten, Desinfektions- und Wasch-



anstalten sowie ein Postamt, Strandpromenaden und ein Schutzhaus am Monte Maggiore. Man baute gar anstelle des alten Friedhofs einen neuen großen Hafen und errichtete einen neuen Friedhof im Hinterland.

Die Beschreibung aber, wie die *Südbahngesellschaft* Abbazia in einen Weltkurort verwandelte, kann hier nur überblickshaft erfolgen, denn sie würde den Umfang dieses Buches sprengen. Daher soll demnächst die Baugeschichte des Seebadeortes Abbazia in einem eigenen Band des gleichen Verlages erscheinen. Um aber endlich einmal alle bisher aufgefundenen Hotelgründungen der *Südbahngesellschaft* in einer Publikation zusammenzufassen, werden hier zumindest die wichtigsten Bauten der *Südbahn* in Abbazia – die sich auf einem Briefkopf der Hotelkorrespondenz fanden – vorgestellt. (Abb. 110)

Vor der Gründung der ganzjährig geöffneten Hotelanlagen in Abbazia bevorzugten die Österreicher neben Baden, Bad Ischl, Gastein und Bad Gleichenberg hauptsächlich die böhmischen und ungarischen Kurbäder wie Karlsbad, Marienbad, Franzensbad oder Pstyan, Bad Ilidze und Balatonfüred. Um 1908 nahm aber Abbazia bereits hinter Karlsbad (Karlovy Vary) mit rund 34.000 Gästen²⁴² den zweiten Platz der K. u. k. Bäderorte ein. Zählt man noch die Besucher von Lovran dazu, dann war Österreichs Riviera vermutlich zu dieser Zeit das führende Erholungs-Resort Zentraleuropas.²⁴³

Wie hoch die Qualität der *Südbahn*-Bauten an der K. u. k. Riviera war und heute noch ist (Abb. 111) und wie stark der Wille Kroatiens war, die von der *Südbahngesellschaft* gegründete Kurstadt Abbazia nach all den Kriegswirren wieder zum Leben zu erwecken, zeigt die Tatsache, dass heute beide großen Hotels, aber auch viele von der Bahngesellschaft um 1900 konzipierten Freizeitanlagen in dem malerischen adriatischen Seebadeort wiederum erstklassig in Betrieb (Abb. 111a) sind und sich regen Zulaufs erfreuen. (Vgl. Kap. 6.3.5 + 6.3.6)

111a Villa Angiolina im Kurpark 2004



²⁴² Zit. Anm. 8 und Zit. Anm. 43.

²⁴³ Welcome to Rijeka-Opatija, Nr. 3, Rijeka 2002, S. 10.

5.1 ZEITTADEL ZUR GESCHICHTE²⁴⁴

- 1719 Triest und Fiume werden zu Freihäfen des Habsburger Reiches erklärt.
- 1797 Fall der Venezianischen Republik; Istrien wird Österreich zugesprochen.
- 1805 Istrien wird von Frankreich erobert und der Präfektur des Königreiches Italien unterstellt.
- 1813 Istrien fällt an die österreichische Monarchie zurück.
- 1815 Istrien wird Teil des Österreichischen Küstenlandes.
- 1816 Reise des Kaisers nach Triest und Istrien.
- 1848 Revolution, Aufhebung der Leibeigenschaft.
- 1849 Auflösung des Österr. Küstenlandes; Region wird direkt der Krone unterstellt.
- 1856 Grundsteinlegung der Marineakademie Rijeka im Beisein Kaiser Franz Joseph I.
- 1857 Eröffnung Bahnstrecke Wien-Triest.
- 1859 Österreich verliert Lombardei an Savoyen.
- 1861 Mark Istrien wird autonome Provinz.
- 1866 Österreich verliert Venedig.
- 1867 Das den Preußen unterlegene Österreich muss Ungarn den »Ausgleich« und die Doppelmonarchie gewähren. Binnenkroatien kommt noch stärker unter ungarischen Einfluss. Fiume/Rijeka wird zum ungarischen Mittelmeerhafen ausgebaut.
- 1868 Ungarisch-Kroatischer Ausgleich
- 1873 *Südbahn*-Anschluss Fiume/Rijeka.
- 1876 Bahnstrecke Divaca-Pola mit Flügelbahn von Canfanaro nach Rovigno fertiggestellt.
- 1892 Kurstatut für Grado.
- 1913 Adria-Ausstellung in Wien.
- 1914-18 Erster Weltkrieg.
- 1920 Istrien wird Italien zugesprochen.
- 1943 Istrien von den Deutschen annektiert.
- 1945 Einmarsch der Partisanentruppen Titos in Koper und Triest.
- 1947 Laut Friedensvertrag fällt Triest und ein Teil Istriens an Italien; der Rest an Jugoslawien.
- 1991 Nach dem Zerfall Jugoslawiens wird die bisherige administrative Grenze zwischen Kroatien/Slowenien zur Staatsgrenze.

5.2 BAUDATEN DER SÜDBAHN-ANLAGEN UND WICHTIGE DATEN ABBAZIAS

- 1881/82 Beginn der Grundstückskäufe.
- 1882 18.7.1882 Kauf der *Villa Angiolina*.
- 1883 Dr. Julius Glax wird ärztlicher Kurleiter.
- 1883/84 27.3.1884 Eröffnung Hotel *Quarnero* mit *Badepavillon*.
8.9.1884 Eröffnung *Dependence I*.
- 1884/85 Bau Hotel *Kronprinzessin Stephanie*.
- 1885 Gründung Section »Abbazia« des Österr. Touristenclubs: Bau des »Südlichen Strandweges«.
1. Ärztekongress.
Bau *Villa Slatina*.
- 1885/86 Bau *Dependence II*.
- 1888 40-jähriges Regierungsjubiläum Kaiser Franz Josephs: Eröffnung *Militärkurbaus*.
- 1889 4.3.1889: Kurstatut für Abbazia.
Anton Silberhuber wird Direktor der *Curanstalten*.
Enthüllung des Rathausky-Brunnen.
Bau Hotel *Slatina*.
Bau *Villa Amalia*.
- 1890 Bau des Theaters im *Hotel Kronprinzessin Stephanie*.
- 1891 Bau *Dependence III*.
Bau *Villa Flora* (IV).
Bau *Villa Mandria*.
- 1891/92 Bau des *Bazar Mandria*.
- 1893 Bau *Villa Laura* (V).
- 1894 29.5.1894 Friedrich Schüler stirbt in Mödling.
Eröffnung der Rettungsstation.
- 1896 24.9.1896 Abbazia erhält elektrisches Licht.
- 1897 Hochquellenwasserleitung vom Ucka.
- 1898 Verpachtung aller Hotelanlagen der *Südbahn* an *Int. Schlafwagen-Gesellschaft*.
- 1901 Eröffnung des Neubaus der *Deutschen Schule*.
- 1902/03 Theaterumbau im *Hotel Kronprinzessin Stephanie*.
Bau des *Erzherzog Ludwig Victor Bad*.
- 1904 Kabinenumbau *Angiolinabad*.
Einweihung der evangel. Christuskirche.
- 1906 Grundsteinlegung der Klosterkirche.
- 1907 Gedenktafel für Theodor Billroth.
- 1908 Eröffnung der Tramway.
Einweihung des Rathauses in Volosko.
IV. Int. Kongress für Thalassotherapie.

²⁴⁴ Vgl. dazu die Zeittafel zur Geschichte Istriens von Elke-Nicole Kappus, in: Istrien: Sichtweisen, Kittsee Schriften zur Volkskunde, Kittsee 2001, S. 107f. Datenergänzung mit Hilfe von Boris Zakosek vom Drzavni Arhiv Rijeka.

6. Südbahngründung Höhenluftkurort Semmering

6.1 EROBERUNG DER LANDSCHAFT VOR 1882

So unglaublich es heute, da man durch die ganze Welt reisen kann, auch erscheinen mag, war noch Ende des 18. Jahrhunderts eine Wanderung in einsame Gebirgsgegenden – wie etwa auf den Semmering – etwas Außergewöhnliches und Gefährliches. War der Stadtmensch doch erst während der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts so weit aufgeschlossen, dass er ausgerüstet mit »Stock und Hut« es wagte, seine häusliche biedermeierliche Idylle zu verlassen und die Landschaft zu genießen. Steile Felswände und tiefe Schluchten flößten den Wanderern aber noch immer Angst ein. Bevorzugte Landpartien der Wiener »Sonntagsausflügler« waren damals die Vororte (spätere Wiener Bezirke) Hernals, Währing und Döbling. Sommeraufenthalte in den Orten Hietzing und Liesing errangen dabei eine besondere Stellung.²⁴⁵ Kuraufenthalte in den Badeorten an der Thermenlinie waren zu dieser Zeit schon größere Unternehmungen.

Zur aufkommenden Naturbegeisterung trugen auch viel die Maler des Biedermeiers bei, da sie wie Thomas Ender etwa mit seinem Bild »Oberdöbling um 1814« die Aufmerksamkeit auf Landschaften lenkten. Über sein Spätwerk – dazu zählt auch das Ölbild »Blick auf den Schneeberg« (1861) (Abb. 112) – schreibt Ferdinand Georg Waldmüller: »Die Natur ist so reich, so mannigfaltig und unerschöpflich, dass nichts weiter als das Auge eines talentvollen Künstlers dazu gehört, diesen Schatz zu entdecken.« Solche Bilder, die man heute als Dokumentationen eines romantisch verklärten »Lebens auf dem Lande« einstuft und als frühe Bauaufnahmen schätzt, zogen immer mehr Menschen in die Richtung der Berge.

Für Peter Csendes²⁴⁶ ist dieser Wandel am Ende des 18. Jahrhunderts mit den Vorgängen im 14. Jahrhundert, an der Schwelle zur Renaissance, vergleichbar. Damals war es nämlich kein Geringerer als der Dichterstern Petrarca, der 1335 eine bewusste Bergbesteigung des Mont Ventoux um ihrer selbst willen unternahm, und zur gleichen Zeit waren es Künstler, die das strenge Prinzip des »*hortus conclusus*« der mittelalterlichen Landschaftsauffassung durchbrachen. Seit dem deutschen Kunstgelehrten Jakob Burckhardt (1818–1897) haben Historiker Petrarca's Bergbesteigung stets als einen bildhaften Aufbruch vom Mittelalter in die Neuzeit gesehen.

Waren in der Zeit des Biedermeiers noch Wanderungen durch den Wienerwald ungleich ernstere Unternehmungen gewesen als Landpartien im flachen Gelände, so kam dem Ersteigen hoher Berge quasi noch ein Expeditionscharakter zu. Erschienen doch die unbewohnten Berggegenden wild und rau, auch lauerten in den undurchdringlichen Wäldern vielleicht gar noch Wölfe und Bären. Darauf verweisen am Semmering auch heute noch Angst einflößende Flurnamen wie »*Wolfsbergkogel*« und »*Bärensattel*« oder das »*Höllental*«

²⁴⁵ Peter Csendes, Landpartien und Tourismus im Biedermeier. In: Bürgersinn und Aufbegehren. Biedermeier und Vormärz in Wien 1815–1848. Katalog der 109. Sonderausstellung des Historischen Museums der Stadt Wien, Wien 1987, S. 471–473.

²⁴⁶ Ebenda, S. 473.



112 Georg Waldmüller: Blick auf den Schneeberg vom Höllentale aus (1861)

bei Reichenau. Doch die Sehnsucht nach Naturphänomenen, aber auch der Wunsch nach Einsamkeit, der im Erlebnis der Eroberung der Landschaft eine Erfüllung zu finden mag, trieb die Menschen an, immer weiter bergauf zu steigen und isolierte Pfade zu gehen.

Nur langsam näherte man sich realistischer den objektiven Gefahren und begann die wilde Romantik der Landschaft zu schätzen. Das Gebirge war nicht länger nur mehr Dekorationsgegenstand, sondern wurde bald zum Mittelpunkt künstlerischer Betrachtungsweise. Erste literarische »Schilderungen um den Schneeberg in Österreich« des Wiener Rechnungsbeamten F. X. Embel sowie Berichte des Arztes und Geologen Joseph August Schultes über »Ausflüge nach dem Schneeberge in Unterösterreich«, die im ersten Dezennium des 19. Jahrhunderts veröffentlicht wurden, stachelten immer mehr Wanderlustige an, auch selbst Landschaftsbegehungen ins Semmeringer Gebiet zu unternehmen. Schultes hielt lange den Schneeberg für den höchsten Berg Österreichs und pries den Gipfel-Rundblick als einen der eindrucksvollsten der Alpen. All diese frühen Naturbegehungen wurden von Rousseaus Ideen »von der Loslösung des Einzelmenschen von der Gemeinschaft und den Vorstellungen der Romantik vom Glück des Einzelnen in der Natur« getragen.²⁴⁷

Erst am Beginn des 19. Jahrhunderts wurde ein neues Freizeit- und Urlaubsgefühl geboren. Vor allem der Adel nahm an der Erschließung der wien-nahen Bergwelt regen Anteil, war sie doch an klaren Tagen auch von der Hauptstadt aus gut sichtbar. So hat Kaiser Franz I. gleich zweimal (1805 und 1807) den Schneeberg bestiegen, woran heute noch der Name »Kaiserstein« erinnert. Bald wurde der Schneeberg selbst ein Lieblingsmotiv der Maler, die wie die Naturwissenschaftler in gemeinsamen Ausflügen die Berge bestiegen und die Alpen erkundeten.

²⁴⁷ Zit. Anm. 42, S. 164.

Beschränkten sich die ersten längeren Sommeraufenthalte der Residenz-bewohner von 1800 bis zur Eröffnung der *Südbahn* (1842) nur auf den näheren Wiener Umkreis, wurde bald durch die Eisenbahn die Erfüllung des Wunsches, selbst abenteuerliche Gebirgswanderungen unternehmen zu können, für jedermann möglich. Daher wurde am 5. Mai 1842 die endgültige Fertigstellung der Bahnstrecke von Wien bis Gloggnitz durch die *Wien-Raabereisenbahngesellschaft* mit einem prächtigen Volksfest gefeiert.²⁴⁸

Schon 1846 wurden auf der Bahnlinie 1,217.992 Personen gezählt. Vorher waren lange Anmarschwege in Kauf zu nehmen und es bedurfte eines ganzen Reisetages, um mit der Postkutsche in die idyllische Voralpenlandschaft von Gloggnitz zu gelangen.²⁴⁹ Durch den Bahnbau wurde nun auch der wohl situierte Wiener Bürgerstand mobilisiert, seine Wanderungen immer mehr – parallel zur wachsenden Länge der *Semmeringbahn* – in Richtung Rax-, Schneeberg- und Semmeringgebiet zu verlegen.

Im Bereich der neu trassierten *Semmeringbahn* bewirkten mittlerweile zahlreich erschienene Ausflughandbücher einen wahren Reiseboom. Besonders das Reichenauer Tal mit seinen gut geführten Hotels und Ausflugsraststätten profitierte von den Bahnfahrern, da es nun in vier Stunden von Wien aus erreichbar war.²⁵⁰

Als kurioser Touristenhit entwickelte sich ein Baustellenbesuch (Abb. 113) bei der in Planung befindlichen *Semmeringbahn* (1848–1854), die tausende Schaulustige anlockte. Unter den Bahntouristen, die vor der Kühnheit der Trassenlegung zwischen Gloggnitz und Mürzzuschlag erschauerten, befand sich auch Otto von Bismarck, der spätere Reichskanzler.²⁵¹ Vor Errichtung der Bahnstation am Semmering, die ja erst 1854 nach Überwindung der Bergstrecke erbaut wurde, galt das Felsennest Schottwien als bester Ausgangspunkt für Wanderungen. Schottwien war durch seine Umspannstation für Pferdekutschen und Postdienste bekannt, die hier vor dem Semmeringer Pass aufgerüstet wurden. Ein begehrtes Wanderziel war auch der schluchtenartige *Adlitzgraben*, der sich im 19. Jahrhundert zu einem »romantischen« Touristenpunkt entwickelte, zählten doch die Liechtenstein'schen Besitzungen wegen ihrer pittoresken Gestaltungseffekte in einer großzügigen Landschaftsarchitektur zu den Sehenswürdigkeiten der Zeit. Zum Grundbesitz der Liechtensteiner zählten im *Adlitzgraben* auch »Natur-Anlagen«, die gärtnerisch gepflegt wurden, um so in der wilden Natur künstlerisch »tendenziöse« Effekte zu erreichen. Dazu gehörte auch ein künstlicher Wasserfall und die sagenumrankte *Ruine Klamm*, die Fürst Johann I. teilweise ab 1830 restaurieren ließ.²⁵² Übrigens wäre ohne das kooperative Mäzenatentum der regierenden Fürsten von und zu Liechtenstein, denen das Waldgebiet rund um den Semmering auch heute noch gehört, die Entstehung des Ortes Semmering nie zustande gekommen.

Im Adlitzgraben, wo sich in Breitenstein rund um eine kleine Kirche eine Arbeitersiedlung gebildet hatte, konnte man auch ganz aus der Nähe Ghegas klassizistische Kunstbauten in den steilen Kalkwänden bestaunen. Auf einer berühmten Lithographie von Imre Benkert ist dokumentiert, wie eben ein Zug den winzigen *Krausel-Tunnel* in Richtung Breitenstein verlässt. (Abb. 114) Dieser entzückende Naturtunnel ist mit einer Länge von 13,82 m der kleinste der Semmeringer Strecke. Dahinter sieht man die Einfahrt in den *Polleros-*

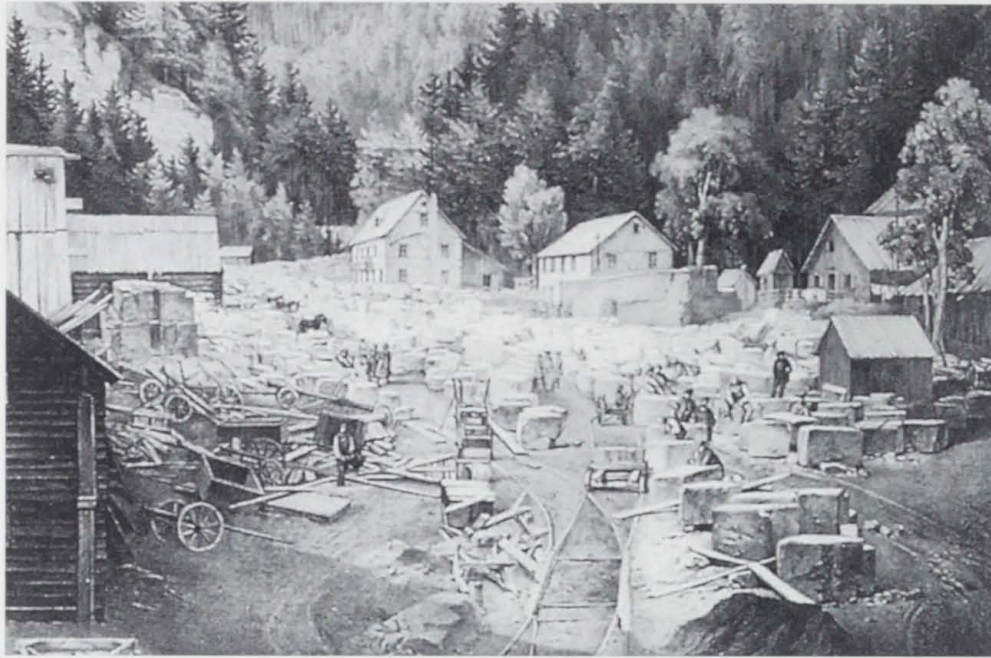
248 Näheres über den Bau der *Südbahnstrecke* von Wien nach Triest (1838–57) findet sich in Kap. 1.1 Vgl. Zit. Anm. 1.

249 Adolph Schmidl, *Wiens Umgebungen auf zwanzig Stunden im Umkreise*, nach eigenen Wanderungen geschildert, 3. Bd., Wien 1839, S. 608.

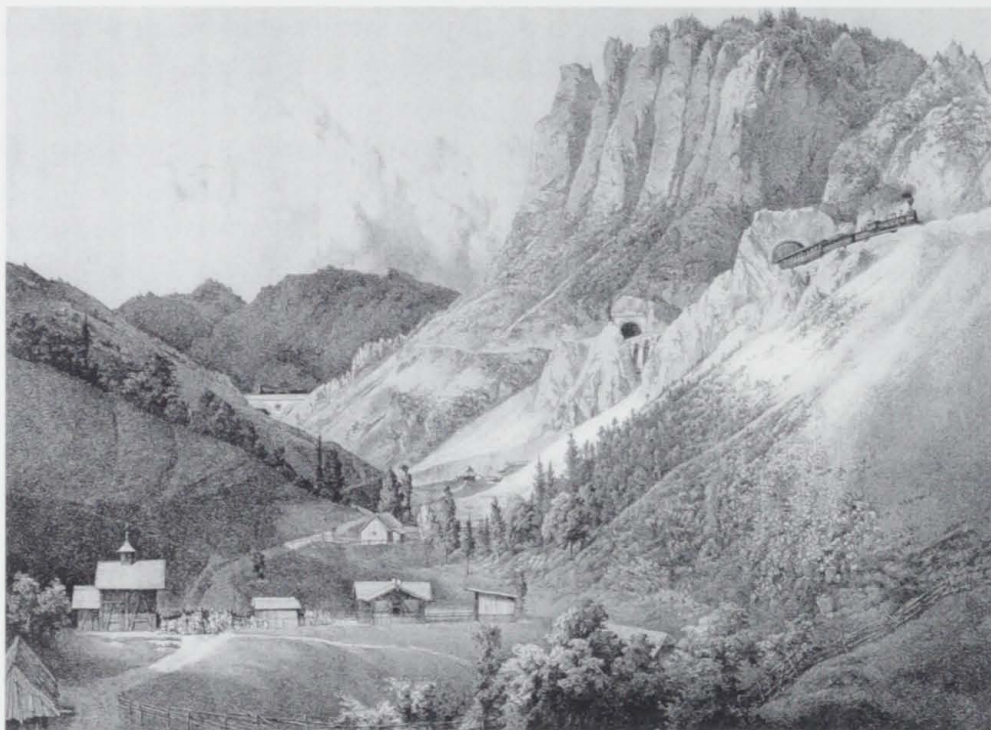
250 Alexander Muchmayer, *Das Thal von Reichenau im Viertel unter dem Wiener Wald und seine Umgebungen*, Wien 1842, Vorwort.

251 Zit. Anm. 28, S. 14.

252 Zit. Anm. 1, S. 165.



113 Imre Benkert: Baustelle »Kalte Rinne« während des Baues der Semmeringbahn (Lithographie)

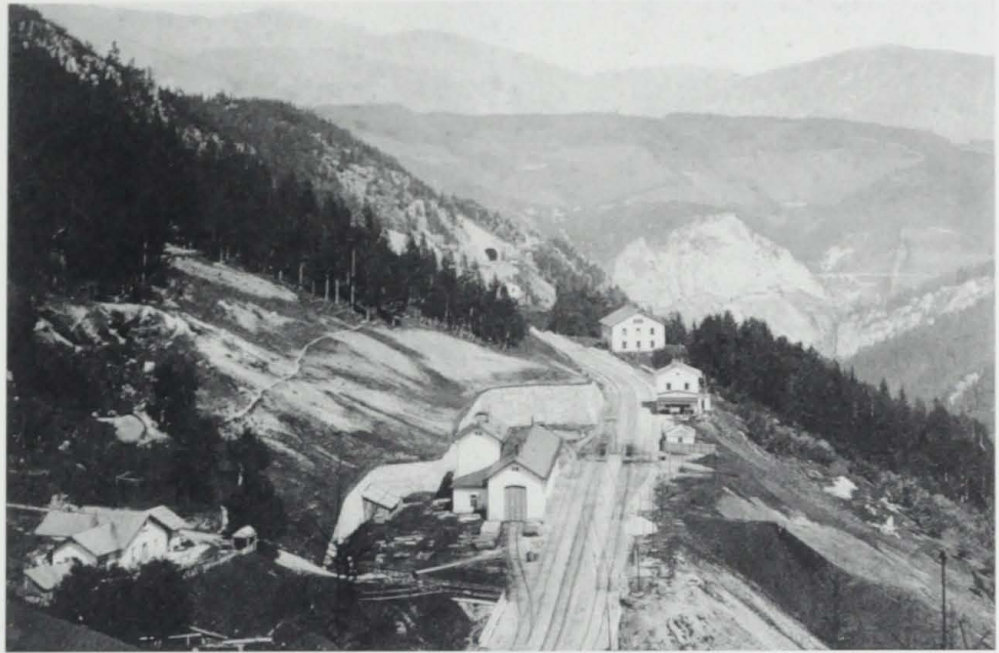


114 Imre Benkert: Arbeitersiedlung mit Kapelle in Breitenstein während des Bahnbaues (Lithographie)

Tunnel (Länge 337 m). In der Talenge lugt das berühmte *Kalte-Rinne-Viadukt* hervor. Dieses durch den Mailänder Bauunternehmer Ferdinand Tallachini fertig gestellte doppelgeschoßige spektakuläre Viadukt mit einer Länge von 184 m und einer Höhe von 46 m, besteht aus zwei Etagen (obere 10, untere Etage 5 Öffnungen). (Vgl. dazu das Einleitungskapitel von Mario Schwarz: *Das Landschaftskunstwerk Semmeringbahn*)

Zu weiteren Attraktionen für das Publikum zählten vor allem die Tunnelbesichtigungen: »Man fuhr von Gloggnitz, welches von unzähligen Touristen besucht wurde, mittels Fuhrwerk zum Gasthaus Erzherzog Johann (auf dem Semmering Pass), das im Jahre 1836 errichtet worden war, und besuchte zu Fuß den Haupttunnel und die interessanten Stellen der Bahntrasse.«²⁵³

253 Karl Stiglbauer, Die Veränderungen in der Semmeringlandschaft in den letzten hundert Jahren, Wien 1950, S. 109.



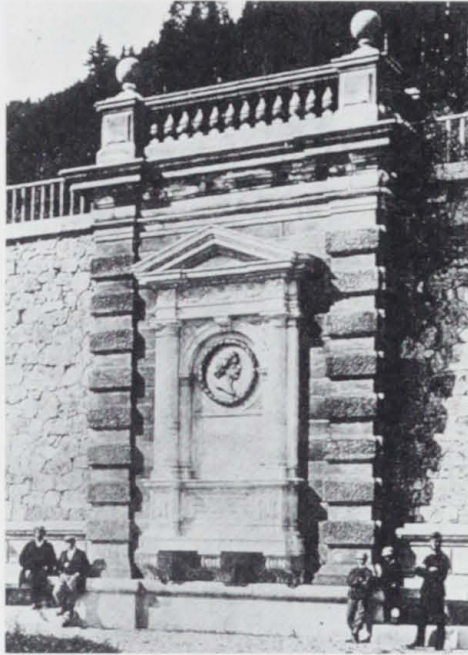
Übernachtet wurde aber wieder im Tal in Schottwien oder in Reichenau; Gloggnitz hatte damals die größte Fremdenfrequenz zu verzeichnen. Die Fremden besuchten quasi nur »gesicherte« Aussichtspunkte, denn nach wie vor scheute man die ungewohnte Bergwildnis, aber auch die schlechte Versorgung im ländlichen Gebiet. Der Wanderer erlebte damals unzweifelhaft die Natur anders als die hart arbeitende Landbevölkerung, wo der Lebenskampf im Vordergrund stand.

6.1.2 Die »Vergnügungszügler« der Gbega-Bahn

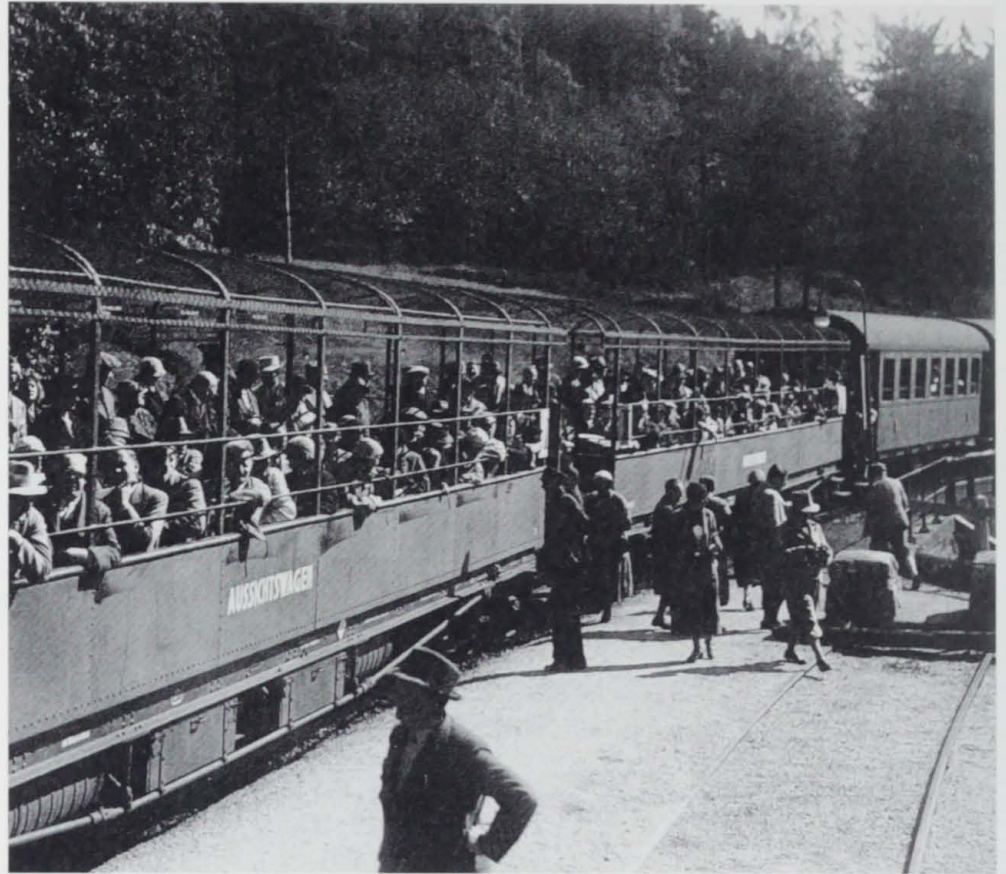
Nachdem seit 1854 auch die bisher unberührte Landschaft des Semmerings durch die *Gbega-Bahn* erschlossen war und die Lokomotiven nun von Gloggnitz bis Mürzzuschlag ungehindert über den Pass rollen konnten, kam es in dem bisher einsamen Gebiet zu einer gewissen Belebung. Mit Stolz wurde das technische Bauwunder international präsentiert. So führte etwa 1857 Ghegas Kollege und Freund, der Suez-Kanalplaner Luigi Negrelli, 1.100 Teilnehmer der Versammlung deutscher Naturforscher und Ärzte über den Semmering.

Nur unter dem Aspekt eines fast unbesiedelten und unerforschten Terrains ist die geringe Zahl von Touristen zu verstehen, die bei der Bahnstation Semmering (Abb. 115) vor der Errichtung des ersten *Südbahnhotels* (1882) ausstieg. Die Furcht einflößende Hochachtung vor den bizarren Felswänden der 1.000 m hohen Alpenregion blieb auch für den Großteil der Eisenbahntouristen nach Fertigstellung der Semmeringstrecke (1854) bestehen. Nur einzelne begeisterte Wanderer nutzten die Möglichkeit, in einer der acht Stationen die Gebirgsbahn zu verlassen und die Landschaft zu erkunden.

Der große ästhetische Wandel, der unterstützt von Literatur und Malerei seit der Romantik schrittweise das Lebensbild des Menschen in Richtung Natur öffnete und neben den technischen Möglichkeiten auch als Triebkraft des Fremdenverkehrs angesehen werden muss, vollzog sich trotz der bestehenden Eisenbahnstation am Semmering eher langsam. Zum Aussteigen vor dem



116 Heinrich Ferstel: Gbega-Monument am Bahnhof Semmering (1869)



117 Semmeringbahn: Offener Aussichtswagen der ÖBB

Scheiteltunnel verlockte meist nur die Besichtigung des *Gbega-Monuments* (Abb. 116), das nach einem Entwurf des Ringstraßenarchitekten Heinrich von Ferstel vom *Österreichischen Ingenieur- u. Architektenverein* am 22.7.1869 neben der Station Semmering errichtet wurde.²⁵⁴

Man fuhr damals noch nicht auf den Semmering, sondern etwa ab 1873 als »Vergnügungszügler« mit Sonderzügen nur *ü b e r* den Semmering. Man fuhr hinauf und hinunter, denn »oben« gab es ja nichts.

Nach Wolfgang Kos erlaubte die Semmeringfahrt, die sich zu einem Massenvergnügen entwickelte, ein völlig neues, panoramatisches Schauen: »Ständige Richtungsänderungen und Blickwechsel ermöglichten ein synoptisches simultanes Landschaftserlebnis aus der Bewegung – der Zug wurde zum fahrbaren Zuschauerraum. Ein technisches Bauwerk hat eine Landschaft endgültig ästhetisiert, zwischen Natur und Kunstbauten schien es keinen Unterschied mehr zu geben. Bald gab es Spielregeln für das »richtige« Schauen (Bei der Hinfahrt ein Platz links am Fenster!), und den Streckenfilm, hundertfach beschrieben, kannte man auswendig. In vielerlei Medien, vom Faltpanorama bis zum Würfelspiel, wurde das Semmeringerlebnis reproduziert.«²⁵⁵

Das kinoartige Erlebnis der von der *Südbahngesellschaft* organisierten Vergnügungsfahrten führte schließlich – nahezu 30 Jahre nach Errichtung des Bahnhofs – erst durch die Eröffnung der Restauration »*Jubelhalle*« (Abb. 139) dazu, dass man 1881 endlich auch am Semmering auszusteigen begann, und zwar bei der Station »*Wolfsbergkogel*« (Abb. 136), die sich unterhalb der »*Jubelhalle*« befand. (Vgl. Kap. 6.3.1)

Wie immens beliebt seither die Bahn-Ausflugsfahrten auf den Semmering waren, zeigt die Tatsache, dass selbst noch um 1930 die offenen Aussichtswagen der *Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB)*, voll gefüllt mit begeisterten »Vergnügungszüglern«, ausgebucht waren. (Abb. 117)

254 Zit. Anm. 1, S. 226.

255 Ebenda, S. 230.

118 Heinrich Ferstel: Schloss Wartbolz,
Reichenau



6.1.3 Sommerfrische Reichenau an der Rax

Zwischen 1854 und 1882 blühte der Fremdenverkehr nur an den östlichen Teilen der Semmeringlandschaft, besonders im Schwarzatal, wo Reichenau bald als Nobelkurort der Monarchie mitteleuropäische Geltung erlangte. Die Erschließung durch die Bahn machte nämlich nun auch entferntere Gegenden für den Villenbau interessant. Exemplarisch lässt sich am Beispiel Payerbach/Reichenau, wo man auf ehemaligen Agrarflächen systematisch städtisch geprägte Villen-Siedlungen nach dem Beispiel der Wiener Cottage-Anlage in Währing-Döbling anlegte, die beginnende »Verwertung« von Landschaft aufzeigen.²⁵⁶ (Vgl. Kap. 6.4)

Große Prestigesteigerung erfuhr der Ort durch die zeitweilige Anwesenheit von Mitgliedern des Kaiserhauses, da sich Erzherzog Carl Ludwig, der Bruder von Kaiser Franz Joseph I., im Warthölzl um 1870 von Heinrich Ferstel eine Villa mit englischen Countryhouse-Details im Stil der Neorenaissance erbauen ließ. (Abb. 118) Was für den Kaiser selbst »sommerfrischenmäßig« Bad Ischl war, wurde für Carl Ludwig bald Reichenau. Wie Franz Joseph liebte auch Carl Ludwig die ländliche Tracht und präsentierte sich gerne mit kurzer Lederhose, Kniestrümpfen und Bauernjoppe, wie es eben damals im Alpenbereich allgemein üblich war. Natürlich durfte bei dieser Jägerkleidung auch der Filzhut mit Gamsbart und Auerhahnfedern nicht fehlen. (Abb. 119)

Die *Villa Wartbolz* – im Prinzip eine Synthese zwischen städtischer Renaissance und Landschloss – ging vor allem nach dem Tode von Kronprinz Rudolf (1889) in die Geschichte ein. Die habsburgische Erbfolge erstreckte sich nun, da ja bereits 1867 Maximilian – der politisch wichtigste Bruder des Kaisers – in Mexiko erschossen worden war, auf die Linie von Erzherzog Carl Ludwig. So wurde *Schloss Wartbolz* bald darauf die Sommerresidenz des jungen Erzherzogs Karl, dem Großneffen und Nachfolger von Kaiser Franz Joseph: »Hier erfuhr er von der Ermordung seines Onkels Franz Ferdinand, von hier aus führte er die Regierungsgeschäfte während der Sommermonate 1917 und

256 Mario Schwarz, Die Landhausarchitektur am Beispiel von Reichenau, Zit. Anm. 203, S. 89ff.



1918, hier empfing er noch Dr. Karl Renner zu Gesprächen über die Bildung einer provisorischen Verfassung für Deutsch-Österreich.²⁵⁷ Hier wurde ihm auch von seiner Gattin Zita sein Sohn Otto von Habsburg am 20.11.1912 geboren.

Eine seltene Aufnahme zeigt den jungen Erzherzog Karl als Zuschauer bei den Semmeringer Bobrennen vor dem *Hotel Erzherzog Johann*. Der sportliche spätere Kaiser Karl I. (1887–1922) lenkte 1912 auch selbst einen Viererbob am Semmering.²⁵⁸ (Abb. 120)

Wie ein Magnet zog *Schloss Wartholz* – wie die Villa von den Ortsbewohnern bald nach der Fertigstellung 1872 genannt wurde – zahlreiche Aristokraten und prominente Villenbesitzer in die Gegend, da damals bereits das aufsteigende Bürgertum und der Geldadel die Aristokratie zu überflügeln begannen. Die Ansiedlung der Hofgesellschaft war aber der ländlichen Umgebung überaus nützlich und einträglich, ließ aber auch die Grundstückspreise im Reichenauer Tal gewaltig steigen.

Die damals beliebte Besteigung des Schneeberges von Payerbach oder Reichenau aus brachte ebenfalls viele Wanderer in dieses Gebiet. Als bahnbrechende Pioniertat galt aber 1877 die Erbauung des *Carl-Ludwig-Hauses* auf der Rax. Zugleich gab der *Österreichische Touristen-Club* den ersten »Führer auf die Raxalpe« heraus, womit die weitere Erschließung des Gebietes begann.²⁵⁹

Aus dieser noch unberührten Epoche des Semmerings hinterließ Peter Altenberg ein Zeitdokument: »Unsere Heimat, die meiner ganzen Familie, ist der ›Thalhof‹ in Reichenau bei Payerbach an der Südbahn, vor dem Semmering. Der Semmering war damals noch ›terra incognita‹. Könnt Ihr Euch das vorstellen, Ihr von 1916? Auf dem Semmering, an der Grenze Nieder-Österreich-Steiermark, war damals ein miserables Einkehr-, nein – Nicht-Einkebergasthaus ›Nedwall‹. Das war der Anfang der Epoche, bis geniale, das heißt raffinierte Unternehmer sich des armen Semmerings annahmen! Aber dann wurden sie auch reich an ihm, er aber nicht an ihnen, obzwar er unter dem verkommenen armseligen ›Nedwall‹ ebenso schön, wenn auch nicht so durch Tennis-Plätze und Schi-Wiesen blöd belebt war!«²⁶⁰



119 Erzherzog Carl Ludwig mit den Söhnen Franz Ferdinand und Otto Franz Josef, um 1874

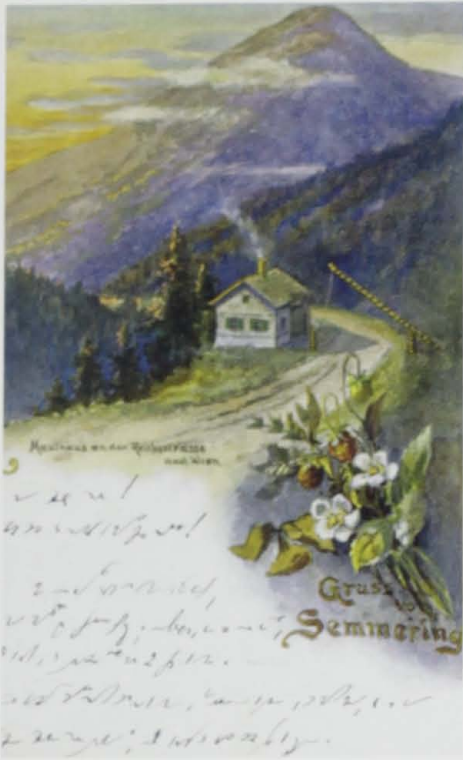
120 Erzherzog Karl (späterer Kaiser Karl I.) beim Semmeringer Bob-Rennen

257 Zit. Anm. 28, S. 22.

258 Zit. Anm. 1, S. 330, Abb. 25/39.

259 Josef Rabl, Führer auf die Raxalpe, III. Aufl., Wien 1897.

260 Peter Altenberg, Sommerabend in Gmunden, Szenen und Skizzen zwischen Semmering und Salzkammergut. (Hrsg.) Burkhard Spinnen, Frankfurt/Main 1997, S. 26.



121 Semmering: Mauthaus an der Reichsstraße, erbaut 1841

122 Semmeringer Passhöhe: Gasthaus »Erzherzog Johann«. Links dahinter das Carolus-Denkmal von Fischer von Erlach

6.2 ENTSTEHUNG DER KÜNSTLICHEN ENKLAVE SEMMERING (1879)

Als erste ständige Bewohner des Semmeringer Gebietes traten im 7. Jahrhundert Slawen auf, deren Spuren sich noch in Ortsnamen wie Mürz, Gloggnitz oder Adlitz finden. Slawischen Ursprungs ist auch der Name »Semmering«, wobei die Chronik noch immer rätselt, ob die Benennung auf den starken Fichtenbestand (»smrk« = Fichte) oder auf die blühenden Schneerosenberg-hänge (»cemer(i)nik« = Berg bei der Schneerose) zurückgeht.²⁶¹ Am Semmering, der viele Jahrhunderte hindurch eine Waldwildnis mit ganz dünner Besiedelung war, gab es keine Idylle, die durch die Schubkraft der Eisenbahn zerstört werden konnte. Nach Wolfgang Kos »... wäre es eine unzulässige Romantisierung, im Semmeringgebiet eine Trennlinie zwischen intakter bäuerlicher Lebenskultur und moderner Industriegesellschaft ziehen zu wollen«.²⁶²

Trotz der seit 1857 von Wien bis Triest durchgehenden Eisenbahnlinie war noch um 1880 in dem urwaldhaften Gebiet auf dem Semmering keinerlei Belebung zu bemerken. In der traumhaften Landschaft gab es außer dem kleinen Mauthaus (erbaut 1841) (Abb. 121) an der Reichsstraße nur geringe Besiedelung. Es gab wohl die interessante Bahnstrecke, doch bei der Station Semmering stiegen nach wie vor nur wenige Wanderlustige aus. Von dort konnte man dann den Pass erklimmen und im 1877 erneuerten Gasthaus »Erzherzog Johann« (Abb. 122) einkehren. An der Stelle dieses von Peter Altenberg beschriebenen Passgasthofes, wo seit Menschengedenken der Nord- und Südverkehr aufeinander trafen, dürften schon zahlreiche Vorgängerbauten gestanden haben. Der hier von der Ostsee bis zur Adria vorbeiziehende Handelsweg war allerdings bis weit in die Neuzeit hinein nur ein mehr oder minder von Zufällen trassierter Saumpfad. Vermutlich bestand schon in der Römerzeit ein schmaler Trampelpfad über den Semmeringpass. Erst als Kaiser Karl VI. im 18. Jahrhundert nach französischem Vorbild ein Straßennetz anlegen ließ,

261 Ebenda, S. 30ff.

262 Zit. Anm. 53, S. 38.



123 Alte Grenzsäule zwischen Steiermark und Niederösterreich und das von Fischer von Erlach erbaute Carolus-Denkmal. Anonymer Kupferstich um 1800

wurde auch das »schrecklich« steile Teilstück über den Semmering entschärft. Vor allem wurde dabei 1728 der Passanstieg durch den Bau der Brücke über den Myrthengraben erleichtert. Das von Joseph Emanuel Fischer von Erlach entworfene und von den steirischen Ständen auf der alten Passstraße errichtete *Carolus-Denkmal* erinnert noch heute an die kaiserliche Bravourleistung, wodurch die Arbeit der Schottwiener Fuhrwerker mit ihrem Pferde-Vorspann gewaltig entlastet wurde.²⁶³ Ein anonymer Kupferstich (Abb. 123) zeigt genau die topographische Situation am Pass um 1800. Links im Vordergrund die *Grenzsäule* von 1662 zwischen Steiermark und Niederösterreich, dahinter das *Carolus-Denkmal*, rechts über der Reichsstraße das steirische Wachhäuschen.

Das Gebiet um den Pass erschien aber den vereinzelt Wiener Naturliebhabern, die seit 1854 mit der *Semmeringbahn* anreisten, klimatisch rau und uninteressant, zumal sich auch hier an der Triester Reichsstraße außer dem alten Passgasthof und dem Carolus-Denkmal nichts befand. So blieb das Terrain auch abseits der verbesserten Durchzugsstraße, die 1839–1841 nach neuesten technischen Gesichtspunkten serpentinartig trassiert angelegt wurde, eine stagnierende, abgeschlossene Welt. Nur wenige Touristen wagten es, entlang eines alten Waldweges (dem späteren Hochweg) über die Adlitzgräben zu einer der tiefer gelegenen Bahnstationen vom Semmering herabzusteigen und per Bahn dann wieder nach Hause zu fahren.

6.2.1 *Der Wolfsbergkogel: Geburtsstätte des Ortes Semmering*

Erstaunlicherweise ist die Geburtsstätte des Ortes nicht dort zu suchen, wo man logischerweise glauben würde sie zu finden, nämlich beim Semmeringer Bahnhof, der bei seiner Errichtung um 1854 als höchster Punkt der Erde angesehen wurde, der mittels einer Gebirgsbahn erreichbar war. Interessanterweise befindet sich die Geburtsstätte auch nicht auf der Passhöhe.²⁶⁴

²⁶³ Désirée Vasko-Juhász, *Semmeringer Nachrichten*, 30/2002, Denkmal-Beilage.

²⁶⁴ Désirée Vasko-Juhász, *Gründungsgeschichte des Ortes Semmering aus kulturhistorischer Betrachtung*, in: *Festschrift Semmeringer Nachrichten, 75 Jahre Kurgemeinde Semmering*, Semmering 1994, S. 9ff.



124 Semmering/Wolfsbergkogel: Die von Franz Neumann erbaute Villa Editha mit dem Wolfsrelief (beute Haus Adelman)

Die Frage nach der »Wiege« des Ortes und wieso sie sich gar nicht am Semmering, sondern in Breitenstein befand, klärt sich erst, wenn man die Baugeschichte des Semmeringer *Südbahnhotels* genauer studiert.

Ohne Zweifel ist die Ortsgeschichte untrennbar mit dem Wiener Hofbildhauer, Innenarchitekten und Dekorateur Franz Schönthaler (1821–1904) verbunden, der als Entdecker des Semmerings gilt und zu diesen naturbegeisterten Spaziergängern zählte, die sich um 1880 vom einsamen Bahnhof Semmering durch den Hochwald in Richtung Rax bis zum Wolfsbergkogel vorwagten. Den drei Zügen, die täglich in beiden Richtungen verkehrten, entstieg nämlich ganz selten ein Passagier und die Station (Abb. 115) diente hauptsächlich zur Reinigung der Berglokomotiven.²⁶⁵

265 Der österreichische Hotelier, 6. Jg./Nr. 14, Wien 1907.



125 Semmering/Wolfsbergkogel: Alter Polleroshof (1595) vor der von Franz Neumann umgebauten Villa Alber (heute Attersee)

Betrachtet man die Geschichte ganz genau, so ist der Wolfsbergkogel, wo es damals nur wenige Einödhöfe gab, um die rundherum noch die Wölfe heulten, als die Geburtsstätte des Ortes Semmering zu betrachten. Noch heute erinnert hier ein Wolfs-Relief (Abb. 124) an der *Villa Editha* (Mautner) an diese »schaurige« Zeit. Um es siedlungsgeschichtlich genau zu lokalisieren, liegt die Keimzelle des künstlich geschaffenen Touristenortes in der alten Polleros-Hube im Haidbachgraben, genau dort, wo sich nun majestätisch das *Südbahnhotel* erhebt.

Als Relikt der Semmeringer Urzeit steht hier noch immer das im Originalzustand erhaltene *Polleroshäusl* (Abb. 125) als Nebengebäude vor der eleganten *Villa Alber*; beides heute im Besitz des Malers Christian Ludwig Attersee. Das kleine bäuerliche Wohnhaus mit beschindeltem Schopfwalmdach, dessen Holzbalkendecke eine Inschrift aus dem Jahre 1595 aufweist, war einst Mittelpunkt eines alpinen Haufenhofes. Dieser Bautypus wies eine ungeordnete Stellung der einzelnen Bauteile eines Bauernhofes zueinander auf und zählt zu den bedeutendsten Hauslandschaften der Ostalpen.

Am Wolfsbergkogel rückt man auch räumlich bereits der Gemeinde Breitenstein näher, der die zerstreuten bäuerlichen Gehöfte dieses Gebietes bis 1919 angeschlossen waren. Vorher existierte nämlich noch kein eigenständiger Ort Semmering in der 1.000 m hohen Bergwildnis und überhaupt wurde nur der Bergsattel der Passlandschaft »Semmering« genannt.

6.2.2 Gründung der Hotel- und Villenkolonie Semmering (1880–82)

Wohl geht die Erschließung des Semmeringgebiets auf die Erbauung der *Gbe-ga-Gebirgsbahn* zurück, die ja seit 1854 mit Vergnügungszüglern über den Semmering fuhr. Die Besiedlung aber – aus der erst 1919 die Ortsgründung hervorging – ist, wie die Forschungsarbeit beim *Südbahnhotel* ergab, allein auf die Initiative der *Südbahngesellschaft* zurückzuführen. Als die Bahngesellschaft nämlich 1879 auf den ehemaligen Gründen des Bauern Polleros mit der Errichtung einer luxuriösen *Hotel- und Villenkolonie* begann, wurde die kontinuierliche touristische Erschließung des Semmerings eingeleitet.

126 Jagdschloss Mürzsteg: Gemälde von Otto Stoitzner. Ehemaliger Jagdsitz Kaiser Franz Joseph I., jetzt in Verwendung des österreichischen Bundespräsidenten



Der Tipp für den prachtvollen Hotelbaugrund vis-à-vis der bizarren Kalkwände von *Rax* (2.007 m) und *Schneeberg* (2.076 m) stammte von Franz Schönthaler, der den Generaldirektor der *Südbahngesellschaft*, Friedrich Schüler, auf die traumhafte Lage aufmerksam machte.²⁶⁶

Generaldirektor Schüler erkannte im Nu die vielfältigen Attraktionen, die dieser Hotelplatz – nahe der großen Wallfahrtsorte Mariazell und Maria Schutz, aber auch des alten Zisterzienserstiftes Neuberg an der Mürz – bot. Neben landschaftsästhetischen (prächtige Aussicht mit Bergpanorama) zeichneten die Lage auch gesundheitliche Aspekte (frische Höhenluft, schattige Waldwege) aus. Dazu kam noch – wie vorher in Töblach – die ideale Verkehrserschließung durch die eigene Bahnlinie. Schülers Spekulation, hier zwischen den beiden kaiserlichen Sommeraufenthalten Reichenau (Niederösterreich) und Neuberg (Steiermark) ein alpines Fremdenverkehrszentrum zu errichten, brachte auch bald die gewünschte Rendite, denn die nahe Anwesenheit von Mitgliedern des Kaiserhauses wirkte wie ein Magnet und zog massenweise die »lufthungrige« Gesellschaft an.

Längst hatte nämlich auch das Kaiserhaus die landschaftlichen Reize des Raxgebietes erkannt. Während Carl Ludwig sich mit der *Villa Wartholz* in Reichenau um 1872 einen sommerlichen Familienlandsitz schuf, hatte sich sein Bruder Kaiser Franz Joseph bereits 1852 im Südosttrakt des Stiftes Neuberg einen gemütlichen Wohnbereich für seine Jagden eingerichtet. Franz Joseph schätzte das mit reichem Hoch- und Birkwildbestand ausgezeichnete Gebiet im oberen Mürztal, wo schon Kaiser Karl VI. der Jagdlust frönte. Als aber 1869 die Staatsherrschaft Neuberg und mit ihr das Stiftsgebäude, in dem auch des Kaisers Jagdorganisation eingemietet war, zum Verkauf stand, ließ sich Franz Joseph in Mürzsteg ein einfaches Jagdhaus im *Schweizer Stil* erbauen, das 1879 erweitert und schließlich 1902 schlossartig ausgebaut wurde. Heute befindet sich dieses mit drei Türmchen versehene Jagdschloss (Abb. 126) mit der Holzschindelverkleidung im Obergeschoß im Besitz der Republik Österreich.²⁶⁷ Im »*Allerböchsten Leibgehege*« im Mürztal²⁶⁸ waren oft ausländische

266 Vgl. dazu den Beitrag von Günther Buchinger über die Topographie des Ortes Semmering, in: *Villenarchitektur am Semmering*, Semmering Architektur/Band 2, Wien 2006.

267 Dehio-Handbuch, *Die Kunstdenkmäler Österreichs, Steiermark*, Wien 1982, S. 311. Dazu: *Mitteilungen des Neuburger Münsters*, April 2002.

268 Die Bezeichnung bedeutet das alleinige Jagdrecht, das der Kaiser für sich grundbürgerlich hatte sichern lassen.



Herrscher wie der russische Zar oder Edward VII. von Großbritannien und der deutsche Kaiser Wilhelm II. (Abb. 127) – der Sohn des unglücklichen »Neunundneunzig-Tage-Kaisers« – zur Hofjagd geladen. Seit 1991 ist nun im ehemaligen kaiserlichen Jagdsitz in Neuberg ein sehenswertes Jagdmuseum untergebracht. Übrigens wurde am 30. November 1879 die Eisenbahn von Müzzuschlag nach Neuberg erweitert, wodurch man den ehemaligen Eisenindustriestandort, dessen Hammerwerke aus dem 14. Jahrhundert stammten, an die *Südbahnstrecke* heranführte. Nun konnte auch der Kaiser mit seinen noblen Gästen per Salonwagen bis zu seinem Lieblingsrevier reisen.²⁶⁹ Das in Natursteinmauerwerk errichtete Bahnhofsgebäude in Neuberg (Abb. 128) zeigt mit seinen spitzenmusterartigen verzierten Holzgiebeln und dem auf Gusseisensäulen ruhenden Bahnsteigdach den typischen Nutzbaustil der *Südbahn*-Architekten. Sehenswert ist auch der nahezu im Originalzustand erhaltene »kaiserliche« Wartesaal mit der im englischen Stil errichteten hölzernen Kassettendecke und den geätzten Glasgemälden der Oberlichten. (Abb. 129)

Mit dem kaiserlichen Jagdrevier hängt auch die nicht in die normale Typisierung der *Südbahn* passende Station Müzzuschlag zusammen. Die Bahnhöfe von Müzzuschlag und Steinbrück, wo nur eine geringe Personenaufnahme stattfand, dienten lange Zeit mit ihren angebauten Restaurationen als Mittagsstationen für die Reisenden der Linie Wien-Triest. In Müzzuschlag befand sich auch ein eigener Saal für den kaiserlichen Hof mit besonderem Ausgang, den der Kaiser häufig bei seinen Jagdausflügen benützte.²⁷⁰

Von allen Legenden, die sich um die Entstehung des ersten Hotels am Semmering ranken, scheinen die Aufzeichnungen von Pfarrer Weninger aus dem Gedenkbuch der Pfarre Schottwien²⁷¹ noch am verlässlichsten. Allerdings war auch der Herr Pfarrer damals nachlässig, da er erst nach einer Rüge des Bischofs das lang vorher »Gehörte« Jahre später nachtrug. Es liest sich so: »*Schönthaler, akademischer Maler, der die Kuppel der Rotunde in Wien malte, war ein eifriger Tourist und ein besonderer Freund des Semmerings, obwohl daselbst schlechte Unterkunft war. Derselbe machte Schüler, Südbahndirektor, auf die Naturschönheiten dort aufmerksam. Beide beschlossen, ein Hotel hier bauen zu lassen, und kauften den Grund*

127 Kaiser Wilhelm II. auf der Jagd in Neuberg an der Mürz, 1900

128 Neuberg/Mürz: Bahnhof der Südbahn mit Hofwarte-Salon (linker Trakt)

129 Neuberg/Mürz: Kaiserlicher Wartesaal im Bahnhofsgebäude

269 Othmar Pickl, *Geschichte des Ortes und Klosters Neuberg an der Mürz*, Wien 1966, S. 196.

270 Wilhelm Flattich, *Beschreibung von auf den Linien der Südbahn ausgeführten Hochbauten mit Angabe ihrer Kosten*, Wien 1870, S. 38f.

271 Tomus IV, Folio 103.



und Haus des Polleros um 4000 fl. Für diesen günstigen Ankauf erhielt Schönthaler eine Bauparzelle gratis oberhalb des Südbahnhotels. Der Restaurateur Schneider, Südbahn-Wien, soll der erste Pächter sein und Schreiner soll den Entwurf zum Hotel machen. Der Bau begann im Jahre 1880. Herunter²⁷² zunächst des Kurhauses Hansy²⁷³ waren Baracken und Restauration der Bauarbeiter. Eröffnet wurde das Hotel im Jahre 1882, nachdem die Straße von der Station gebaut war. Der Semmering fand bei den Wienern außerordentlichen Beifall und wie die Pilze wuchsen die Villen aus der Erde, so zwar, dass bald 1.000 ständige Bewohner am Semmering waren.«

Auch so entstehen manchmal in Kirchenbüchern Legenden, denn der Pfarrer erzählte viele Jahre später nur »Gehörtes« weiter, wobei natürlich einige Ungenauigkeiten zustande kamen. Der Generalsekretär der Südbahn, Adolf Ritter von Schreiner (1823–1899), der auch Präsident der Wien-Pottendorf-Wiener Neustädter Bahn war, machte nicht den Hotelentwurf. Durch das 1897 erschienene Buch von August Prokop²⁷⁴, Professor an der K.u.k. Technischen Hochschule Wien, ist anhand von abgesehenen Originalplänen dokumentiert, dass als Architekt des Hotels Semmering eindeutig Flattichs Mitarbeiter, Ober-Inspector Franz Wilhelm, anzusehen ist. Hundertprozentig recht hat der Schottwiener Pfarrer aber mit der Aussage, dass Franz Schönthaler der Entdecker des Semmerings ist. Dies bestätigt auch ein persönliches Schreiben von Schönthaler an die Semmeringer Zeitung von 1902: »Meinen herzlichen Dank und Händedruck, dass Sie meiner als des ersten Anregers, den Semmering zu bevölkern, gedenken. Sie wissen ja, wie schwer es bei uns ist, etwas Gutes und Schönes zur Ausführung zu bringen und dass es dann anerkannt wird. Nochmals Dank, Ihr Schönthaler.«²⁷⁵

272 Gemeint ist der Platz bei der Station Wolfsbergkogel.

273 Gemeint ist das heutige Kurhotel am Wolfsbergkogel.

274 Zit. Anm. 106, Prokop, Alpenhotels, S. 15.

275 Semmeringer Zeitung, Nr. 9/1902, S. 5.

Quittung



Ueber 500 fl. ÖW fuge: fünf Hundert.
Gulden Oester. Währung, welche ein Pfundstück
als Augenschein und Bescheinigung sind genau 400 fl.
ÖW als Augenschein sind 100 fl. ÖW mit Bescheinigung
im Folge Abschied seiner Beförderung Nr. 3 zu Haid-
graben im Jahre fünf Schönthalers im Jahre in
jährigen Augen nichtig sind baar über bezogen worden
sind.

So ist 500 fl. ÖW

Semmering am 19^{ten} September 1879

Simon Doppelreiter

Simon Doppelreiter

Walt Zingler

Oben bezeugt am 19/9 1879

Müller

Carl Kantner
Neusiedl
Walt Zingler

130 Quittung über den Kauf des Hotelgrundes vom Bauer Polleros vom 19.9.1879

6.2.3 Baugeschäfte rund um Schönthalers Fertigteilhäuser

Obwohl die Aufzeichnungen des Pfarrbuches nicht genau sind, zeigen sie doch auf, dass vorerst nicht die Bahn selbst, sondern ein Konsortium, dem auch Schüler und Schönthalers angehörten, die Bauerngründe zusammenkaufte. Dieser Sachverhalt war ein dem Zeitgeschmack angepasstes Spekulationsgeschäft, was durch eine im Staatsarchiv aufgefundene Quittung vom 19.9.1879 bestätigt wird. Diese Quittung (Abb. 130) wurde vom späteren Semmeringer Bürgermeister Simon Doppelreiter, der selbst ein großes bäuerliches Anwesen betrieb, als Zeuge unterschrieben. Danach verkaufte der Bauer Gerhard Polleros Schönthalers seine Besetzung Haidbachgraben Nr. 3, eben jenen Grund, wo dann das Hotel und die ersten Villen erbaut wurden.

Speziell war Franz Schönthalers sen. (1821–1904), der als viel beschäftigter Bildhauer und Innenausstatter der Ringstraßenzeit auch wesentlich an der

131 Zeichnung von Franz Kollarz: Semmeringhotel und Jubelballe (1883). Rechts: Der Entdecker des Semmering Hofbildbauer Franz Schönthaler. Links: Vermutlich Friedrich Schüler mit Hotelgästen



Wiener Oper mitgearbeitet hat, vom windgeschützten Gebiet des Wolfsbergkogels am westlichen Abfall des Pinkenkogels begeistert. Aufgrund seiner Klimavorzüge wurde das Terrain gegenüber dem rauen Pass bald »Meran« genannt. Schönthalers Wunsch, auch für sich selbst auf diesem zauberhaften Grundstück mit dem Traumpanorama auf die hochalpine Rax und den Schneeberg eine Villa zu bauen, wurde dann gleichzeitig 1881 mit dem ersten Hotelbau am Semmering verwirklicht. Den Baugrund hatte er als Geschenk von der Südbahngesellschaft für seine »Transaktionen« erhalten.

Auf einer triptychonartigen Zeichnung von Franz Kollarz²⁷⁶ (Abb. 131), die in der *Allgemeinen Illustrierten Zeitung* 1883 veröffentlicht wurde, ist die Gründungsgeschichte auch bildlich festgehalten: Während man in der Mitte über der Jubelballe das erste Semmeringhotel (früherer Name des ersten Südbahnhotels) sieht, findet sich rechts der naturgenießende Schönthaler mit Familie, links dann begeisterte Touristen, die das Rax-Panorama via Fernrohr betrachten, wobei es sich bei dem jungen Mann um Generaldirektor Friedrich Schüler handeln soll. Im dazugehörigen Text schreibt August Silberstein: »Derselbe Mann, welcher an die wilden Felsen des unbewohnt gewesenen Einganges zum Ampezzothale ein prächtiges Hotel gebaut und ungeahntes Leben, Wohlleben an dieser Haltestelle der österreichischen Südbahn geschaffen, derselbe, und dieß ist der Generaldirektor Dr. von Schüler²⁷⁷, fasste die Idee, den Semmering zu kultivieren, wohnlich zu machen, und nicht nur auf geeigneter Höhe ein Hotel, dazu eine riesige Volkerfrischungsballe, sondern auch eine neue Ortschaft, einen Villenkomplex zu schaffen.«²⁷⁸

Dem gewieften Geschäftsmann Franz Schönthaler dürfte aber ursprünglich am Semmering ein viel größeres Projekt mit der Südbahn vorgeschwebt sein. Schönthalers Grundidee nämlich, »einzelne Villen und ein villenartiges Restaurant«²⁷⁹ rund um das neue Hotel auf dem Semmeringer Grund zu errichten, scheint von der Vorstellung ausgegangen zu sein, dass seine eigene Firma der Südbahngesellschaft Holz-Fertigteilhäuser liefert und diese »Chalets« – wie es

²⁷⁶ Allgemeine Illustrierte Zeitung, Nr. 33, Wien 1883, S. 660.

²⁷⁷ Ebenda. Über einen akademischen Grad Schülers wird sonst nirgends in der Literatur berichtet.

²⁷⁸ Ebenda, S. 659.

²⁷⁹ Zit. Anm. 1, S. 640ff.



132 Franz Neumann: Villa von Erzherzog Wilhelm in Baden unter der Ruine Raubeneck, auch »Eugen-Villa« genannt

schon seit 1850 in der Schweiz üblich war²⁸⁰ – dann zusammen mit dem Grund an Interessenten verkauft werden.

Franz Schönthaler sen. war neben seiner erfolgreichen Berufsausübung als Innen- und Außendekorateur ein vielseitiger Unternehmer der Gründerzeit, der keinerlei Grundstücksspekulationen scheute. So erwarb Schönthaler in weiser Voraussicht bereits 1858 unverbautes Terrain Ecke Theresianumgasse/Argentinierstraße, wo er im stattlichen Eckhaus Nr. 39 seine Wiener Wohnung mit Atelier hatte. Im Bereich Belvederegasse/Viktorgasse errichtete er Ein- und Zweifamilienhäuser nach englischem Muster, wo namhafte Künstler aus seinem Freundeskreis dann wohnten. Schon vor dem Semmering hatte der geschäftstüchtige Schönthaler um 1873 am Rand der Liechtenstein'schen *Königswiese* in der Vorderbrühl ein Grundstück erworben und darauf ein Haus für sich, aber auch ein zweites – kostbareres – zum Verkauf erbaut.

Am Semmering aber dürfte sich Schönthalers Plan mit den von ihm geplanten Villen irgendwie zerschlagen haben, denn die *Südbahn* errichtete das Hotel und die ersten Villen (Nr. 23, 25, 26) in Eigenregie und massivem Sichtziegelbau. Nur Schönthaler selbst baute auf seiner Parzelle (Nr. 24) eine kleine Villa aus Holz mit untermauertem Sockel, die im Volksmund liebevoll »*Holzschachtel*« genannt wurde. Interessanterweise wurden aber gerade der alpine Holzbaustil der *Villa Schönthaler* und ihr Entwerfer, Franz Neumann, stilprägend für das weitere Architekturbild des Semmerings. Schönthaler be-

²⁸⁰ Zit. Anm. 128, S. 74.

Referenzen unserer Bauabteilung

- | | |
|--|--|
| Freiherr Adolf Bachofen von Szt, Herrenfsh Bagujshel, Ungarn | Ludwig Herzfeld, Herrenfsh Dömödri, Ungarn |
| Fürst Carlos Clary, Jagdhaus Herrasgrefchen | Ingenieur Robert Duzg, Villa am Semmering |
| Graf Stam-Dallas, Jagdhaus Wittighaus in Grafenstein-Grottau | Frankfche Kinderfitalftiftung, Villa Waidhofen-Urbachfal, Villenfeld |
| Präfident, Generaldirektor Georg Wüthfer, Herrenfsh Toblach | Erich Gafch, Villa Margitfalva, Ungarn |
| Baron Herring-Frankendorf, Jagdhaus Seeleiten bei Grünau | Willy Ginzfeh, Villa Maffersdorf |
| S. M. König von Bulgarien, Jagdfehlof Muranfa-Hutsh, Fatra | Poloklub, Krieau bei Wien |
| Grofhindustrieller Arthur Krupp, Herrenfsh Grünau, Steiermart | Profeffor Dr. Julius Hohenega, Villa, Zell am See |
| Grofhindustrieller Arthur Krupp, Jagdfehlof Walker bei Mariazell | Grofhindustrieller Adolf Igler, Villa, Erlaufsee |
| K. Freiherr von Lüttwich, Jagdhaus Jofcsa, Ungarn | Grofhindustrieller Rudolf Igler, Villa, Preehbaum |
| Karl von Mauthner-Markhof, Jagdgut Marz-Kohrbach, Burgenland | Grofhindustrieller Robert Igler, Villa, Preehbaum-Lavis |
| Kuno von Mauthner-Markhof, Jagdgut Wobling bei Herzogenburg | Kaffeehaus Freundschaftsböhe, Karlsbad |
| Fürftin Lothar Metternich, Sommerfsh Mahen | Dr. Kapfamer (jezt Dr. Hans Pichler), Villa am Semmering |
| Gräfin Armin Mitefeh, Sommerfsh Zabola, Siebenbürgen | Friedrich Krombholz, Villa, Mondfee |
| Generaldirektor Alexander Pazzani, Sommerfsh Weibling am Bach | Hedwig Leubufcher, Villa, Böhmfsh-Leipa |
| Dr. A. Perih, Jagdhaus Sittendorf | Profeffor Alfredo Mazza, Wohnhaus, Rom |
| Oskar Ritter von Pongracz, Jagdgut Brunnfee, Wildalpe | Profeffor Hubert Peters, Villa, Mallnsh, Kärnten |
| Emilla von Razumofsky, Sommerfsh Bad Johannisbrunn | Fritz Reiber, Sommerfsh in Preehbaum |
| Baron Louis Rothfchild, Jagdgut Waidhofen an der Ybbs | Maler Karl Probst, Villa, Klein-Zell |
| Oftav Ritter von Schoeller, Jagdgut Leva, Ungarn | Dr. Karl Wagner, Villa „Karlsdorf“, Zulbing |
| Graf Janos Zich, Jagdfehlof Eimar-Moor, Ungarn | Wilhelm Wörner, Villa, Mariazell |
| Robert Liechtfchein, Jagdhaus Steinalpl in der Frein bei Märzfteg | Oberregiffeur Paul Kalbed, Landfsh in Göhl am Grundlfee |
| Generaldirektion der öfterreichifchen Bundesforfte, Forfhhaus in Schönau | International Country-Club, Klubhaus in Wien, Lainzer Tiergarten |
| Ignaz Schreiber, Herrenfsh Remes Kofla, Ungarn | Frau Direktor Berta Hammerschlag, Landfsh in All-Auffee |
| Sigmund Baron Blumenctron, Villa „Waldfried“ in Marcsfalva, Ungarn | Grofhindustrieller Arthur Drach, Villa in Kaltenleutgeben |

Und viele andere

Analoge Bauten unserer Filiale in Holland

- | | |
|---|--|
| K. Witf & J. Scheltema, Villenfolonie, Leeuwarden | A. de Groot, zwei Villen in Egmont am See |
| K. Witf & J. Scheltema, Villenfolonie (21 Objekte), Infel Ameland | Maatschappij tot Uitvoering van Zuiderzeewerken, drei Beamtenwohnhäuser in den Oever |
| Retar J. Poleftra, Villa „Ree“ auf Ameland | W. J. Blijdenstein, Herrenfsh in Denekamp bei Oldenzaal |
| A. G. van Preeh, Villa, Terdueren, Belgien | M. A. Semmerling, Villa in Heiloo, Holland |
| L. Bottema, Villa, Oldeboorn | |
| J. Bergmannf, Villa in Doorn | Und viele andere |

Weltausftellung Paris 1900 „Grand Prix“
Internationale Ausftellung Mailand 1906 „Gold-Medaille“
1. Internationale Jagd-Ausftellung Wien 1910 „Ehrendiplom“
etc. etc.

- 281 Das Gebäude, das damals eher ein Jagdfehlof war, ging später auf feinen Neffen Erzherzog Eugen über und wird daher heute auch »Eugen-Villa« genannt. Vgl. Bettina Nezval, zit. Anm. 75.
- 282 Christl Heidler-Trebesiner, Franz Schönthalers Aufstieg zum K.u.k. Hofbildhauer, in: Kulturbeilage zum Amtsblatt Nr. 10 vom 15. 5. 1985 der Bezirkshauptmannschaft Wr. Neustadt.
- 283 Schönthaler Familienchronik, Zit. Anm. 1, S. 639ff.
- 284 Nach Auskunft von Dipl.-Ing. Architekt Franz Schönthaler, der hier das Katalogmaterial zur Verfügung stellte, hießen die Söhne, die in der Firma mitarbeiteten, Franz und Hermann.
- 285 Wien Museum Karlsplatz, Nachlass Architekturbüro Emil Hoppe und Otto Schönthal.

auftragte nämlich mit dem Bau seines Hauses in Ständerbauweise den jungen, hoch talentierten Architekten Franz Neumann, der kurz darauf 1883/84 auch die Villa von Erzherzog Wilhelm²⁸¹ in Baden erbaute, die als Meisterstück im öfterreichifchen Landhausbau gilt. (Abb. 132)

Dass sich Franz Schönthaler bereits 1888²⁸² nur deswegen vom Semmering »in Mode« gekommen war oder Erzherzog Carl Ludwig²⁸³ ihn schon um fünf Uhr früh aus dem Bett »jodelte«, ist so nicht ganz zu glauben. Vermutlich dürften doch die Enttäufchung über sein geplatzttes Fertigteilhaus-Projekt mit der *Südbahn* und daraus resultierende Unstimmigkeiten ausschlaggebend für seine Übersiedelung nach Gutenstein gewesen sein, wo er 1904 verftarb.

Die Idee der seriellen Fertighausproduktion wurde aber doch noch äußerst erfolgreich von der Firma *F. Schönthaler & Söhne*²⁸⁴ (gegr. 1889) verwirklicht. Auf einer jüngst im *Wien Museum Karlsplatz* aufgefundenen Referenzliste²⁸⁵ (Abb. 133) der Firma finden sich unter all den prominenten Villenbauten auch



134 Firma F. Schönthaler: Villa Günther, Toblach

die *Villa Dunz* und die *Villa Kapsamer* (Dr. Hans Pichler), die beide am Semmering errichtet wurden. Näheres dazu ist im Kapitel *Villenanlagen im Semmeringgebiet* zusammengefasst. (Vgl. Kap. 6.4.1 + 6.4.2)

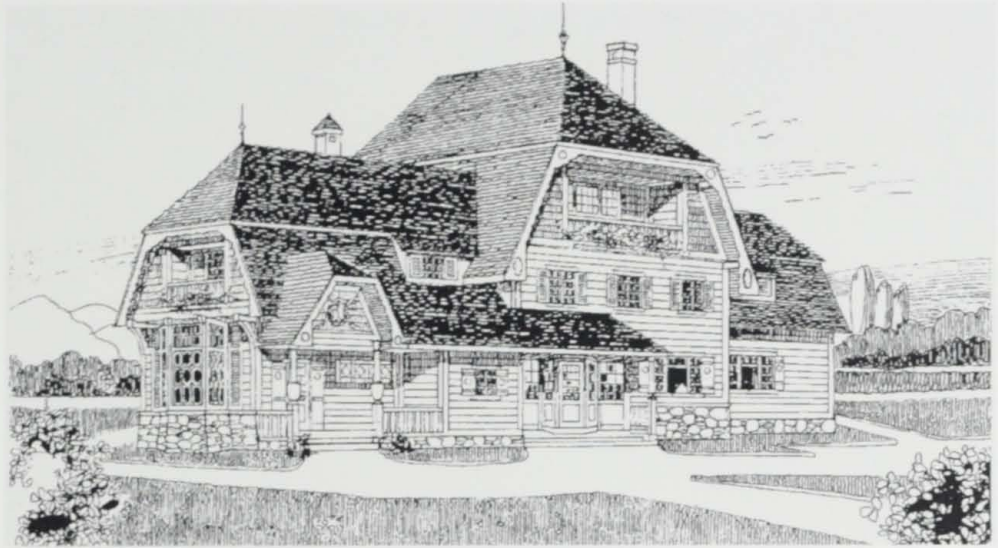
Doch nicht nur am Semmering, sondern auch in Toblach stößt man nahe dem ehemaligen *Südbahnhotel* auf eine berühmte Holzvilla aus der Schönthaler-Kollektion, die sich ebenfalls auf der Referenzliste (Abb. 133) findet. Das transportable Haus wurde 1910 auf der *Ersten Internationalen Jagd-Ausstellung Wien* gezeigt und, wie die Referenzliste dokumentiert, mit einem »Ehrendiplom« ausgezeichnet. Generaldirektor Georg Günther erstand gleich auf der Messe das geschmackvolle Jagdhaus und ließ es nahe dem Toblacher See für seine Familie aufstellen.

In seinen Lebenserinnerungen beschreibt Georg Günther diese Villa (Abb. 134), die seit dem Bezug 1911 mehrmals erweitert wurde: »Dieses Haus, in den Fundamenten und im Untergeschoss in Zyklopenart gemauert, hatte in den oberen Stockwerken eine Hülle aus hölzernen Balken, nach innen aber zwei durch je eine Luftschicht isolierte Wände aus Gipsdielen, eine Konstruktion, die sich auch im strengsten Winter ausserordentlich bewährte. Eine sehr einfache Zentralheizung verbreitete an kühlen Sommer- oder Frühherbsttagen im ganzen Haus bebagliche Wärme. Der Architekt, der es erbaut hatte, war ein sehr feinfühligler Künstler, der den Stil des feinen Land- oder Jagdhauses vorzüglich getroffen hatte. Breite Terrassen und Veranden luden an schönen Tagen zum Aufenthalt ein. Die stilgemäß zum Haus gestimmte Einrichtung erhöhte das Gefühl des Wohlseins.«²⁸⁶

Transportable Häuser der Firma »Schönthaler & Söhne« wurden mehrmals auf Weltausstellungen (Paris 1900, Mailand 1906) prämiert. Die Firma spezialisierte sich schon früh in ihrer Fabrik in Weyer (Oberösterreich) neben transportablen Holz-, Jagd- und Touristen-Schutzhäusern auch auf leicht aufstellbare Baracken (Militär) und alle Arten von Holzkonstruktionen und Bautischlerarbeiten für Schlosseinrichtungen, Badehäuser, Kegelbahnen, Kaffee- und Garten-Pavillons etc. Daneben beschäftigte sich die Firma noch mit Innendekoration und Möbelbau. In den 1890er Jahren wurde die Firma vom Sohn des Hofbildhauers Franz Schönthaler jun. geführt. Im reichen Archi-

²⁸⁶ Georg Günther, *Lebenserinnerungen*, Wien 1936, S. 139. Im Privatbesitz der Familie.

135 Firma F. Schönthaler & Söhne: Holzhaus
Nr. 10, Katalog



tekten-Oeuvre des jungen Schönthaler nimmt der *Ferienhort Ried am Wolfgangsee* (1911) eine zentrale Stellung ein.²⁸⁷

Die Bestellung der Holzfertigteilhäuser, die besonders das Interesse englischer Zeitungen erregten, erfolgte mittels Katalog, wo diverse Typen mit Grundrissen (vermutlich nach Plänen von Architekt Schönthaler jun.) abgebildet waren. Hinzuweisen wäre in diesem Zusammenhang darauf, dass bei dem im Katalog von 1914 abgebildeten Holzhaus Nr. 10 (Abb. 135) starke Ähnlichkeiten mit dem Herrensitz der Familie Günther in Toblach vorhanden sind.

Viele Punkte im Schaffen von Franz Schönthaler sen. vor allem in Bezug auf den Semmering sind noch ungeklärt. So auch die Frage, ob eventuell Architekt Franz Neumann ebenfalls an den frühen Planentwürfen der fabrikmäßig hergestellten Holzhäuser der *Firma Schönthaler* beteiligt war.

Jedenfalls war der außergewöhnliche Mensch, Franz Schönthaler sen., ein großer Künstler mit vielen Talenten, der auch eine Reihe längst vergessener Techniken wieder belebte: »Die Terracottaplastik, die Stukkaturarbeit, die Modellfabrikation aus Gips und die reich verzierte plastische Ornamentationskunst entwickelten sich unter Leitung Schönthalers u. a. in Wien zu einer weltbekannten Spezialität.«²⁸⁸

In diesem Zusammenhang muss man auch in Erwägung ziehen, dass eventuell auch der feine Blütensteinfries am ersten *Semmeringer Südbahnhotel* auf Schönthalers Konto geht, der ja auch für das von Heinrich Ferstel erbaute streng historistische Mietshaus in Neorenaissanceformen (Wien 9, Wasagasse 2) die ornamentalen Bildhauerarbeiten durchgeführt hat.²⁸⁹ Auch könnte Schönthalers Atelier an den künstlerischen Holzdekorarbeiten beim Restauranttrakt des Hotels beschäftigt gewesen sein. Denn dass der K. u. k. Hofbildhauer Franz Schönthaler am ersten Hotel mitgearbeitet hat, wird durch die Familienchronik seiner Tochter Helene bestätigt: »Der Aufenthalt auf dem *Semmering* gehörte zum *Fashionabelsten*, das Hotel entsprach allen modernen Anforderungen, die Inneneinrichtung wurde von Vater gemacht.«²⁹⁰ Unklar ist nur bis heute, welche Arbeiten tatsächlich von Schönthaler sen. am Semmering durchgeführt wurden. Diesbezügliche Forschungen müssten sich natürlich auch auf alle anderen *Südbahnhotels* erstrecken.

²⁸⁷ Salzburger Nachrichten, 26.4.1999, S. 6/7. Nach dem Ableben von Franz Schönthaler jun. (1860–1923) hatte die unter einem neuen Besitzer agierende Firma »Schönthaler-Silva« bald mit finanziellen Schwierigkeiten zu kämpfen. Ab 1938 wurden beide Schönthaler-Holzbauwerke von der Gesellschaft »Mayer, Raunicher & Co« bis zu ihrer Schließung im Jahre 1951 geführt. Für die Information dankt die Autorin Dipl.-Ing. Peter Raunicher.

²⁸⁸ Zit. Anm. 282.

²⁸⁹ Dehio-Handbuch, Die Kunstdenkmäler Österreichs, Wien, II. bis IX. und XX. Bezirk, Wien 1993, S. 435.

²⁹⁰ Zit. Anm. 1, S. 639ff.

Die Entstehungsgeschichte des *Südbahnhotels*, das als eigentliche Keimzelle des späteren Kurortes zu betrachten ist, geht Hand in Hand mit der Gründung des künstlich errichteten Ortes Semmering. Systematisch kam es nämlich – parallel mit der Hotelerrichtung – zur Besiedelung des Wolfsbergkogels. Ein Brief von Schüler an den Verwaltungsrat vom 6. 10. 1880 gibt genauen Einblick in die Geburtsstunde der Hotel- und Villen Gründung und damit des ersten Semmeringer Ortskerns: »Die günstigen Erfahrungen, welche wir seit Errichtung des Hotels in Toblach in Bezug auf den hierdurch herbeigeführten Fremdenverkehr machten, veranlassten mich in Erwägung zu ziehen, ob durch eine ähnliche Anlage am Semmering nicht auch der Verkehr in der Strecke Wien-Mürzzuschlag gesteigert werden könnte.

Nachdem ein grösster Teil der Bevölkerung Wiens sowie Wien besuchende Fremde mit Vorliebe den Semmering und seine Umgebung zum Ziel ihrer Sommerausflüge machen, dort jedoch nicht eine entsprechende Restauration noch Unterkunft finden, so steht es ausser Zweifel, dass durch die Errichtung von derartig zweckdienlichen Anlagen in der nächsten Umgebung unserer Station Semmering nicht nur eine entsprechende Verzinsung des hierbei aufgewendeten Anlagen-Capitals, sondern auch eine sehr erhebliche Steigerung des Personenverkehrs der Strecke Wien-Mürzzuschlag zu erwarten ist.

Ein Consortium, welches einen über 37 Joch ausgedehnten, grösstenteils aus Hochwald bestehenden, in der schönsten Lage ca. 1.000 m über Meeresfläche befindlichen Grundbesitz, die so genannte Polleros-Hube unweit der Station Semmering und oberhalb des Wolfsberg-Tunnels gelegen, bereits erworben hat, wäre bereit uns von diesem Besitze für den Fall, dass unsere Gesellschaft dort ein Hotel erbauen wollte, den nöthigen Grund für dieses und die erforderlichen Nebenanlagen gegen dem zu überlassen, der denselben genügende übrige Teil dieses Komplexes zur Anlage einer Anzahl von Villen gewahrt bliebe.

Die Gründung einer derartigen aus mehreren Villen bestehenden Niederlassung in Verbindung mit einem zweckmässig eingerichteten Hotel – wie jenes unserer Gesellschaft in Toblach – halte ich für vollkommen geeignet, den Verkehr auf diesen Punkt zu konzentrieren und es wird dieses in erhöhtem Maße noch dadurch erreicht werden, dass auf einem in der nächsten Nähe dieser Anlagen befindlichen Grund der Gesellschaft über dem Wolfsbergkogel durch Errichtung einer passenden und billigen mit dem Hotel verbundenen Restauration, zur Aufnahme des Publikums, der an Sonn- und Feiertagen dorthin verkehrenden Vergnügungszüge, Sorge getragen wird.

Die vorbesprochenen Anlagen erfordern jedoch unbedingt eine dermalen nur durch einen schlechten Fußweg vermittelte Verbindung der Station Semmering mit den ca. 97 m höher gelegenen Hotel- und Villenanlagen durch einen mindestens 3,7 m breiten Fahrweg und die Zuführung von Trink- und Nutzwasser mittels einer 1.150 m langen Rohrleitung.«²⁹¹

Für die Erwerbung des Hotelgrundes forderte Schüler für das »Consortium« den Betrag von fl. 4.000.²⁹² Der Baudirektor Karl Prenninger (1829–1902)²⁹³, der seit 1869 nach so bedeutenden Vorgängern wie Carl Eitzel und Wilhelm Pressel an die Spitze des gesamten Baudienstes der *K.u.k. priv. Südbahngesellschaft* trat, zahlte postwendend dem »Consortium« den geforderten Kaufpreis.²⁹⁴ Prenninger gilt auch als Erbauer der von Flattich geleiteten Pustertalstrecke. Von ihm stammen auch die Pläne (1883/84) der ersten elektrisch be-

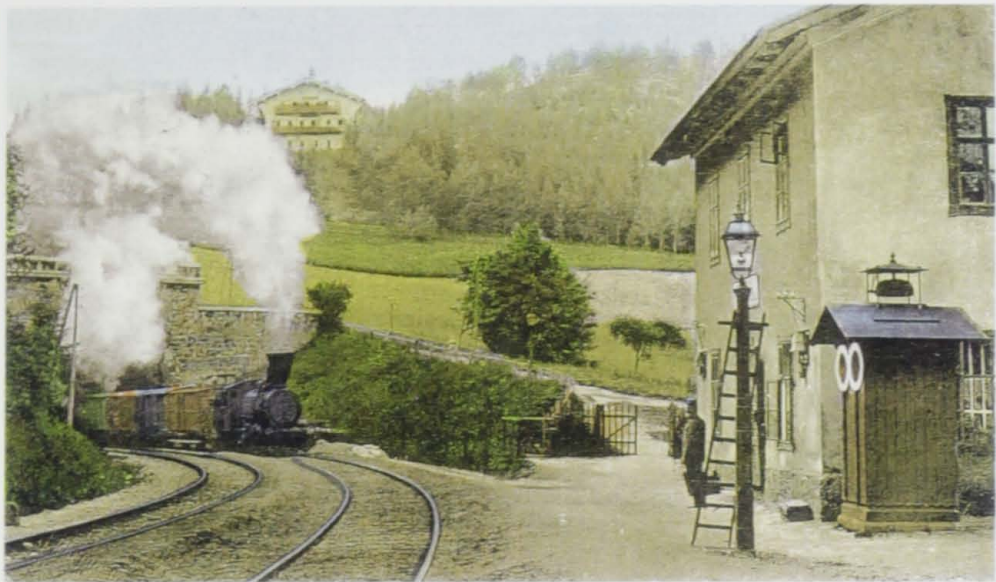
291 Staatsarchiv Wien, Karton SÜDBAHN VI/ 5, Liquidation DO-SAG, Geschäftskorrespondenz, Brief 11258 vom 6. 10. 1880.

292 Ebenda.

293 Karl Prenninger (Nachruf), Zeitschrift des Österr. Ingenieur- und Architekten-Vereines, Nr. 41/1902, S. 679f.

294 Zit. Anm. 291, Brief ad Ziffer 11258 vom 31. 12. 1880.

136 Semmering: Bahnstation der Südbahn am Wolfsbergkogel



triebenen Lokalbahn Österreichs von Mödling in die Hinterbrühl, wo ja Generaldirektor Schüler wohnte.

So wie Generaldirektor Schüler und Schönthaler ließ sich auch Prenninger dann auf dem durch die *Südbahn* erworbenen Baugrund eine Villa (*heutige Villa Alber-Attersee*) hinter dem alten *Polleros-Haus* errichten. Aus diesen drei Herren, ergänzt noch durch Schülers Schwager (Klein-Wiesenberg), dürfte auch das »Consortium« bestanden haben. Der Grundverkäufer aber, der Polleros-Bauer, durfte sein ganzes Leben in seinem angestammten Bauernhaus aus dem 16. Jahrhundert bleiben.

Echt abgesehnet wurde die heikle Grundbeschaffungsgeschichte allerdings erst von der 30. Ordentlichen Generalversammlung, wo man 1882 im Geschäftsbericht nachlesen kann: »Zur Hebung des Localverkehrs, welchem wir stets unsere besondere Sorgfalt widmeten, haben wir, angeeifert durch die Erfolge, welche wir mit unserem Hotel in Toblach erzielten, den Bau eines Hotels am Semmering beschlossen. Dasselbe wird in einer Entfernung von 1.500 m von der Station Semmering an einem über 100 m höher als diese und 1.000 m über dem Meeresspiegel gelegenen Platze errichtet. Dieser Platz gewährt eine der schönsten Aussichten in der innerösterreichischen Alpenwelt, ist von Wien in 2 bis 3 Stunden erreichbar. Wir geben uns daher der sicheren Überzeugung hin, dass das Unternehmen nicht allein an und für sich, sondern hauptsächlich durch den Einfluss, welchen es auf die Frequenz unseres Localverkehrs ausüben muss, von relativ hohem Nutzen sein wird. Wir hoffen das Hotel am 1. Juli d. J. eröffnen zu können.«²⁹⁵

Genau wie in den beiden Schreiben angekündigt, ging dann auch tatsächlich die Hotel- und Villenerrichtung auf dem von Franz Schönthaler vorgeschlagenen und auch gekauften Prachtgrund am Wolfsbergkogel mit generalstabsmäßiger Planung der Bahningenieure vor sich. So muss man heute, aus lokalhistorischer Sicht, die kleine Bahnstation am Wolfsbergkogel (Abb. 136) als tatsächlichen Ausgangspunkt der künstlich besiedelten Enklave Semmering ansehen, die um 1880 von den Bahnpionieren nachträglich, mitten im Hochwald, nur 1,5 km von der Hauptstation Semmering entfernt, aus dem Boden gestampft wurde. Nur so konnte man direkt aus Wien das notwendige Baumaterial auf den unzugänglichen Bauplatz herbeikarren. Allein diese Tatsache zeigt, wie pionierhaft und fortschrittlich die Bahngesellschaft um 1880

295 K.u.k. priv. Südbahn-Gesellschaft, 30. Ordentliche Generalversammlung, Wien 26. 5. 1882.

daranging, ein modernes Freizeitzentrum mitten im Semmeringer Urwald aufzubauen, wo bisher quasi nur Eseltrampelpfade vorhanden waren. Durch die Fremdenverkehrsaktivitäten der *Südbahn* erschlossen sich aber auch den Gebirgsbauern, die bisher wenig lebensfähige Einzelhöfe mit Waldnutzung und Viehzucht betrieben, neue Erwerbsquellen.

Eigentlich kam hier am Semmering bereits um 1880 das Urprinzip des 1950 gegründeten weltumspannenden Touristikunternehmens *Club Méditerranée* oder ähnlicher Freizeitclubs zum Tragen, welches Friedrich Schüler bereits 1878 in Toblach und dann 1884 in noch größerem Ausmaße an der Adria in Abbazia verwirklichte: Man nehme eine gute Verkehrsverbindung, suche einen traumhaften Panoramaplatz und baue eine Anlage mit hohem Freizeitwert. Kurzum, mit der Errichtung des ersten *Semmeringhotels* und der daraus resultierenden Infrastruktur, wie eigene Bahnstation und Straßen, eigener Gasometer sowie Trinkwasseranlagen, eigenes Post- und Telegraphenamts, entwickelte sich am Wolfsbergkogel ein autonomer Mikrokosmos, der heute wahrscheinlich nur mit einer der exklusivsten Inselanlagen eines internationalen Ferienclubs vergleichbar wäre.

Betrachtet man aus heutiger Sicht die geschichtliche Entwicklung der *Hotel- und Villenkolonie*, so verdankt der Höhenluftkurort Semmering allein dem Unternehmergeist und der Kreativität von drei Männern seine Entstehung:

- Dem Künstler Franz Schönthaler sen. (1821–1904), als Entdecker der Landschaft.
- Dem innovativ eingestellten Generaldirektor Friedrich Schüler (1832–1894), der über die Finanzkraft des Wirtschaftsimperiums der *Südbahn*-gesellschaft verfügte.
- Dem hochtalentierten Architekten Franz Neumann (1844–1905), der mit seinen eigenschöpferischen Villen in Bauernhausformen das unikale Architekturbild des Semmerings begründete.

Später gesellte sich noch Victor Silberer als eifriger Promoter des Semmerings dazu, der als Chef des *Grand Hotels Erzherzog Johann* zum Konkurrenten der *Südbahn* wurde. (Vgl. Kap. 6.5.3)

Silberer war es jedoch, der als erprobter Politiker (Reichstags- und Landtagsabgeordneter) schließlich 1919 die »*Lossagung von Breitenstein*«²⁹⁶ durchsetzte, wodurch der Semmering endlich eine eigene Ortsgemeinde wurde. Bald darauf, 1921, wurde die Gemeinde Semmering durch das offiziell verliehene *Kurstatut* in den Rang eines »*heilklimatischen Kurortes*« gehoben (Abb. 333).

Wenig später, am 11. April 1924, verstarb Silberer im Alter von 78 Jahren in Wien, wo er in einem Ehrengrab der Gemeinde ruht. Bürgermeister Karl Seitz sowie zahlreiche andere Persönlichkeiten hielten ergreifende Grabreden. Voll Trauer über den Verlust des Semmering-Promoters war auch der Nachruf im *Semmering-Courier*: »*Er war einer der Pioniere unseres Semmering, dessen Bedeutung als Höhenluftkurort er als einer der ersten, wenn nicht als erster überhaupt, erkannte. Der Name Victor Silberer wird mit der Geschichte des Semmerings für alle Zeiten unauflöslich verknüpft sein.*«²⁹⁷

Tatsächlich ist Silberers Name untrennbar mit der Architekturgeschichte des Semmerings verknüpft, dominiert doch das alles überragende und weithin sichtbare *Silbererschloss*²⁹⁸, das der Wiener Architekt Josef *Bündsdorf* 1893/95 für den neureichen »Semmeringkönig« erbaute, wie ein fürstlicher Landsitz die Umgebung. (Abb. 137) Oft mit König Ludwigs »Schloss Neuschwanstein«

137 Josef Bündsdorf: *Silbererschloss* (1893),
Blick gegen die Rax

296 Kurt Gründler, 75 Jahre Gemeinde Semmering, in: Festschrift Semmeringer Nachrichten, 75 Jahre Kurgemeinde Semmering, Semmering 1994, S. 12f.

297 *Semmering-Courier* 19.4.1924, S. 5.

298 Vgl. dazu den Katalogteil über die Semmeringer Villen von Günther Buchinger, in: Villenarchitektur am Semmering, Semmering Architektur/Band 2, Wien 2006.



verglichen, kündigt die von polygonalen Türmen umrahmte späthistoristische Villa vom erfolgreichen Leben dieses ungewöhnlichen Mannes, über dessen Aufstieg vom ehemaligen Preisruderer, Sensationsreporter, waghalsigen Ballonflieger bis zum Zeitungs-Tycoon, Sportmanager und Großgrundbesitzer am Semmering eine Biographie Auskunft gibt. Wenn man sich nun heute wundert, wieso man gerade am Semmering eine Trabrennbahn bauen wollte – diesbezügliche Planungen²⁹⁹ gab es vom Architekturbüro Hoppe & Schönthal, die auch den Wiener Trabrennverein (1911–13) bauten –, so geht diese Idee sicherlich auf Silberer zurück, der auch das Wiener Traberderby begründete.³⁰⁰

6.3.1 Die Restauration »Jubelhalle« am Wolfsbergkogel

Zug um Zug – nicht nur im wörtlichen, sondern im tatsächlichen Sinne – entstanden parallel mit der Errichtung der *Bahnstation am Wolfsbergkogel* auch Arbeiterbaracken und eine ländliche Restauration, um vorerst einmal die Beschäftigten zu versorgen. So begann sich bereits 1881 ein kleines dörfliches Gefüge um das noch im Bau befindliche Hotel zu entwickeln.

Viele Legenden ranken sich heute um die verschwundene Sommerrestauration mit dem klangvollen Namen »Jubelhalle« (Abb. 138), bei deren Bau alle Vorkehrungen getroffen wurden, um auch ein größeres Publikum, wie es die Vergnügungszüge an schönen Tagen brachten, bewirten zu können. Der erste Pächter dieser Restauration war der später sehr bekannte Grazer Hotelier Daniel. Nach ihm trat Vinzenz Panhans die Pacht an.³⁰¹ Der Standort befand sich »auf einem Wiesenplan zwischen Kartnerkogel und Wolfsbergkogel, ungefähr dreissig Meter unter jener Höhenmarke, gerade über dem Wolfsbergtunnel«³⁰². Die Baugründe für das Restaurant und die dann später daneben errichteten Hotel-Dependancen erwarb man von Simon Doppelreiter, der von 1881–1902 Bürgermeister von Breitenstein war und in produktiver Weise den Aufbau am Semmering kräftig unterstützte.

Mit welchem Druck die *Südbahngesellschaft* ihr Projekt am Semmering durchzog, lässt sich an einem im Archiv aufgefundenen Accord-Protokoll ablesen. Danach wurde Zimmermeister Josef Mitterlechner aus Vöslau beauftragt, »binnen sechs Wochen nämlich vom 2. April bis 14. Mai 1881 sämtliche zur fix und fertigen Herstellung des Restaurationsgebäudes für Vergnügungszügler am Wolfsbergkogel erforderlichen Arbeiten durchzuführen«. Bei Überschreitung des Termins drohte dem Baumeister eine Konventionalstrafe von 20 Gulden für jeden Tag. Herr Mitterlechner selbst erhielt für die Dauer des Baues der »Jubelhalle« eine Freikarte II. Klasse für die Strecke Wien-Mürzzuschlag, sein Polier und seine Arbeiter – der Hierarchie entsprechend – hingegen nur Freikarten III. Klasse. Auch die Bauarbeiter des Hotels wurden anfangs, bis die Arbeiterbaracken standen, täglich von Wien auf den Semmering und abends wieder zurück transportiert.

Die fertig gestellte »Jubelhalle« bestand nach dem Grundriss (Abb. 139) aus drei Pavillonbauten, wobei die Eckbauten zwei unterschiedlich große Giebelhäuser mit überkreuzten Windläden waren. Der dritte Pavillon durchstieß die Mitte des lang gestreckten Baukörpers. Die zusammengezimmerte lange Holzbaracke hatte die Funktion einer Restauration mit einer gedeckten, aber offenen Veranda für 100 Personen. Der filigrane Bau wies neben Motiven des *Schweizerhausstils* starke Anklänge des amerikanischen Bahnbaus im mittleren Westen auf.

299 Zit. Anm. 285.

300 Zit. Anm. 1, S. 316.

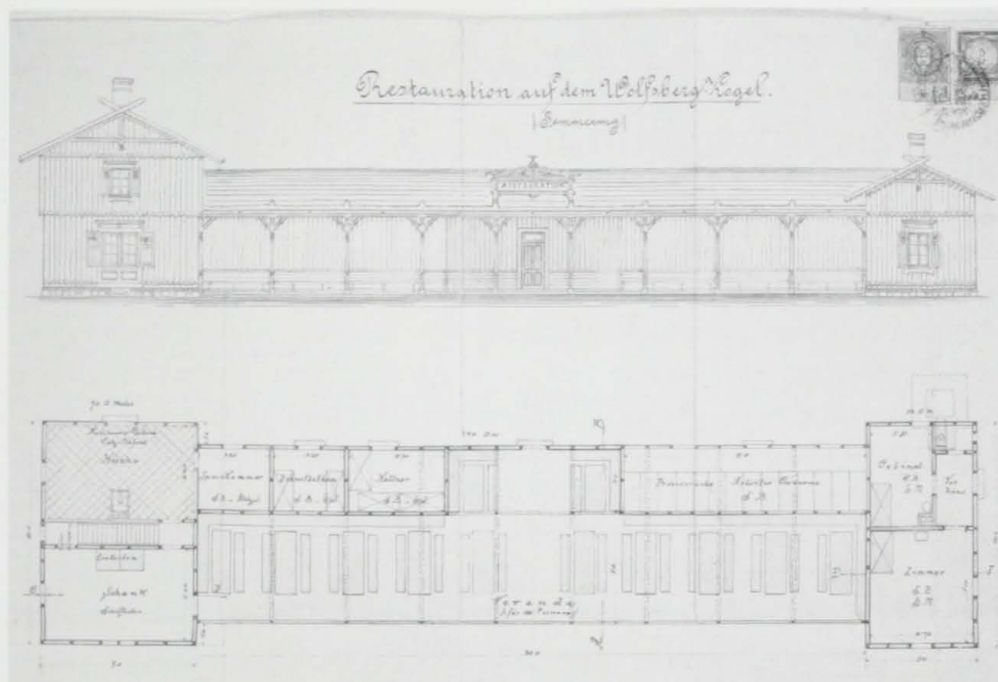
301 Zit. Anm. 265.

302 Woerl's Führer auf dem Semmering, Wien 1890, S. 9.

138 Semmering: Sommerrestauration »Jubelhalle«. Im Hintergrund die »Touristenhäuser« der Südbahn



139 Jubelhalle: Der Bauplan vom 8.4.1881 noch ohne den rückwärtigen Zubau. Vgl. dazu Abb. 166



Nach einem Augenzeugenbericht um 1890 war die »Restauration im ländlichen Stile erbaut, mit schönem Speisesaal, Nebenlokalitäten und gedeckter Veranda« ausgestattet.³⁰³ In der *Österreichischen Eisenbahn-Zeitung* von 1881 wird die »Vergnügungsballe« so beschrieben: »Sie besteht aus drei großen, durch Galerien verbundene Pavillons und kann die Passagiere selbst des größten Vergnügungszuges bequem aufnehmen. Auf diese Weise ist erreicht, dass eine Semmeringfabrt der schönste und verhältnismäßig billigste Ausflug für die Wiener geworden ist.«³⁰⁴

Man könnte aus diesem Artikel ableiten, dass man um 1881 schon am Beginn des österreichischen Massentourismus stand, was bereits zwei Jahre später durch die beiden *Touristenhäuser*, welche die *Südbahn* gleich neben der »Jubelhalle« für ein nicht so zahlungskräftiges Publikum errichtete, zur Tatsache wurde.

Nicht nur über die Eröffnung der *Jubelhalle*, auch über die Grundsteinlegung des ersten Hotelbaus von 1881 berichtete die *Eisenbahn-Zeitung*: »Am 29. von M. fand auf dem Semmering die Feier der Grundsteinlegung zu dem Hotel statt,

303 Ebenda, S. 34. Die Firma Mitterlechner war auch mit Ausstattungsarbeiten im Wiener Parlament betraut. Vgl. Renate Wagner-Rieger, *Die Architekten der Wiener Ringstraße*, Theophil von Hansen, Wiesbaden 1980, Fußnote 136.

304 *Österr. Eisenbahn-Zeitung*, IV. Jg. 1881, S. 332.

welches die Südbahngesellschaft auf dem Wolfsbergkogel errichten lässt. Ein Extrazug hatte um halb 8 Uhr Morgens eine zahlreiche Gesellschaft nach dem Semmering geführt. Der Bauplatz des Hotels befindet sich oberhalb der neuen Sommer-Restaurati-on, welche samt der Haltestelle »Wolfsbergkogel« am heutigen Tage eröffnet wird. Der Platz für das Hotel ist sehr günstig gewählt; einerseits sind von da aus die schönsten Partien des Semmering-Gebietes am leichtesten zu erreichen und andererseits wird schon der Aufenthalt im Hotel selbst den herrlichsten Naturgenuss bieten, indem sich von da aus die schönste Aussicht über die Schluchten und Höhen des Semmering, sowie über die Hauptobjecte der Bahn eröffnet.«³⁰⁵

Heute erinnern unweit des leeren Platzes, wo einst die *Jubelhalle* und die beiden *Touristenhäuser* standen, noch zwei Andenken an die Zeit des Bahnbaues: So fungierte damals ein in das Kalkgestein hineingetriebener Stollen am heutigen Grund der *Villa Adelmann* (ehemals *Mautner*) als Bierkeller und ein mit der Jahreszahl 1683 versehenes Wegkreuz am Fußsteig zur *Villa Alber* gedenkt hier unter anderem »an einen der vielen Soldaten des Eisenbahnbaues, der auf dem Ehrenfelde seiner Arbeit den Tod fand.«³⁰⁶

6.3.2. Baugeschichte des ersten Semmering-Hotels (1881/82)

Mit welcher Durchschlagskraft dann, nach all den hier beschriebenen Vorarbeiten, die eigentliche Bauabwicklung des Hotels durch die Bahngesellschaft ablief, zeigt die Tatsache, dass der ganze Hotelbau binnen 15 Monaten durchgezogen wurde. Den Schriftverkehr des Hotelprojektes wickelte zumeist Bahndirektor Karl Prenninger ab, dem auch das »Bureau für Erhaltung und Reconstruction von Hochbauten« (das seit der Pensionierung von Flattich nun von Ober-Inspector Wilhelm geleitet wurde) unterstand.³⁰⁷ Die Bauverhandlungen an Ort und Stelle wurden meist von der *Ingenieursection Gloggnitz* (Ing. Franz Wunderer) durchgeführt.

Der damalige Bürgermeister Josef Wurm erteilte am 9.5.1881 die Baubewilligung und schrieb dazu: »Da dermalen am Bauplatz kein Brunnen besteht, so ist für die Zuleitung des Trinkwassers Vorsorge zu tragen!« Dass dies auch mithilfe der Liechtenstein'schen Wasserquellen gelang, zeigt der talseitige Fassadenplan (Abb. 140), wo sich an der Front des Restauranttraktes ein öffentlicher Trinkbrunnen befand, wie ihn damals auch viele Bahnstationen aufwiesen.

Das Bauansuchen vom 23.4.1881 gibt eine hervorragende Beschreibung des Hotelprojektes wieder: »Es soll errichtet werden ein Gebäudetrakt mit 60 Passagierzimmern und ein Trakt für Restaurationsküche und Speisesaal (beide Trakte gemauert, aus feuersicherem Mauerwerk hergestellt). Die Veranda zwischen den Gebäudeteilen ist aus Holz. Das Hotel wird nach Situationsplan 71 m lang und 18 m breit, erhält auf der Nordseite Souterrain, ebenerd und 1 Stockwerk, auf der Südseite Erdgeschoss und 1 Stock. Die einzelnen Stockwerke des Passagiergebäudes werden durch 2 Treppen miteinander in Verbindung gebracht, wogegen die eine mit hölzernen und die 2. mit steinernen Stufen projektiert wurde. Der Dachstuhl wird bei der isolierten Lage des Hotels mit Schindeln eingedeckt und der Bau selbst wird von der löblichen Südbahn-Direktion im Regiewege ausgeführt.«³⁰⁸ Über die Raumorganisation gibt der eingereichte Grundriss genaue Auskunft. (Abb. 141)

Nur kurze Zeit später (trotz Wintermonate!) beehrte sich Sections-Ingenieur Wunderer anzuzeigen, »... dass das Hotelgebäude, die freistehenden Aborte, das

140 (rechts oben) 1. Semmeringhotel:
Talseitiger Fassadenplan

141 (rechts unten) Franz Wilhelm:
1. Semmeringhotel, Grundrisse

305 Ebenda.

306 Zit. Anm. 302, S. 9.

307 Bauakte Südbahn-Hotel,
Gemeinde Semmering.

308 Allgemeines Verwaltungsarchiv Wien,
Commissionsprotokoll 27.4.1881.
Der Begriff »Passagierzimmer« wird
im Kap. 4.4.1 eingehend erläutert.

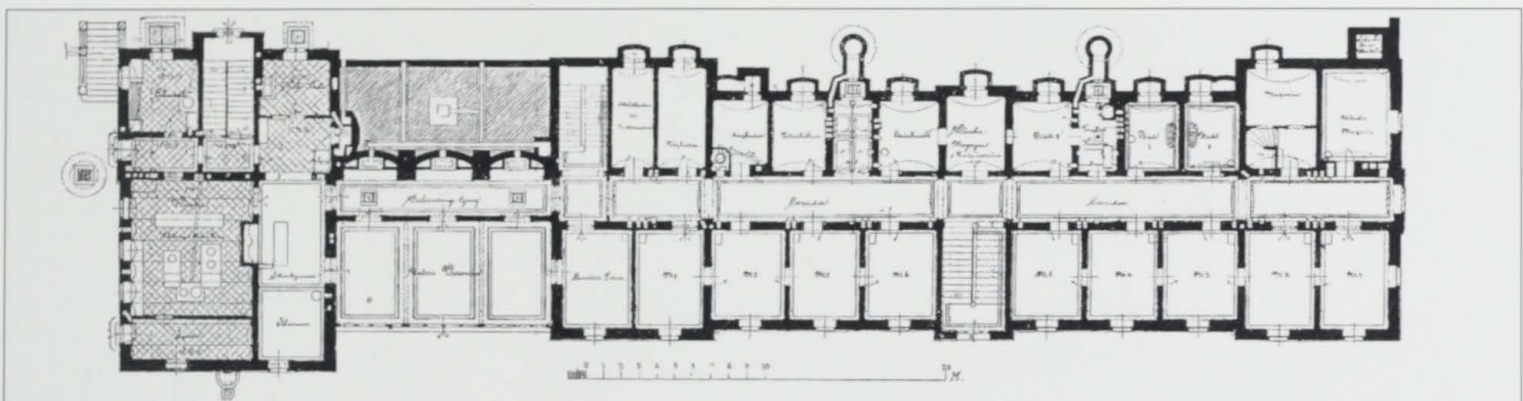
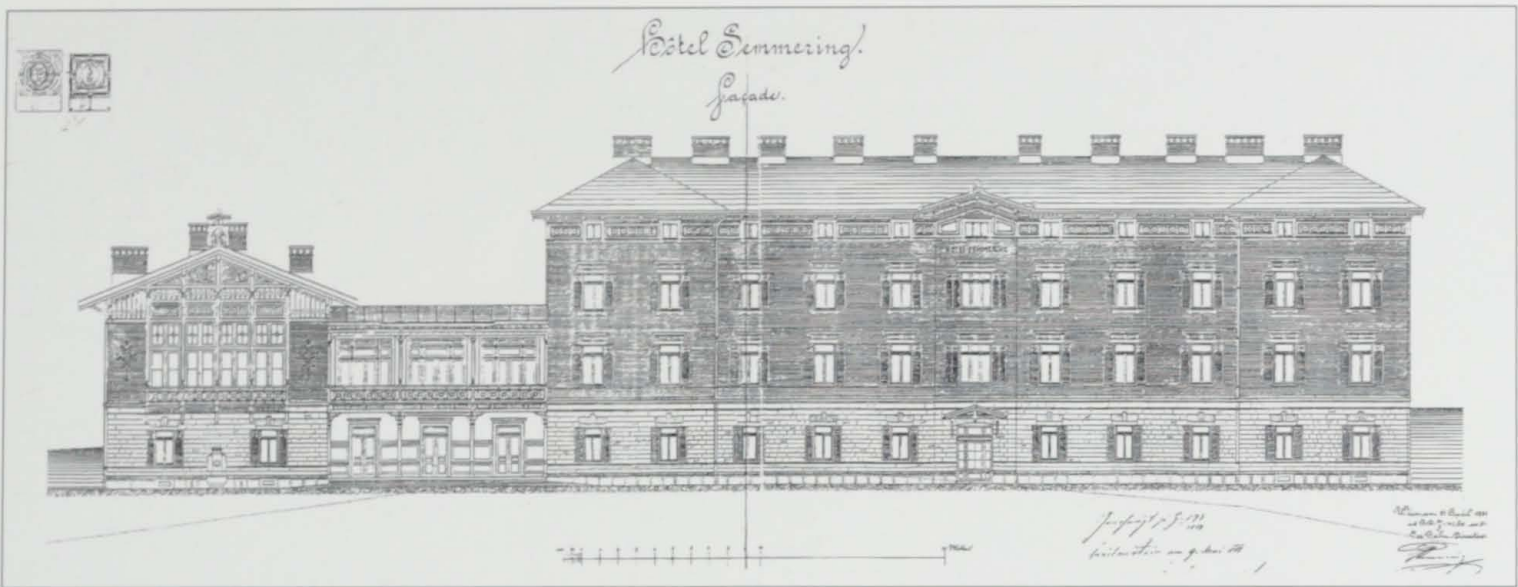


Fig. 1. Das Südbahn-Hôtel „Semmering“. Erdgeschoss. (Architekt: Oberinspector Wilhelm.)

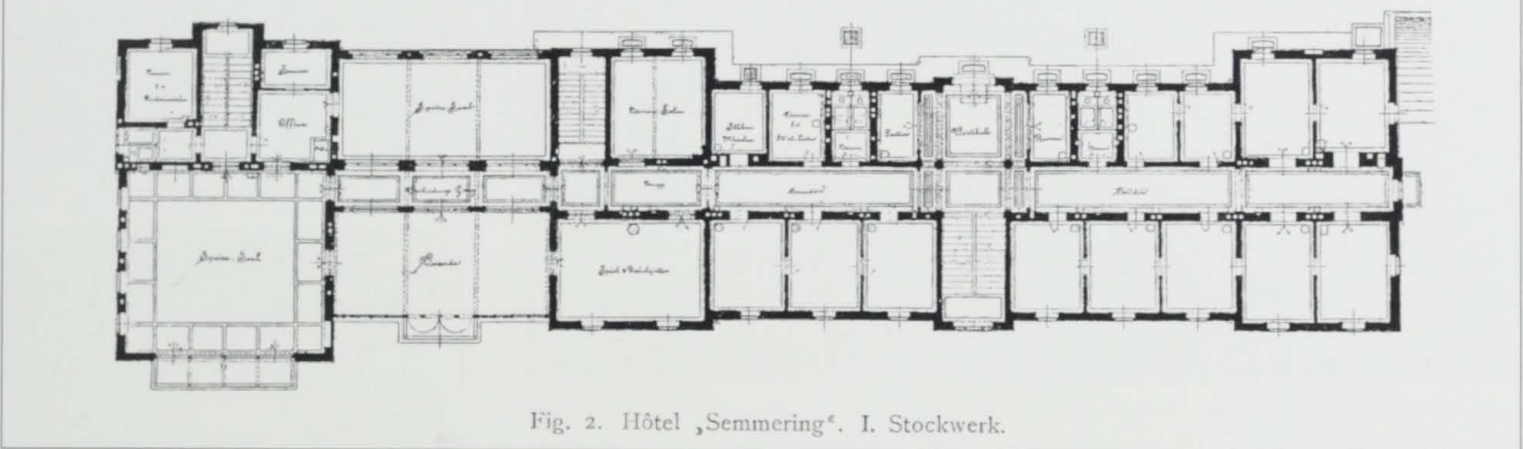
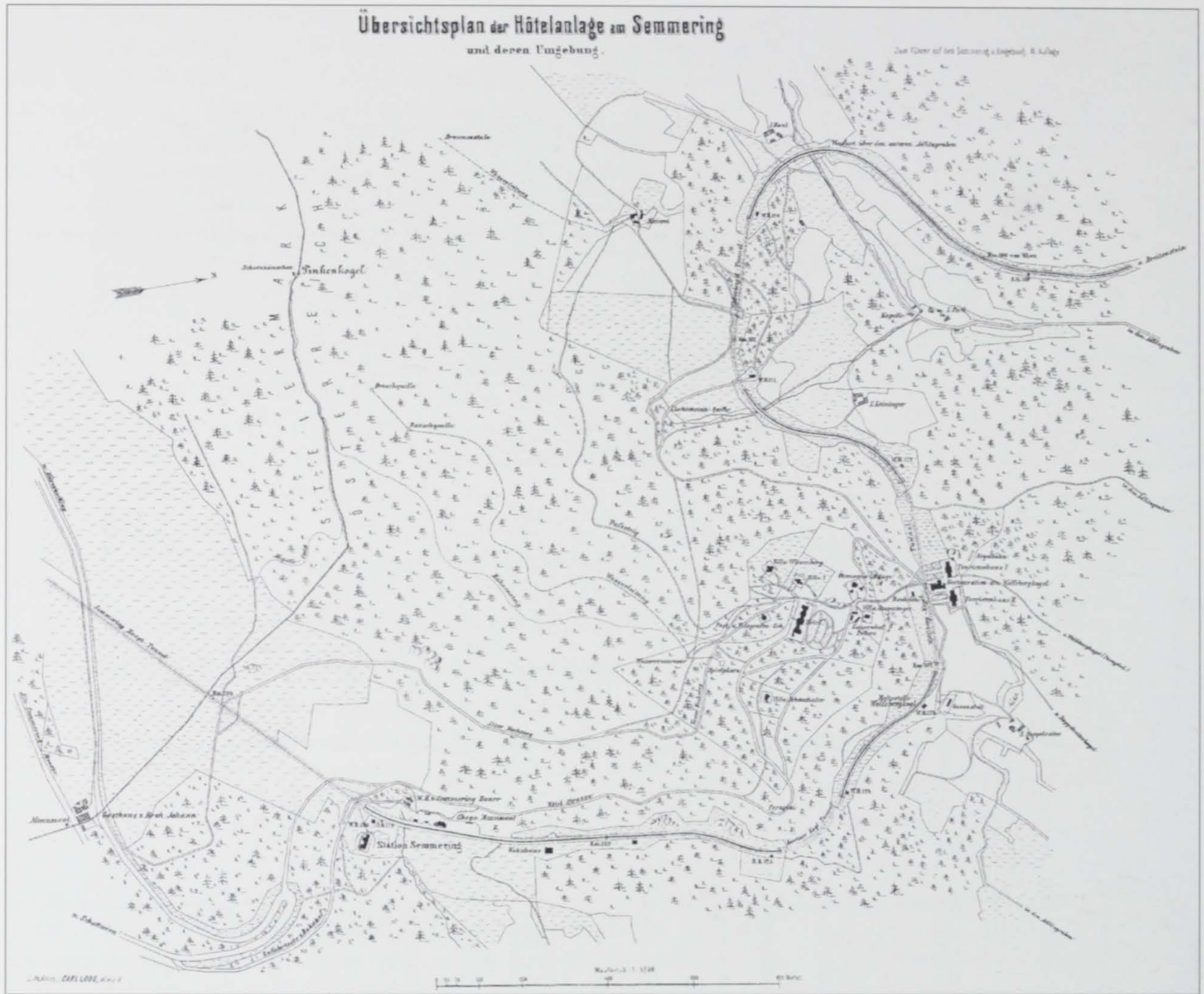


Fig. 2. Hôtel „Semmering“. I. Stockwerk.

Holz- und Kohlendepot, die Wagenremise, Waschanstalt, Stallgebäude und Gasometer Ende des Monats vollendet sein werden«. Und tatsächlich am 30.6.1882 heißt es im *Commissions-Protokoll* der Gemeinde Breitenstein neben den üblichen Kollaudierungs-Floskeln in höchst lobender Weise: »Was den Bau selbst betrifft, so ist derselbe äußerst solid und schön hergestellt. In technischer Beziehung wurde der Baupolizei in jeder Richtung Rechnung getragen.«

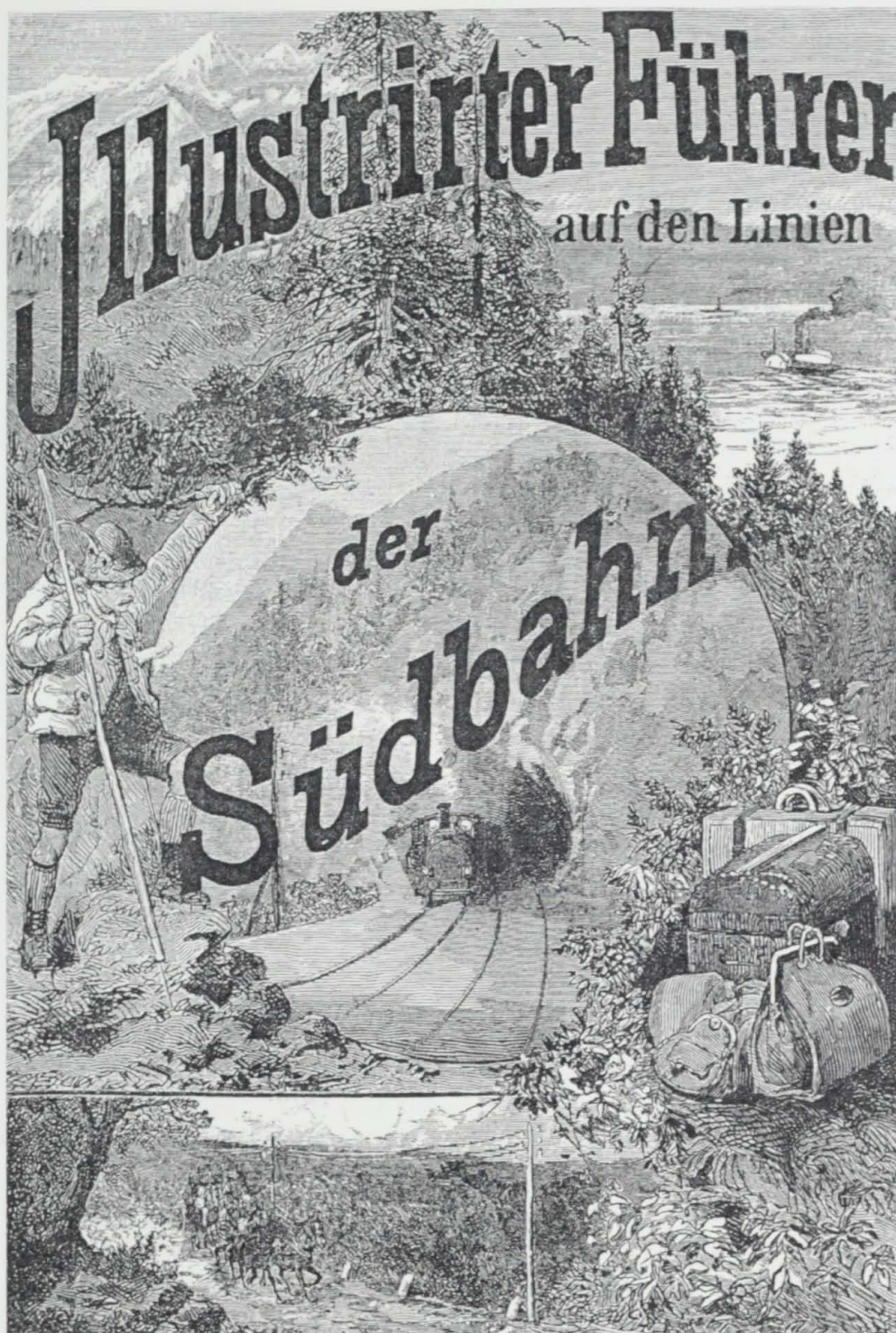
Die Südbahngesellschaft konnte also, nachdem sie dann neben der Ökonomieanlage »n u r« noch eine eigene Straße zum Hauptbahnhof Semmering (später dann bis zur Triester Reichsstraße) baute, eine eigene Wasserleitung



(Quelle des Fürsten Liechtenstein) zum Hotel legte und einen eigenen Gasmeter nahe der Station Wolfsbergkogel zur Beleuchtung von Straße und Hotel erbaute, am 15. Juli 1882 ihr feines Haus eröffnen. Auf einem Übersichtsplan der *Hotel- und Villenanlage* (Abb. 142) sieht man anhand der rasant angestiegenen Häuserdichte am Wolfsbergkogel ganz genau den einstigen Kern der Semmeringer Ortsbesiedelung. Neben wenigen schon vorher hier existierenden Bauerngehöften waren damals alle anderen Häuser auf die Bautätigkeit der *Südbahn* zurückzuführen. Zu den ersten Gästen des stattlichen Hotelbaus zählte Erzherzog Albrecht (1817–1895), der im Krieg gegen Italien bei Custozza (1866) den Sieg errang.³⁰⁹ (Abb. 143)



309 Zit. Anm. 265.



142 (links oben) Übersichtsplan der
1. Hotelanlage am Semmering

143 (links unten) Eduard von Engerth:
Erzherzog Albrecht, 1869

144 (rechts) Illustrierter Führer der Südbahn,
1884

6.3.3 Champagner zur Hoteleröffnung

Wie wirkte nun dieses erste *Semmeringhotel* auf die zeitgenössischen Besucher, welchen Eindruck hinterließ es bei den Augenzeugen, die angeregt durch die zahlreichen »Illustrierten Führer der Südbahn« (Abb. 144) auf den Semmering pilgerten?

Über die Eröffnung kann man in einer Aussendung des *Reichsverbandes österreichischer Hoteliers* nachlesen: »Am 14. Juli 1882, am Vortage der Eröffnung des Hotels, waren es im ganzen drei bis vier Personen, darunter Staatsminister Schmerling, die hier plötzlich erschienen und sozusagen ein Probedinner einnahmen.

Am darauffolgenden Tage erschien Generaldirektor Schüler und weihte das Hotel mit einem Festessen ein, das er den Besitzern der Bauernhöfe am Semmering gab. Diese Bauern tranken damals zum ersten Mal in ihrem Leben Champagner; heute sind es lauter wohlhabende Wirtschaftsbesitzer, die schon sehr fein zu leben verstehen. Und diesen Aufschwung haben sie dem »Semmeringhotel« zu verdanken, das anfangs nur für einen Aufenthalt im Sommer sehr einfach eingerichtet war, aber schon im ersten Winter auch für den Aufenthalt zahlreicher Gäste während der kalten Jahreszeit mit aller Beschleunigung ausgestaltet werden musste.«³¹⁰ (Abb. 1)

Der Bericht äußerte sich auch zur Innenraumgestaltung: »Es gab damals schon hier Zentralheizung und sonstigen Komfort; die Einrichtung war einfach, aber behaglich. Es war der echte Typus eines Touristenhotels, in dem man nicht Verwirklichung, sondern Geist und Körper stärkenden Naturgenuss suchte. Die Küche, die hier von Vinzenz Panhans geboten wurde, fand den ungeteilten Beifall der anspruchsvollsten Kreise.«³¹¹

Interessant ist auch die Tatsache, dass Vinzenz Panhans (1841–1905), der als viel gerühmter Koch im Wiener *Hotel Lamm* begann und später dann mit seinem eigenen Hotel schärfster Konkurrent des *Südbahnhotels* wurde, als Restaurant-Pächter des ersten *Semmeringhotels* seine steile Karriere am Semmering startete.

Ebenfalls spannend verlief auch das Leben von Josef Dangl, der es vom Kellner im ersten *Südbahnhotel* bis zum Semmeringer Bürgermeister (ab 1907) brachte. Der »pfiffige Dangel« – wie ihn Arthur Schnitzler in seinem Tagebuch nannte³¹² – folgte Vinzenz Panhans 1887 als Restaurantpächter nach, als dieser sein erstes Hotel am Hochweg errichtete. Josef Dangl hat sich als Bürgermeister um den Semmering überaus große Verdienste erworben.³¹³

Einen genaueren Bericht über die Hotelkonzeption und den Raumplan (siehe Grundriss) lieferte zwei Wochen nach der Eröffnung die *Österreichische Touristen-Zeitung*: »Es ist dies ein Hotel in großem Style, 3 Stockwerke hoch, mit 60 Fremdenzimmern und Nebenlocalitäten, mit Badeeinrichtungen, Spiel-, Rauch- und Damensalon, Post- und Telegraphenbureau mit Gasbeleuchtung und Wasserleitung, kurz, mit allem nur wünschenswerthen Comfort ausgestattet. Neben dem eigentlichen Hotel befindet sich durch zwei übereinander liegende Veranden mit demselben verbunden, das Restaurationsgebäude, welches einen großen Speisesaal und die Wirtschaftsräumlichkeiten enthält. Ausserdem befinden sich noch in der Nähe des Hotels ein dazu gehöriger Maierhof, Stallungen, Remisen, eine Waschanstalt etc.«³¹⁴ Die hier erwähnten Nebengebäude befanden sich laut dem Situationsplan vis-à-vis der heutigen *Villa Alber*. Diese einfache Ökonomieanlage wurde 1928 dann durch die moderne Garage des *Südbahnhotels* ersetzt.

Im Bericht heißt es weiter: »Der Bau ist überaus stattlich und imposant und fällt bei der Fahrt über den Semmering schon von Weitem ins Auge, mehr einem stolzen Bergschlosse, als einem Hotel gleichend.« (Abb. 145) Abschließend folgt großes Lob für Direktor Schüler: »Für den Fremdenverkehr in Österreich aber ist dieser Hotelbau von weittragender Bedeutung, denn es unterliegt keinem Zweifel, dass durch die systematischen Hotelbauten der Eisenbahnen eine neue Aera, eine allgemeine Hebung des Fremdenverkehrs in ganz Österreich inaugurirt wird, welche für den Wohlstand überhaupt, und der Alpenländer insbesondere, zu den schönsten Hoffnungen berechtigt!«³¹⁵ Also quasi eine Wiedergutmachung gegenüber Schüler, denn anlässlich der Rohbau-Fertigstellung am 2.10.1881 berichtete der Redakteur der *Österreichischen Eisenbahn Zeitung*, dass Schülers Hotel-Idee

310 Alois Brusatti, 100 Jahre Österr. Fremdenverkehr, Historische Entwicklung 1884–1984.

311 Ebenda.

312 Wolfgang Kos, Panhans, aus dem Leben eines großen Hotels, Wien 1988, S. 66.

313 Führer auf den Semmering, 8. Aufl. Österr. Touristenklub, Wien 1915, S. 54f.

314 Österr. Touristen-Zeitung, Wien 1882, Nr. 15.

315 Ebenda.

145 Frühes Foto des Semmeringhotels und der ersten Villen (rechts)



zuerst gar nicht freundlich vom Verwaltungsrat aufgenommen wurde, weil die Finanzmänner bezweifelten, »dass das verwendete Kapital zur Herstellung des Etablissements auch die üblichen Interessen abwerfen werde«.

Schwärmerisch berichtete aber der gleiche Autor nach der Hotelbesichtigung: »Demjenigen, der den mit dem Waldschlosse gekrönten Wolfsbergkogel ersteigt, wird ein Anblick unbeschreiblicher Art, das Auge fast mit Glanz erdrückend ...«

Den Höhepunkt der Euphorie bildete aber gar ein eigenes Gedicht über das erste Südbahnhotel von Heinrich Littrow³¹⁶:

»Die Semmeringfabrt – Reisebilder in gemüthlichen Reimen«

Daraus die sechste Strophe:

»Und weiche Betten, gut meublirte Zimmer
und feinen Tisch, die findest Du gewiss
das Alles macht bei sehr diskreten Preisen,
den Ort zum wahren Alpenparadies.«

Im Semmering-Führer des Österreichischen Touristenclubs wies Anton Silberhuber 1883 darauf hin, dass »bei der Erbauung und Einrichtung alle neuesten Erfahrungen und Fortschritte ähnlicher Etablissements in der Schweiz und Frankreich in Berücksichtigung gezogen wurden«.³¹⁷ Silberhuber meinte, dass das Hotel, was Schönheit und Lage betrifft, selbst in der Schweiz nur von wenigen anderen derartigen Hotels erreicht werden kann. »Das Aussichtsbild ist nicht nur sehr umfassend und von hoher landschaftlicher Schönheit, es ist auch imposant ... es sind vor allem die mächtigen Alpencolosse der Raxalpe und des Schneeberges, welche den Blick fesseln.«

Hingegen wird im hübschen Südbahn-Führer von Heinrich Noe die »neue Alpen-Akropolis« aus numerologischer Sicht betrachtet: »In bezug auf die Längen- und Höhenmasse, die bei dieser Anlage angeführt werden müssen, herrscht eine eigenthümliche Dezimal-Kabbalistik. Sie befindet sich nämlich 1.000 m über dem Meere und 100.000 m von Wien entfernt. Ein solcher Treffer ist keiner Großstadt geworden, dass man in zweieinhalbstündiger Fahrt aus ihrem Dunstkreis auf solche Höhe gelangt.«³¹⁸

³¹⁶ Heinrich Littrow, Die Semmeringfabrt, Wien Wallishaussersche Buchhandlung, Wien 1887.

³¹⁷ Anton Silberhuber, Semmering-Führer d. Österr. Touristenclubs, Wien 1883.

³¹⁸ Heinrich Noe, Von der Donau zur Adria, Orell Füssli 1884.



146 (links) Semmering: Wetterhäuschen in Eisenarchitektur, 2004

147 Semmeringhotel: Hermesfigur des Stiegen- geländers

148 Südbahnhotel Töblach: Hermesfigur mit Flügelkappe am Stiegen- geländer



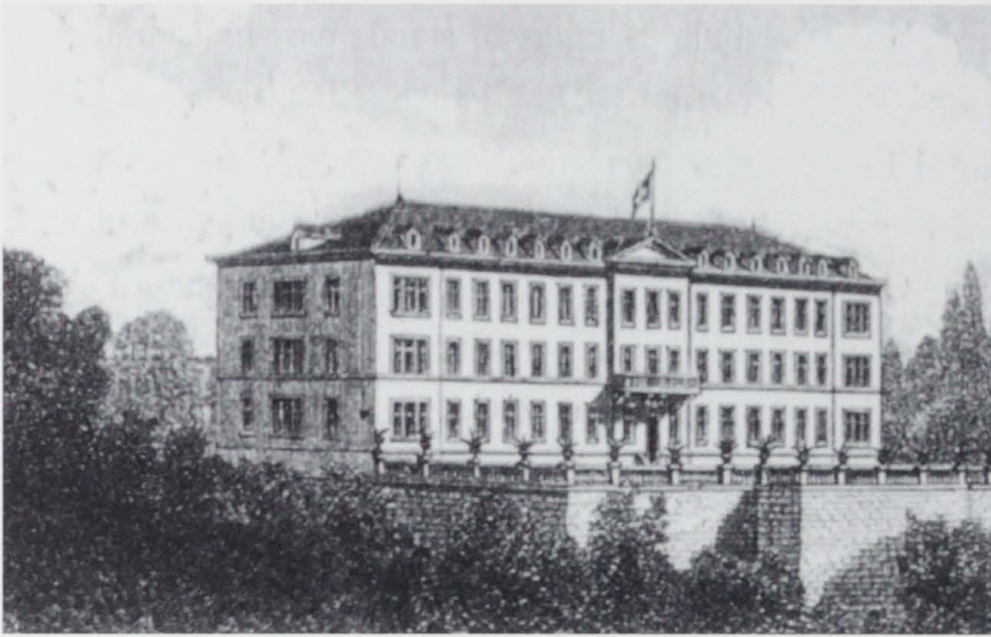
Übrigens soll die heute viel bewunderte, in historisierenden Formen aus Gusseisen kunstvoll gefertigte Wetterstation (Abb. 146) ursprünglich genau auf 1.000 m Höhe und 100 km von Wien entfernt direkt hinter dem *Ersten Südbahnhotel* gestanden sein. (Vgl. Abb. 266) Die hübsche Kleinarchitektur befindet sich jetzt neben der *Villa Kleinhans* und gehört zu den wenigen noch heute erhaltenen Beispielen ihrer Art.

Neben der überwiegenden Begeisterung und Bewunderung für die Bauleistung gab es aber auch kritische Stimmen. So schreibt Peter Rosegger wenige Wochen nach Eröffnung des Hotels: »*Es ist im Alpenhotelstyl gebaut, damit, glaube ich, ist etwas Bestimmtes gesagt. Die Kaserne muss so geschmückt sein, dass sie zur Landschaft passt. Es ist aber eine gar feine Kaserne ...*«³¹⁹

Nachdem man das erste Hotelgebäude 1974 parifiziert und in eine Eigentumswohnungsanlage umgewandelt hat, ist heute fast nichts mehr von der Originaleinrichtung des *Semmeringhotels* erhalten, das über »*prachtvolle Speisesäle mit Veranden und Terrassen, Lese-, Konversations-, Billard-, Spiel- und Rauchsalon*«³²⁰ verfügte. Lediglich der ornamentale Mosaikboden im Vestibül und die in der axialen Gebäudemitte liegende Holzterrasse mit dem floralen Gusseisengeländer und dem hölzernen Handlauf gehen auf die Entstehungszeit von 1882 zurück. Beim Geländer findet sich jeweils am Antritts-Eckposten ein interessantes Detail. Es handelt sich dabei um eine seriell hergestellte in Eisen gegossene Hermesfigur mit Flügelkappe (Abb. 147), wie sie auch in Töblach in jedem Stockwerk an den Ausläufen des Treppengeländers (Abb. 148) zu finden ist. Der griechische Gott des Windes ist mit seinen Attributen wie den geflügelten Schuhen und dem Reisehut ein Symbol für Geschwindigkeit, gilt aber auch als Beschützer der Reisenden und dürfte deshalb zum Signet der Bahngesellschaft geworden sein. Als Abwandlung dieses Identifikations-Gedankens kann man daher auch das von der *Südbahngesellschaft* ebenfalls oft verwendete »*Geflügelte Rad*« verstehen, wie es sich auch unterhalb der Schüler-Büste am Denkmal in Abbazia befand.

319 Peter Rosegger, *Sommerfrische*, S. 842.

320 Zit. Anm. 302, S. 34.



149 Hotel Schweizerhof am Rheinfall

6.3.4 Stilanalyse des ersten Hotels von 1882

Heute ist nur mehr das Passagierhaus des *Ersten Semmeringhotels* als westlicher Flügel des *Südbahnhotels* von 1903 erhalten, nachdem der malerische Restauranttrakt bereits 1912 einem Neubau weichen musste. Doch gerade dieser massive geschlossene Hotelbaukörper mit der dreiteiligen Risalitgliederung und dem klassizierenden Dreiecksgiebel gibt einen unverfälschten Eindruck früher internationaler Hotelarchitektur wieder, wie sie vergleichsmäßig auch eine Zeichnung von 1860 des *Hotel Schweizerhof* in Neuhausen am Rheinfall zeigt. (Abb. 149)

Wie muss man sich aber das vollständige Erscheinungsbild des *Ersten Semmeringhotels*, das 1882 allein und monumental auf der Bergkuppe thronte, nun vorstellen?

Die Analyse anhand der Pläne brachte eine stilistisch ungewöhnliche optische Zweiteilung der Fassadengestaltung zutage: einerseits den streng klassizierenden Sichtziegelbau des *Passagierhauses* mit Grundzügen des römischen Palastbaues, wie er eben damals im Hotelbau üblich war. Daneben aber beim Restauranttrakt eine kräftige Betonung des *Schweizerstils*. (Abb. 150) Grundsätzlich stehen hier zwei verschiedene Häusertypen – was Optik und auch Funktionalität betrifft – nebeneinander. Der Sinn des Entwurfs war es vermutlich, den auch für Tagestouristen zugänglichen Speisesaal schon rein äußerlich durch seine individuelle Architektur vom klassisch eleganten, intimen Hoteltrakt zu differenzieren. Im Prinzip gestaltete der Architekt den Restauranttrakt quasi als eigenständigen »*Chaletbau im Schweizer Holzstil*«, der nach dem Pavillonsystem dem Hauptgebäude des Hotels angefügt wurde.

Eine ähnliche Variante zeigt ja auch der Speisesaal-Anbau in Toblach (Abb. 151), wobei interessanterweise nach der Forschungslage davon auszugehen ist, dass der Restauranttrakt am Semmering (1882) das Vorbild für den erst später in Toblach angebauten Speisesaaltrakt war, der um 1885 entstand.

Obwohl die beiden ersten *Südbahnhotels* (Toblach und Semmering) bei flüchtiger Betrachtung aufgrund ihrer kubischen Sichtziegelbauweise ähnlich

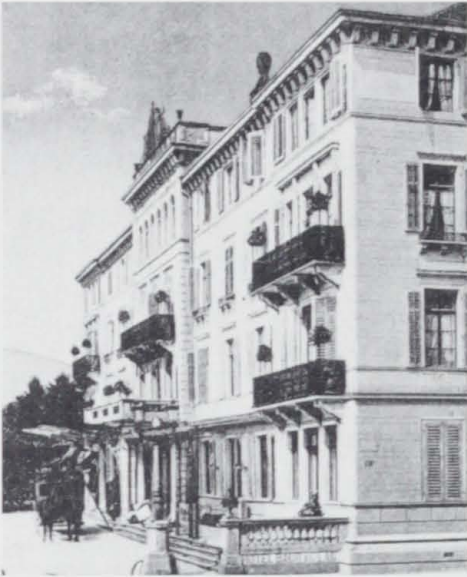


150 Ansicht des 1. Südbahnhotels am
Semmering, 1882

151 Töblach: Südbahnhotel mit Speisesaalanbau



erscheinen, unterscheiden sie sich doch insofern, als das *Semmeringhotel* eine einheitliche Massententfaltung und klassiszierendere Architekturgestaltung zeigt. Am Semmering erlangt allerdings die Backsteinfläche durch den Verzicht auf eine Pilasterordnung monumentale Geltung, da die Mittel- und Eckrisalite nur wenig vorgezogen sind. In seiner strengen Fassadengestaltung, wobei die Ziegelbauweise Fläche und Masse unterstreicht, zeigt die Fassadenbildung Ähnlichkeiten mit römischen Palästen, etwa bei der gleichmäßigen Behandlung der Geschosse und der Rhythmisierung jedes Einzelnen durch Fenstergruppen und Gliederungselemente sowie dem abschließenden kräftig vorkragenden Konsolgebälk. Auf diese klassiszierende Prägung wurde immer wieder bei



152 Zürich: Hotel Baur au Lac (1844)

153 Theophil Hansen: Heinrichhof (1861–63),
Wien

154 Wien: Hotel Britannia (1872), Nutzungs-
änderung 1874

Schweizer Hotelbauten wie etwa dem 1834 erbauten *Hotel des Bergues* in Genf und dem 1844 in Zürich eröffneten *Baur au Lac* zurückgegriffen. (Abb. 152)

Der Stil ist auch für Wiener Wohnbauten der sechziger Jahre typisch, wo bei einer relativ engen Achsenreihung die Etagen fast gleichwertig strukturiert sind. Der 1861–63 von Theophil Hansen erbaute *Heinrichhof* (Abb. 153) kann hier als Paradebeispiel eines groß angelegten klassizisierenden Miethauses im streng historistischen Stil angeführt werden. Hansens brillanter Wohnbau war auch für die Hotelbautätigkeit vor der *Wiener Weltausstellung 1873* vorbildhaft, wie das am Schillerplatz errichtete *Hotel Britannia* (Abb. 154) zeigt, das 1872 fertig gestellt wurde und 1874 bereits eine Nutzungsänderung erfuhr.³²¹

Auch der Architekt des *Semmeringhotels* Franz Wilhelm entschloss sich so wie viele seiner im Historismus bauenden Kollegen für eine zeitlose klassisch-elegante Lösung, die im Typus des vornehmen Privatpalastes seit der Renaissance für Wohnzwecke größeren Stils Verwendung fand.

321 Zit. Anm. 91, S. 50.

An das vorher in Toblach erbaute Hotel erinnert am Semmering auch die dem Schlossbau entstammende Grundrissbildung mit den schwach vortretenden Mittel- und Seitenrisaliten an der Frontseite. An beiden Hotels treten die Seitenrisalite an der Rückseite aber stärker vor und bilden so am Semmering einen kleinen Ehrenhof. In Toblach wird das Ziegelmaterial nur zur Bildung der schlichten glatten Wandfläche benutzt – da andere Materialien und grober Holzdekor zur Gliederung verwendet werden –, wodurch die Backsteinwirkung unterdrückt wird. Das *Semmeringhotel* hingegen ist ein massiver Backsteinbau mit untergeordneten, linienhaften Gliederungselementen.

An der Frontseite aber erhält der hochgezogene axial-symmetrische Semmeringer Hoteltrakt durch die schwache Risalitausbildung eine starre Kastenform und erlitt so teilweise ein ähnliches Schicksal wie Schinkels *Bauakademie* in Berlin, die als »roter Kasten« bitter verhöhnt wurde. Vor allem die betonte Eckarmierung aller Risalite im Sockelbereich zeigt – wie auch Peter Rosseger kritisierte, der das Hotel als »kasernenhaft« beschrieb – fortifikatorischen Charakter.

Der Hoteltrakt, der in der Tat auf den ersten Blick nüchtern und kasernenmäßig wirken mag, verfügt aber in seiner Gestaltung über eine gewisse Grandezza, die vom Fachwissen der Bauweise aus geschichteten Backsteinen herrührt. So bezieht der schlichte Monumentalbau seine dekorative Wirkung primär von der polychromierten Sichtziegelfassade, die auch Ferstel und Hansen gerne anwandten. (Vgl. Kap. 4.3.5)

Nicht nur auf das Backsteinmaterial allein ist Schinkel bei der Bauakademie zurückgegangen, sondern auch auf die früher geübte Schmückung und Gliederung der Fassade durch einzelne glasierte Ziegel und andersfarbige Ziegelreihen. Beides findet sich auch am *Ersten Semmeringhotel*, wobei vor allem die feine Bauplastik des steingegossenen Blütenfrieses (Abb. 155), der im Attikageschoß von kleinen Fenstern durchbrochen wird, besticht. Gerahmt mit einer linearen farbkontrastierenden roten Ziegelstein-Bandornamentik unterstreicht der Blütenfries die Horizontale, womit der Architekt der Höhenbewegung des dreigeschoßigen Hotels an der Talseite (Rückseite wegen Hanglage nur zweigeschoßig) entgegenarbeiten wollte. Daneben aber setzen vereinzelt Formelemente wie Giebelakroterien und der im Schlossbau gebräuchliche Frontispiz über dem Mittelrisalit, hinter dem sich das Stiegenhaus befindet, historistische Akzente. Die kleine vom Fries unterbrochene Fensterzone des Halbgeschoßes unter dem Dach weckt aber Erinnerungen an einen ganz großen Baukünstler, nämlich Gottfried Semper und seine im Renaissancestil erbaute Dresdner Vorstadtvilla für Bankier Oppenheim (1839). (Abb. 156)

Die klassifizierende Note macht beim Hoteltrakt auch vor dem Holzdekor nicht Halt. Beim Restauranttrakt hingegen kommen vermehrt *Schweizerhaus-Motive* nach dem Vorbild von Toblach zum Tragen. Standhaft wehrt sich der im italienischen Renaissancestil gehaltene Hoteltrakt gegen die alpinen Laubsägemuster und zeigt bei den Holzjalousien eine traditionelle südländische Formgestaltung, wie man sie etwa auch in Triest findet.

Zusammenfassend könnte man sagen, dass das optische Erscheinungsbild des ersten *Südbahnhotels* am Semmering – wie beim Hotel in Toblach – primär vom Repräsentationsbedürfnis des 19. Jahrhunderts bestimmt war. Nach Mario Schwarz war es die Absicht des Architekten, mit dem gewählten Baustil »eine dialektische Auseinandersetzung der Gegenwart des 19. Jahrhunderts mit der



155 1. Semmeringhotel:
Blütenfries im Attikageschoß

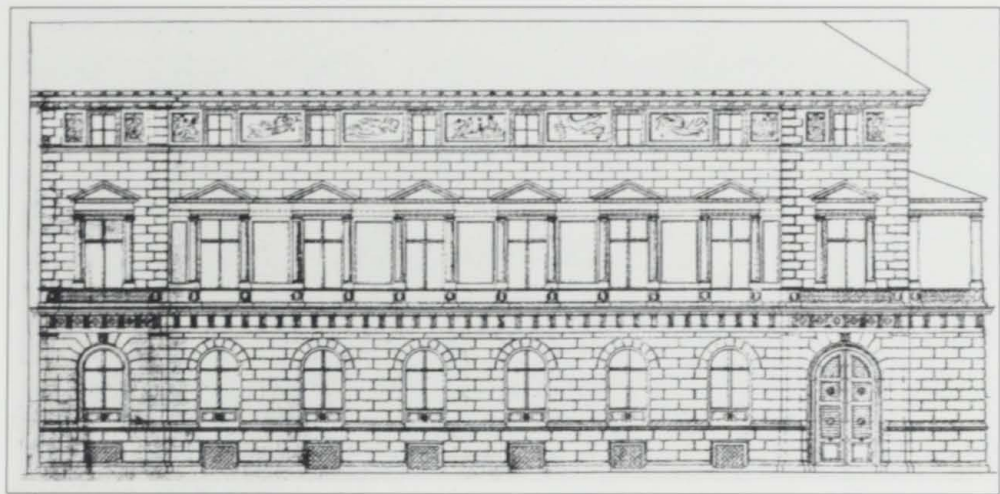
Geschichte widerzuspiegeln«, um so eine Imagination auf den Betrachter auszuüben.³²² Im Gegensatz zum *Dolomitenhotel*, das sich stärker an den *Schweizerstil* anlehnt, präsentiert sich das *Semmeringhotel* – abgesehen vom Restauranttrakt – vorwiegend in klassizierender Weise, wodurch es repräsentativ und großstädtisch wirkt.

Zum palastartigen Charakter der Hotelfassade trägt vor allem die starke horizontale rhythmische Durchfensterung bei. Die Horizontalität wird aber auch durch das Quadermauerwerk im Souterrain der Talseite unterstrichen. Weiters betonen die roten Gesimsstreifen und der unter der Dachtraufe durchgehende ornamentale Fries sowie die zahlreichen dekorativen Kaminabzüge den breit gelagerten Eindruck. Jedoch erfuhr kein Geschoß eine besondere Auszeichnung. Wie der Steinfries unter der Traufe zeigt, war man um eine Einheit von kunstindustrieller Fertigung und Handwerk bemüht. Bei der Gestaltung des *Semmeringhotels* tritt auch ganz deutlich der Wunsch des Architekten nach Funktionalität (vor allem Wetterbeständigkeit) und Kostenbewusstsein in Erscheinung, wobei Franz Wilhelm hier als »echter Bahn-Ingenieur« dem von Flattich eingeschlagenen Weg folgt.

Wie der Vergleich mit dem Toblacher Hotel zeigt, trägt auch das *Semmeringhotel* teilweise Flattichs Handschrift, obwohl eindeutig Ober-Inspector Franz Wilhelm als Architekt festgestellt werden konnte. Wie stark man sich an Flattichs vorgegebenes Konzept beim Hotelbau in Toblach auch am Semmering orientierte, zeigen folgende Gemeinsamkeiten:

- Eine eigene Bahnstation ist jeweils Zubringer zum Hotel. Dies trug einerseits wesentlich zur Kostensenkung während der Bauphase bei. (Billiger Transport des Bau- und Ziegelmaterials, aber auch der Arbeiter aus Wien, etc.) Andererseits konnte man so auch äußerst bequem die Hotelklientel mit der eigenen Bahn bis zum Hotel bringen.
- Ähnliche Grundrisse und Baustrukturen bei der Hotelplanung. So gliederte sich etwa das Hotel in Toblach (1878) sowie das *Semmeringhotel* (1882) in ein Passagierhaus mit Verbindungsgang und Restauranttrakt etc. (Vgl. Kap. 1.3.2.4)

322 Mario Schwarz, *Stilfragen der Semmeringarchitektur* (1), Zit. Anm. 1, S. 513.



- Durch alle Hotelerrichtungen entstanden neue Orte: Neu-Toblach, Semmering, Abbazia.

Flattich, der ja im April 1880 in Pension ging, wurde kurz zuvor zum »Gesellschaftlichen Architekten« ernannt. Darunter dürfte eine Konsulententätigkeit bei den »Gesellschaftlichen Bauaufgaben« zu verstehen sein, zu denen auch die Hotels der Bahngesellschaft gehörten.³²³ Wie weit er beim *Semmeringhotel* noch mitgearbeitet hat, ist unklar. Jedenfalls ist sein Einfluss deutlich an verschiedenen Details und auch an der Wahl des Baumaterials zu sehen. So verwendete er bereits bei der *Villa Hebra* (1869) in Reichenau Ziegelmaterial, was er folgendermaßen in der »Allgemeinen Bauzeitung« begründete: »Das Gebäude ist im Robbau ausgeführt, da in Gebirgsgegenden der Verputz durch die Witterung leicht nothleidet.«³²⁴

Überhaupt orientierte sich Flattich nicht nur bei der *Villa Hebra*, sondern auch beim Hotel in Toblach an den Erfahrungen, die man bereits bei den Hochbauten der *Semmeringbahn* gemacht hatte. Mario Schwarz analysierte diese formalen Übereinstimmungen der *Villa Hebra* mit Eisenbahnwärterhäusern: »Auf einen Unterbau aus dem gleichen bewährten Bruchstein, den Ghega auch für die *Semmeringviadukte* verwendet hatte, setzte Flattich das Erdgeschoss aus unverputztem Ziegel-/Bruchsteinmauerwerk; darüber erhob sich das Dachgeschoss aus Holz in Schindelverkleideter Riegelbauweise.« Kein Wunder daher, dass auch nachfolgende »Ingenieur-Architekten« wie Franz Wilhelm die durch Flattich bereits erprobte Bautechnik im alpinen Hochbau immer wieder rezeptiv fortsetzten.

Dazu zählten neben den Sichtziegelfassaden auch die »Schwanenbals«-Regenabflussrohre, die auf Flattichs Erfindergeist zurückgehen und sich nahezu an allen Bauten der Gesellschaft in dieser Zeit finden.³²⁵ Auch die Form der offenen Holzveranda, die zwischen dem *Passagierhaus* und dem Restauranttrakt als Verbindungsgang diente, entstammt dem Bahnbau, ist aber prinzipiell auf den Villenbau zurückzuführen. Im Bahnhofsbau dienten ja solche Veranden zwischen Kassa- und Administrationstrakt als offene Warteräume.

Übrigens begann man seitens der *Südbahn* schon früh durch Gruppierung stockhoher und ebenerdiger Trakte, durch Belebung des Mauerwerks mit Eckarmierungen und Quaderwerk, auch durch die Ausbildung von mehreren Dachgiebeln große Gebäudemassen zu gliedern und die Bausilhouette zu bewegen. Wenn der Bauentwurf des *Semmeringhotels* hingegen ruhig erscheint, obwohl man sichtbar – wenn auch sparsam – um malerische Dekoration bemüht war (Traufkonstruktion mit Holzverzierung, Steinfries etc.), darf nicht

323 Vgl. dazu Flattichs Lebenslauf: Kap. 1.3.2.

324 ABZ, 39. Jg., Wien 1874, S. 16.

325 Zit. Anm. 57, S. 147.

vergessen werden, dass der Architekt hier nahe der Metropole bewusst die Erreichung einer bestimmten repräsentativen Außenwirkung anstrebte. Ein solcher Hotelbau musste vor allem städtische Repräsentation, aber auch Ruhe und Harmonie ausstrahlen, um so den lärmgeplagten Großstädtern ein erstrebenswertes Nah-Erholungsziel zu suggerieren.

Obwohl das Hotel aus zwei architektonisch verschiedenen Trakten bestand, war der Entwerfer sichtlich um eine optische Vereinheitlichung des Hotel-Gesamtkomplexes bemüht, wodurch geschickt eine Synthetisierung der Stil- und Größenverschiedenheit beider Gebäudetrakte herbeigeführt wurde. So weist der malerische *Restauranttrakt* die gleiche Materialwahl wie das *Passagierhaus* auf: im Sockelgeschoß Quadermauerwerk, darüber Rohziegel-Schauflächen und abschließend der skulpturale Blütenfries.

Das Auffällige bei der dekorativen Gestaltung der Sichtziegelbauweise am Semmeringer Restauranttrakt ist aber die Ähnlichkeit der zweifarbigen Ziegelornamentik mit Flattichs *Villa Kralik* (Abb. 157), die er unmittelbar darauf um 1890 für seine Töchter baute. Könnte dies vielleicht ein Hinweis sein, dass der pensionierte Flattich doch noch als Konsulent beim Semmeringhotelbau aktiv war? Eine ähnliche zweifarbige Ziegelornamentik findet man dann auch später bei der *Dependance Waldhof* am Semmering.

Übrigens wurde bereits ein Jahr nach der Hoteleröffnung die offene Veranda mit den bisherigen Sitzplätzen im Freien verglast, um so den Speisesaal zu vergrößern. (Abb. 158)

Die großen offenen Veranden bei der »Jubelhalle« oder beim Hotel betonten primär die Aufgabe des Gebäudes als Erholungsstätte im heilklimatischen Gebirgsklima. Dazu kam noch der Landschaftsgenuss, den man damals oft gemeinsam auf Veranden quasi als romantisches »gesellschaftliches Gruppenerlebnis« – einer Bühnenaufführung nicht unähnlich – genoss, wie auch die berühmte Zeichnung von Franz Kollarz (Abb. 131) zeigt.

Im Gegensatz aber zum konservativen *Passagierhaus* lag die sehr malerische und lebendige Formensprache des Speisesaalflügels absolut im Modetrend der Zeit. Ikonologisch wollte man hier eindeutig auf der »Schweizer Welle« mit schwimmen und zitierte neben dem monumentalen Hoteltrakt eine bescheidene, ländliche Welt. Das für jedermann geöffnete Restaurant präsentierte sich gewissermaßen als romantische Transformation eines mit roten Ziegeln errichteten »Schweizerhauses« mit allen Attributen, wie »Sterzglöckerl« und alpinem Holzfassadenaufbau. Dahinter verbirgt sich – wie in Toblach – ein werbewirksames Architektur-Zugeständnis der Bahningenieure, um den damaligen Wunschvorstellungen nach Naturverbundenheit nachzukommen. War doch in ganz Europa Anfang des 19. Jahrhunderts das naturnahe Leben *à la mode*. Dazu gehörte natürlich auch das Wohnen in einem bäuerlichen Haus, allerdings war darunter nicht der Typus des auch am Semmering üblichen klassischen Drei- oder Vierseithofes zu verstehen. Meistens assoziierte der Städter damals noch mit einem Bauernhaus primär die Bauform des *Schweizer-*, später dann auch des *Tirolerhauses*. Zu dieser Tendenz trug im Wiener Raum auch das um 1800 nach englischem Vorbild³²⁶ im Schönbrunner Schlosspark auf Initiative von Erzherzog Johann (Bruder von Kaiser Franz I.) entstandene »*Tirolerhaus*« bei, das 1997 nach Originalplänen wieder neu errichtet wurde.

Gewisse Ähnlichkeiten wies der Semmeringer Restauranttrakt von 1882 auch mit dem »*Swiss Cottage*« von Peter F. Robinson auf.³²⁷ (Abb. 159) Eng-



157 Wilhelm Flattich: *Villa Kralik*, zweifarbiges Ziegelornament, 2004

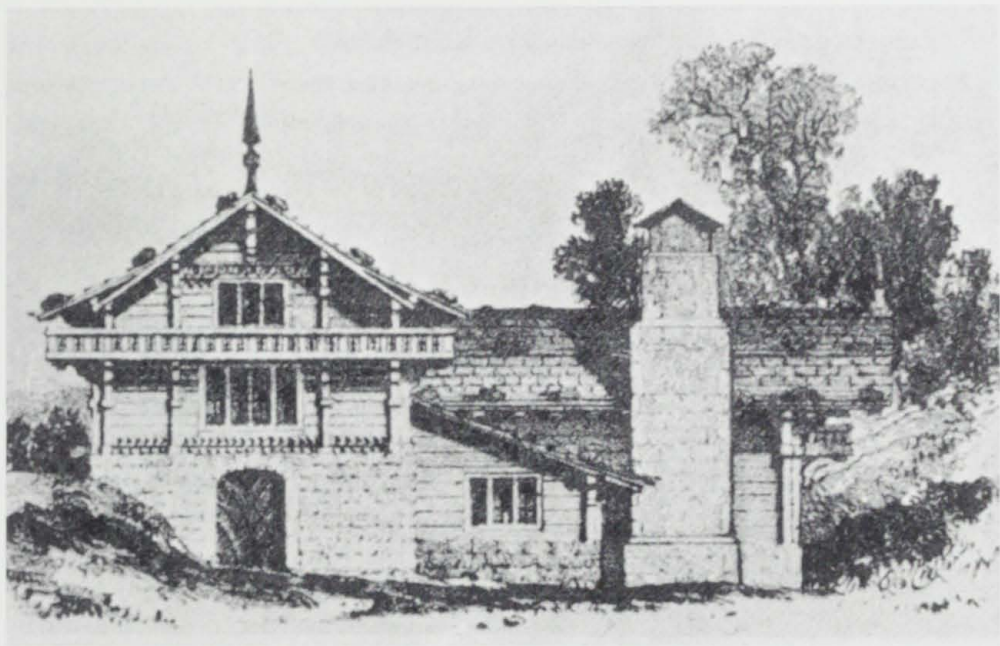
326 Geza Hajos, Die »Verhüttelung der Landschaft« – Beiträge zum Problem Villa und Einfamilienhaus seit dem 18. Jahrhundert, zit. Anm. 203, S. 9.

327 Ebenda, S. 41. P. F. Robinson, Design for Ornamental Villas, London 1827. Vgl. Mario Schwarz, Ein Villenensemble in Horn als Beispiel der Stilmöglichkeiten um 1900, in: Höbarthmuseum und Stadt Horn, Beiträge zu Museum und Stadtgeschichte, Horn 1991, S. 155.

158 Semmeringhotel: Restaurantansicht (1882)



159 Peter F. Robinson: Swiss Cottage.



lische Vorlagenbücher mit romantischen – auch mittelalterlichen – Vorbildern dieser Art waren ja seit Anfang des 19. Jahrhunderts international sehr beliebt und trugen wesentlich zur Verbreitung des »Schweizer Stils« bei. (Vgl. Kap. 3.1)

Da ja die »Vergnügungszügler«, die scharenweise mit den Aussichts-Zügen der *Südbahn* aus Wien auf den Semmering heraufkamen, die bäuerliche Architektur immer als integrierten Bestandteil der Natur in einer ästhetischen Einheit sehen wollten, schloss man sich daher beim Restaurantbau ganz bewusst dem international beginnenden Trend der romantischen Alpenarchitektur an, die ja dann bald in den *Heimatstil* münden sollte. Psychologisch kam nämlich bei der »Schweizerhaus-Architektur«, die nationale Unabhängigkeit ausstrahlte, noch ein für den Fremdenverkehr sehr wichtiger Faktor zum Tragen, denn diese Bauart vermittelte nämlich jedermann ein Heimatgefühl.

Wie einfach und naturverbunden damals Ausflüge auf den Semmering abliefen, dokumentiert eine alte Hotelrechnung von 1892. Aus der Rechnung



160 Flattich/Wilhelm: Beamtenwohnhäuser in Wien-Meidling

geht hervor, dass die Hotelgäste noch Kerzenbeleuchtung hatten, kein Bad nahmen, sich aber eine kleine Wallfahrt mit der Pferdekutsche nach Maria Schutz gönnten.

6.3.5 Architekt Franz Wilhelm

Der das erste Hotel am Semmering planende Architekt, Franz Wilhelm, gehörte zu jener Elitegruppe württembergischer Architekten, die im Zuge des Eisenbahn-Hochbaus »systematisch« nach Wien kamen.³²⁸ Franz Wilhelm war um 1864 gemeinsam mit Theodor Hoffmann von der Verwaltung der *Nordbahn* als Planer für die Umgestaltung der Bahnhochbauten in die Donaumonarchie geholt worden. Neben dem (zweiten) *Wiener Nordbahnhof*³²⁹ zählten große Bahnhöfe wie Prerau und Oderberg zu Wilhelms Wirkungskreis, den er dann zugunsten einer viel längeren Tätigkeit im Hochbau-Büro der *Südbahn* aufgab.³³⁰

Bei der *Südbahn* wurde er bald engster Mitarbeiter des damaligen Leiters der Hochbauabteilung, Wilhelm Flattich, und in Kürze auch dessen Stellvertreter. Zu den sozialen Leistungen der *Südbahn* zählten auch die für den »Pensionsfonds für Beamte der Südbahn« gebauten *Beamtenwohnhäuser* in Wien-Meidling (Abb. 160), welche ebenso wie die *Arbeiterkolonie in Marburg* in Sichtziegelbauweise von Flattich und Wilhelm gemeinsam in den Jahren 1866–70 errichtet wurden.³³¹

Als *d a s* Meisterwerk der beiden württembergischen Architekten gilt aber der 1874 errichtete (zweite) *Wiener Südbahnhof*. Aufgrund der harmonischen Außenerscheinung sowie der noblen Innenarchitektur des repräsentativen Bahnhofs konnten hier die beiden Ingenieur-Architekten – die wie viele ihrer Art immer im Schatten der Berufskollegen von den Kunstakademien standen – international reüssieren. (Vgl. Kap. 1.3.2.2)

Nach der um 1880 in Kraft tretenden Pensionierung Flattichs wurde Franz Wilhelm zum Leiter des Hochbaubüros bestellt. Nur sieben Jahre später, im Juli 1887, ging auch Architekt Wilhelm in Pension.

328 Nach Fertigstellung der württembergischen Hauptlinien 1853 waren viele Württemberger beim Bahnbau in Österreich-Ungarn tätig. Dazu zählen Wilhelm Bäumer, Carl Etzel, August Köstlin (bereits unter Ghenga), Paulus, Karl Ruppert, Schuhmann etc. Durch Etzel kamen Wilhelm Flattich, Theodor Hoffmann, Franz Wilhelm u. a. zur *Südlichen Staatsbahngesellschaft*. Vgl. Guido Friedl, *Zit. Anm.* 57, S. 7.

329 Mihaly Kubinsky, *Bahnhöfe in Österreich, Architektur und Geschichte*, Wien 1986, S. 29.

330 *Zit. Anm.* 29, S. 403.

331 Wilhelm Flattich, *Der Eisenbahn-Hochbau 1875–1877*, unter Mitwirkung von Franz Wilhelm, *Wien. Architektur in Wien*, Wien 1984, S. 143. Vgl. Paul Kortz, *Wien am Anfang d. 20. Jahrhunderts*, Bd. 2, Wien 1905, S. 451.

Zu Franz Wilhelms Werken, die neben den gemeinsamen Hochbauten mit Flattich³³² entstanden, zählen:

- 1871–73 die Wohnhäuser-Kolonie für die *Wiener Lokomotiv-Fabriks-Aktiengesellschaft* in Wien-Floridsdorf.³³³
- 1875–83 das Aufnahmegebäude in Triest.
- 1882 das erste *Südbahnhotel* am Semmering.
- 1883 das *Hotel Quarnero* in Abbazia.
- 1884 das *Curhotel Stephanie* und andere *Südbahn-Etablissements* in Abbazia.

Ein rares Dokument über Wilhelms Tätigkeit als Architekt (die Pläne der *Südbahngesellschaft* wurden nämlich selten von den Architekten signiert, sondern meist nur vom Bahndirektor abgezeichnet) findet sich in der *Allgemeinen Bauzeitung* von 1892, wo »Ober-Inspector Franz Wilhelm« selbst über den Bauverlauf der Anlagen von Abbazia berichtet: »Nach erfolgter Ausarbeitung der Entwürfe durch den Oberinspektor der Südbahngesellschaft Franz Wilhelm und Genehmigung derselben durch den Verwaltungsrath wurde nun im Jahre 1883 mit der Herstellung des Hotel Quarnero, dann 1884 mit jener des Hotel Stephanie begonnen.«³³⁴ (Vgl. Kap. 5)

Franz Wilhelm, dessen Biographie noch unerforscht ist, arbeitete auch an einigen Projekten der *Südbahn* mit dem Grazer Architekten Friedrich Sigmundt zusammen, der wiederum in enger Arbeitskooperation mit dem bekannten Grazer Architekten Leopold Theyer stand.

6.3.6. Architekt Friedrich Sigmundt (1856–1917)

161 Friedrich Sigmundt: Schüler-Alpenhaus am Sonnwendstein, Zustand 1901



In welcher Verbindung Architekt Sigmundt, Professor der *K.u.k. Staatsgewerbeschule Graz*, zur *Südbahn* stand, ist nicht ganz klar. Jedenfalls gibt es etliche Querverbindungen. Eventuell könnte Sigmundt auch jener Grazer Ingenieur gewesen sein, der beim Hotelbau in Toblach die Bauleitung innehatte. (Vgl. Kap. 4.3)

Neben einer Reihe monumentaler Bauten und schöner Landhäuser entwarf Architekt Sigmundt auch für den *Österreichischen Touristenklub* Pläne für Alpenschutzhäuser und Alpengasthöfe (Schöckel bei Graz).³³⁵ Dazu zählt auch das 1886 im Semmeringgebiet gebaute (nicht mehr existente) *Friedrich Schüler Alpenhaus am Sonnwendstein* (1.523 m). (Abb. 161) Das kleine gemütliche

332 Ebenda.

333 Paul Kortz, Wien am Anfang d. 20. Jahrhunderts, Bd. 2, Wien 1905, S. 456.

334 ABZ, 57. Jg. Wien 1892.

335 Führer auf den Semmering, Österr. Touristenklub, 8. Aufl., Wien 1915, S. 97.



162 Friedrich Sigmundt: Schutzhaus
Kronprinzessin Stephanie auf dem Monte
Maggiore/Abbazia, Postkarte 1898



163 Leopold Theyer: Die Südbahn-Villen
»Flora« (links) und »Laura« in Abbazia

Berghotel wurde nach dem berühmten *Südbahn*-Generaldirektor Friedrich Schüler (1832–94) benannt, der 1882 die *Villen- und Hotelanlagen* am Semmering erbauen ließ.³³⁶ (Vgl. Kap. 6.2.2 + 6.4.1)

Wie weit Architekt Sigmundt tatsächlich an den weit gestreuten K. u. k. Hotelanlagen der *Südbahngesellschaft* beteiligt war, ist noch nicht restlos geklärt. Fest steht jedenfalls, dass er gemeinsam mit *Südbahn*-Hochbaudirektor Franz Wilhelm 1897 auch das *Schutzhaus Stephanie* am Monte Maggiore (heute Učka) (Abb. 162) bei Abbazia errichtete.³³⁷

Friedrich Sigmundt, dessen Biographie³³⁸ hier erstmals vorgestellt wird, befand sich auch in einer Arbeitsgemeinschaft mit dem Grazer Architekten Leopold Theyer (1851–1937). Es ist daher anzunehmen, dass Sigmundt auch an den Villen in Abbazia, die Theyer u. a. für die *Südbahngesellschaft* baute, beteiligt war. Es handelt sich dabei um die *Villa Flora*³³⁹ (heute Nazora Nr. 8) (Abb. 163) in der Campagne Mandria sowie die durch den tragischen Unfall des Besitzers berühmte *Villa Kesselstadt*.³⁴⁰ Auch die Pläne für den Gasthof

336 August Prokop, Über österreichische Alpenhotels, Wien 1897, S. 3f.; Der Bautechniker, XVII. Jahrgang, 7/1897, S. 121f.

337 Der Bautechniker, 17/1897, S. 101ff.

338 Der von der Autorin erforschte Lebenslauf erscheint demnächst im Österreichischen Biographischen Lexikon.

339 Der Bautechniker, 19/1899, S. 701–703.

340 Graf Kesselstadt verstarb gemeinsam mit Gräfin Fries bei einem Bootsunfall in Abbazia.

164 Friedrich Sigmund: Villa Quisisana
in Abbazia (heute Hotel Opatija)



»Quisisana« in Abbazia (heute *Hotel Opatija*), der im Besitz der Grazer Familie Reininghaus war, stammen von Sigmund. (Abb. 164)

Friedrich Sigmund wurde in Wien am 10.11.1856 geboren und starb am 6.3.1917 in seinem Haus in Graz, Sparbersbachgasse. Er war mit Amalia geb. Knöbl verheiratet. Er absolvierte die Oberrealschule in Schottenfeld und die Reifeprüfung mit Auszeichnung, studierte dann an der Fachschule für Hochbau der *Technischen Hochschule* in Wien.

Sigmund arbeitete kurz um 1880 bei Architekt Oberbaurat Otto Wagner in Wien. Von 1880 bis 1886 war er bei Hochschulprofessor J. Wist in Graz tätig; hier nahm er an den Arbeiten für den Neubau der *K.u.k. Technischen Hochschule Graz* großen Anteil, wo er von 1880–1890 Assistent war. Seit 1881 war er selbstständig. Daneben wirkte er als Sachverständiger beim Landesgericht Graz und war Mitglied mehrerer Preisrichter-Kollegien. Ab 1891 wurde er Supplent an der K.u.k. Staatsgewerbeschule, wo man ihn 1896 zum Professor ernannte. Im Jahre 1915 wurde er durch die Verleihung des Ritterkreuzes des Franz-Josephs-Ordens ausgezeichnet.³⁴¹

Studienreisen unternahm er von 1879/80 nach Italien, 1883, 1885, 1888, 1890 nach Deutschland und die Schweiz, 1900 nach Paris und London. Er lieferte auch fachschriftstellerische Veröffentlichungen in der Zeitschrift der »*Wiener Baubütte*«, wo er ebenso Mitglied war wie die beiden vom Semmering her bekannten Architekten Franz Neumann und Alfred Wildhack.

341 *Großprojekte Arch. Sigmund*: Haus der K.u.k. Wechselseitigen Brandschaden-Versicherungsanstalt Graz, Ecke Herrengasse und Jungferngasse, mit Arch. Leopold Theyer. Die Sängerkirche für das 6. Deutsche Sängerbundfest in Graz 1902. Der große Neubau des Kaufhauses Kastner und Öhler. Ferner entwarf er wirkungsvolle Grabdenkmäler und Gartenanlagen. Monumentaler Brunnen in Neunkirchen. *Villenbauten*: Villa für Anna Picher in Wolfsburg (1888). Villa Krainer Graz (1888). Villa in Krumpondorf am Wörthersee (1891). Villa Hold beim Hilmteich in Graz (1896). Villa in Velden am Wörthersee (1896).

6.3.7 Die Dependancen der Südbahn am Semmering

Die Bahnfahrt auf den Semmering, wo man ja seit 1881 bequem im neu erbauten Sommerrestaurant »*Jubelhalle*« am Wolfsbergkogel einkehren konnte, entwickelte sich zu einem echten Kassenschlager für die *Südbahn*. Zahlreiche *Südbahn*-Führer über das Semmeringgebiet sowie begeisterte Reiseberichte und Bildporellos sorgten für volle Züge.

Der kluge Gedanke von Generaldirektor Schüler – nämlich Reise und Hotel gemeinsam von seiner Gesellschaft anzubieten – war voll aufgegangen und

fürte zu einem ersten Urlauberboom am Semmering. Die Folge war gewaltiger Platzmangel im ersten *Südbahnhotel!*

Nicht nur aus Wien, sondern aus allen Teilen der Monarchie reiste man an, um das neue Berghotel – so nahe der Metropole – zu besichtigen. Auch der Tagestourismus nahm gewaltig zu. Da es neben den Hotelräumlichkeiten und der Restauration am Wolfsbergkogel sonst keinerlei Infrastruktur in der Höhenlage gab, machte man kurzerhand um 1883 aus den frei stehenden Aborten neben dem Hotel einen Verkaufskiosk für Souvenire und Tabak. Heute von Sammlern hoch bezahlte Ansichtskarten gelangten von dort über das hoteleigene Postamt in die weite Welt, wodurch sich der Ruf des Semmerings als »Höhenluftkurort« in Windeseile verbreitete.

Um dem nicht enden wollenden Massenansturm gewachsen zu sein, entschloss sich die Hotelgesellschaft, die ja das »Klassendenken« vom Bahnbetrieb her gewohnt war, so schnell wie möglich auch für einkommensschwächere Gäste billigere Unterkünfte zu errichten. Im *Geschäftsbericht der 33. General-Versammlung* wird die beengte Zimmersituation am Semmering um 1883 so beschrieben: »Die stetig wachsende Frequenz des Semmering-Gebietes und der immer zunehmende Besuch unseres dortigen Hotels haben uns genöthigt, eine Vergrößerung der Speiselocalitäten vorzunehmen und ein eigenes Gebäude zur Unterbringung der Post- und Telegraphen-Bureaux und der Dienerschaft des Hotels zu erbauen. Da sich ferner das Bedürfnis gezeigt hat, auch den Anforderungen jenes sehr namhaften, vorzugsweise touristischen Kreises angehörenden Theiles der Semmeringbesucher zu entsprechen, welche keinen größeren Anspruch auf Comfort erheben, so haben wir ein eigenes Gebäude mit einfach eingerichteten Zimmern, das so genannte »Touristenhaus« erbaut. Wir konnten dasselbe aber erst gegen Ende des Sommers eröffnen.«³⁴²

6.3.7.1. Die Touristenhäuser am Wolfsbergkogel (1883)

Trug sich die Bahngesellschaft vorerst nur mit dem Bau eines *Touristenhauses*, so führte aber der ungebrochene Besucheransturm dazu, gleich auch ein zweites Haus zu errichten. Bereits am 17.1.1883 erteilte die Bezirkshauptmannschaft Neunkirchen die Baubewilligung der beiden *Touristenhäuser* am Wolfsberge. (Abb. 165) Der einzige Unterschied zwischen den beiden von der Baugestalt her nahezu gleichen Häusern lag in der Höhe. Während *Dependance I* (36 Zimmer) nur über zwei Geschoße verfügte, erhielt *Dependance II* (54 Zimmer) drei Geschoße.³⁴³ Nun wurden inklusive der 60 Hotelzimmer rund 150 Zimmer von der Bahngesellschaft angeboten, die allerdings wiederum im Nu ausgebucht waren.³⁴⁴ Die Verpflegung der Gäste der beiden *Touristenhäuser* erfolgte meist durch das billigere Restaurant *Jubelhalle* am Wolfsbergkogel, doch stand allen Touristen natürlich auch »à la carte« das Hotelrestaurant zur Verfügung.

Die zweckdienlichen Dependancen, die keinerlei romantische Effekte aufwiesen und ihrer Gestalt nach an Bahnnutzbauten erinnerten, sind heute so wie die »*Jubelhalle*« nicht mehr existent.³⁴⁵ Flattich erkannte schon bei den Bahnbauten, die man oft in Fachwerkbauweise errichtete – wie etwa das Aufnahmegebäude Kufstein (Abb. 29) –, dass die aus der Konstruktion selbst resultierende Gliederung der großen Wandflächen durch die sichtbaren Hölzer und Verschalungen einen kostengünstigen Vorteil mit sich brachte.³⁴⁶

342 Geschäftsbericht der 33. General-Versammlung der *Südbahngesellschaft*, Wien 15.5. 1884, Staatsarchiv Wien.

343 Anton Silberhuber/Josef Rabl, Führer auf den Semmering, 7. Aufl., Wien 1902, S. 52.

344 Zit. Anm. 291.

345 Die schließlich funktionslosen Häuser wurden aufgrund ihres schlechten Bauzustandes 1930 und 1989 abgerissen.

346 Zit. Anm. 57, S. 101.

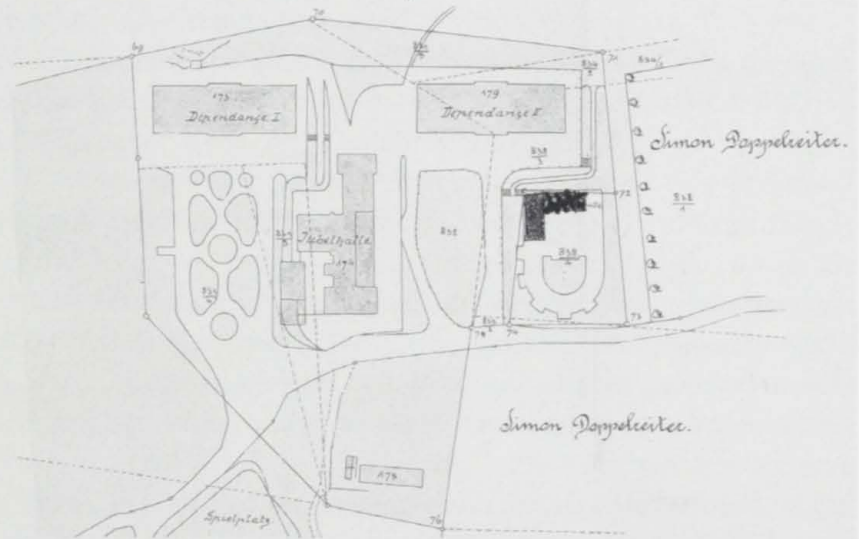
165 Semmering: Touristenhäuser der Südbahn am Wolfsbergkogel



k. k. priv. Südbahn - Gesellschaft
 Südbahn Hotel Semmering
 Aufstellung einer Kinderspielhalle bei den Dependance am Wolfsbergkogel

Situation

Darmath Franz Ritter v. Neumann.



Wien, am 20. Mai 1901
 ad Lfd. 2556 pr 1900

Architekturbureau:
 Alfred Wildbach und Robert Morpurgo:

166 Alfred Wildbach/Robert Morpurgo:
 Situationsplan der Jubelhalle und Touristenhäuser am Wolfsbergkogel, 1901

Die wenig aufgelockerten im kubischen Stil gehaltenen Dependance-Gebäude lehnten sich mit dem Fachwerk – das man vorher am Semmering noch nie gesehen hatte – auch an Ferstels *Nebengebäude der Villa Wartholz* in Reichenau an. Wie der Situationsplan zeigt (Abb. 166), ist auch der 1901 parallel zur *Jubelhalle* vor *Dependance II* vom Architekturbüro Wildhack & Morpurgo errichtete *Kinderspielplatz* mit eigener Spielhalle nicht mehr vorhanden. Am Plan sind noch die einstigen Grundbesitzungen von Baurat Franz Neumann und Simon Doppelreiter eingezeichnet.

6.3.7.2. Das Posthaus im Kurpark



167 Semmering: Posthäuschen im neu angelegten Kurpark neben der bereits vergrößerten Hoteldependance Waldhof, um 1926

Zugleich mit den beiden *Touristenhäusern* ließ die Gesellschaft im Jahre 1883 durch den Bahningenieur Josef Daum auch das K. u. k. *Post- und Telegraphengebäude* (Nr. 27) im Hotelpark errichten (Abb. 167), das von 8 Uhr früh bis 9 Uhr abends (Briefzustellung täglich viermal) geöffnet war.³⁴⁷ Während sich ebenerdig neben dem Postbetrieb auch das K. u. k. Staats-Telephon (Direktverbindung mit Wien und Brünn) befand, logierte im ersten Stock die von den hochgestellten Gästen mitgebrachte Dienerschaft, um so der akuten Platznot im *Semmeringhotel* etwas abzuhelpfen. Viele Jahre später wohnten dann hier die Oberkellner des *Südbahnhotels*, was dem *Posthaus*, dessen Betrieb ja ab 1908 in den großen *Posttrakt* des neuen *Südbahnhotels* übersiedelte, den Namen »*Kellnerhäusl*« einbrachte.

Der Bau des kleinen *Posthauses* unterschied sich gewaltig von der Erscheinung der frühen »Direktoren-Villen« *Schüler* und *Prenninger*, die inzwischen im klassifizierenden »*Italian Villa Style*«, zwar verbrämt mit *Schweizerhaus*-Motiven, rund um das Hotel gebaut worden waren. Dem kleinen Postgebäude wurde aber – wie bereits bei den *Touristenhäusern* – ein ganz bestimmter Bedeutungsinhalt unterlegt. Eine im deutschen Fachwerkbaustil apostrophierte Spielart der Neorenaissance zeigt hier Aspekte einer Art von »Nationalstil«, der vermutlich von den deutschen Eisenbahn-Ingenieuren der *Südbahn* importiert wurde. Genau dieser »Fachwerkstil«, der nicht unseren Breiten entsprach, wird dann 1901 in noch größerem Ausmaß beim neuen *Südbahnhotel* angewandt.

³⁴⁷ Kienreichs Führer durch das Semmering-Gebiet, Graz 1906, S. 100.

Heute ist das *Posthaus* in Privatbesitz und durch diverse Zutaten verändert, zu denen neben dem Keramikdekor auch der hölzerne Verandavorbau gehört. Den Originalzustand zeigt aber ein 1926 erschienenes Foto, wobei die außergewöhnlich malerische Erscheinung des kleinen Hauses – bei dem es sich um den ersten Fachwerkbau am Semmering handelt – besticht. »Das K.u.k. Post- und Telegraphen-Postamt«, schreibt ein Reiseführer von 1890, »ist ein Postamt, wie es solcher Gestalt in unseren Alpen und auch sonst wo kaum wieder vorkommt«. ³⁴⁸ Neben dem Überraschungseffekt vermittelt das kleine Haus dem Parkbesucher auch den Charakter einer bestimmten Stimmungslage. Vermutlich war für seine Gestaltung als romantisches »Schweizerhaus« (Holzbau Alois Breyer) auch seine intime Lage inmitten des von Fichten umrauschten Hotel-parks – der auf dem Foto eben erst im Entstehen ist – verantwortlich.

Das *Posthaus* dürfte in anglisierender Manier als *Parkstaffage* gebaut worden sein, denn seit dem späten 18. Jahrhundert zählten ja »Schweizerhäuser« in Europa zum Repertoire der Landschaftsgärten der Aufklärung. Heute mehr denn je lässt sich dieser romantische Gedanke der Entstehung des ersten *Semmeringer Posthauses* nach der liebevollen Wiederherstellung des einstigen »Hotel- und Kurparks« durch Demetre Kaloussis wieder bestens nachvollziehen.

Technisch gesehen zählte um 1883 die Ausstattung mit Elektrizität (Licht) und Telegraphie noch zu den Luxusgütern eines Hotels. War doch der erste praktisch brauchbare Telegraph erst 1837 vom nordamerikanischen Maler Samuel Morse erfunden worden. ³⁴⁹ Die drahtlose Verbindung entwickelte sich aber zu einem »must« der Tophotels dieser Zeit, ermöglichte sie doch erstmals – vor unserem weltumspannenden Telefonzeitalter – den damaligen Hotelgästen ständige Erreichbarkeit. Gerade die Einrichtung einer eigenen *Post- und Telegraphenstation* trug daher wesentlich zum Renommee des in völliger Einsamkeit in 1.000 m Höhe gelegenen *Semmeringhotels* bei. So ist es nicht verwunderlich, dass der Semmering ständig neue Gäste anzog. Dies wurde aber für die *Südbahn* ein immer größeres Problem, da man für Neuzugänge im Hotel keinen Platz mehr hatte.

6.3.7.3 Die Hoteldependance Waldhof (1889)

Durch den ständigen Platzmangel, aber auch durch das Manko, dass man das aristokratische Publikum nicht dem Stand entsprechend unterbringen konnte, sah sich die Gesellschaft gezwungen, das ständig ausgebuchte Hotel um einen eleganten Bau zu erweitern. So errichtete man um 1889 in unmittelbarer Nähe des Hotels den *Waldhof*. (Abb. 168) Die noble Dependance, die vor allem wegen ihrer Ruhelage im *Kurpark* vom elitären Publikum geschätzt wurde, das sich hier dem Hoteltrubel entziehen konnte, verfügte über 50 Zimmer.

Leider brannte das dreigeschoßige Haus bald vollkommen ab, wurde aber 1893/94 nach den Einreichplänen von Josef Daum ³⁵⁰ wieder aufgebaut. Unglücklicherweise brannte dieser für die *Südbahngesellschaft* typische Sichtziegelbau mit den verbretterten Giebelflächen noch ein zweites Mal nieder. Im *Geschäftsbericht des Betriebsjahres 1902* ³⁵¹, wo sich der *Waldhof*-Brand gleich durch ein Sinken des Reinertrages bemerkbar machte, liest man darüber: »Dieser wurde dadurch hervorgerufen, dass die umfangreiche Dependance Waldhof durch den am 22. März 1902 ausgebrochenen Brand unbewohnbar wurde und während der

348 Zit. Anm. 302, S. 12.

349 Der Neue Brockhaus, 5. Bd., Wiesbaden 1960, S. 220.

350 Bauakt Nr. 40, Gemeinde Semmering.

351 Geschäftsbericht des Betriebsjahres 1902, Wien, 28.5.1903.



168 Dependance Waldhof (1901), vor dem Brand

ganzen Saison bis in die erste Hälfte des Monates December nicht benützt werden konnte.«³⁵²

Die vor allem bei Aristokraten beliebte Dependance wurde aber im Zuge des großen Hotelzubaues bereits 1902 vom Architektenteam Wildhack & Morpurgo komplett saniert und um ein weiteres Geschöß vergrößert. Später wurde der *Waldhof*, vor dem sich Tennisplätze befanden, zur berühmten *Kur- und Wasserheilanstalt Südbahnhotel* umfunktioniert und 1912 mit einem beheizten Gang mit dem Hotel verbunden. (Abb. 167) Heute befinden sich im *Waldhof* wie im *Ersten Südbahnhotel* (1882) parifizierte Eigentumswohnungen. (Vgl. 6.9.1)

6.3.8 Semmeringer Sichtziegelbauten

Interessanterweise blieb die *Südbahngesellschaft* dem von Wilhelm Flattich im Bahnbau eingeführten »rationalen Backsteinbaustil« nicht nur bei ihren Nutzbauten am Semmering treu, sondern führte auch einige ihrer späthistorischen Hotelbauten und Villen in Sichtziegelbauweise aus.³⁵³

Betrachtet man heute die unverputzten Fassadenflächen des *Semmering-hotels* von 1882, so muss man sagen, dass bei dem Ziegelmaterial wenig Abnützungen zu bemerken sind. Dies beruht darauf, dass der verwendete Backstein durch Brennen gehärtet und wetterfest gemacht wurde. Die unterschiedliche Farbe, die bei den Semmeringer Rohziegelbauten auffällt, dürfte mit der verschiedenartigen chemischen Zusammensetzung des Rohmaterials und divergenter Brenntemperatur zusammenhängen.³⁵⁴ Vermutlich gab es auch mehrere Ziegellieferanten.

Neben dem Hotel von 1882 zählen auch die Villen von Generaldirektor Schüler und seiner Schwägerin, aber auch die erste Villa von Bahndirektor Prenninger zu den frühen Semmeringer Sichtziegelbauten. Auch sämtliche Hoteldependancen, wie die beiden *Touristenhäuser* am Wolfsbergkogel und der *Waldhof*, auch das *Posthaus* im Hotelpark wurden in Sichtziegelbauweise errichtet.

³⁵² Zit. Anm. 298.

³⁵³ Vgl. Kap. 4.3.5, Renaissance des Backsteinbaues.

³⁵⁴ Hans Koepf, Bildwörterbuch der Architektur, Stuttgart 1999, S. 40.



169 Semmering: Dampfwäscherei des Südbahnhotels. Im Hintergrund der Schornstein des ehemaligen Kesselhauses (1906/08)

Die *Südbahn* blieb am Semmering auch noch im 20. Jahrhundert der Tradition der Sichtziegelfassaden treu, denn Architekt Alfred Wildhack schuf 1906/08 mit der neuen *Dampfwäsch-Anstalt* einen monumentalen Backsteinbau mit einem 17 m hohen, mächtigen Schlot über einem frei stehenden Kesselhaus.³⁵⁵ (Abb. 169) Die Ursache, warum die Wäscherei mit den Bügelräumen so weit entfernt vom Hotel war, lag darin, dass sich hier die *Liechtenstein-Quelle* befindet, wo man das für den Waschbetrieb notwendige Wasser entnahm. Ökonomisch wie die Gesellschaft war, baute man 1911 auch die leer stehenden Dachböden des zweieinhalbgeschoßigen Nutzbaus mit Satteldach und übergiebelten Mittelrisaliten für Personalzimmer aus. An dem nicht zu übersehenden interessanten Backsteinbau in der *Meiereistraße*, der seit 1993 auf Initiative von Otto Geiger als Eigentums-Wohnhausanlage genutzt wird, kann man anhand seiner Gliederung die materialgerechte Ausführung der perfekten Ziegel-Einzelschichten genau studieren. Hier aufgefundenenes Ziegelmateriale mit dem Monogramm H. D. bezeugt die Herkunft des Baustoffes aus der Fabrik des Wiener Ziegelbarons Heinrich Drasche. (Vgl. Kap. 4.3.5)

6.4 COTTAGES-BOOM IM SEMMERINGGEBIET

Im Semmeringgebiet stößt man auf verschiedenste bisher unerforschte Villenkolonien. Angeregt durch den *Wiener Cottagebauverein* wurden auch in Österreich – nicht nur in den Städten, sondern auch auf dem Lande – eigene »Villenviertel« zu einer besonderen Erscheinung innerhalb der Architektur des 19. Jahrhunderts.³⁵⁶ Leider sind, worauf Mario Schwarz bereits hinwies, diese beeindruckenden Villenanlagen Österreichs nur punktuell untersucht.³⁵⁷ (Vgl. Kap. 6.6.5.4.1)

Die Vorreiterrolle bei der Entstehung prominenter »Villeggiaturen« im hoch gelegenen Semmeringgebiet dürfte vor allem die *Villenkolonie* des *Südbahnhotels* (1882) innegehabt haben, die neben den Neu-Reichenauer Parzellierungen von Architekt Lothar Abel zu den schönsten Ensembles dieser Art um 1900 zählt. Die Vermarktung von Grundstücken meist zugleich mit einem Villenbau artete am Semmering zu einem wahren »Boom« aus. Neben anderen Bauspekulanten begann auch Victor Silberer mit der Errichtung von Villen rund um das von ihm gebaute *Hotel Erzherzog Johann* entlang der alten Semmeringer Passstraße.

Die immense Nachfrage nach Landhäusern verwunderte auch den steirischen Schriftsteller Peter Rosegger, der das Phänomen 1904 beschrieb: »Der Menschenzug steigert sich von Jahr zu Jahr und gar mancher Vermögende der Großstadt will am Semmering seine Villa haben. Ein Gasthof um den andern wurde erbaut, Heilanstalten, Warenhäuser taten sich auf, Kaffeehäuser, Trinkbütten, Spielplätze und Schaubuden. Eine Schule musste gegründet werden und endlich auch eine Kirche, für die aber das Geld nicht mehr ganz gelangt hat. Ihr mit rohen Brettern verschlagener Dachgiebel schreit ganz erbärmlich nach einem Turm. So viele Semmeringhäuser haben Türme ohne Glocken, aber die Kirche hat für die Glocken keinen Turm.«³⁵⁸ (Abb. 170)

Tatsächlich war die Nachfrage nach Landhäusern gigantisch. In vermögenden Kreisen zählte damals eine Villa auf dem Lande meist zum Grundbestand des Familienbesitzes. Nun aber konnten auch die Städter, die keine

355 Bauakt, Gemeinde Semmering, Plan Schnitte B von Arch. Wildhack erhalten. Schornsteinbau Alphons Custodis, Wien II.

356 Mario Schwarz, Ein Villenensemble in Horn als Beispiel der Stilmöglichkeiten um 1900, in: Höbarthmuseum und Stadt Horn, Beiträge zu Museum und Stadtgeschichte, Horn 1991, S. 159.

357 Ebenda, S. 160.

358 Festschrift zur Fünfzigjahrfeier der *Semmeringbahn*, Wien 1904, S. 13.

Kutsche besaßen, mit der Bahn auf das Land fahren, um dort ebenfalls die Natur zu genießen.

Bei vielen Semmeringer Villen, die ja primär dem Erholungszweck ihrer Besitzer und dem genießerischen Dasein im Grünen dienen sollten, stand jedoch gleich bei der Errichtung auch der Nebengedanke einer allsommerlichen Vermietung als Einnahmequelle im Vordergrund. Stammen anfangs die Bauherren der Villen aus Adels- oder Fabrikantenmilieu, so boten später Baufirmen auf einem vorfinanzierten Grund bereits vorgeplante Villenobjekte an, die für jedermann erschwinglich waren. Eine Idee, die ja ursprünglich schon 1881 auch Franz Schönthaler bei der Gründung der *Semmeringer Villenkolonie* vorschwebte. Warum aber damals die *Südbahn* ihre Villen selbst in Eigenregie und massiver Bauweise errichtete und Schönthaler nicht zum Zug kam, ist bisher ungeklärt. Ausschlaggebender Grund dafür könnte aber die Leichtbauweise der Schönthaler-Holzfertigteilhäuser gewesen sein, die meist für das Gebirge nicht ausreichend winterfest war.

6.4.1 Die Villenkolonie rund um das Südbahnhotel

Bei der kulturgeschichtlichen Forschung rund um das *Südbahnhotel* kristallisierte sich heraus, dass die Ortsgründung des Semmerings nur aus dem Zusammenhang ganz spezifisch ökonomischer Voraussetzungen zu verstehen ist, die mit dem Bau des *Südbahnhotels* von 1881/82 zusammenhängen. Zugleich mit dem noblen Berghotel errichtete nämlich die *Südbahngesellschaft*, angeregt durch die Aktivitäten des »Wiener Cottagebauvereins«³⁵⁹ (wo auch Wilhelm Flattich³⁶⁰ und Franz Neumann bauten), die berühmte »*Semmeringer Villenkolonie*«. Mit der spektakulären Errichtung einer Villenkolonie auf dem Semmering wollte die Bahngesellschaft offensichtlich den spekulativen Parzellierungs-Plänen von Reichenau folgen, wo seit dem Bau der *Villa Wartholz*, die Heinrich Ferstel 1870 für Erzherzog Carl Ludwig errichtet hatte, ein echter Bauboom ausgebrochen war. Nun aber gab es ab 1881 auch in der Höhenluft des Semmerings für Adel und Großbürgertum die Möglichkeit für sich selbst ein Refugium zu bauen oder eine komplette Villa zu mieten.³⁶¹

Eine fotografische Gesamtansicht (Abb. 171) zeigt die durch die Villen der *Südbahn* ausgelöste Besiedelung des Wolfsbergkogels um ca. 1883; neben dem Hotel rechts die von der Bahngesellschaft selbst errichteten *Villen Schüler* und *Klein-Wiesenberg (Villa Sophie)*. Auf der linken Seite die ersten Neumann-Villen und am Bild vorne die *Touristenhäuser* in Bahnhofsnähe am Wolfsbergkogel. Die Panoramaaufnahme reflektiert die immense Bautätigkeit der *Südbahn*, die den Trend der Zeit nützte und für »lufthungrige« Städter eine künstliche Enklave mittlen in der Natur schuf. Die damals allseits grassierende Sucht nach einem »Häuschen auf dem Lande« wurde auch in einem *Taschenalmannach*³⁶² witzig beschrieben:

»Alles will jetzt Bauer werden,
alles flieht die faule Stadt,
alles eilet zu den Herden,
alles hat die Stadtluft satt.«



170 Die Semmeringer Kirche verfügte bis 1908 aus Geldnöten nur über einen provisorischen Holzgiebel. Vgl. Abb. 247

359 Hermann Müller, Das Wiener Cottage, in: ZÖIAB, Bd. 58/1906.

360 Flattich erbaute 1890 die Villa Kralik.

361 Seitens des Südbahnhotels waren die Villa Schüler und die Villa Sophie komplett mietbar.

362 Zit. Anm. 1, S. 171.



171 Ansicht der Besiedelung des Wolfsbergkogels um ca. 1883, links unten: Station Wolfsbergkogel

171a Ansicht der Semmeringer Villenkolonie rund um das erste Südbahnhotel, 1900. Rechts unten: Das Bauernanwesen der Familie Doppelreiter

Die Flucht der Städter aufs Land hat weltweit eine lange Tradition, wobei der Brauch bis in die Antike zurückführt.³⁶³ Auch in Österreich gehörte es zum Usus begüterter Familien, in der warmen Jahreszeit den gesamten Haushalt aufs Land zu verlegen. Ein Tross Dienstboten besorgte den Umzug und mitgebrachte Gouvernanten betreuten die Kinder auch auf dem Lande. In der »Sommerfrische«, wo man entweder ein eigenes Landhaus oder eine Mietvilla bezog, bediente man sich neben dem eigenen Personal auch gerne der Landbevölkerung, die dadurch eine finanzielle Aufbesserung erhielt.

Auch am Semmering konnten über die *Südbahngesellschaft* geschmackvolle Villen gemietet werden. Annonciert waren die Mietobjekte in »Semmering-Führern«, wo man 1890 aus »*Woerl's Reisehandbüchern*« folgende Information erfuhr: »*Ausser den Hotel-Gebäuden befinden sich am Semmering noch mehrere elegant eingerichtete Villen, welche von den Eigentümern durch Vermittlung der Südbahn-Hotel-Verwaltung am Semmering ganz oder etagenweise vermietet werden.*«

363 Zit. Anm. 75, S. 10ff.



Wer aber nicht die eigene Köchin aus Wien mitbrachte, konnte sich ganz einfach vom Hotel mitverpflegen lassen. Zum Einkauf musste man damals noch extra nach Maria Schutz oder Schottwien reisen, da es am Semmering keine Kaufläden gab. Manchmal boten auch Bäuerinnen aus der Umgebung frische Produkte an.³⁶⁴

Die ersten Bauten der *Semmeringer Villenkolonie*³⁶⁵, wie Schülers eigene Villa und die seiner Schwägerin³⁶⁶ Baronin Klein-Wiesenberg (*Villa Sophie*) sowie die Villa von Bahndirektor Karl Prenninger³⁶⁷, waren in Eigenregie der *Südbahn* von Oberingenieur Josef Daum in Sichtmauerwerk mit Schweizerhausrezeption errichtet worden.³⁶⁸ Doch nicht nur die ungewohnte, unverputzte Bauweise unterschied diese frühen Landhäuser vom Stil der übrigen Villen der Anlage.

Bei der rund um das Hotel errichteten Villenkolonie stechen zwei grundverschiedene Baustile ins Auge: So vertritt die *Villa Schüler* (Abb. 172) noch vordergründig den typischen geschlossenen, kompakten Stil des Strengen Historismus, den die Hochbauabteilung der *Südbahn*, die Hansens kubischen *Wiener Stil* schätzte, bevorzugte. Hingegen vertreten die von Architekt Franz Neumann gebauten Landhäuser mit dem Blockbau in den Obergeschoßen einen aufgelockerten malerischen Stil, der sich an Vorbildern bestimmter Bauernhausregionen orientiert. (Abb. 173) Beide Richtungen ordnen sich aufgrund ihres Stilpluralismus eindeutig der späthistoristischen Phase unter.

Nirgendwo kann man besser die vielfältigen Stilformen der Semmeringvillen studieren als entlang der Villenstraße rund um das *Südbahnhotel*. Man begegnet hier typischen Bauten im Charakter der Wende vom Strengen Historismus zum Späthistorismus, »wobei das Vorbildrepertoire von den klassischen Baustilen der Kunstgeschichte auf das neue Gebiet der Volkskunst ausgeweitet wurde«.³⁶⁹

Die zugleich mit dem Hotel um 1881/1882 im klassifizierenden Baustil (Quadermauerwerk, darüber Sichtziegelbau mit Mittelrisalit) von Bahnarchitekt Josef Daum errichtete *Villa Schüler* weist im Sohlbankbereich der Fenster ein *Deutsches Band* auf. (Abb. 174) Bei dem beliebten Gliederungselement handelt es sich um einen Fries von zwei übereck stehenden Backsteinreihen. Die kompakte Baukörperstruktur der Villa mit der geometrischen, einfachen Fachwerkkonstruktion unter dem flachen Konsoldach (durch Dachausbau

172 Semmering: *Villa Schüler*, ursprünglicher Zustand mit bölzernem Verandavorbau

173 *Semmeringer Villen* von Franz Neumann. Im Vordergrund die *Villa des Architekten*. Dabinter rechts die *Villa Schönthalers*. Links am Bildrand die *Villa Bittner*, daneben die *Villa Johannesrub* (eigentlich *Villa Dunz*)

364 Zit. Anm. 1, S. 641.

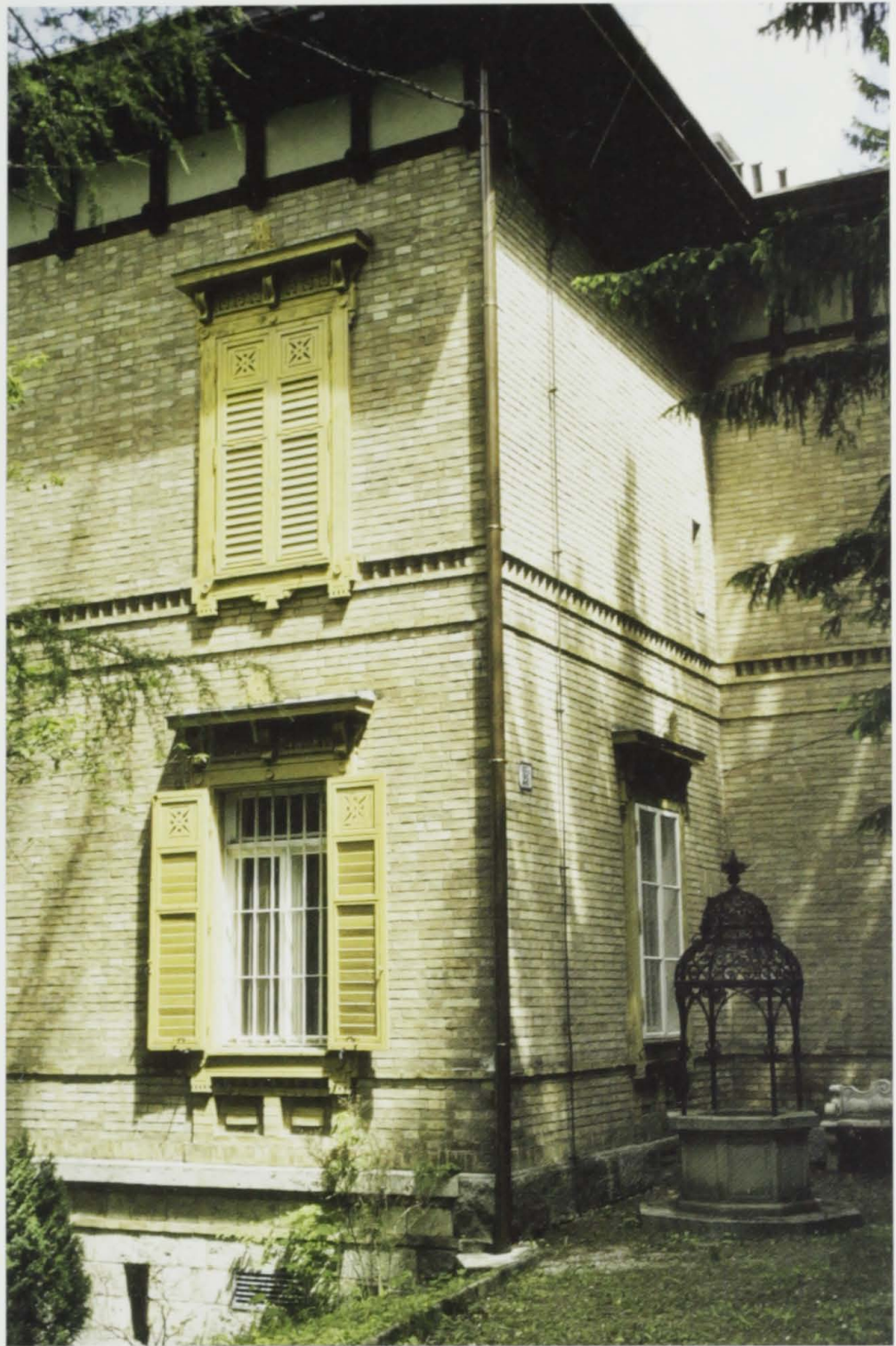
365 Zit. Anm. 203, S. 120.

366 *Semmeringer Zeitung*, Nr. 10/1900.

367 Wurde erst 1898 von Franz Neumann umgebaut.

368 Näheres dazu im Katalogteil über die *Semmeringer Villen* von Günther Buchinger, in: *Semmering Architektur*/Band 2.

369 Mario Schwarz, Ein Land von Stadthäusern oder eine Stadt von Landhäusern, in: *Denkmalpflege in Niederösterreich*, Band 29, St. Pölten 2003, S. 25ff. D. h. die Villen wurden in Bauernhausformen verschiedener Hauslandschaften erbaut.

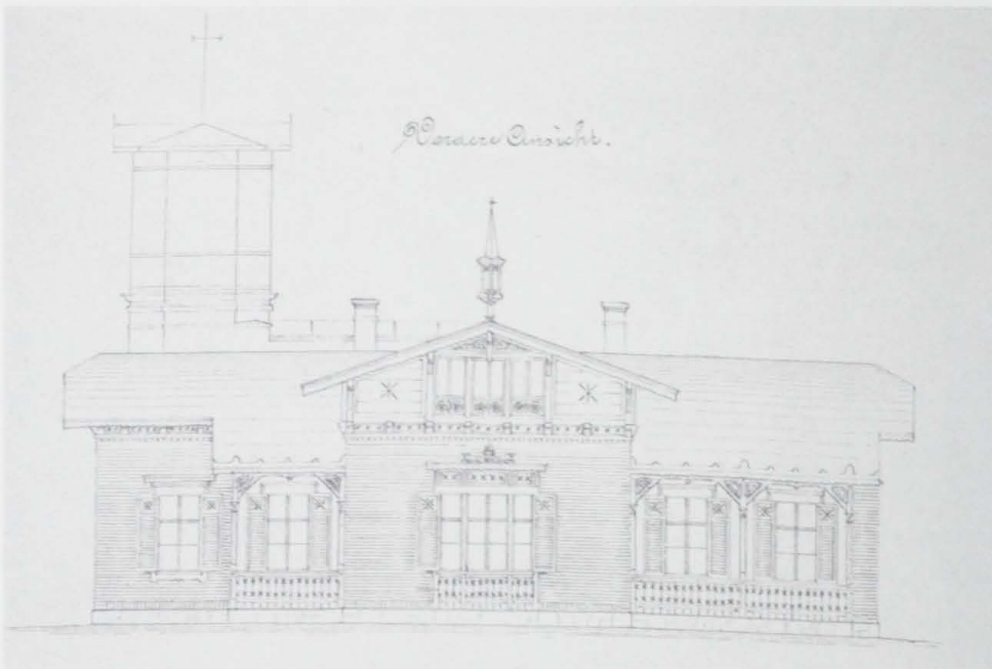


174 Fassadendetail der Villa Schüler, 2004

1913 entstanden) erinnert trotz alpenländischer hölzerner Dekorteile (Laubsägearbeiten an den ursprünglichen Holzbalkonen vorne und an der offenen Veranda rückwärts) stark an oberitalienische Villen. Unterstrichen wird die südliche Note durch den klassizierenden Dekor der Fensterrahmen und Klappfensterläden mit den horizontalen Verdachungen und den bekrönenden Akroterien sowie das vorkragende Konsolgebälk, das bei mittelalterlichen Florentiner Sparrendächern üblich war. Möglicherweise geht die Italien-Rezeption bei der *Villa Schüler* und dem kastellartigen Turm der ersten *Villa Preninger* (Abb. 175+176) auf das 1872 in Reichenau vom Wiener Bankier Julius Fränkl erbaute repräsentative Landhaus im italienischen Villenbaustil zurück.



175 Links: Die ursprüngliche Villa von Bahndirektor Karl Prenninger (spätere Villa Alber), davor der Polleros-Hof. Rechts: Die Touristenhäuser der Südbahn



176 Villa Prenninger: Vordere Planansicht des ehemaligen Sichtziegelbaues mit Turm, 1882

Jedenfalls ist beim ersten *Südbahnhotel* und der *Villa Schüler* noch ein starkes Nachwirken der italienischen Neo-Renaissance zu beobachten, wobei aber unter Mitverwendung des »Schweizerstils« verschiedene Kompositionsprinzipien zu einem neuen Ganzen zusammengefügt wurden. Hier beginnt um 1881/82 am Semmering im Sinne des Späthistorismus eine schöpferische Formsynthese zu greifen, die dann um die Jahrhundertwende in den frei kreierten eigenständigen Villenlösungen von Franz Neumann und seinem Mitarbeiter Alfred Wildhack ihren Höhepunkt erreichen wird.

Im Gegensatz aber zu den von der Bahngesellschaft in Sichtziegelbauweise errichteten Villen, die neben all den Schweizerhausattributen noch vom »*Italian Villa Style*«³⁷⁰ geprägt sind, zeigt die *Villa Klein-Wiesenberg* (Abb. 177) bereits deutlichere Einflüsse des *Schweizerhausstils*, wie er auch beim Toblacher

370 Neorenaissance, Zweites Historismus-Symposium, Bad Muskau, Dresden 2001, S. 9. Mit Bezug auf Eva Börsch-Supan hat Irma Koziņa (Katowice) auf dieser Tagung für die Beibehaltung der Bezeichnung »*Italian Villa Style*« plädiert.



177 Villa Klein-Wiesenberg: Im Hintergrund das bauseigene Elektrizitätswerk, heute Haus Tonn

178 Kaiserin Elisabeth in Winterkleidung



Hotel von Wilhelm Flattich angewandt wurde. Neben der klassischen Dreiteilung – Buckelsteinsockel, Sichtziegelmauerwerk, darüber die verbretterte Giebelfläche mit dem Schnitzwerk – erinnert vor allem die helle Ortsteinquaderung, die an allen Ecken der mit Mittelrisaliten gegliederten Villa bis zur Traufe in Lang- und Kurzwerk ausgeführt ist, an das *Dolomitenhotel*. Dabei stammt vieles wieder von Flattichs *Villa Hebra*, wobei nicht nur die kreuzförmige Gestaltungsform des Gebirghauses, sondern auch der tunnelhafte Torbogen des aus Bruchsteinmauerwerk gebauten Untergeschoßes übernommen wurden. Zu prüfen wäre allerdings, ob die vorgelegte Holzarchitektur mit dem kräftigen Laubsägedekor und dem Kruzifix der Bauzeit angehört oder so wie bei der *Villa Prenninger* (heute *Alber*) von Franz Neumann erst später angefügt wurde.

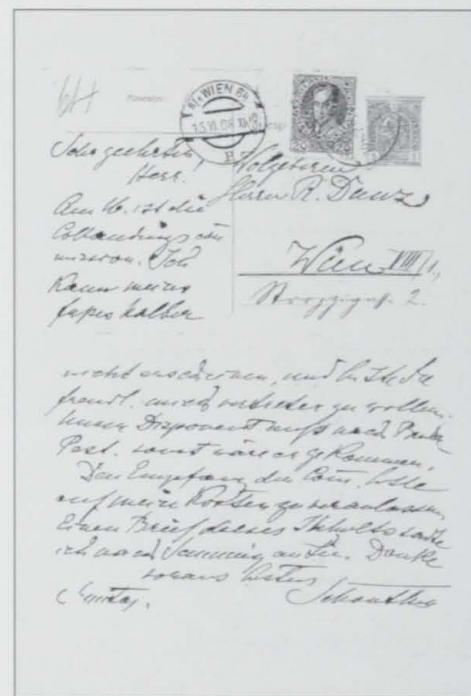
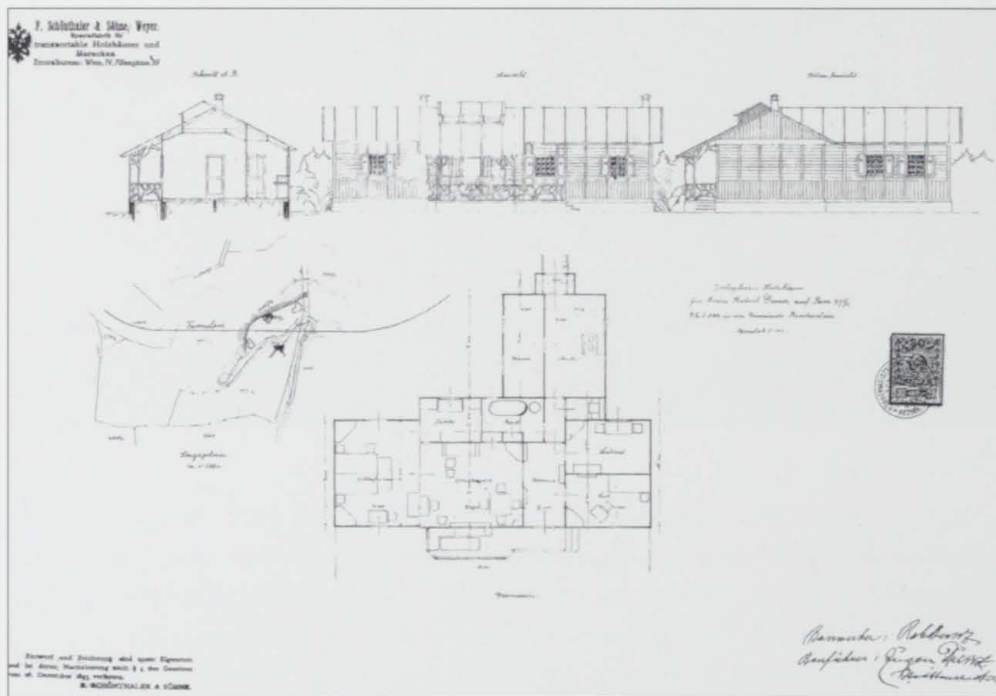
Interessant ist auch die Differenzierung zwischen den beiden rund um das Hotel gebauten Villen, die auch als Dependancen für das Hotel zur Verfügung standen. Wollte man da vielleicht eine Nobilitierung ausdrücken, indem man die Villa des Generaldirektors der *Südbahn* im gleichen eleganten Palazzo-Stil wie das Hotel erbaute und die daneben liegende *Villa Sophie* hingegen mehr im volkstümlichen alpenländischen Stil kleidete?

Welch vornehme Mieter die *Südbahn-Villen* beherbergten, dokumentiert eine mit Krone geschmückte Bronzetafel an der ehemaligen *Villa Klein-Wiesenberg*, worauf steht: »Zur Erinnerung an die Kaiserin und Königin Elisabeth, die im Juli 1892 diese Villa bewohnte.« (Abb. 178) Hier sei darauf hingewiesen, dass

die *Villa Schüler* erst im Jahre 1912 durch Erwerb vollkommen in das Eigentum der *Südbahn* übergegangen ist.³⁷¹ Vermutlich aber stand die Villa bereits vorher hoch gestellten Persönlichkeiten als Mietobjekt zur Verfügung.

Im Unterschied zu den von der *Südbahn* errichteten Villen, die ja schon durch ihre Besitzer in einem Nahverhältnis zum *Südbahnhotel* standen, sprechen die von Franz Neumann entworfenen Villen, die räumlich unterhalb des Hotels liegen, eine ganz andere Stilsprache. Franz Neumann, der am Semmering selbst als großer Grundbesitzer auftrat, wählte für seine im Unterbau aus Stein und im Aufbau aus Blockwänden ausgeführten Villen eine vollkommen neue Gestaltungsform, die mit ihren Bauernhauseffekten (mächtige Dächer, alpenländischer Dekor) bereits Anklänge des *Heimatstils* zeigt.

6.4.2 Schönthalers Villenverband am Weberkogel



Wie sich erst vor kurzem herausstellte, wurde die Idee von Franz Schönthaler sen. (gest. 1904), eine Villenkolonie mit seinen Fertigteilhäusern am Semmering zu bauen, doch noch von seinem Sohn realisiert. Wie ein jüngst gefundener Plan (Abb. 179) eines »zerlegbaren Holzhauses für Herrn Robert Dunz auf Parz. 971/4« sowie eine handgeschriebene Korrespondenzkarte (Abb. 180) vom 15.6.1908 der Firma *F. Schönthaler und Söhne* zeigen, dürfte die Firma in Zusammenarbeit mit dem Gloggnitzer Zivilgeometer Robert Dunz eine »Villen-Anlage am Weberkogel« geplant haben. Die Anlage ist auch auf einem von Robert Dunz herausgegebenen Plan des Semmeringgebietes unterhalb der *Meiereiwiese* über dem Weberkogeltunnel eingezeichnet. (Abb. 181)

Nach der Baukorrespondenz hat die Firma Schönthaler am 11.9.1907 auf dem Weberkogel um eine Baubewilligung für ein transportables Holzhaus angesucht. Dabei trat Ing. Robert Dunz als Grundeigentümer, sein Bruder Stadtbaumeister Eugen Dunz (Baden) als Bauführer und die Firma Schönthaler als Hausbesitzer auf.³⁷² Bereits am 18.7.1908 schreibt Bürgermeister Josef Dangl an die Bezirkshauptmannschaft Wiener Neustadt: »Die Firma *F. Schönthaler*

179 F. Schönthaler jun.: Plan des Holzhauses für Ing. Dunz

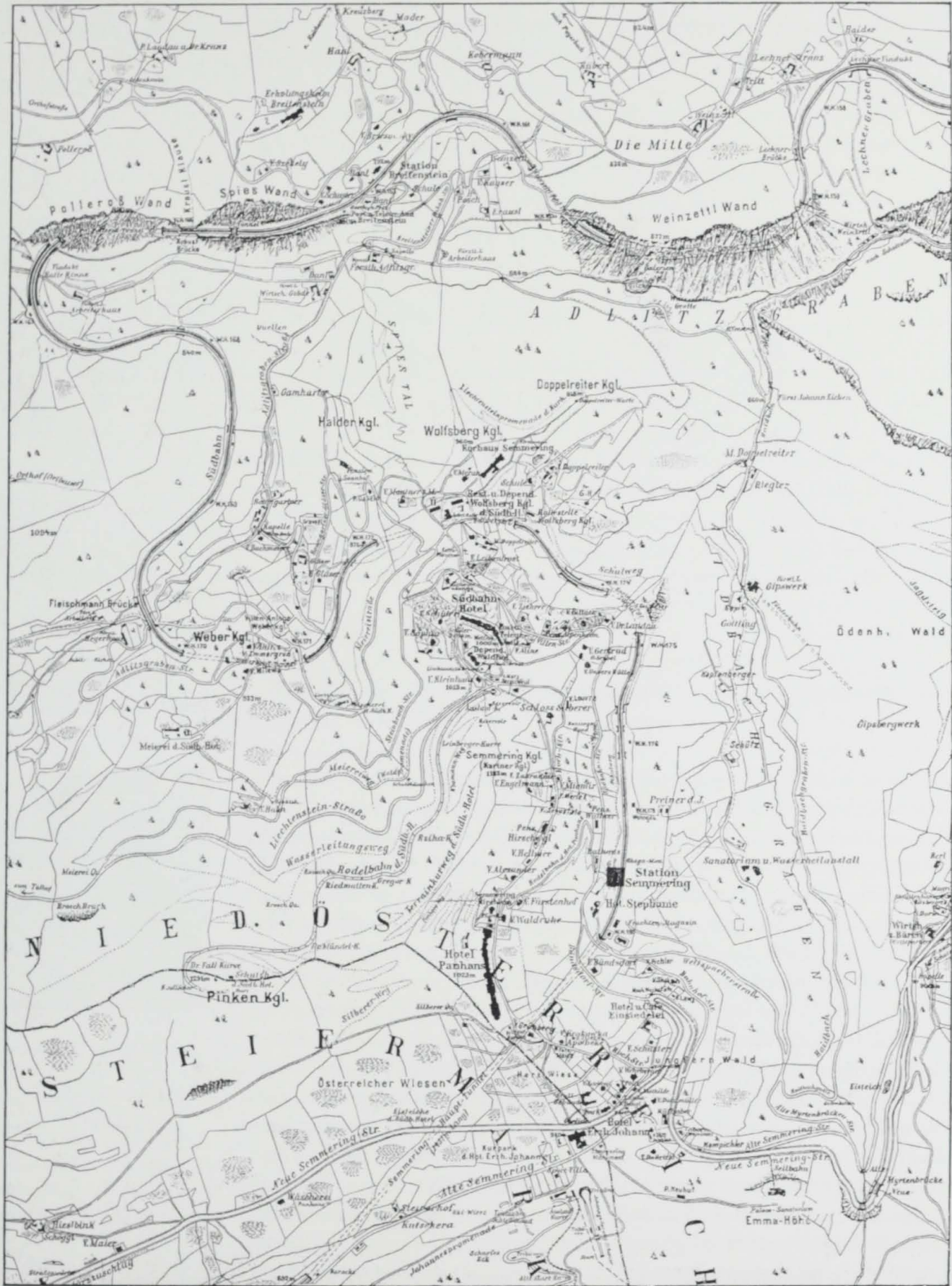
180 Korrespondenzkarte von F. Schönthaler jun. an Ing. Dunz, 1908

181 Robert Dunz: Semmeringplan

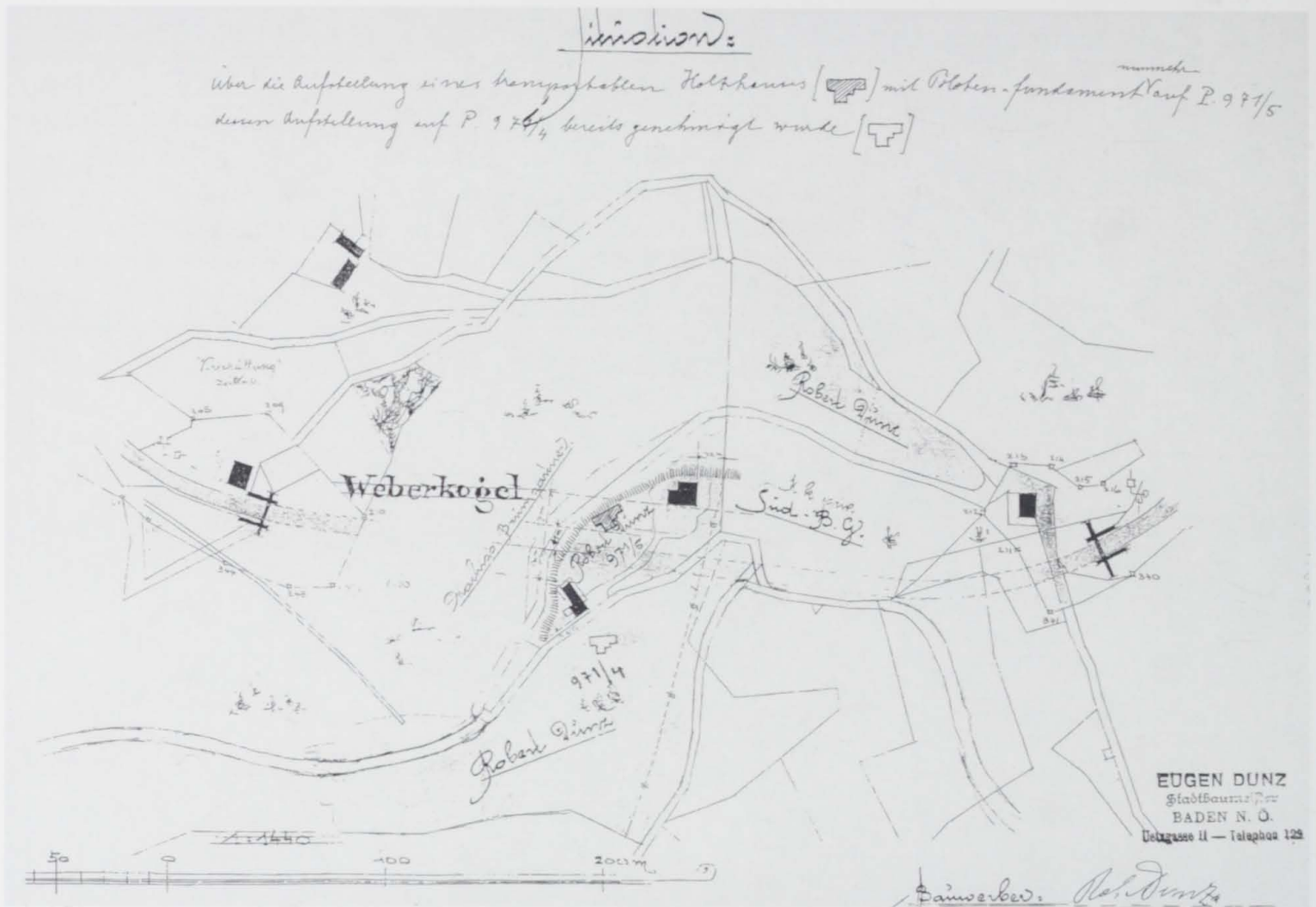
371 Südbahn und Llyod, Wien 1912, S. 15.

372 Bauakt 11.6.1908, Gemeinde Semmering.

ORIENTIERUNGSPLAN für das engere SEMMERING-GEBIET, verfaßt von Ing. Robert Dunz, Semmering.



Maßstab: 1:15.000 Meter



und Söhne in Wien, IV., Alleegasse 39, hat auf der dem Herrn Robert Dunz gehörigen Waldparzelle Nr. 971/5 der Katastralgemeinde Breitenstein ein transportables Holz-Wohnhaus errichtet, welches bereits kollaudiert ist. Es wird um die Genehmigung der Bezeichnung dieses Hauses mit der Konskriptionsnummer, Adlitzgraben 29, ersucht.« Robert Dunz, dem viele Parzellen auf diesem Terrain gehörten, wechselte aber laut dem Situationsplan (Abb. 182) mit dem Schönthaler-Haus von Parz 971/4 auf Parz. 971/5. Nach dem Plan muss sich die Villa Dunz genau in der Mitte (schraffiertes Objekt) zwischen den beiden von Schaukal gemieteten Villen befinden haben.³⁷³ Auf Parz. 971/4 entstand dann erst um 1925 in der ehemaligen Villa Milewa das heute nicht mehr existente Semmeringer Kinder-Paradies (Abb. 183), das an das Golfplatzgelände anschloss.³⁷⁴

Da das neben der Dunz-Villa (Nr. 29) liegende Haus Immergrün, welches der österreichische Schriftsteller Richard von Schaukal seit 1908 gemietet hatte, die Hausnummer 28 trug, wie aus einem Brief vom 16.5.1914 mit »Bitte um Zubau« hervorgeht, muss auch diese Villa bereits vor 1908 entstanden sein. Forschungsmäßig ist noch nicht geklärt, ob es sich bei den am Weberkogel befindlichen Villen wie »Wolfganghof«, der nach Schaukals Sohn Wolfgang benannt ist, und »Haus Immergrün« (Abb. 184) ebenfalls um Schönthaler-Häuser handelt. Jedenfalls wäre dies nach einem Vergleich der Pläne des Hauses Immergrün (Abb. 185) mit dem transportablen Holzhaus Nr. 6 (starke Konstruktion) (Abb. 186) aus der Schönthaler-Kollektion von 1914 durchaus mög-



182 Eugen Dunz: Situationsplan Weberkogel

183 Die von Dr. Landstein geführte Semmeringer Kinderpension (vormals Kinderparadies), 1925

373 Brief 31.8.1907, Gemeinde Breitenstein.

374 Der Semmering, Nr. 8, Jahrgang 1925.

lich, zumal auch hier (vor Schaukal) als Hauseigentümer Ing. Robert Dunz auftrat. (Vgl. Kap. 6.11)

Wie eine um 1924 veröffentlichte handgezeichnete Skizze (Abb. 187) zeigt, plante Robert Dunz neuerlich – diesmal gemeinsam mit Architekt Max Löwe – eine Villenanlage in der Semmeringer Südbahnstraße, wo die Familie Dunz die 1898/99 die von Franz Neumann erbaute *Villa Johannesruh* besaß. Nach dieser Skizze dürfte Dunz bei der vorprogrammierten Villenanlage in massivem Mauerwerk eher an eine serielle Massenproduktion eines Häusertyps gedacht haben und nicht an eine individuelle Bebauung ohne schematische Lösung wie am Weberkogel.

6.4.3 Reizende Villensiedlung in Küb

In der kleinen Ortschaft Küb im Schwarzatal (vor Payerbach gelegen) findet man eine nahezu verborgene Villen-Idylle. Die lockere Siedlung entstand zwischen 1890 und 1910 aus insgesamt 18 Villen, wobei die meisten Häuser (inkl. Planerstellung) vom Payerbacher Maurermeister Karl Postl errichtet wurden.³⁷⁵ Die entzückende Villenkolonie, die entlang der *Südbahn*-Strecke an einem Berghang situiert ist, fand damals großen Gefallen bei den Sommerfrischlern. So auch bei dem als Bausachverständigen bei der *Südbahngesellschaft* als Oberinspektor im Semmeringgebiet arbeitenden Ing. Josef Fuchs, der am 12. August 1901 beim Bürgermeisteramt Reichenau um Erteilung einer Baubewilligung für ein Wohnhaus, für sich und seine Frau Marie, auf der Parz. Nr. 130/I in der Catastralgemeinde Küb ansuchte.

Die Entwurfspläne der *Villa Fuchs* (Küb Nr. 31) stammen vom »Architekturbureau Alfred Wildhack & Robert Morpurgo«³⁷⁶, wobei Alfred Wildhack unterzeichnete. (Abb. 188+189) Der Bau, der nur mit geringen Planabweichungen bei der Grundrissaufteilung im Inneren zur Ausführung gelangte, wurde von Baumeister Karl Postl in Payerbach zur Ausführung gebracht. Interessant ist, dass hier ein lokaler Baumeister die Arbeiten durchführte und Wildhack nur den Entwurf besorgte, obwohl er ja selbst eine Bau-Unternehmung hatte. Aus dieser Erkenntnis müsste man daher die bisher Karl Postl oder Karl Weinzettl zugeordneten Bauten in der Region dahingehend untersuchen, ob nicht der eine oder andere Entwurf auch auf Wildhack zurückgeht, zumal Wildhack oft nur mit einem kleinen unscheinbaren Namensstempel (Architekt Alfred Wildhack) zeichnete.³⁷⁷

Oberinspektor Fuchs, der mit dem Architektenduo Wildhack & Morpurgo durch den großen Zubau beim *Südbahnhotel* (1901) bekannt war, dürfte sich damals kurzerhand entschlossen haben, sich von den renommierten Planern eine eigene Villa entwerfen zu lassen. Fuchs verbrachte zuvor schon viele Sommer in der *Pension Wegererhof* in Küb. Ausschlaggebend für den Villenbau von Fuchs dürfte die Tatsache gewesen sein, dass seit 30. Juli 1899 die *Südbahn* bei Bahnkilometer 84,798 eine eigene Haltestelle in Küb gegenüber dem *Wegererhof* unterhielt. Diese Entscheidung wird nicht zuletzt auf das Einwirken von Josef Fuchs, aber auch den Direktor der *Südbahngesellschaft* Josef Woitech zurückgeführt, die beide 1898 ihren Sommerurlaub in einem Wächterhaus entlang der Bahnstrecke verbrachten.³⁷⁸

375 Von Karl Postl um die Villa Fuchs errichtete Villen: Villa Maria (1897/98, Küb 25), Villa Karin (1903/04, Küb 33), Villa Herz (1905, Küb 36), Villa Wegerer (1905/06, Küb 37), Villa Hoffmann (1905/06, Küb 39), Villa Babanits (1906/07, Küb 40), Villa Waldwinkel (1910, Küb 45), Villa Hochbrand (1910/11, Küb 46). Entnommen von Norbert Töplitsch, Payerbacher Kulturwege, Ternitz 1999.

376 Alle Unterlagen dazu finden sich heute im Bauakt der Gemeinde Payerbach.

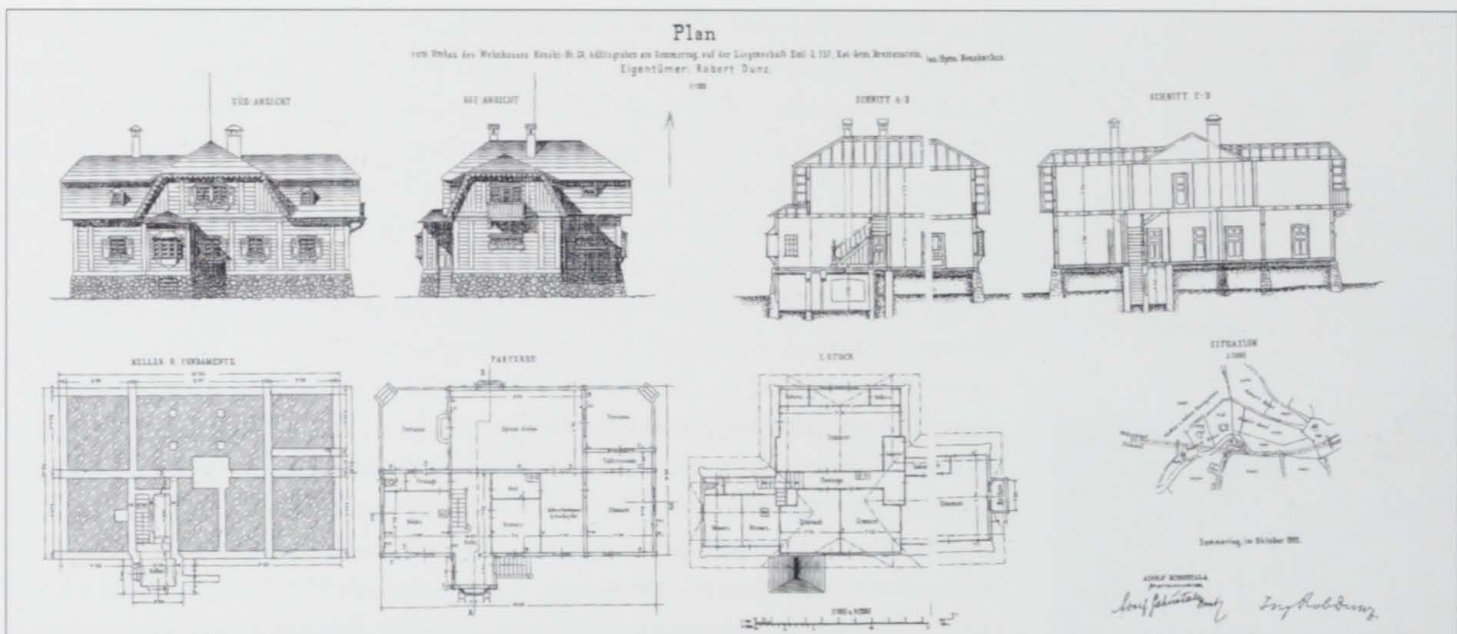
377 Evident auf den Plänen für das *Pfarrbaus* Klamm.

378 Norbert Töplitsch, Payerbacher Kulturwege, Ternitz 1999, S. 123 und S. 178.



184 Villa Immergrün am Wolfsbergkogel

185 Villa Immergrün: Planansicht, 1913

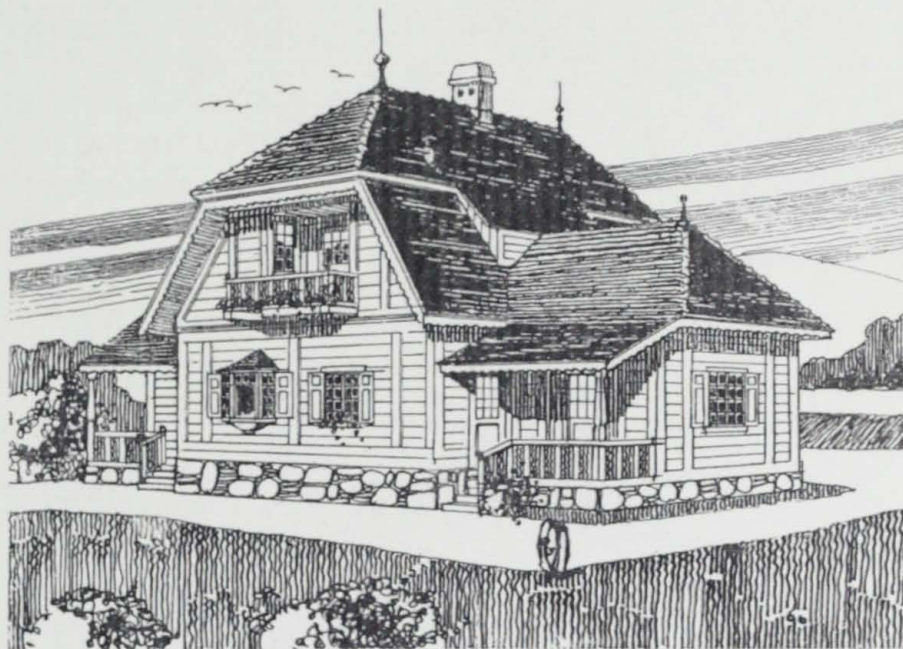


Zum Erscheinungsbild der *Villa Fuchs*, die große Nähe zum Werk von Wildhacks ehemaligem Arbeitgeber Franz Neumann aufweist, aber auch Ähnlichkeiten mit den zuvor vom Architektenduo errichteten Bauten wie der *Meierei* am Semmering und der *Villa Morpurgo* in Reichenau zeigt, fand sich in der *Semmeringer Zeitung* von 1903 folgende Beschreibung: »Ein reizendes Häuschen ist die *Villa des Herrn Inspektors Fuchs an der Südbahn in Küb*, welches die Leser im heutigen Blatte abgebildet finden. Wunderhübsch gelegen und vorzüglich ausgeführt, präsentiert es sich dem Beschauer ebenso malerisch als anheimelnd und einladend, so dass alltäglich gar viele Vorüberfahrende den schönen kleinen Besitz bewundern.«³⁷⁹

Das hier angesprochene »Malerische« der *Villa Fuchs* ist eindeutig auf das erprobte Formenrepertoire der Semmeringer Villen von Franz Neumann mit dem starken Bezug zur alpinen Bauernhausarchitektur zurückzuführen. So entstammen die überkreuzten Windläden, die sich meist bei Wildhack finden

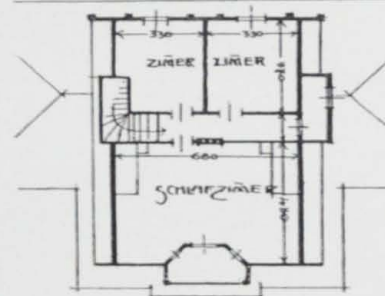
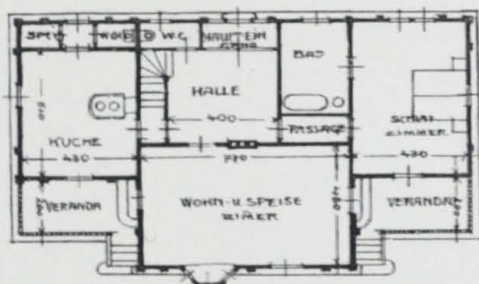
379 *Semmeringer Zeitung* Nr. 12/1903, S. 5, (ÖNB JG.1-10/421.597/per. 1903).

F. Schönthaler & Söhne, Wien IV/2.



PARTEERRE

MANUARDE



Nr. 6. Holzhaus, starke Konstruktion.

Preis K 23.000.

Alternative: Doppelte Fenster und Korkeinslagen.

Preis K 25.500.

GEPLANTE VILLENANLAGE
IM KURORT SEMMERING
 SÜDBAHNSTRASSE

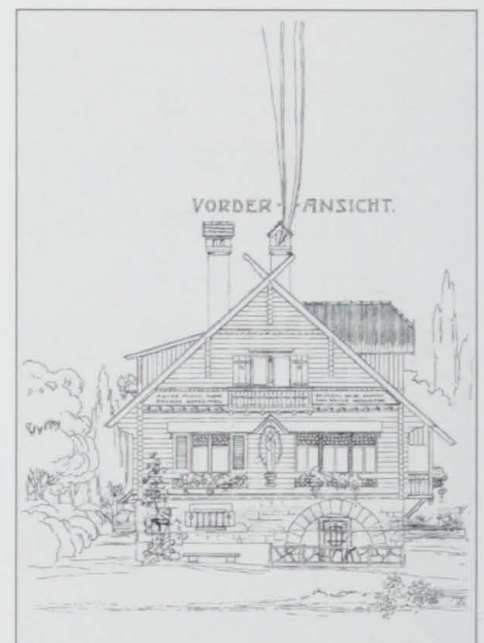
AUSKÜNFTE HIERÜBER ERTEILEN BEREITWILLIGST:
INGENIEUR ROBERT DUNZ, GLOGGNITZ
 Telefon 46 Gloggnitz
ARCHITEKT MAX LÖWE, REICHENAU
 Telefon 68 Reichenau

186 Schönthaler-Kollektion: Holzhaus Nr. 6

187 Robert Dunz: Geplante Villenanlage in der Südbahnstraße

(Meierei oder Villa Flora in Urgersbach), dem Neumann'schen Repertoire (etwa Villa Meran). Auch findet sich an der Villa Fuchs im Mittelpunkt der Hauptfront eine ähnliche Marienstatue unter einem Baldachin wie an der Westfront der 1898 von Franz Neumann umgebauten Villa Prenninger (heute Villa Alber).

Betrachtet man aber abgesehen von der Art der Übernahme formaler Zitate die architektonische Struktur der Villa Fuchs, so zeigt der nahezu quadratische



Grundriss, dass die tragenden Mittelwände, die sich an der Hauptfassade drei Geschoße bis zum hoch aufragenden Kamin hinaufschrauben, beinahe zwei flächengleiche Wohnbereiche schaffen. Wie so oft bei Neumann verfügt auch die *Villa Fuchs* über mehrere Hauszugänge. Dahinter liegen natürlich funktionelle Überlegungen, da die Villen oft über mehrere Wohneinheiten verfügten, die während der Sommerzeit von verschiedenen Parteien genutzt wurden. So wie Franz Neumanns eigene Villa am Semmering ist auch die *Villa Fuchs* für mehrere Familien geplant, wobei sich eine Wohnung mit Küche im Untergeschoß befindet. Eine zweite Wohnung im Parterre ist wie bei Neumanns eigener Villa ebenfalls auf der Westseite über eine Freitreppe vom Garten aus

188 Alfred Wildback: *Villa Fuchs* in Küb
(1901/02), Zustand 2004

189 Alfred Wildback: *Villa Fuchs*, Vorderansicht

zugänglich. Aufgrund der Hanglage ist die Villa an der Rückseite, wo sich ein weiterer Eingangsbereich befindet, nur zweigeschoßig.

Die durch die geschnitzten Zierstreifen – zwischen denen sich noch Spruchbänder befanden – betonte horizontale Symmetrie der Fassade wird durch die über den Fenstern befindlichen Klebedächer, die durch die übergiebelte »Madonna mit Kind« unterbrochen werden, noch zusätzlich unterstrichen. Bei den Fenstern neben der auf einer Konsole stehenden Madonna trägt auch der Glasstreifen der Butzenfenster der Oberlichten zur Horizontale bei. Einzig der große Rundbogen im Sockelbereich setzt der ausgewogenen Komposition Asymmetrie entgegen. Auch Franz Neumann liebte diese höhlenartigen Eingänge, die man an seiner eigenen Villa, aber auch an seiner letzten Villa »Unsere Hütte« findet. Bei der *Villa Fuchs* wird heute, nach mehreren Umbauten, die Talseite im Parterre von einem durchgehenden Balkongeländer bestimmt, wodurch eine unausgewogene Horizontalität entstand, welche die Fassade drückt. Abschließend sei hier erwähnt, dass die *Villa Fuchs* 1919 in den Besitz des Wiener Stadtbaumeisters Guido Gröger kam.³⁸⁰

Die kleine Siedlung Küb entwickelte sich erst durch die Initiative Attilio Rellas, der 1898 im Kübgraben großen landwirtschaftlichen Besitz erwarb, zum zweiten Fremdenverkehrszentrum der Gemeinde Payerbach. Attilio Rella, Sohn eines Trientiner Bauunternehmers, war Oberingenieur der Wiener Baufirma Pittel und Brausewetter, welche auf Betonbauten aller Art, vor allem auf Brückenbau, spezialisiert war. Dem Vorbild der *Südbahngesellschaft* am Semmering folgend, errichtete Rella hier im folgenden Jahrzehnt etappenweise eine Hotelkolonie mit Dependancen (*Küber Hof*) sowie einen eigenen Park mit Lawn-Tennisplatz. Zu den bekannten Gästen im *Küber Hof* zählte 1902 auch Architekt Robert Freiherr von Morpurgo. (Vgl. Kap. 6.6.4.1)

Gegenüber dem *Küber Hof* entstand 1903/04 nach Plänen des Wiener Architekten Anton Weber das Hotel »Kastell Küb«. Sämtliche Bauarbeiten wurden von den beiden Payerbacher Firmen Karl Postl und Karl Weinzettl durchgeführt.³⁸¹ Auch der Reichenauer Maurermeister Alois Seebacher war im Küber Villenbau beschäftigt und errichtete 1910 die *Villa Homolka* (Küb 44).

6.4.4 Villenanlagen am Kreuzberg: Klamm/Schottwien und Orthof

Am Ende des 19. Jahrhunderts wurde auch das Gebiet des Kreuzberges (Abb. 190), der sich entlang der romantischen Adlitzgräben emporhebt, als Sommerfrische entdeckt. Eingebettet zwischen Raxmassiv und der *Semmeringbahn* entstanden dort in sonniger Lage entzückende Villenviertel, die heute wesentlich zum Gesamtbild der von der UNESCO ausgezeichneten *Kulturlandschaft Semmering* beitragen. Typisch für den Kreuzberg ist, dass man unvermutet immer wieder auf kleine Architekturjuwelen stößt, die verstreut in Lärchen- oder Birkenwäldern liegen. So findet man auch um den alten Burg- und Kirchweiler Klamm eine kleine Rotte, deren Mittelpunkt das einstige Pfarrhaus ist.³⁸² (Abb. 191) Das Gebäude wurde anstelle des 1809 durch Brand zerstörten Vorgängerbaus vom Architekten des *Südbahnhotels* Alfred Wildhack um 1911 im villenartigen *Heimatstil* errichtet.³⁸³ Nach einem Bescheid des Bundesdenkmalamtes³⁸⁴ ist das von Wildhack erbaute Pfarrhaus Klamm 99 »ein Denkmal von künstlerischer und kultureller Bedeutung, dessen Erhaltung als für die Semmeringlandschaft prägnanter Bau

380 Aus dem Bauakt: Guido u. Walter Gröger, Wien 1, Johannesgasse 1. Heute im Besitz von Familie Patak.

381 Zit. Anm. 356, S. 111ff.

382 Diesen Hinweis verdanke ich Univ.-Prof. Dr. Walter Krause.

383 Ebenso.

384 GZ: 19445/1/94 vom 19. Sept. 1994.

Semmeringgebiet aus der Vogelschau.



im öffentlichen Interesse gelegen ist«. Die Bedeutung des Gebäudes, das sich heute durch die weitgehende Erhaltung der ursprünglichen Substanz auszeichnet, ist auch durch seine malerische Hanglage unterhalb der wildromantischen *Ruine Klamm* (urkundlich erwähnt 1133) mit ihrer mittelalterlichen Burgkapelle und dem dazugehörigen »Eisenbahner-Friedhof« (Abb. 8) bedingt. Nach der Baukorrespondenz sollten auch weitere Pfarrgründe rund um die Kirche von Ing. Robert Dunz³⁸⁵ »vermarktet« werden. Als Eigentümer ist die Pfarre Klamm (Pfarre Schottwien unter Pfarrer Vinzenz Weninger) genannt. (Im Namen Sanct Veit's Zeche; im Namen Sanct Michaeli-Stiftes.) Wie so oft bei den Maklergeschäften am Semmering keimt auch hier die Vermutung, dass das geplante Villenprojekt irgendwie mit der *Südbahngesellschaft* in Zusammenhang stand, worauf die Geschichte der kleinen Villensiedlung in Klamm auch hindeutet: Zur Errichtung des *Pfarrhofs* gewährte nämlich die Gemeinde Breitenstein (Bürgermeister Josef Dangel)³⁸⁶ am 14.10.1911 ein Darlehen auf 50 Jahre. Mit der Überprüfung des Kostenvoranschlages wurde Oberinspektor Fuchs von der *Südbahngesellschaft* beauftragt, dessen Villa in Küb ebenfalls von Alfred Wildhack erbaut wurde. Anlässlich des Kirchenweihfestes fand am 27.9.1912 ein Dinner im *Südbahnhotel* statt.

Insgesamt stellt der ansehnliche Baukörper des *Pfarrhauses*, das in seiner stilistischen Ausformung auf die Zeit um 1910 zurückgeht, ein für diese Zeit und die Eroberung der Landschaft des Semmering als Erholungs- und Feriengebiet typisches markantes Bauwerk dar. Diesem Stil entspricht auch das nach Art einer offenen Halle gebaute Stiegenhaus mit Geländer aus der Zeit, das seine Parallelen im englischen Landhausstil findet.

190 Die UNESCO-Kulturlandschaft des Semmeringgebiets aus der Vogelschau, Postkarte

385 Adresse: Wien 8, Strozzigasse.

386 Die nicht gewachsene, sondern künstlich von der *Südbahngesellschaft* aus dem Boden gestampfte Ortschaft Semmering selbst stand bis 1919 unter der Gemeindeverwaltung von Breitenstein, wo sich auch das Bürgermeisteramt befand.



191 Alfred Wildback: Pfarrhaus Klamm, Zustand 2003

Raumplan Pfarrhof Klamm

Nach dem Grundriss³⁸⁷ befand sich die Pfarrkanzlei im Parterre des Hauses, das vom Charakter her für Wohnzwecke konzipiert wurde. Über das Vorzimmer betrat man den offiziellen Raum, der von einem großen Erkerfenster belichtet wurde. Vom Kanzleiraum führt eine Türe in das Pfarrarchiv. Über dem Archiv befand sich im ersten Stock das Schlafzimmer des Pfarrers. Im Erkerraum daneben das Speisezimmer, dahinter die Küche und der Stiegenaufgang. Über dem Schlafräum des Pfarrers befand sich in der Mansarde der etwas kleinere Schlafräum der Köchin (Schiffsboden). Im danebenliegenden

³⁸⁷ Gemeindeamt Breitenstein.



192 Breitenstein: Haus Nr. 132 mit Mariazeller Muttergottes

Raum, der hinter dem die Dachtraufe durchstoßenden Giebelaufsatz lag, war ein Fremdenzimmer (Brettboden) untergebracht. Der übrige Dachbodenraum war ziegelgeplästert.

Die Architektur des Gebäudes, das etwa zeitgleich mit der ebenfalls von Wildhack erbauten *Villa Linka* am Semmering entstand, markiert deutlich die Endphase des Heimatstils. So steht die »traditionelle« Holzveranda bereits im Gegensatz zu der als fortschrittlich zu bezeichnenden großzügigen Fensterlösung. Bemerkenswert ist auch das steile Dach mit dem hohen Kamin. Am Bau des *Pfarrhofes* in Klamm ist nicht zu übersehen, dass innerhalb des Werkes Alfred Wildhacks stilistische Wandlungen erfolgt sind. Vor allem überrascht die radi-



kale Nüchternheit des Äußeren, die bereits Züge der Architektur der Zwischenkriegszeit vorwegnimmt. Deutlich ist an dem Bau ein neuartiges Experimentieren mit Material und Oberflächenqualitäten zu beobachten, das gemeinsam mit dem nunmehr viel freieren Kombinieren architekturhistorischer Formelemente schon aufgrund der Flächigkeit die Entwicklung im Sinne einer neuen Richtung erkennen lässt. Wildhack bemühte sich hier zunehmend um eine glatte (wenn auch rau geputzte) Wandbehandlung und verzichtete auf schmückende Dekoration.

Zur Unterschützstellung des Denkmalamtes dürfte bei dem Bau auch die Tatsache beigetragen haben, dass die inneren Raumstrukturen im Wesentlichen erhalten geblieben sind. »Wenn man auch nicht von einem ganz außergewöhnlichen Objekt sprechen kann«, so die Aussage des Denkmalamtes zu dem Wildhack-Bau, »so sei es jedenfalls ein sehr gutes Zeugnis im Sinne eines qualitätvollen ›anonymen Bauens‹, welches die Kulturregion Semmering mitpräge, und daher schutzwürdig.«³⁸⁸

Das Pfarrhaus von Klamm (1912) ist als der bisher letzte Bau zu betrachten, den Alfred Wildhack im Semmeringgebiet nach derzeitigem Stand errichtet haben dürfte. Es darf aber nicht verwundern, sollten in Zukunft weitere Bauten des ambitionierten Architekten zu Tage treten, zumal die Blütezeit des Semmering über den Ersten Weltkrieg hinausging.

Im Unterschied aber zu den meist von einem Investor parifizierten Villensiedlungen trifft man rund um den Kreuzberg auf mehrere kleine Rotten, die sich durch private Grundankäufe und Hausbauten mit der Zeit zu lockeren Villenverbänden zusammenschmiegt. So eine einsame Kleinsiedlung findet man auch unweit von Breitenstein am Kreuzberg in Orthof, wo einem das prachtvolle Rax- und Schneebergmassiv zum Greifen nahe ist. Mitten in all dieser Naturpracht steht man dann beeindruckt wohl vor einer späthistoristischen, aber schlicht gestalteten Villa in Holzbauweise. (Breitenstein Nr. 132) Einziger Fassadenschmuck des Blockbaus über Natursteinsockel mit den farblich abgesetzten Fensterläden ist eine »Mariazeller Muttergottes«. (Abb. 192)

Wie auf einer Perlenschnur aufgefädelt, reiht sich auf dem Bergkamm ein Baujuwel an das andere. Deutlich zeigt das 1914 von Rudolf Bredl und Karl Stöger errichtete Landhaus in Mischbauweise (Breitenstein Nr. 100) den Wunsch seiner Besitzer nach einem idealisierten Leben unter dem Schopfwalmdach eines »Bauernhauses«. (Abb. 193)

³⁸⁸ Bauakt 10.4.1995, Gemeinde Breitenstein.



194 Breitenstein: Villa Mahler/Werfel in Ortbof,
Zustand 2004

Unter all den prachtvollen Landhäusern, die sich entlang der Straße in Richtung *Speckbacherhütte* (erbaut 1927) ausbreiten, ist hier aber vor allem die von Legenden umwobene ehemalige Villa von Alma Mahler-Werfel (Nr. 102) hervorzuheben. (Abb. 194) (Vgl. Kap. 6.10.3)

6.5 GROSSE HOTELCLANS UND HOTELKOMPLEXE

Während am Wolfsbergkogel 1881 durch die Hotelgründung der *Südbahn* und die sich immer mehr vergrößernde Villenkolonie ein kleiner autonomer Ort mit einer funktionierenden Infrastruktur entstand, entwickelte sich das Baugeschehen auf der Pässeite eher langsamer.

195 Semmering: Das Ur-Panbans um 1888
Entwurf: Baumeister Peter Handler,
Schottwien



6.5.1 Das Grand Hotel Panbans

Erst als 1888 Vinzenz Panhans, der ehemalige Restaurantpächter des *Südbahnhotels*, auf der Ostseite des Pinkenkogels ein kleines Hotel (Kollaudierung 19.11.1888) mit 44 Zimmern errichtet hatte (Abb. 195), erwachte nun auch »drüben« kräftig die Baulust. Bald schon entstand hier ein zweites Ortszentrum. Durch die auf der *Panbans*-Seite getätigten Investitionen avancierte der Semmering bald zum führenden Wintersport- und Höhenluftkurort der Monarchie.

Diese Seite lag ja nicht nur dem Hauptbahnhof Semmering näher, sondern auch der Reichsstraße. Heute ist das Getriebe, das damals die internationalen Züge bei ihrer Ankunft am Semmering auslösten, nahezu unvorstellbar. Man reiste nicht nur aus den großen Städten der Kronländer an, sondern aus ganz Europa zog es ein »höhenluftgieriges« Publikum auf den Semmering.

Neben den aus dem Boden sprießenden einfachen touristischen Unterkünften trugen hier auf der Passseite aber vor allem die systematisch entstandenen Großhotels mit ihren autonomen Mikrokosmen zur weiteren Festigung des künstlich geschaffenen Ortes Semmering bei. Immer mehr nahm das Volumen der Hotels am Semmering zu und die Stockwerke wuchsen höher und höher empor. Interessant ist allerdings, dass alle großen Hotels und fast ein Drittel der Gebäude des Semmerings vor dem Ersten Weltkrieg erbaut wurden.³⁸⁹

Vor allem das ständig sich vergrößernde Hotelimperium der Familie *Panhans* kurbelte den Fremdenverkehr am Pass kräftig an. Bereits um 1894 erhielt das von Baumeister Peter Handler aus Schottwien errichtete »*Ur-Panhans*« einen ersten Zubau auf seiner Westseite (Planung: Baumeister Seitl und Altklee). Auf einem idealisierten Postkartenmotiv (Abb. 196) ist links bereits der nächste Zubau von 1904 (Planung: G. Langhammer, Wien) mit dem beflaggten Turmmittelrisalit zu sehen, an den sich rechts das *Ur-Panhans* mit neuem Dach schmiegt. Rechtwinkelig dazu, ebenfalls beflaggt, der erste Zubau von 1894.

Knapp vor dem Ersten Weltkrieg entschloss sich der rastlose Franz Panhans, der Neffe des 1905 verstorbenen Gründers Vinzenz, an den bisherigen

389 Helga Grams, Die Entwicklung und Zukunftschancen der Region Semmering unter dem Aspekt des Schitourismus, Diplomarbeit Universität Wien 1994, S. 39.

Hôtel Panhans, Semmering (Austria)

Wintersportplatz und Höhenkurort allerersten Ranges um 1905



Hotelbestand ein eigenständiges Luxushotel anzufügen. Eine Flugaufnahme (Abb. 197) zeigt den linearen Werdegang des *Grand Hotels Panhans* von 1888 bis zu seiner kolossalen Vergrößerung um 1913 durch Franz Panhans. Hier kann man das Wachstum des *Panhans*, das damals »nebst dem *Hotel Excelsior* die größte Hotelanlage auf dem Kontinent«³⁹⁰ war, vom kleinen Berghotel (rechts hinter der Baumgruppe sichtbar) bis zur monumentalen Höhenresidenz, nachvollziehen. Die Tendenz zur Vergrößerung älterer Hotelbauten durch additive Zubauten oder Auswechslungen lässt sich ja international bis zum Beginn des Ersten Weltkriegs in allen europäischen Fremdenverkehrsorten feststellen. (Vgl. Kap. 3.2)

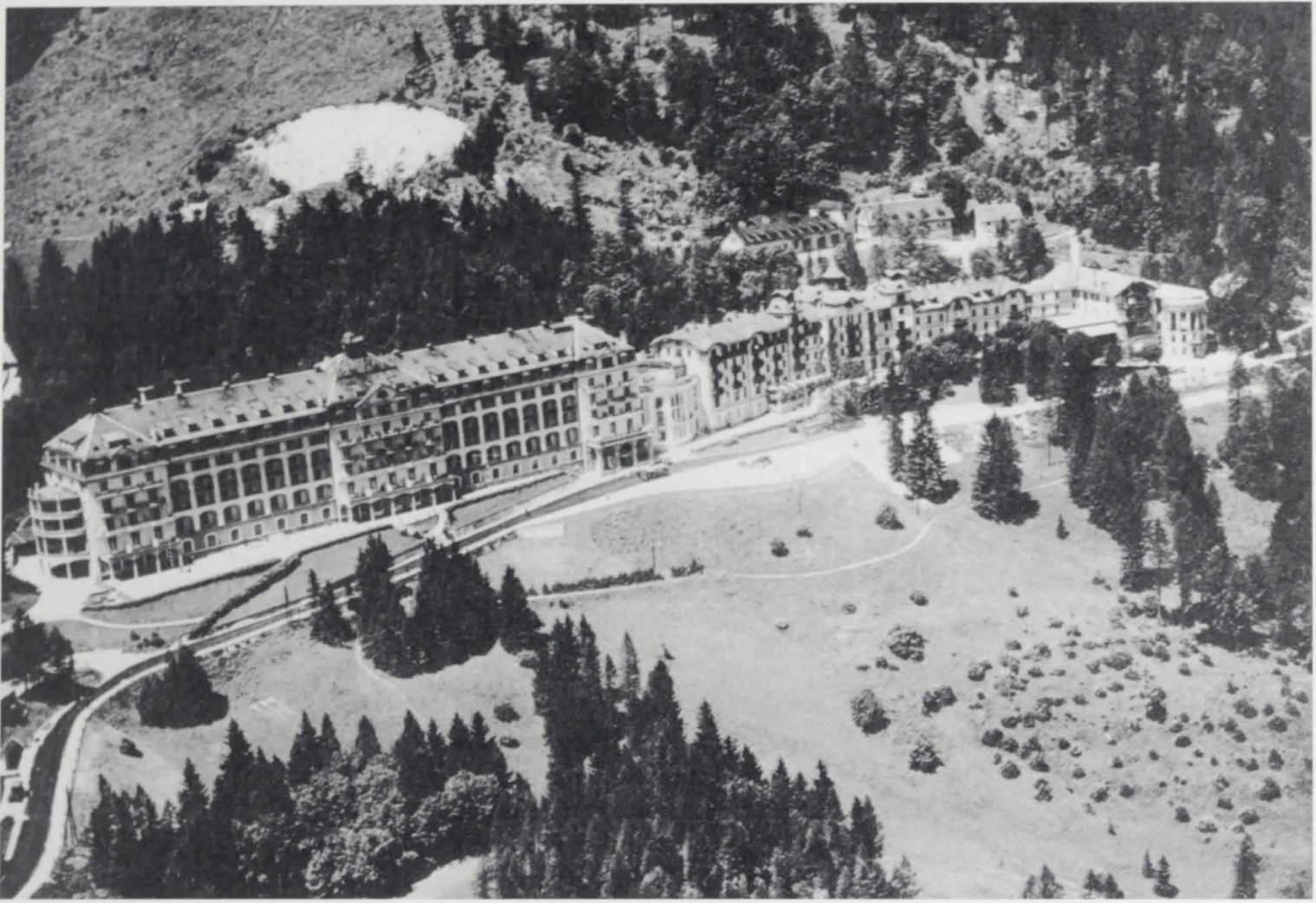
Das neue, nach modernsten Baugesetzen vom Architekturbüro Fellner & Helmer 1913 ausgeführte Hotel, wobei alle Decken in Eisenbeton hergestellt wurden, erhielt auch einen Eisenbeton-Dachstuhl.³⁹¹ Der Stahlbetonbau mit 128 m Fassadenlänge wirkt auch heute noch – von der Talseite gesehen – »durch die vorgezogenen Loggien wie ein Skelettbau«.³⁹² Aufgrund seiner historistischen Konzeption und seiner traditionellen Gliederung in einen vortretenden Mittel- und zwei Nebenrisalite zählt jedoch das um 1913 errichtete *Panhans* – wenn auch bereits jegliche Fassadenornamentik ausgespart wurde – eindeutig zur Riege der typischen *Palasthotels* mit barocker Silhouette. Seine Erscheinung als reiner Steinbau, der sich nicht mit Elementen ländlicher Bauweise wie Verblendfachwerk etc. tarnt, muss in der damaligen Zeit modern und großstädtisch gewirkt haben.

196 Idealisiertes Postkartenmotiv mit *Panhans-Zubau* von 1904

390 Zit. Anm. 312, S. 24. Gemeint ist das *Hotel Excelsior* am Lido in Venedig.

391 Ebenda, S. 71.

392 Mario Schwarz, *Stilfragen der Semmeringarchitektur* (2), Zit. Anm. 1, S. 572.

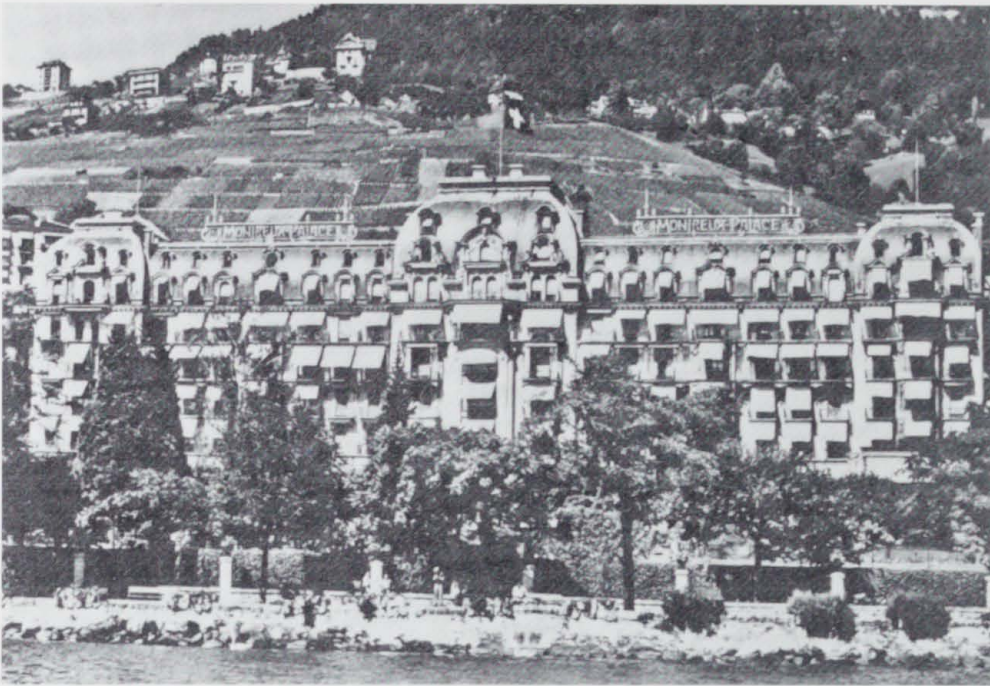


197 Überblick der Bauetappen beim Hotel Panbans von 1888–1913. (Flugaufnahme um 1920)



198 Hotel Panbans: Terrasse

Das für den Semmering vollkommen Neue am *Grand Hotel Panbans* war aber, dass ab 1913 die Zimmer der Talseite nach dem Muster der Schweiz und der Riviera über eigene Freilufträume wie Loggien und Balkone mit Aussicht verfügten. (Abb. 198) Wenn auch nach der *Architekten- und Baumeisterzeitung* vom April 1912 als Vorbilder des neuen Luxusbaues die Hotels *Adlon* und *Esplanade*

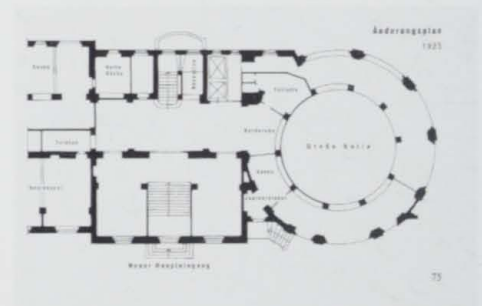
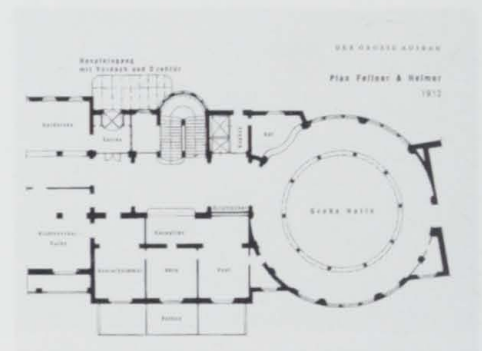


199 Eugène Jost: Montreux-Palace (1906)

(Berlin) sowie *Atlantic* in Hamburg genannt werden³⁹³, so dürfte sich doch der Hoteleigner mit dem stark an Schweizer Sanatorien orientierten Fassadenentwurf den Architekten gegenüber durchgesetzt haben, denen ein absolut städtisches Aussehen des Hotels vorschwebte.

Wie dem Notizbuch von Franz Panhans zu entnehmen ist, beruhen viele Ideen des Hotelbaues auf seiner kurz zuvor getätigten Besichtigungsreise ins Engadin, nach Südtirol und Italien.³⁹⁴ Interessant ist, dass die Hotelkonzeption des *Panhans*, dessen Schauseite durch Loggien nahezu vollkommen geöffnet ist, Ähnlichkeiten mit dem *Montreux-Palace* (Abb. 199) aufweist. Dieser 1906 von Eugène Jost errichtete 23 Achsen zählende Monumentalbau (6 Geschosse) gilt als Prototyp des axialsymmetrischen Hotels mit überkuppelten Eck- und Mittelpavillons.³⁹⁵ Das 25-achsige *Panhans* übertrifft aber den berühmten Schweizer Hotelpalast sowohl in der Länge als auch in der Höhe (7 Geschosse). Die stark durchgegliederte *Panhans*-Fassade erhält durch die Proportion und Plastizität der Formen ein ähnlich gleichmäßiges Gesamtbild wie der Hotelpalast in Montreux, wobei aber die voluminöse Dachzone des *Panhans* sämtliche vor 1913 bestehenden Hotelbaukörper mit dem Neubau zusammenschweißt, womit eine monumentale Hotelgesamtfront von 300 m entstand.

Das neue *Panhans* wies teilweise Planmängel auf, die möglicherweise auf fixe Ideen des Hotelbesitzers zurückzuführen sind. Vor allem die unglückliche Situierung des Haupteinganges im Parterre an der Rückseite des Hotels – deutlich am Grundrissplan (1912) (Abb. 200) von Fellner & Helmer zu sehen – wurde bereits 1925 verändert. Wie der Änderungsplan von Hans Goldschmied zeigt, erfolgte damals die Verlegung des Eingangsbereiches in den Souterrainbereich der Vorderfront, wo er heute in modifizierter Form im nördlichen Eckrisalit zu finden ist. Seit 1925 führt nun die Haupttreppe straßenseitig ins Hochparterre, wo rechter Hand im Untergeschoß des halbrunden Verbindungstraktes zwischen Alt- und Neubau eine Kuranstalt eingerichtet war.



200 Hotel Panhans: Plan des Haupteinganges an der Rückseite von 1912 und Änderungsplan von 1925

393 Zit. Anm. 333, S. 68.

394 Ebenda, S. 69.

395 Zit. Anm. 91, S. 70.



201 Hotel Panhans: Hotelhalle mit
Galerie um 1913

Die Konzeption von Hermann Helmer sah um 1913 im heutigen Ballsaal eine große Hotelhalle (Abb. 201) mit Galerie vor. Hermann Helmer jun. entwarf für diesen hellen überkuppelten Zentralraum, dessen balkonartige Umgangsempore auf Freipfeilern ruht, auch die Original-Einrichtung. Der im Außenbau als flach gedeckter runder Gelenksbau erscheinende Teil diente vor allem dazu, das neue Hotel von 1912/13 mit dem alten (heute nicht mehr vorhandenen Hotel) zu verbinden.

Schon vor 1913 führten die ständigen Erweiterungsbauten der beiden Hotelgiganten *Südbahn* und *Panhans* zu einem Bau-Wettkampf, wobei vor allem die immer in Inseraten verlautete Zimmeranzahl sowie neue Raumplanungen die Trumpfkarten bildeten. Um 1917 besaß das *Panhans* 334 Zimmer, Cafés, zahlreiche Gesellschaftsräume wie Speisesäle, Lese- und Musikzimmer, Badeeinrichtungen etc.

Eine hohe Zimmeranzahl war damals für das Prestige großer Hotels sehr werbewirksam. Nach Michael Schmitt waren international 300 Zimmer meist die Obergrenze der luxuriösen Häuser, wobei man Hotels ab ca. 150 Zimmern

schon zu den großen Häusern rechnete. Zum internationalen Vergleich sei hier darauf hingewiesen, dass etwa das *Esplanade* (Berlin) schon um 1908 mehr als 300 Zimmer aufwies. Kurz vor 1914 erreichten aber das *Royal Palace* in Ostende, das *Royal* in Deauville, das *Majestic Palace* in Nizza und das von Giuseppe Sardi 1908 in orientalischer Pracht erbaute *Excelsior Palace* auf dem Lido in Venedig eine Zimmeranzahl von etwa 400 Räumen.³⁹⁶

Zur *Panhans-Aktiengesellschaft* (seit 1912), die nach dem Tod des Hotelfachmannes Franz Panhans (gest. 1913) das Hotel weiterführte, gehörten neben dem *Hotel Erzherzog Johann* (seit 1906) auch vier kleinere Villen und eine eigene Rodelbahn am Abhang des Pinkenkogels.³⁹⁷ Geplant wurden die *Villen Fürstenhof* (1907), *Waldrube* (1908) und *Post-Villa* ebenfalls vom Wiener Baubüro Fellner & Helmer.³⁹⁸ Die einst unmittelbar neben dem *Panhans* situierte – heute nicht mehr existente – elegante *Villa Lamprecht* wurde meist an hochrangige Gäste wie an Erzherzog Friedrich oder Außenminister Baron Ärenthal vermietet.³⁹⁹

Im Jahre 1918 musste Clara, die Witwe des im 44. Lebensjahr verstorbenen Franz Panhans, das Hotel, dessen Fertigstellung ihr Mann nicht mehr erlebte, an ein Bankenkonsortium verkaufen.⁴⁰⁰ Clara übersiedelte dann in die 1908 von Fellner & Helmer erbaute *Pension Waldrube* (Hochstraße 85), die bis 1964 von ihr geführt wurde. Heute befindet sich der späthistoristische Bau mit der Rillenputzfassade in schlechtem Zustand. Am übergiebelten Stiegenhausrisalit – dahinter die Holzterrasse aus der Bauzeit – finden sich geometrische Buntglasfenster und secessionistischer Dekor. Das Portal weist ein interessantes rundbogiges Glas-Eisen-Vordach auf, das nachträglich mit Glas geschlossen wurde.⁴⁰¹

Im Winter 1924/25 wurde schließlich der gesamte *Panhans-Hotelkomplex* nach dem neuesten Stand der Hoteltechnik unter Leitung von Generaldirektor Elster umgebaut und reorganisiert.⁴⁰² Heute – nach den schrecklichen Kriegswirren von 1939–45 – existiert von dem Riesenkomplex des Grand Hotels, das sich in seiner Blütezeit über 300 m bis zum heutigen Pfarrhof erstreckte, nur mehr der axialsymmetrische Bauteil mit den übergiebelten Mittel- und Eckpavillons sowie der kreisförmige Gelenksbau von 1913. Prinzipiell ist im heutigen Hoteltrakt bis auf die angeführten Veränderungen die Raumstruktur von 1924/25 beibehalten, d. h. im Erdgeschoß befinden sich Foyer, Speisesäle, Küche und Bar. Die Obergeschoße sind durch die in den Risaliten rückseitig situierten Stiegenhäuser (originale Bleiglasfenster) erschlossen. Die Hotelzimmer sind nach wie vor an beiden Seiten eines breiten Mittelganges begehbar. Die Einrichtung ist leider zur Gänze verloren.

6.5.1.1 Alpenstrandbad und Alpengasino

Als »Retter des Semmerings« – speziell aber des *Panhans* – wurde Anfang der dreißiger Jahre der estländische Millionär und internationale Finanzmann William D. Zimdin (1880–1951) gefeiert. Zimdin bereicherte das von ihm in dieser Zeit erworbene *Grand Hotel* um neue Attraktionen wie eine Großgarage, das extravagante *Sprudelbad* und um das 1932 auf *die grüne Wiese neben dem Hotel gesetzte* moderne *Alpenstrandbad* (Entwurf: Anton Liebe und Ludwig Stiegler, Wien). (Abb. 202) Als größter Hit gelang dem routinierten Hote-

396 Zit. Anm. 91, S. 26.

397 Förster's Touristenführer 1917.

398 Zit. Anm. 312, S. 44.

399 Ebenda, S. 42.

400 Zit. Anm. 1, S. 595.

401 Dehio-Niederösterreich südlich der Donau, Teil 2, Horn/Wien 2003, S. 2232.

402 Semmeringer Nachrichten, 29/1926, S. 1.

202 Hotel Panbans: Das Alpenstrandbad (erbaut 1932)



lier aber, dass er 1934 nach langwierigen Konzessionsansuchen im ehemaligen Theatersaal des *Panbans* das berühmte »Alpen-Casino« eröffnen konnte. Das *Panbans-Casino* war überhaupt das erste konzessionierte Casino Österreichs. International aber verfügten damals viele prominente Badekurorte zum Zeitvertreib ihrer Gäste über Spielcasinos, wie etwa die bekannten deutschen »Spielbäder« Baden-Baden und Wiesbaden.⁴⁰³

Über ein ganzjährig geöffnetes Schwimmbad zu jeder Jahreszeit zu verfügen, war schon lange Wunsch, aber auch ein dringendes Bedürfnis der Gemeinde Semmering. Bereits seit 1924 bestand die Überlegung, die Eisteiche des *Südbahnhotels*, die in der Nähe des *Hotel Erzherzog Johann* lagen, als Schwimmbecken umzufunktionieren. Aber die Sache hatte nach dem *Semmering-Courier* einen Pferdefuß. Die Zeitung versuchte auch hier zwischen den beiden Grand Hotels – die ständig um die Semmeringer Vorherrschaft im Clinch lagen – zu vermitteln: »Die Eisteiche liegen auf der *Panbans*-Seite des Semmering, sind aber Eigentum des *Südbahnhotels*. Aus leicht begreiflichen Gründen will das *Südbahnhotel* nichts zur Ausgestaltung der *Panbans*-Seite tun. Aber das *Südbahnhotel* sollte doch wenigstens in dieser Angelegenheit eine solche Politik aufgeben und bedenken, dass die Spatzen in der Hand besser sind als die Tauben auf dem Dach. Das *Südbahnhotel* wäre ja dadurch im Vorteil, dass seine Gäste für die Badbenützung nichts zahlen brauchten, im Gegensatz zu den Gästen der übrigen Hotels. Damit wäre ja die weitere Entfernung des *Südbahnhotels* vom Bad egalisiert.«⁴⁰⁴ Als Folge des langjährigen »Bad-Konfliktes« errichteten schließlich beide Hotels je ein eigenes Hallen-Schwimmbad. (Vgl. Kap. 6.8.3)

Wolfgang Kos⁴⁰⁵ hat dem weltberühmten *Grand Hotel Panbans* sowie dem gleichnamigen Hotelclan ein eigenes Buch gewidmet, worin Glanz und Glamour, aber auch die schweren Stunden des nunmehr 118 Jahre existierenden Hotelriesen beschrieben werden. Oft schon am Rande des Absturzes – besonders nach dem Zweiten Weltkrieg – hat das 1982 neu eröffnete, generalsanierte *Panbans* heute gegenüber dem *Südbahnhotel* die Nase vorne, denn es hat unter einem hervorragenden Management ein Comeback geschafft, von dem das *Südbahnhotel* derzeit nur träumen kann.

403 Zit. Anm. 312, S. 103.

404 *Semmering-Courier*, 2.8.1924, S. 4.

405 Zit. Anm. 312.



203 Alfred Wildhack: Hotel Stephanie beim Bahnhof Semmering

6.5.2 Das Hotel Stephanie beim Semmeringer Bahnhof

Zu den ältesten Unterkünften am Semmering zählte das nahe der Station liegende Gasthaus »Semmeringbauer«, das 1887 von Stadtbaumeister Anton Breyer umgebaut wurde. Das Hotel erhielt 70 komfortabel eingerichtete Zimmer, dazu ein Lese- und Musikzimmer sowie elektrisches Licht in allen Räumen. Neben einem großen Cafe und eigener Meierei verfügte das Haus auch über eine Auto-Garage.⁴⁰⁶

Nachdem das alte Stationsgebäude 1899 von der *Südbahngesellschaft* vergrößert wurde, um den Anforderungen eines hochfrequentierten Gebirgskurortes gerecht zu werden, entschloss sich der Semmeringer Gemeindebeirat Konstantin Panhans, sein 1897 anstelle des alten *Hotels Semmeringbauer* erbautes *Hotel Stephanie*, das im Jahre 1900 um eine höher gelegene Dependance⁴⁰⁷ erweitert wurde, um 1910 zu vergrößern. (Abb. 203) Aufgrund der ständigen Auslastung ließ Konstantin Panhans den Architekten des zweiten *Südbahnhotels*, Alfred Wildhack, das Hotel komplett umbauen und mit modernstem Komfort ausstatten.⁴⁰⁸ Als besondere Novität des am 1.7.1910 fertig gestellten *Hotel Stephanie* galt der neue Glassalon.

Mit den Baumeisterarbeiten für den neuen zweigeschoßigen Hotelzubau wurde Gustav Menzel betraut. Als Bausachverständiger der *Südbahngesellschaft* fungierte wiederum Oberinspektor Fuchs, der wegen des im Feuerrayon der Bahngesellschaft gelegenen Zubaus am 31.10.1909 eine Beschwerde wegen der Baukonsens-Bewilligung einreichte.⁴⁰⁹ Fuchs selbst besaß ja in Küb eine Villa, die ebenfalls von Wildhack schon 1903 für ihn erbaut wurde.⁴¹⁰

Der Auswechslungsplan der Fassade vom 11.3.1910 von Alfred Wildhack⁴¹¹ zeigt in seiner malerischen gestuften Dachlandschaft mit Zwerchgiebelrisalit ein »Mini«-Format des 1901 von Wildhack & Morpurgo errichteten *Südbahnhotels*. Vor allem der triashafte Abschluss mit den Dachhäuschen und dem Blech-Helmturm mit Wetterfahne zeigt frappante Ähnlichkeit mit dem Vorbild. (Abb. 203)

406 Prospect Südbahn-Hotel Semmering, Wien 1903, S. 39.

407 Heute Gemeindewohnhaus Nr. 64.

408 Semmeringer Nachrichten, 29/1926, S. 1.

409 Bauakt, Gemeinde Semmering.

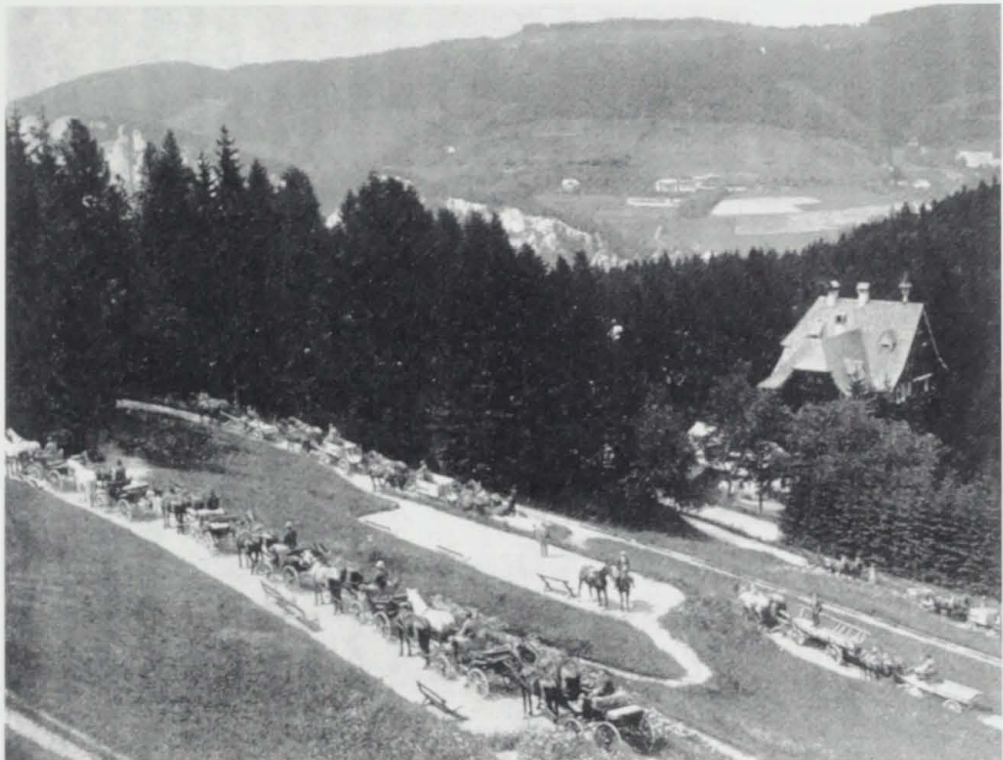
410 Vgl. Kap. 6.4.3.

411 Damaliger Firmensitz Wien IV, Schönburgstraße 19.

204 Semmering: Pferdekutschen warten am Bahnhof auf die Hotelgäste



205 Zahlreiche Droschkken in Warteposition vor dem Südbahnhotel. Im Hintergrund die Villa Alber



Als Nachfolger von Konstantin Panhans übernahm Johann Musger das *Hotel Stephanie*.⁴¹² Heute wird das Haus als Pensionistenheim von der Advent-Mission geführt.

Eine historische Aufnahme aus dem *Wien Museum Karlsplatz* (Abb. 203) zeigt im Vordergrund das bereits aufgestockte Semmeringer Bahnhofsgebäude mit den zwei neuen Risaliten, die in der Vorderansicht turmartige Akzente bildeten.⁴¹³ Links vom Bahnhof, der mit einem durchgehenden Schutzdach versehen wurde, ragt neben dem neu erbauten *Hotel Stephanie* die viergeschoßige *Dependance* hervor.

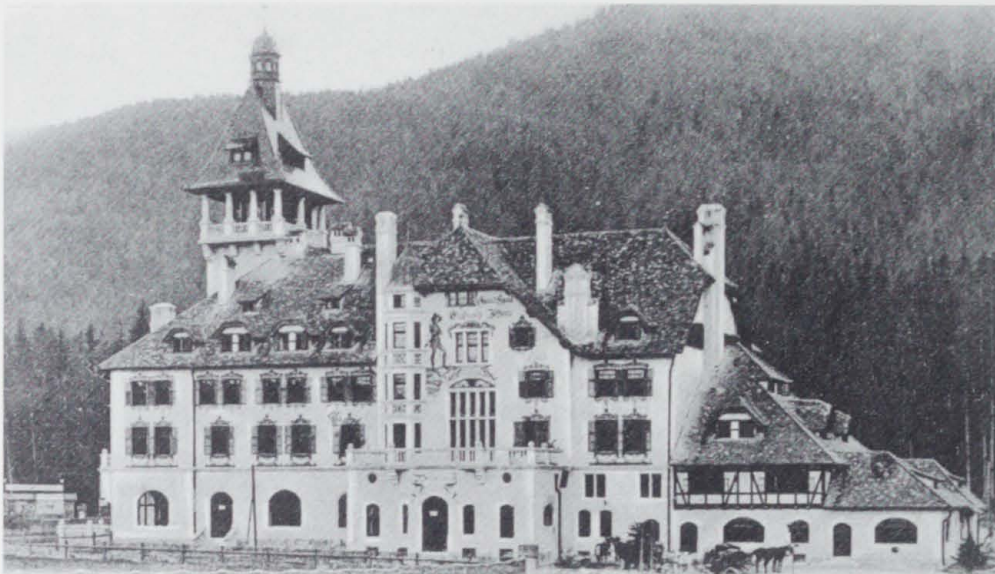
Übrigens erfuhr der *Semmeringer Bahnhof*⁴¹⁴ (Abb. 204) seine erste Vergrößerung bereits um 1897, doch schon 1913 erfolgte im Zuge der großen Erwei-

412 Emil Peege, *Der Höhenluftkurort Semmering und sein Gebiet*, Wien 1924, S. 110.

413 Zit. Anm. 1, S. 307.

414 Bauakt Nr. 15, Gemeinde Semmering.

terungsbauten der beiden Hotelgiganten und des daraus resultierenden zunehmenden Frachten- und Personenverkehrs eine neuerliche Erweiterung des zu klein gewordenen Aufnahmegebäudes. Wegen der zahlreichen Touristen pendelten die Droschkenkutscher auch ständig zwischen dem Bahnhof und den Hotels hin und her, wobei die Grand Hotels (Abb. 205) natürlich selbst über einen eigenen Fuhrpark sowie auch eigene Stellplätze am Bahnhof verfügten.



206 Fellner & Helmer: Hotel Erzherzog Johann, Hauptfassade

6.5.3 Das Grand Hotel Erzherzog Johann

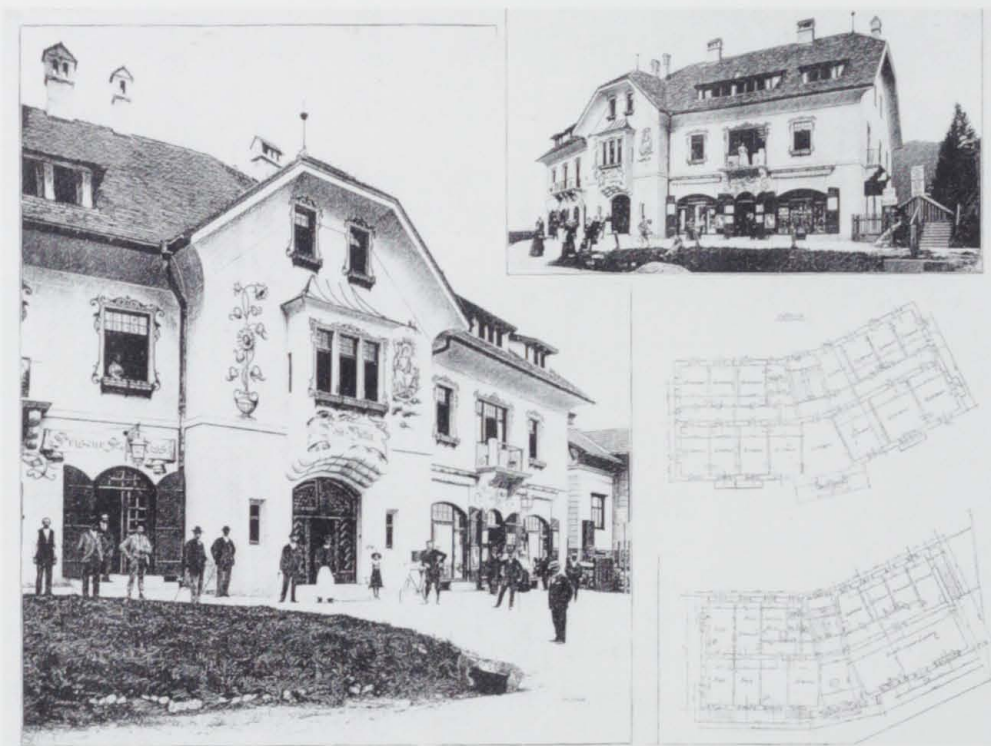
Nicht nur der steile Aufstieg des Hotelimperiums ihres ehemaligen Restaurantpächters Vinzenz Panhans und seiner Familienmitglieder war der *Südbahn* ein Dorn im Auge. Besorgt beobachtete man vor allem die Aktivitäten des cleveren Victor Silberer, der 1898/99 daran ging, nach Plänen von Fellner & Helmer das *Grand Hotel Erzherzog Johann* (Abb. 206) an Stelle des alten Passwirthshauses zu erbauen. Das wuchtige, von der Burgenromantik abgeleitete späthistoristische Bauwerk entsprach – wie seine Auslastung bald zeigte – total dem Zeitgeschmack des Wiener Publikums. Im weitläufigen Parkgelände des Hotels (100.000 m²), dessen Rückseite an den Berghängen des *Hirschenkogels* lag, befand sich das berühmte »*Carolus-Denkmal*«. Wie sehr dieser großartige Hotelbau (siehe Grundriss Abb. 207) mit seinem »anheimelnden« Charakter – sowohl außen wie innen (Abb. 208+209) – den Semmeringer Pass belebt haben muss, wird einem erst heute bewusst, nachdem das einstige Hotelgelände ein Riesenspielplatz wurde. Gerade jetzt aber würde sich hier durch den 2004 eröffneten Semmering-Straßentunnel eine echte Chance für eine Reorganisation des alten Ortsbildes ergeben.

Das von dem genialen Architektenpaar im Sinne des Späthistorismus in verschiedensten Stilvariationen errichtete Großhotel – wobei alpenländische Formdetails ganz willkürlich der bereits modern wirkenden Baukonstruktion aufgesetzt wurden – entwickelte sich im Nu zu einem echten Rivalen der *Südbahn*.⁴¹⁵ Das im Inneren mit größtem Komfort wie Zentralheizung, Lift, Hochquellwasserversorgung, zahlreichen Gesellschaftsräumen und Kaffee-

415 Zit. Anm. 1, S. 316. Wiener Bauten-Album 5/1899.



209 Hotel Erzherzog Johann: Hotelzimmer



210 Semmering: Postvilla, ehem. Dependance des Hotel Erzherzog Johann, heute »Gasthof Post«

einen Kaufmann und Friseur, auch die Amtsräume für eine Post- und Telegraphenstation sowie weitere 20 Zimmer untergebracht.

Die durch ihre Theaterbauten im ganzen Kaiserreich berühmten Architekten errichteten bereits 1894 in der Wiener Innenstadt für Victor Silberer die Restauration *St. Annahof*. Dabei transferierten sie »den in München und anderen deutschen Städten entwickelten Typus der Gastwirtschaften«⁴¹⁶ auch in Wien auf eine Fläche von 1.629 m². Was darunter zu verstehen war, zeigte die Fassade des *Annahofs*, wo sich in der Höhe der unteren Stockwerke Fresken befanden, die heitere Sze-

416 Zit. Anm. 333, S. 447f.

211 Das Grand Hotel Erzherzog Johann als Brandruine, 1945



nen aus dem Schankgeschäft darstellten. Der große mit Glasdach überspannte Saal im Inneren, der samt Galerie 1.000 Personen fasste, war hingegen mit heiteren barocken Dekorationsmotiven geschmückt. Die oberen Stockwerke des *Annabofs*, in dem sich später die berühmten Vergnügungsetablissemments *Tabarin* und *Wintergarten* befanden, waren für Mietwohnungen reserviert.⁴¹⁷ Auch bei dem auf der steirischen Seite des Semmerings situierten *Hotel Erzherzog Johann* griffen die Architekten auf dieses bewährte »Gemütlichkeit« ausstrahlende Dekorationsschema der Schank- und Speisesäle des *Annabofs* zurück.

Der geschäftstüchtige Victor Silberer aber verkaufte bereits 1907 das *Erzherzog Johann* an Franz Panhans, vorher jedoch parzellierte er noch ein auf der steirischen Seite des Semmerings liegendes Grundstück entlang der alten Reichsstraße in Villengründe, die er ebenfalls bestens »versilberte«. Das Hotel aber entwickelte sich nach der Errichtung der Wintersportanlagen des *Österreichischen Wintersport-Klubs* am *Hirschenkogel* zum Mittelpunkt des mondänen Sporttreibens. Später mit dem *Hotel Panhans* in einer Aktiengesellschaft vereinigt, bildete es nicht nur das Ziel der Semmeringer Fahrradrennen, sondern war der Zielpunkt der *Internationalen Semmeringer Automobilrennen*. Leider wurde das Hotel nach dem Zweiten Weltkrieg durch Brand (Abb. 211) schwer beschädigt und musste abgerissen werden, womit der Semmeringer Pass sein legendäres Wahrzeichen verlor. (Vgl. Kap. 6.11.1)

6.5.4 Das Semmeringer Kurhaus

Um 1900 zählten die großen Hotels am Semmering zu den führenden alpinen *Grand Hotels*, wohin es die noble Klientel selbst aus den entferntesten Ländern der Monarchie zog. (Abb. 212) Zu den bestehenden Hotelgiganten wie *Südbahn*, *Panhans* und *Erzherzog Johann*, die international keinerlei Vergleich zu scheuen brauchten, gesellte sich um 1900 ein weiteres luxuriöses Hotel, nämlich das sowohl von der Konstruktion als auch von den physika-

⁴¹⁷ Zit. Anm. 113, S. 371.



lischen Kurbehelfen her nach modernsten Kriterien gebaute Semmeringer *Kurhaus*. (Abb. 213) Zur Unterhaltung standen den Kurgästen neben der Halle (Abb. 214) und dem Lesezimmer – mit unvergleichlichem Blick auf den *Sonnwendstein* – auch ein eigenes Musikzimmer sowie ein Billard- und Spielzimmer (Abb. 215) (mit Rauchmöglichkeit) zur Verfügung, wo allerdings Spiele um hohes Geld verboten waren. Untertags vergnügte man sich beim Tennis oder Golf. Man konnte aber auch neben dem Luft- und Sonnenbad im Freien Gymnastik betreiben.

Das Sanatorium gilt als ein Gemeinschaftsprojekt des Kaiserlichen Rates Dr. Franz Hansy und der Witwe Karoline Edle von Neumann. Baurat Franz Neumann, der zahlreiche Parzellen am Semmering besaß, verstarb ja 1905 auf dem Wiener Südbahnhof, während er gerade auf den geliebten Berg fahren wollte.

In ihren Erinnerungen berichtet Resa Hansy, die Gattin des berühmten Arztes, über die Anfänge des *Kurhauses*: »Mein Mann schrieb damals ein Buch über die heilbringende Wirkung des Hochgebirges im Winter auf den menschlichen Organismus, hatte er doch in der Schweiz reichliche Erfahrung gesammelt. Wir nahmen vorerst Aufenthalt im neuerbauten Teil des Hotel Panhans. Bald nachdem wir uns dort niedergelassen hatten, erhielt mein Mann eine Aufforderung von einem Baurat Neumann, welcher Besitzer einer Villa und einer Waldlehne am Wolfsbergkogel war, dort mit ihm als ärztlicher Leiter eine Heilanstalt zu erbauen. Dieses Gebiet hat die sonnigste Lage am Semmering, nach Süd-Osten gelegen, gegen Norden und Westen durch große Waldbestände geschützt.«⁴¹⁸

Das Sanatorium entstand direkt neben der letzten noch von Franz Neumann erbauten Villa »Meran« (Abb. 213), welche die Familie Hansy bis 1939 bewohnte und die 1945 abbrannte. Auch über die Finanzierung berichtet Resa Hansy: »Es wurde eine G.m.b.H. gegründet, welcher wir einen ansehnlichen Betrag als Fundament übergaben. Auch viele namhafte Wiener Ärzte wie von Neusser, von Wagner-Jauregg und Freiherr von Eiselsberg sowie auch Schweizer Ärzte beteiligten sich an unserem Unternehmen. Sie stellten diesem ihre Erfahrung und ärztlichen Rat zur Verfügung.«⁴¹⁹

Der Bau (1907/09) des *Kurhauses* – als Architekten wurden Franz Freiherr von Krauß und Josef Tölk verpflichtet – brachte am Ende des Historismus

212 Entfernungstafel der Bahnstunden

213 Semmeringer Kurhaus und Villa Meran am Wolfsbergkogel

418 Resa Hansy, Österreichisches Bilderbuch, Wien 1959, S. 27ff.

419 Ebenda.



214 Semmeringer Kurhaus: Halle mit Blick auf Sommerwendstein

215 Semmeringer Kurhaus: Billardzimmer

216 Liegekuren im Freien vor dem Semmeringer Kurhaus



einen neuen modernen Stilwandel in der Semmeringer Hotelarchitektur mit sich. Dies gelang allerdings erst nach größeren Umbauarbeiten (1909/12) des ursprünglich aus zwei Bauteilen bestehenden neuen Komplexes durch die gleichen Architekten. Während sich wohl beim *Kurhaus* noch an der Balkonfront der Talseite Anklänge des Heimatstils finden, ist die Hotelrückseite bereits völlig sachlich und funktionalistisch gebaut. An dem Monumentalbau, der neben neobarocken Zügen auch dekorative Elemente des Jugendstils aufweist, wurde nun auch am Semmering der Übergang der Architektur vom Historismus zur funktionalistischen Moderne deutlich.

Wie das *Panhaus* wurde auch das *Kurhaus* als moderner Stahlbetonbau konstruiert. Stahlbetonsäulen und Stahlbeton-Balkendecken zeugen vom hochmodernen technischen Stand der Konstruktion, die auf einem wuchtigen, zweigeschossigen Unterbau ruht. Der reich gegliederten Schaufront mit drei Risaliten ist unter den Schopfwalmdächern großflächig – nach Schweizer Muster – ein Holz-Balkon-Raster vorgelegt. Diese vollkommene Öffnung der Talseite mit durchlaufenden Balkonen (keine Loggien), wobei jeder Gast die medizinisch verordnete Liegekuren in der Höhenluft nun auch für sich alleine genießen konnte, war damals für den Semmering absolut neuartig und auffallend. (Abb. 216)

Die sehr dekorative künstlerische Innenausschmückung des Hotels, die typisch für den Stil des Hauses ist (geometrischer Jugendstil wie ihn Josef Hoffmann vertrat), zeigt auch Jugendstilelemente, die auf zeitgenössische Werke von Otto Wagner hinweisen, wie etwa im Hauptstiegenhaus das Geländer und die Blumenkörbe.⁴²⁰ Unter den Möbeln stechen vor allem die im Stil dazu passenden Thonet-Sesseln aus gebeiztem Naturholz in den Speisesälen hervor, die durch große Rundbogenfenster belichtet sind.

Die physikalisch-diätetische Höhenkuranstalt, unter der hervorragenden Leitung von Chefarzt Dr. Franz Hansy (Abb. 217), dem Dr. August Schimak von 1922–1937 zur Seite stand, war aufgrund ihres hohen medizinischen Standards ständig überlaufen. Das behagliche Haus, mit vielen Balkons, Liegestühlen und modernsten sanitären Einrichtungen (im Untergeschoß) ausgerüstet, zog, wie Resa Hansy schrieb, viele Berühmtheiten auf den Semmering: »Leo Slezak kurierte in der Höhenluft seinen Luftröhrenkatarrh, ich gedenke der unvergeßlichen Stunden mit dem totkranken Josef Kainz und Anton Wildgans, Max Reinhardt, dem modernen Bühnenbildner mit seiner mir unvergeßlichen Inszenierung von Shakespeares ›Sommernachtstraum‹.⁴²¹ Frau Hansy berichtet auch über die hervorragenden Heilerfolge, »und die mit uns befreundeten Professoren der weltberühmten Wiener Schule halfen mit, unseren Ruhm weiterhin zu verbreiten, so dass das Kurhaus Semmering bald einen europäischen Ruf hatte«.⁴²²

Während des Ersten Weltkriegs stattete auch Österreichs oberster Kriegsherr, Kaiser Karl, den 40 Offizieren, die im *Kurhaus* ihre Verwundungen auskurierten, einen Besuch ab. Selbst der große Feldstratege Conrad von Hötzendorf, der gleich zu Beginn des Krieges seinen jüngsten Sohn in Galizien verlor, weilte im *Semmeringer Kurhaus* zur Erholung. Nach dem Zweiten Weltkrieg diente das *Kurhaus* bis zu seiner Schließung im Jahre 1988 als *Erholungsheim für Bundesbedienstete*. (Vgl. Kap. 6.9.1. und Kap. 6.11)

6.5.5 Die Wallner-Pensionen

Neben all den großen Hotels am Semmering bildete der Hotelkomplex der *Wallner-Pensionen* einen eigenen Mikrokosmos.⁴²³ Als Haupthaus fungierte die *Hotel Pension Wallner* (Abb. 218) (heute *Kurhotel Dr. Stühlinger*), die 1912 von der Familie Wallner errichtet wurde. Zuvor war die Großfamilie, der sechs Kinder entstammten, seit 1889 Pächterin des hoch gelegenen *Friedrich Schüler Alpenhauses* (Abb. 161) am *Sonnwendstein* (1.523 m) gewesen, wo sie auch eine eigene Meierei betrieb. Das beliebte *Alpenhaus*, wo sich Kaiserin Elisabeth, Peter Rosegger und viele andere Prominente in das berühmte, lang verschollene Hüttenbuch (Abb. 358) eintrugen, ist nicht mehr existent. (Vgl. Kap. 6.3.6)

Nach der Übersiedelung auf den Semmering baute sich die Familie Wallner ein kleines Touristik-Imperium auf. Neben dem Haupthotel erstand Josef Wallner sen. um 1925 den Besitz von Otto Seybel, der Generaldirektor der *Südbahngesellschaft* war. Die Liegenschaft bestand aus einem parkähnlichen Grundstück, wobei die große ebene Fläche für den Semmering eine Besonderheit darstellte. Darauf befanden sich drei Gebäude: die mit giebelseitigen »Rüнди« von Fellner & Helmer gestaltete *Villa Gertrude* (auch *Gertrudhof* genannt) (Abb. 219). Weiters die von Franz Neumann 1899/1900 gebaute *Villa Unsere Hütte* (Abb. 220) und ein Personalhaus. Im Rahmen der Verwendung



217 Berühmte Semmeringer Kurärzte:
Dr. Hansy (rechts) und Dr. Schimak

420 Zit. Anm. 392, S. 572.

421 Zit. Anm. 418, S. 30.

422 Ebenda, S. 28.

423 Für die detailgenauen Informationen danke ich Dr. Herbert Kuntscher (Nefee von Josef Wallner) aus Kufstein.

218 Semmering: Hotelpension Wallner
(heute Kurhotel Dr. Stüblinger)



219 Wallner-Pensionen: Villa Gertrude
(später Schweizerhof) mit Park-Cafe



220 Wallner-Pensionen: Villa »Unsere Hütte«
(1899/1900) von Franz Neumann für Otto
Seybel erbaut. Vorderansicht



der Gebäude für den Gaststättenbetrieb wurde »*Unsere Hütte*« von den Wallners zuerst in »*Schweizerhof*« umgetauft und dort der Pensionsbetrieb aufgenommen (Speisesaal im Untergeschoß). Der »*Gertrudhof*« hingegen hatte nur wenige Fremdenzimmer und entwickelte sich bald zum *Park-Cafe*, das neben einem Freiluftkino auch über eine Tanzfläche im Freien verfügte. Der lauschige Ort war ein beliebter Rendezvous-Platz der Semmeringer Kurgäste. Hier konzertierte täglich Kapellmeister Bischoff beim »Fünf-Uhr-Tee«, während ein Tänzerpaar vom *Institut Braun* aus Wien die neuesten Tänze vorführte. Auch so genannte »Eintänzer« verführten allein stehende Damen aufs Parkett.

Anfangs der dreißiger Jahre aber verlegten die Wallners aus wirtschaftlichen Gründen den Pensionsbetrieb dann in den »*Gertrudhof*«, wo 1932 ein Brand das alte Obergeschoß zerstörte. Nach der Renovierung des Dachgeschoßes durch Bruno Schöner verfügte das Haus dann über mehr Zimmer und wurde lange Zeit als Pension unter dem Namen *Schweizerhof* weitergeführt.

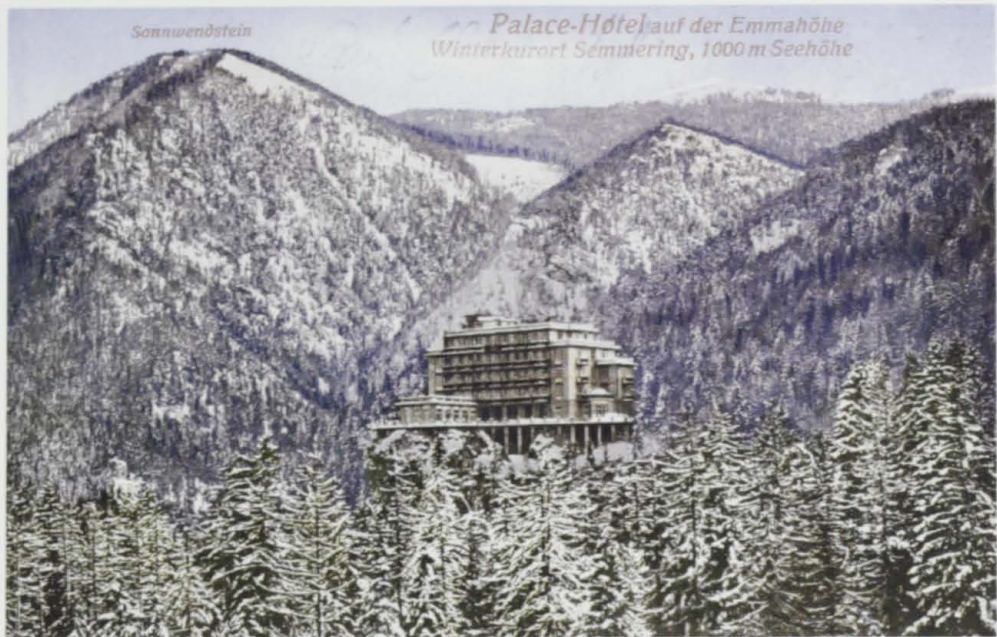
Die prächtige Neumann-Villa »*Unsere Hütte*« wurde hingegen nur mehr privat genutzt und blieb bis 1985 im Familienbesitz der Wallners, die dort auch wohnten.

Viel zum wirtschaftlichen Erfolg der *Wallner-Pensionen* trug aber der legendäre Ruf der Familie als »*Bahnbrecher des Semmeringer Wintersports*« bei. Speziell der älteste Sohn Josef Wallner jun. (1884–1963), von Kindheit an mit selbst gebastelten Fassdauben im Winter unterwegs, zählt zu Österreichs mutigen Schipionieren. Im Musikzimmer des *Wallner-Hotels* gab es – so die Familienchronik⁴²⁴ – einen großen Glasschrank, in dem alle Preise des »erstklassigen Schisportlers in allen Disziplinen«, der bereits ab 1901 vom *Österreichischen Schiverein* zu Rennen geschickt wurde, zu sehen waren. Josef, der mit der »Lilienfeldertechnik« (nur ein Stock) seine Rennlaufbahn begann und 36 »Erste Preise« errang, war auch später mit den Doppelstöcken nach »Norweger-Art« unschlagbar. Am Semmering führte er oft als sportlicher »Maître de Plaisir« des *Hotel Panhans* den staunenden Gästen auf der *Panhans-Wiese* seine berühmten Telemark- und Christiania-Schwünge vor. Nach seinem Militärdienst (1905–08) machte Josef den Schiunterricht zum Beruf, wobei ihm seine Arbeitsaufenthalte in großen Hotels in Frankreich und England, aber auch in Kitzbühel und Kufstein, bei seiner späteren Hotelierstätigkeit am Semmering sehr zugute kamen. Viele der sportlichen Erinnerungsstücke von Josef Wallner wurden 1945 geplündert, einige befinden sich jedoch im *Wintersportmuseum Mürrzzuschlag*. (Vgl. Kap. 6.9.2)

6.5.6 Das Hotel Palace

Als letztes größeres Hotel der frühen Tourismusperiode entstand 1913 am Semmering das *Hotel Palace* (Abb. 221) mit 60 Zimmern, das sich neben all den mehr oder minder im historistischen Stil erbauten Hotels aufgrund seiner absolut modernen und innovativen Hotelarchitektur als reiner Stahlbetonbau mit Flachdach hervorhob. Als technische Großleistung muss schon die Positionierung des Hotels nahe dem *Sonnwendstein* hervorgehoben werden, die den schönsten Panoramablick des Semmerings garantierte. Unikal ist auch die Karriere des Hotelgründers Josef Deisinger, der es – so der Titel seiner Au-

424 Ebenso.



221 Semmering: Hotel Palace auf der Emmahöhe, 1913

tobiographie – »Vom Piccolo zum Millionär« in Amerika brachte.⁴²⁵ Deisinger, selbst ein Naturliebhaber und Naturkostfan, gibt in dem amüsant geschriebenen Buch auch spezielle Diät-Ratschläge und Anleitungen zum gesunden Leben. Kein Wunder daher, dass das Hotel auch bald über alternative Kurmöglichkeiten verfügte.

Baugeschichtlich zählt das 1912/13 nahe der Emmahöhe erbaute Hotel zu den wenigen Architekturschöpfungen des Semmerings, wo keinerlei Nachwirkungen der historistischen Neo-Renaissance mehr spürbar sind. Umso kurioser und unzutreffend wirkt daher die Namensgebung des überaus gediegenen Hotels. Seine moderne Architektursprache, die alles vermied, um nicht in die Nähe einer palastartigen Gestaltung zu rücken, führt allerdings seine Bezeichnung als »Palace« im Prinzip ad absurdum. Die Hotelarchitektur zeigt keinerlei stilistische Anbiederung an einen Herrschaftssitz, doch vermutlich wollte der Bau mit seinem Namen darauf hinweisen, dass hier ähnlicher Komfort geboten wird, wie in einem Palasthotel.

Die moderne Konstruktion (Planung Stwerdnik, Wien) stellt eine restlose Absage an die Formenwelt des 19. Jahrhunderts dar, die den Semmering prägte. Das Haus, leider mehrmals seit seiner Entstehung umgebaut, wies relativ früh alle Merkmale der Moderne auf wie:

- Stereometrisch kubische Ausbildung der Baustruktur.
- Glatte weiße Fassaden.
- Horizontal/vertikale Ausrichtung der Fassadengliederung.
- Kein Ornament.

Das Hotel wurde nach dem Ersten Weltkrieg in ein Sanatorium umgewandelt, wo dem Zeittrend entsprechend auch »sportive Reformgruppen«⁴²⁶ aus gesundheitlichen und ästhetischen Gründen dem Freiluftsport huldigten (Abb. 222), versuchte man doch damals auch in Österreich nicht nur in der Baukunst die alten Zwänge abzulegen. Selbst in der Bekleidung begann man sich der körperlichen Einengungen (Mieder etc.) des 19. Jahrhunderts zu entledigen, was schließlich zu der von Gustav Klimt und Emilie Flöge propagierten Reformkleidung führte.

425 Josef Deisinger, Vom Piccolo zum Millionär, Moldavia-Verlag Wien.

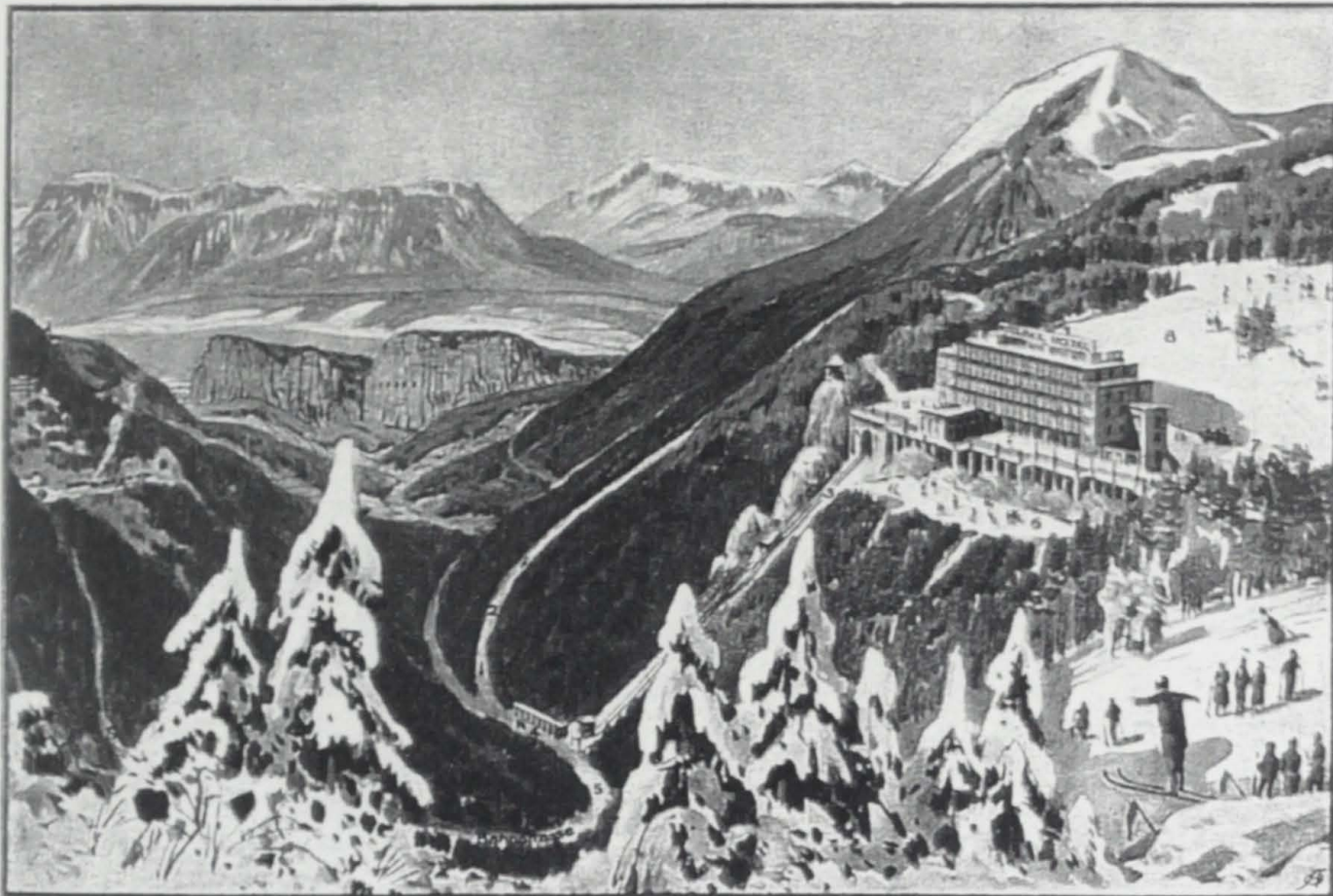
426 Zit. Anm. 1, S. 356.



222 *Hotel Palace/Rückseite: Sportive Reformgruppe in Aktion*

Bei dem heute in seiner Architektur stark veränderten Hotelgebäude (das lange Zeit als Seminarhotel im Eigentum der OMV AG stand) lässt sich die Charakteristik der damals als revolutionär empfundenen Formensprache der Moderne, die sich vom Nachbildungsstreben der Vorzeit befreite, noch deutlich erkennen. Die neuen Konstruktionsmöglichkeiten mit dem damals eben entdeckten Baumaterial Eisenbeton, welche die gesamte Baukunst des 20. Jahrhunderts nach dem amerikanischen Vorbild der *Schule von Chicago* auf eine moderne Basis stellten, machten das *Hotel Palace* zu einer neuen Ikone des Semmerings. Nicht nur, weil man die für jene Zeit außergewöhnliche Architekturschöpfung schon von weitem auf der Semmeringstraße durch ihre exponierte Lage auf der *Sonnwendstein*-Seite von überall her sah, sondern auch wegen der modernen technischen Infrastruktur und den Sportmöglichkeiten.

Das fortschrittliche »*Palace*« verfügte neben einer Garage auch über eine eigene Drahtseilbahn auf der Passstraße, welche die Rodler (eigene Bahn) wieder zum Hotel hinaufbrachte, das sich auf 1.040 m Höhe befindet. Auf einer Werbetafel von Anton Reckziegel (Abb. 223) lässt sich die Situation der Hotelanlage um 1913 nachvollziehen: Vor dem Hotel befand sich rechts von der Drahtseilbahn der Eislaufplatz und dahinter die hoteleigene Schiübungs- wiese.



PALACE-HOTEL (DEISINGER)
 1040 m HOHE MIT SPORTPLATZEN
 SEMMERING (AUSTRIA)

1) Palace-Hotel 1040 m Höhe 2) Reckbahn 3) Drahtseilbahn 4) Garage 5) Bahnstrasse 6) Fisiuplatze 7) Hauptzufahrtsstrasse 8) Bekrübungsplatz 9) Behrthof 10) Kreuz von Kaiser Franz

223 *Hotel Palace: Werbetafel von Anton Reckziegel, 1913*

6.6. DAS GRAND HOTEL SÜDBAHN (1901–1903)

Sowohl Franz Panhans als auch Victor Silberer waren erstklassige Hotelmanager, und da die *Südbahn* ihnen nicht allein das Revier überlassen wollte, sah sich die Bahngesellschaft um 1900 ebenfalls gezwungen, ihren Hotelbereich am Wolfsbergkogel nach den modernsten Richtlinien des internationalen Hotelgeschäftes zu vergrößern. Um die Jahrhundertwende spitzte sich nämlich die Rivalität zwischen dem *Panhans* und dem *Südbahnhotel* immer mehr zu, wobei die erbitterten Terrainkämpfe auch im unterschiedlichen Architekturstil der Hotels ihren Niederschlag fanden. Während Franz *Panhans* den international modernen »*Rivierastil*«⁴²⁷ wählte, blieb die Bahngesellschaft auch bei ihrem neuen monumentalen Hotelzubau der Burg- und Schlossromantik treu, was besonders von der konservativen aristokratischen Klientel goutiert wurde.

Da das *Erste Semmeringhotel* dem Gästeansturm nicht mehr standhalten konnte, keimte auch schon länger innerhalb der *Südbahngesellschaft* der Gedanke, sich mit einem monumentalen Erweiterungsbau von der Konkurrenz abzusetzen. Im Geschäftsbericht der *Südbahn* von 1903 heißt es dazu: »Die Notwendigkeit der Vergrößerung unserer Hotelanlagen am Semmering hat sich schon seit längerer Zeit empfindlich fühlbar gemacht. Die bestehenden Gebäude vermochten während der Saison und auch zu anderen Zeiten, während welcher der Semmering mit Vorliebe aufgesucht wird, dem Ansturm der sich meldenden Gäste nicht mehr zu entsprechen. Die mit der Abweisung zahlreicher wohnungsuchender Gäste ver-

427 Zit. Anm. 312, S. 68. Darunter ist auch der Baustil der Hotels an den Seen der so genannten »Schweizer Riviera« zu verstehen.

bundenen Unannehmlichkeiten sowie das in den alten Hotelräumlichkeiten nicht zu befriedigende Bedürfnis nach modernem Komfort und nach geeigneten Repräsentationsräumlichkeiten, welchem in anderen neueren Hotels des Semmerings besser entsprochen war; ließen ein weiteres Hinausschieben der Bauführung nicht mehr geraten erscheinen.«⁴²⁸

6.6.1 Lage und Panorama des Südbahnhotels (1901–03)

Das monumental geplante Südbahnhotel bot wie alle Palasthotels dieser Zeit – sowohl innen wie außen – ein Milieu, das Wohnvorstellungen erfüllte, die sich an absolutistischen Vorbildern orientierten. Daher war für die Architekten die Situierung des Baus wegen der geplanten romantischen Gesamterscheinung, die auf Fernwirkung konzipiert war, ebenso wichtig wie das Erarbeiten des Grundrisses oder die Wahl des Stils. Bewusst sollte die gebaute Architektur gemäß dem Barockschema mit dem unendlichen Raum der Natur verschmelzen, daneben aber monumental in Erscheinung treten. So ist auch anzunehmen, dass bei der Gesamtkomposition selbst das Einbeziehen des *Silberer-Schlössl* in die Blick- und Sichtachsen des Palasthotels von den Architekten berücksichtigt wurde. Diese Absicht scheint auf dem gleichen Prinzip⁴²⁹ des Romantischen Schlossbaus zu beruhen, wie Architekt Neumann ganz bewusst die *Ruine Raubeneck* in das Gesamtbild der Villa für *Erzherzog Wilhelm* (spätere *Eugen-Villa*) miteinbezog. (Abb. 132)

In einem Situationsbericht von 1902 wird die Position des Südbahnhotels als »schönste Lage aller am Semmering befindlichen Hotels« beschrieben.⁴³⁰ Die Platzwahl auf dem klimatisch begünstigten Teil des Semmerings, im Volksmund auch »Meran« genannt – mit dem Panoramablick auf *Schneeberg* und *Rax* –, war ja bereits durch das erste Hotel vorgegeben.

Immer wieder wurde die prachtvolle Hotelaussicht hervorgehoben: »Von der Terrasse vor dem Hotel entrollt sich im weiten Halbkreis eine wundervolle Aussicht. Über den Myrten- und den Adlitzgraben und über die darüber aufsteigenden Höhen des Eselsteins und des Kreuzberges schweift der Blick bis zur Raxalpe mit ihrem höchsten Punkt, der Heukuppe (2.007 m), zum Schneeberg mit seinen Voralpen, dessen höchster Gipfel bei 2.075 m liegt, und zur weiten Fläche des Steinfeldes. Im Osten und Südosten umrahmen die Otter- und die Sonnwendsteingruppe das schöne Bild, das im Süden und Westen durch die dunkel bewaldeten Hänge des Kartner- und Pinkenkogels, der Ochnerhöhe und des Alpkammes abgeschlossen wird.«⁴³¹

Um das Bauwerk aber auf dem steilen Nordabhang des Kartnerkogels in eine möglichst günstige Lage zur Umgebung zu bringen, waren gewaltige Terrainaufschüttungen notwendig.⁴³² Nur so entstand genügend ebener Platz, um die Vorfahrt und das Hotelentrée auf der Bergseite zu ermöglichen.

Binnen kürzester Zeit arrivierte das neuartige Erscheinungsbild des monumentalen Südbahnhotels, das geschickt an das alte Hotel angefügt wurde, zum Wahrzeichen des Semmerings und ist es dank seiner denkmalhaften Grandezza noch immer. Leider fehlt dem Bauensemble aber heute der 1882 im *Schweizerstil* erbaute Restauranttrakt, der das neue mit dem alten Hotel verband und wesentlich zur malerischen Silhouette des Gesamtkomplexes beitrug. Ein Foto (Abb. 224) zeigt, wie der neunachsige Erweiterungsbau von 1903 an den niedrigen Restauranttrakt des *Ersten Semmeringhotels* anschloss, wobei im Inneren

428 Geschäftsbericht der Südbahn 1903.

Für diese Information danke ich besonders dem ehemaligen Leiter des Archivs des Dokumentationszentrums der ÖBB, Dr. Manfred Schuh.

429 Klaus Eggert, Aspekte niederösterreichischer Villenarchitektur des Kontinuumismus, Zit. Anm. 203, S. 108.

430 Anton Silberhuber und Josef Rabl, Führer auf den Semmering und seine Umgebung mit besonderer Berücksichtigung der Hotelanlagen, 7. Aufl., Öst. Touristen-Club, Wien 1902.

431 Förster's Turistenführer, 19. Aufl., Wien 1923, S. 237.

432 Semmeringer Zeitung, 12/1901, S. 4.

Semmering, 1000 m Seehöhe.

Südbahn-Hôtel.



224 *Gesamtkomplex des Südbahnhotels um 1903. In der Mitte der im Schweizerstil um 1882 erbaute Restauranttrakt, rechts davon das 1. Südbahnhotel*

225 *Der heutige Gesamtkomplex des Südbahnhotels ohne den alten Restauranttrakt, Zustand 1994*



der Mittelgang als Verbindung diente. Diese Hoch-Nieder-Konzeption, die durch die verschiedenen Dachhöhen der Einzelgebäude entstand, belebte die gesamte Straßenfront der Hotelfassade ungemein. Hingegen wirkt der Komplex heute wie ein großes kompaktes Flaggschiff, da die malerische Auflockerung durch den niederen Mittelteil fehlt, der 1912 ausgewechselt wurde. (Abb. 225)

Neben dem alten Hotel mit seiner imitativen Gestaltung italienischer Palastarchitektur dokumentiert der zweite Hotelbau eine Neuorientierung in der Semmeringer Architekturgeschichte. Der monumentale Neubau nimmt nun optisch betrachtet keinerlei Anleihen beim römischen Palastbau, sondern präsentiert sich in seiner Formenvielfalt als pittoresker Bau ohne bestimmtes Vorbild, in späthistoristischen Formen des *Heimatstils*.

Nach Werner Blaser ist die Stilrichtung des Historismus ein Versuch, »*heimische Architektur durch Zusammenstellen historischer Einzelmotive darzustellen, wobei der reiche Schmuck dieser Bauten auch symbolischen Charakter besitzt*«. ⁴³³ Genau dieses künstlerische Planungskonzept wandten die beiden Architekten an, die um 1901 damit begannen, das *Südbahnhotel* und seine Nebenanlagen villenbauartig zu errichten. Das märchenschlossartige Erscheinungsbild des Hotels stellt wohl eine historisierende Architekturlösung dar, lässt aber primär eine romantische Einstellung zur Natur erkennen. Dies ist als großer Verdienst der Architekten zu werten, die so den Konflikt zwischen den Wünschen des Städtlers nach luxuriösem Wohnen und unbesiedeltem Naturerleben zu erfüllen trachteten.

6.6.2 Der Typus des Palasthotels um 1900

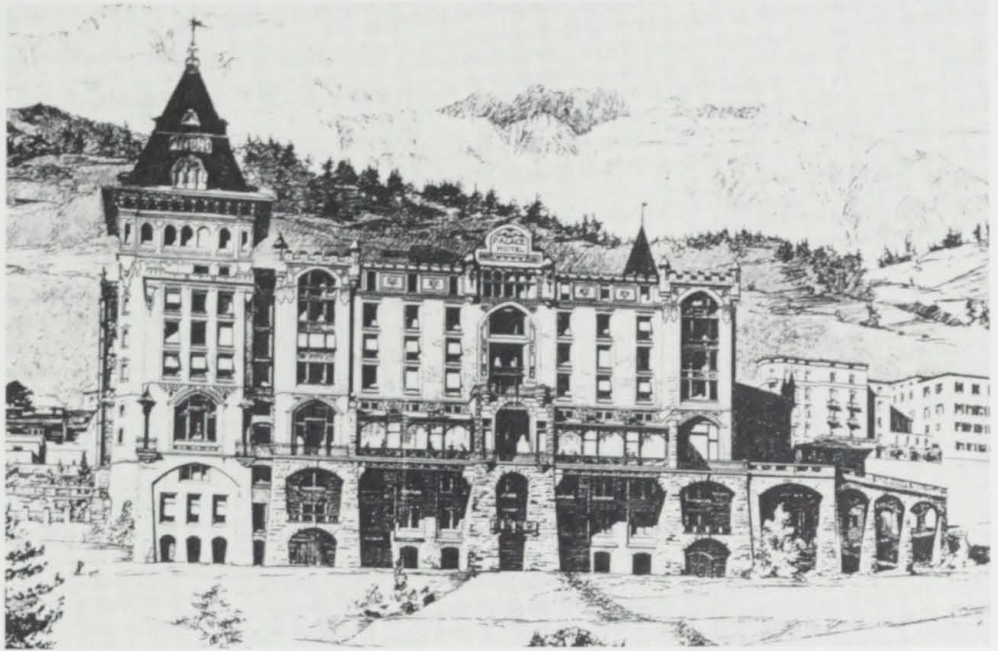
Bei seiner Fertigstellung um 1903 (Baubeginn 1901) entsprach das repräsentative Erscheinungsbild des *Südbahnhotels* absolut den mittlerweile im internationalen Tourismus aufgekommenen Idealvorstellungen eines »*Palasthotels*«. Der so genannte »*Palace-Typ*« galt um die Jahrhundertwende als die luxuriöseste Form der Hotelkategorie.

Allein bücherfüllend wären die Lobeshymnen der Presse, die der neue sechsstöckige Zubau damals auslöste. Das Hotel von 1903 dokumentiert ideal, wie um die Jahrhundertwende der monumentale Aspekt der Schlossarchitektur auf eine neue Gattung, nämlich die Hotelarchitektur, übertragen wurde. Hotelpaläste wie das *Südbahnhotel* traten die Nachfolge ausgedehnter Schlossanlagen an und beherrschten nicht nur einen Park, sondern bezogen ganze Landschaftspanoramen in ihr Architekturkonzept ein. International erreichte der palastartige Hotelbau, dessen stilistische Ausformung etwa ab 1870 bis zum Ersten Weltkrieg andauerte, vor allem in den Kurorten der Schweiz und Frankreich seinen Höhepunkt. In dieser Periode bürgerte es sich ein, aufwändige Hotelbauten, die sich an aristokratischen Lebensformen orientierten, als *Palasthotels* zu bezeichnen, wie die Schweizer Beispiele der »*Palace Hotels*« in St. Moritz (Abb. 226), Montreux, Luzern oder Caux (Abb. 227) zeigen. Nach Michael Schmitt erfuhr aber dieser Name wie auch die Hotelbezeichnung »*Grand*« dann später eine Entwertung, indem Häuser, »*die weder in der Architektur noch in den übrigen Einrichtungen diesem Anspruch genügen, sich diese Namen zulegten*«. ⁴³⁴ Als Beispiel einer übersteigerten Namensgebung könnte man hier etwa auch das *Hotel Palace* am Semmering nennen.

433 Zit. Anm. 126, S. 32.

434 Zit. Anm. 91, S. 35.

226 Chioldera & Tschudy: Palace Hotel in
St. Moritz (1892/97), ursprünglicher
Zustand



227 Eugène Jost: Palace Hotel in Caux
(1900/02), Zustand 1978



Bei den internationalen *Palasthotels* reichte die Übernahme von Strukturelementen des Schlossbaus vom Grundriss bis zur überdachten Auffahrt, dem Vestibül und Treppenturm. Im Inneren ging das bei der Zimmerausstattung bis zu einem erhöht stehenden Bett, das noch zusätzlich durch einen Baldachin nobilitiert war, weiter.

Ein »Palasthotel« stellte damals den am höchsten bewerteten Beherbergungsbetrieb dar, dessen luxuriöses Raumkonzept und Milieu über eine »anspruchsvolle äußere und innere architektonische Gestaltung, eine bestimmte Größe, aufwändige Gesellschaftsräume und bevorzugte Lage und Organisation«⁴³⁵ verfügen musste. In einem Bericht um 1894 wird der bombastische Luxus, den manche Hotels damals boten, so beschrieben: »Königsschlösser verblassen vor der Herrlichkeit der Hotelpaläste.«⁴³⁶ Selbstverständlich gehörten Wintergärten und gedeckte Terrassen zum Standard. Ging es dabei doch darum, nicht nur die Natur vor den Glasfenstern, sondern auch im Inneren zu genießen.

435 Ebenda, S. 24.

436 Ebenda, S. 23.

Neben der spezifischen Architektur war aber vor allem die Anwesenheit eines hoch gestellten Publikums der wichtigste Empfindungsträger eines »Palasthotels«. Wenn sich auch die Aristokratie bis zum Ersten Weltkrieg als bevorzugte Zielgruppe sah, boten die großen *Palasthotels* bereits um 1900 auch einer neuen vermögenden Klientel eine glänzende Kulisse zur gesellschaftlichen Selbstdarstellung. Sie wurden daher auch zielgerichtet als »opulente Luxusbauten zur Inszenierung eines aufwändigen Lebensstils für eine exklusive Minderheit errichtet«. ⁴³⁷ Der in diesen Hotels zelebrierte aristokratische Lebensstil zog vor allem reich gewordene Aufsteiger aus dem Industriellen- und Bankenumfeld magisch an. Davon profitierten natürlich wiederum die mit größtem Kostenaufwand errichteten Hotels. Um das werbewirksame aristokratische Flair aber auch garantieren zu können, gewährten daher manche Hotels den Mitgliedern der Hocharistokratie gewaltige Preisnachlässe.

6.6.3 Baudaten und Baugeschichte (1901–03)

Bauzeit:	Oktober 1901 – August 1903 ⁴³⁸
Architekten:	Alfred Wildhack und Robert von Morpurgo ⁴³⁹
Bauführer:	Stadtbaumeister Rudolf Kautz, Wien
Bauherr:	K.u.k. priv. <i>Südbahngesellschaft</i>
Baubewilligung:	BH Neunkirchen Z. 9322 vom 23.4.1901 und seitens der Gemeinde Breitenstein zur Herstellung eines Zubaus bei dem bestehenden <i>Südbahnhotel</i> in Haid- bachgraben Nr. 1 auf der Waldparzelle Nr. 809/4
Maße:	Der Hotelzubau hatte nach dem Grundrissplan eine Länge von 48,00 m und Breite von 21,07 m

Die aufgefundenen Primärquellen wie Baupläne, Baukorrespondenz und Archivmaterial⁴⁴⁰, werden hier größtenteils erstmals publiziert. Die Materialfindung war vielfach erschwert, da die meisten Bauunterlagen des Hotels in der Bezirkshauptmannschaft Neunkirchen während des Zweiten Weltkriegs verbrannten.

Im Bauakt fanden sich 14 Stück nicht ausgeführte (ohne Turm) Einreichpläne (A1–A14) vom 8.2.1901. Weiters die Ausführungspläne mit Turm (13 Stück: B1–B13). Anhand der Pläne ist ersichtlich, welche gewaltigen Veränderungen zwischen Baubewilligung (1901) und Bauabnahme (1903) von der Bahngesellschaft eigenmächtig vorgenommen wurden. Auffällig dabei, dass Plan B13 als »*Hauptfacade talseitig*« fehlt. Wurde hier der Einreichplan A12 modifiziert verwendet? Da nur dieser Plan der talseitigen Ansicht (Abb. 228) existiert, dient er hier als Grundlage. Auf ihm findet sich im Gegensatz zum derzeitigen Zustand noch der große Segmentbogen in der Beletage, der – wie ein Foto (Abb. 229) zeigt – auch ausgeführt wurde. Dahinter befand sich der neue Festsaal, dessen Balkon von Kugellampen beleuchtet wurde, die an floralen Gusseisenhalterungen, die dem Jugendstil entsprachen, befestigt waren. Interessanterweise zeigen die nicht ausgeführten Pläne starke neobarocke Anklänge, während die ausgeführten Pläne mit dem Turmmotiv die klassizierende Stilhaltung des ersten Hotels aufnehmen.

Dem Bauansuchen⁴⁴¹ vom Februar 1901 ist zu entnehmen, dass der Bau unter Leitung der technischen Organe der Gesellschaft geführt wurde. Mit

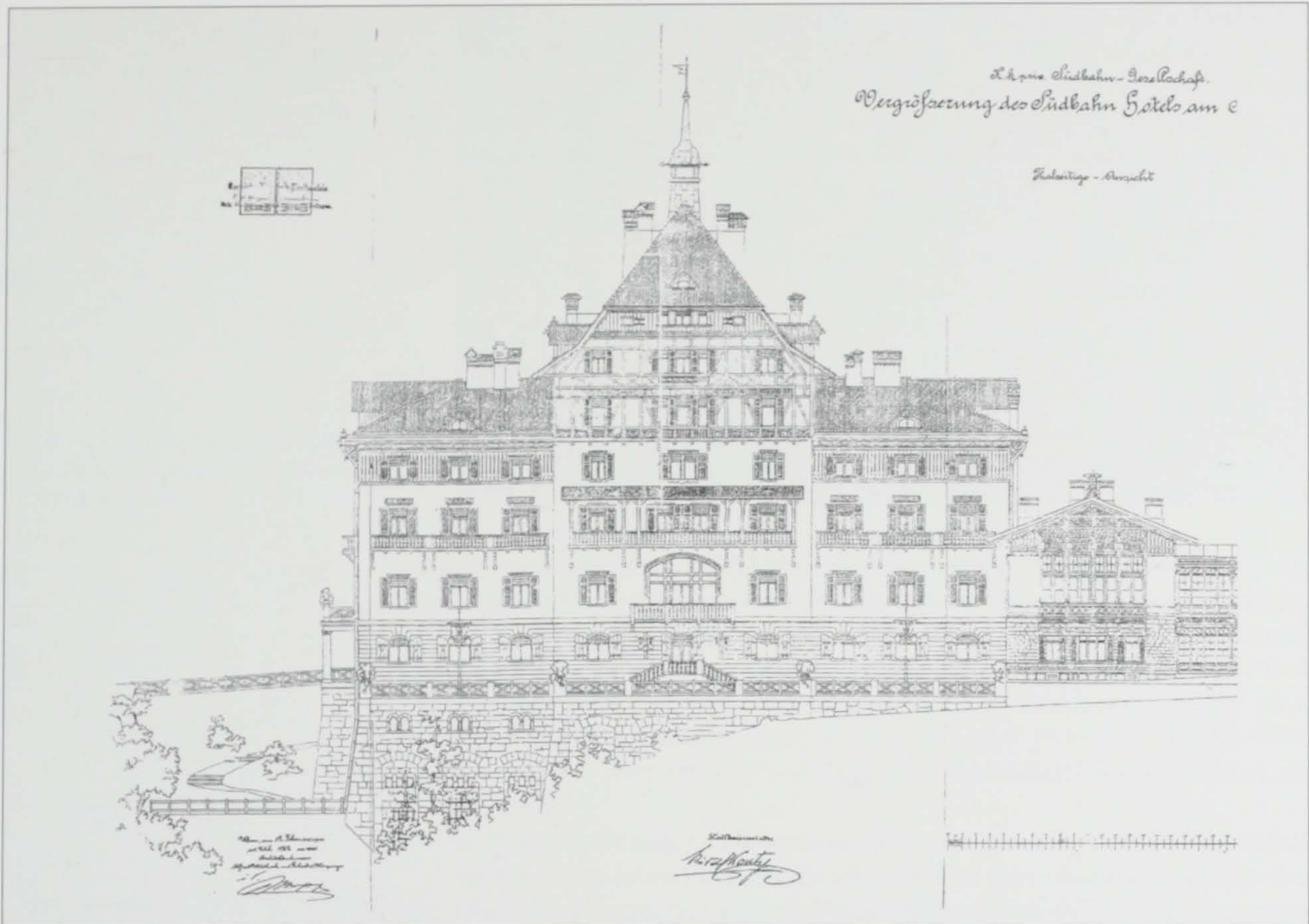
⁴³⁷ Ebenda, S. 7.

⁴³⁸ Geschäftsbericht der 55. Generalversammlung der K.u.k. priv. *Südbahngesellschaft* vom 26.5.1904, S. 18.

⁴³⁹ Bauakt, Brief 30.10. 901, Gemeinde Semmering.

⁴⁴⁰ Öst. Staatsarchiv, AVA, Akte: *Südbahn*.

⁴⁴¹ Bauakt, Gemeinde Semmering.



228 Südbahnhotel: Plan der talseitigen Ansicht
(1901)

229 Südbahnhotel: Die Fassadenansicht zeigt
den heute nicht mehr existierenden
Segmentbogen in der Belle Etage



der Ausführung beauftragte man die Bauunternehmung Alfred Wildhack und Robert von Morpurgo. Der Sitz der Baukanzlei der beiden Architekten befand sich in Wien IV, Karolinenplatz 5. Über die technische Beschaffenheit des Baus informiert ein *Commissionsprotokoll*: »Der Bau wird nach den vorgelegten Plänen ganz massiv aus Stein und Ziegel am östlichen Ende des Hotels angebaut und den bestehenden Niveauverhältnissen angepasst. Er wird mit Ziegel eingedeckt. Der Bau enthält einen Personen- und einen Lastenaufzug. Zur Beheizung werden russische Rauchfänge aufgeführt, die jedoch nur eventuell vorgesehen sind, weil sämtliche Räumlichkeiten durch eine Niederdruckdampfheizung erwärmt werden.«⁴⁴²

Wieso sich das neue *Palasthotel* so harmonisch in das von Franz Neumann vorgegebene Architekturbild der damals schon bestehenden Villenkolonie einfügt, erklärt die Tatsache, dass Alfred Wildhack einige Jahre in Neumanns Atelier und wahrscheinlich auch an den späten Neumann-Villen am Semmering mitgearbeitet hat. Laut Schriftverkehr hatte Franz Neumann bei dem Hotelprojekt eine wichtige Doppelrolle inne: Er fungierte einerseits als Obmann des »Bau-Comiteés in Wien«⁴⁴³, vertrat aber auch die Gemeinde Breitenstein als Gemeindevertreter bei den Kommissionen.⁴⁴⁴ Übrigens dokumentiert ein handgeschriebenes Telegramm von Franz Neumann vom 5.3.1901 seine aktive Mitarbeit beim Hotelneubau.⁴⁴⁵ Baurat Neumann gehörte von 1889–1900 auch dem Wiener Gemeinderat an, wobei er von 1891–1895 als Stadtrat tätig war.

6.6.4 Die »jungen« Architekten

Die abenteuerlichen Umstände, wie die beiden sehr jungen Architekten zu dem Großauftrag kamen, der sie mehr oder minder erst einmal ins Verderben stürzte, werden im Lebenslauf von Robert Morpurgo, der in der Hochbauabteilung der *Südbahngesellschaft* angestellt war, beschrieben.⁴⁴⁶

Morpurgo, von adeliger Herkunft und obwohl noch sehr jung bereits mit dem *Mariannenkreuz des Deutschen Ritterordens* ausgezeichnet, verfügte über ausgezeichnete gesellschaftliche Kontakte. Der keinen Spekulationen abgeneigte »Architekten-Baron«, der auch den Hotelauftrag ans Land gezogen hatte, machte sich noch unmittelbar vor seiner Flucht nach Amerika anlässlich des 50-jährigen *Bahnjubiläums* (1904) als Arrangeur der Semmeringfeier in Reichenau der Öffentlichkeit bekannt. Dieses Bahnjubiläum wurde selbst in Wien großartig gefeiert, wofür der Semmering-Liebhaber Bürgermeister Karl Lueger (Abb. 230) persönlich sorgte. Es fand nämlich am 27. Mai 1904 auf dem Exerzierplatz der Schmelz eine *Semmering-Jubiläumsfeier* mit einem Riesenfeuerwerk vor etwa 300.000 Zuschauern statt. Neben dem Festzug am Semmering und in Reichenau mit 2.000 Mitwirkenden bildete dieses in Wien von dem Nizzaer Pyrotechniker Stevani arrangierte Riesenfeuerwerk den Höhepunkt der achttägigen Feier zur Erinnerung an das fünfzigjährige Bestehen der *Semmeringbahn* und ihres Erbauers Ritter von *Gbega*. Wilhelm Gause hat beide Großereignisse in Wien und Reichenau für die *Allgemeine Illustrierte Zeitung* nach der Natur gezeichnet.

Neben seiner Tätigkeit im Semmeringgebiet führte Robert von Morpurgo in Wien ein eigenes protokolliertes Bauunternehmen mit einem eigenen Bürochef, der Alfred Wildhack war.⁴⁴⁷ Das Semmeringer *Südbahnhotel* von 1903 ist neben dem 1906 in Abbazia eröffneten *Erzherzog Ludwig Victor-Bad* der einzige Bau, wo Morpurgo gemeinsam mit Wildhack als Architekt angeführt

442 Bauprotokoll 13.3.1901 Gemeinde Semmering.

443 Ebenda, Brief 1.3.1901.

444 Franz Neumann war lt. Semmeringer Zeitung (1. Jg. 1900) neben seiner Tätigkeit im Gemeindeausschuss der Gemeinde Breitenstein-Semmering auch in der Bau- und Finanzcommission tätig.

445 Öst. Staatsarchiv, AVA, Akte: *Südbahn*.

446 Nach dem Eisenbahn-Schematismus für Österreich-Ungarn pro 1901/1902 findet man ihn unter der administrativen Direction von Dr. Alfred Kaizl im »Bureau für Erhaltung und Reconstruction des Unterbaus« als »Morpurgo Robert Freib. von, Ingenieur-Adjunct (beurlaubt)«. Da sein Name im Schematismus von 1903 nicht mehr aufscheint, dürfte er die Gesellschaft frühzeitig verlassen haben.

447 Alfred Wildhack hat die weiteren Bauabschnitte des Südbahnhotels dann alleine mit einer anderen Atelieradresse durchgeführt.

230 Der Wiener Bürgermeister Karl Lueger bei seiner letzten Schlittenfahrt am Semmering vor dem Panhaus



wird.⁴⁴⁸ Durch einen Brief Morpurgos von 1908 aus Chicago an seinen Bruder Bruno wurde erst jetzt Licht in das Dunkel der Geschäftsgebarung zwischen den beiden Architekten gebracht. Dabei wurde klar, dass Morpurgo nicht als Architekt, sondern primär als Manager in der Baufirma tätig war: »In Wien musste ich einen Wildhack haben. Hier werde ich der Architect sein. Es hat etwas länger gedauert bis ich dazu kam, aber ich bin es doch geworden und auf meinem Grabstein soll einst stehen: er lebte zu lustig, nahm viele Weiber und starb als ein Architect.«⁴⁴⁹

Mehr über das leichtsinnige Leben des Barons erfuhr die Öffentlichkeit dann erst 1914 beim Wiener Prozess.⁴⁵⁰ Dort sagte Morpurgo selbst, dass nicht er der Architekt des *Südbahnhotels* war, sondern Wildhack und er selbst »bei Wildhack nur den kommerziellen Teil besorgt und sich um das Technische nie gekümmert hat«.⁴⁵¹ Morpurgo war aber nicht nur ein großer Blender, sondern auch ein Bauspekulant, der auf dem Wiener Karlsplatz zahlreiche Parzellen besaß. Über seinen aufregenden Lebenslauf, mit Konkurs und Flucht, gibt ein Zeitungsartikel⁴⁵² spärliche Auskünfte.

6.6.4.1 Robert Morpurgo: Das abenteuerliche Leben des »Architekten-Barons«

Robert Guido Elio Georg Freiherr von Morpurgo wurde am 9.12.1872, als ältestes von vier Kindern, in Wien geboren.⁴⁵³ Sein Vater – Doktor Guido Baron Morpurgo (1846–1923), geboren in Triest, israelitischen Glaubens – lebte als Advokat und Privatier in Wien. Die Mutter war Hermine von Török, geb. 16.2.1853 in Wien.

Der italienisierte Name »Morpurgo« wurde nach dem Buch von Luisa Accati »Padre e figlia« (Turin 1994) von der Stadt Marburg abgeleitet. Die bis ins 15. Jahrhundert zurückreichende Familiengeschichte weist die Morpurgos als so genannte »Hofjuden« aus, die seit Kaiser Ferdinand II. (1578–1637) mit wirtschaftlichen Aktivitäten der Habsburger betraut waren. Neben den Banken der Rothschilds waren auch die Geldinstitute der Morpurgos bedeutende Kreditgeber der *K.u.k. priv. Südbahngesellschaft*. Unter anderem war ein Onkel von Robert Präsident des *Österreichischen Lloyds* in Triest.

448 Die immense Bautätigkeit der Südbahn in Abbazia soll demnächst in einem eigenen Buch von Désirée Vasko-Juhász vorgelegt werden.

449 Brief Morpurgo 12. Oktober 1908 aus Chicago.

450 Dazu: Kapitel: Der Prozess und Rückkehr nach Wien.

451 Fremden-Blatt, 28.2.1915, Nr. 59.

452 Neue Freie Presse 11./12. Jänner 1905, S. 3 u. S. 8.

453 Geburtsbuch der Kultusgemeinde Wien (Frau Weis).

Robert von Morpurgo selbst war katholisch und zuletzt wohnhaft Wien IV, Heugasse 56.⁴⁵⁴ Seit 1885 lebte Robert mit den Eltern im früheren Herrschaftssitz von Atzgersdorf, heute Endresstraße 2.⁴⁵⁵ Im Jahr 1892/93 legte Robert an der *K.u.k. Technischen Hochschule* in Wien die erste Staatsprüfung ab, wo er 1890–95 an der Bauschule inskribiert war, jedoch sein Studium nicht abschloss.⁴⁵⁶ Am 18.4.1898 schloss Robert Morpurgo seine erste Ehe mit Friederike Kaizl. (Abb. 231) Frieda war die Tochter seines Chefs, des damaligen Finanzdirektors der *Südbahngesellschaft* Dr. Alfred Kaizl.⁴⁵⁷ Zugleich war sie auch die Enkelin der Burgschauspielerin Christine Enghaus, der Gattin des Dichters Friedrich Hebbel. Morpurgos katholisch geschlossener Ehe, die bereits am 11.11.1903 geschieden wurde⁴⁵⁸, jedoch nach der Religion untrennbar war, entstammte ein Sohn namens René, der am 25.3.1899 in Wien geboren wurde.

Über die familiären Zusammenhänge von Morpurgos erster Ehe und den daraus resultierenden Geschäftserfolgen gibt sein Sohn Peter, der heute in Kent (England) lebt, Auskunft: »Dadurch wurde Papa bei der Südbahn als Architekt angestellt. Er hatte seinen eigenen Waggon zum reisen und arbeiten. So bekam er auch den Auftrag das Südbahn-Hotel zu entwerfen und auch andere Aufträge.«⁴⁵⁹ Auch über das gewinnende Aussehen von Robert Morpurgo informiert Sohn Peter: »Papa war selber ein Kunstwerk der Natur. Er war der eleganteste und klassisch schönste Mann, den ich je in meinem Leben gesehen habe.«



231 Hochzeitsfoto von Robert von Morpurgo und Frieda Kaizl

6.6.4.1.1 Flucht nach Amerika, Kanada und London

Robert Morpurgo trat am 30. Dezember 1904 nach missglückten Grund- und Bauspekulationen in Wien abrupt die Flucht in die neue Welt an. Er wurde von der Schauspielerin Lucie Nikolowski⁴⁶⁰ begleitet, mit der er in Amerika eine Zivilehe einging, der eine Tochter namens Edith (1904–1988) entsprang.

Wie dem damaligen Briefwechsel mit seiner Familie aus Amerika zu entnehmen ist, folgten dem großen Bau des *Südbahnhotels* (1901–1903) keine Anschlussaufträge, sodass die *Bauunternehmung Wildback & Morpurgo* (gegründet 1899) aufgelöst werden musste. Morpurgo klärt in einem Schreiben auch die Arbeitskompetenzen am Hotelzubau: »Nun kam die Zeit, wo der Bau zu Ende ging. Kaizl⁴⁶¹ war unzufrieden, Egger⁴⁶², alle waren es. Warum? Der Architekt hatte die Baubherren enttäuscht – und das war doch nur W. (Wildback). Ich machte die Grundrisse zum Hotel, als alles für den Abschluss an einem Faden hing in einer Nacht! Die sind gut. Die späteren Fehler haben Kattner und W. gemacht. Es kam die Überschreitung. Die habe doch nicht ich gemacht – ich hätte weniger »schön« aber practischer und zur Zufriedenheit meines Bauherrn gebaut.«⁴⁶³

Neben den Bauüberschreitungskosten machte Morpurgo auch die hohen Repräsentationskosten, die ihm das *Südbahnhotel* bereitet hatte, für seinen Untergang verantwortlich. Zu all den unglücklichen Spekulationen, die er nach seiner Trennung von Wildhack vornahm, kam noch im selben Jahr die teure Scheidung von seiner ersten Ehefrau Frieda, der Tochter des *Südbahn*-Direktors Dr. Kaizl, für die er 1901/02 von seinem Architekturbüro noch eine Villa in Reichenau (Abb. 232) bauen ließ.

454 Evidenzstelle Rathaus Wien (OAR Huemer).

455 Für die Auskünfte danke ich Dipl.-Ing. Helmut Morpurgo.

456 Technische Universität Wien, Archiv, Hauptkatalog der ordentlichen Hörer 1892/1893.

457 Zit. Anm. 1, S. 644.

458 Privatarchiv Peter Morpurgo, Kent: Scheidungsurkunde.

459 Archiv Vasko: Brief Peter von Morpurgo vom 10.11.1997 aus Kent.

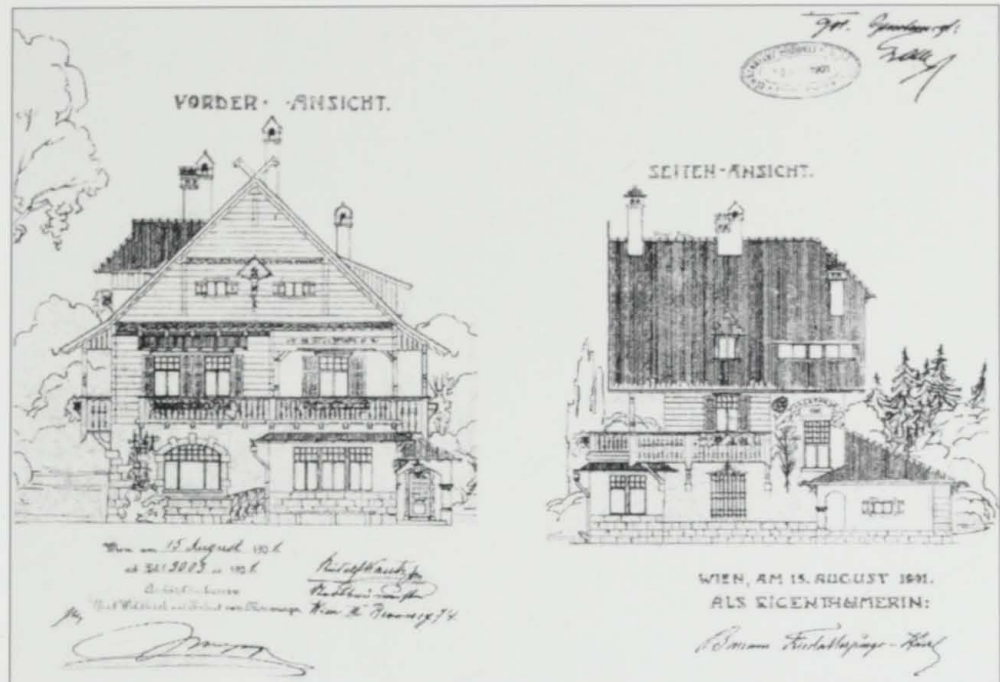
460 Später bekannt unter Lucie Morpurgo-Laval.

461 Morpurgos Schwiegervater war Finanzdirektor der *Südbahngesellschaft*.

462 Ehemaliger Verwaltungspräsident der *Südbahn*, Dr. Alexander Ritter von Egger. Nachfolger Friedrich Schülers als Generaldirektor.

463 Brief Morpurgo vom 3.12.1905 aus Chicago.

232 Reichenau: Pläne der Villa Morpurgo in der Schulgasse, 1902



Die Villa Morpurgo in Reichenau

An der *Villa Morpurgo* (Schulgasse 31) (Abb. 233) fallen nicht nur optisch Stilähnlichkeiten mit der von Alfred Wildhack erbauten *Villa Fuchs* in Küb und dem *Meiereibaus* am Semmering auf, sondern auch die Tatsache, dass beides zur selben Zeit gebaut wurde. Der Vergleich mit den Planzeichnungen zeigt auch, dass der Entwurf der *Villa Morpurgo* von Wildhacks Hand stammen muss. Allerdings sollte eine planerische Mitwirkung von Robert Morpurgo, nicht nur hier, sondern bei allen Bauten während der Firmenzusammengehörigkeit, einkalkuliert werden.

Das bei der *Villa Morpurgo* zum Tragen kommende architektonische Grundrepertoire, wobei es sich um eine späthistoristische Mischung verschiedenster alpenländischer Bauformen handelt, findet sich nämlich auch an späteren und von Wildhack allein gebauten Landhäusern wie der *Villa Flora* (1909) bei Urgersbach (Abb. 234), aber auch noch an der *Villa Durstmüller* (1911) am Semmering. Auffallend ist aber, dass der architektonische Aufbau der hier aufgezählten Bauten vor allem starke Stilanleihen beim Vorarlberger Bauernhaus nimmt, wie das von Johann Wunibald Deininger⁴⁶⁴ gezeichnete *Bauernhaus zu Bizau* (Abb. 235) zeigt. Das Haus mit dem Baudatum 1624 zählt zu den ältesten Repräsentanten der *Bregenzerwald-Type*.

Zu den vorarlbergischen Stileinflüssen, die sich immer wieder in Wildhacks Formenrepertoire bemerkbar machen, zählt neben dem dunkel gebeizten Holz vor allem das gemauerte Souterrain mit den darüber liegenden Wohngeschoßen in Blockbauweise, die aus rechtwinkelig behauenen Balken zusammengefügt wurde, wobei deren Stirnenden an den Kreuzungspunkten der Hauptwände meist vorstoßen. Auffallend sind besonders die dekorativen Schnitzwerkverzierungen an den Giebelwänden, die zugleich als Stockwerkstrennungen dienen. Diese eigentümliche Gliederung der Giebelfront kann laut J. W. Deininger bei der »*Bregenzer Wald Type*« noch durch Rundbogen-schnitte, Breit- und Spitzzahnschnitte, abgetreppte Würfelfriese und geschnitztes Stabwerk bereichert sein.⁴⁶⁵

464 Johann Wunibald Deininger, Das Tiroler und das Vorarlberger Bauernhaus, IV. Abt., 1. Heft, Wien 1895.

465 Ebenda.



233 Fassadendetail der Villa Morpurgo,
Reichenau

Mit dem Exkurs zum *Vorarlberger Bauernhaus*, dessen Vokabular immer wieder an Wildhacks Bauten auftritt – dem historistischen Usus entsprechend allerdings vermischt mit schweizerischen Stileigenheiten –, sollte aufgezeigt werden, dass vermutlich auch die *Villa Morpurgo* von Alfred Wildhack geplant wurde.

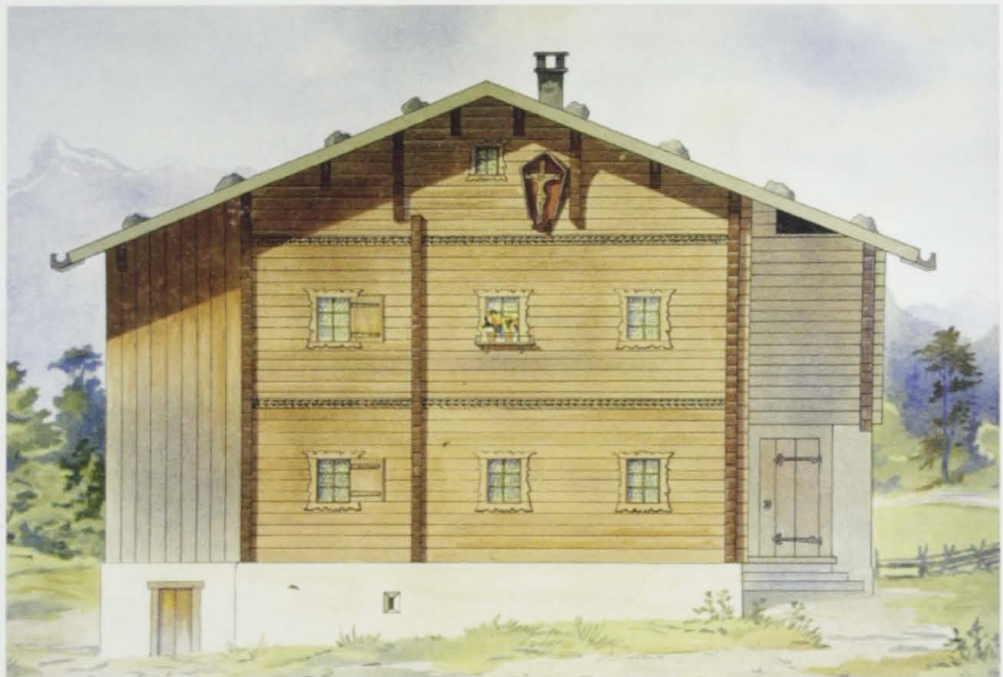
Dem draufgängerischen Baron Morpurgo blieb aber nach all den großen finanziellen Aufwendungen, die durch den privaten Villenbau und seine Grundspekulationen entstanden waren, als einziger Ausweg nur mehr die Flucht aus Europa. In der von Amerika aus geführten Briefkorrespondenz mit seiner Wiener Familie berichtet Morpurgo, dass er in Pensacola (Florida) neben anderen Projekten auch für den mexikanischen Konsul Dr. A. Diaz eine Villa baute.⁴⁶⁶ Wegen des schlechten Klimas und Gelbfieberanfällen wechselte er aber von dort bereits 1905 nach Chicago, wo er hoffte, bei der *Louisville und*

466 Brief Morpurgo vom
18. 8. 1905 aus Chicago.

234 Alfred Wildback: Villa Flora,
Urgersbach bei Gutenstein, 1909



235 Altes Bauernbaus (1624) zu
Bizau (Vorarlberg).



Nashville Eisenbahngesellschaft unterzukommen. Er arbeitete auch kurze Zeit im großen Baubüro von *National-Biscuit-Co* und gründete mit der *Southern Railway* gemeinsam die »*American Farmland Company*«, die billiges Land an Einwanderer verkaufte.

Morpurgos wichtigster Briefpartner in dieser Krisenzeit war sein Bruder Bruno – ein überaus musikalisch begabter Komponist, der ein gewaltiges und bisher unveröffentlichtes Musikschaffen hinterließ. Über sein schwieriges Leben in Amerika schrieb Morpurgo in Geheimschrift an Bruno: »*Ich war Architect. Dann musste ich Bauunternehmer für die Südbahn werden; dann musste ich Bauspeculant werden. In Amerika habe ich als Zimmermann und Maurer gearbeitet, habe eine Pension geführt und dann als Architect gearbeitet. Dann habe ich als Ingenieur in Pensacola Gründe vermessen, dann mit Land speculiert. In Chicago habe ich*

als Architect gearbeitet und als Agent für verschiedene Patente. Nun bin ich General Geschäftsführer einer Landgesellschaft, also arbeite im Grundwerth und mit dessen Transactionen; daneben auch als Architect und habe noch verschieden andere Vertretungen, sonst könnte ich nicht leben.«⁴⁶⁷

Bald zerbricht auch seine amerikanische Zivilehe mit Lucie, die es ans Theater nach Wien zurückzieht. Morpurgo ist tief betroffen, dass ihn die Frau, »für die er so viel geopfert hat«, verlässt. Mit tiefer Wehmut trennt er sich von der gemeinsamen Tochter Edith, die bald darauf in Wien Schülerin bei der fortschrittlichen Pädagogin Dr. Eugenie Schwarzwald wird. (Vgl. Kap. 6.10.4)

Inzwischen überlegt Morpurgo die Annahme der amerikanischen Staatsbürgerschaft, was ja nach fünf Jahren möglich gewesen wäre, verwirft aber den Plan, da dies mit der Ablegung des Adelstitels verbunden gewesen wäre. In seiner Verzweiflung hoffte er, seine immer komplizierter werdenden Privatverhältnisse durch die »Möglichkeit einer Vergoldung des Adelstitels« zu lösen: »So etwas ist ganz leicht in dem Lande der unbegrenzten Möglichkeiten. Ich bin mir bewusst, dass unsere Baronie nicht viel bedeutet – aber für eine Amerikanerin (wenn sie Erbin ist) hat es seinen verlockenden Klang. Ich könnte nicht wie Graf Szechenyi eine Vanderbilt heirathen, aber die second class und third class heiress ist noch immer gut genug und als solche betrachten wir hier die Leute mit nur wenig »amerikanischem Abnenblut«, das meint die Kinder reich gewordener Eingewanderter und solche mit nicht ganz einwandfreier Art in Gelderwerbung. Das Volk hat immer von 2 bis 5 Millionen für eine Tochter, wenn sie einen Titel haben kann.«⁴⁶⁸

Morpurgo arbeitete seit dem Sommer 1907 im Architekturbüro von Perkins und Hamilton in Chicago. Nebenbei ist der künstlerisch talentierte Mann in einer Abendschule als Special-Lehrer für Aquarelltechnik tätig.⁴⁶⁹ Robert Morpurgo überraschte bereits in jungen Jahren seine Familie mit hervorragenden Kunstwerken, wie etwa dem Aquarell eines Enzians von 1886. (Abb. 332)

Im Juli 1908 gelingt es ihm in ein Vertragsverhältnis mit der Stadt Chicago (Department of Public Works) zu kommen, nachdem ihm sein (nicht fertiges) Studium an der Technik in Wien anerkannt wird. Um aber als selbstständiger Architekt in Amerika arbeiten zu können, unterzieht er sich im Oktober 1908 in Champaign an der Universität von Illinois am College of Engineering (Abb. 236) einer Staatsprüfung (Architects Stats Licence Examination). Immer wieder sendet er handkolorierte Ansichtskarten an seine Familie nach Wien, auch von Champaign. Er schreibt: »Der Architect mit Stats Licence ist hier Architect und Stadtbaumeister. Ich habe also das Recht: Pläne zu verfassen und dieselben auch auszuführen.«

Daneben quälen ihn aber ständig innerliche Kämpfe und finanzielle Engpässe. Zuerst ist da der Wunsch nach Wiederaufnahme in den Schoß seiner Familie in Wien, im noblen Herrnsitz in Atzgersdorf. Dann aber auch der Ehrgeiz, in der Neuen Welt als selbstständiger Architekt und Baumeister erfolgreich zu werden. Er informiert sich auch brieflich über die politische Situation in Wien: »Was ist denn mit dem Kriegsspiel los? Unsere Zeitungen sind voll. ... Die Zeiten sind hier momentan sehr schlecht für Amerika doch zehnmal besser als drüben. Nach der Präsidentenwahl wird hier eine aufsteigende Ära erwartet und auch kommen.«⁴⁷⁰

Am 20. Juli 1913 trifft Robert Morpurgo, den die Sehnsucht nach seiner kleinen Tochter Edith und nach seiner Familie überwältigt hatte, überraschend in Wien/Atzgersdorf ein. Sein erster Besuch gilt seiner Tochter, die sich mit

467 Brief Morpurgo vom 18.12.1905 aus Chicago.

468 Brief Morpurgo vom 17.10.1908 aus Chicago.

469 Brief Morpurgo vom 25.2.1908 aus Chicago. Das Enzian-Aquarell von 1886 befindet sich heute im Besitz seines Sohnes Peter Morpurgo in Kent, England.

470 Brief Morpurgo vom 12.10.1908 aus Chicago.

236 Champaign (USA): University of Illinois.
Handkolorierte Ansichtskarte



ihrer Mutter Lucie zur Sommerfrische in Pernitz aufhält. Morpurgo will endlich seine ungeklärten Verhältnisse rund um seinen Konkurs aufarbeiten, um in Wien »ohne bemäkelten Namen« bleiben zu können. Die Sachlage ist aber erfolglos, denn das Strafausmaß wäre zu hoch. Schon am 28. August befindet er sich neuerlich auf der Flucht, diesmal nach Kanada. Aus Quebec sendet er noch eine Ansichtskarte des Schiffes, mit dem er »schweren Herzens« nach Montreal weiterreist. Doch er hält es nur kurz in Kanada aus und geht noch im selben Jahr auf Anraten seiner Vertrauten bei der C.P.R. (*Canadian Pacific Railway*) – wegen der Nähe zu Wien – nach England. Von dort aus – so hofft er – könnte er endlich seinen verschuldeten Konkurs in Wien ausgleichen. Doch auch in London, wo ihn Selbstmordgedanken plagten, kann er nicht Wurzeln fassen.

6.6.4.1.2 Rückkehr nach Wien (1913)

Mit Hilfe von Freunden zieht es den Verzweifelten über München (wo es für ihn auch keine Arbeit am Bausektor gab) – trotz des Hausverbotes bei der Familie in Atzgersdorf – wieder nach Wien zurück, wo er um die Weihnachtszeit 1913 bei Freunden untertaucht, um sich 1914 – genau zehn Jahre nach seinen Verfehlungen – einem Strafverfahren zu stellen.

Baron Morpurgo sah sich selbst stets als Opfer einer gescheiterten spekulativen finanziellen Transaktion, was auch sein ehemaliger Kompagnon Alfred Wildhack teilweise so sah. Schon in Chicago nimmt Robert zu Wildhack schriftlichen Kontakt auf, der daraufhin bei der Familie Morpurgo zu intervenieren versucht und hinweist, dass nicht alle Schuld Robert alleine trifft. Er und Robert waren ja nach Bauende des *Südbahnhotels* noch zwei unreife Menschen und niemand hätte ihnen 1904 weitergeholfen. Bei einem persönlichen Besuch in der Atzgersdorfer Villa im August 1914 fleht der ehemalige Kompagnon die sich sehr reserviert verhaltende Familie Morpurgo an, »Robert nicht dem Schicksal zu überlassen, sondern ihm Geld als moralischen Halt zur Stärkung einer kranken Menschenseele zu geben ... Robert hat damals alles getan, um »Retter seiner Familie« zu sein, selbst den Vater ins Geschäft genommen, der es ihm aber nicht sehr dankte.«⁴⁷¹

471 Brief Wildhack an Morpurgos Schwester vom 8.8.1914.

Schließlich wurde Robert Freiherr von Morpurgo am 28.2.1915 vor einem Wiener Ausnahmsgericht wegen des Vergehens der schuldhaften Krida zu zwei Monaten strengen Arrests, verschärft durch einen Fasttag monatlich, verurteilt, nachdem der Gerichtshof das Verfahren gegen ihn wegen Veruntreuung ausschied.

Nach der milde ausfallenden Urteilsverkündung rauschte es gewaltig im Wiener Blätterwald und das Ende der »spektakulären Flucht des gut aussehenden Architekten-Barons, der über eine ansehnliche Beredsamkeit verfügt«, beschäftigte lange Österreichs Zeitungen und Gesellschaft.⁴⁷² War doch gerade eben 1914 der Star des *Balls der Österreichischen Hausindustrie* und des damals vor erlauchtem erzherzoglichem Publikum im Wiener Konzerthaus gezeigten Kinodramas »Das Spitzenwunder«, Morpurgos ehemalige Fluchtgefährtin, die Josefstadt-Schauspielerin Lucie Morpurgo-Laval, in aller Munde. Selbst Erzherzogin Maria Josefa als Protektorin des Verbandes »Österreichischer Hausindustrie« in Begleitung ihres Gatten Erzherzog Karl Franz Joseph sowie Erzherzog Karl Albrecht applaudierten begeistert der Darbietung.⁴⁷³ Alle namhaften Wiener Zeitungen berichteten über den großes Aufsehen erregenden Prozess, der nun endlich den tatsächlichen Hergang der »geheimnisvollen Flucht des damaligen Liebespaares« offen legte. Aus dem »Fremden-Blatt« konnte man dazu Folgendes erfahren: »Vor genau einem Dezenium erregte der Zusammenbruch der Baufirma des Robert Freiherrn von Morpurgo und die Flucht des Firmeninhabers nach Amerika in der Geschäftswelt beträchtliches Aufsehen. Freiherr von Morpurgo hatte sich in Grundspekulationen großen Stils eingelassen, unter anderem gedachte er auch die Fläche, auf der später das Wiener Konzerthaus errichtet wurde, käuflich an sich zu bringen, um dort Zinspaläste aufzuführen. Die Unterhandlungen mit dem Wiener Stadterweiterungsfonds waren schon abgeschlossen, der Kaufpreis mit etwa 800.000 Kronen festgesetzt, als die Firma Morpurgo zusammenbrach.«

Auch das Verhör mit dem angeklagten Robert Morpurgo, der sich nicht schuldig erklärte, wird wiedergegeben: »Er habe während seiner Tätigkeit mit Wildback durch die Verbindungen seiner Frau (Frieda) einen Umsatz von mehreren Millionen im Jahr und einen großen Gewinn erzielt. Dann machte er sich selbständig und wurde ein Opfer der Agenten. Bei Wildback hatte er nur den kommerziellen Teil besorgt und sich um das Technische nie gekümmert. Nun wurden ihm die glänzendsten Anerbietungen gemacht, Bauten ohne Geld aufzuführen, schwindelhaft hohe Gewinne in Aussicht gestellt und er ließ sich in seiner Unerfahrenheit zu solchen Geschäften verleiten.«⁴⁷⁴ Zu alledem hätten seine beträchtlichen Unterstützungen an Verwandte und Alimentationszahlungen an die geschiedene Gattin Frieda seinen finanziellen Zusammenbruch noch beschleunigt.

Ob Robert Morpurgo tatsächlich ins Gefängnis musste, ist unklar. Jedenfalls wurde er, so sein Sohn Peter Morpurgo⁴⁷⁵, während des Ersten Weltkriegs (1914–18) in die österreichische Armee einberufen und mit Militärbauten beauftragt. Schwere Schicksalsschläge trafen ihn auch 1917, als sein geliebter Bruder Bruno⁴⁷⁶ im Krieg fiel und sein Sohn René bald darauf an Tetanus starb.

Nach dem Krieg 1919/1920 gründete Robert Morpurgo die Kunstgalerie »Induskunst« am Wiener Schuberttring (zwischen Johannesgasse und Fichtegasse), wo er Bilder von ehemaligen Offizieren des österreichischen Heeres, aber auch von akademischen Malern, wie dem Ungarn Josef Keres, verkaufte. Robert Morpurgo verstand viel von Malerei, er hatte ja selbst eine künstle-

472 Siehe dazu am 28.2.1915: Neue Freie Presse, Die Zeit, Neues Wiener Tagblatt, Illustriertes Wiener Extrablatt, Neues Wiener Journal, Illustrierte Kronen-Zeitung, Fremden-Blatt.

473 Neue Freie Presse, 18.2.1914.

474 Fremden-Blatt, 28.2.1915, Nr. 59.

475 Archiv Vasko: Brief Peter Morpurgo vom 10.11.1997 aus Kent.

476 Bruno Morpurgo war ein musikalisches Talent und auch als Komponist tätig. Das Archiv seiner Arbeiten ist lt. Dipl.-Ing. Helmut Morpurgo in der Familienvilla in Atzgersdorf vorhanden und wurde bis jetzt noch nicht veröffentlicht.

rische Begabung. In der Galerie stand ihm seine zweite rechtmäßige Ehefrau Merry Elsa geb. Drill (geb. 24.1.1895, evangelisch) zur Seite. Auch Merry Drill war – wie Lucie – Schauspielerin und trat eine Zeit lang im *Talia-Theater* in Hamburg als erste Naive auf. Trotz des großen Altersunterschiedes (23 Jahre) erfolgte die Heirat am 18.9.1921 in Wien. Aus dieser Ehe entstammen die Zwillinge Paul Wilhelm und Peter Georg Ludwig Morpurgo (geb. am 25.9.1923 in Wien). Die Taufe war in der Evangelischen Pfarre AB Wien 3, Landstraße.

Nach dem Börsensturz von 1929 in der Wallstreet blieben aber die amerikanischen und englischen Sammler der »Induskunst« aus und die Galerie musste gesperrt werden. Da zeigte sich die Willenskraft von Merry Drill, die einen Damenhutsalon eröffnete und so zum Brotverdiener der Familie wurde. Robert Morpurgo arbeitete bald darauf als Ingenieurkonsulent in seiner Wohnung auf der Stubenbastei 10/10, wo er bis zu seinem Tod am 15. 2. 1941 verblieb. In seiner Sterbeurkunde⁴⁷⁷ wird als Beruf »Wirtschaftsberater« angegeben.

6.6.4.2 Architekt Alfred Wildhack

Der Architekt aber, der das *Südbahnhotel* zum weltberühmten Palasthotel ausbaute, war Alfred Richard Wildhack.⁴⁷⁸ (Abb. 237) Er wurde am 7.3.1869 in Wien als Sohn des Stadtbaumeisters Matthias Löffler geboren und war katholisch. Nach dem Akt der Statthalterei⁴⁷⁹ erfolgte seine, aber auch die Namensänderung seiner Schwester Leopoldine auf Wildhack. Dies geschah über Ansuchen des Goldarbeiters Anton Wildhack, der die inzwischen geschiedene Mutter der beiden, Anna Wildhack (geb. Pumpler), am 16.7.1878 ehelichte. Es erfolgte also keine Adoption, sondern nur eine Namensänderung. Seiner am 15.2.1904 geschlossenen, doch später geschiedenen Ehe mit Karoline Jüngling entstammten zwei Töchter. Alfred Wildhack starb verarmt am 12.8.1939 im Versorgungsheim Lainz.

Wildhack genoss eine fundierte Ausbildung, da seine Lehrer selbst hervorragende Architekten waren. In seinem Nachlass bezeugen zehn Zeugnisse der Jahre 1882–1888 den Besuch der *K.u.k. Staats-Gewerbeschule*, an der Camillo Sitte sein Direktor und Julius Deininger sein Lehrer für Bau-Entwerfen waren. Er dürfte ein sehr begabter Architekturstudent gewesen sein, der nach der Reifeprüfung (15.7.1888) in die Meisterschule von Ringstraßenarchitekt Carl Hasenauer in die *K.u.k. Akademie am Schillerplatz* aufgenommen wurde.⁴⁸⁰ Alfred Wildhack zählte hier zu den besten Studenten und wurde neben verschiedenen Akademie-Preisen 1892 auch mit einem Staats-Reise-Stipendium (Rompreis) ausgezeichnet. Dies ermöglichte ihm, eineinhalb Jahre lang berühmte Bauten an Ort und Stelle zu studieren.

Eine Fotografie aus seinem Nachlass (Abb. 238) zeigt den jungen Architekten 1904 bei einem Kostümfest des bekannten »Künstlerclubs *Alte Welt*«. Nach Wladimir Aichelburg⁴⁸¹ dürfte das Foto, wobei sich Wildhack hier selbst mit Bleistift für die Nachwelt umrahmt hat, eine Reproduktion eines Gruppengemäldes mit den Porträts aller Mitglieder im Stil der alten Niederländer sein. Der Club bildender Künstler »Alte Welt« zählte zu den mit dem *Wiener Künstlerhaus* kooperierenden Organisationen und veranstaltete ebenfalls Kos-

477 Privataarchiv Peter Morpurgo.

478 Archiv Désirée Vasko-Juhász. Durch Zufall begünstigt, vermochte die Autorin an bisher unveröffentlichtes Quellengut bezüglich des Lebenslaufes von Alfred Wildhack zu gelangen, das sich nun im Archiv von Désirée Vasko-Juhász befindet. Vgl. Aufnahmearbeit Désirée Vasko-Juhász: *Das Südbahnhotel am Semmering*, 2. Bauabschnitt (1901–1903), Institut für Kunstgeschichte, Universität Wien, Mai 1996.

479 NÖLA Statthalterei, C1-14038 ex 1888. Für die Klärung dieser Note danke ich Herrn Mag. W. Rosner vom NÖ. Landesarchiv.

480 Archiv der Akademie am Schillerplatz: Schülerverzeichnisse der K.u.k. Akademie der bildenden Künste, Specialschule für Architektur, Prof. Freih. von Hasenauer, Bd. 122–125, Aufnahmelisten der Studienjahre 1888–92.

481 Wladimir Aichelburg, *Das Wiener Künstlerhaus (1861–2001)*, Bd. 1, Wien 2003, S. 131, S. 270ff.



237 Architekt Alfred Wildhack (1869–1939)

239 Architekt Carl Freiherr von Hasenauer im Kostüm



238 Alfred Wildhack kostümiert im Künstlerklub-Alte Welt, 1904

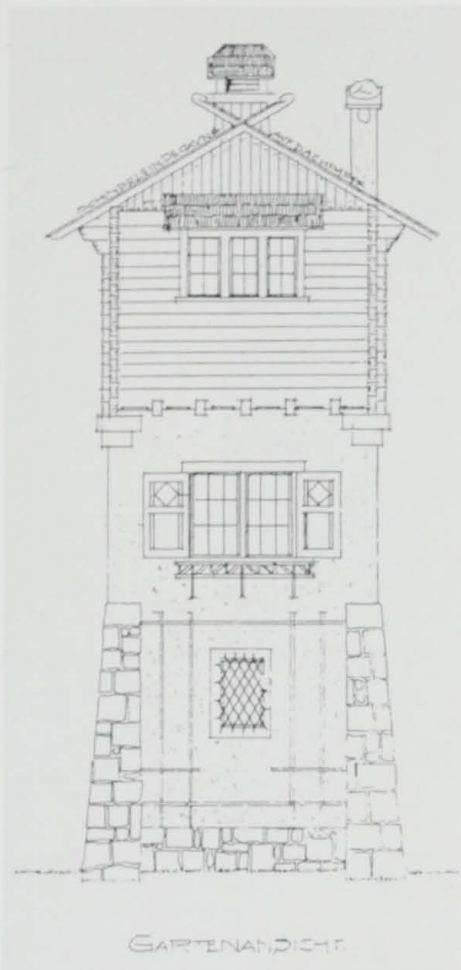
tümfeste. Wildhack nahm aber auch an den geselligen Abenden im *Künstlerhaus* teil, wo sein Lehrer Carl Hasenauer als Vereinsvorstand von 1870–1880 tätig war. (Abb. 239)

Aus seinem handgeschriebenen Lebenslauf geht hervor, dass der vom Militär befreite Wildhack von 1893–1895 im Baubüro des *K.u.k. Ministeriums für Inneres* die Bauleitung des österreichischen Delegationsgebäudes in Budapest innehatte. Anschließend arbeitete er vier Jahre lang (1895–1899) im Baubüro von Baurat Franz Neumann, wo er Erfahrungen im Villenbau sammeln konnte. Seit 1900 war Wildhack als freischaffender Architekt und viel beschäftigter Bauunternehmer für die *Südbahngesellschaft*, aber auch andere Bauherren tätig.⁴⁸² Bereits 1899 gründete Wildhack mit Robert Morpurgo eine Bauunternehmung, die allerdings nach dem großen Zubau beim *Südbahnhotel* am Semmering aufgelöst werden musste, da keine unmittelbaren Anschlussaufträge folgten.⁴⁸³

Alfred Wildhack war ein hochtalentierter Architekt mit fundierter Ausbildung, welcher der Nachfolgeneration der großen Ringstraßen-Architekten angehört. Wie sein prominenter Lehrer Julius Deininger und späterer Arbeitgeber Franz Neumann war auch Wildhack Mitglied der 1862 gegründeten Ar-

482 Neben zahlreichen Villen im Semmeringgebiet findet man auch in Urgersbach bei Gutenstein neben der von Wildhacks ehemaligem Lehrer Julius Deininger für den Industriellen Berl 1887 erbauten Villa ein großes Landhaus im Heimatstil, das 1909 von A. Wildhack erbaut wurde. Zu Wildhacks frühen Bauwerken zählte der 1905 erbaute Trakt Löblichgasse 14 und Säulengasse 19 der Privat-, Heil- und Entbindungsanstalt *Sanatorium Hera*, wo er sicherlich Erfahrung für seine späteren Entwürfe diverser Kuranstalten für die *Südbahngesellschaft* sammeln konnte. In Wien scheint Wildhack bei Wohn- und Geschäftshäusern als Entwerfer auf, wie in Wien 3, Rüdengasse 13. Dieses Haus wurde 1911/12 von Karl Stigler ausgeführt. Ein später Entwurf aus den Jahren 1928/29 ist das Haus in der Gratian-Marx-Straße 4, im 11. Bezirk. (Vgl. Kap. 6.6.4.2.4)

483 Brief Morpurgo vom 3.12.1905 aus Chicago.



240 Alfred Wildhack: Plan des Garagengebäudes der Villa Neumann (1911)

chitektenvereinigung »Wiener Baubütte«⁴⁸⁴, deren Sitz in der *K.u.k. Akademie der bildenden Künste* am Wiener Schillerplatz war. Ziel der Vereinigung, der zahlreiche prominente Architekten angehörten, war die Förderung der Standesinteressen ihrer Mitglieder.⁴⁸⁵ Noch 1917 findet sich Wildhack im Mitglieder-Verzeichnis.

Wildhacks Schaffen, zu dem auch interessante Wettbewerbsentwürfe⁴⁸⁶ gehören, ist heute nicht restlos erforscht und für weitere Überraschungen gut. Nach der bisherigen von der Autorin erstellten Werkliste blieb die Architektur von Wildhack bis auf spätere Gemeindebauten in den historisierenden Formen verwurzelt. Am Semmering hinterließen Wildhacks Bauten mit ihrem Repräsentations- und Erholungscharakter jedenfalls ein beeindruckendes Zeugnis des Bauschaffens der Übergangszeit vom 19. zum 20. Jahrhundert.

6.6.4.2.1 Wildhacks Bauten am Semmering und Umgebung

Wie die baugeschichtlichen Untersuchungen beim *Südbahnhotel* ergaben, hatte Architekt Alfred Wildhack bis zur Hotelerrichtung als Mitarbeiter in Franz Neumanns Wiener Architekturbüro (1895–99) gearbeitet und dürfte auch an der *Semmeringer Villenkolonie* mitgeplant haben. Dies wird durch die Tatsache erhärtet, dass auch das zu Neumanns eigener Villa gehörende »Nebengebäude mit Garage« (Villenstraße Nr. 95) von Wildhack erbaut wurde. (Abb. 240) Der in den steilen Hang gestellte schmale dreigeschoßige Giebelbau zeigt straßenseitig nur das oberste Geschöß, das einen als Garage genützten Kantblockbau darstellt.

Bei Alfred Wildhack dürften die Hotelbauten für die *Südbahngesellschaft* am Semmering und in Abbazia den Schwerpunkt seines Architektenlebens dargestellt haben. Wildhack war bis knapp vor seinem Tod mit Bauaufträgen der Bahngesellschaft beschäftigt. So führte er nach Beendigung des großen Hotelzubaues von 1901–03 auch alle weiteren Bauabschnitte des *Südbahnhotels* am Semmering alleine und mit einer anderen Atelieradresse durch. (Vgl. Kap. 6.7.1. Überblickstafel: Bauabschnitte *Südbahnhotel*)

Da nach lokalhistorischer Bauforschung Alfred Wildhack neben Franz Neumann wesentlich das Architekturbild des Semmerings prägte, sollen hier zwei späte von ihm dort gebaute Villen vorgestellt werden. Bei diesen späthistoristischen Villen verdrängt bereits das verputzte Steinmaterial immer mehr die von Neumann und anfangs auch von Wildhack angewandten Holzbaukonstruktionen. Während nun raue Putzwände (oft Rillenputzfassaden) vorherrschen, zeigen Wildhacks frühe Villen auf ihren Holzfassaden auffallend zierliche – die ganze Breite des Hauses durchlaufende – Friese, welche die Etagen streifenartig mit Zahnschnitten, Rundbögen oder anderen Kerbmustern trennen. Sowohl an der *Villa Morpurgo* in Reichenau als auch an der zur selben Zeit erbauten *Villa Fuchs* (1902) in Küb finden sich solche malerischen Holzschnitzdetails, die ursprünglich nur die Gebirghäuser der Schweiz und Vorarlbergs schmückten.⁴⁸⁷ Typisch für Wildhacks Semmeringer Villen ist eine landhausartige Durchbildung, die speziell im Detail auftritt.

Der Unterschied zwischen dem mehr der heimischen bäuerlichen Tradition verpflichteten Landhausstil von Neumann und der fortschreitenden, sich von der Bauernhausarchitektur immer mehr lösenden, Villenbauweise Wildhacks lässt sich gut an der *Villa Linka* und der *Villa Durstmüller* ablesen.

484 Mitgliederverzeichnis der Architektenvereinigung »Wiener Bauhütte«, Stand 1.7.1905, Alfred Wildhack scheint hier unter »Teilnehmende Mitglieder« auf.

485 Martin Paul, *Technischer Führer durch Wien 1910*, S. 36.

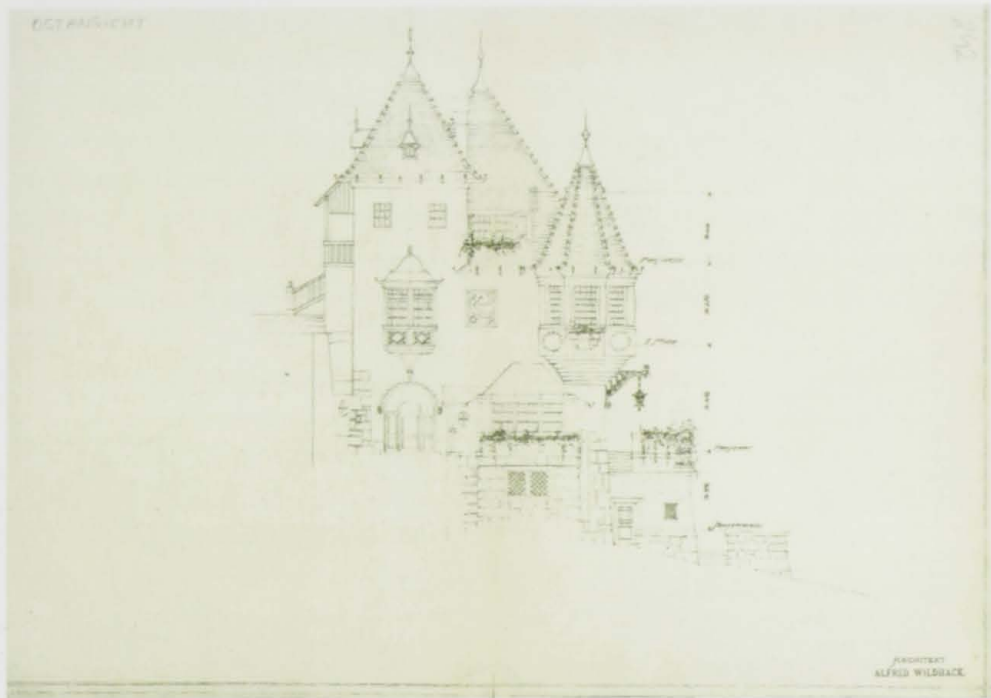
486 Vgl. Kap. 6.6.4.2.4: Überblickstafel: Das Werk von Alfred Wildhack. Literatur zum Wiener Zentralfriedhof-Wettbewerb, Günther Berger, Sieben erhaltene Konkurrenzprojekte zur Anlage des Wiener Zentralfriedhofs (1870/71, in: *Jahrbuch des Vereins für Geschichte der Stadt Wien*, Bd. 38, Wien 1982, S. 82ff.

487 *Allgemeine Bauzeitung*, Wien 1843, S. 353.



241 (links) Alfred Wildhack: Villa Linka im typischen Rauputz der Entstehungszeit (1911/12). Vgl. dazu Abb. 191: Pfarrhaus Klamm

242 Villa Linka: Plan der Ostfassade von Alfred Wildhack



6.6.4.2.2 Villa Linka, Semmering (1911/12)

Wie aus Günther Buchingers Forschungsarbeit der Grundstücksverhältnisse am Semmering⁴⁸⁸ hervorgeht, war auch das Terrain – unweit des *Südbahnhotels* an der Semmeringer Hochstraße –, auf dem die *Villa Linka* (Abb. 241+242) situiert ist, Eigentum der *Südbahngesellschaft*. Man kann heute davon ausgehen, dass Architekt Wildhack quasi als Honorarabgeltung für seine laufenden Arbeiten bei der Bahngesellschaft in den Besitz des Grundstückes⁴⁸⁹ gelangte. Wie eng der Architekt mit der *Südbahn* verbunden war, lässt sich daran ablesen, dass der Oberinspektor der *Südbahn*, Josef Fuchs, für den Wildhack schon 1901/02 eine Villa in Küb errichtete, bei dem Projekt als Bausachverständiger wirkte und Wildhack auch für die Abwasserentsorgung der *Villa Linka* die Kanalanlagen der *Südbahn* mitbenutzen durfte.⁴⁹⁰

Der monumentale Bau wächst in steiler Hanglage burgenhaft aus einem massiven Rustikasockel, welcher aufgrund der über ihm angeordneten raumgreifenden Bauteile wie vorgelagerte Terrassen, Erkerzubauten und zweigeschoßige apsidiale Raumabschlüsse erdgebunden und schmal wirkt. (Abb. 243) Bei der landschlossartigen Villa erinnert vieles an das unter ihr liegende *Südbahnhotel*. Der Bau wird im Volksmund auch »Bergschlössl« genannt.

Die »massiv aus Stein und Ziegel«⁴⁹¹ errichtete Villa, für die am 22. November 1911 um Baubewilligung⁴⁹² angesucht wurde, ist nach Alfred Wildhacks Worten »... in vornehmem Renaissance-Stil gebaut und erweckt den Eindruck eines burgartigen Herrnsitzes«.⁴⁹³

Raumprogramm der Villa Linka

Zu dieser Villa, die der Architekt für seine später von ihm geschiedene Frau Linka in großzügiger Raumaufteilung 1911 baute, fand sich im Nachlass von Alfred Wildhack⁴⁹⁴ auf einem zur *Villa Linka* gehörigen Briefpapier sowohl der Grundriss als auch folgende zeitgenössische Beschreibung: »Im Erdgeschoss

488 Vgl. dazu: Günther Buchinger, Die Grundstücksverhältnisse um 1880, in: Villenarchitektur am Semmering, Semmering Architektur/Band 2, Wien 2006.

489 Parzelle Nr. 809/32, Grundbucheinlagezahl 98, Gloggnitz.

490 Baukorrespondenz Alfred Wildhack.

491 Ebenda.

492 Brief von Linka Wildhack an Bürgermeisteramt Breitenstein am Semmering.

493 Archiv Désirée Vasko-Juhász, Briefpapier der Villa Linka.

494 Ebenda.



243 (oben) Semmeringer Hochstraße: Villa Linka, darunter Villa Lore und rechts unten Villa Mary, Postkarte

244 (links) Villa Linka: Speisezimmer mit neogotischem Schnitzdekor

befindet sich eine geräumige, elegant eingerichtete Halle, ein großes, in Tiroler Frühgotik gehaltenes Speisezimmer (Abb. 244) mit Speisenaufzug und überdies ein im Stile Ludwig XVI. eingerichtetes Frühstückszimmer.

Im 1. Stock sind fünf elegante, mit allem modernen Komfort möblierte Schlaf- räume und im Souterrain außer der großen, mit allem Luxus eingerichteten Herr- schaftsküche, Arbeits-Nutzräume und Zimmer für das Personal untergebracht.

In der Mansarde befindet sich eine zweite Wohnung (bestehend aus fünf Wohnräu- men, komplett eingerichteter Küche, Badezimmer, zwei Dienerzimmern und einem Arbeitsraum) mit separatem Eingange, welche aber auch durch das Stiegenhaus ver- bunden, mit der größeren Wohnung zusammengezogen und benützt werden kann.

In jedem Stockwerke sind komfortable Badezimmer mit Kalt- und Warmwasserleitung und Zentralheizung vorhanden. Lokale und interurbane Telefonverbindung ist im Hause. Ein Eishaus mit Eisvorrat, elektrisches Licht, komplettes Speise- und Glasservice, reichlicher Vorrat an Nickelgeschirr für die Küche sowie Bett- und Tischwäsche stehen zur Verfügung.

*Vor der Halle und dem Gartenzimmer liegt die das Haus umschließende Liegeterrasse von zirka 150 m², von welcher man das unvergleichliche Panorama genießt. Die Villa ist ganz oder etagenweise für die Saison, ganzjährig oder für kurze Zeit zu vermieten.*⁴⁹⁵

Der beeindruckende Blick von der *Villa Linka* auf die bizarre Dachlandschaft des *Südbahnhotels* vor dem Raxmassiv wirkt fast gemäldeartig. Deutlich spürt man, dass Wildhack seine Erfahrungen beim Bau des *Südbahnhotels* (1901–03) in seiner eigenen Villa nun spielerisch und in verkleinertem Maßstab anwandte. Ob es sich dabei um die Höhenstaffelung der fünfgeschoßigen Villa entlang des Steilhanges handelt oder um das Baumaterial (Rustika, Fachwerk- und Holzapplikationen). Wie beim *Südbahnhotel* wird jede Möglichkeit des spärlich vorhandenen Baugrundes genützt, um dem Hausinneren durch eine nach außen vorgewölbte organische Gestaltung zusätzlich Raum anzufügen. Auch die malerischen Überschneidungen der verschiedenen Dachhöhen mit ihren Kaminhäuschen und dem Wetterhahn vermitteln die Architekturpläne (Abb. 242) gut, da man in natura und auf Fotos ja meist nur die der Hochstraße zugewandte Fassade sieht. Während die Villenzufahrt über den zur *Südbahngesellschaft* gehörenden »alten Hochweg«⁴⁹⁶ erfolgt, ist das Haus auch von der neuen Hochstraße her über einen eigenen Stiegenaufgang zugänglich, der durch einen in Terrassen angelegten Garten führt, was den steilen Aufstieg erleichtert.

Nach dem Parterre-Grundriss betritt man durch eine massive Eingangstüre an der dem *Silberer-Schlössl* zugewandten Ostseite ein kleines Vestibül, das einerseits in die elegante Halle und die Gesellschaftsräume, andererseits mittels einer Holztreppe (Abb. 245), deren Geländer ein ausgesägtes Vierpassmuster zeigt, in die drei darüber liegenden Geschoße führt. Alle Räume des Hauses sind mit Parkettböden versehen und verfügen aufgrund zahlreicher Fenster über ausgezeichneten Lichteinfall, wobei selbst die Mansardenzimmer durch ein großes dreigeteiltes attikahafes Fenster hervorragend beleuchtet werden.

Im Inneren zeigt das noble Haus mit geschnitzten Türen und Lambrisagen sowie mit dem historisierenden, auf gotische Formen zurückgreifenden Mobiliar ein romantisches Stilkonglomerat. Das Interieur der Villa weist auch flache hölzerne Wandpaneele auf, an denen sich eingeschnitzte Gotizismen befinden. Rätselhaft ist noch, ob dieser romantischen Dekorationsart, die ins Kunstgewerbliche übergeht, ein besonderer Aussagewert zukommt.

Aufgrund des gewählten Bauvokabulars, zu dem wohl noch altdeutsche Bauteile wie der Erker etc. zählen, die aber keineswegs mehr historisierend imitativ wirken, sondern in neuen Formen klar ihre Funktion mitteilen, ist die Villa eindeutig in die Spätphase des *Heimatstils* einzuordnen. In der Semmeringer Architekturgeschichte ist die *Villa Linka* quasi als Initialwerk für eine neue Richtung zu betrachten. Wildhack bediente sich bei dieser Villengestaltung eines neuen Architekturstils, der nun nichts mehr mit den früheren Rezeptionen der Bauernhaus-Architektur zu tun hat. Vielmehr könnten zeitgenös-

495 Ebenda.

496 Baukorrespondenz Alfred Wildhack.



245 Villa Linka: Treppenbrüstung in gotischer Manier

sische englische Beispiele, wie etwa die Villen von Charles Francis Annesley Voysey (1857–1941), vorbildhaft gewirkt haben. Spätere Architekten wie William Lethaby, George Walton und M. H. Baillie Scott zählen bereits zur zweiten Generation dieser Richtung, die von 1880 bis 1910 in der Wiederaufnahme alter Zimmermannskunst und Materialtreue sowie einer mittelalterlich imaginierten Villenarchitektur einen Ausgangspunkt für moderne Landhausarchitektur sah.

6.6.4.2.3 Villa Durstmüller (1911/12)

Als Prototyp eines im Semmeringer Bergland versteckten Landhauses in den Formen des *Heimatstils* kann man die dem *Sonnwendstein* zugewandte – in der letzten Kurve der Passstraße gelegene – *Villa Durstmüller* (Abb. 246) bezeichnen. Das nahezu quadratische, ebenfalls massiv in Stein und Ziegeln vom Wiener Baumeister C. A. Stöger errichtete dreigeschoßige Einfamilienhaus konzipierte Wildhack zur gleichen Zeit wie seine eigene Villa. Der Bau ist jedoch von viel kleinerer Dimension als die fünfgeschoßige *Villa Linka*, die ja vermutlich bereits als eventuelle Einnahmequelle durch stockweise Vermietung für Wildhacks Frau gebaut wurde. Neben der Größe unterscheidet sich daher das Haus Durstmüller, welches eigentlich den Namen *Villa Hubertus*⁴⁹⁷ trägt, auch in der Funktion von Wildhacks eigener Villa, da Anton Durstmüller die Villa nur für sich und seine Familie erbauen ließ, von der sie bis heute bewohnt wird.

Anton Durstmüller, der in die Wiener *Buchdruckerei Karner* einheiratete, belieferte quasi von seinem Semmeringer Haus die *Südbahngesellschaft*, die für ihr Hotel alle Drucksorten von der *Firma Karner* bezog. Eine wichtige Grundlage des florierenden Tourismus bildeten damals ja die Reiseführer. Die *Südbahn* unterstützte auf diesem Gebiet verschiedene Vereine wie den *Österreichischen Alpen- und Tourismus-Verein*, gab aber auch selbst Reiselektüre heraus, die bei *Karner* gedruckt und in der *Villa Durstmüller* ausgeliefert wurde.

Um aber auch seinerseits die Semmering-Propaganda anzukurbeln, verlegte Anton Durstmüller in den Jahren 1925 und 1926 die unabhängige Zeitschrift »*Der Semmering*« zur Förderung des Touristen- und Fremdenverkehrs und der wirtschaftlichen Interessen im Semmering-Gebiet. Darin kamen bekannte Schriftsteller (Ottokar Janetschek etc.) zu Wort, die aber oft im kritischen Widerspruch zur gemeindeeigenen Zeitung standen.

Wie wesentlich der Baustil der Brüder Franz und Gustav Neumann das Architekturbild des Semmerings prägte, zeigen die ganz konkreten Vorstellungen, die Direktor Durstmüller bei der Errichtung seiner Villa äußerte. Er wünschte sich nämlich von Architekt Wildhack, dass sein Haus »*genauso wie das 1896 von Gustav Neumann im alpenländischen Stil erbaute Pfarrhaus werden sollte*«. ⁴⁹⁸ Gustav Neumann, der als Hofarchitekt von Fürst Johann II. von Liechtenstein mehrfach am Semmering tätig war, erbaute neben der ursprünglich einschiffigen Semmeringer *Kapelle*⁴⁹⁹ auch das *Benefiziatenhaus*, das er nach schweizerischem Vorbild besonders reich mit geschnitztem alpenländischem Bauvokabular versah und mit bunter floraler Malerei dekorierte. (Abb. 247)

Interessant ist die Baulösung, wie Wildhack den Wunsch des Bauherrn dann 1912 in die Realität umsetzte. Wohl griff er teilweise rezeptiv auf die von Gustav Neumann beim *Pfarrhof* verwendeten Bauformen zurück, wie etwa das weit vorgezogene Satteldach über der im Obergeschoß ums Eck gehenden Veranda und die große Rundbogennische im Erdgeschoß aus behauenen Bruchstein.⁵⁰⁰ Hingegen vernachlässigte Wildhack aber vollkommen die durch Schnitzereien und Bemalung pretiös verzierte Holzdekoration, welche die Semmeringer Pfarre auszeichnet.

Wie die Originalpläne (Abb. 248) der *Villa Durstmüller* (1911/12) zeigen, versuchte Wildhack – unter Berücksichtigung des Bauherrn-Wunsches – wohl vordergründig eine Baulösung im *Heimatstil* zu präsentieren. Doch zeigt sein

497 Nicht zu verwechseln mit *Haus Hubertus*, wobei Franz Neumanns eigene Villa in der Villenstraße gemeint ist.

498 Auskunft von Dr. Anton Durstmüller, Sohn des Erbauers, der heute noch die Villa gemeinsam mit seiner Frau bewohnt.

499 Die Hauptfassade der Kirche wurde erst 1907/08 durch den Zubau eines Seitenschiffes mit Empore vollendet.

500 Zit. Anm. 1, S. 308.



246 Alfred Wildback: Villa Durstmüller
(1911/12)

zeitgenössischer, eigenständiger Entwurf nur geringe Anlehnung an das gewünschte Vorbild, da er vor allem in den Obergeschoßen keine Blockbaukonstruktion anwandte, sondern dem Haus eine blockhaft-kantige Baugestalt mit verputztem Mauerwerk gab. Jedoch durften nach alter Sitte auch hier Haussegenfigur und Kruzifix nicht fehlen.



247 Gustav Neumann: Pfarrhaus Semmering
(1894/95)



248 Alfred Wildback: Villa Durstmüller,
Fassadenansicht

6.6.4.2.4 Überblickstafel: Das Werk von Alfred Wildhack

1. Wettbewerbe

Wettbewerb *Kaiser-Jubiläumskirche*, Wien 1898. (2. Preis)
Zweiter Wettbewerb zur Anlage des *Wiener Zentralfriedhofs*, Wien 1899.
(3. Preis)⁵⁰¹

2. Villenbauten und Häuser

Villa Fuchs, Küb/Payerbach 1901/02.
Villa Morpurgo, Reichenau 1901/02.
Adaptierungsarbeiten *Villa Bittner*, Semmering 1907.
Kellerbau *Villa Herz*, Semmering 1907.
Kaiser-Franz-Joseph-Jubiläums-Volksschule, Semmering 1908.
Villa Flora, Urgersbach 1909.
Villa Linka, Semmering 1911/12.
Villa Durstmüller, Semmering 1911/12.
Zubau eines *Garagenhauses zur Villa Neumann* (Nr. 95), Semmering 1911.
Pfarrhof, Klamm/Schottwien 1912.

3. Hotelbauten bzw. Um- und Anbauten

Südbahnhotel, Semmering 1901–03.
Kinderspielhalle bei den *Südbahn-Dependancen* am *Wolfsbergkogel* 1901.
Südbahn-Pension »Meierei«, Semmering 1901/02.
Wiederaufbau und Vergrößerung der *Dependance Waldhof*, Semmering 1902.
Umbau des *Saaltheaters im Hotel Kronprinzessin Stephanie*, Abbazia 1902.
Dampfwasch-Anstalt des *Südbahnhotels*, Semmering 1906–08.
Zubau des *Post- und Telegraphentraktes beim Südbahnhotel*, Semmering 1908.
Bau des Kursaales im Hotel Quarnero, Abbazia 1909/10.
Hotel Stephanie, Semmering 1910.
Neuer Speisesaaltrakt im Südbahnhotel, Semmering 1912/13.

4. Diverse Bauten

Neuer Trakt *Sanatorium Hera*, Wien 1905.

5. Zinshäuser und Wohn-, Geschäftshäuser

Wien 7, *Richtergasse 9* (Zinshaus), 1901.
Gemeindehaus, Semmering 1905/06.
Wien 3, *Rüdengasse 13* (Zinshaus), 1911/12.
Wien 11, *Gratian-Marx-Straße 4* (Wohnbau), 1928/29.

6. Diverse Bauten und Entwürfe in Abbazia

Umbau *Villa Felice*, 1906 (Poscic, Parz.Nr. 856/3, 1898)
Erzherzog Ludwig Victor Bad, 1904/06.
Villa Rom, Entwurf 1905.
Hotel Jeanette (mit Neuhausler und Pelda).
Terrassenbau *Schweizerhof*, Volosko 202.

501 Günther Berger, Sieben erhaltene Konkurrenzprojekte zur Anlage des Wiener Zentralfriedhofs (1870/71), in: *Jahrbuch des Vereins für Geschichte der Stadt Wien*, Bd. 38, Wien 1982, S. 85ff.

249 L. Neber/A. v. Kauffmann: Schloss Pflugensberg bei Eisenach, um 1892



6.6.5 Die Stilfrage des Hotelzubaues von 1901–03

Vom Bautypus her, dessen Funktion ja rationaler Anlass zur Bestimmung des Grundrisses und der Raumauteilung war, lehnt sich der Bau des *Zweiten Südbahnhotels* am Semmering an die Tradition von Herrschaftshäusern an, die einem gehobenen Erholungs- und Repräsentationsanspruch gerecht werden mussten. Nach dem Konzept der Erbauer, die dem Ideal des romantischen Schlossbaus nachstrebten, bietet das zweite *Südbahnhotel* von jedem Blickwinkel ein anderes Erscheinungsbild. Ein Charakteristikum, das schon frühen adeligen Landsitzen eigen und aufgrund der romantischen Silhouette oft für Hotelbauten vorbildhaft war.

Zu den Schweizer Vorbildern dieser Art zählte in der Frühzeit des aufstrebenden Tourismus am Thunersee vor allem das Landschloss »*Die Alte Schadau*« am Eingang des Berner Oberlands. Die Beschäftigung mit der älteren vaterländischen Geschichte war nach der schweren napoleonischen Zeit für die französischen Royalisten in der republikanischen Schweiz ein Bedürfnis. So auch für den Amateurhistoriker Denis Alfred de Rougemont-de Pourtalès, der 1837 das Schadaugut bei Thun kaufte und ein Jahrzehnt später hier ein neues, dem romantischen Historismus entsprechendes Schloss baute.⁵⁰²

Als Vorbild, das vom Baudatum her dem *Südbahnhotel* näher ist, könnte man etwa auch das von L. Neber und A. von Kauffmann um 1890 mit sichtbaren Holzkonstruktionen erbaute *Schloss Pflugensberg*⁵⁰³ (Abb. 249) bei Eisenach gegenüber der Wartburg anführen. Hier liegt dem künstlerischen Planungskonzept das gleiche Prinzip wie dem Semmeringer Hotel zugrunde, nämlich den Bau als »monumentale Villa« zu errichten. Die Idee, das Hotel im Stile eines herrschaftlichen Landsitzes zu errichten und nicht einen städtischen Hotelbau ins Gebirge zu verpflanzen, ist als großer Verdienst der Architekten zu werten und lässt eine traditionelle romantische Einstellung zur Natur erkennen.

In der Umgebung Wiens wird oftmals Palaisarchitektur an Villenfassaden reflektiert, wobei eine Anlehnung an das »*Wiener Kunstwollen*«⁵⁰⁴ nahe liegt

502 Johanna Strübin Rindisbacher, in: *Riviera am Thunersee*, Bern 2002, S. 55.

503 *Architektonische Rundschau* 1893, Nr. 5, Tafel 34.

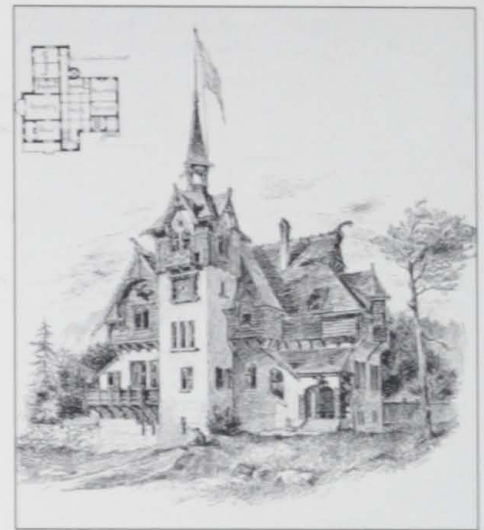
504 Walter Krause, *Die Wiener Ringstraße*, Vortrag in der Gesellschaft der Freunde der bildenden Künste, Wien 1988. Vgl. Andrea Reichenberger, Riegls »Kunstwollen«. Versuch einer Neubetrachtung, in *ÖZKD LIX*, 2005, Heft 1, S. 17 ff.

und deshalb urbane Elemente vorherrschen. Am villenartigen Semmeringer Palasthotel aber lässt sich im Grunde die regionale Entwicklungstendenz der Villenarchitektur in Niederösterreich um 1900 ablesen. Die blockartige Gestalt erinnert noch stark an den *Strengen Historismus*, aber die voluminöse Dachgiebelzone sowie der *Heimatstil-Dekor* verrät bereits ein späteres Datum und zeigt gegenüber Neumanns Villen eine deutliche Weiterentwicklung. Doch neben dem von einem malerischen Stilsynkretismus geprägten Erscheinungsbild muss man aber beim *Südbahnhotel* auch auf seine überaus funktionelle Planung hinweisen, die hoch klassifizierte Hotelbedürfnisse zu erfüllen trachtete.

Das Ziel der Architekten, mit dem Erweiterungsbau eine imposante und repräsentative Gesamtanlage vorzuweisen, wurde voll erreicht und hat auch heute noch – trotz vieler Zubauten – seine Gültigkeit. In der monumentalen Villenerscheinung des Hotels, das mit seinem überdimensionalen Giebeldach, der bewusst herbeigeführten Asymmetrie und der alpinen Holzarchitektur an hochherrschaftliche Landsitze anknüpft – wie etwa das pittoreske von Architekt Axel Guldahl erbaute Jagdschloss (Abb. 250) in Norwegen (Groß-Lichterfeld)⁵⁰⁵ –, ist vor allem die künstlerische Kraft seiner Aussage begründet.

Beim *Südbahnhotel* von 1901 lässt allein schon die Bewältigung des Konfliktes, dass man einen technisch modernen, kubischen Riesenbaukörper hinter einer historisierenden Fassade verbergen musste, darauf schließen, dass primär eine romantische Idee im Vordergrund stand. Die idyllische Grundstimmung, die in der Gestaltungsabsicht der Hotelarchitektur als »monumentale Villa« liegt, evoziert zwei grundverschiedene nostalgische Bilder: Talseitig werden Erinnerungen an repräsentative Bürgerhäuser der Deutschen Renaissance durch das Fachwerk wachgerufen und bergseitig verleiht vor allem der Turm dem Hotel sein viel zitiertes »märchenschlossartiges« Image. In seiner Gestaltung stellt das Hotel somit eine Architekturlösung dar, die den Konflikt zwischen den Wünschen des Städtlers nach »luxuriösem Wohnen« und »unbesiedeltem Naturerleben« zu erfüllen trachtete. Das Hotel-Erscheinungsbild ist als Metapher für »das Lebensgefühl eines noblen und gesunden Wohnens auf dem Land« zu verstehen. Waren doch der »luogo privilegiato« und auch die »sito elevato«, welche schon die Theoretiker der Renaissance wie Scamozzi⁵⁰⁶ als herrschaftliche Charakterzüge einer Villa postulierten, hier am Semmering von der Natur bereits vorgegeben. Alle die Villa charakterisierenden Momente wie Naturnähe und uneingeschränkter Naturgenuss waren in Hülle und Fülle vorhanden und wurden geschickt von den Planern ins Konzept mit einbezogen. Beim Semmeringer *Südbahnhotel* wird klar, dass damals längst die Villa in vielem das Erbe des Schlossbaues angetreten hat und der monumentale Aspekt der Schlossarchitektur bereits auf die neue Gattung der Hotelarchitektur übertragen wurde. Am Semmering sieht man das auch daran, dass die großen Hotels nicht nur einen Park, sondern, wie ausgedehnte Schlossanlagen, ganze Landschaftspanoramen beherrschen.

Einen Schwerpunkt der Planung bildete auch die Verschmelzung des alten *Semmeringhotels* mit dem Neubau zu einer Einheit. Das Konzept sah diese Verknüpfung aber nicht nur im Außenbild vor, sondern schweißte beide Hotelgebäude auch innerlich durch Funktionen zusammen. So schloss der neunachsige Erweiterungsbau an der Westseite an den niederen chaletartigen



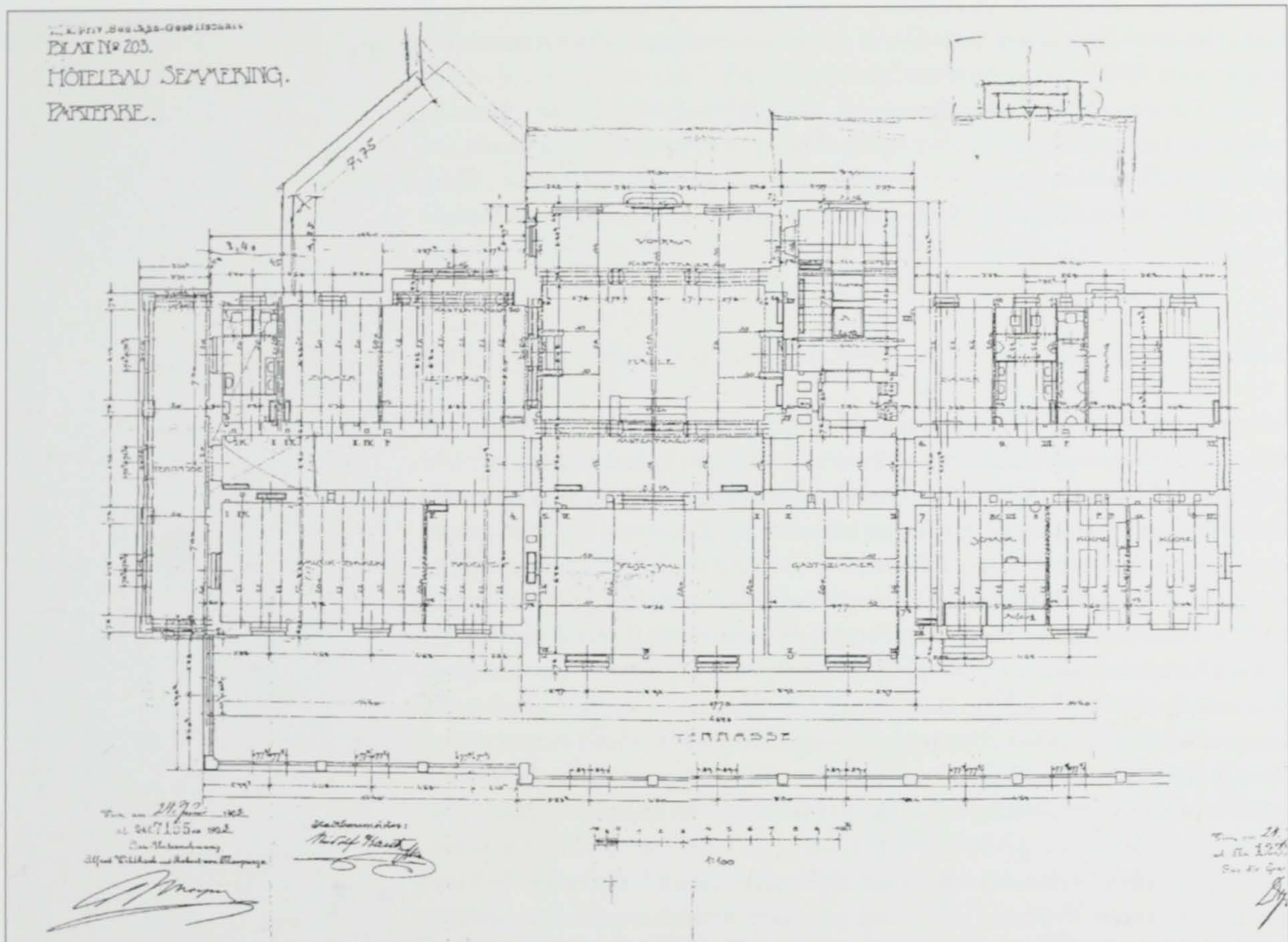
250 Axel Guldahl: Jagdschloss in Norwegen
(Groß-Lichterfeld)

505 Architektonische Rundschau
1892, Nr. 10, Tafel 77.

506 Vincenzo Scamozzi, Dell'Idée della Architettura universale, Venezia, MDCXV.

Restauranttrakt des alten Hotels von 1882 an, wobei in allen Geschossen die Mittelachse beider Hotels als Verbindungsgang diente. Da man auch im Außenbild um Einheitlichkeit bemüht war, wurde auch bei der neuen Fassadengestaltung das Risalitschema des alten Hotels aufgenommen, wodurch sich eine abwechslungsreiche Straßenfront mit plastischen Vor- und Rücksprüngen bildete. Man kann sich heute aufgrund der baulichen Veränderungen der Zeit – der niedrige Restauranttrakt wurde 1912 geschliffen und ein Neubau hochgezogen (Abb. 224 + 225) – kaum mehr vorstellen, wie sehr dieser malerische Bauteil zwischen den beiden Hotels die romantische Gesamterscheinung der Hotelanlage mitbestimmt hat.

6.6.5.1 Die Raumorganisation des Zubaus von 1901–03



251 Südbahnhof: Parterre-Grundriss, 1903

Wie der ursprüngliche Grundriss (Abb. 251) vor der Vergrößerung zeigt, entsprach der Zubau nahezu einem Rechteck. Ein in West-Ostrichtung an das alte Hotel anschließender viergeschossiger Längsbau wird von einem quer geführten sechsgeschoßigen Baukörper kreuzförmig durchdrungen, wobei durch leichte Risalitausbildung im Süden und Norden ein Mitteltrakt entsteht und die Architektur zu einer palastartigen Einheit verschmolzen wird.

Der kreuzartigen Grundform war auch der Richtungsausdruck im Inneren mit stark geometrischem Bezug auf den Mitteltrakt zugrunde gelegt, wobei der Speisesaal im ersten Stock das Zentrum darstellte. Die Erstreckung der Längsachse war mit dem in jedem Stockwerk vorhandenen Mittelgang gleichzusetzen, dessen seitliche Begrenzung im Osten eine Loggia und im Westen das Hotel von 1882 war. An der Tiefenachse, die auf beiden Seiten als Mittelrisalit vorspringt, befand sich im Erdgeschoß bergseitig rechts neben dem Turm ein Vorraum, der in das Vestibül führte. Dieses öffnete sich nach allen Seiten: links zum Stiegenhaus (Turm) mit dem Aufzug und rechts zu den Gesellschaftsräumen. Geradeaus betrat man über den Mittelgang den talseitig angeordneten »Kleinen Speisesaal«, wobei sich rechts weitere Gesellschafts- und links Schank- und Küchenräume öffneten. Neben der Außenerscheinung wurde auch das Raumprogramm nach den Prinzipien der Schlossarchitektur angelegt. So befand sich bis 1913 in der Beletage der *Fest-* oder *Große Speisesaal*. Mit einer Raumhöhe von 3,50 m wurden die im ersten Stock liegenden Zimmer als »Fürstenappartements« bezeichnet.

Der Festbereich war von außen durch einen Segmentbogen in der Beletage gekennzeichnet (Abb. 229). Erst darüber begann dann der symmetrisch angeordnete Hotelzimmerrhythmus, wobei der Grundriss zeigt, dass ein Gang von 2,50 m in jedem Geschoß die talseitigen von den bergseitigen Zimmern trennte.

Aufriss und Polychromie

Klar zeigt der Bau achsensymmetrische Fassadenaufrisse, Gesimse und Friese reihen sich zu regelmäßigen Stockwerken; auch die Fenster springen nicht aus der Ordnung der Achsen. Die Architektur scheint ständig um Harmonie zwischen horizontalen und vertikalen Gliederungselementen bemüht, was an mathematische Formelhaftigkeit herankommt und an den Fassaden den Eindruck einer »regelhaften Renaissance« hinterlässt.

Die zahlreichen Fenster der Hotelfassaden präsentieren sich heute schlichter als auf dem Einreichplan, wo sie im oberen Drittel Butzenscheiben aufwiesen. Sämtliche Fenster haben Holz-Sprossenläden und werden von waagrechten Regenabweisern oder kleinen Schindeldächern (nur im ersten Stock) überdacht. Hier ist auch an winzigen Details bemerkbar, wie sehr die Architektur um Vermittlung zwischen Vertikalismus und Horizontalismus bemüht ist.

Einen großen Unterschied zwischen altem und neuem Hotel zeigt die Wahl des Baumaterials. Während das Hotel von 1882 im Rohziegelbau ausgeführt ist, da nach Ansicht des damaligen Leiters der Hochbauabteilung Wilhelm Flattich »in Gebirgsgegenden der Verputz durch die Witterung leicht nothleidet«⁵⁰⁷, zeigt sich das Hotel von 1901 dem städtischen Gebrauch angepasst. Während der Unterbau aus roh behauenen Quadermauerwerk gefügt war, wurden die darüber liegenden Geschoße als glatt verputzter Ziegelbau – dem Modus des späthistoristischen Mauerputzes gemäß – hochgeführt.

Die Wandflächen sind von einer seriell hergestellten ornamentartigen Holzdekoration umspannt. Vor allem der Fachwerksdekor verleiht dem Hotel einen schmuckhaften Effekt. Die applizierten Holzkonstruktionen ver-

507 Zit. Anm. 324. Vgl. Kap. 4. *Südbahnhotel Töblach*.

klammern aber auch die Seitenteile mit der Mitte. Daneben sind sämtliche Dekorteile wie Rahmungen, Friese, Balkone und Lauben ebenfalls in Holz ausgeführt. Die gleichartige Verzierung aller Fassaden trägt zum einheitlichen Charakter des Hotels bei.

Die hölzernen Balkongeländer und Schindeldächer, die von ferne wie breite Bänder wirken, haben neben ihrer dekorativen Wirkung eine wesentliche Bedeutung für die horizontale Gliederung und gleichen wiederum den vertikalen Höhenzug der Fensterachsen bis unter die Dachtraufe aus. Nach oben hin ist eine deutliche Auflösung und Kleinteiligkeit zu beobachten, doch gibt es keinerlei Laubsägearbeiten im Spitzenmustereffekt mehr wie in Toblach. Hier geht es primär um ein aktualisiertes Erscheinungsbild.

Der Polychromie als Stilmittel der Architektur wurde auch hier sowie in Toblach großer Wert beigemessen. Wie weit die Farbgebung des Hotels mit Gustav Jahns 1904 entstandenem Werbeplakat (Bild des Bucheinbandes) übereinstimmte, ist unklar, doch zeigen sich Ähnlichkeiten mit dem *Südbahnhotel* in Toblach. Die Farben des Dolomitenhotels beschrieb Guido Friedl ganz genau: »Die tragenden Säulen und Riegel der Holzteile sind dunkelbraun, alle Füllflächen in Ocker gestrichen. Braun sind auch die geschweiften Fensterrahmungen, grün ihre Läden, als kräftiger Kontrast zur roten Ziegelfläche. In einer Fassade finden wir also Hellgrau, Ziegelrot, Weiß, Grün, Braun und Ocker. Es sind das seit der Zeit der Orientbahnstationen die traditionellen Farben der Südbahn.«⁵⁰⁸

6.6.5.2 Die Schaufassade der Talseite (Nordseite)

Augenfällig an der dem Tal zugewandten Fassade (Abb. 228) ist vor allem das Prinzip der Dreiteiligkeit, die schon in der vertikalen Fassadenabwicklung in Unterbau, Aufbau und dem abschließenden Konsolgesims mit Dach auftritt. Im Aufriss (3:3:3) schließen sich einem mittleren, gestalterisch betonten Abschnitt zwei seitliche Trakte an. Auch im Mittelrisalit dominiert wiederum Dreiteilung; ebenso weisen die Seitentrakte Dreiachsigkeit auf.

Wie bei der Wiener Palaisarchitektur wird die Hotelfassade in eine hohe Sockelzone, eine zweigeschoßige Wohnzone sowie ein Konsolengeschoß gegliedert. Zwischen den einzelnen Stockwerken macht sich in der Nobilitierung deutlich ein Unterschied breit. Hier trägt der die Gliederung unterstreichende Holzdekor wesentlich zur Klärung des Fassadenbildes bei. So ist der erste Stock als Beletage mittels eines durchlaufenden Gesims vom Straßenniveau distanziert. Damit wird für den Betrachter sofort ein Überblick geschaffen. Der zukünftige Hotelgast kann schon von außen zwischen teuren und billigeren Hotelzimmern unterscheiden.

Der Mittelrisalit, der von einem mächtigen und steilen Giebeldach bekrönt wird, präsentiert sich aufgrund seiner Höhe als vertikaler Blickfang. Er ist nicht nur breiter (18,60 m) als die Seitenteile (je 14,70 m), sondern ragt mit zwei weiteren Geschoßen über diese hinaus. Der Giebel ist so hoch aufgesetzt, dass das Dach des Längstraktes ihn nicht überschneidet. Der differenziert gestaltete Mitteltrakt bezieht das Exklusive seiner Stellung aus der beruhigten Erscheinung seiner beiden niederen Seitenflügel. Mit seinen reich dekorierten Fenstern und Türen ist er klar als Haupttrakt ausgezeichnet. Zusätzlich verfügen seine Giebelgeschoße über einen malerischen Fachwerksraster. Dagegen

508 Zit. Anm. 57, S. 120.

sind die leicht zurückversetzten Seitentrakte (um 1,5 m) auch in der Dekoration reduziert.

Der Mittelrisalit tritt sowohl an der Vorder- als auch Rückseite in Erscheinung. Hier wurden bei der Hotelarchitektur die Prinzipien des Wohn- bzw. Schlossbaus übernommen. Durch den Mittelrisalit wird die Fassade nicht nur optisch gegliedert, sondern auch funktionell transparent. Dahinter befinden sich die öffentlichen und hervorgehobenen Räume, wie die Eingangshalle auf der Bergseite und ein Speisesaal auf der Talseite. Von dort führte ursprünglich eine Rundbogentüre, der eine zweiarmige Freitreppe vorgelagert war, auf die Terrasse und stellte so eine Verbindung zur Natur her. Diese Außentreppe bildete gemeinsam mit dem darüber liegenden Balkon und dem großen Segmentbogen das repräsentative Schaustück der talseitigen Fassade. Das Balkonensemble ist beim Hotel als Fortsetzung eines Portalvorbaus zu sehen, der seit dem Barock als wichtigstes Gliederungselement von noblen Gebäuden fungierte.

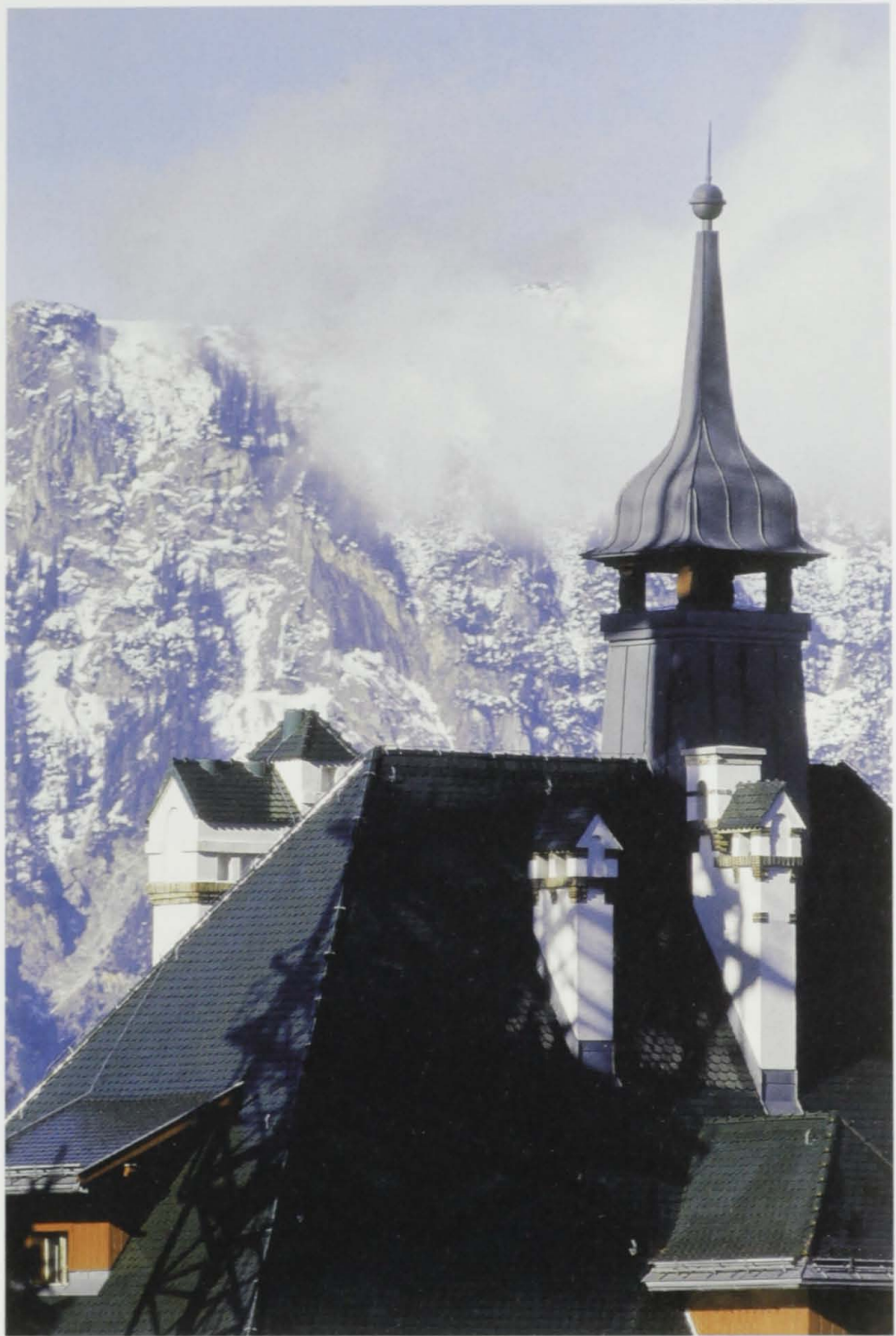
Architekt Wildhack lehnte sich auch in der Innenraumgestaltung des Hotels an die Raumfolge adeliger Paläste an, wobei der Festsaal immer das Zentrum darstellt. An diesen schließen – so wie auch beim *Südbahnhotel* – weitere Repräsentationsräume an. Die Anordnung des großen *Speisesaals* in der Beletage (Höhe 4,52 m) des Hotels entsprach auch ganz der zeitgenössischen Vorstellung des großbürgerlichen Wohnens, wo der Salon als Zentrum öffentlicher Repräsentation durch Dekorfülle im Piano nobile (Segmentbogen) außen gekennzeichnet war.

Zwischen dem großen *Speisesaal* in der Beletage und dem Speisesaal des alten Hotels dürfte eine Verbindung bestanden haben, da beide Lokalitäten auf der gleichen Höhe lagen. Während der Speisesaal in der Beletage bis 1912 als Ort großbürgerlicher Entfaltung und Repräsentation fungierte, diente der sich darunter im Parterre befindliche Saal zum Speisen »à la carte«, an den sich noch ein Gastraum anschloss. Dem im Bahngeschäft üblichen »Klassendenken« entsprechend, zog man auf diese Art eine Trennung zwischen elegantem Hotelpublikum und Tagestouristen.

Noch heute vermittelt die Fassade der Talseite mit ihrer zum Mittelrisalit hin gesteigerten Staffelung den Charakter einer plastisch empfundenen Schauwand, die eine Gliederung auf zwei Ebenen erfährt: vertikal durch den leicht nach vor versetzten Mittelrisalit mit seiner mächtigen Giebelbetonung und horizontal durch die dekorative Aufwertung der Beletage und die geschossweise differenzierte Dekoration. Dabei handelt es sich wie auch bei einem Zinspalais um eine graduell abstufoende. Die nach oben hin geringer werdende Stockwerkshöhe ist klar von außen sichtbar. Der Horizontalismus wird von den waagrechten Nutstreifen und dem Gesims des als Sockel ausgebildeten Erdgeschoßes, den Laubendächern und Rosettenfriesen sowie dem abschließenden Konsolgesims und zwei kleinen Zwerchhäusern, die in paralleler Ebene zu den Dachabschlüssen der Breitseite der Seitentrakte angeordnet sind, verstärkt. Die kleinen Rundbogenfenster im Parterre werden von der Nutzung völlig vereinnahmt.

Während das Hotel unterhalb der Dachtraufe horizontalisiert und geschlossen wirkt, streben oberhalb malerische Vertikalakzente der zentralen Giebelspitze (Abb. 252) entgegen. Das Prinzip, horizontale Gebäudeteile mit Türmen und Vertikalstrukturen zu kontrastieren, entstammt dem *Romantischen*

252 Südbahnhotel: Dachlandschaft
vor dem Raxmassiv



Historismus und findet sich etwa auch bei der Gestaltung der *Franzensburg* in Laxenburg.

Der dominante Vertikalzug des Mitteltraktes wird in den Giebelgeschoßen durch die Fachwerksteher verstärkt. Am Dach selbst sorgen zwei hohe, taubenkobelartig gemauerte Schornsteine sowie der alles überragende Blech-Helmturm mit Wetterfahne für einen triashaften Abschluss. Das Thema der zwei sich schneidenden Hauptachsen wird auch bei den gemauerten Kaminen und ihren rechtwinkelig aufgesetzten Häuschen fortgesetzt. Zierliche Schmiede- und Blecharbeiten finden sich an den Dachtürmen, Regenrinnen und »drachenköpfigen« Wasserspeiern.



253 Südbahnhotel: Bergseite, Zustand 1903

6.6.5.3 Die Turmfassade der Bergseite (Südseite)

Als markantes Merkmal tritt an der Bergseite die asymmetrische villenartige Konzeption (Abb. 253) des Hotels in Erscheinung, die in spannungsreicher Opposition zur klassischen Strenge der Talseite steht. Die symmetrische Grundrisskonfiguration erfährt hier durch den (im westlichen Drittel des Mitteltraktes vorgelagerten) Turm und durch die Terrainunterschiede (aufgrund der Aufschüttung bei der Einfahrt) eine asymmetrische und gestaffelte Gestaltung. In dieser unsymmetrischen Disposition treten Analogien zur *Hermesvilla* (1881–83) von Carl Hasenauer auf, bei dem Wildhack in der »*Specialschule*« studierte.⁵⁰⁹ Ähnlich wie beim Hotel erweisen sich in der *Hermesvilla* Grundriss und Raumaufteilung als durchaus symmetrisch, sieht man von dem an der Gartenseite weiter vorragenden turmartigen Eckrisalit ab, der als herrschaftliches Macht- und Hoheitszeichen gewertet werden muss.

Das Hotel nimmt demnach auf der Bergseite mit dem asymmetrisch angegliederten Turm und der unregelmäßigen Grund- und Aufrissaufteilung Hasenauers Gestaltungsprinzip auf, das romantische »*Zufälligkeit*« suggerieren und eine monotone Symmetrie der Fassaden vermeiden sollte. Dieses Prinzip entsprach den Vorstellungen des *Romantischen Historismus*, die in der Auflockerung des Baukörpers und im Setzen asymmetrischer Akzente einen »*malerischen*« Ausdruck des Individuellen und wie von alters her Gewachsenen erzielen wollten.⁵¹⁰ Diese Ideen rühren vom englischen Villenbau her und wurden um 1900 auch in die Wohnhausarchitektur integriert. Asymmetrische Bauten sind dem Bürgersinn verpflichtet und drücken stets ein Freiheitsdenken aus; sie beziehen eine klare Opposition gegenüber der strengen, rationalen klassizistischen Architektur. Man findet sie in Epochen mit ausgeprägt bürgerlichem Charakter wie dem Stadtbürgertum in Gotik und Renaissance, worauf die Hotelfassade Bezug nimmt.

509 Vgl. Kap. 6.6.4.2
510 Zit. Anm. 203, S. 90.



253a Südbahnhotel: Plan der bergseitigen Ansicht (1901)

Durch die vermehrte Achsenfolge der Bergseite (4:3:4) gegenüber der Talseite (3:3:3) sind auch die Türen und Fenster nicht mehr spiegelgleich angeordnet. (Abb. 253a) Es lässt sich also beim Hotel von 1901 eine gewisse »Rangordnung« durch die differenzierte Behandlung der beiden Hauptfronten feststellen: Talseitig wirkt die monumentale und repräsentative Fassade »aristokratisch«, während bergseitig der romantisch und mittelalterlich anmutende Charakter »bürgerliche« Werte transponiert. Dazu passt auch, dass das Hotel – intim wie eine Privatvilla – an der Rückseite nur durch eine kleine Eingangstür unter einer gusseisernen Tragekonstruktion mit Glasdeckung zu betreten war. Hier wird wiederum das Oszillieren der Architektur zwischen Burg und Villa deutlich. Die Asymmetrie der Hotelrückseite dürfte sich aus aktueller Notwendigkeit (mehr Zimmer) und Zweckmäßigkeit (Feuersicherheit) erst während des Baus ergeben haben, denn der Einreichplan vom 8.2.1901 zeigt die südliche Fassade quasi als Pendant zur nördlichen, ähnlich frontal-symmetrisch gegliedert und ohne den angebauten Turm. Hier bemerkt man, dass die Substanz in additiver Weise wuchs, aber auch mit Rücksicht auf unterzubringende Raumfunktionen (Stiegenhaus und Lift) gestaltet wurde. Obwohl die bergseitige Fassade wegen der beengten räumlichen Situation als zu erlebende Architektur kaum genossen werden kann, wurde sie als bauliche Aufgabe nicht vernachlässigt. Die Aussicht aber auf (und in) den steil aufragenden Berghang und die ankommenden Automobile minderte jedoch bald den Freizeitwert der hier auch kleineren Zimmer. Doch ist es gerade auf der Anfahrtseite des Hotels dem Architekten gelungen, einen stimmigen Gesamteindruck des Gewachsenen zu schaffen, indem er die Strenge einer symmetrischen Einheitlichkeit vermied.

An der Bergseite ergeben sich nämlich, ähnlich wie bei Neumanns *Villa Erzherzog Wilhelm*, durch Überschneidungen der Baukörper pittoreske »Über-eck-Ansichten«. Diese unterstreichen die deutliche Abkehr von klassizistischen Idealen und werden auch seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts als Hauptansicht benützt. Im Gegensatz zur geschlossenen Bauweise der Talseite, die sich ja der klassifizierenden Front des Hotels von 1882 anpassen wollte, werden bergseitig alle Möglichkeiten wahrgenommen, die ansonsten frei stehenden Einzelbauten inhaltlich als Träger von Stimmungen zur Verfügung stehen. Der Kunstgriff der Architekten lag darin, dem Hotel alle konstituierenden Elemente der »Stimmung« einzuverleiben, die Riegl als einen Hauptinhalt der Kunst des 19. Jahrhunderts bezeichnete.⁵¹¹ So bietet der Bau auch mit seiner romantischen Architektur optischen Genuss. Zugleich aber garantiert die distanzierte Abgeschlossenheit der Hotellage dem Bewohner nicht nur Ruhe, sondern auch einen »ästhetischen Blick« auf die Landschaft. Wie Kant in seiner »Kritik der Urteilskraft« ausführt, ist Kultur notwendig, um die Erhabenheit der Berge und deren Bewohner überhaupt in ihrer ästhetischen und mithin moralischen Dimension erkennen zu können.⁵¹² In diesem Zusammenhang sei daran erinnert, dass Architektur ein integrierter Bestandteil der Kultur ist und die Baukunst als die älteste der bildenden Künste zu betrachten ist.

Ähnlich wie Franz Neumann an seinen Villen durch die bewegte Unregelmäßigkeit von Grund- und Aufriss malerische »Rundansichtigkeit« erreichte, indem er die Mauermassen in den Raum kompartimenthaft hineingliederte, versucht auch die Hotelarchitektur bergseitig durch den vorgestaffelten Turm malerische Effekte zu erreichen. Zur Steigerung des Arrangements wurde auch illusionistisch vorgegangen, indem man die Straße spitzwinkelig auf das Hotel zulaufen ließ, wobei sich dem Betrachter optische Verkürzungen und winkelige Überschneidungen boten. Um 1901 konnte man daher vor den späteren Umbauten durch diese (bewusst herbeigeführte) Schrägansicht gleich zwei Fassaden auf einmal sehen. (Abb. 253 + Abb. 254)

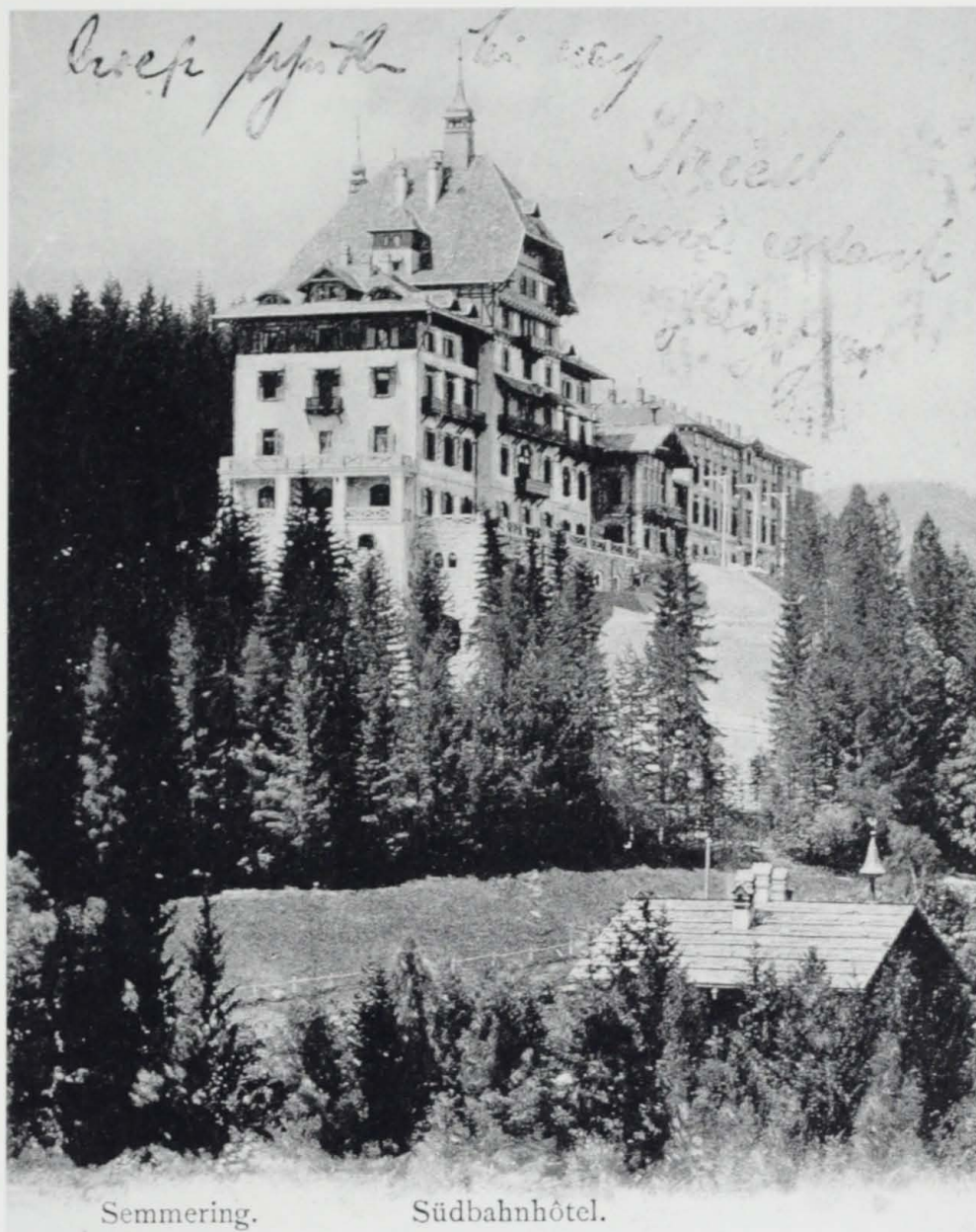
Beim Semmeringer *Südbahnhotel* scheint nach dem Grundriss der Mittelrisalit bergseitig weiter hervorzutreten als auf der Vorderfront. Im Aufriss entpuppt sich aber dieser Vorsprung als der quadratische sechsgeschoßige Treppenturm und als ein dem eigentlichen Hotelgebäude nur im Erdgeschoß vorgelagerter Vorraum, der zum Hoteleingang führte. Das frühere Hotelen-trée war bis 1932 von einer kleinen Glas-Gusseisen-Konstruktion überdacht. Beim Eintritt in das Hotel erreichte man (vor dem Neubau des jetzigen Hoteleinganges) durch den kleinen Vorraum das Vestibül im Zentrum des Parterres, wo man dann links in den angebauten Treppenturm gelangte. Hinter dem Turm befand sich der Personaleingang, der ins Hotelbüro in der Beletage und zu den Wirtschaftsräumen ins Souterrain führte.

Der nahezu rechteckig angelegte Kern des Grundrisskonzeptes erfährt bergseitig im Aufriss durch verschiedene Höhen und Rücksprünge der Bauteile eine Belebung der Umrisse, wodurch die Fassade sich im Wechsel von Risaliten (Turm, Mitteltrakt und Erkereinheit), aber auch Balkonen, Laubengängen und Veranden splittet. Trotzdem bleibt die Form als Einheit erhalten. Das aus dem Kubus entwickelte Gesamtkonzept unterbindet das Verselbstständigen einzelner Gebäudeteile.

Die vier Fensterachsen der Seitenflügel (gegenüber den drei Achsen der Vorderseite) und die hier reicher gruppierten Balkons bringen allerdings eine Verun-

511 Alois Riegl, Die Stimmung als Inhalt der modernen Kunst, in: Gesammelte Aufsätze, Augsburg-Wien 1929, S. 28ff. Vgl. Eva-Maria Höhle, Alois Riegl, Kunsthistoriker und Denkmalpfleger, in: Zit. Anm. 504.

512 Cordula Seger, Grand Hotel, Köln 2005, S. 27.



254 Südbahnhotel: Blick auf die Ostseite, 1903

Semmering.

Südbahnhotel.

klärung ins Fassadenbild. Auch die verschieden rhythmisierte Fensterverteilung des Turmes gegenüber den zwei verbliebenen Achsen des Mitteltraktes löst ein Unruhemoment aus, das allerdings die Monotonie der vier horizontalen Fensterbänder wirksam unterbricht. Trotz des vorgestaffelten Turmes wird auch bergseitig die Zentrierung auf die Mittelachse des noch verbliebenen Mitteltraktes gliederungsmäßig betont. Der Höhenzug des Turmes wird schließlich im Mitteltrakt durch ein dreigeteiltes Fenster im Dach des Schopfwalms übernommen. Darüber erhebt sich dann der alles überragende Giebel. Dieser starken Vertikalisierung arbeiten im vierten und fünften Stock, wie auf der Talseite, horizontale Fachwerkfriese, die sich auch im Turmbereich fortsetzen, entgegen. Ebenso mindern die Zwerchhäuser und Dachfenster, die parallel zum horizontalen Dachfirst der Seitentrakte verlaufen, den sakral wirkenden Höhenzug der Türme.

Die Monumentalität des Hotels zeigte sich vor den späteren Anbauten besonders an der Ostseite (Abb. 254), wo, durch die Hanglage bedingt, zwei Kellergeschoße sichtbar waren, die heute durch den Zubau des Posttraktes von 1908 (Abb. 255) verdeckt sind. Hier gliederte sich über die Breitseite des Erd-



255 Südbahnhotel: Der spätere »fortifikatorische« Fundamentbau der Untergeschoße, ab 1908

geschoßes eine dreigeteilte Loggia, die von der Beletage als Terrasse und vom Parterre aus als geschützter Sitzplatz benutzt werden konnte. Der Mittelgang wurde so geschoßweise durch seine von außen sichtbaren Öffnungen belichtet. Die Loggia war dem Hotelkörper faktisch als östlicher Abschluss angeschlossen. Unter ihr erstreckten sich die Kellergeschoße mit den Wirtschafts- und Personlräumen bergab, die als »fortifikatorischer« Fundamentbau ausgebildet waren. Hier setzen eine romanisierende Rundbogenarchitektur und kleine Zwillingsfenster (Abb. 254) das vertikale Gliederungsschema nach unten fort. Dieses Fundament ist teilweise heute noch – trotz Schwimmbadzubau von 1932 – sichtbar. Die Kellerstockwerke waren im Inneren durch einen Lastenaufzug miteinander verbunden, der vor allem aus dem dritten Tiefgeschoß (wo der Kühlkeller war) die Zulieferung nach oben besorgte.



256 Pontresina: Schlosshotel Enderlin, 1911



257 Alexander Wielemans: Villa Ferri in Graz (1889)



258 Wiener Weltausstellung (1873): Hauptportal mit Rotunde

513 Propyläen Kunstgeschichte, Bd. 12, Berlin 1984, S. 332.

514 Renate Wagner-Rieger, Wiens Architektur im 19. Jahrhundert, Wien 1970, S. 205.

515 Zit. Anm. 75, S. 93ff.

6.6.5.4 Prototyp einer palastartigen Höhenresidenz

Das mit dem Formenreichtum des Späthistorismus erbaute *Südbahnhotel* war im Prinzip eine moderne Konstruktion, die mittels »phonetischer Qualitäten« (Burgenromantik) in einen repräsentativen Hotellandsitz mit malerischen Zügen verwandelt wurde.⁵¹³ Bei seiner Fertigstellung (1903) entsprach das Hotel daher absolut den im internationalen Tourismus aufgekommenen Idealvorstellungen eines Hotelpalastes im Gebirge. (Vgl. Kap. 6.6.2)

Aufgrund ihrer alpinen Lage sind viele Grand Hotels der Schweiz – ähnlich wie das Semmeringer *Südbahnhotel* – als gewaltige Hangbauten konzipiert. Dazu zählt auch das *Schlosshotel Pontresina*. (Abb. 256) Auffallend ist auch, dass sich die Mehrzahl der scheinbar willkürlich zusammengewürfelten Hotels der Jahrhundertwende – so auch das *Südbahnhotel* – noch immer der Romantik als Leitfaden bedient. Dahinter verbirgt sich die künstlerische Absicht, neben konkreten Stilvorbildern eine zweite Sinnschicht mitzuverweben, die nur auf Stimmungsebene realisierbar ist. All diese Hotels beruhen auf einem ähnlichen Grundkonzept, wie malerische Gestalt, Asymmetrie, individueller Dekor, herrschaftliche Bauprinzipien und romantische Umgebung. Auch beim hier bearbeiteten *Südbahnhotel* vereinigen sich in einem ganz spezifischen Mischstil märchenhafte Burg- und Schlossarchitektur mit pittoresker Villenarchitektur zu einer romantischen Phantasieschöpfung. Bei der Einordnung nach Bauaufgaben reihte Karl Lützwow⁵¹⁴ die Hotels in die Gruppe »Paläste«, wo sich auch Bauten wie Klubgebäude und Warenhäuser finden. (Vgl. Kap. 6.6.2)

Obwohl in den USA bereits um 1900 der Aufbruch zur funktionalistischen Moderne im Hotelbau weit fortgeschritten war, zeigt der Erweiterungsbau des *Südbahnhotels* eine unikale späthistoristische Synthese aus alpinem Hotelbau, italienischem Palastbau sowie Elementen des Wehr- und Villenbaus. Formal drückt sich das beim *Zweiten Südbahnhotel*, das Strukturen des zuvor gebauten ersten Hotels (1882) und des dahinter liegenden *Waldhofes* (1899) aufnimmt, darin aus, dass regelmäßige klassizierende Baustrukturen mit pittoreskem alpenländischem Zierat der Idee des *Heimatstils* entsprechend miteinander verwoben werden.

Da der Städter die rustikale Architektur immer als integrierten Bestandteil der Natur in einer ästhetischen Einheit sehen wollte, bot sich die Verschmelzung städtischer und villenartiger Bautradition für ein der Erholung auf dem Lande dienendes Gebäude ideal an. Als entwicklungsgeschichtliche Vorbilder dieses pittoresken Mischstils sind auch späthistoristische Herrschaftsvillen wie Franz Neumanns Villa für Erzherzog Wilhelm (1883) in Baden⁵¹⁵ und Alexander Wielemans' *Villa Ferri* (1889) in Graz (Abb. 257) anzusehen, wo man auf eine Synthese des bürgerlichen Landhauses mit dem hochadeligen Schlossbau trifft. Damit wollte man einen Anspruch auf Exklusivität und Repräsentation versinnbildlichen.

Das *Zweite Südbahnhotel* kennzeichnet primär die Verwendung historisierender Stilformen, wo sich die bereits vorhandene Stahl-Eisenkonstruktion hinter der Fassade versteckt. Als prominenteste Beispiele solcher mit verschiedenen Dekorationen ummantelten Glas-Eisenkonstruktionen sind hier die großen Gebäude der *Wiener Weltausstellung* von 1873 anzuführen, wie etwa Hasenauers *Rotunde* (Abb. 258) und der *Industriepalast*, aber auch der von Wilhelm Flattich im Stil der antikisierenden Renaissance errichtete *Südbahnhof*

(1869–1873). Nach Jutta Pemsel kann dabei die gezielte Auswahl von Stilformen, die mit Zweck und repräsentativem Anspruch der Gebäude in Einklang standen, »als Charakteristikum der Architektur der Wiener Ringstraßenära betrachtet werden«. Semper sah in der organischen Vereinigung griechischer Einzelformen und römischer Baukunst die ideale, modernen Ansprüchen genügende Bauform. Auch der Chefarchitekt der *Wiener Weltausstellung* Carl von Hausenauer, bei dem Alfred Wildhack studierte, war dieser Tradition verpflichtet.⁵¹⁶ Beim Semmeringer *Südbahnhotel* lässt aber der Gegensatz von technischer Struktur und romantischem Erscheinungsbild deutlich spüren, dass hier Forderungen, die man damals an die moderne Architektur stellte, wie Monumentalität, Ökonomie, klare Grundrisse, Symmetrie und Zweckmäßigkeit, bereits teilweise erfüllt wurden.⁵¹⁷

Der Railroadstyle

Gerade der »ästhetisierende« Funktionalismus – die Verschmelzung von Ökonomie und Phantasie – war ja schon lange im Ingenieurhochbau der *Südbahngesellschaft* üblich. Deswegen muss bei einer Analyse des Hotels von 1901 auch die frühe Bahnbau-Architektur, der von Carroll Louis Vanderslia Meeks bezeichnete »*Deutsche Railroadstyle*«, beachtet werden.⁵¹⁸ (Vgl. Kap. 1.3.2.1 und Kap. 4.2)

Auch Guido Friedl wies darauf hin, dass bei den Bahnbauten keinesfalls der romantische Charakter als national einigendes Element übersehen werden darf: »Die Gebäude in der Landschaft entlang der Trasse gaben Gelegenheit zur Schaffung malerischer Blickpunkte als Ausdruck nationaler Schwärmerei.«⁵¹⁹ Nach Wilhelm Stier hat der so genannte »*Vaterländische Stil*«⁵²⁰ seine Verbreitung in erster Linie den Bahnbauten und nicht den Villen oder sonstigen ländlichen Gebäuden zu danken; in ihm werden mittelalterlicher Fachwerkbau, alpine Holz- und Steinarchitektur, aber auch klassizistische Elemente zu einem überzeugenden Ganzen verschmolzen. Einen ähnlich nationalromantischen Stilsynkretismus vermittelt auch der beim *Südbahnhotel* zum Ausdruck kommende *Heimatstil*.

Die klassifizierende Gliederungstendenz des *Schulhauses der Arbeiterkolonie in Marburg* (Abb. 259), das 1869 unter Flattich und Wilhelm erbaut wurde, aber auch seine günstige Massenverteilung – wobei insgesamt elf Fensterachsen in einem dreigeschoßigen Mittelbau und zwei zweigeschoßigen Flügeln geordnet waren – könnten durchaus für den kreuzförmigen Hotel-Grundriss von der Struktur her vorbildhaft gewesen sein. Flattich war ja die Anwendung der Typisierungen und Systematisierungen vom Bahnnutzbau her gewohnt. Dabei wurden nicht nur die Wohnanlagen für die Colonie-Gebäude der Arbeiter nach verschiedenen Größen normiert, sondern auch die zusätzlichen Einrichtungen, wie Schulhäuser, Asylgebäude oder die Consumvereins-Gebäude mit Wirtshaus.⁵²¹ Warum sollte er nicht auch im Hotelbau mit Typisierungen arbeiten? (Vgl. 1.3.2.4)

Dieser Gedanke ist nicht so abwegig, denn Flattich wandte das Grundrisschema des *Südbahnhotels* auch im Kleinformat bei der von ihm gebauten *Villa Hebra* (1869) in Reichenau an, deren für das Gebirge standortgerechter und kostengünstiger Material-Baustil für die späteren Architekten der *Südbahn* vorbildhaft war.⁵²² Das an und für sich einfache Gebirgshaus bezog vor

516 Jutta Pemsel, *Die Wiener Weltausstellung von 1873*, Wien 1989, S. 39ff.

517 Zit. Anm. 513, S. 359.

518 Zit. Anm. 57, S. 14.

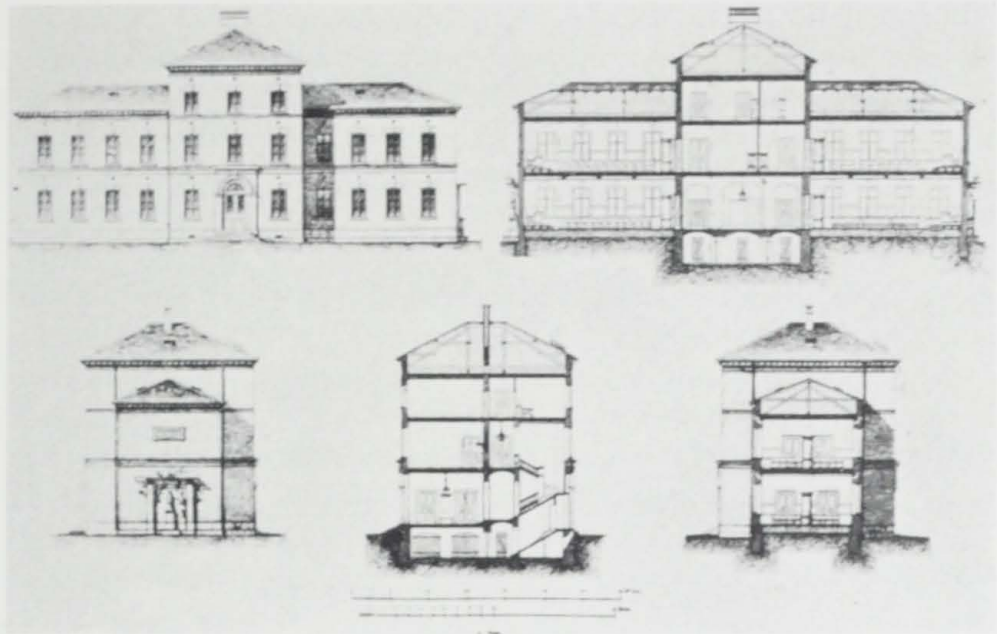
519 Ebenda, S. 13f.

520 Wilhelm Stier, *Beiträge zur Feststellung des Prinzipes der Baukunst für das vaterländische Bauwesen in der Gegenwart*, in: *ABZ* 1843, S. 309ff.

521 Zit. Anm. 57, S. 74. Vgl. *Die Arbeiter-Colonie bei der Haupt-Reparatur-Werkstätte der K.u.k. priv. Südbahn-Gesellschaft zu Marburg in Steiermark*, Wien 1873.

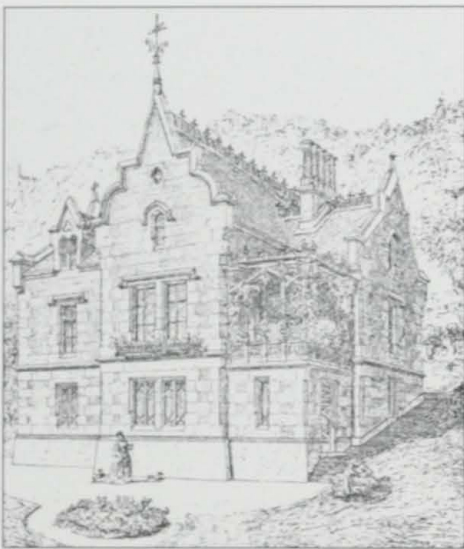
522 Zit. Anm. 203, S. 92.

259 Marburg: Schulhaus der Südbahn-Arbeiterkolonie



allem durch die verschiedenen Farben der Materialien seinen dekorativen Charme.⁵²³ Ein Charakteristikum, das man auch bei den alpinen Hotels der *Südbahn* findet.

Lehrer und Schüler



260 Carl Hasenauer: Villa in Mödling, 1855

Primär sind aber die monumentalen kubischen Gebilde der Wiener Ringstraße, wie Theophil Hansens *Musikvereinsgebäude* (1867–70), als Grundlage des Protokubismus zu betrachten, den man bei der blockhaften Gestaltung des *Südbahnhotels* spürt. Zwar scheint das Hotel durch die variantenreiche Fensterlösung und die vorgehängten Holzbalkone ziemlich stark strukturiert, doch können weder diese noch der übrige Dekor den kompakten kubischen Gesamteindruck kaschieren. Vielmehr wird dessen kräftige Basis durch den sich nach oben verjüngenden Baukörper zusätzlich unterstrichen.

Ähnliche Struktureigenschaften findet man schon im Villenbau des *Romantischen Historismus*, wo prominente Ringstraßenarchitekten, wie die Ateliergemeinschaft August Sicard von Sicardsburg und Eduard van der Nüll, tätig waren. Auch findet man das Schema des sich über die niedrigeren Seitendächer erhebenden Mittelteils (Basilika-Motiv) öfter im spätromantischen Villenbau, wie bei Hasenauers Villa in Mödling (Abb. 260), die eine ähnliche Verschmelzung des Horizontalismus mit dem Vertikalismus wie der Hotelbau zeigt.⁵²⁴ Aufgrund dieses kreuzförmigen Gliederungsprinzips mit überhöhter Mitte kann man im österreichischen Villenbau eine Kontinuität nachweisen, die seit dem *Romantischen Historismus* von Lehrer an Schüler weitergegeben wurde: Während Hasenauer von 1849–1854 an der *Wiener Akademie der Bildenden Künste* Schüler bei Sicardsburg und van der Nüll war, studierte Alfred Wildhack ja mehrere Jahre bei Hasenauer, der von 1884–1894 als Professor für Architektur an der Wiener Akademie lehrte.⁵²⁵ Damit rekurrierte Wildhack indirekt auf stilistische Vorgaben seines Lehrers, was auch immer wieder bei seinen späteren Bauten auffällt.

Architekt Wildhack konnte sich beim Hotelentwurf wohl an ein ihm bekanntes Strukturschema anlehnen, wählte aber als Stilvorlage eine deutsch-

523 ABZ, Wien 1874, S. 16.

524 Zit. Anm. 203, S. 81.

525 Vgl. Kap. 6.6.4.2

mittelalterliche Sprache. Vor allem der überhöhte Giebelaufbau verleiht dem Hotel optisch Stileigenschaften eines hohen, schmalen Wohnspeicherhauses der deutschen Renaissance, was durch die Fachwerk-Einkleidung noch unterstrichen wird. Allerdings wird die klassische Struktur hier zeitgemäß bereits dem ausgereiften *Heimatstil* entsprechend, ohne Rückgriff auf alte Formen, interpretiert.

Neben den Bauten des großen Bahnarchitekten Wilhelm Flattich hatte aber auch die rund um das *Südbahnhotel* entstandene Villenarchitektur von Franz Neumann⁵²⁶ großen lokalen Einfluss auf den Hotelzubau, zumal Alfred Wildhack ja im Büro Neumann gearbeitet hat. Nach Werner Kitlitschka entwickelte Franz Neumann vom *Tiroler-* und *Schweizerhaus* ausgehend mit seinen Holzbauten, »deren steile vorkragende Dächer, Erker und umlaufende Balkone ausgesprochen anheimelnd wirken, so etwas wie einen Semmeringer *Heimatstil*«. ⁵²⁷ Kitlitschka zählt die Villenkolonie um das *Südbahnhotel* »zu den künstlerisch qualitativsten Versuchen, aus der Auseinandersetzung mit traditionellen Bauten des Alpengebietes zu neuen volkstümlichen und landschaftsgebundenen Architekturschöpfungen zu gelangen«. ⁵²⁸

6.6.5.4.1 Von der englischen Reformbewegung zum *Heimatstil*

Das große Vorbild der *Semmeringer Villenanlage*⁵²⁹, die sich seit 1882 rund um das *Südbahnhotel* entwickelte, war der »*Wiener Cottageverein*«, wo sich Heinrich Ferstel seit 1872 engagiert mit dem Bautyp der Kleinvilla auseinandersetzte. Auch Flattich und Franz Neumann bauten nach den Richtlinien des Vereins Villen in der Cottage. Der Schweizer Kunsthistoriker Peter Meyer betrachtet die englische Reformbewegung als Ausgangspunkt des sich damals international ausbreitenden *Heimatstils* und auch der sich später daraus entwickelnden *Heimatschutz*-Ideen.⁵³⁰

Nach Renate Wagner-Rieger⁵³¹ führte das englische Vorbild in Österreich in zwei Richtungen: Einerseits entwickelte sich aus den kleinen Einfamilienhäuschen die Zinsvilla und andererseits die vornehme Familienvilla. Im Grunde muss man das *Semmeringer Südbahnhotel*, das ein Zwitterding zwischen Palast (in den man sich einmieten kann) und Villa darstellt, als eine Mischung dieser beiden Varianten bezeichnen. Gerade bei der Bauaufgabe »Villa« war damals die Freiheit des Künstlers relativ groß, sodass Abweichungen von dem sonst üblichen Stilbild gerade in diesem Metier ständig vorkamen. In formaler Hinsicht könnte man daher von einer romantischen Transformation eines Wiener Palaistypus in eine monumentale Herrschaftsvilla nach englischem Vorbild sprechen – tritt doch stilistisch beim Hotel von 1901 im Vergleich zum Hotel von 1882 eine viel stärkere Verschmelzung rustikaler Architekturelemente mit städtischer und herrschaftlicher Stilapparatur auf.

Während man beim ersten Hotel noch den Restauranttrakt quasi als eigenes *Schweizerhaus* gestaltete und additiv dem renaissancesistischen Hotelbau anfügte, entschloss man sich beim Hotel von 1901 gleich zu einer Synthese, indem man quasi einem städtischen Monumentalbau pittoreske Elemente eines *Schweizer-* oder Mega-Bauernhauses integrierte.

Deutlich sind hier Inspirationsquellen aus der englischen Landhaustradition des 19. Jahrhunderts zu spüren, wo Architekten von Wohnhäusern begannen, sich von der akademischen Tradition zu lösen, und ihre Anregungen

526 Eine architekturgeschichtliche Würdigung von Architekt Franz Ritter von Neumann (1844–1905), aber auch seines Bruders Gustav bietet die Festschrift für Alois Machatschek (Martin Kubelik und Mario Schwarz, *Von der Bauforschung zur Denkmalpflege*, Wien 1993). Siehe dazu auch Mario Schwarz »Stilfragen der Semmering Architektur (2)« (Zit. Anm. 1, S. 567ff.).

527 Zit. Anm. 51, S. 103.

528 Ebenda.

529 Vgl. Kap. 6.4.1

530 Zit. Anm. 121, S. 206.

531 Zit. Anm. 514, S. 216ff.



261 Philip Webb: Red House, Bexley Heath, Kent, 1859



262 Richard Norman Shaw: Haus in Leyswood, Sussex

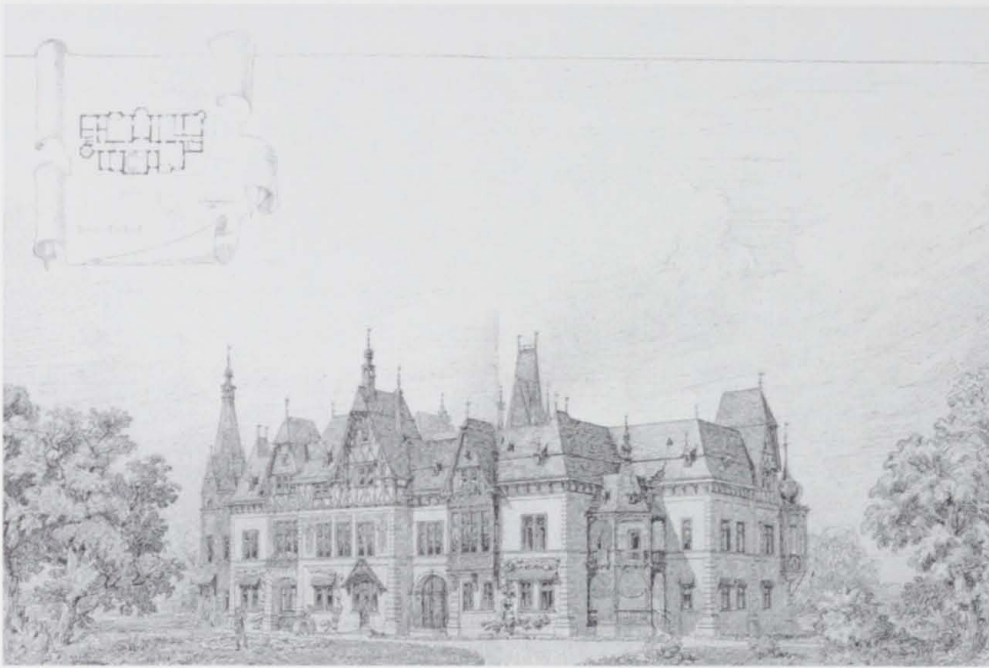
aus den Formen des ländlichen Hauses bezogen. Zu den ersten Villen im *Cottagestil* mit tief heruntergezogenem Walmdach zählt das von Philip Webb für den wichtigsten Protagonisten der *Arts-and-Crafts* Bewegung, William Morris, 1859 in Kent erbaute *Red house* (Abb. 261). Noch intensiver als Webb hat Richard Norman Shaw (1831–1912) die Mischung verschiedener Stilarten hinsichtlich einer malerischen Gesamtwirkung vorangetrieben.

Auch moderne Architekten wie Adolf Loos und Josef Hoffmann knüpften an Shaws englische Bautradition an, der ja auch ein großes Maß an Rationalität besaß.⁵³² Shaw war es auch, der die Fenster durch Zusammenfassung zum »sprechenden« Ausdrucksmittel der modernen englischen Architektur machte. Die Fenster (dahinter steckt natürlich der Gedanke des Bauens mit Licht) sind bei Shaws Häusern stets Hauptmotiv – oft das einzige – überhaupt. Ähnliches zeigt sich am *Südbahnhotel*, wo das Fassadenbild vor allem durch die rhythmische Fensteranordnung belebt wird. Auch das flach vortretende Erkerfenster des Leseraumes auf der Bergseite ist kastenförmig nach englischer Art herausgestellt; wurde hier allerdings, wie die darüber befindliche Laube, in »vaterländischer Art« behandelt.

Der Hotelbau zeigt wohl noch seine Verwandtschaft zu Romantik und spätem Historismus, demonstriert aber in seiner sachlichen Ausformung der Baukörper im Sinne einer rationalen Bauweise, im Gegensatz zur Regellosigkeit des zerklüftet wirkenden *Hotels Erzherzog Johann* (1898/99), dass er schon unter den Einflüssen der beginnenden Moderne steht und von einer Gesetzmäßigkeit ist, die aus der Funktion des Hotels (gleiche Zimmergrößen) resultiert. Diese Gesetzmäßigkeit drückt sich beim *Südbahnhotel* in einer klaren Gliederung aus, die dem in seiner Baumasse vielfach aufgespalteten und differenziert gestalteten *Hotel Erzherzog Johann* (Abb. 206) fremd war. Das *Südbahnhotel* hingegen verfügt trotz des Nebeneinanders der Formen über eine bestimmte Ordnung. Nur an der Bergseite tritt eine Lockerung dieses Eindrucks durch den Turmanbau und das Erkererelement auf. Der Bau wird aber auch hier in seiner klaren tektonischen Grundlage nicht sehr erschüttert.

Die Elemente der Neorenaissance, die bei Neumanns *Villa Erzherzog Wilhelm* in Baden oft noch wortwörtlich zitiert werden, sind beim *Südbahnhotel*

532 Information von Univ.-Prof. Walter Krause, Zyklus IV, 11. Vorlesung, SS 1992.



263 Franz Neumann: Schloss Diószegh in Ungarn (vor 1890)

bereits von einer neuen schlichten Tendenz zur Homogenität und Stereometrie bestimmt und in ein freieres, mit seriellen Mitteln erreichtes Idiom transferiert. Ein Schema, das im englischen Villenbau seit der relativ sachlichen Stilperiode des »Queen Anne«, als deren Hauptvertreter Richard Norman Shaw galt, zur Anwendung gelangte, wie eines seiner Architekturblätter des 1868 erbauten Wohnhauses *Leyswood Sussex* zeigt. (Abb. 262)

Auch beim *Südbahnhotel* tritt, ähnlich wie bei dem englischen Entwurf, das Dach als hervorstechendes Motiv in Erscheinung. Beruht die Hotelgestaltung unter der Dachtraufe auf städtischer Tradition, so scheint sich aber besonders im Mittelteil darüber Neumanns Krüppelwalmdach der *Villa Alber* in monumentalisierter Form (quasi als Villensignet) auf dem mächtigen Hotelkubus wiederzufinden. Augenfällige Ähnlichkeiten mit dem *Südbahnhotel* zeigen aber auch die hohen Dachformen und Fachwerkgiebel von *Schloss Diószegh* (Abb. 263) in Ungarn, das vor 1890 von Franz Neumann umgebaut wurde.⁵³³ Neumann verpasste damals den Formen des schlichten ungarischen Jagdkastells eine reichere Gruppierung des Grundrisses und eine späthistoristische male- rische Silhouette mit gemusterter Schieferdeckung.

Beim *Südbahnhotel* ist das ansonsten blockhafte symmetrische Hotelkonzept erst in der Dachzone – ähnlich wie bei *Schloss Diószegh* – um einen regen Wechsel von höheren und niedrigeren, breiteren und schmälere- ren, vor- und zurückspringenden Bauteilen bemüht, wie ihn auch Neumanns pittoresk grup- pierte asymmetrische Villen zeigen. In der phantastisch dekorierten Dachland- schaft des Hotels mit den hohen, häuschenartigen Schornsteinabdeckungen, lukarnenartigen Dachfenstern und Gaupen beginnt die Individualisierung und Auflösung der kubischen Schwere des Baus; hier erst kommen bei der anson- sten blockhaften und kompakten Hotelarchitektur jene Elemente der »Stim- mung« zum Tragen, die Alois Riegl als einen Hauptinhalt der Kunst des 19. Jahrhunderts gemeint hat.⁵³⁴

Typologisch ist das Krüppelwalmdach ein dem Bauernhaus entlehntes Motiv, das sich neben der Villa für Erzherzog Wilhelm (1883–1886) in Baden auch immer wieder bei Franz Neumanns Semmeringer Villen rund um das Hotel findet.

533 Architektonische Rund- schau 3/1890, Taf. 18/19.

534 Alois Riegl, Die Stimmung als Inhalt der modernen Kunst, in: Gesammelte Aufsätze, Augsburg/Wien 1929, S. 36.



264 Julius Deininger: Villa Berl in Urgersbach (1887)



265 Joseph Olbrich: Haus für Hermann Bahr (1899)

Dass es sich im Grunde um eine dem Mittelalter entlehnte Dachform handelt, zeigt etwa die Gestaltung des *Dürerhauses* (M. 15. Jh.) in Nürnberg. Beim *Südbahnhotel* geht es aber sowohl beim Fachwerk als auch bei der Dachform nicht um historische Treue, denn hier dienen die Motive einzig der Stimmung, mit der das Gefühl angesprochen werden soll. Peter Meyer sieht im »Heimatstil« nichts anderes als ein »Anknüpfen an die traditionelle Bauweise ohne Imitation historischer Vorbilder und ohne Preisgabe der technischen Errungenschaften«.⁵³⁵

Die seit dem »Victorian Domestic Revival«, als dessen Hauptvertreter Philip Webb (1831–1915) gilt, beliebte Dachform des Krüppelwalms fand auch im österreichischen Villenbau rasch Verbreitung, wie etwa die *Villa Paulick* (1876) in Seewalchen am Attersee – hier allerdings noch in reduzierter Monumentalität – zeigt. Die Villa ist ein Musterbeispiel späthistoristischer Gestaltungsweise. Ausgeprägter findet sich der Krüppelwalm dann bei der schlossartigen Großvilla Berl (1887) von Julius Deininger in Urgersbach (Abb. 264) und der *Villa Ferri* (1889) in Graz (Abb. 257), aber auch noch bei dem von Joseph Olbrich für Hermann Bahr um 1900 in nahezu expressionistischer Überzeichnung gebauten Haus.⁵³⁶ (Abb. 265) Hier bestätigt sich die Ansicht von Andreas Lehne⁵³⁷, dass im *Heimatstil* durch den Rückgriff auf bodenständige, ursprüngliche Formen wie große Dächer, stark geböschte Mauern oder rohe widerstandsfähige Materialien vor allem die Sehnsucht nach dem Elementaren oder »Urigen« verborgen ist. Nach Andreas Lehne ist das Elementare für den *Heimatstil* eine bestimmendere Kategorie als das (damit ebenfalls verknüpfte) Nationale. Auch Mario Schwarz sieht beim Hotel von 1901 ähnlich phantasievolle Anreicherungen des *Heimatstil*-Repertoires, wie sie Franz Neumanns um 1900 errichtete *Villa Kleinbans* aufweist.⁵³⁸ Eine Erklärung für die pittoreske Dachlandschaft des *Südbahnhotels* wäre darin zu sehen, dass der einst im Büro von Neumann angestellte Alfred Wildhack auch aktiv an den letzten Semmeringer Neumann-Villen mitgearbeitet hat.⁵³⁹

Der durch rustikale Architektur motive übermittelte Ausdruck des Hotels als »Villa« sollte vermutlich den urbanen Charakter des Gebäudes abschwächen, wobei man auf »ländliche« Materialien wie Holz und Bruchstein zurückgriff. Als villentypische Architektur motive treten beim Hotel die nach außen vorgebauten Veranden, Balkons und Lauben hervor. Sie wurden in dekorativer Holzarchitektur ausgeführt und dem Putzbau appliziert. Durch diese villenartige Holzarchitektur erkannte der Gast sofort, dass ihm hier die Möglichkeit zur Nutzung von Luft und Licht – aber auch Schatten – bei seiner Erholung im Höhenklima geboten wird.

Seit der italienischen Spätrenaissance und den Villen von Andrea Palladio (1508–80) haben offene Baumotive, die einen Bezug zwischen Architektur und Natur herstellen, auch eine repräsentative und distanzierende Funktion, sodass sie stets als dekorative Blickfänge eingesetzt wurden.

Zu den villenspezifischen Motiven beim *Südbahnhotel* zählen auch die vorgelagerte Terrasse, die seitliche Loggia und der Turm. Der Holzgiebel mit dem weit heruntergezogenen Dach, die hölzernen Dachverstrebenungen, das Holzfachwerk und die Laubsägeschnitzereien stehen im Zeichen einer ländlichen Bauernhaus tradition des Alpengebiets. Alle Hotelfenster waren mit Sprossenläden versehen, die dem Schutz vor Lärm und Sonne dienten. Ihre Haupteinflüsse bezogen viele Holzarchitekturen des 19. Jahrhunderts vor allem vom »Schweizerhaus« und dem deutschen Fachwerkbau.

535 Zit. Anm. 121, Tafel 47.

536 In Wien 13, Winzerstraße 22 (nicht erhalten).

537 Andreas Lehne, *Elementares und Anonymes, Denkmalpflege in Niederösterreich*, Bd. 11, S. 28.

538 Vgl. Kap. 6.6.4.2.1

539 Ebenda.

Diese seit den Wiener Cottagebauten auch in Österreich beliebte Fassadenmischung des mittelalterlichen Formenrepertoires mit heimatlichen Zierelementen im »Laubsägestil« wurde neben den Brüdern Neumann auch immer wieder vom ehemaligen Lehrer von Architekt Wildhack, Julius Deininger, verwendet.

Wichtigster Impulsgeber für den aus der Bauernhausarchitektur entlehnten rustikalen Holzdekor am Hotel wird aber primär Franz Neumann gewesen sein, der seinen einstigen Mitarbeiter entscheidend beeinflusst haben dürfte, wie auch die von Wildhack ausgebaute *Villa Flora* im reizenden Tal von Urgersbach bei Gutenstein zeigt. (Abb. 234) Dieser einstige Bauernhof erfuhr 1900 einen ersten Umbau durch Ludwig Baumann. Unter Oskar Berl, dem Sohn des Besitzers der daneben stehenden *Villa Berl*, die Julius Deininger 1887 im Stilpluralismus des Späthistorismus erbaute, erfolgte dann 1909 durch Wildhack die Aufstockung.⁵⁴⁰ Seither präsentiert sich die *Villa Flora* über gemauertem Erdgeschoß als mächtiger Kantblockbau in Gestalt eines alpinen Eindachhauses unter großem vorkragendem Satteldach mit überkreuzten Windläden. Wie sein ehemaliger Chef holte sich hier Wildhack seine Anregungen vom Bauernhausbau, doch in modifizierter Art.

Bei Wildhacks Villen, die bereits dem reifen *Heimatstil* angehören, fallen neben verschiedensten alpenländischen Baueinflüssen auch immer wieder Anregungen von Franz Neumanns eigener Villa (1893) am Semmering auf. Vor allem die malerischen Rauchfänge an Neumanns Villen finden sich detailgetreu am Wirtschaftsgebäude der *Villa Flora*, aber auch am *Südbahnhotel*. Auch treten immer wieder transformierte Stilelemente der Neurenaissance in Wildhacks Werken auf. So bei seiner eigenen *Villa Linka* (1911) am Semmering oder den späteren Zubauten (1912) am *Südbahnhotel*.

6.6.5.4.2 Burgenromantik und Befestigung

Nach einer Beobachtung von Michael Schmitt ist es primär die aufwändige plastische Dachgestaltung im Stil französischer Schlösser, die um 1900 ein Charakteristikum des palastartigen Hotelbaus darstellt.⁵⁴¹ Auch beim *Südbahnhotel* am Semmering sind es neben der Triasform vor allem die hohen und steilen Dachformen, die das romantische Gesamtmilieu des schlossartigen Bildes vervollständigen. Daneben lässt sich auch das Gliederungssystem mit Risalitvor- und -rücksprüngen vom barocken Schlossbau ableiten, nur dass beim Hotel von 1901 keine barocken Detailformen, sondern eine eigenschöpferische Gestaltung des Architekten zur Anwendung kam. Der Erweiterungsbau erreichte seine schlosshafte Wirkung vor allem durch seine Monumentalität und exponierte Lage. Von einer Anhöhe des Wolfsbergkogels dominiert das Hotel – wie ein fürstlicher Palast – die Landschaft. Schon von weitem signalisiert es mit seiner archetypischen Herrschaftsstruktur seine Vormachtstellung und einen spürbaren Achtungsradius. Bei der an einen alten Burgsitz gemahnenden Architektur geht es aber nicht um historische Treue, sondern alle Elemente dienen der Stimmung, mit der ein historisierendes Gefühl angesprochen werden soll. Das unregelmäßige Gestaltungsprinzip im Aufriss bietet ein facettenreiches »picturesque«. Darunter ist eine bildmäßige Ausgewogenheit ohne starre Symmetrie, die vielfältige Abwechslung bietet, zu verstehen.

Werner Kitlitschka gab 1984 seinen Eindruck wieder: »*Nach Art einer bis-*

540 Mario Schwarz in: *Denkmalpflege in Niederösterreich*, Bd. 8, Sommerfrische, Wien, 1991, S. 22. *Dehio-Niederösterreich südlich der Donau*, Teil 1, Horn/Wien 2003, S. 645.

541 Zit. Anm. 91, S. 64.

*toristischen Schlossanlage malerisch gegliedert und durch Fachwerk, Turm und detailreiche hohe Dächer romantisch belebt, bietet das Hotel dem Gast die Atmosphäre eines zeitgenössischen adeligen Landsitzes mit der Stimmungskulisse heroischer Gebirgswelt.*⁵⁴²

Neben der aristokratischen Architektursprache ist es vor allem der isolierte Standort, der das *Südbahnhotel* wie eine überdimensionale Burg in prachtvoller Höhenlage wirken lässt. Unterstützt wird der fortifikatorische Charakter der »Höhenresidenz«, neben dem kastellartigen Turm mit seinem hölzernen Laufgang und Keildach, durch die Bruchstein-Fundamentierung und die Futtermauer, welche die bergseitige Böschung gegen Geröllmassen abstützen soll. Allgemein wurde im internationalen Hotelgeschäft der Nimbus des Feudalen »nicht nur durch die architektonische Gestaltung, sondern auch durch die wachsenden Dimensionen und die Höhenlage gesteigert.«⁵⁴³ Ähnlich einem absolutistischen Schloss beherrschten *Palasthotels* oft ganze Kurorte, wie etwa das »*Hotel Imperial*« (1910/12) die Stadt Karlsbad.

Der Treppenturm

Beim *Südbahnhotel* werden vor allem durch den asymmetrisch angegliederten Turm der Bergseite (Abb. 266) erhöhte Repräsentationsansprüche betont. Das Hotel mit herrschaftlichen Symbolen zu nobilitieren, ist vor allem in der hohen Aktualität, die um 1900 noch die romantischen Architekturvorstellungen beherrschte, zu suchen. Wenn auch der Adel selbst sich zu dieser Zeit nicht mehr der hochgestochenen Repräsentationsform bediente, so wurde doch, nach wie vor, mittels eines spezifischen Herrschaftssymbols – nämlich eines asymmetrisch angesetzten Turmes – die romantische Beziehung zur noblen Vergangenheit sichtbar. Neben dem Landhausbau, wie etwa bei der *Villa Ferri* in Graz (Abb. 257), legte man auch im internationalen Hotelbau großen Wert auf diesen noblen Akzent, wobei dem Turm meist als »Stiegenhaus-Behälter« auch eine wichtige funktionelle Aufgabe zukam.

Auch im Turm des *Südbahnhotels* verbarg sich platz sparend ein modernes Stiegenhaus mit Lift, das so feuersicher vom Haupthaus abgetrennt war. Hier zeigt sich wiederum das Janusgesicht des Historismus, nämlich dekorative Verdeckung jeglicher technischen Innovation. Mit dem Turm wurde beim *Südbahnhotel* auf eines der ältesten Motive des Burg- und Schlossbaues zurückgegriffen, nämlich den Treppenturm mit hölzernem Laufgang, der bei vielen *Palasthotels* zugleich als Aussichtswarte fungierte. Beim *Südbahnhotel* ist das im Turmgehäuse befindliche Hauptstiegenhaus geschosswise mittels kleiner Verbindungsgänge mit dem jeweiligen Mittelgang der vier »Zimmer-Stockwerke« verbunden. Der kräftig aus der Fassadenflucht springende Turm⁵⁴⁴ wird im Süden von Fenstern, die nicht konform mit den inneren Treppenabsätzen gehen, belichtet. Im vierten Stock des Hotels führt ein kleiner Ausgang vom Turm auf eine Aussichtslaube. Um jedoch in den fünften und sechsten Stock zu gelangen, wo sich die Diener- und Personalzimmer befanden, benützte man eine kleine eiserne Wendeltreppe, wie man sie auch im späthistoristischen Villenbau (*Villa Paulick*⁵⁴⁵ am Attersee) findet. Bereits im Zuge der *Wiener Weltausstellung* von 1873 hielt die Lifttechnik in Österreichs Luxushotels ihren Einzug. Bald wechselte man von der Hydraulik zum elektrischen Antrieb. Die Steuerung der noblen Holzgetäfelten Aufzugskabi-

542 Zit. Anm. 51, S. 90.

543 Zit. Anm. 91, S. 39.

544 Späterer Lifteinbau der Firma Wertheim vom 1. Keller bis zum 4. Obergeschoß.

545 Monika Oberhammer, *Sommervillen im Salzkammergut 1830–1983*, S. 99.



266 Südbahnhotel: Kastellartiger Turm mit Hl. Florian am Turmfuß. Dahinter verbirgt sich das Treppenhaus mit Lift. Im Vordergrund das Wetterhaus an seinem Ursprungsplatz, ca. 1908

nen gehörte auch am Semmering zum »Reich der Liftboys«, die mit ausgewählter Höflichkeit den Lift bedienten. (Abb. 267)

Das Statussymbol Turm ist aber um 1900 nicht nur als Ausdruck der Repräsentation, sondern auch als poetisches Element einer romantischen Idee und rein optisch als Höhepunkt einer malerischen Anlage zu verstehen. In Niederösterreich fanden sich solche mächtigen Türme bereits im Romantischen Schloss- und Villenbau. Aber auch noch an spätrömantischen Gebäuden findet man die blockhafte Form des Fassadenturms, der natürlich aus dem Schlossbau stammt. Darauf nimmt auch das Schreiben des Bundesdenkmalamtes

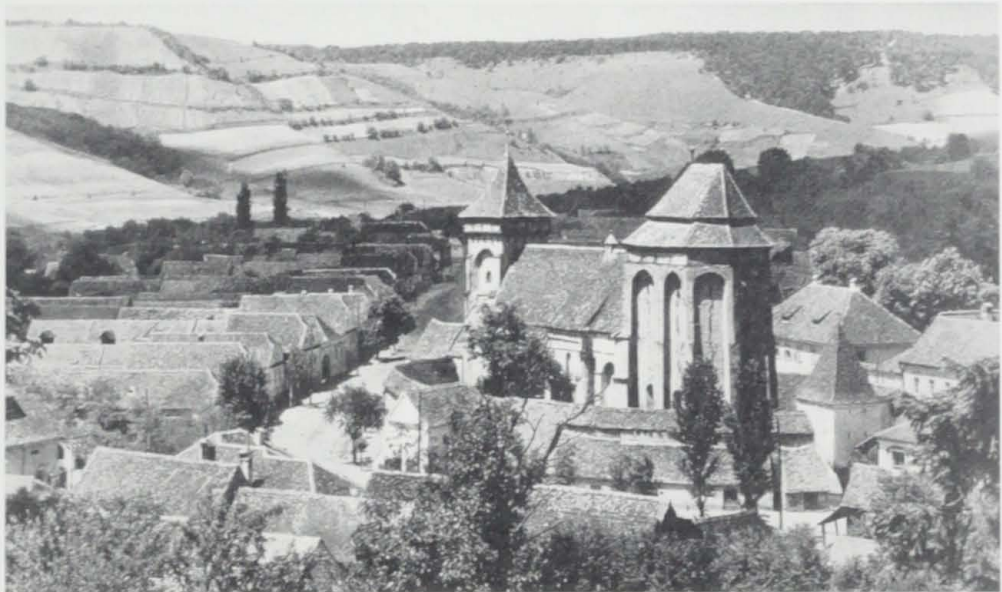
267 Der Semmeringer Hotelier Josef
Latzelsperger als Piccolo im Südbahnhotel



268 Ternitz: Hansen-Villa, Feuerwehrplatz 4



269 Wurmloch (Siebenbürgen): Neben dem romanischen Turm mit seinem vorspringenden Umlauf aus Fachwerk dient bei dieser Kirchenburg auch der turmartig erhöhte Chor mit seinem Wehrgang der Verteidigung



546 Brief des Bundesdenkmalamtes GZ:
2038/1/1992 an Gemeinde Semmering.
Gemeint ist unter »Hansen-Villa« die
»Villa Scherz«, in Ternitz/St. Johann
am Steinfeld, Moritz-Welzl-Gasse
9, die vermutlich nach Plänen von
Theophil Hansen erbaut wurde.

547 Mario Schwarz, Steine sprechen,
Zeitschrift der österr. Gesellschaft
für Denkmal- und Ortsbildpflege, Jg.
XXXII/1, Nr. 98, Wien 1993, S. 4

548 Ebenda.

beim Südbahnhotel Bezug: »Die nachträgliche Anfügung des asymmetrisch situier-
ten Turmes an der Eingangsfront, der den burgenartigen Charakter nicht verbergen
kann – in diesem Zusammenhang darf auf Schloss Grafenegg (1840–73) und die so
genannte »Hansen-Villa« in Ternitz, Feuerwehrplatz 4, verwiesen werden – führt
aus dem Rahmen des damals dominierenden »Heimatstils« weg und verleiht dem Haus
das Erscheinungsbild der Freiheit und Internationalität.«⁵⁴⁶ (Abb. 268)

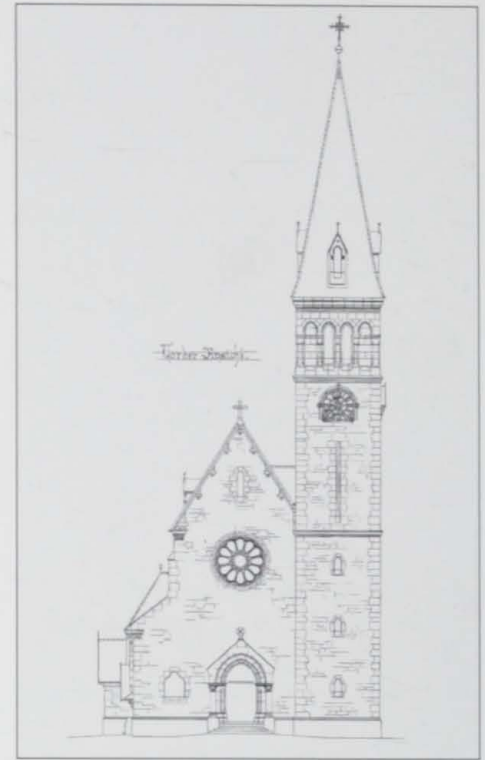
In einem der letzten Forschungsberichte⁵⁴⁷ betreffend den großen Zubau
von 1901 reiht auch Mario Schwarz den Bau als »schlossartiges Palasthotel« ein,
das den im internationalen Tourismus aufgekommenen Idealvorstellungen
entsprach. Im Turmmotiv aber sieht Schwarz einen »nationalromantischen Ak-
zent«, der an die Stelle des beliebten alpinen Heimatstils gesetzt wurde, um das
ungarische Publikum anzusprechen. Mario Schwarz, für den der Hotelurm
»frappante Ähnlichkeit mit Kirchenburgen Siebenbürgens«⁵⁴⁸ aufweist, ortet hier
Analogien zum Sakralbau. (Abb. 269)



Liest man auf der Rückseite des *Südbahnhotels* die Achsen nämlich vertikal, so kommen tatsächlich die »gotischen« Höhenzüge des Turmes und des Giebels dem Repertoire von Kirchenfassaden nahe. Vor allem die Art, wie der Hotel-turm dem Mitteltrakt vorgestaffelt ist, wodurch der markante asymmetrische Anblick auf der Bergseite entsteht, leitet sich aus dem Kirchenbau ab. Einen ähnlichen Effekt zeigt auch Gustav Neumanns Entwurf (sign. 1901) für den Aufriss der Westfassade der *Pfarrkirche Gießhübl* bei Maria Enzersdorf. (Abb. 270)⁵⁴⁹ Der steil proportionierte symmetrische basilikale Bau erhält hier ebenfalls durch den vorgestellten Turm Asymmetrie. Mit so einem Akzent wollten späthistoristische Architekten immer wieder historische Gewachsenheit suggerieren. Der sakrale Eindruck des Turmes wird beim *Südbahnhotel* noch durch eine auf der Westseite befindliche Rundbogennische mit der Haussegensfigur des Hl. Florian (Abb. 266) betont. Solche Nischen für eine Heiligenfigur sind typische Heimatstil-Motive, die sich am Semmering oft an den Villen von Franz Neumann finden.

Die Burgenromantik beim *Südbahnhotel* wird dann Jahre später noch durch den hohen rustizierten Unterbau des *Posttraktes* (Vgl. Kap. 6.7.2) und den Speisesaalzubau mit den vorgelagerten bastionartigen Terrassen verstärkt. (Abb. 271) Die »Turm- und Torsprache« des *Südbahnhotels* wurde 1912 auch noch besonders durch den zum *Waldhof* führenden Verbindungsgang, der an ein altes Stadttor gemahnt, unterstrichen. Der Gang führt durch einen steingemauerten Torbogen (Abb. 272), auf dessen Scheitel sich eine Kartusche befindet. Auf dem aus Rollwerk gebildeten Zierrahmen prangt das hoteleigene Wappen (Abb. 272a), welches die gewünschte Noblesse der Hotelerschei-nung unterstreicht. Der Modus, Nutzarchitektur mit Hoheitsmotiven (wie Türme, Bögen, Kartuschen, Uhren etc.) zu veredeln, war auch schon früh bei den Stationsgebäuden der Bahnlinien üblich. Schließlich hatte die Eisenbahn grundlegende militärische und wirtschaftliche Bedeutung und stellte das Symbol des Fortschritts schlechthin dar.⁵⁵⁰

Auch bei der Bruchstein vortäuschenden Futtermauer rund um das Hotel setzte man kastellartige Befestigungstechniken ein, die an römische Vorbilder erinnern. So zeigt die Fassade des *Posttraktes* mit den rhythmisch angeord-



270 Gustav Neumann: Entwurf Pfarrkirche Gießhübl, Westfassade

271 Schlosshaftes Südbahnhotel mit Dependance Waldhof (links)

549 Mario Schwarz, Arbeiten des fürstlich Liechtenstein'schen Architekten Gustav von Neumann in Niederösterreich, in: Martin Kubelik und Mario Schwarz, Von der Bauforschung zur Denkmalpflege, Festschrift für Alois Machatschek, Wien 1993, S. 277-279.

550 Univ.-Prof. Walter Krause, Romantischer Historismus II, 13. Vorlesung, WS 1995/96.



272 Südbahnhotel: Torbrücke mit Hotelwappen,
Zustand 1994

272a Hotelwappen in Großformat



neten Blendarkaden wiederum klassisierenden Stilcharakter, der sich an Ghegas Ingenieurbauten der *Semmeringbahn* anlehnt. Ebenso unterstreichen die Natursteinböschungsmauern, welche die Straße gegen rutschgefährdetes Material stützen, das fortifikatorische Erscheinungsbild der Hotelanlage. (Vgl. Kap. 6.7.2)

Nach Michael Schmitt sind Hotelgroßbauten, die Strukturelemente des Burgenbaus übernehmen, relativ selten.⁵⁵¹ Attribute des Burgenbaus, wie hoher Turm und trutzig wirkender Unterbau, kamen schon vor dem Semmeringhotel beim 1892/97 von den renommierten Zürcher Architekten Alfred Chiodera und Theophil Tschudy geplanten »Palace Hotel« (Abb. 226) in St. Moritz zum Einsatz. Im Vergleich dazu spricht aber das 1900 bis 1902 von Eugène Jost ausgeführte »Palace« in Caux (Abb. 227) bereits eine andere Sprache, obwohl es mit seinen Türmen auch eine späthistoristische Formsynthese aufweist. Hier zeigt die regelmäßige Durchfensterung und die annähernd gleiche architektonische Wertung der Geschoße bereits klar die Bestimmung des Gebäudes als Hotel.⁵⁵² Eine ähnliche moderne Gestaltung findet man auch schon beim *Südbahnhotel* von 1901/03. Bei beiden Hotels ist dadurch eine Verwechslung mit Schlossbauten tatsächlich nur mehr aus der Ferne gegeben.

Beim *Südbahnhotel* wird vor allem durch die malerische Höhenlage die Verwandlung des Hotels in eine optische Schlossvision zusätzlich bewirkt. Als

551 Zit. Anm. 91, S. 64.

552 Ebenda, S. 66.

kunstvoll in die Semmeringer Landschaft gesetztes Palasthotel bilden so Bau und Umgebung eine untrennbare Einheit. Der Turm bestätigt, dass die Architektur um eine Synthese eines bürgerlichen Hauses mit der Formensprache der Hocharistokratie bemüht ist. Zum Unterschied vom Hotel von 1882 ruht die Fassade des Erweiterungsbaus nicht mehr kompakt in sich, vielmehr durchbricht sie ihre umgrenzenden Konturen und stößt im Mitteltrakt gewaltig in den Freiraum über der Dachzone hinauf. Hier im Dachbereich, wo im Gegensatz zum alten Hotel mit Baugliedern kräftig belebt wird, beginnt die Auflösung der Schwere des Baus; auch der festungsartige Turm mit seiner offenen Laube wirkt hier leicht und substanzfrei. Die repräsentative Struktur des Hotels wird ganz oben noch zusätzlich durch eine Trias-Form nobilitiert, indem das mit einer Wetterfahne bekrönte Dachtürmchen von zwei mächtigen seitlichen Schornsteinen flankiert wird.

6.6.5.4.3 Neo-Renaissance und Fachwerk

Bei den Motiven der deutschen Renaissance, wie dem Fachwerk und den gekerbten Rosettenfriesen, die zur malerischen Konzeption des Hotels beitragen, zeigen sich wiederum Parallelen mit der *Villa Erzherzog Wilhelm*. Auch die von Julius Deininger erbaute *Villa Berl* weist ähnlichen Dekor auf. Die teilweise bizarre Ornamentik der Hotelfassade (Abb. 85) stellt primär den Fachwerk-Charakter eines deutschen Bürgerhauses der Renaissance sicher. Stilistisch kommt sie – allerdings nicht so repräsentativ – der deutsch-romanischen Architektur von *Schloss Peles* (1875–83) (Abb. 273) nahe, wo Wilhelm von Doderer für den König von Rumänien einen großen Sommerlandsitz im Renaissancestil mit Krüppelwalmdächern und Turm, unter kräftiger Verwendung von Fachwerk, baute. Motive deutscher Neorenaissance als Ausdruck bürgerlicher Werte werden seit den achtziger Jahren des 19. Jahrhunderts auch in Österreich gerne zur Fassadendekoration herangezogen.

Die Anwendung von Fachwerk finden wir in der näheren Umgebung vor dem Hotelbau bereits in Reichenau bei Heinrich Ferstel, der damit versuchte, die Nebengebäude der *Villa Wartholz* (1870) »in ländlichen Stil zu kleiden, wie dies aber in den österreichischen Alpenländern tatsächlich niemals üblich gewesen war«. ⁵⁵³ Der »stilflexible« Ferstel wandte das »altdeutsche« Vokabular auch bei der *Villa Jacobsen* (1873/74) und *Villa Széchenyi* (1880) in Reichenau an. Ferstel verwendete hier bereits aus Dekorgründen nur vorgetäushtes Fachwerk, wie dies dann auch Alfred Wildhack beim *Südbahnhotel* macht. Auch bei Ferstels Häusern hinter der Votivkirche (1880/81) tritt eine Verschmelzung des Wiener Wohnbaus mit Motiven der deutschen Renaissance auf.

Am Semmering wurde das reizende kleine Posthaus im *Kurpark* um 1883 als erster Fachwerkbau von den Bahningenieuren errichtet. Eine Erklärung für die Verwendung von Fachwerk am Semmering wäre darin zu suchen, dass die vorwiegend württembergischen Bahningenieure (die meist vom Polytechnikum Stuttgart stammten) damit ein deutschnationales »patriotisches« Zeichen setzen wollten. ⁵⁵⁴ Tatsächlich vermittelt das *Zweite Südbahnhotel* den Eindruck, als sei es einem deutschen Landgrafenschloss der späten Renaissance nachempfunden. (Vgl. Kap. 6.3.5)

⁵⁵³ Zit. Anm. 1, S. 515.

⁵⁵⁴ Zit. Anm. 57, »Deutscher Railroadstyle«.

273 Wilhelm von Doderer: Das in historisierenden Formen des Stein- und Fachwerkbaus errichtete Schloss Peles in Sinaia (1875–83)



Die romantisierende Architekturbewegung, die den mittelalterlichen Fachwerkbau wieder aufgriff, setzte in Deutschland schon um 1830 ein. So ist besonders Schinkel und seinen Schülern die Verbreitung der Laubsägeornamentik zuzuschreiben.⁵⁵⁵ Im Historismus wurden dann auch klassische und mittelalterlich-rustikale Elemente zu individuellen Bauschöpfungen verschmolzen.

Auch entsprach das Fachwerk dem vom Späthistorismus geforderten Prinzip des »Malerischen« und bot als zusammenbindender Dekor die Möglichkeit eines plastischen Oberflächenreliefs. Als wesentlicher Faktor kommt hier beim Hotel von 1901 noch die Farbigkeit dazu. Die ockerfarbene Buntheit der Wand setzt auf Gleichmäßigkeit und Rapport als Kontrast zu den ornamentierten dunklen Holzbereichen.

Wenn auch schon beim Hotel der Aufbruch in die Moderne quasi durch die kantig-kahle Flächigkeit der stereometrischen Form des glatt verputzten Baukörpers spürbar wird, so ist das Gebäude doch als Fortsetzung und Facette des Späthistorismus zu bewerten.⁵⁵⁶ Vielmehr schließt sich das Hotel in seiner betont flachen Fassadenlösung, die auf gliedernde Säulenordnung verzichtet, stattdessen seicht gestaffelte Schichten durch den auf der Wandfläche aufgelegten Holzdekor ausbildet, dem Stilvokabular des *Romantischen Historismus* in der Sprache des *Heimatstils* an. Dahinter steht der Gedanke, eine große Gebäudemasse additiv durch kleinformatigen Schmuck zu gliedern.

Interessant ist in diesem Zusammenhang auch ein Blick auf das *Karersee-Hotel* (Abb. 274) in den Südtiroler Dolomiten, das in ähnlicher Baugestalt schon einige Jahre vor dem *Zweiten Südbahnhotel* am Semmering entstand.

⁵⁵⁵ Zit. Anm. 57, S. 62.

⁵⁵⁶ Univ.-Prof. Walter Krause, Zyklus IV, 11. Vorlesung, SS 1992.



274 Musch & Lun: Karerseehotel (1894–96) in Südtirol

Impulsgeber für das gigantische Berghotel war auch hier die Bautätigkeit der *Südbahn*, denn unmittelbar nach den ersten Hotelbauten (1879–85) der Bahngesellschaft in Toblach entschlossen sich nämlich Tiroler Hoteliers – ermutigt durch die bravouröse Aktion Schülers – auch selbst komfortable Berghotels als Einnahmequellen zu errichten. Vor allem die *Südtiroler Gebirgshotels*, die Doktor Cristomannos in Zusammenarbeit mit dem Wiener Architekten Otto Schmid und der Bauunternehmung J. Musch und C. Lun aus Meran auf eigene Kosten errichtete, erreichten hohen Standard.⁵⁵⁷ Dazu zählen das *Sulden-* und das *Trafoi-Hotel* (beide 1891–93) sowie das *Karerseehotel*, die alle in prachtvoller Hochgebirgslage entstanden.

Bemerkenswert im Zusammenhang mit dem Semmering ist vor allem das von den Architekten J. Musch und C. Lun in den Südtiroler Alpen ausgeführte *Karerseehotel* (1894–96), das frappante Ähnlichkeiten mit dem Hotelbau (1901–03) am Semmering aufweist. Neben der Bauform des über niedrigere Seitenflügel sich erhebenden Mittelrisalites (6 Geschosse und Souterrain) könnte vor allem das gewalmte Steildach mit den zweistöckigen Giebelausbauten sowie die Fassadengestaltung mittels Holz- und Fachwerkdekor (Balkone, Lauben etc.) für das *Zweite Südbahnhotel* am Semmering vorbildhaft gewesen sein. Das Hotel brannte allerdings wegen der starken Verwendung von Holz als Baumaterial 1910 bis auf die Grundmauern nieder, wurde jedoch im selben Jahr wieder aufgebaut.

Heute ist das *Karerseehotel*, das noch nach dem Zweiten Weltkrieg in Betrieb war, so wie das *Erste Südbahnhotel* am Semmering, in einen Appartementkomplex umgewandelt.⁵⁵⁸ Das letzte aus dieser Ära noch bestehende alpine Grandhotel in Südtirol ist das ebenfalls von Architekt Otto Schmid erbaute Hotel »*Prager Wildsee*« im Hochpustertal.

⁵⁵⁷ Zit. Anm. 106, Prokop, *Alpenhotels*, S. 22.

⁵⁵⁸ Den wertvollen Hinweis gab Dr. Hans Heiss von der Bozener Landesregierung.

Der Dekor mit den romantischen Holzdetaill, die am Semmeringer *Südbahnhotel* eine spielerisch-willkürliche Wirkung erzeugen, entspricht voll dem Vokabular des Späthistorismus. Hierbei handelt es sich keineswegs um Imitationen, sondern vielmehr um eine Schmückung, die sich individuell aus gemischt verarbeiteten Anregungen zusammensetzt, wobei auch dekorative Jugendstilelemente eingesetzt werden.

Die Tischler- und Zimmermannsarbeiten an den Fensterumrahmungen, Laubengängen, Balkonbrüstungen und dem Gefache stellen einfallreiche Kombinationen des »altdeutschen« Stils dar, wozu auch die Butzenscheiben der Oberlichten passen. Bei dem rustikalen Zierrat und den gekerbten Renaissance-motiven (Rauten und Rosetten) scheint es sich um eine serielle Spezialanfertigung für das Hotel zu handeln. Es finden sich aber auch deutlich sichtbare Holzkonstruktionen in dekorativer Verwendung. Dazu zählen neben dem Giebel auch die aus der Wand ragenden Deckentramköpfe mit den aufliegenden Balken des Fachwerkes, ebenso die Bretterschalungen im Giebelbereich und unter der Traufe der Seitentrakte. Die aus der Holzbauweise entwickelten Dekorationsteile sind wohl vom mittelalterlichen Formgut der Holzplastik bezogen, wie etwa die gedrechselten Pfostenköpfe. Die Sparsamkeit bei der Verwendung des dekorativen Zierrates verleiht dem Hotel regelhafte Klassizität. Die gekreuzten und geschweiften Hölzer des Fachwerkes erinnern an Formen der deutschen Frührenaissance, besonders an solche des fränkischen Fachwerkes. Wichtig ist hier aber der Hinweis, dass am Hotel das Fachwerk nur appliziert ist und einen echten Riegelbau vortäuschen soll.

Die auf den ersten Blick einfache Anordnung der Holzdekoration erweist sich aber bei eingehender Betrachtung als ein von feinem künstlerischem Gefühl geschaffener Organismus, der das Haus aus jedem Blickwinkel malerisch erscheinen lässt. Vermutlich war diese Tendenz – so wie in Toblach – noch durch das gezielte Farbkonzept der *Südbahn* unterstrichen: Danach waren die Sprossenläden der Fenster grün gestrichen. Alle übrigen Holzbestandteile hatten einen dunkelbraunen Anstrich, der mit dem ockerfarbenen Mauerputz kontrastierte.⁵⁵⁹ Zusammen mit dem ehemals roten Ziegeldach sind das die von Guido Friedl erwähnten »*Südbahn*-Farben«, wie sie auch beim Dolomitenhotel zur Anwendung gelangten.

Der farbige Kontrast zwischen Mauerputz und dem stilisierten Fachwerk bringt ein malerisches, unklassizistisches Element in die Fassade, indem auf der Wand ein flaches Relief entsteht, das die Fassade einer graphischen Musterrung gleich überzieht. Verstärkt wird dieser Faktor durch die Ausbildung der kragenden Giebel mit Hängesäulen, Zangenriegel und die durchbrochenen Windbrettchen.

Aufgrund der dichten Oberflächenstruktur und des sich ständig verändernden Lichtes entsteht so rudimentär ein regenbogenartiger Flimmerreiz. Der gewählte Dekor erzeugt allein durch seine Verschiedenartigkeit bereits malerische Effekte, wobei das Sonnenlicht und seine Reflexe als immaterielle Wirkungsmittel noch dazu beitragen. Ähnliche Phänomene, allerdings bei anderer Materialwahl, sind auch bei der Oberflächenbehandlung der Wohnhäuser von Otto Wagner zu beobachten.

559 Zit. Anm. 57, S. 158.

Neues erbrachte die Forschung aber bei der eben renovierten Postsparkasse, wo Wagner doch – entgegen vorheriger Ansichten – mittels Nägeln einen funktional begründeten Dekor entwickelte, der sich allerdings zusätzlich nach »rein künstlerischen Überlegungen – dekorativ – über die Fassade verteilt«. ⁵⁶⁰

Einerseits erzielte man beim *Südbahnhotel* durch die vorkragenden Holzkonstruktionen Schatteneffekte, andererseits trug die Vielfarbigkeit des Gebäudes, ebenso wie die Verwendung unterschiedlicher Materialien, wesentlich zum stimmungsvollen Gesamteindruck des Hotels bei, wie Gustav Jahns 1904 entstandenes Werbeplakat (Titelbild des Buches) zeigt. Von Ferne betrachtet flimmert und irisiert die Wandfläche, die beinahe entmaterialisiert erscheint. Statt dreidimensionalen körperlichen Gestaltens trifft man primär auf eine malerisch-visuelle Manier, die der Tradition des »picturesque style« entlehnt ist.

Nach Peter Haiko ⁵⁶¹ unterscheidet sich dieser »neue« Dekor international ganz und gar von der historistischen Zierform: »Hatte das Ornament im Historismus die Aufgabe, die Zweckform zur Kunstform zu überhöhen, so gibt nun die Verzierung vor, ausschließlich Resultat der Konstruktion zu sein. Nicht die Konstruktion wird ornamental verziert, sondern die Verzierung wird konstruktiv motiviert.«

6.6.5.4.5 Vom Heimatstil zur Heimatschutzarchitektur

Im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts hatte sich die während des Ringstraßenbaues allgegenwärtige Frage nach dem richtigen Stilkleid für die jeweilige Bauaufgabe auch für die Architektur im ländlichen Raum gestellt. Vorgegeben durch die jahrhundertealte Tradition der aus Holz gefertigten Bauernhäuser sah man als Baustoff des ländlichen Milieus primär Holz. Es zierten aber Fensterläden, Fachwerk, Giebel, Veranden, Laubgänge und Balkone in Laubsägearbeit nicht nur Villen und Hotels auf dem Lande, sondern auch großstädtische Bauten. Vieles vom Formenvokabular entstammte aber nicht der heimischen Bauernhausarchitektur, sondern beruhte auf fremden Übernahmen aus der Schweiz oder aus der englischen Landhausarchitektur etc. So hatte etwa das in Deutschland beheimatete Fachwerk in Österreich überhaupt keine Tradition.

Auch Otto Wagner wandte als Planer der Wiener Stadtbahn-Hochbauten für jene Stationen der Vorortelinie und der Stadtbahn, die den Wienerwald säumten, noch 1895–97 den damals wild um sich greifenden Heimatstil an. Wagner wollte damit bewusst ländliche Atmosphäre verbreiten und bediente sich deshalb dieses Fassadenkleides mit volkstümlichem Bezug. Martina Pippal berichtet, dass bei den Stationen »Penzing« und »Hütteldorf« (14. Bezirk) einzelne Gebäude und Perronüberdachungen aus Holz und grün-weiß gestrichen sind. ⁵⁶² Auf einer frühen Abbildung des Abzweigbahnhofs Penzing (Abb. 275) sieht man links die von Otto Wagner gebaute Station der Vorortelinie, wobei sich im Vordergrund das 1896 errichtete elektromechanische Stellwerk in einem kleinen aufgesetzten Fachwerkhaus befindet, rechts davon der Personenbahnhof der *Westbahn* (damals noch *Kaiserin Elisabeth-Bahn*).

Interessant ist in diesem Zusammenhang Peter Haikos Statement über Otto Wagner, den er nicht nur als großen Erneuerer der Architektur sieht, sondern auch als einen Architekten, der sich mit all den Widersprüchen der Übergangsperiode auseinander setzen musste und dabei ebenfalls Gottfried Semper »Bekleidungsprinzip« anwandte. ⁵⁶³ In Wagners Architekturäußerungen

560 Peter Haiko, Die Postsparkasse – ein Hauptwerk von Otto Wagner, im Gebäudeführer: Otto Wagner, Die österreichische Postsparkasse 1904–1912, Wien 2005, S. 27.

561 Peter Haiko, Otto Wagner und die historistische Wohnpraxis, in: Otto Wagner, Möbel und Innenräume, Salzburg 1984, S. 38f.

562 Martina Pippal, Kleine Kunstgeschichte Wiens, München 2000, S. 182.

563 Neorenaissance, Ansprüche an einen Stil, 2. Historismus-Symposium, Bad Muskau, Dresden 2001, Vorwort, S. 16.

275 Links: Bahnhof der Vorortelinie Wien/Penzing. Die Vorortelinie war Teil des von Otto Wagner gebauten Wiener Stadtbahnnetzes (1895–97), für welches man das in der Mitte befindliche Turmstellwerk mit Fachwerkdekor benötigte. Rechts: Das ehemalige Aufnahmegebäude der Westbahn in Penzing



276 Prein Nr. 38 an der Rax: Kegelbahn mit Laubsägedekor in offener Holzständerbauweise (1900), Zustand 2004



ist nach Peter Haiko besonders auffällig, »dass immer wieder von Fort- und Umbilden sowie vom »Benützen aller Motives«, aber auch aller Materialien die Rede ist.« Nach Peter Haiko insistierte Wagner immer wieder auf die Berücksichtigung aller Verhältnisse sowie der modernen Errungenschaften in Materialverwendung und Konstruktion und sprach »ausdrücklich von einem evolutionistischen Werden, von einem Hervorgehen der Naissance aus der Renaissance und hat nicht – wie fälschlicherweise immer wieder festgeschrieben wird – einen Bruch mit dem Historismus postuliert.«⁵⁶⁴

⁵⁶⁴ Peter Haiko, Otto Wagner, Von der »Renaissance der Renaissance« über die »moderne Architektur« zur »Baukunst unserer Zeit«, in: Neorenaissance, 2. Historismus-Symposium, Bad Muskau 2002, S. 233ff.

⁵⁶⁵ Auf der Hohen Warte ließ sich 1900–02 eine Künstlerkolonie (Carl Moll, Kolo Moser, Hugo Henneberg, Victor Spitzer) von Josef Hoffmann ein kleines privates Cottage mit neuen Grundrisslösungen bauen.

Überall in Österreich entstanden im Späthistorismus neben ganz aus Holz gezimmerten Pavillons und Jausenstationen auch offene Musik- und Tanzsäle, aber auch Kegelbahnen (Abb. 276), wie das Beispiel in der Prein zeigt. Diese kunstvollen hölzernen Kleinarchitekturen mit den zierlichen Holzdetails, die in vielen Gastgärten städtischer und ländlicher Restaurants zu finden waren, erfreuten sich im Sommer überaus großer Beliebtheit.

Starken Niederschlag hinterließ das Vokabular des *Heimatstils* mit den verspielten Holzdetails vor allem in den Wiener Außenbezirken (XIII., XVIII. und XIX. Bezirk)⁵⁶⁵, wo auf Anregung von Heinrich Ferstel und Rudolf Eitelberger »Cottages« (Abb. 277) entstanden. Dahinter stand der Wunsch der bei-



277 Bautypen des Wiener Cottagevereins in Wien-Währing, 1872

den Initiatoren, das britische Einfamilienhaus auf ländliches Wiener Territorium zu verpflanzen. Tatsächlich aber weisen die Häuser der Wiener »Cottages« – nach Martina Pippal⁵⁶⁶ bezeichnet der Begriff in Wien kein Einfamilienhaus, sondern das gesamte Bauareal – meist zwei oder drei übereinander liegende Mietwohnungen auf, die den üblichen Grundrissen der großen Mietshäuser folgten. (Vgl. Kap. 6.4)

Waren es aber in der Frühzeit des Heimatstils vor allem romantische Strömungen, die dazu führten, dass auch städtische Bauformen mit Zitaten mittelalterlicher und bäuerlicher Architektur verziert wurden, verbreitete sich diese Sitte um 1900 derart, dass der *Heimatstil* alles zu »behübschen« begann.

Gegen diese Überwucherung traten bald auch in Österreich in enger ideeller Anlehnung an Deutschland *Heimatschutzvereine* auf, wobei der erste Verein 1908 in Tirol gegründet wurde. Wie Isabel Termini in ihrer Diplomarbeit aufzeigte, fand im September 1911 »die erste gemeinsame Tagung deutscher und österreichischer Vertreter für Heimatschutz und Denkmalpflege unter dem Protektorat Erzherzog Franz Ferdinands in Salzburg statt. In der Folge wurden die Tagungen alle zwei Jahre abgehalten.«⁵⁶⁷

Die »Heimatschützer« kämpften vehement gegen den herrschenden Stilsynkretismus, vor allem aber gegen die Auswüchse des Internationalen Heimatstils, der in den Fremdenverkehrsarten massiv auftrat und ein wildes Kunterbunt hinterließ. Als Alternative forderten die »Heimatschützer« ihrerseits, »nicht einzelne Stilelemente sollten zitiert werden, sondern Haltung und Wissen der alten Baumeister sollten angeeignet werden.«⁵⁶⁸ Mit dem Wunsch des Anknüpfens an die Tradition der vorindustriellen Handwerkskunst, »die Ausgangspunkt für eine zweckgemäße, moderne Architektur sein sollte«⁵⁶⁹, beriefen sich die »Heimatschützer« im Prinzip auf das ideelle Konzept der englischen »Arts-and-Crafts-Bewegung«⁵⁷⁰, das während der Heimatstil-Periode – vollkommen missverstanden – zu einer Flut von sinnentleerten Imitationen führte, wobei das eigenschöpferische Potential nicht zum Einsatz kam. Diese missverständliche Verwendung vermeintlich »einheimischer« Bauformen früherer Zeiten prägte zuerst den Begriff »Heimatstil«, brachte aber bald im Gegenzug auch gleich

566 Zit. Anm. 562, S. 169f.

567 Isabel Termini, »Heimat bauen«, Aspekte zu Heimat-Heimatschutz-Heimatstil-Heimatschutzarchitektur, Diplomarbeit Universität Wien, Juni 2001, S. 51.

568 Ebenda, S. 84.

569 Ebenda.

570 Die Bewegung wurde – so Nikolaus Pevsner – nach der 1888 gegründeten *Arts-and-Crafts Exhibition Society*. Ihr Vorbild führte zur Gründung des »Deutschen Werkbundes«. Vgl. auch Kap. 3.1

die ideologisch unterlegte Reformbewegung in der Architektur unter dem Begriff »Heimatschutzstil« hervor.⁵⁷¹ Diese Bezeichnung geht auf die 1904 vom Berliner Musikprofessor Ernst Rudorff gegründete »Deutsche Heimatschutzbewegung« zurück, deren Aufgabenbereich neben Denkmalpflege auch den Schutz der landschaftlichen Natur und die Rettung einheimischer Tier- und Pflanzenwelt umfasste. Der Gründungsaufwurf beinhaltete auch die Pflege von Volkskunst, Sitten, Gebräuchen, Festen und Trachten.⁵⁷² Die Heimatschützer lehnten sich vor allem gegen die großstädtische Stilsprache im ländlichen Milieu auf, da hier meist städtische Formen mit bäuerlichen Zitaten überladen wurden.⁵⁷³ Nach Friedrich Achleitner⁵⁷⁴ wandte sich die Heimatschutzarchitektur gegen alle internationale Tendenzen und suchte ihre baulichen Vorbilder in der vorindustriellen, handwerklichen Kultur sowie in regionalen Entwicklungen und war Teil der Biedermeierrezeption um 1900.

Zu den stilistischen Neuerungen der Heimatschutzbewegung zählte besonders das in Süddeutschland weit verbreitete, seitlich tief herabgezogene Mansarddach, dessen Form 1908 vom Theoretiker der Heimatschutzbewegung, Paul Schultze-Naumburg, als vorbildhaft hingestellt worden war. Als österreichisches Beispiel führt hier Mario Schwarz ein um 1910 in Horn (Niederösterreich), in der Adolf Fischer Gasse 18, erbautes Haus an.⁵⁷⁵

Nach wie vor gibt es unter den Fachleuten verschiedene Ansatzpunkte zur Terminologie des »Internationalen Heimatstils«, aber auch des selten in der architektur- und kunsthistorischen Fachliteratur aufscheinenden »Heimatschutzstils«. Um tiefer in die architekturgeschichtlich komplexe Situation mit ihren mehrdimensionalen Phänomenen während der Übergangsperiode Historismus/Moderne eintauchen zu können, empfiehlt sich die Lektüre der o.a. Fachbeiträge in der vom Österreichischen Bundesdenkmalamt herausgegebenen Österreichischen Zeitschrift für Kunst und Denkmalpflege (XLIII, Heft 3/4, 1989).

6.7 ERWEITERUNGSBAUTEN DES SÜDBAHNHOTELS NACH 1903

Um dem zunehmenden Fremdenverkehr gerecht zu werden, wurden international viele der großen alten Hotels vergrößert. Um allerdings auch weiterhin ihrem erstklassigen Ruf zu entsprechen, musste der Altbestand laufend dem neuesten technischen Standard angepasst werden. Im Zuge von Erweiterungen war es üblich, ältere Hotelbauten auch gleich mit neuen Fassaden und Dachaufbauten zu versehen. Die markante Dachlandschaft des *Südbahnhotels* blieb aber bei allen Erweiterungen vollkommen unangetastet, da man den Raumangel durch Annexbauten, die niedriger als das zweite Hotel waren, behob. Während oft überdimensionierte Aufbauten internationaler Hotelbeispiele drückend wirken, harmonisieren hingegen die Zubauten beim *Südbahnhotel* mit den Proportionen des Altbaus und vermitteln so ein ideales Erscheinungsbild.

Neben der Bauetappen-Tabelle soll hier auch optisch anhand eines Fotos (Abb. 278) ein Überblick der Anbauten an das *Südbahnhotel* nach 1903 gegeben werden. Von rechts beginnend: das erste Hotel von 1882 mit dem bereits ausgewechselten Restauranttrakt, dann das *Palasthotel* von 1903, der *Posttrakt* von 1908 im Berghang, darüber der neue Speisesaal von 1912 mit dem Wirtschaftstrakt. Deutlich kann man bei dem hier in den fünfziger Jahren abgebil-

571 Zit. Anm. 356, S. 169. Siehe dazu: Andreas Lehne, Heimatstil – Zum Problem der Terminologie, in: Österreichische Zeitschrift für Kunst und Denkmalpflege, XLIII (Wien, 1989), S. 159 ff.

572 Werner Hartung, Denkmalpflege und Heimatschutz im Wilhelminischen Deutschland 1900 bis 1913, in: Österreichische Zeitschrift für Kunst und Denkmalpflege, XLIII (Wien, 1989), S. 174 ff.

573 Geza Hajós, Heimatstil – Heimatschutz, in: Österreichische Zeitschrift für Kunst und Denkmalpflege, XLIII (Wien, 1989), S. 156 ff.

574 Friedrich Achleitner, Gibt es einen mitteleuropäischen Heimatstil? In: Österreichische Zeitschrift für Kunst und Denkmalpflege, XLI-II (Wien, 1989), S. 165 ff.

575 Zit. Anm. 356, S. 170.



deten *Südbahnhotel* an einer helleren Farbstelle in der Dachlandschaft die 1912 erfolgte Auswechslung des alten Restauranttraktes von 1882 erkennen. Auf einem Grundriss (Abb. 279), der noch von den Managern des *Südbahnhotels* im Jahre 1959 zur Genehmigung für gelegentliche Theateraufführungen erstellt wurde, lässt sich auch die damalige Raumorganisation nach all den bis dahin durchgeführten Erweiterungsbauten nachvollziehen. Klar kann man darauf den beide Hotels erschließenden Mittelgang sehen.

278 *Prospekt des Hotelkomplexes der Südbahn ohne den Restauranttrakt von 1882. Dahinter die Dependence Waldhof und rechts davon die Meierei mit Golfplatz um 1960*

6.7.1 Überblickstafel: *Semmeringer Südbahnhotel (1882–1996)*

- 1881/1882 *Semmeringhotel (Erstes Südbahnhotel)*
Arch. Franz Wilhelm
- 1901–1903 *Zweites Südbahnhotel*
Architekten: Alfred Wildhack und Robert von Morpurgo
- 1908 *Post- und Telegraphentrakt sowie Kaffeehaus*
Arch. Alfred Wildhack
- 1912/1913 *Neuer Speisesaaltrakt (Restaurations- und Hotelzubauten)*
Verbindungsgang zum Waldhof
Alter Restaurantflügel (1882) entfernt und 3-geschoßig neu aufgestockt
Arch. Alfred Wildhack
- 1932 *Hallenschwimmbad*
Architekten: Emil Hoppe und Otto Schönthal
- 2. Weltkrieg: Lazarettbetrieb: 27.8.1939–31.8.1940/12.4.1942–31.3.1945
Hotelbetrieb: 18.12.1940–11.4.1942
Russische Besatzung: 25.5.1945–31.7.1947
- 12.5.1948 Neuerliche Hotelbetriebseröffnung durch die DOSAG

1971	Hotelverkauf an eine Kärntner Privatgesellschaft
1974	Parifizierung des <i>Ersten Semmeringhotels</i> Errichtung von Eigentumswohnungen Abtrennung des ersten Hotels von 1882 vom <i>Zweiten Südbahnhotel</i>
1976	Hotelbetrieb endgültig geschlossen
1980	Erwerb der Hotel-Restliegenschaft durch die » <i>Südbahn</i> Ges. m.b.H.«
1994	Restaurierungsarbeiten am <i>Südbahnhotel</i> durch die Klinik BAVARIA (Rudolf Presl GmbH.) in Zusammenarbeit mit dem Denkmalamt. (Seit 30.5.1994 unter Denkmalschutz) ⁵⁷⁶
Seit 2000	Während der Sommermonate Theaterort der <i>Festspiele Reichenau</i>

6.7.2 *Der Posttrakt mit dem Kaffeehaus (1908)*

Für die dritte Bauetappe erfolgte am 20.5.1908 die Bewilligung zur Aufführung eines Zubaus an das *Zweite Südbahnhotel* zum Zwecke der Unterbringung der *Post- und Kaffeehauslokalitäten*.⁵⁷⁷ Als Architekt wurde wiederum Alfred Wildhack bestellt. Wie die spätere Grundriss-Erweiterung (Abb. 279) zeigt, schließt der in den Hang gebaute große *Posttrakt* mit dem Telegraphenbauamt um 1908 an die östliche Stirnseite des Hotels von 1903 an und bildet gegen die Hotelflucht einen stumpfen Winkel. Die Richtung des *Posttraktes* war ja durch den Verlauf der beiden Hotelstraßen (zum Bahnhof und in den Adlitzgraben) vorgegeben.⁵⁷⁸ Da man mit der talseitigen Abschlussmauer in die vorüberführende Hotelstraße hineinrückte, bedingte dies hier eine Straßenerweiterung, die auch heute noch als Parkplatz genützt wird.

Wie eine seltene Abbildung dieses 3. Bauabschnittes (Abb. 280) beim *Südbahnhotel* von 1908 zeigt – er wurde ja 1912 durch den neuen Speisesaalzubau teilweise überbaut –, war der talseitige Anbau zweigeschoßig. Sein Dach bildet auch heute noch die Terrasse, die an die alte Hotelterrasse anschließt.

An der Bergseite war der *Posttrakt* hingegen dreigeschoßig und mit Blech gedeckt. Das dritte Geschoß war nämlich die neue eingeschößige *Kaffeehauslokalität*, die auf dem hinteren Teil der Dachterrasse des darunter liegenden zweigeschoßigen *Posttraktes* platziert wurde. Auf der Talseite des *Posttraktes* befanden sich im Parterre die offiziellen Posträume im durch zwei Säulen nobilitierten Kassensaal. Im darüber liegenden Halbgeschoß, das durch gekuppelte Fenster gekennzeichnet ist, waren Wohnungen für Beamte und Diener.⁵⁷⁹ Die technische Ausstattung der Posteinrichtung im *Südbahnhotel* entsprach aufgrund der hoch gestellten Klientel aus Finanz- und Wirtschaftskreisen nahezu einer Hauptpoststelle. Seit 1987 befindet sich das Originalinventar des aufgelassenen *Südbahn-Postamtes* – wie Schalterwand und Telefonzelle – im musealen »*Historischen Postamt*« in Küb.

Der *Semmeringer Posttrakt* ist nach den Materialproben ein reiner Ziegelbau, der an seiner Talseite eine Bruchsteinmauerwerkfassade (Abb. 281) vortäuscht. Bis auf das Sockelgeschoß ist diese »Scheinbefestigung« künstlich hergestellt, um das burgenartige Erscheinungsbild des Hotels zu verstärken. Der Bau lässt nicht vermuten, dass es sich um ein selbstständiges Gebäude handelt, das ja für eine eigenständige und offizielle Institution (Post) gebaut wurde. Dazu trägt primär die grobe Fassadenverblendung mit ihrem bastion-

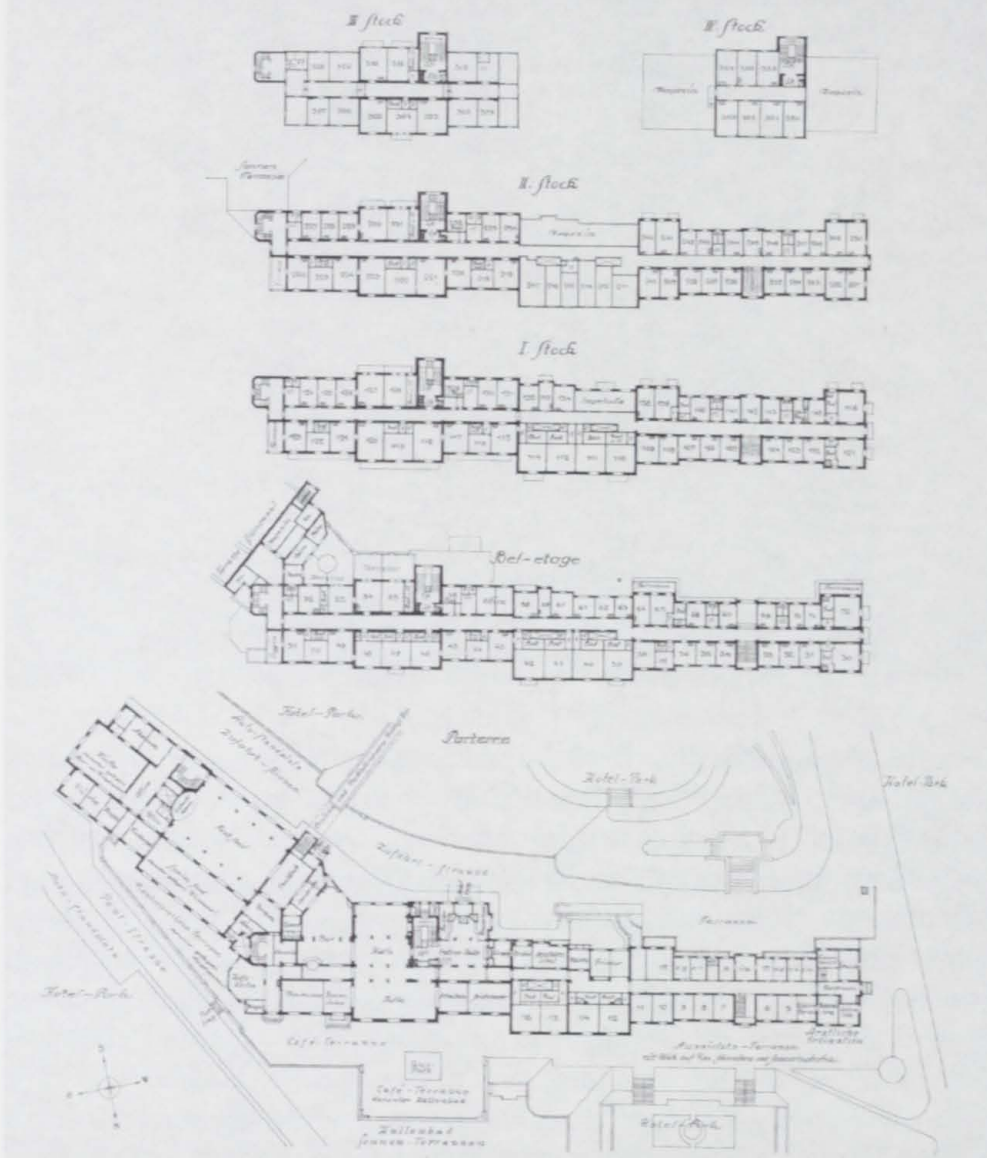
576 Brief des Bundesdenkmalamtes GZ: 2038/1/1992 an Gemeinde Semmering.

577 Bauakt, Gemeinde Semmering.

578 Kommissionsprotokoll K.u.k. Bezirkshauptmannschaft Neunkirchen, 20.5.1908.

579 Ebenda.

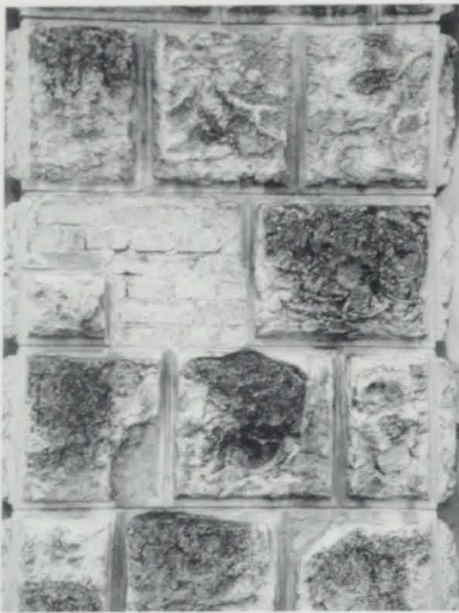
STOCKWERKSPLAN VOM
SÜDBAHNHOTEL SEMMERING



279 Südbahnhof: Grundriss und Stockwerksplan



280 Südbahnhof: Der neue Posttrakt mit dem Kaffeehaus (1908)



281 Südbahnhotel: In Putz imitiertes
rustiziertes Quadermauerwerk



282 Südbahnhotel (Rückseite): Kaffeebetrieb vor
dem Hotelentrée

283 Südbahnhotel mit Posttrakt und Kaffeebaus.
Gemälde vermutlich von Gustav Jabn
(1879-1919)



artigen Charakter bei, die suggerieren soll, dass dieser Bau quasi die fortifikatorische Substruktur des »Hotelpalastes« ist. Tatsächlich hatte aber nur das Hotel von 1903 entlang seiner Talfront einen massiven, aus echtem Bruchstein gefertigten Unterbau, an den sich seit 1908 nun nahtlos die als Fundament getarnte künstliche Bruchsteinfassade des zehnschichtigen *Posttraktes* anschließt.



Diese Fassade weist pro Achse eine an romanische Formen erinnernde Rundbogengliederung um ein großes dreigeteiltes Fenster im Erdgeschoß auf. Über dem Hauptgesims befinden sich über den Rundbögen jeweils kleinere gekoppelte Zwillingfenster mit eleganter Steinrahmung.

Zugleich mit dem *Posttrakt* errichtete die Hotelgesellschaft auch das auf der Bergseite zugängliche *Kaffeehaus*, wo man nicht nur auf der talseitigen Terrasse, sondern auch auf der Bergseite (Abb. 282) vor dem Hoteleingang gemütlich sitzen konnte. Mit dem Kaffeehaus wollte man Besuchern, die nicht im Hotel wohnten, ebenfalls die Teilnahme am täglichen »Fünf-Uhr-Tee« ermöglichen. Ein vermutlich von Gustav Jahn stammendes Gemälde (Abb. 283) zeigt eine Rundumansicht des *Posttraktes* mit dem Kaffeehaus, das dann durch den großen *Speisesaalzubau* von 1912 diesem als »*Kleiner Speisesaal*« vorgelagert erhalten blieb.⁵⁸⁰ Deutlich erkennt man auch, dass das Hotel von 1903 im gesamten Ausmaß noch vollkommen unverändert ist und wie viel Platz, trotz des neuen *Posttraktes*, bergseitig vor dem Hotel verblieb. Diese Platzsituation veränderte sich allerdings grundlegend durch den großen Zubau des neuen *Speisesaaltraktes* von 1912. (Abb. 284)

284 Südbahnhotel mit fertig gestelltem Speisesaaltrakt, 1913

6.7.3 Der neue Speisesaaltrakt (1912/13)

Als größte und vierte Bauetappe des *Südbahnhotels* ist die um 1912/13 durchgeführte Erweiterung anzusehen, wobei man auf 350 Fremdenzimmer aufstockte. Dass der spektakuläre *Speisesaalanbau* mit Bühne auch wirklich nach

⁵⁸⁰ Zit. Anm. 547, S. 5.

Plänen von Alfred Wildhack entstand, dokumentieren die Einreichpläne vom 3.10.1912, wo Wildhack als Architekt aufscheint. Nach diesen Plänen zur »Herstellung eines Restaurations- und Hotelzubaues, ferner diverser Adaptierungen in den bestehenden Hotels von 1882 und 1903, sowie eines Verbindungsganges zur Dependance Waldhof« wurde nach dem Bauprotokoll⁵⁸¹ auch schließlich seitens der Gemeinde am 3.10.1912 der baubehördliche Konsens erteilt.

Interessanterweise wurde mit den Baumeisterarbeiten die Firma Eduard Frauenfeld und Berghof betraut. Vermutlich war Wildhacks eigene Bau-Unternehmung, die sich nach dem finanziellen Fiasko mit seinem Partner Robert Morpurgo nie mehr richtig erholte, in Bedrängnis gekommen. Im Unterschied zu den Kollaudierungsplänen, die am 23.12.1913 nach Bauende von der Bau-firma beigebracht wurden, waren Wildhacks berg- und talseitige Ansichten teilweise viel aufwändiger im »altdeutschen« Formenvokabular geplant, wurden jedoch in einfacherer und kostengünstigerer Variante ausgeführt. Als Vertreter der *K.u.k. priv. Südbahngesellschaft* trat wiederum Ing. Josef Fuchs auf, für den Alfred Wildhack bereits 1902 die hübsche Villa nahe der Bahnstation Küb erbaute, wo dann später eine reizende Villenkolonie entstand.⁵⁸²

6.7.3.1 Neue Raumorganisation im Hotelinneren

Die immens große vierte Bauetappe veränderte gewaltig das bisher gewohnte Erscheinungsbild des Hotels von 1903 und brachte eine vollkommen neue Raumorganisation im Hotelinneren mit sich. Als großer Eingriff auf der Tal-seite erwies sich die Auswechslung des im *Schweizerstil* gehaltenen Restaurant-trakts von 1882 gegen einen viergeschoßigen kompakten Neubau. Dieser Bau, seither als »Hotelmitteltrakt« (Abb. 225) bezeichnet, war ausschließlich für Betriebszwecke – einschließlich der Direktorswohnung – bestimmt und wurde 1922 noch um einen Mansardenbereich erhöht.⁵⁸³

Neben den großen Zubauten wurde auch der bestehende Hotelkomplex einem eingehenden Umbau unterzogen. So wurden die Gesellschaftsräume bis auf wenige vollkommen verändert. Primär vergrößerte man – wie der Grundriss zeigt (Abb. 279) – die Vorhalle und legte nordöstlich davon einen kleinen Küchentrakt und ein zweites großes Stiegenhaus (Abb. 285) an, wobei man im 5. Stock einen Verbindungsgang vom *Speisesaaltrakt* zum Hotel von 1903 herstellte, das bisher nur durch den alten Treppenturm zugänglich war. Insgesamt verfügte das Hotel ab 1913 nun über drei große Treppenanlagen, da man noch ein drittes Stiegenhaus im neuen »*Personal- und Speisesaaltrakt*« unterbrachte, das von der höchsten Liegeterrasse bis zum Erdgeschoß des *Posttraktes* führte. Zugleich wurden auch zwei neue Personenaufzüge eingebaut.

Der 1912/13 am Ostende des Hotels angebaute monumentale *Speisesaal-trakt*, dessen neues Stiegenhaus im Außenbild des Hotels wie ein angesetzt-er Turmstumpf (Abb. 284) wirkt und als Gelenk zwischen alter und neuer Bausubstanz fungiert, erhielt zwei Keller- und ein Parterregeschoß sowie drei Stockwerke. Mit diesem großen Bau konnte man endlich im Hotel von 1903 mehr Platz für Zimmer schaffen, indem man außer einer kleinen Frühstücksküche sämtliche Kücheneinrichtungen, Personalzimmer, Wirtschafts- und Administrationsräumlichkeiten usw. in den neuen Wirtschaftstrakt ans Ostende übersiedelte.

581 Protokoll K.u.k. Bezirkshauptmann-schaft Neunkirchen 3.10.1912.

582 Vgl. Kap. 6.4.3

583 Aufnahmeschrift Bezirkshauptmann-schaft Neunkirchen 4.12.1922.



285 Südbahnhotel: Neuer Stiegenaufgang im Speisesaalzubau von 1913

Der neue fünfstöckige in Eisenbetonkonstruktionen ausgeführte Monumentalbau wurde bergseitig mit dem im Jahre 1908 errichteten *Posttrakt* so verbunden, dass auch neue Teile auf den bestehenden *Posttrakt* an der Talseite übergriffen. Man baute den neuen Speisesaalflügel an der Bergseite so an das *Kaffeehaus* von 1908, dass daraus gleich der *Kleine Speisesaal* entstand. Über dem neuen *Großen Speisesaal* aber errichtete man im heutigen *Waldhofsaal* ein neues *Kaffeehaus*. In den Geschoßen unter dem Speisesaal befanden sich der Weinkeller, eine Kegelbahn und Schießhalle sowie Lagerräume.

Die beiden großen Säle (*Fest- und Waldhofsaal*) wurden mit eigenem Foyer, Garderobe und Waschräumen ausgestattet. Neben Betoneisendecken kamen über den räumlich ausgedehnten Lokalen zumeist Traversendecken zum

286 Ostansicht des Südbahnhotels mit
Speisesaaltrakt von 1913



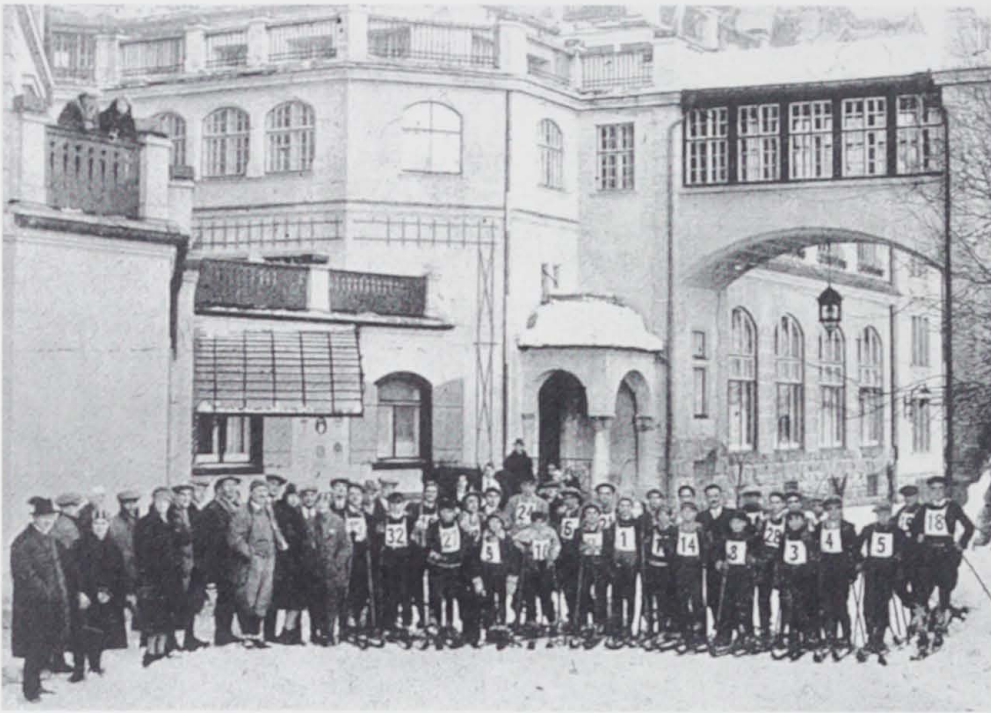
Einsatz. Bei der Durchführung des Baues wurde vorbildhaft allen modernen Anforderungen Rechnung getragen. Bezüglich der Heizung wurde eine Trennung vorgenommen, denn die Hotelzimmer wurden mit Warmwasserheizung, die Betriebsräume aber mit Niederdruckdampfheizung erwärmt.

Unmittelbar hinter dem neuen *Speisesaaltrakt* mit seinen großen Freiluftterrassen platzierte man den *Küchen- und Personaltrakt*. Der Küchentrakt entsprach dem modernsten Standard und war in verschiedene Räume (Kalte Küche, Konditorei etc.) unterteilt. Über der Küche erstreckte sich talseits im ersten Stock die Wohnung des Restaurateurs. In den Stockwerken darüber und darunter befanden sich die Personaleinrichtungen wie Schank, Küche, Speiseraum und Zimmer.

Der große Erweiterungsbau von 1912 umfasste auch die neuen Gesellschaftsräume, wobei man das kleine bergseitige Lesezimmer in eine große Hotelhalle, die untertags von einer polygonalen Glaskuppel Licht erhielt, integrierte. (Abb. 279) Daneben entstanden auch zwei extra zugängliche im ersten Keller untergebrachte »altdeutsche Bierstüberln« sowie ein modernes *Kinotheater*. Den Platz nämlich, welcher der Hotelgesellschaft bei ihren Erweiterungstätigkeiten wegen der beengten Terrainsituation an der Oberfläche fehlte, hatte man in weiser Voraussicht schon 1908 bei der Errichtung des *Posttraktes* mittels riesiger Fundamentierungsbauten unter der Erde, im Hang, geschaffen.

Auf einer Postkarte (Abb. 286) lässt sich Wildhacks Idee, wie die beiden letzten Bauetappen von 1908 und 1912 zu einer harmonischen Einheit verschmolzen wurden, gut nachvollziehen: Man sieht, wie sich der Ostabschluss (links im Bilde), wie eine Schere, im stumpfen Winkel, in Richtung Hotel von 1903 öffnet. Während der eine Scherenteil die Bergseite des *Speisesaaltraktes* mit dem *Waldhofsaal* darüber darstellt, bildet die Talseite mit dem im Hang befindlichen *Posttrakt* und den darüber liegenden Terrassengeschoßen den zweiten Scherenteil.

Im Prinzip war das *Südbahnhotel* um 1913 nun tatsächlich »fertig gebaut«, denn ähnlich wie bei einer hoch liegenden Burg gab es nach der Errichtung



287 Südbahnhotel (Rückseite mit Speisesaalbau): Nach dem Skiwettbewerb vor dem Hoteleingang, ca. 1930

des *Wirtschafts- und Personaltraktes* für weitere Zubauten einfach keine Platzmöglichkeit mehr. Durch diesen Ostabschluss war nun tatsächlich nach 31 Jahren Bauzeit so etwas Ähnliches wie eine große additiv zusammengebaute burgenhafte »Schlossanlage« entstanden. Indem der Architekt die einzelnen Bauakte verschiedener Bauzeiten zu einer Einheit zusammenschmiedete, entstand ein kompaktes Gebilde, das tief verwurzelt aus dem Hang herauswuchs. In seiner offenen und bewegten Dachlandschaft verströmte aber der schwere Bau eine luftige und malerische Stimmung.

Das *Südbahnhotel* musste von da an auch von jedem Besucher wie eine Burgfestung umgangen werden und bot von außen nur wenig Zugänge. Das schlossartige Bild wurde 1912 von Architekt Wildhack auch noch durch das mittelalterlich anmutende tormaauerartige Bogenportal verstärkt, das zum Hoteleingang führte. In dem aus schwerem Rustikamauerwerk errichteten Vorbau befand sich der Verbindungsgang (Abb. 287), der so dem winzigen Platz vor dem Hoteleingang quasi die Funktion eines Burg- oder Ehrenhofes verlieh. Wildhacks Talent, den Plätzen rund um das Hotel trotz beengter Terrainverhältnisse noch malerische, aber auch funktionelle Qualitäten zu verleihen, scheint auf seine Schulung bei Camillo Sitte zurückzuführen zu sein.⁵⁸⁴ (Vgl. Kap. 6.6.4.2)

Der gedeckte Verbindungsgang führte von der höher liegenden *Dependance Waldhof* nahtlos in das am zweiten Stock des Hotels gelegene *Kaffeehaus* (heute *Waldhofsaal*). Von dort gelangte man über ein Stiegenhaus ins Parterre und auf die Straße, wo sich unter dem Torbogen der offizielle Straßeneingang ins Kaffeehaus befand.

Zur besseren Überwindung des Höhenunterschiedes wurde der Verbindungsgang durch mehrere Treppenabsätze geteilt. An seinem Ende, beim *Waldhof*, wurde ein Anbau für die Aufnahme eines Personen-Aufzuges eingebaut.⁵⁸⁵

Im *Waldhof* selbst befand sich neben 80, allen Anordnungen der Neuzeit und Hygiene entsprechenden, elegant eingerichteten heizbaren Hotelzim-

584 Camillo Sitte, *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*, Wien 1889.

585 Bauakt 3.10.1912, Gemeinde Semmering.



288 Südbahnhotel: Bürgerstüberl im Untergeschoß des neuen Speisesaaltraktes, Originalzustand von 1912/13

289 Südbahnhotel: Bierstüberln mit der erneuerten Schablonenmalerei, 1996

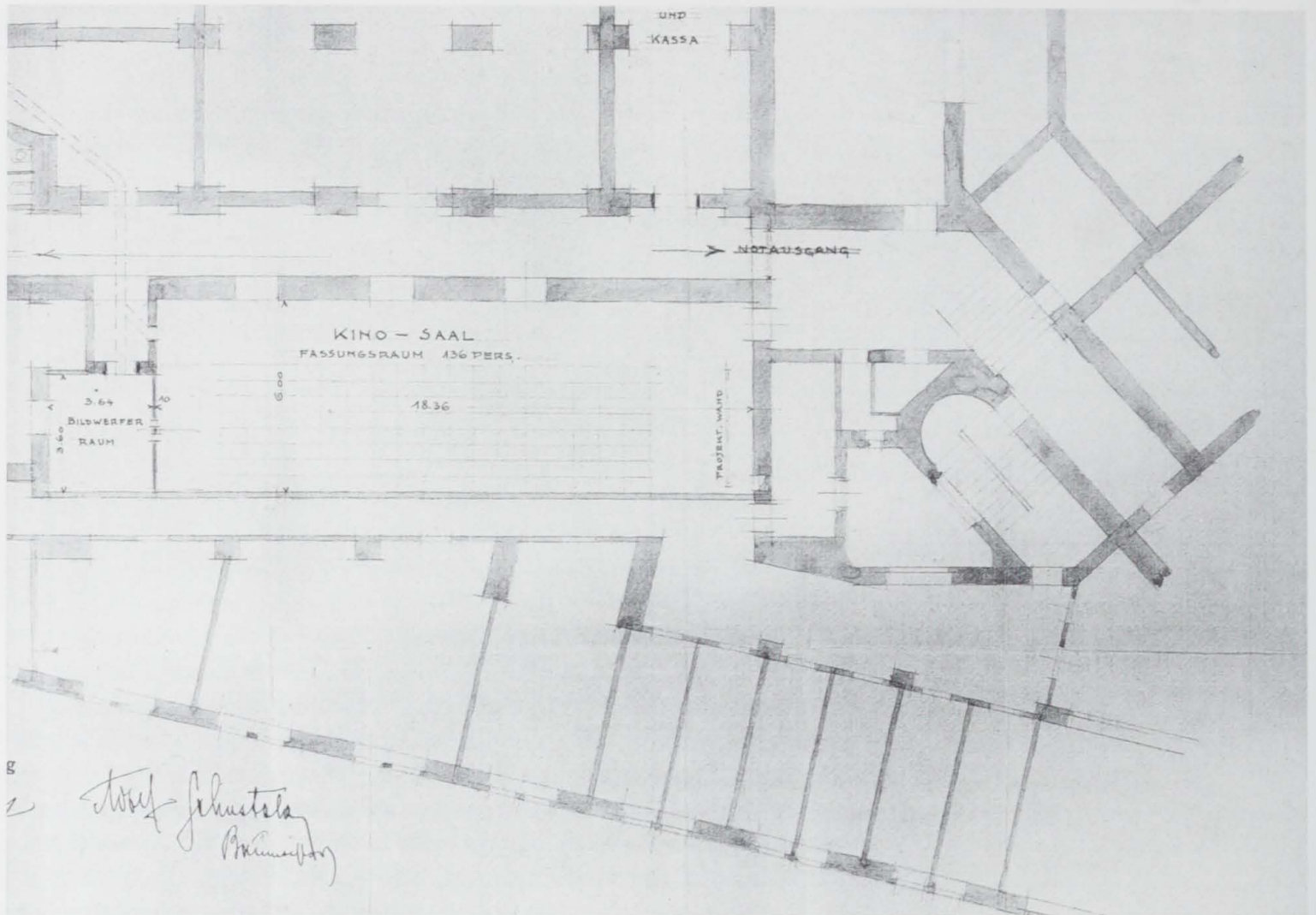
mern auch die von Dr. Robert Ender geleitete *Kur- und Wasserheilanstalt des Südbahnhotels*.⁵⁸⁶ (Vgl. Kap. 6.9.1)

Bei der in Neo-Renaissanceformen gehaltenen Fassade des *Speisesaaltraktes* von 1912/13, der sich dem alpin-rustikalen Dekor des Hotels von 1903 anschloss, merkt man allerdings noch deutlicher als beim Hotelbau, dass sich das noch 1882 am ersten Hotel zum Einsatz gekommene Kunsthandwerk mittlerweile total zur Kunstindustrie und Massenproduktion hin verwandelt hat. Inzwischen wurden ja auch in den großen Palais der Ringstraße die Schmuckformen maschinell hergestellt. Man konnte sie leicht bestellen und als Dekor anbringen. Auch am Semmering war die Fassade des neuen *Speisesaaltraktes* dem Zeitstil entsprechend nun mit seriell hergestelltem secessionistischem Formenvokabular geschmückt.

Hingegen verströmten die an der Ostseite des Speisesaaltraktes etablierten »*Bierstüberln*« (Abb. 288) in Neorenaissanceformen – sowohl innen wie außen – »altdeutsche Romantik«. Das Lokal verfügte an der Ostseite über einen separaten Eingang, der auch vom Laufpublikum des ebenfalls in diesem Trakt untergebrachten *Kinotheaters* benützt wurde. Die dreijochige bürgerliche Gaststätte ist noch im Originalzustand erhalten. Ihr oberer Abschluss erhebt sich kreuzgratgewölbt über Säulen mit Gusseisenkapitellen bzw. Konsolen. Ihr Stil war »altdeutschen Ratskellern« nachempfunden. Nach Mario Schwarz wurden hier »seriengefertigte Gusseisenkapitelle und Schablonenmalereien aufgeboden, um dem Geschmack des Massenpublikums dieses häufig besuchten Bierkellers zu entsprechen«.⁵⁸⁷ Diese damals längst überholte Innenraumgestaltung mit rustikaler hölzerner Wandverkleidung erfolgte sicher im Hinblick auf die Konkurrenz, da die »*Schankstüb*« im *Hotel Erzherzog Johann* mit ähnlichen Malereien geschmückt waren. Übrigens wurde im *Südbahnhotel* die devastierte volkstümliche Schablonenmalerei der Gewölbe – gleich als Erstes – bei den 1994 begonnenen Restaurierungsarbeiten vom neuen bayerischen Besitzer wiederhergestellt. (Abb. 289)

⁵⁸⁶ Führer auf den Semmering, Österr. Touristenklub, 8. Aufl., Wien 1915, S. 97.

⁵⁸⁷ Zit. Anm. 1, S. 572.



6.7.3.2 Das Kinotheater

Das im Tiefparterre des Restaurationstraktes untergebrachte *Kinotheater* dürfte erst unmittelbar vor der Kollaudierung am 17.12.1913 unter strengsten Sicherheitsauflagen bewilligt worden sein. Es hatte fünf Ausgangstüren und umfasste 136 Sitzplätze, die unter Freilassung eines 2 m breiten Ganges an der Türseite unverrückbar befestigt waren.⁵⁸⁸ Als erster Lizenzinhaber trat Emmerich Fiala auf. Mit dem Bescheid⁵⁸⁹ vom 18.12.1931 wurde die Kinobetriebsstätte im Tiefparterre des *Südbahnhotels* laut Plan (Abb. 290) auf Tonfilm umgestellt, wozu ein eigener Bildwerferraum mit Projektionsöffnungen hergestellt werden musste. Nächst der Stiege zum Gang des *Bürgerstüberls*, welche gleichzeitig als Zugang für die Hotelgäste diente, richtete man einen Warteraum mit Kassa ein. Als Notausgänge kamen die Türen zum *Bürgerstüberl* und der Schank sowie der Fluchtweg zur Poststiege in Betracht. Das *Lichtspieltheater* wurde noch 1941 von Karl Fischer betrieben. Russische Sicherheitsaufschriften geben noch heute Zeugnis davon, dass auch die Besatzungsmacht aus dem Osten sich hier noch – vermutlich bei amerikanischen Filmen – vergnügte.

290 Südbahnhotel: Plan des Kinotheaters im Tiefparterre (1912/13)

588 Protokoll der Kollaudierung
K.u.k. Bezirkshauptmannschaft
Neunkirchen 17.12.1913.

589 Bezirkshauptmannschaft Neunkir-
chen Zl.: XI-553/28, 18.12.1931.

291 Südbahnhotel: Der große Speisesaal
(1912/13). Blick auf die Bühne



6.7.3.3 Exklusive Raumplanung im Festsaal-Bereich



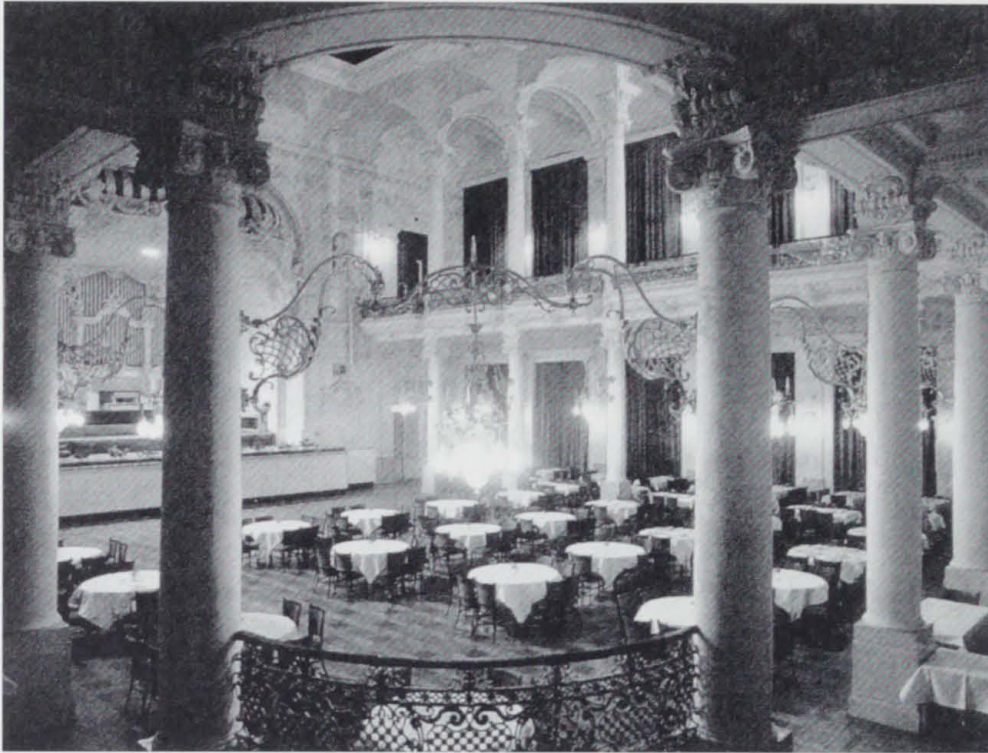
291a Südbahnhotel: Die Bühne während einer
Aufführung der Sommerspiele Reichenau

Während das *Grandhotel Panhans* seit 1913 über einen separierten *Ballsaal* verfügt, baute die im gleichen Jahr begonnene Festsaalgestaltung des *Südbahnhotels* von Anfang an auf der modernen Erkenntnis einer multifunktionellen Nutzung des *Speisesaales* auf. (Abb. 291) Dazu gehörte auch, dass man gleich hinter den neuen Saalanlagen einen modernen Küchentrakt baute, um so eine raschere Beschickung des eleganten Fest-Ensembles zu ermöglichen.

Die Gipfelstürmer unter den luxuriösen *Grand Hotels* verfügten (und verfügen heute noch) neben zahlreichen Speisesälen und einem eigenen Ballsaal auch über einen selbstständigen Theater- und Konzertsaal. Es war primär die Vielzahl nobler Gesellschaftsräume, welche die Hotels der Kategorie »*Maison de 1^{er} ordre*« von den übrigen Hotels unterschied. Doch lohnte es sich nur für Luxushotels, die von einer überaus vermögenden Klientel bevorzugt wurden, einen eigenen Ball- und Theatersaal zu unterhalten, wie dies etwa das »*Montreux Palace*« (Abb. 292) am Genfersee tat. Das 1906 vom Schweizer Architekten Eugen Jost mit unglaublichem Aufwand fertig gestellte Palasthotel gehört bereits seit 1928 zur Gruppe »*The Leading Hotels of the World*«.

Da allgemein die prunkvoll erbauten Aufführungssäle wenig rentabel genutzt wurden, bürgerte es sich international aus Kostengründen ein, dass die *Theater-* und *Festsäle* aufgrund ihrer geringen Frequenz zugleich als Speise- und Ballsäle, später dann auch als Konferenzräume herangezogen wurden. Als ein Beispiel solcher Mehrfachnutzung kann hier neben dem *Südbahnhotel* auch der von den Architekten Fellner & Helmer 1905/06 erbaute *Festsaal* des *Grand Hotel Pupp* in Karlsbad angeführt werden. (Abb. 293)

Noch heute lässt der *Große Speisesaal* des *Südbahnhotels* (Grundriss dazu: Abb. 279), der aufgrund seiner vielfältigen Verbindungsmöglichkeiten mit anderen Räumen sowohl als *Fest-, Ball-* und *Theatersaal* genutzt wurde, den hohen repräsentativen Stellenwert des Hotels erahnen. Der Originalzustand des



293 *Fellner&Helmer: Grand Hotel Pupp in Karlsbad, Blick auf die Bühne des zweigeschoßigen Festsaals (1905/06)*

Saals, dessen Raumstruktur eine Mischung von Wandpfeilersaal und Halle mit einem Spiegelgewölbe vorführt, ist übrigens in einem Sonderheft von 1925/26 festgehalten.⁵⁹⁰

Die von Architekt Wildhack gewählte aufwändige Saalkonstruktion (22,1 x 15,5 m, h = 4,38 m), die der sakralen Architektur entstammen könnte, setzt großes Fachwissen des Architekten voraus. (Abb. 291) So zeigt etwa die am Beginn des 17. Jahrhunderts von Carlo Maderna in Rom erbaute dreischiffige Kirche *San Andrea della Valle* ein ähnliches StICKKappengewölbe wie der fünfjochige *Festsaal* am Semmering.⁵⁹¹ Wie Wildhack die dem letzten technischen Stand entsprechenden Eisenbetonsäulen hinter dem barocken Saalkonzept verbirgt, offenbart ein typisches Beispiel des im Historismus angewandten »Verkleidungs-Phänomens«. Während im Mittelteil ein Spiegelgewölbe mit StICKKappen von Pfeilern getragen wird, sind die Abseiten mit kassettierten Längstonnen ausgeführt.

So wie im äußeren Erscheinungsbild des Speisesaal-Traktes tritt auch bei der Innenraumgestaltung die Baugesinnung des Historismus klar in Erscheinung.⁵⁹² Primär sticht das barocke Raumkonzept des Saals sofort ins Auge, das durch den prächtigen Rankenstuck im Stil des Neo-Empire einen überaus repräsentativen Anspruch erhält. Dem Historismus gemäß bleibt der Stuck jedoch an die Wandflächen gebunden und greift nur punktuell, etwa bei der Uhr über der Supraporte, ein wenig aus.

Beim Betreten des *Festsaals* blickt man quasi wie in einer länglichen Kirchenhalle durch das Mittelschiff auf eine an der Schmalseite im Osten abschließende erhöhte Apsis in Ovalform (Abb. 291), die im Saal als Orchesterbühne fungiert und von zwei großen Spiegeln flankiert wird. Seitlich begrenzt wird der Mittelteil des Saales von frei stehenden Pfeilern, denen Pilastervorlagen an den Längswänden zugeordnet sind. Die Seitenteile, deren Joche durch kassettierte Längstonnen getrennt werden, vermitteln so den Charakter sakraler Seitenschiffe. Wie Peter Haiko aufzeigte, bediente sich bereits Otto



292 *Montreux: Palace Hotel, Festsaal, Zustand 1978*

590 Privatarchiv Dr. Durstmüller.

591 Wilhelm Lübke, *Die Kunst der Barockzeit und des Rokoko*, Esslingen 1907, FIG. 11, S. 16.

592 Großer Dank für die Mithilfe bei der Analyse der im Festsaal angewandten Ornamentensprache gebührt hier Frau Dr. Ulrike Knall vom Bundesdenkmalamt.



294 Südbahnhotel: Festveranstaltung im großen Speisesaal, Blick auf die Eingangstüre mit der Uhr in der Supraporte

Wagner beim Kassensaal der *Postsparkasse* in Wien (1904–06) der Sakralform, »... alludiert⁵⁹³ mit der Glas-Eisen-Aluminium-Architektur an den Nutzbau und stellt so seinen metaphorischen Funktionalismus demonstrativ zur Schau. Seine theoretischen Überlegungen werden hier zur Architektur, eben zur »Baukunst unserer Zeit«.«⁵⁹⁴

Im Festsaal des *Südbahnhotels* wird das barocke Spiel der Saalkonzeption durch die an den Schmalseiten (Bühnen- und Eingangsseite) angebrachten Spiegel unterstrichen, die quasi als Wandöffnungen fungieren und so illusionistisch zur Raumerweiterung beitragen. (Abb. 294)

Großes Augenmerk schenkte der Architekt der Belichtung des Saals. So fällt das Licht im Süden direkt durch fünf monumentale Rundbogenfenster in den *Großen Speisesaal* (Abb. 291), der an der Nordseite durch verglaste Klapptüren vom *Kleinen Speisesaal*⁵⁹⁵, der wiederum Licht von der Nordseite erhält, getrennt ist. Werden die an der Nordseite des *Festraums* befindlichen Glastüren zusammengeschoben, ergibt sich gemeinsam mit dem *Kleinen Speisesaal* eine riesige Saalfläche, die dann von beiden Längsseiten Tageslicht erhält und für Kongresse, aber auch Bälle genutzt werden kann.

Interessant wie die Saalarchitektur, wo der Architekt verschiedene Quellen zur Synthese vereinigt, präsentiert sich auch die Innendekoration des *Festsaales*, die mit ihrer erlesenen Elegance keinen Vergleich mit anderen noblen Häusern der Zeit zu scheuen braucht.⁵⁹⁶ Wie in zeitgleichen Palasthotels tritt auch

593 Allusion: die Anspielung auf Worte und Geschehnisse der Vergangenheit.

594 Zit. Anm. 564, S. 238.

595 Heute »Grüner Salon«.

596 Vgl. das von Carl Hasenauer um 1870 für Graf Carl von Lütow errichtete Palais auf dem Ringstraßenareal.



295 Abbazia: Interieur des Kursaals neben dem Südbahnhotel Quarnero (heute kroat. Kvarner); rechts: die Musikempore

in den beiden von Wildhack für die *Südbahngesellschaft* konzipierten Festsälen – sowohl am Semmering als auch in Abbazia – die Orientierung am feudalen Schlossbau am deutlichsten hervor. Die gekonnte Anwendung der historischen Stilformen bei der pompösen Innenausstattung der beiden *Südbahnhotels* darf insofern nicht verwundern, als doch Wildhack bei Carl von Hasenauer, einem der prominentesten Architekten der Ringstraßenära, Schüler war. Mit den beiden Festsälen zeigte Wildhack, dass er sowohl die monumentale Dimension und Repräsentation als auch die Fähigkeit beherrschte, sich in dekorative Einzelheiten einzufühlen. Vor allem Wildhacks spektakuläre barockartige Gestaltungsweise des pompösen *Kursaales des Grand Hotels* (1909/1910) in Abbazia (Abb. 295) setzt noch am Ende des Historismus Hasenauers Tradition in Richtung Gesamtkunstwerk fort. Mit diesem Kursaal, oft als der »schönste Europas« bezeichnet, hat die *Südbahngesellschaft* Abbazia tatsächlich zu einem elitären Ort der modernen Balneotherapie gemacht. Geld scheint jedenfalls dabei – weder bei Architektur noch Skulptur und Malerei – keine Rolle gespielt zu haben. (Vgl. Kap. 5)

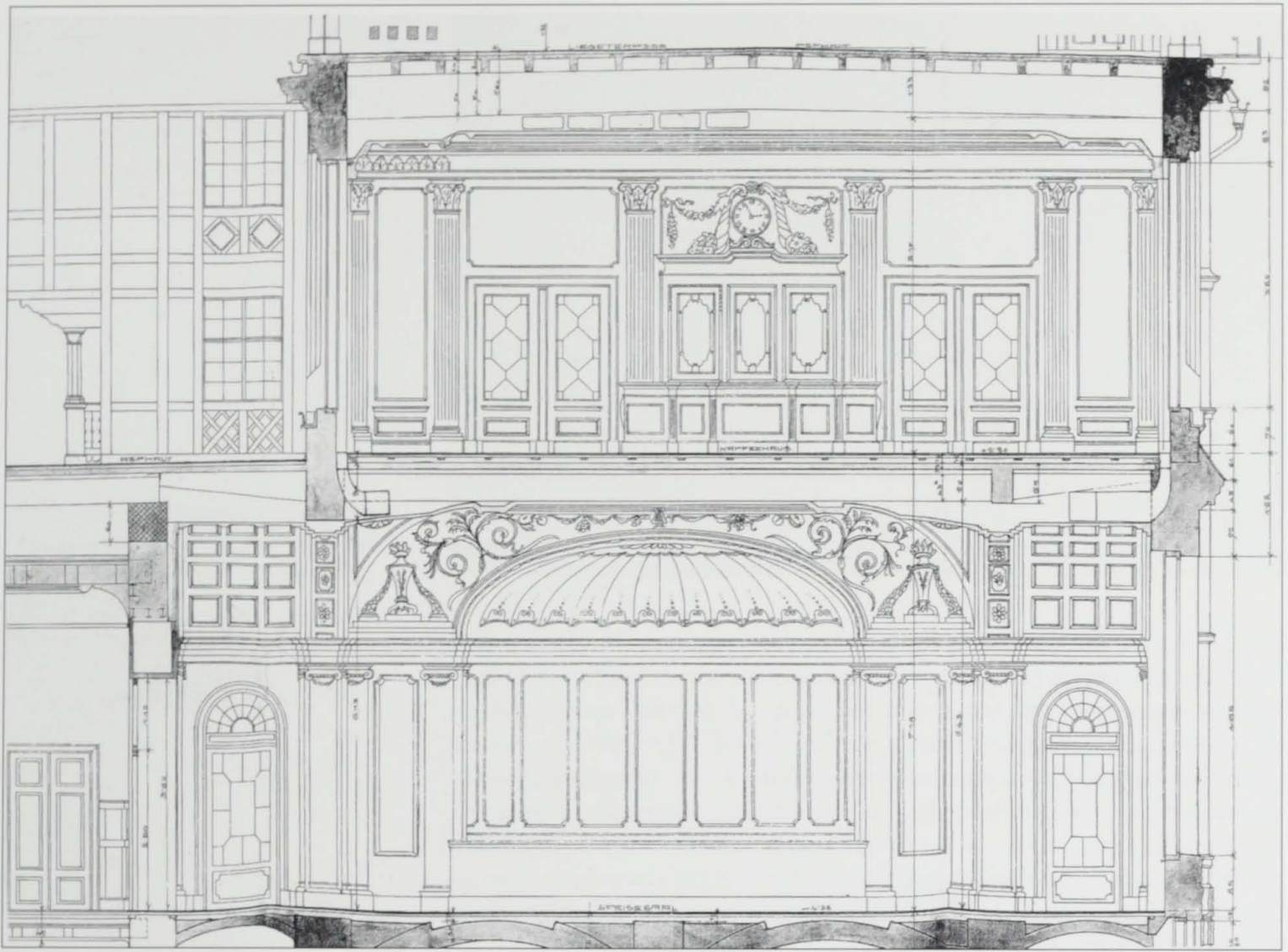
Auch die Semmeringer Saalarchitektur (1912) weist wie die in Abbazia barocke Züge auf, während ihre in Neo-Empire stilisierte Wanddekoration, die in ihrer Erscheinung dem Jugendstil nahe kommt, klassizierende Prinzipien vorträgt. Dominant tritt vor allem das den konchenartigen Bühnenraum im Deckenbereich abschließende Velum hervor. Das zentrale Motiv zitiert bewusst die antike Bedeckung altrömischer Theater. Die hier angebrachten Ornamente halten sich bis in letzte Konsequenz an den Empire-Stil, wie man ihn auch in der *Wiener Albertina*, dem ehemaligen *Palais Taroucca*, findet, das 1801–04 von Louis de Montoyer im Auftrag von Albert von Sachsen-Teschen umgebaut wurde.

Bei der Stuckdekoration wurden neben dem um alle Wandflächen laufenden Mäanderband auch barocke Grotteskenmotive und Ornamente verwendet, die sich in ihrer Dünnlinigkeit dem Neo-Empirecharakter der Gesamterscheinung unterordnen. Der auf Repräsentation ausgerichtete Dekorationsstil des Festsaaals erhält durch drei große, vergoldete Bronzeluster⁵⁹⁷ (Abb. 294) sowie mehrere Kandelaber (Abb. 296), die sich an den frei stehenden Pfeilern



296 Semmering: Südbahnhotel, Stuckdekoration im Festsaal

597 Die Firma Alois Hanusch, von der auch die Bronzeluster in der von Carl Hasenauer entworfenen *Hermesvilla* in Wien/Lainz stammen, könnte hier als Erzeuger in Betracht kommen.



297 Alfred Wildhack: Semmeringer Südbahnhotel, Querschnitt C-D mit den vorgegebenen Stuckornamenten für den Speisesaal und das Kaffeehaus darüber, 1913

mit den ionischen Kapitellen in der Saalmitte befinden, einen orientalischen Einfluss.

Gerade heute, wo der ehemals feudale *Festsaal*, genauso wie der darüber liegende *Waldhofsaal*, für Theateraufführungen der *Reichenauer Sommerspiele* in Verwendung steht, kommt der Wert der kostbaren Stuckarbeit des Speisesaals als selbstständiges Schaustück einer reliefmäßigen Flächendekoration besonders stark zur Geltung.

Der künstlerische Entwurf der Ostseite des Speisesaals wie auch der Holzvertäfelungen des darüber liegenden *Waldhofsals* (einst Kaffeehaus) ist auf dem Plan »Querschnitt C-D« (Abb. 297) von Alfred Wildhack akribisch festgehalten.⁵⁹⁸ Die auf einem neuzeitlichen Verständnis von Kunst basierende Wanddekoration – dazu zählt auch die »Bahnhofs-Uhr« über dem Ausgang (Abb. 294) – vermittelt absolut den Eindruck, dass der Entwerfer bei seiner originellen Schöpfung um eine Verbindung mit dem Originären bestrebt war. Jedenfalls tritt nirgends ein Unverständnis für den ehemaligen Verwendungs- und Systemzusammenhang der entlehnten Formen in Erscheinung, was auf eine hervorragende akademische Bildung des Entwerfers schließen lässt. (Vgl. Kap. 6.6.4.2)

Im *Festsaal* des Hotels wird die einheitliche Note des Interieurs auch durch die aus geometrischen Formen gefügten Speisesaalmöbel unterstrichen.

598 Bauakt, Gemeinde Semmering.



298 Gustav Jahn: Gemälde »Blick vom Eselstein zur Rax« im Kaminzimmer des Südbahnhotels

Noch heute ist der Saal fast authentisch mit einer großen Anzahl von gleichen Tischen mit quadratischen Platten und passenden Stühlen möbliert. Auf den samtbespannten Sesseln sind Messingzierbeschläge in Neo-Empire angebracht. Selbst der gut erhaltene *Ehrbar-Flügel* auf der Bühne weist noch seine Neo-Empire-Applikationen an den Füßen auf. Große Noblesse verleiht dem Saal die erlesene Farbgebung in Weiß und Gold, die auch beim gesamten Mobiliar, ja selbst am Klavier am Podium, einheitlich durchgezogen ist. Die elegante Saal-Koloristik, die bis auf die rote Samtbespannung der Stühle jegliche Farbakzente vermeidet, orientierte sich zeitgemäß an den in Weiß/Gold gehaltenen vornehmen Raumausstattungen der Wiener Palais.

Auch der dem *Festsaal* nördlich vorgelagerte *Kleine Speisesaal* (22,10 x 7,42 m) – heute der »*Grüne Salon*« – strahlt mit seiner kostbaren Holzverkleidung der Wände, die wiederum durch Spiegel eine Gliederung erfahren, nach wie vor gediegene Elegance aus. Die hier angebrachten zweiflammigen Wandappliken aus vergoldetem Holz passen sich wiederum stilistisch dem Neo-Empirestil des *Festsaals* an.

Noch heute hängt im »*Grünen Salon*« das um 1905 von Gustav Jahn (1879–1919) für das Hotel angefertigte Panoramabild des Semmerings »*Blick vom Eselstein zur Rax*«. Ursprünglich befand sich das großartige Gemälde im dahinter liegenden Kaminzimmer (Abb. 298).⁵⁹⁹ Ein prachtvolles Gebirgsbild der Dolomiten (*Der Rosengarten*), ebenfalls von Jahn, findet man im ehemaligen *Chambre séparée*.⁶⁰⁰ Jahn hat ja bekanntlich für die *Südbahn* eine Reihe von Großgemälden geschaffen. Gustav Jahns Ansichten vom Semmering, von den Dolomiten oder von Ragusa dienten primär als Anreiz, die Hotelbesucher auf die verschiedenen *Südbahnhotels* innerhalb der Monarchie aufmerksam zu machen. Der berühmte Lithograph und Maler von Hochgebirgslandschaften, die er auch für Bahnhöfe anderer österreichischer Eisenbahngesellschaften entwarf, war selbst leidenschaftlicher Bergsteiger. Jahn (Abb. 346) kam im Sommer 1919 unter tragischen Umständen erst 40-jährig bei einer Hochtour im Gesäuse ums Leben. Jahn zählt zu jenen Malern, denen die Landschaft zum inneren Erlebnis wurde.⁶⁰¹

599 Zit. Anm. 1, S. 86.

600 Vollmer, Allg. Lexikon d. bildenden Künstler d. 20. Jahrhunderts, Bd. 2, Leipzig 1999, S. 524.

601 Gustav Jahn, Eckart-Kunstabücher, Wien o. J.

299 Südbahnhotel: Waldbofsaal mit eleganter Holzvertäfelung. Heute als Theatersaal der »Reichenauer Festspiele« in Verwendung

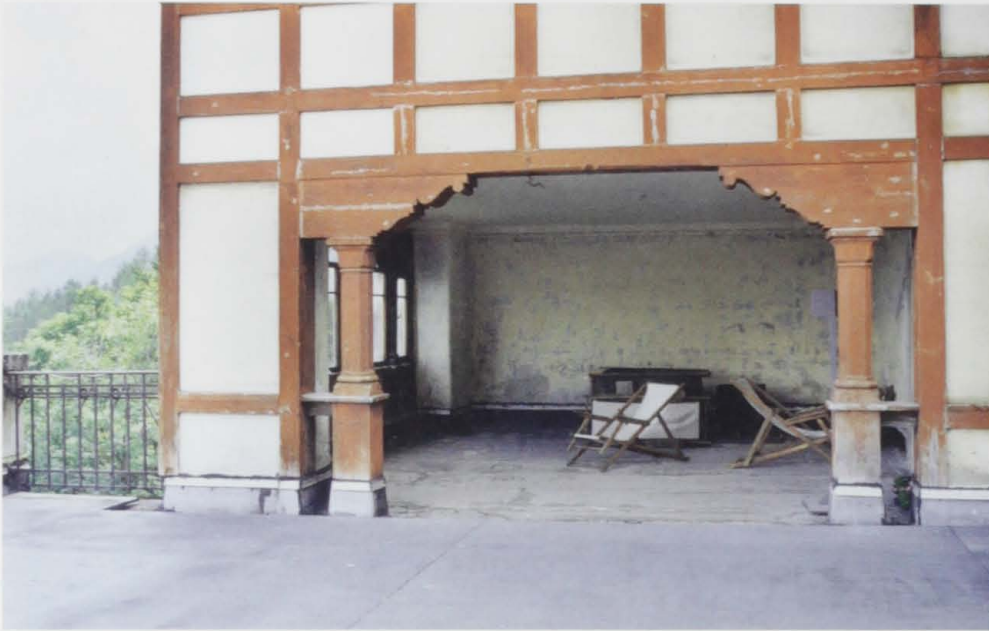


Intimer als der Festsaal, doch ebenfalls nobel, präsentiert sich der darüber liegende *Waldbofsaal*, der so wie der unter ihm liegende Speisesaal ebenfalls von der Nord- und Südseite durch je fünf große Glasfenster belichtet wird. Auf der ihm talseitig vorgelagerten Terrasse bietet sich ein bis zum Neusiedlersee reichender Panoramablick. Wildhack legte aus diesem Grund dem Saal eine große offene Liegeterrasse vor, wodurch sich die Fläche des *Waldbofsaals* gegenüber dem *Festsaal* darunter verkleinert.

Wie im *Festsaal* kommt auch im Inneren des *Waldbofsaals* (Abb. 299) Wildhacks eigenschöpferische Neo-Spielart des Empire zum Einsatz, wobei er wiederum eine exakte künstlerische Ausstattungsvorlage lieferte. (Abb. 297) Darauf sieht man, wie eine deutliche Zentrierung, der auch die Betonung der mittleren Raumachse entspricht, sich mit der reliefhaft geschichteten Pilaster-Rhythmisierung zu einer ausgewogenen Gliederung vereint, was auf französischen Empire-Gewohnheiten fußt.

Die repräsentative Gestaltung der reich beschnitzten Innenraumwände des *Waldbofsaals* ist durch eine strenge geradlinige Gliederung geprägt, wobei kannellierte, mit korinthischen Kapitellen versehene hölzerne Wandpilaster als vertikale Gliederungselemente vor stoffbespannte Wände gesetzt wurden. Darüber fungiert ein Palmettenfries als horizontaler Abschluss, der in eine Flachdecke mit Stuckspiegel übergeht. Während die kostbare Vertäfelung an der Ostseite einen dominanten Kastenaufbau in Neo-Empire mit bekrönender Uhr zeigt, führen auf der westlichen Schmalseite Holztüren in das im gleichen Stil gehaltene *Billardzimmer*, an das sich die Kartenspiellerräume anschlossen. Als zeittypisch für das Ende des 19. Jahrhunderts sticht die Türgestaltung mit ihrer Auflösung in Glas und dünnen geometrisch eingesetzten Holzstäben ins Auge, wie auch im *Festsaal* (Abb. 294) zu finden.

Auffallend bei der Planung der Innenraumgestaltung ist wiederum der großartige Lichteinfall, der überall durch große Glasfenster oder -türen gegeben ist und so alle Spieltätigkeiten auch bei Tageslicht ermöglichte. Licht und Luft spielten überall bei der Planung des *Speisesaaltraktes*, dessen Abschluss



300 Südbahnhotel: Überdachte Liegeveranda auf der Terrasse vor dem Waldhofsaal

nach oben hin große abgestufte Terrassen bilden, eine immense Rolle. So errichtete Wildhack selbst noch hoch über dem *Waldhofsaal* eine Liegeterrasse und auch neben dem *Billardzimmer* eine »Spielerterrasse« im Freien, sodass man auch beim Kartenspiel die »gute Höhenluft« genießen konnte. Wie erwähnt war auch dem *Waldhofsaal* eine große Terrasse vorgelagert, wobei sich im Osten eine gedeckte Holzveranda (Abb. 300) befand, wo man auch noch bei Regen therapeutische Liegekuren im Freien machen konnte.

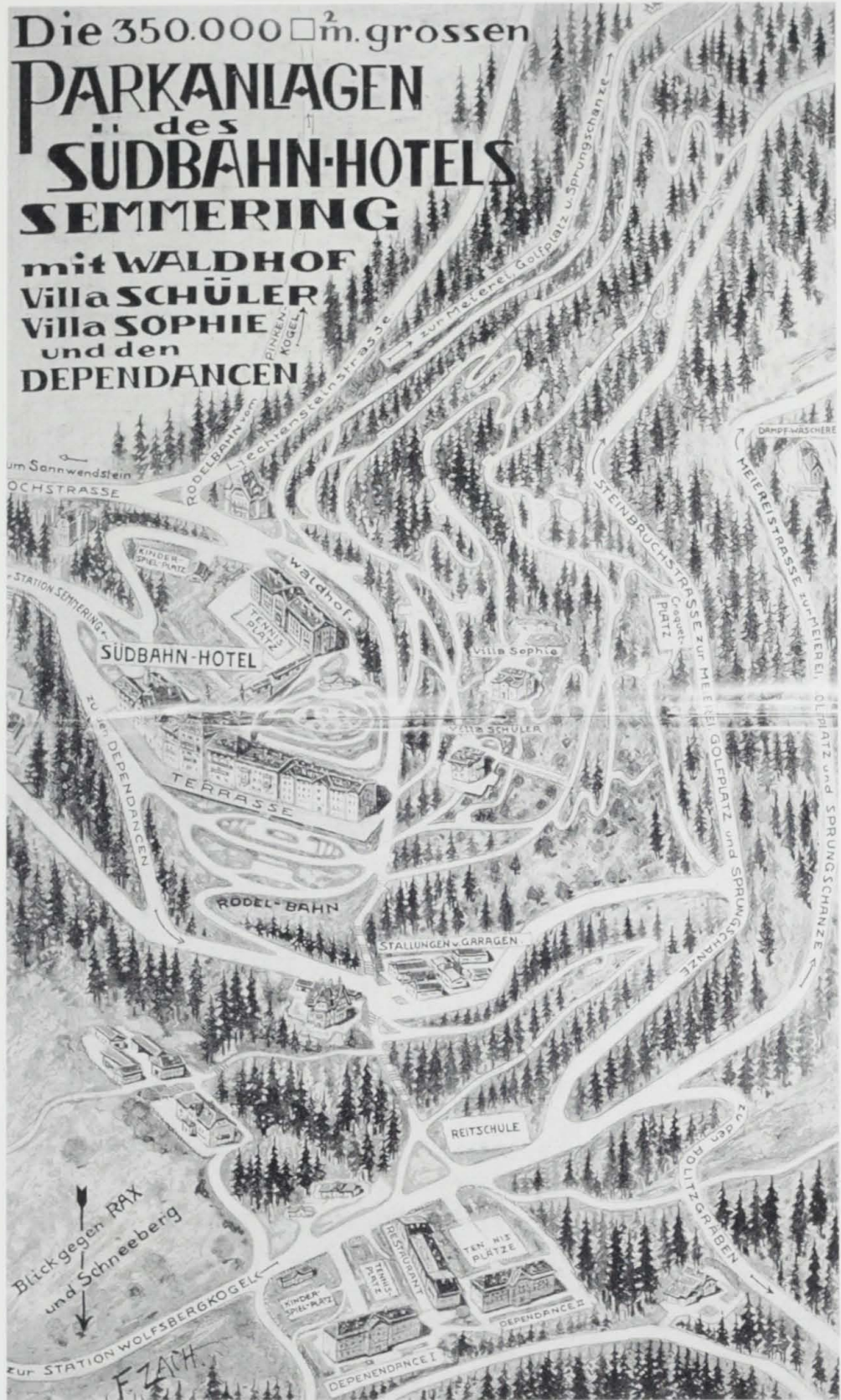
Mit dem Zubau des *Speisesaaltraktes* wurde das *Südbahnhotel* 1913 um 100 neue, mit größtem Komfort eingerichtete Zimmer sowie einen *Damen-, Spiel- und Rauchsalon* erweitert. Das schon 1908 gebaute *Post- und Telegraphenbüro* stand nun mit dem Annex, in welchem sich der *Festsaal* befand, sowohl innen und außen in Verbindung. Mit allen Dependancen umfassten die Hotelanlagen der *Südbahn* um 1913 nicht weniger als 260 Zimmer. In *Försters Turistenführer* von 1917 »entspricht das Hotel den höchsten Anforderungen und steht in keiner Hinsicht den als mustergültig berühmten Hotels der Schweiz nach«.

6.7.4 Hoteleigener Erlebnispark mit Sportanlagen

Wenn heute der Kurort Semmering insgesamt nach einer übergeordneten Idee eines großräumigen Landschaftsgartens angelegt erscheint, so ist dies einzig und allein auf die von der *Südbahngesellschaft* begonnene großzügige Bebauungslinie zurückzuführen. Konnte die Bahngesellschaft doch bei der Gründung des Ortes – wobei unbegrenztes Areal zur Verfügung stand – die Blick- und Sichtachsen ihrer Hotelanlagen und Villen, in dem teilweise extrem steilen Gelände, in gegenseitiger Abstimmung konzipieren. Unterstützt wurde die Landschaftsgestaltung durch die vorhandene Topographie, deren Effekte durch Gehölzstrukturen und natürliche Aussichtspunkte verstärkt wurden.

Die konsequente Beibehaltung dieser ursprünglichen Vorgaben bei der kontinuierlichen touristischen Erschließung des Semmerings stilisierte im Laufe der Zeit Landschaft und Bauten zur heutigen unikalen Kulturlandschaft mit ihrem vielschichtigen Erscheinungsbild.

Die 350.000 \square m. grossen
PARKANLAGEN
 des
SÜDBAHN-HOTELS
SEMMERING
 mit WALDHOF
 Villa SCHÜLER
 Villa SOPHIE
 und den
 DEPENDANCEN



301 Südbahnhotel: Plan des 350.000 m² großen Erlebnisparkes

Vor allem die vielfältigen Promenade- und Sportmöglichkeiten verhalfen dem Semmering binnen kurzem zu einem Superimage. Allein das *Südbahnhotel* bot in seinem nach englischen Grundsätzen auf 350.000 m² angelegten Erlebnispark zahlreiche Sommer- und Wintersportarten, sodass heutige Urlaubsanlagen und Freizeit-Resorts daneben erblassen müssten. Nicht nur bei den Sportarten, sondern auch in der Gartengestaltung orientierte sich die

Südbahngesellschaft an englischen Idealen, indem man die Landschaft um die bahneigenen Hotelobjekte zu einem monumentalen Park zusammenfasste und mit Staffagebauten bereicherte, wo natürlich neben »Alpenhütten« auch eine »Meierei« nicht fehlen durfte.

Die Parkgestaltung war neben den Sportmöglichkeiten primär zum Betrachten gemacht, wobei romantische Stimmungswerte vermittelt werden sollten. Die Planung erfolgte nach den ethischen Grundsätzen des englischen Landschaftsparks, nach denen seit dem 18. Jahrhundert der Park zur Landschaft und die Landschaft zum Park gemacht wurde.

Hier spinnt sich der romantische Schlossgedanke, der den ganzen Komplex des *Südbahnhotels* umgibt, weiter fort. Der Parkplan (Abb. 301) rund um das Hotel zeigt die Anlage eines Landschaftsgartens, der durch eine Vielzahl von Wegen in zahlreiche Felder geteilt ist, in denen sich hoteleigene Sport- und Freizeiteinrichtungen befanden. Durch die zahlreichen Beschäftigungsmöglichkeiten im Freien, die dieses kultivierte Naturgelände den Hotelgästen bot, wird der hohe Stellenwert sichtbar, den man dem heilklimatischen Semmeringer Natur- und Luftterrain zumaß. Andererseits ist damit auch der Wunsch der *Südbahngesellschaft* dokumentiert, ihr Hotel mit einer Parkanlage zu umgeben, wie sie seit der Barockzeit für Schlossanlagen konzipiert war. Auf einem von F. Zach gezeichneten Werbebild⁶⁰² ist die unglaubliche Ausdehnung der Parkanlage des *Südbahnhotels* (350.000 m²) festgehalten, die alle Hotel-Etablissements einschloss. Neben den Hotelanlagen verfügte die Grünanlage über Tennis- und Kinderspielplätze, eine Reitschule und Croquetanlage⁶⁰³ sowie seit 1925 über einen eigenen Golfplatz, der auch als Terrain für Gleitflugwettbewerbe⁶⁰⁴ diente. Für die Gleitflüge, die nur bei weicher Schneelage stattfanden, standen drei Eindecker und drei Zweidecker, die in einem Hangar untergebracht waren, zur Verfügung.

Der Plan zeigt vorzüglich, welche neue Landschaftsstruktur durch die Kolonialisierung der *Südbahngesellschaft* am Semmering entstand. Neben den künstlich angelegten Promenadenwegen sind auch alle Treppenanlagen und architektonisch gestalteten Ruheplätze eingezeichnet. Diese inselartigen Punkte waren gemauerte Aussichtssitzplätze, wo sich besondere Landschaftserlebnisse boten. Dazu zählt auch die »Egger-Ruhe« beim Golfplatz mit dem prachtvollen Blick auf den *Schneeberg*. Dies war der Lieblingsplatz des ehemaligen Verwaltungspräsidenten der *Südbahn*, Dr. Alexander Ritter von Egger, der Friedrich Schüller als Generaldirektor nachfolgte.⁶⁰⁵

Wenn auch heute in dem ehemaligen Parkgelände nur mehr vereinzelte Freizeiteinrichtungen der *Südbahngesellschaft* existieren, so umgibt das Terrain zwischen Hotelkomplex, *Pinkenkogelhaus*, *Meierei* und *Bahnhof Wolfsbergkogel* doch noch immer ein eigenes Flair, das die ideelle Zusammengehörigkeit dieses Gebietes auf »Schritt und Tritt« spüren lässt. Romantische Waldwege, die eigens mit Natursteinböschungsmauern in die Wildnis geschlagen wurden, kennzeichnen nach wie vor das Terrain des einstigen Landschaftsparks, in dem auch kleine Teiche angelegt und Steinskulpturen aufgestellt waren.⁶⁰⁶

Zum beliebten Parkmobilier gehörten neben natürlichen Höhlen und Felsen auch pittoresk gezimmerte Kleinarchitekturen aus Gehölzstrukturen, wie man sie seit ewigen Zeiten in die Landschaft setzte. Zu den gezimmerten Holz-Raritäten am Semmering zählt die seit Jahrhunderten vermutlich immer wieder erneuerte *Waldkapelle* (Abb. 302) auf der Hahnstraße. Bereits im

602 Veröffentlicht in der Zeitung »Der Semmering«, Nr. 7/8, S. 8/9, Jg. 1926. Das Bild könnte von der österreichischen Malerin Franziska Zach (1900–1930) stammen.

603 Unterhalb des ehemaligen Nebengebäudes der Villa Sophie (heute Haus Tonn).

604 Hans Biendl, Südbahnführer, Hrsg. K.u.k. priv. Südbahn-Gesellschaft, Wien 1910, S. 112. Vgl. dazu: Robert Pap, Wiedergefundenes Paradies, St. Pölten 1996, S. 172.

605 Zit. Anm. 1, S. 644. Alexander Ritter von Egger war auch als Vizepräsident des *Wiener Konzerthauses* tätig. (Vgl. Kap. 6.6.4.1.1)

606 Information von Dr. Elisabeth Schmid.



302 Semmering: Nach dem Prinzip der »Urbü-
te« gebaute Waldkapelle auf der Habnstraße

16. Jahrhundert hatte man die »Waldähnlichkeit« der Gotik erkannt und ging davon aus, dass alle von Menschen geschaffenen Bauten aus Formen der Natur (Bäumen) abgeleitet waren. Beispiele für die so genannte »Baumastgotik« waren in späteren Landschaftsgärten überdachte Ruheplätze und Baumtempel.⁶⁰⁷

Auch bei der beliebten *Doppelreiter-Aussichtswarte* neben dem *Kurhaus*, die seit 1910 an den unvergesslichen Bürgermeister Simon Doppelreiter erinnert, handelt es sich um so ein immer wieder von Liebhabern erneuertes Holzobjekt. Dort findet man nahe dem »Herzerl-Weg« mit dem umwerfenden Panoramablick auf die Bauten der *Semmeringbahn* auch den *Förster-Gedenkstein* (Abb. 303), der zum Andenken an den am 22.12.1889 am Semmering verstorbenen Schauspieler, Regisseur und Burgtheaterdirektor August Förster hier gesetzt wurde.⁶⁰⁸

Neben »Holz-Salettln« und Aussichtsplätzen, wo man sich ungestörtem Naturgenuss hingab, sorgten auch Wasserquellen und vom Hotel ge-

607 Steffen Roth, Die Gotik als Bedeutungsträger, in: Riviera am Thunersee, Bern 2002, S. 49f.

608 Österreich Lexikon, Bd. 1, Wien 1995, S. 335.



trennt stehende Nebengebäude für malerische Akzente. Ja selbst die Villen beherbergten auf ihren Grundstücken noch entzückende Kleinarchitekturen, wie etwa kleine *Gartenhäuser* (Abb. 304) in malerischer Blockbauweise.

Der romantische Aspekt der Semmeringer Gartenanlagen dürfte größtenteils auf das Schaffen des fürstlich Liechtenstein'schen Gartendirektors August Csullik zurückzuführen sein, der von Architekt Franz Neumann zur Ausgestaltung seines eigenen Gartens auf den Semmering geholt wurde.⁶⁰⁹ Auch Victor Silberer beschäftigte den talentierten Gärtner mit der Anlage des zum *Silberer-Schlössl* gehörigen Parks. Daneben ließen auch die Eigentümer der *Villa Sophie* (Haniel) und *Villa Bittner* sowie die Villenbesitzer Otto und Paul Seybel, Kieres und Wehrberger ihre Gärten von Csullik gestalten. Angeregt durch die große Parkanlage des *Grand Hotels Erzherzog Johann*, die ebenfalls Csullik besorgte, entschloss sich auch die *Südbahngesellschaft*, ihn mit der gärtnerischen Gestaltung ihres Umfeldes zu betrauen. Da die Semmeringer Grünarchitektur eigentlich nur aus einer Hand stammt, erklärt sich heute leicht die Einheitlichkeit des »Waldparks«, der die von der *Südbahn* initiierte Villenkolonie umgibt.

Selbst Fürst Johann II. von Liechtenstein war von der Tätigkeit seines Gärtners am Semmering so angetan, dass er ihn auch das Terrain rings um das neue Semmeringer Kirchlein arrangieren ließ. Csulliks Können bestand darin, der Natur einfach nur etwas nachzuhelfen und so genannte »Waldparks« zu schaffen, die er mit erlesenen Pflanzenraritäten anreicherte. Dazu zählte auch der *Alpengarten* vor dem *Waldhof*.

Vermutlich ist auch das viel bestaunte *Liechtenstein-Ebrenmal* (Abb. 305) neben dem *Waldhof*, das zu den interessantesten Naturdenkmälern des Semmerings zählt, auf Csulliks Können zurückzuführen. Dieser in Dankbarkeit dem fürstlichen Mäzen gegenüber von der Gemeinde 1904 gestiftete Gedenkstein ist heute ein Unikat. Zum Staunen vieler Wanderer ist der Marmorstein mit einer mächtigen Buche so verwachsen, als würde er ihr entstammen. Fürst Johann II. von und zu Liechtenstein (1840–1929) (Abb. 306) ging aber nicht nur als freigiebiger Gönner des aufstrebenden Semmeringgebietes in die Ge-

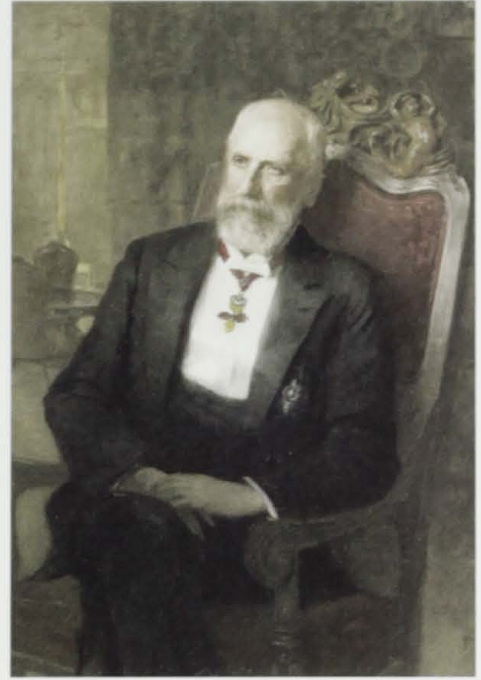
303 Gedenkstein für Burgtheater-Direktor August Förster neben dem Semmeringer Kurbaus

304 Semmering: Gartenbaus der Villa Alber

609 Semmeringer Zeitung, Nr. 1, 1900.

305 Hochstraße: Liechtenstein-Ebrenmal vor dem »Waldhof«

306 Gemälde: Fürst Johann II. von und zu Liechtenstein (1840–1929)



schichte ein, sondern vor allem wegen seiner großzügigen Gemäldeschenkungen (1894–1916) an die Stadt Wien.⁶¹⁰

Zum gärtnerischen Gestalten zählte am Semmering aber auch die Anlage von modernen Villenstraßen, um damit den notwendigen Verkehrswegen einen Promenade-Charakter zu verleihen. Dazu gehörte auch die Pflanzung von Alleebäumen, wie die heute noch von Bergahornen gesäumte *Meiereistraße* neben der ehemaligen *Südbahn-Garage*⁶¹¹ zeigt. Gerade die Alleen und Promenaden zählten neben den Hotels und Bahnhöfen zu den urbanen Insignien, die der künstlichen Ortssiedlung bald städtischen Charakter verliehen.

6.7.4.1 Der Kurpark

Den Höhepunkt des gärtnerischen Schaffens am Semmering bildete aber der bereits zum ersten *Südbahnhotel* gehörende *Kurpark*, der an schönen Tagen gesellschaftlicher Treffpunkt war. Die Gartenanlage ist als Synthese zwischen Formalgarten und Landschaftspark zu verstehen. Über das genaue Aussehen des Zentrums des *Kurparks*, wo sich eine formale Anlage befand, durch die gekieste Wege führten, ist wenig bekannt. Ausschnitte von alten Ansichten lassen aber eine symmetrisch angelegte Gestaltung mit Blumenbeeten und eine ovale Betonung der Gartenmitte erkennen. Bei dem repräsentativen Ziergarten mit botanischen Raritäten dürfte es sich um einen architektonisch angelegten Garten gehandelt haben, dessen geometrisches Ordnungsprinzip seine Ableitung vom französischen Barockgarten erahnen lässt. Vor der *Dependance Waldhof* vervollständigte ein kleiner Alpengarten mit erlesenen Raritäten den duftenden Ort.

Der schon beschriebene *Südbahn-Erlebnispark* aber, der in englischer Manier auf großer Fläche um den kleinen *Kurpark* angelegt wurde, säumte mit seinem natürlichen Bestand dunkelgrüner hoher Nadelbäume das in dieser Höhe ungewöhnliche Blumenparadies. Wie ein Gemälde von Karl Ludwig

⁶¹⁰ Mit der Schenkung von rund 80 Ölgemälden, 30 Graphiken und 350 Architektur Fotografien legte Fürst Johann II. den Grundstein zu einer eigenständigen Gemäldesammlung der Stadt Wien. Heute befinden sich die Werke im Wien Museum Karlsplatz und wurden vor kurzem in einer eigenen Ausstellung präsentiert.

⁶¹¹ Hier steht nun eine Wohnhausanlage.



307 Werbeillustration der Hotelanlage der Südbahn am Semmering nach einem Gemälde von Karl Ludwig Prinz, um 1925



Prinz (Abb. 307) von 1925 zeigt, dürfte es unter den exotischen Pflanzen auch Palmen gegeben haben, die im Sommer in Kübeln zur Dekoration um das Rondeau aufgestellt wurden. (Vgl. Kap. 6.3.7.2)

Im Winter aber verwandelte sich das gesamte Parkterrain des *Südbahnhotels* in ein riesiges Sportparadies mit hoteleigenen Schiwiesen (Abb. 308) und Eislaufplätzen, die per Schlittenpendelverkehr erreichbar waren. Daneben gab es Bob- und Skeletonbahnen, und eine 2.000 m lange Naturrodelbahn (Abb. 309) führte vom 1.291 m hohen *Pinkenkogel*, wo man eigens zum Aufwärmen ein Schutzhaus (Abb. 310) errichtete, bis zum Hotel. Selbstverständlich standen für alle Sportarten eigene Sportlehrer zur Verfügung. Das reichhaltige Sportangebot beinhaltete außerdem das in den nordischen Ländern praktizierte »Snörekjöring« (Abb. 311). Während aber in Schweden dabei der Schifahrer von einem Renttier gezogen wird, sah die in Österreich und der Schweiz praktizierte Variante Pferde als Zugtiere vor.⁶¹²

Das Terrain des *Südbahnhotels* verfügte sogar über eine eigene Schisprungschanze auf der Schiwiese des hoteleigenen Golfgeländes⁶¹³, wo 1928 der *Österreichische Winter-Sport-Klub* sein Weihnachtsspringen durchführte, da – wie man darüber nachlesen kann – »der umgebaute Liech-

308 Südbahnhotel: Skiwiesen vor der Meierei im Parkgelände

309 Pinkenkogel: Naturrodelbahn

612 Almanach Südbahnhotel Semmering, Wien 1927, S. 21ff.

613 Vgl. Kap. 6.7.6.



310 Das 1. Pinkkogelhaus im ehemaligen Park des Südbahnhotels

311 Steinhaus/Semmering: Snörekjöring auf dem zum Südbahnhotel gehörigen Gelände

tenstein-Hügel für die dort möglichen Weiten noch nicht den notwendigen Schneebe-
lag aufweist«. ⁶¹⁴ Hier sei zum Trost angemerkt, dass es auch damals manchmal
»schneearme Winter« gab.

6.7.5 Automobilsport

Das erste Bergrennen der internationalen Automobil-Geschichte fand 1897 auf der 16,190 km langen Strecke Nizza-La Turbie statt. Nur zwei Jahre später kam neben all den anderen Sportarten auch am Semmering der eben erst entdeckte Automobilsport in Mode, nachdem im gleichen Jahr in Wien die 1. *Automobil Ausstellung* stattgefunden hatte. ⁶¹⁵

Bereits im Frühjahr 1899 startete der ÖAC (Österreichischer Automobil-Club) seine erste Clubfahrt auf den Semmering. ⁶¹⁶ Im Nu entwickelte sich daraus das »Semmering-Rennen«, das bald ein spektakuläres Schauspiel wurde. Fanden sich doch unter den Teilnehmern am Semmering so berühmte internationale Rennfahrer wie Ettore Bugatti oder Vincenzo Lancia, die später selbst den Automobilbau unter eigenem Namen betrieben. (Abb. 312+313)

Die verkehrstechnische Neuerung durch das Auto machte zwar der Eisenbahn Konkurrenz, heizte aber den Fremdenverkehr gewaltig an. Besonders Ausflugsgasthäuser in Höhenlagen begeisterten die »Automobilisten« der Pionierzeit, denn sie konnten bei einer Bergfahrt öffentlich ihre Geschicklichkeit unter Beweis stellen. Um auch ihren Hotelgästen Bergtouren mit dem Automobil zu ermöglichen, baute die *Südbahngesellschaft* eine eigene Alpenstraße zu ihrem in 1.523 m Höhe liegenden *Friedrich Schüller Alpenhaus* am *Sonnwendstein*.

Das geräumige Alpenhaus, mit der Hauptfront gegen das steirische *Stubleck* gewandt, enthielt 2 Speisesäle und 10 Fremdenzimmer mit 26 Betten. ⁶¹⁷ Die Planung stammte von Architekt Friedrich Sigmundt, der immer wieder eng mit dem *Südbahn*-Architekten Franz Wilhelm zusammenarbeitete, so auch beim *Alpenhaus am Monte Maggiore* in Abbazia. (Vgl. Kap. 6.3.6)

Nach *Försters' Touristenführer* von 1917 wurde der vornehme Bau mit eigener Meierei bereits 1886 vom *Österreichischen Touristen Klub* am *Sonnwendstein* eröffnet.

In der Frühzeit des Automobilverkehrs waren Hotels mit eigener Benzin-Station (dazu zählte auch das *Südbahnhotel*) gesuchte Übernachtungspunkte. Auch der im hochromantischen Schottwien gelegene Gasthof »Zum Touristen«, der bald zu den Club-Gasthöfen des »*Österreichischen Automobil-Clubs*«

⁶¹⁴ Semmeringer Nachrichten, 12/1928.

⁶¹⁵ Zit. Anm. 42, S. 166.

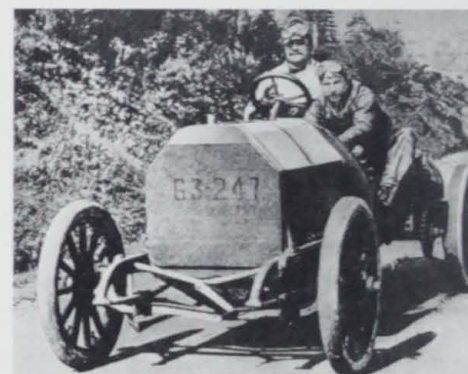
⁶¹⁶ Martin Pfundner, Vom Semmering zum Grand Prix, Wien 2003, S. 77.

⁶¹⁷ Karl Ronniger, Försters' Touristenführer in Wiens Umgebung, Wien 1917, S. 209.



und des »Touring-Clubs« gehörte, verfügte über eine Tankstelle. Beide genannten Vereine zeichneten später für die legendären Rennen über die *Semmeringer Höhenstraße* verantwortlich, die von 1899–1933 durchgeführt wurden.

Das erste Bergrennen der Automobilisten auf der Strecke Schottwien-Semmering gewann Arnold Spitz mit einem Motorcycle des Systems De Dion-Bouton in der Zeit von 22'01". Wie die *Semmering Zeitung* 1900 berichtete, waren beim ersten Bergrennen 16 Wagen am Start in Schottwien erschienen, die in folgende fünf Gruppen geteilt wurden: Motorcycles, Tourenwagen, Elektromobils, Voiturettes und Motorcycles mit Avanttrain. Der Zielpunkt des Rennens befand sich auf der Straße vor dem *Grand Hotel Erzherzog Johann*, wo zahlreiche Zuschauer die »tollkühnen« Fahrer mit tosendem Applaus erwarteten.



312 Abfahrt zum Semmering-Rennen: Theodor Dreber mit dem Wiener Neustädter Mercedes, 1904

313 Semmering-Rennen 1905: Vincenzo Lancia am Steuer eines Fiat 110 b. p. Corsa

314 Semmeringer Golfplatz: Ehemalige Meierei und Südbahn-Kurpension (heute Clubgebäude), 2004



315 Frühe Aufnahme des Semmeringer Golfplatzes (gegr. 1926)



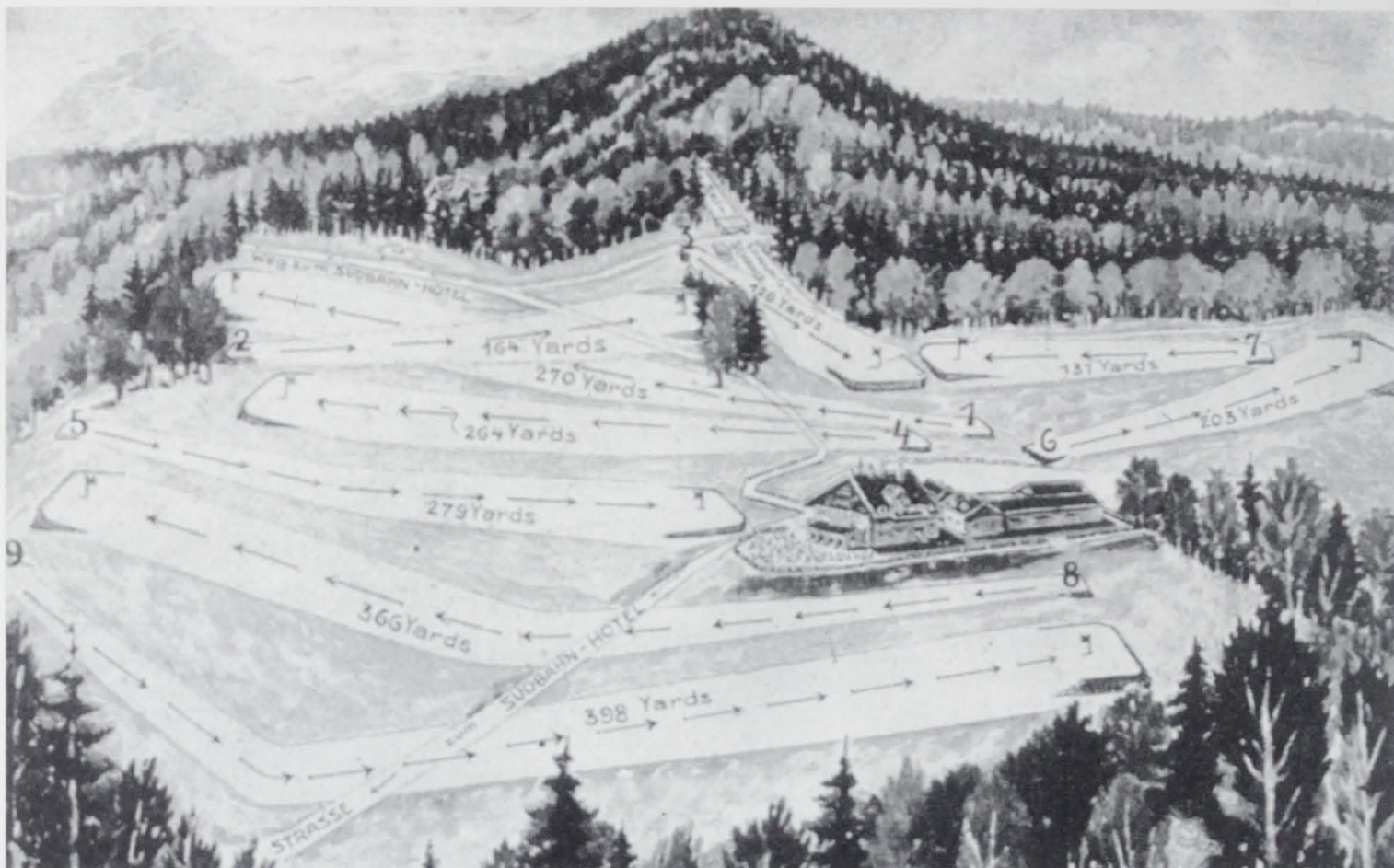
6.7.6 Der Golfplatz und die Meierei

War die Semmeringer Passseite aufgrund der idealen Schimöglichkeiten später mehr dem Wintersport zugeordnet, konnte sich der »grüne« Sport – wie etwa Golf – ungestört auf der westlichen Seite des Semmerings rund um das *Südbahnhotel* ausbreiten. Hier, wo es ruhiger und beschaulicher war und die Natur noch nicht technischen Großeingriffen durch die um sich greifende Motorisierung ausgesetzt war, präsentierte sich das Raxpanorama zum Greifen nahe.

Sieht man heute das saftig grüne Golfgelände rund um die *Meierei* (Abb. 314), so ist es nahezu unvorstellbar, dass sich auf dem gepflegten Rasenplatz einst das Schiübungsgelände und die Sprungschanze des *Südbahnhotels* befanden.⁶¹⁸ Ab dem Sommer 1926 verwandelte sich nämlich diese Schiwiese am Westabhang des Pinkenkogels, etwas oberhalb der nach Schottwien führenden romantischen Adlitzgrabenstraße, jeweils im Sommer in einen *Golfplatz*.⁶¹⁹

618 Désirée Vasko-Juhász, Vom Kuhstall zur noblen Golfanlage, in: Festschrift Semmeringer Nachrichten, 75 Jahre Kurgemeinde Semmering, Semmering 1994, S. 30f.

619 Semmeringer Nachrichten, 23/1926.



(Abb. 315) Im Almanach des *Südbahnhotels* von 1927 fand sich ein Plan (Abb. 316) des *Golfplatzes*⁶²⁰, auf dem erläutert wird, wie der tief ins Tal hinuntergehende heutige Golfabschlag Nr. 7 (damals Nr. 3) im Winter als Sprungschanze diente. Diese Variante eines im Sommer gefürchteten Golfabschlages, der im Winter zu einer berühmten Sprungschanze umfunktioniert wurde, dürfte doch weltweit ein Unikat sein. (Vgl. Kap 6.9.2)

316 Originalplan der Golfanlage am Semmering

Heute zählt das von Hermann Kosel in den dreißiger Jahren gestaltete, weltberühmte Golfplakat des *Südbahnhotels* zu den Ikonen der österreichischen Plakatkunst. Die *Südbahngesellschaft* ließ ja bekannterweise eine Serie lithographierter Bildplakate mit kraftvollen Farbsignalen von jungen Künstlern für ihr Hotel am Semmering anfertigen. Mit solchen Werbekampagnen gelang es der Bahngesellschaft, sich gegenüber der Konkurrenz abzusetzen.

Nach dem Bescheid des Bundesdenkmalamtes, durch den die *Meierei* am 6. Oktober 1998 unter Denkmalschutz gestellt wurde, ist das Objekt »als repräsentatives Dokument seinerzeitigen landschaftsbezogenen Bauens für durchaus touristische Zwecke ein bedeutender Teil der Kulturlandschaft des Semmerings. Seit 1926 dem Golfplatz zugehörig, ist die Anlage eine der ältesten noch in der Ursubstanz bestehende Bautengruppe in derartiger Verbindung und Funktion.«⁶²¹

Die Entstehung der *Meierei* ist eigentlich den Gästen des *Ersten Südbahnhotels* zu verdanken, die seit 1882 vom Hotel zum Einschichthof des Bauern Brosch marschierten, der hier eine Milchwirtschaft betrieb. Nach dem Vorbild der Schweiz begannen nämlich die ersten Hotelgäste des Semmerings hier ebenfalls aus Gesundheitsgründen die »stallfrische Milch« zu trinken und der »Brosch'sche Maierhof« (Abb. 317) wurde so ein überaus beliebter Treffpunkt. International

620 Almanach Südbahnhotel, Wien 1926, S. 33.

621 Bescheid des Bundesdenkmalamtes GZ: 34.818/2/1998, vom 6.10.1998.



317 Ehemaliger Bauernhof der Familie Brosch am heutigen Golfplatz, um 1899

318 Im einstigen Kuhstall mit anschließender Meier-Wohnung befindet sich heute der Caddyraum des GC Semmering

führte doch die um 1800 aufkommende Mode »sich in der heilen Bergwelt an Molke gesund zu trinken«⁶²² zu regelrechten Milchkuren, die auch für die Hoteliers einen längeren Aufenthalt am gleichen Ort begünstigten. Diesen Trend erkannte auch die *Südbahngesellschaft*, die das bäuerliche Anwesen bereits 1885 erwarb und dort sofort einen Veranda-Vorbau errichtete, womit man die in der Schweiz üblichen »Molkenrinkhallen« interimistisch ersetzte.⁶²³ Bald aber richtete man auch einen Kaffeehausbetrieb in der »Meierei« ein.⁶²⁴ Peter Rosegger betrachtete mit Staunen dieses Treiben: »Wie es im Semmeringgebiete zur Sommerszeit bergeht, das lässt sich nun denken. Wenn sich mancher auch etwas noch Angenehmeres weiß, als die großartige Natur durch allerhand Stadtstaffagen »verschönert« zu sehen – freuen muss man sich doch darüber, dass es den armen Reichen, die manchmal nicht recht wissen, für was sie sich entscheiden sollen, hier möglich ist, Salon und Kuhstall, Seide und Loden, Sekt und Ziegenmilch nebeneinander zu genießen.«⁶²⁵

Im Zuge des neuen Hotelzubaues (1901–03) wurde dann auch der alte Bauernbetrieb von den jungen Hotelarchitekten Wildhack und Morpurgo nach Vorbild eines Bauernhofes in eine malerische »Frühstückspension mit Meiereibetrieb«⁶²⁶ großzügig umgebaut. So entstand das heute noch bestehende bauernhofähnliche Ensemble, das sich aus dem Kuhstall mit Meierwohnung (Abb. 318), dem *Waschhaus* (Abb. 319), einem neuen zweigeschoßigen *Meiereigebäude* (*Kaffeehaus*) (Abb. 320) sowie der heute nicht mehr existierenden Futterküche und einem Wagenschuppen zusammensetzte.

Bereits am 15. Juni 1900 erhielt die *Südbahn* die Benützungsbewilligung für das *Waschhaus*, das die erste Hotelwäscherei des *Semmeringhotels* ersetzte und bis zum Neubau der großen *Dampfwäscherei* (1906–08) das *Südbahnhotel* mit frischer Wäsche versorgte.

Das *Waschhaus* der *Meierei* – ein verputzter Ziegelbau über Bruchsteinsockel mit Satteldach und Fachwerk im Giebel – wurde dann später für Wohnzwecke des Personals herangezogen. Der eingeschößige Bau (Abb. 319) mit Souterrainkeller und alpenländischem Formenvokabular wie verschindelten Holzverdachungen ist über rechteckigem Grundriss errichtet.⁶²⁷ Traufen- und Giebelzone wurden durch vorgeblendete Holzpfosten in der Art eines ausgefachten Holzständerbaus betont, das Satteldach durch Schleppegauen belebt. Die Fenster des Hauptgeschoßes sind mit Holzläden und Dächern als Zierrat versehen. Im Parterre befanden sich Waschküche, Bügel- und Mägdezimmer. Der heute in Renovierung befindliche Bau, wobei die Arbeiten exakt nach den ursprünglichen

622 Zit. Anm. 126, S. 16.

623 Ebenda, FN, S. 73.

624 Bauakt, Gemeinde Semmering, Plan 20.3.1885, gez. Bahn-Director Prenninger.

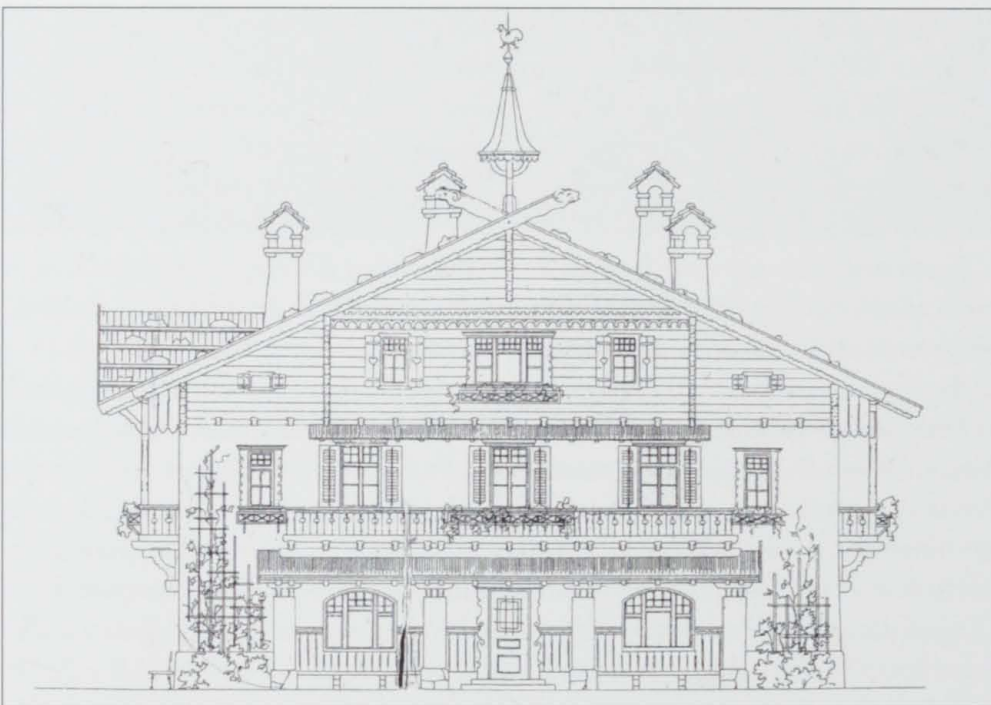
625 Peter Rosegger, Unser lieber Semmering, in: Festschrift zur Fünfzigjahrfeier der *Semmeringbahn*, hrsg. vom Landesverbande für Fremdenverkehr in Niederösterreich, Wien 1904, S. 15.

626 Benützungsbewilligung 15.7.1900.

627 Zit. Anm. 621.



319 Das in Renovierung befindliche Waschhaus des Südbahnhotels im Meiereigelände, 2003. Deutlich sind auf der Fassade noch die russischen Einschüsse zu sehen



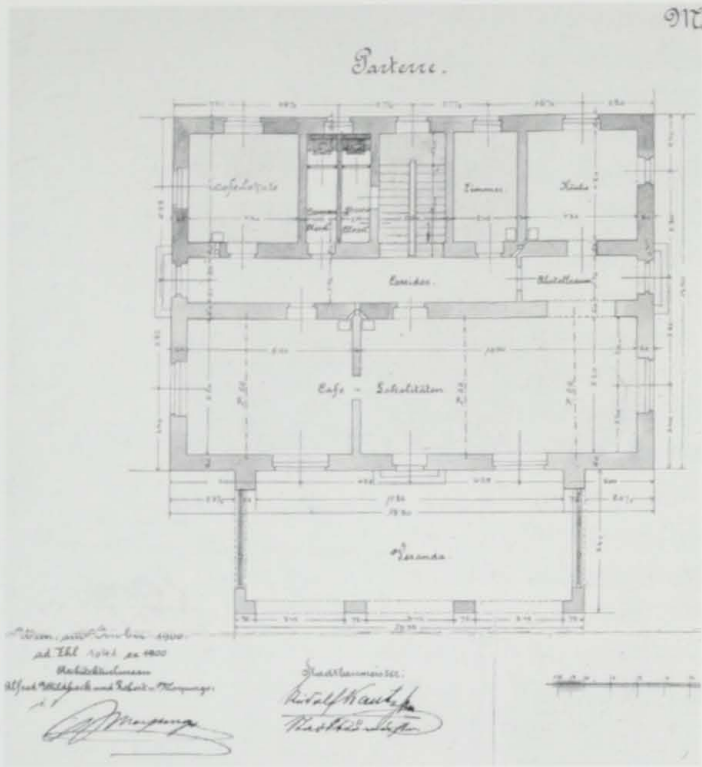
320 Alfred Wildback: Plan der Hauptfassade des Meiereihauptgebäudes (1903) Gemeinde Semmering

Bauplänen von Architekt Anton Presoly bisher durchgeführt wurden, weist an der Frontseite noch Einschüsse russischer Geschosse vom Zweiten Weltkrieg auf.

Nachdem das *Stallgebäude* (Abb. 318) durch Brandeinwirkung faktisch zerstört worden war, wurde es 1950 durch die Nachfolgegesellschaft der *Südbahn* (DOSAG) ebenfalls nach den Originalplänen von Wildhack und Morpurgo wieder aufgebaut.⁶²⁸ Nach dem ursprünglichen Plan war dem 8-achsigen Stalltrakt – genauso wie heute – ostseitig der Quertrakt des Meierwohnhauses angefügt. Die Gliederung erfolgte durch Putzlisenen, Holzfenster und zwei Dachhäuser. Stilistisch zeigt sich sowohl beim *Waschhaus* als auch beim *Stallgebäude*, dass diese »Bauten tradierte Elemente in historistischer Form und Detaillierung verbinden«. ⁶²⁹ Heute dient das einst als »Kuh- und Schweinestall mit Meierwohnung« errichtete Objekt als Caddyraum des *Semmeringer Golfclubs*.

628 Ebenda.

629 Ebenda.



321 Alfred Wildhack: Grundrissplan des Meiereihauptgebäudes im Erdgeschoß

322 Innenausstattung des Restaurants im Meiereigebäude

Das anstelle des alten Bauernhauses errichtete malerische *Meiereigebäude* (Abb. 320) mit den alpenländisch verbretterten Giebelflächen wurde in seiner Außengestaltung gegenüber dem ursprünglichen Einreichplan der Hotelarchitekten reduzierter ausgeführt. Der über rechteckigem Grundriss (Abb. 321) zweigeschoßig errichtete Bau mit ausgebautem Dachgeschoß und östlich vorgelagerter Veranda präsentiert sich in gehobenem Standard. Das »Sterzglöckerl« mit seinem Wetterhahn am Giebelfirst betont deutlich das gewünschte bauernhofmäßige Erscheinungsbild. Interessant sind die gar nicht zum Stil passenden drachenköpfigen Wasserspeier an den Dachrinnen.

Der Eingang in die *Meierei* erfolgt über Stufen an der Süd-Ostseite, wo ein Holzbalkon im Obergeschoß und darüber eine von Kaminen flankierte Dachgaube das ländliche Bauvokabular fortsetzen. Ab der Traufzone ist das ansonsten verputzte Mauerwerk mit einer Holzkonstruktion versehen, was den bäuerlichen Charakter ebenso unterstreicht wie das Satteldach, das einst von verzierten Windläden, die ursprünglich am Giebel gekreuzt weitergeführt wurden, bekrönt war. Vieles vom hier eingesetzten Fassadenschmuck findet sich auch bei anderen Villen von Alfred Wildhack, wie der *Villa Fuchs* in Küb und der *Villa Morpurgo* in Reichenau.

Während im Inneren des seit 1901 als *Kurpension*⁶³⁰ von der *Südbahngesellschaft* genutzten Baues das Erdgeschoß für den Restaurantbetrieb reserviert war, befanden sich im Ober- sowie im ausgebauten Dachgeschoß Fremdenzimmer. In Kienreichs »*Führer durch das Semmering-Gebiet*« wird 1906 das Interieur der *Meierei* (Abb. 322), das heute als öffentlich zugängliches Clubrestaurant dient, so beschrieben: »Zwei Kaffeesäle, Veranda und Sitzplätze im Freien. Bekannt guter Kaffee, vorzügliche süße und saure, frisch abgemolkene Milch, Tee, Butter und dergleichen. Zimmerzahl: 16 Zimmer, hübsch eingerichtet in den 2 Stockwerken, dazu 2 Küchen. Die Zimmer einzeln sowie zu Wohnungen verbunden, vermietbar.«

630 Diese Beschriftung ist noch an der Hauptfront erkennbar.

Besonders das Hauptgebäude (Abb. 314 + Abb. 320) des denkmalgeschützten *Meierei*-Ensembles dient »als ein Beispiel landschaftsbezogenen Bauens in gebobener Art.«⁶³¹ und muss heute – trotz seines schlechten Zustandes – als besonderes Architekturjuwel betrachtet werden.

Mit der bei ihren Hotelgästen überaus beliebten *Meierei* gelang dem *Südbahnhotel* gegenüber der Konkurrenz eine echte Attraktion. Zugleich aber schaffte man auch für das einkommensschwächere Publikum zusätzliche Fremdenzimmer. Zu den Stammgästen des *Südbahnhotels*, die immer wieder den idyllischen Punkt aufsuchten, zählte auch Arthur Schnitzler, der in seinen Tagebuchaufzeichnungen am 26.1.1909 von einem gemeinsamen Spaziergang mit seiner Frau Olga zur *Meierei* berichtete.⁶³²

Da die *Südbahngesellschaft* beim Unterhaltungs- und Sportprogramm den anderen Hotels immer einen Schritt voraus sein wollte, suchte sie um 1910 gar um die Bewilligung eines Hangars⁶³³ zur Aufbewahrung von Gleitflugapparaten des *Wintersport-Klubs* auf dem *Meierei*-Gelände an. Ein Plan der Gemeinde Semmering vom 22.12.1909 von Josef Mitterlechners Nachfolger, Holzbaumeister Alois Breyer, zeigt die Konstruktion des Hangars, der »18 m lang, 8 m breit, 4 m hoch, ganz aus Holz ohne gemauertes Fundament und mit Dachpappe eingedeckt« war.⁶³⁴

Vollkommen platt und weit abgeschlagen war aber die Konkurrenz, die ihrerseits im Gelände des *Panbans* zugkräftige »Internationale Tennisturniere« abhielt, als das *Südbahnhotel* rund um die *Meierei* mit der Errichtung eines *Golfplatzes* begann.⁶³⁵ Wie ein Lauffeuer verbreitete sich via *Semmeringer Nachrichten* die sensationelle Neuheit: »Es muss daher als eine ebenso nützliche wie gefällige Tat bezeichnet werden, dass sich die Leitung des *Südbahnhotels* am Semmering unter Hinwegsetzung über materielle Schwierigkeiten zum Baue einer mustergültigen Golfanlage entschließen konnte, welche ganz sicherlich den Auftakt zu einer regeren Entwicklung des österreichischen Golfsports bilden wird.«⁶³⁶

Genauso war es dann auch: Schon am 16./17. Juni 1928 fand das 2. *Internationale Golfturnier* am neuen Platz des *Südbahnhotels* statt. Gespielt wurde eine »*Bogey Competition*«, ein »*Medalplay under Handicap*« sowie ein »*Mixed foursome Grave Yard under Handicap*«. Nach den *Semmeringer Nachrichten* beteiligten sich viele Spieler aus Wien, Deutschland, Ungarn und England.⁶³⁷

Der rings um die *Meierei* 1925/26 vermutlich von englischen Architekten angelegte 9-Lochplatz war – wie der Plan (Abb. 316) zeigt – reich an natürlichen Hindernissen und größtenteils vom Wald begrenzt, in welchen einzelne Teile der Lincks hineinragten. Wie zeitgenössische Beobachter⁶³⁸ schildern, war der Boden selbst mit dem besten Rasen (Alpenwiese) bedeckt, wo der richtig gespielte Ball nie durch eine schlechte Lage bestraft wird. Immer wieder wurde auch das berühmte Loch Nr. 7 (damals Nr. 3) hervorgehoben, das im Winter als Sprungschanze diente: »*Der Abschlag erfolgt von einem male-rischen Felsvorsprung. Das Green liegt tief unten am Fuß des Felsabhanges, ringsherum stark verbunkert.*«⁶³⁹ Doch auch andere Löcher wiesen gut flankierte Bunker auf, was im Gegensatz zu heute eine gewaltige Erschwernis für jeden »*Approach*« (Annäherungsschlag) war.⁶⁴⁰

Prominente Golfspieler, wie der Herzog von Windsor, gehören genauso zur geschichtsträchtigen Vergangenheit des berühmten Hotel-Golfplatzes wie auch seine landwirtschaftliche Nutzung während des Zweiten Weltkriegs. Die *Südbahngesellschaft*, die ja nach dem Krieg in die *Donau-Save-Adria AG*. (DO-

631 Zit. Anm. 621.

632 Arthur Schnitzler, »Tagebuch 1909–1912«, Wien 1981, S. 45f.

633 Bauakt, Gemeinde Semmering.

634 Ebenda, Brief von Generaldirektor Dr. Fall 28.1.1910.

635 Désirée Vasko-Juhász, Vom Kuhstall zur noblen Golfanlage, in: *Semmeringer Nachrichten*, Festschrift: 75 Jahre Kurgemeinde Semmering, 1994, S. 30f.

636 Ebenda.

637 Ebenda.

638 Ebenda.

639 Ebenda.

640 Ebenda.

SAG) eingebunden wurde, hat schließlich unter großem Aufwand in den späten fünfziger Jahren den Platz wieder in seiner ursprünglichen Form hergestellt. Seither zählt der *Semmeringer Golfplatz* mit der seit der Erbauung kaum veränderten stilistisch geschlossenen Häusergruppe der *Meierei* (1900/01) nicht nur zu den international landschaftlich schönsten Alpenplätzen⁶⁴¹, sondern ist auch die älteste noch in ihrer Ursubstanz bestehende Golfanlage Österreichs.

6.8 ZU- UND ANBAUTEN BEIM SÜDBAHNHOTEL AB 1930

Allgemein kam es am Semmering in der Zwischenkriegszeit zu vielen Um- und Erweiterungsbauten bei den bereits bestehenden Hotels. Ständig wurden die Hotels modernisiert und ihre Infrastruktur dem letzten Stand der Technik angepasst. Auch die Hotelleitung des *Südbahnhotels* fühlte sich in den dreißiger Jahren des 20. Jahrhunderts verpflichtet, ihr Haus durch Modernisierungsmaßnahmen mit zeitgenössischem Komfort und auch aktuellen Repräsentationsräumlichkeiten aufzuwerten.

6.8.1 Die Garage (1928–31): Vom Pferdefuhrwerk zum Auto

Zu den wichtigsten Bauprojekten des Hotels gehörte damals – anstelle der alten Pferdestallungen – die 1928–1931 von den Otto-Wagner-Schülern Emil Hoppe und Otto Schönthal geplante Autogarage mit 46 »zum Teil heizbaren Boxes« sowie einer Reparatur-Werkstätte, heizbarem Waschraum, Tankstelle und bequemen Chauffeurzimmern.⁶⁴² Der Dynamik und Schnelligkeit vermittelnde expressive Garagenentwurf der Architekten (Abb. 323), der eine halbkreisförmige Anordnung der Autoboxen vorsah, erinnert »durch die gleitende, fließende, gekurvt bewegte Linienführung«⁶⁴³ an die den Fortschritt begrüßende Malergruppe der *Futuristen*, die berauscht von der neuen technisierten Welt die Schönheit der Geschwindigkeit bildlich darzustellen versuchten.

Mit dem ersten Teil des Baus (Boxen 1–22), anstelle der alten Ökonomieanlage, die sich seit 1882 vis-à-vis des *Bauernhauses Polleros* unterhalb des Hotels befand, wurde neben den Architekten auch Stadtbaumeister Adolf Schustala als Bauunternehmer betraut.⁶⁴⁴ Da sich die *Südbahngesellschaft* über das ungünstige Erscheinungsbild der alten Ökonomieanlage auf diesem exponierten Punkt der Straße im Klaren war, wollte man mit dem zweckmäßigen Garagenbau vor allem auch ein modernes Image gewinnen.

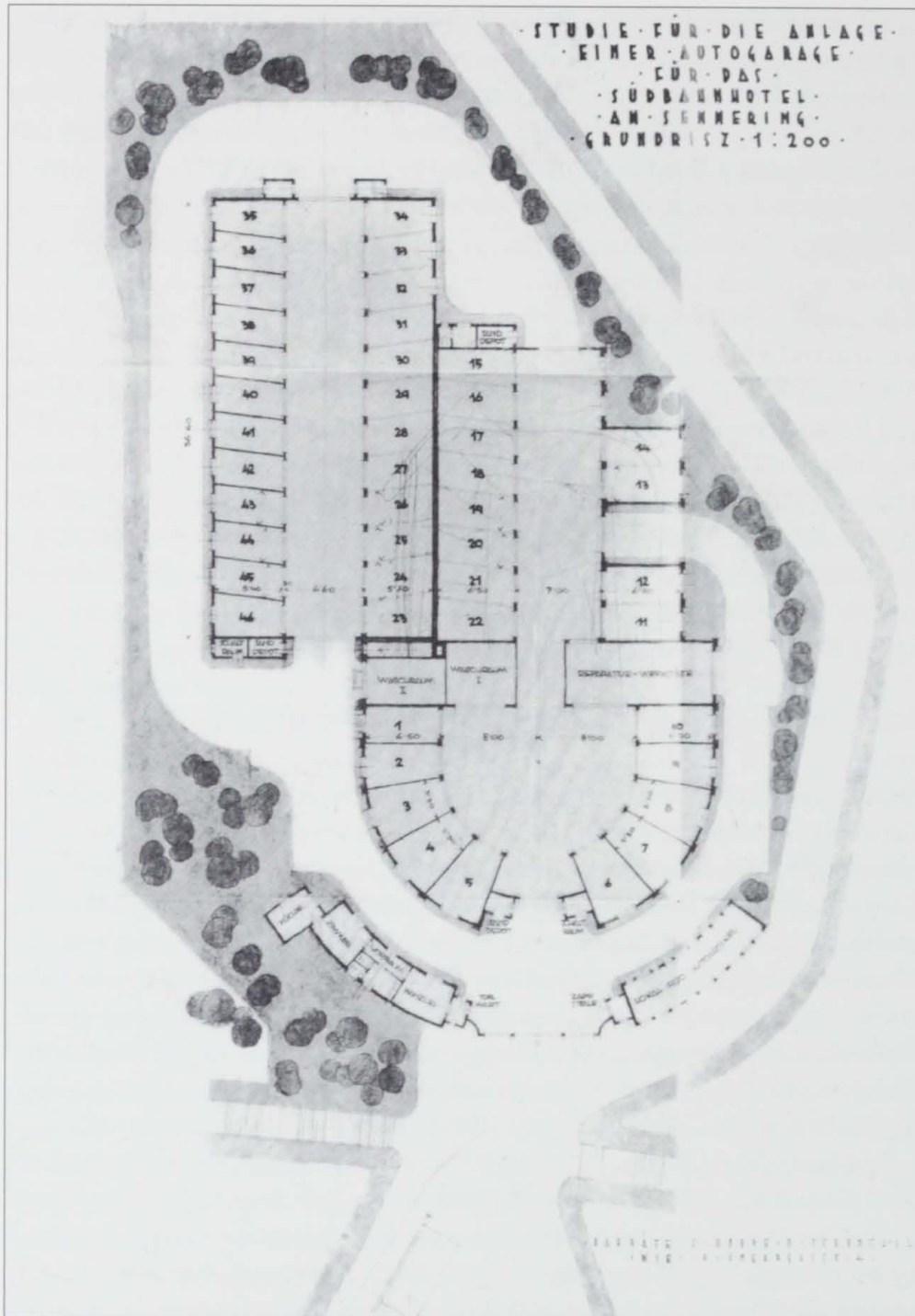
Die Teilung der Bauarbeiten in Etappen war deshalb notwendig, da man neben den Autostellplätzen vorerst noch Raum für die Pferdefuhrwerke benötigte. Nach dem Situationsplan waren auf dem geplanten Garagenplatz noch die ursprünglichen Pferdestallungen, die Wagenremise, die Geschirrkammer mit dem Heuboden und die Kutscherzimmer in Betrieb. Die ökonomische Planung sah Schritt für Schritt die Überleitung der bisher bestehenden Objekte in einen kombinierten Auto- und Fuhrwerksbetrieb vor. So sollte die zweite Bauetappe (Boxen 23–46) erst nach der Schleifung der bestehenden Stallgebäude durchgeführt werden, wobei aber von den bestehenden Massivbauten möglichst viel in den neuen Zweck eingebunden werden sollte. Der Grundriss 1:200 (Abb. 323) zeigt die voll ausgebaute Garagenanlage, welche – nach dem

641 Jeffrey Iacobucci, *Golf in den Alpen* 1, München 1986, S. 4, S. 9, S. 177.

642 *Semmeringer Nachrichten*, 29/1928, S. 6.

643 *Zit. Anm.* 547.

644 *Bauakt, Gemeinde Semmering, Korrespondenz Donau-Save-Adria Eisenbahn-Gesellschaft vom 11.10.1928.*



323 Emil Hoppe & Otto Schönthal: Grundrissentwurf der Garage des Südbahnhotels

damaligen Architektenbericht – »wenn das Pferdefuhrwerk überhaupt nicht mehr besteht, zweifellos voll in Anspruch genommen wird, ja gewiss noch vergrößert werden muss, was ohne weiteres möglich ist.«⁶⁴⁵ Die Disposition sah die Einfahrt an der gleichen Stelle wie bisher vor, wobei der Fuhrwerksbetrieb vorerst nach links zu den bestehenden Stallungen abgeleitet wurde, wo dann die zweite Bauetappe errichtet werden sollte, zu der es allerdings nicht kam.

Die Architektenbeschreibung gibt auch genaue Auskunft über die ausgeklügelte Garageneinteilung: »Die Boxanlage enthält der Grösse nach zweierlei Boxes und zwar sind die im Rondeau eingebauten feuersicheren Boxes 1–10 die grössten. Die im anschließenden Teil angeordneten Boxes von 11–22 sind die Boxes nächster Grösse und für große Wagen noch voll ausreichend. Die im nebenan liegenden Teil projektierten Boxes sind kleiner dimensioniert.«⁶⁴⁶

645 Wien Museum Karlsplatz, Nachlass Architekturbüro Emil Hoppe und Otto Schönthal, Approximative Kostenberechnung der Autogarage des Südbahnhotels vom 26.6.1928.

646 Ebenda.

324 Automobilisten vor der Garage des Südbahnhotels. Rechts die Benzin-Zapfsäule der Marke »Austria«



In Unkenntnis seines architekturgeschichtlichen Wertes – Österreich besitzt nur wenige Bauikonen vom Beginn der Moderne – wurde der nur in der ersten Baustufe verwirklichte Garagenbau 1982 leider abgerissen und durch eine Wohnungsanlage ersetzt. Ein eben im *Wien Museum Karlsplatz* gefundener Plan⁶⁴⁷, der einem Foto (Abb. 324) der ausgeführten Garage entspricht, zeigt den mit dem Grundriss nahezu übereinstimmenden Bau in Bezug zur Studie allerdings etwas niedriger und in kantigerer modifizierter Ansicht. Auf dem Foto sieht man links hinter der Einfahrt den Rauchfang am Dach des alten Stallgebäudes, wo der zweite Bauteil mit weiteren 23 Boxen entstehen sollte. Links vorne befindet sich der noch heute existierende Hotelaufgang, rechts die hoteleigene Benzin-zapfsäule der Marke *Austria*.

6.8.2 Modernes Entrée mit neuer Hotelhalle (1932–34)

Nur ein Jahr nach Errichtung der Garage planten die gleichen Architekten ab 1932 eine Verbreiterung und Umgestaltung des alten Hoteleingangsbereiches. Die modernen kubischen Betonvorbauten (Abb. 325) des seither gewaltig vergrößerten Foyers, die auch eine Verbreiterung der Hotelhalle mit sich brachten, lösen noch heute bei manchen Betrachtern zwiespältige Gefühle aus. Doch das mächtige Beton-Flugdach zählt als interessanter Vertreter des *Internationalen Stils* zu den architektonischen Raritäten Österreichs. Der neue funktionelle Eingangsbereich, der damals dem ehemaligen kleinen Hoteleingang von 1903 (Abb. 253) so massiv links und rechts des Turmfußes eingeschobig vorgesetzt wurde, ummantelt seither den markanten Turmfuß, der wichtiger Bestandteil der asymmetrischen Bergseite war. Der einst vom Boden bis zur Helmspitze reichende Turm, der nun hinter dem Mauerwerk des Eingangsbereiches versteckt ist, verlor so seine ursprüngliche Dominanz.

Das Architektenteam Hoppe & Schönthal führte auch die Innenraumgestaltung des seither durch eine Drehtüre zu betretenden Foyers

647 Ebenda.



325 Südbahnhotel: Das moderne – dem Zeitstil entsprechend – umgebaute kubische Hotelentrée, ab 1932



durch, wo sich seither Rezeption und Concierge befinden. (Abb. 326) Gerade die Drehtüre begann sich damals als unerlässliches Ausstattungsdetail der Grand Hotels zu etablieren. Ist sie doch ein verbindendes Element zwischen innen und außen, zugleich auch ein Kontrollpunkt, der von einem livrierten Pagen (Abb. 267) bedient werden kann. »Mit ihrem beständigen Öffnen, das gleichzeitig ein Abschließen ist, verräumlicht die Drehtüre den Widerspruch zwischen einem Ort der Geschlossenheit, der das Leben des Grand Hotels über den Ausschluss des Alltäglichen auszeichnet, und der Notwendigkeit sich dem Neuen gegenüber offen zu zeigen.«⁶⁴⁸

Mario Schwarz beschreibt die damals neuartige Innenausstattung im strengen Stil der »Neuen Sachlichkeit« folgendermaßen: »Glattflächige Lambrissagen, Türen, Pulte und Regale wurden in einheitlicher dunkler Beizung im Charakter exotischen Makassar-Ebenholzes abgestimmt. Eine Drehtür mit gebogenen Glaswänden, Spiegeltüren und Spiegelflächen wurde eingebaut, deren Maßanfertigungen die bereits bei Weltausstellungen preisgekrönten Wiener Handwerksbetriebe H. Irmeler

326 Emil Hoppe & Otto Schönthal:
Das neue Hotel foyer (1934)

327 Die vergrößerte Hotelballe nach dem Umbau, 1934

648 Cordula Seger, Grand Hotel, Schauplatz der Literatur, Köln 2005, S. 286f.

und H. Dénes vornahmen. Eine wichtige Rolle spielte – so wie beim Garagenbau – die künstlerisch gestaltete Schrift, hier im Foyer in Form vernickelter Einzelbuchstaben, die auf Glas oder auf den dunklen Holzfond gesetzt wurden.⁶⁴⁹

Von dem durch eine versenkte bandförmige Deckenbeleuchtung erhellten Entrée führte der weitere Weg rechts direkt in den Hotelbereich und links in neu geschaffene Administrationsräume. Durch den großen Umbau von 1932 verfügte nun das Hotel über eine dem letzten Standard entsprechende Hotelhalle internationalen Zuschnitts, wo auch eine nach amerikanischem Vorbild eingerichtete »Bar« nicht fehlen durfte. Die notwendigen Pfeiler der durch die Entfernung von Zwischenmauern nun luftigen vierachsigen Halle wurden wie die Deckenunterzüge im Stil des Neo-Empire mit Holz verkleidet. (Abb. 327)

6.8.2.1 Einbau einer American-Bar in der Halle

Betrachtet man den Grundriss (Abb. 279), so umfasste die neu geschaffene Hotelhalle bei ihrer Fertigstellung nun das komplette Erdgeschoß des Hotelmitteltraktes. Wie international üblich fügten die Architekten den neu geschaffenen Barbereich (Abb. 328) unmittelbar an die Hotelhalle an, die ja im Grand Hotel als wichtigster Kommunikationspunkt gilt. Konstruktiv erfolgte dies, indem man dem trapezförmigen Barraum eine Gelenksfunktion zum Speisesaaltrakt hin zuteilte. So gelang es auch von außen – über Vermittlung eines zweiten Foyers – sowohl die Bar als auch den Festsaal zu erreichen. Im Bar-Raum selbst, wo in der Flachdecke eine polygonale Glaskuppel eingelassen ist, antwortete dem Theken-Bereich im Norden eine im Süden liegende Korbbogennische, wo sich ein Fenster mit floralem Jugendstil-Medaillon befindet.

Die damalige moderne Installation einer Bar nach amerikanischem Vorbild im Südbahnhotel sorgte für spektakuläres Furore, war aber im Vergleich mit anderen internationalen Hotels längst überfällig.

328 Emil Hoppe & Otto Schönthal: Die neu installierte Bar in der Hotelhalle (1932–34)



649 Zit. Anm. 547.

Auch die Ausstattung der *Bar* erfolgte wiederum nach präzisen Architekturentwürfen von Hoppe & Schönthal im »*Stil Chypendale, ausgeführt in russischer Erle, dunkel mahagoniartig gebeizt und gewichst, Beschläge in Altmessing*«. ⁶⁵⁰ (Abb. 328) Hinter der Theke (4,80 m lang), die an der Vorderseite über eine Durchgangstüre mit aufklappbarem Teil an der linken Seite verfügte, füllte ein starkes Podium die ganze Bodenfläche bis zu dem rückwärtigen Glasschrank (1,60 m breit) aus. Der eingebaute Schrank war im Unterteil mit Schiebetüren geschlossen. Im oberen Teil waren die drei Türen verglast. Rechts und links von der Theke waren 8 Stück Glastablets an der Wand so befestigt, dass sie den rechteckigen Raumeindruck der *Bar-Nische* unterstrichen. Sämtliche Wände waren mit profilierten Panneaurahmen, in denen sich die Stoffbespannung befand, derartig über die Ecken konstruiert, dass keine Fuge entstand.

Die wichtige Funktion der *Hotelbar*, die auch untermittags das Service in der Hotelhalle besorgte, zeigt die hohe Anzahl der hier ebenfalls im »Chippendalecharakter« gefertigten Möbel. ⁶⁵¹ Angeschafft wurden: 60 Stück gepolsterte Fauteuils mit sichtbarer Holzarge, 20 Stück Tische mit starkem, schwerem Untergestell und kanellierter, polierter Holzsäule. Weiters acht hohe Ständerlampen mit schwerem profiliertem Holzsockel und dekorativen, mit weißer Seide gefütterten Lampenschirmen. Die *Bar* selbst umgaben fünf Barhocker mit geschweiften Füßen und Stegverbindungen sowie ausgehöhlten Hohlsitzen. Die Raumnische des *Bar-Buffets* wurde von einer Deckenlampe aus Kristall mit Bronze beleuchtet. Der übrige Raum wurde unterhalb der Glaskuppel von einem neuartigen Lichtobjekt mit farbiger Glasilluminiierung in Metallrahmen erhellt. Für die Musik stand ein schwarz polierter Stutzflügel mit englischem Mechanismus zur Verfügung. ⁶⁵²

Die stimmungsvolle Originaleinrichtung der *Bar* aus den dreißiger Jahren ist heute noch partiell vorhanden, präsentiert sich aber nach all den Einwirkungen der Zeit (Zweiter Weltkrieg) in verändertem Zustand.

6.8.3 Hochmodernes Hallenbad im Südbahnhotel (1932)

Als bedeutendstes Werk der Moderne gilt am Semmering das 1932 auch von Hoppe & Schönthal errichtete *Hallenbad* des *Südbahnhotels*. (Abb. 329) Deutlich führt das sensationell formal vereinfachte Eröffnungspakat ⁶⁵³ (Abb. 330) von Linauer ⁶⁵⁴ vor Augen, dass es sich bei dem Bad um etwas Hochmodernes handelt. Der Graphiker zeigt im avantgardistisch-flächenmäßigen Stil menschliche Figuren, deren Dasein vor dem *Hallenbad* in streng geordneter und auf typische Grundformen zurückgreifender Manier dargestellt ist.

Das Interessante an dem Plakat wie auch an der stereometrischen *Hallenbad*-Architektur ist der augenscheinliche Sinneswandel der Bahngesellschaft zu einer neuen Ästhetik und zur Modernität. Waren nämlich die früheren Bauabschnitte des *Südbahnhotels* unter konservativen Aspekten in historisierenden und romantischen Stilformen errichtet worden, so zeigen alle Zubauten der dreißiger Jahre einen zeitgenössischen modernen Bezug zum Stil der »*Neuen Sachlichkeit*«, was sich selbst in der Werbung niederschlug.

Als unglaublich »modern« empfanden die Zeitgenossen neben dem Flugdach des Hoteleingangs vor allem den kubischen Zubau des *Hallenbades*, des-

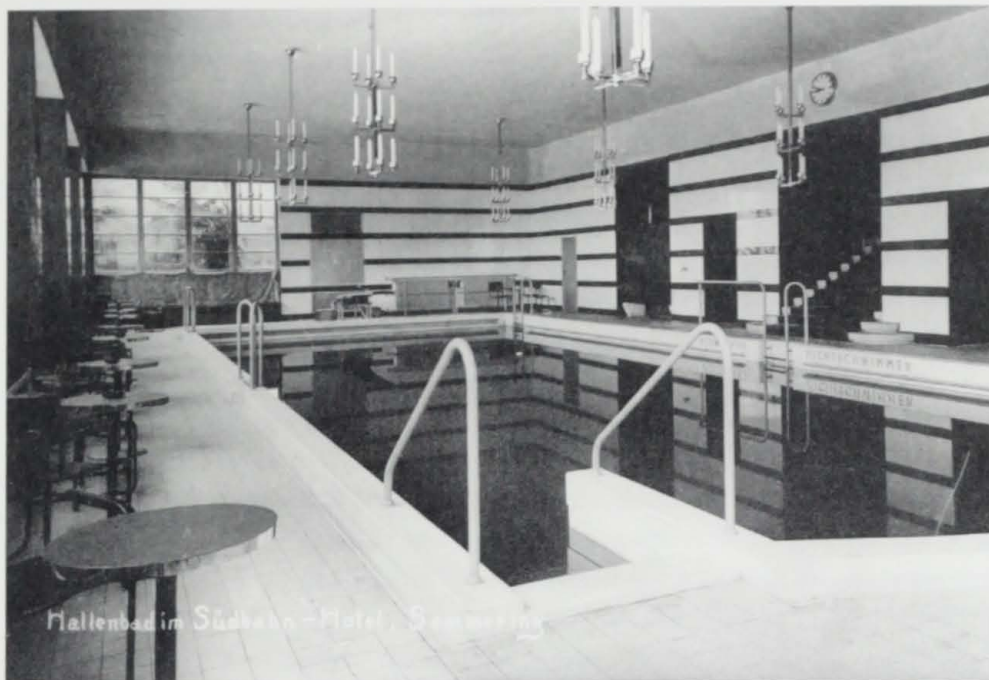
650 Wien Museum Karlsplatz, Nachlass Architekturbüro Emil Hoppe und Otto Schönthal, Kostenvoranschlag Bareinrichtung Südbahnhotel.

651 Nach dem engl. Kunstschmied Thomas Chippendale (1709–1779) benannt.

652 Zit. Anm. 650.

653 Ebenda.

654 Keine weiteren Daten eruierbar.



329 Emil Hoppe & Otto Schönthal: Hallenbad im Südbahnhotel (Eröffnung: 18.8.1932)

330 Linauer: Plakat des neuen Hallen-Schwimmbades im Südbahnhotel

331 Südbahnhotel: Terrassenanlagen vor und über dem neuen Hallenbad (1932)



sen Flachdach zugleich funktionell der darüber liegenden Hotelterrasse als Aussichtsplateau dient. (Abb. 331) Die damals hochaktuelle Modernität des Bades zeigt sich besonders an den Außenfronten, die in bewegliche Glas-Sprossen-Fenster zwischen tragenden Pfeilern aufgelöst sind.

Die Bewahrung des heute noch im Originalzustand erhaltenen *Hallenschwimmbades* ist nach der Beschreibung von Mario Schwarz ein denkmalpflegerisches Desiderat: »Das Schwimmbecken mit 20 Metern Länge und 8 Metern Breite wurde in »rein weißem geglätteten Snow-crete Material« bergestellt, der Fußboden der Halle erhielt weißes Fliesenpflaster. Die Wände wurden mit weißem Marmorglas mit durchlaufenden horizontalen roten Streifen verkleidet, die Pfeiler und

Nischen dagegen mit gelbem Glas belegt. Zur Talseite erhielt die Schwimmballe eine Fensterwand, »die im Sommer geöffnet werden kann. Durch die Glaswand ist die freie Aussicht auf Rax und Schneeberg, jener für die Lage des Südbahnhotels so charakteristische Fernblick, ermöglicht« (Otto Schönthal). Das Entrée zur Badehalle wurde in den Farben Gelb und Orange gehalten. Dieses Foyer und den anschließenden Teesalon statteten Emil Hoppe und Otto Schönthal mit den zu dieser Zeit hochmodernen freitragenden Stabrohrmöbeln des Bauhaus-Architekten Marcel Breuer in den gleichen Farben aus.«⁶⁵⁵

Gerade durch den hochmodernen Zubau des *Hallenbades* trat beim Hotel die Diskrepanz zwischen »Heimatstil« und »Moderner Architektur« – wie es auch Linauer bei seinem Plakat betonte – deutlich hervor. Architekturkenner schätzen aber gerade diese individuell konzipierten, sich stilistisch gegeneinander absetzenden Erweiterungsbauten, die beim *Südbahnhotel* zu einer einzigartigen chronologischen Aneinanderreihung verschiedener Baustile führten und ein niveaivolles Gesamtensemble hervorbrachten. Gerade dieser Stilpluralismus macht das Hotel zu einem unikalen Architekturerebnis in Österreich.

6.9 SOMMER- UND WINTERTOURISMUS AM SEMMERING

Aus den bescheidenen sommerlichen Ausflügen der wenigen Wanderer, die um 1880 den Semmering erklommen, entwickelte sich bald – unterstützt von einer neuen Propaganda der *Südbahngesellschaft* – ein ungeahnter Fremdenverkehrs- und Sportboom. Vor allem das Alpenwandern in kühleren Höhenregionen entpuppte sich während der heißen Sommermonate als Lieblingssport der Wiener. Begeisterte Beschreibungen und landschaftliche Darstellungen der Schönheit der Semmeringer Alpenwelt sowie die Herausgabe von Einzelführern und Kartenwerken zogen immer mehr Wanderlustige wie mit Zauberkraft in die nahe liegende Bergwelt. Wie die meisten Höhenkurorte verdankt auch der Semmering der alpinen Idee und der geschickten Propaganda der dort wirkenden Vereinigungen seinen ungeahnten Aufschwung. Allen voran der *Österreichische Touristen Klub (ÖTK)* mit seinem unermüdlichen Präsidenten Anton Silberhuber, den Generaldirektor Schüler aufgrund seiner Tüchtigkeit bald zum Kurdirektor von Abbazia machte.⁶⁵⁶ Doch nicht nur Anhänger des ÖTK, sondern auch Mitglieder von Touristen- und Radfahrer-Vereinen konnten mit besonderen Begünstigungen bei Hotelübernachtungen rechnen. So entwickelte sich der Semmering mit seinen erquicklichen Temperaturen, kühlen Bergwäldern und der reizenden Alpenflora um 1900 auch zu einer beliebten »Sommerfrische« für Gäste, die sich nur die II. oder III. Klasse leisten wollten.

Mit Recht wurde der Semmering »Alpenparadies und auch das Nervenstahlbad der Wiener« genannt.⁶⁵⁷ Ist er doch ein Punkt, wo man die Jahreszeiten anhand der Flora sinnlich miterleben kann: vom ersten frühlingshaften Blühen der *Schneerosen*, über die vom *Erika rosa* getünchten Berghalden zum giftigen, aber schönen lila *Seidelbast* über den sonnengelben *Alpen-Wundklee* zu den sich im Sommer sanft wiegenden *Glockenblumen* und tiefblauen *Schwalbenwurz-Enzianen* (Abb. 332) bis zu den herbstkündenden betörend riechenden *Zyklamen*, den giftigen *Fingerhüten* und schließlich zu den *Herbst-Zeitlosen*, die wie die *Silberdisteln* bereits den Winter ankünden.



332 Robert von Morpurgo: Aquarell eines Enzians, 1886

655 Mario Schwarz, Südbahnhotel: Gefährlicher Dornröschenschlaf, Zit. Anm. 547.

656 Zit. Anm. 43, S. 40ff.

657 Semmering-Courier 23.8.1924, S. 1.

Verständlich, dass die in großen Scharen aus dem Getriebe der Großstadt Flüchtenden sich hier »am Berg oben« in der Sonne und würzigen Waldluft nahe den schneebedeckten Bergen zu erquicken suchten. Verfügt doch das Semmeringer Klima über eigene Phänomene: So kann man besonders während der Wintermonate beobachten, wie das Wiener Becken in luftverschmutzte Nebel gehüllt ist, während der Semmering darüber bei bester Luftqualität im herrlichsten Sonnenschein prangt. Nach statistischen Auswertungen hat der Semmering rund 60 % mehr Sonnenschein als Wien.⁶⁵⁸

6.9.1 Die Kuranlagen



333 Semmeringer Kurstatut und Geschäftsordnung der Kurkommission von 1921

Schon lange vor der staatlichen Auszeichnung mit dem offiziellen Kurstatut (1921) (Abb. 333) profitierte das »Luftreservoir Semmering« nach dem Vorbild der Schweizer Höhenluftkurorte von den günstigen Wirkungen der Klimatherapie auf den kranken menschlichen Organismus. Auch die Muttergemeinde des Semmerings – Breitenstein (900 m) am Fuß des Kreuzberges – hat sich infolge seiner klimatischen Vorzüge zu einem beliebten Kurort entwickelt. So ist das 1903 nahe der Bahnstation errichtete *Erbolungsheim Breitenstein* – wohl umgebaut – dennoch auch heute voll in Betrieb.

Die moderne höhenklimatische Behandlung nach Schweizer Vorbild bildete von Anfang an den Schwerpunkt aller Semmeringer Kurangebote. Die ruhige Klimatherapie bestand – ärztlich individuell dosiert – aus Freiluftturnen sowie Sonnen- und Dauerliegekuren im Freien.⁶⁵⁹ Vor allem im Winter wertete der hohe Gesundheitsfaktor der »Höhensonne« die Klimakur noch zusätzlich auf.

Daneben wurden aber auch Bewegungstherapien in Verbindung mit Muskelarbeit, etwa die so genannte *Terrainkur nach Prof. Oertel*, durchgeführt. Zur Terrainkur des bekannten deutschen Arztes gehört primär das Gehen und Wandern auf Wegen mit unterschiedlicher Anstiegssteilheit, wofür die Semmeringer Promenaden nach wie vor berühmt sind. Seitens der Kurverwaltung wurden dazu eigene Wegeverzeichnisse mit Distanzkarten herausgegeben. Neben den ozonreichen Waldspaziergängen war auch immer der Rundgang entlang der *Hochstraße* mit ihren platzartigen Unterbrechungen beliebt. Heute befinden sich dort die Schaukästen des Semmeringer »Hochstraßen-Museums«.

Dem internationalen Trend folgend, wonach durch ständig neue Erkenntnisse der modernen Klimatologie zahlreiche »Höhensanatorien« entstanden, fasste die Höhentherapie auch am Semmering mit seinem subalpinen Klima in 1.000 m Höhe ganz schnell Fuß. Bereits um 1910 – also 11 Jahre vor der Auszeichnung mit dem Kurstatut – konnte man im Touristenführer von Hans Biendl unter dem Stichwort »Semmering« Folgendes lesen: »*Bahnhof für die prächtige und vielbesuchte Hotel- und Villenkolonie am Semmering, die als klimatischer Luftkurort und Wintersportplatz I. Ranges Weltruf genießt.*«

Die kurmäßigen Behandlungen umfassten dann später auch physikalische und diätetische Therapien. Beliebt wurde auch die Hydrotherapie, und zwar mit Kaltwasserkuren oder Medizinalbädern mit diversen Kräuter- und Solezusätzen. Dazu kamen Packungen und Massagen, weiters Elektro- und Strahlentherapie oder Thermokuren wie Fango und Ähnliches. Auch verschiedenste

658 Zit. Anm. 389, S. 25.

659 Der Semmering, Sonderheft 1925/26, S. 6.



334 Gustav Neumann: Wasserbeilanstalt Marienbof im Haidbachgraben (1896), Originalquarell Franz Kopallik



335 Der »Marienbof« heute, Zustand von 2004

Inhalationstherapien für Atemwegserkrankungen wurden verabreicht. Weitere Kurmöglichkeiten boten Einrichtungen für Spezialgymnastik und orthopädisches Turnen.

Allgemein waren aber Sanatoriumsbauten um 1900 aus Diskretionsgründen nur schwer von Hotelbauten zu unterscheiden. Erst bei den späteren Sanatoriumsbauten wie dem *Kurbau Semmering* beginnen sich charakteristische bauliche Details wie verglaste Loggien, tiefe windgeschützte Balkonbänder und vorgelagerte Liegehallen abzuzeichnen. Erst unmittelbar vor dem Ersten Weltkrieg tritt eine deutlichere Funktionstrennung zwischen Hotel und Sanatorium, die sich jetzt auch als solche zu erkennen geben, zutage.

Naturgemäß findet sich in der ursprünglichen Architektur der Semmeringer Sanatorien die gleiche bunte Stilwahl wie im zeitgleichen Villen- und Hotelbau. Die Skala reichte auch hier vom gläsernen Luxusbetrieb bis zur einfachen Kaltwasseranstalt in Holzblockbauweise. Insgesamt verfügte der Sem-

mering bereits vor dem Ersten Weltkrieg neben den beiden Kurabteilungen der *Grand Hotels Südbahn* und *Panbans* über drei private Kureinrichtungen, wobei die von Gustav Neumann um 1896 errichtete Wasserheilanstalt *Marienhof* der älteste Kurbetrieb war.⁶⁶⁰ Ein Originalaquarell (Abb. 334) von Franz Kopallik, der auch für Kaiser Franz Joseph das Jagdhaus in Mürzsteg malte und 1898 im Auftrag des Fürsten Franz Liechtenstein eine Studienfahrt nach Russland unternahm, zeigt eine frühe Darstellung des *Marienhof*, der bald vom *Sanatorium Dr. Vecsei* übernommen wurde. Das einstige Werbebild des Sanatoriums ist noch heute in der *Alten Leopoldsapotheke* (Wien 1) zu sehen.

In der einst von der Gloggnitzer Familie Wellspacher finanzierten Kuranstalt verabreichte man die gleichen Anwendungen wie in dem berühmten Kurort Gräfenberg (damals Österreichisch-Schlesien), wo der legendäre »Wasser-doktor« Vincenz Prießnitz (1799–1851) mit eiskaltem Wasser und einfacher Kost sensationelle Heilerfolge verbuchte. Die Prießnitzsche Wasserheilmethode zählt noch heute – allerdings modifiziert – durch ihren weltweiten Verfechter Sebastian Kneipp, den Prießnitz heilte, zu den Wunderkuren (Bad Wörishofen).

Um 1912 stand der *Semmeringer Wasserheilanstalt* der Königliche Rat Dr. Julius Vecsei als medizinischer Leiter vor, wodurch die Anlage bald als *Sanatorium Dr. Vecsei* (um 1908 adaptiert) Berühmtheit erlangte. Nach dem großen Vorbild von Prießnitz, der den Damen »Getreidedreschen« und den Herren »Holzhacken« verordnete, wurde nun auch am Semmering neben den Badekuren »*landwirtschaftliches Arbeiten im Freien*« therapeutisch angeboten.⁶⁶¹

Um 1920 ging der Besitz bis 1936/37 an Dr. Viktor Hecht über, der neben dem *Palace-Sanatorium* auch eine eigene kleine Kurpension betrieb. Während des Zweiten Weltkriegs diente der einstige *Marienhof*, der heute als Privatsitz bewohnt wird, als Erholungsheim für Bombenopfer.⁶⁶² (Abb. 335)

Einige Zeit später etablierte sich aber am Semmeringer Wolfsbergkogel das prachtvoll ausgestattete *Semmeringer Kurhaus* (Abb. 336) am Wolfsbergkogel als weltbekannte physikalisch-diätetische Höhenkuranstalt für Rekonvaleszente, Erholungsbedürftige, Nervöse (Neurasthenie, Morbus Basedow II), aber auch Schwächliche (Abhärtung). Wie stark sich österreichische Kurhäuser an Schweizer Vorbildern orientierten, zeigt hier der Vergleich mit dem *Kurhaus Beatenberg* (Abb. 337) am Thunersee. Während der Baustil des 1909 gebauten Semmeringer Sanatoriums ein anderer ist, treten bei der Hotelstruktur und vor allem bei der Situierung der Gesamtanlage Ähnlichkeiten mit dem *Kurhaus Beatenberg* zutage.

Das in sonniger Lage liegende *Semmeringer Kurhaus* – das höchste medizinische Ansprüche erfüllte – war berühmt für seine Heilerfolge bei Katarrhen jeder Art, asthmatischen Beschwerden, Anämie und Erkrankungen der Luftwege.

Auch zur Nachkur oder bei Stoffwechsel-Anomalien war man im *Kurhaus*, das nach dem Grundriss (Abb. 338) über 120 komfortable Zimmer in vier Geschossen verfügte, bestens aufgehoben. Geisteskranke und Infektiöse (insbesondere Tuberkulose) waren – wie überall am Semmering, ganz im Gegensatz zur Schweiz – ausgeschlossen. Wenn auch aus marktwirtschaftlichen Interessen sowohl am Semmering als auch in Reichenau der Begriff »Lungen-Heilanstalt« streng gemieden wurde, so behandelte man doch diskret auch in diese Richtung.⁶⁶³ Hatte doch der Semmering ähnliche Naturheilkräfte aufzuweisen

660 Désirée Vasko-Juhász, 80 Jahre Höhenluftkurort Semmering 1921–2001, Jubiläumsausgabe Semmeringer Nachrichten, 28/2001.

661 Kurt Gründler, Die Eroberung des Winters, Zit. Anm. 1, S. 583.

662 Auskunft der Gemeinde Semmering, Brief an den Kneippbund vom 3.9.1994.

663 Zit. Anm. 660.



336 Semmeringer Kurhaus am Wolfsbergkogel.
Links: Villa Meran vor der Rax, darunter
der Bahnhof Wolfsbergkogel. Rechts unten
die Volksschule von Alfred Wildback



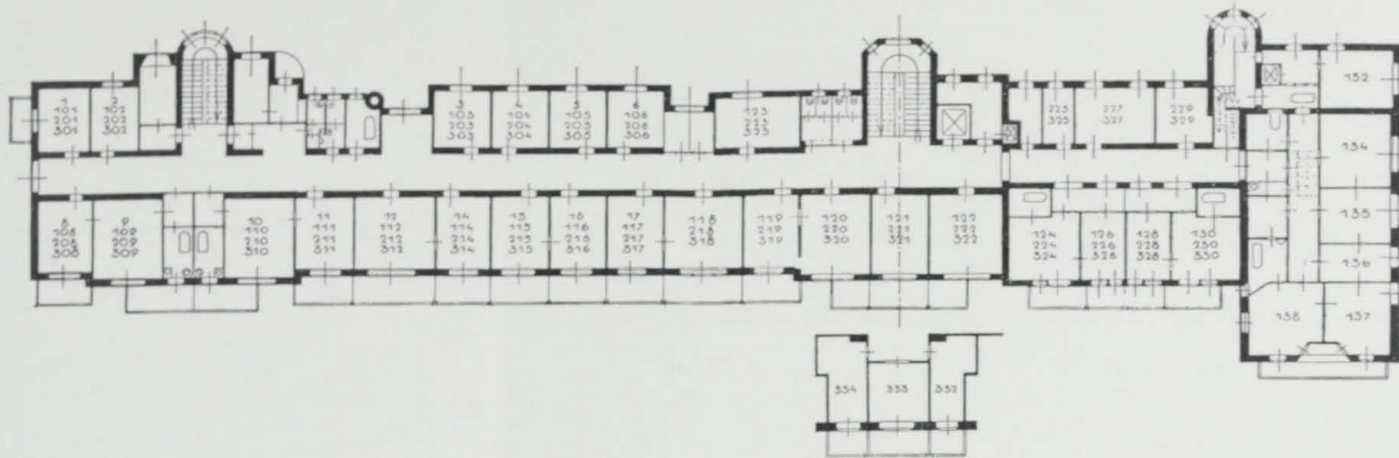
337 Regina-Palace-Hotel, Beatenberg (Oberland
Bernois), um 1905

wie der 1912 von Thomas Mann beschriebene »Zauberberg« in Davos (1.543 m), wo sich Thomas Manns Gattin im *Waldhotel Bellevue* von einem Lungenleiden erholte.

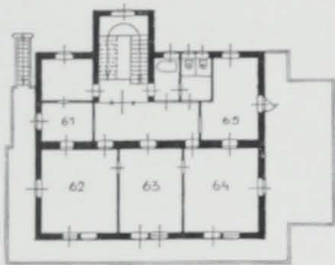
Neben Chefarzt Dr. Franz Hansy, einem emeritierten Primararzt, der selbst zwei Jahre Patient in einem Davoser Hochgebirgssanatorium war und sich aufgrund seiner positiven Erfahrungen zum Höhenspezialisten ausbilden ließ⁶⁶⁴, standen in der modernen Höhenstation noch zwei weitere Hausärzte sowie alle damals erprobten Kurbehelfe zur Verfügung. Dazu zählten alle Arten von Bädern, Quarzlicht, Diathermie, Inhalatorium, Röntgenkabinett, Apotheke, Balkons und Terrassen für Luft- und Sonnenbäder. (Abb. 216) Auch Terrainkurwege in ausgedehnten, staubfreien Waldungen, ein Turnsaal mit »Zander-Geräten« und ein chemisch-mikroskopisches Laboratorium etc. ge-

664 Kurt Gründler, Die Eroberung des Winters, Zit. Anm. 1, S. 583.

KURHAUS SEMMERING



VILLA MERAN



ENTRE-SOL																
1**	2	3	4	5	6	8	9	10	11	12	14	15	16	17		
I ^{er} ÉTAGE																
101	102	103	104	105	106	108	109	110	111	112	114	115	116	117		
118	119	120	121	122	123	124	126	128	130							
II ^{ème} ÉTAGE																
132	134	135	136	137	138	201	202	203	204	205	206	208	209	210		
211	212	214	215	216	217	218	219	220	221	222	223	224	225	226		
227	228	229	230													
III ^{ème} ÉTAGE																
301	302	303	304	305	306	308**	309	310	311**	312	314	315	316	317		
318	319**	320	321	322	323	324*	325	326*	327	328*	329	330*				
IV ^{ème} ÉTAGE																
						332	333	334								

* Sans salle de bain et sans antichambre

** Sans balcon

338 Franz Krauß/Josef Tölk: Grundrisse Kurhaus Semmering (1907/09) und Villa Meran

hörten dazu. Selbstverständlich wurde auch streng auf die Hausordnung des Kurbetriebes geachtet, wobei die Gesellschaftsräume – Halle (Abb. 214) und Lesezimmer – um 22.30 Uhr geschlossen wurden.

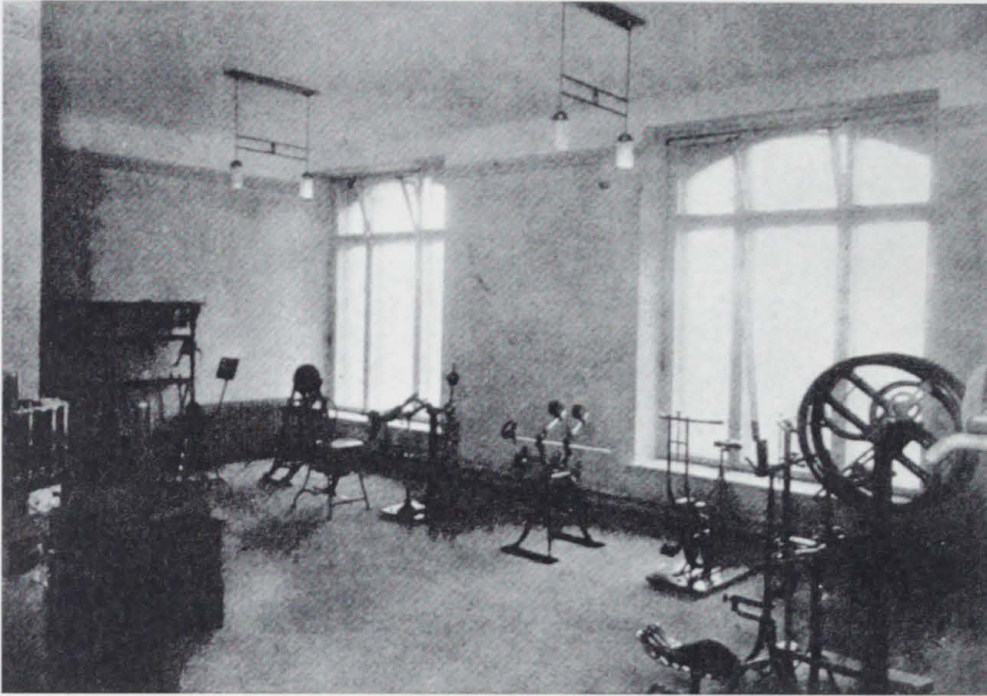
Besonders Dr. Hansy, der vor seiner Tätigkeit in dem von ihm selbst 1909 errichteten Kurhaus bereits als Chefarzt die Kuranstalt Panbans⁶⁶⁵ geleitet hatte und bald auch dem Gemeinderat angehörte, trug wesentlich zum guten Ruf der »Semmeringer Höhenkuren« bei. In der Schweiz wurden Klimakuren ursprünglich nur bei Lungenkranken angewandt. Bald aber zeigte sich, dass auch eine ganze Reihe anderer Krankheitszustände mit größtem Erfolg – nicht nur im sommerlichen, sondern auch im winterlichen Hochgebirge – Heilung fanden.⁶⁶⁶ (Vgl. Kap. 6.5.4 + 6.11)

Nahe dem Kurhaus gelegen, genoss vor allem in hoch gestellten Kreisen die Kur- und Wasserheilanstalt des Südbahnhotels Weltruf. (Abb. 167) Die medizinische Betreuung besorgte hier Medizinalrat Dr. Robert Ender (Nachfolger Dr. A. Schimak), dem auch die ärztliche Beaufsichtigung des beliebten Kinder-Paradieses (Abb. 183) nahe dem heutigen Golfplatz oblag. Zum ausgezeichneten Ruf des Südbahnhotels trug auch wesentlich die Gattin des Kurarztes, Melanie Ender (geb. Herberth), bei, der schon seit 1882 die wirtschaftliche Betreuung der Anlage oblag.⁶⁶⁷ Als der großartige Kurarzt Ender 1937 in Pension ging, wurde er von Dr. August Schimak abgelöst, der nach dem Zweiten Weltkrieg bis 1982 auch seine Praxis als Gemeindefarmer im Südbahnhotel führte. Die Südbahn-Kureinrichtung war im vergrößerten Waldhof untergebracht und mit

665 Ebenda.

666 Semmeringer Nachrichten, 9/1926.

667 Zit. Anm. 265.



339 Hotel Panhans: Zander-Saal für medico-mechanische Gymnastik

einem beheizbaren Gang mit dem *Grand Hotel* verbunden. (Abb. 167) Die hier durchgeführten Trinkkuren nach Karls- oder Franzensbader Methode sowie die hydrotherapeutischen, elektrischen Zwei- und Vierzellenbäder⁶⁶⁸ brachten zahlreiche Rekonvaleszente und Nachkurbedürftige direkt von den böhmischen Kurbädern auf den Semmering. Übrigens verfügten alle Dependancen und Etagen des *Südbahnhotels* über Hochquellen-Trinkwasserleitungen.

Im *Panhans* gab es schon seit 1904 eine *Wasser-Kuranstalt*, die im Untergeschoß des Anbaus von 1904 ohne Konzession in Betrieb ging und zu einem gewaltigen Konflikt zwischen Baurat Neumann, der auch die Bauagenden der Gemeinde regelte, und dem Hotelbesitzer Franz Panhans führte.⁶⁶⁹ Um 1913 erhielt das *Hotel Panhans* dann im Zuge des luxuriösen Neubaus von Fellner & Helmer im Untergeschoß der darüber liegenden neuen Hotelhalle eine hochmoderne *Hydrotherapeutische Abteilung*⁶⁷⁰, die später durch das berühmte *Sprudelbad* ersetzt wurde. Neben therapeutischen Bädereinrichtungen, einem Röntgenzimmer, einem Radium-Emanatorium verfügte das *Panhans-Hydro* unter der Leitung von Chefarzt Medizinalrat Dr. Max Siegel, der ab 1921 von Dr. August Schimak als Assistent unterstützt wurde, vermutlich über einen der ersten Fitness-Clubs Österreichs. In dem damals hochmodernen »Zander-Saal« (Abb. 339) wurde mit konditionsstärkenden Geräten besonders der menschliche Stützapparat gekräftigt.⁶⁷¹

Der berühmte Stammgast des *Panhans*, das Wiener Original Peter Altenberg, schwor aber weniger auf die Kur selbst, sondern mehr auf die Nachkur: »Die Nachkur ist wichtiger als die Kur! Eine meiner Thesen, auf die ich mir mehr einbilde als auf alle meine Dichtungen zusammen, obzwar alle Ärzte sie seit langem, die These nämlich, kennen ... Die Kur ist eine ernste Notwendigkeit, die Nachkur ist ein heiteres Fest! Gerade der erst kürzlich gesundete Körper bedarf bei seinen zarten Vernarbungen allerzärtlichster Rücksicht. Geld und Zeit für die Nachkur sind wichtiger als für die Kur. Keine Kur ohne Nachkur! Die Nachkur ist erst die Kur!«⁶⁷²

668 Kurt Gründler, Die Eroberung des Winters, Zit. Anm. 1, S. 583ff.

669 Zit. Anm. 312, S. 39.

670 Ebenda, Foto, S. 74.

671 »Zander'sche Institute« entstanden damals in vielen Hauptstädten, wo die mechanische Heilgymnastik des schwedischen Arztes Dr. Gustav Zander (geb. 1835) praktiziert wurde. Vgl. Alfred Levertin, Dr. G. Zander's medico-mechanische Gymnastik, Methode, Bedeutung und Anwendung, Stockholm 1892.

672 Peter Altenberg, Semmering 1912, Berlin 1913, S. 43.

340 Adolf Schustala: Maurisches Sprudelbad im Hotel Panbans, 1933



341 Die heutige Panbans-Bar (ehemaliges Sprudelbad), um 2004



673 Architekt Adolf Schustala war auch immer wieder ab 1922 (Aufstockung des ehemaligen Restauranttraktes) mit Modernisierungsarbeiten beim Südbahnhotel beschäftigt.

674 Zit. Anm. 312, S. 101. Entnommen aus »Österreichische Kunst«, 1933.

Um 1933 war das Panbans wegen seines orientalisch anmutenden und radiologisch aktivierten, von Architekt Adolf Schustala⁶⁷³ errichteten Sprudel-Schwimmbades (Abb. 340) in aller Munde. Jeder wollte die neue Kur-Attraktion mit dem in ultraviolettes Licht getauchten Sprudelbassin sehen, die mehr oder minder als Gegenzug zum damals eben errichteten Hallenbad (1932) des Südbahnhotels entstanden war: »Die Kuppelform des neuen Sprudelbades, die Spitzbögenwölbungen und maurischen Fenster, das geheimnisvolle Dämmerlicht, das alles schafft suggestiv die Vorstellung phantastischer orientalischer Badegemächer. Das Rundbassin strahlt im einfallenden Licht, in dem ultraviolette Strahlen in das Wasser eindringen und dieses mittels eingebauter Apparate mit Strahlenenergie laden. Einem Brunnen entquillt bestrahltes Wasser für den Trinkgebrauch und die ganze Atmosphäre ist von gasförmiger Emanation gesättigt.«⁶⁷⁴ Heute ist im einstigen Spru-

delbad im Panhans »Hückel's Tanzbar« (Abb. 341) untergebracht – ein überaus beliebter Treffpunkt für Golfer und Après-Ski.

Auf der Passseite florierte hingegen das höhenklimatische Sanatorium des *Hotel Palace*, das längere Zeit von dem für seine Naturheilverfahren berühmten Mediziner Dr. Viktor Hecht (Abb. 342) geführt wurde. Als Vizepräsident des »Zentralverbandes der Sanatorien Österreichs« wurde der Alternativmediziner vor allem als Organisator internationaler Ärzte- und Therapeutenkongresse am Semmering bekannt. Dr. Viktor Hecht machte sich Anfang der zwanziger Jahre selbstständig und übernahm von 1920–1937 das ehemalige »Sanatorium Vecsei« im Haidbachgraben, das unter dem Namen »Marienbof« als erste Wasserheilstalt am Semmering errichtet wurde.⁶⁷⁵

6.9.2 Wintersport

Der Schilaufl war am Semmering bis etwa 1893 noch völlig unbekannt.⁶⁷⁶ Was Generaldirektor Schüler aber zur Förderung des Schneesportes trieb, war die Tatsache, dass durch den Wintersportbetrieb viele Schweizer Hotels sich vom Ein- zum Zweisaisonbetrieb entwickelten. So kam es, dass die *Südbahngesellschaft* nicht nur den alpinen Kur- und Hotelbetrieb aus der Schweiz importierte, sondern auch das dort praktizierte Wintersport- und Unterhaltungsprogramm übernahm. (Vgl. Kap. 6.7.4)

In der Schweiz wurde schon vor der Gründung des *Schweizer Schiverbandes* (1904) die Wintersaison durch den berühmten Hotelpionier Johannes Badrutt (1819–1889), den Besitzer des *Hotel Kulm* in St. Moritz, eingeleitet. Durch Badrutt und sein Hotel kam es im bisher beschaulichen Kurort St. Moritz zu einer rasanten Entwicklung. Badrutt gilt als Begründer der »Wintersaison«, die offiziell im *Hotel Kulm* im Jahr 1867 einsetzte. Die Winterferien in den Schweizer Alpen standen schon früh – besonders bei den Engländern – hoch im Kurs.⁶⁷⁷ Schon seit 1863 bot der Engländer Thomas Cook organisierte Touren durch die Schweiz an.⁶⁷⁸ Der von Legenden umrankte Badrutt huldigte jedem Fortschritt. Durch seine Anregungen kamen auch speziell für den Wintersport erbaute Standseilbahnen zum Transport von Hotelgästen, Schifahrern, Rodlern und Bobsleighs zum Einsatz. Auch soll er als erster Hotelier in der Schweiz elektrisches Licht eingesetzt haben. Jedenfalls erstrahlten bereits im Sommer 1879 in den Gesellschaftsräumen des *Hotel Kulm* elektrisch betriebene Lampen.

Vom Schweizer Beispiel der Wintersaisonen angeregt, führte auch bald die *Südbahngesellschaft* in all ihren Hotels zwei Saisonen ein, wodurch die Etablissements schließlich ganzjährig geöffnet blieben. Auch am Semmering, wo bald alle Fremdenverkehrsbetriebe dem Beispiel des *Südbahnhotels* folgten, wurde die »Wintersaison« mit dem kostenlosen Gesundheitsfaktor »Höhensonne« ein großer finanzieller Erfolg. Dies war allerdings nur durch kräftige Investitionen in den neuen »Schneebetrieb« möglich. Bald verfügte auch der Semmering, nach Schweizer Vorbild, über mechanische Aufstiegshilfen, die Vorgänger des Schleppliftes waren. Ein Werbebild von Josef Weinovsky⁶⁷⁹ (Abb. 343) gibt einen anschaulichen Überblick über die frühen Wintersportanlagen auf dem *Semmeringer Hirschenkogel*: Links neben dem *Hotel Erzherzog Johann* sieht man den Bob- und Rodelaufzug (1907), in der Mitte die Liechtenstein-



342 Kurarzt Dr. Viktor Hecht war auch Vizepräsident des »Zentralverbandes der Sanatorien Österreichs«

675 Auskunft der Gemeinde Semmering, Brief an den Kneippbund vom 3.9.1994.

676 Dr. Herbert Kuntscher, Familienchronik Wallner.

677 Zit. Anm. 126, S. 38.

678 Zit. Anm. 648, S. 31 und S. 85ff.

679 Kurt Gründler, Die Eroberung des Winters, Zit. Anm. 1, S. 585.

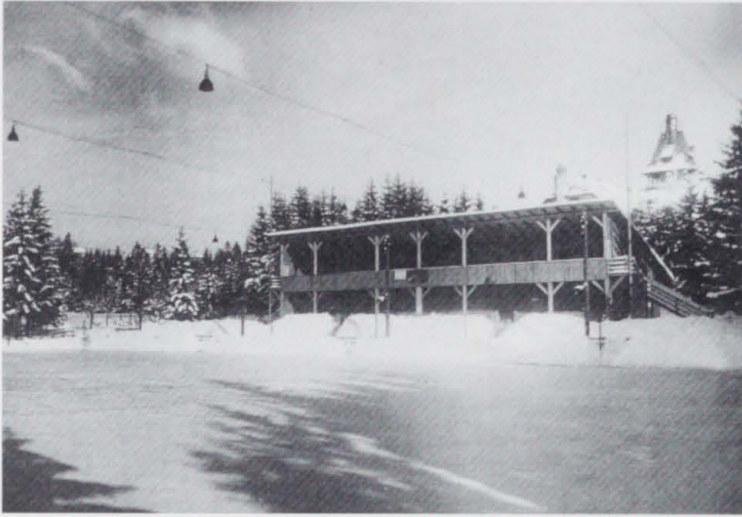


343 Josef Weinovsky: Werbebild der Wintersportanlagen auf dem Semmeringer Hirschenkogel

Sprungschanze (1912), darunter der Eislaufplatz (Abb. 344), rechts davon die Kurven der Bobbahn (Abb. 345), die bis zur *Sportvilla* führten. Dieser spät-historistische Bau (heute: Alte Reichsstraße 8) mit dem übereck gestellten viergeschoßigen Turm wurde um 1900 als Dependance des *Hotels Erzherzog Johann* erbaut.

Kurt Gründler hat im Katalog der *Niederösterreichischen Landesausstellung 1992*, die im Schloss Gloggnitz zum Thema »Die Eroberung der Landschaft« stattfand, den Anfängen von Wintersport und Wintertourismus im Semmeringgebiet ein eigenes Kapitel gewidmet.⁶⁸⁰ Wie daraus hervorgeht, trug am Semmering der 1905 in Wien gegründete »*Winter-Sport-Club*« (W.S.C.) des *Österreichischen Touristen Klubs* wesentlich zur Breitenwirksamkeit des Schneesports bei. Laut »*Gründungsaufwurf*« war es Ziel des W.S.C., »auf seinen künftigen Übungsplätzen Sport- und Freizeiteinrichtungen nach Engadiner Vorbild anzulegen und sämtliche in der Schweiz gebräuchlichen Wintersportgeräte auch hierzulande einzuführen«. Der Idee entsprechend sollten ausgebildete Tourenwarte in Hütteldorf und am Semmering unentgeltlich Schiunterricht erteilen und Leihdepots für Schier und andere Sportutensilien eingerichtet werden. Große Wintersportveranstaltungen sollten das Programm ergänzen. Auch hier wiederum erhielten die Sportvereine seitens der *Südbahngesellschaft* kräftige Unterstützung, da man am Schweizer Vorbild erkannte, dass die Etablierung des Wintersports am Semmering Hand in Hand mit der Entwicklung eines devest-trächtigen Wintertourismus einhergeht.

680 Kurt Gründler, *Die Eroberung des Winters*, Zit. Anm. 1, S. 578ff.



344 Semmering: Eislaufplatz beim Hotel Erzherzog Johann

345 Skeletonabfahrt vom Hirschenkogel

346 Der Maler, Alpinist und Sportfachmann Gustav Jahn, um 1912

347 Die Schipioniere Toni Schruf (rechts) und der Grazer Sektfabrikant Max Kleinoschegg in Mürrzuslag

Zu den Protagonisten des Wintersports im Großraum Wien gehörten neben dem Wiener Hutfabrikanten Karl Habig, der den Schneesport im Berner Oberland sowie im Engadin studierte, auch die Maler Otto Barth und Gustav Jahn (Abb. 346), der oft als Rennleiter tätig war, sowie der spätere Präsident des *Oesterreichischen Winter-Sport-Clubs (OeWSC)*, Karl Zierhut.

Um 1900 förderten vornehmlich Alpenvereine den Wintersport, der bis dahin nur der Elite vorbehalten war. Bald jedoch führte der Schilaufr zu einem Umdenken der Erholungsgewohnheiten, was dazu führte, dass die Hotellerie ganzjährig auf den Spuren von Touristik und Sport aufbaute. Dies sicherte dem Gast auch eine Komplettierung seines Urlaubsangebotes.

Interessanterweise fand die österreichische Pionierzeit des Zweisaisonbetriebes am Semmering statt, der sich so in Kürze zum führenden Wintersport- und Höhenluftkurort der Monarchie entwickelte. Die Anfänge des Semmeringer Wintersports gehen nämlich auf den Grazer Sektfabrikant und Weltenbummler Max Kleinoschegg (Abb. 347) und den Mürrzuschlager Hotelier Toni Schruf zurück, die angeregt von der spektakulären Grönlanddurchquerung von Fridtjof Nansen sich für den »Schneesport« zu interessieren begannen. Im *Wintersportmuseum Mürrzuslag*, wo die größte Sammlung von

348 Plakat der »Nordischen Spiele 1904« in Mürzzuschlag



349 Mürzzuschlag: »Nordische Spiele 1904«, Wettbewerb der Hörnerschlittenfabrer



681 Kurt Gründler, Der Beitrag des Semmerings bei der Einführung des Wintersportes in Mitteleuropa, in: Festschrift Semmeringer Nachrichten, 75 Jahre Kurgemeinde Semmering, Semmering 1994. Die ersten Schier wurden nach Nansens Buch noch Schneeschuhe genannt. Sie dürften auch mehr unseren heutigen Langlaufschiern entsprechen haben.

682 Kurt Gründler, Die Eroberung des Winters, Zit. Anm. 1, S. 578ff.

Wintersportgeräten der Welt zu sehen ist, findet man heute eine anschauliche Dokumentation der ersten Rutschpartien dieser Pioniere, die den skandinavischen Schilauflauf auf die Ost-Alpenregion zu übertragen versuchten. Während Kleinoschegg aber bereits am Christtag des Jahres 1890 vom Semmering Richtung Mürztal abfuhr, probierte Toni Schruf seine »norwegischen Schneeschuhe« erst am zweiten Weihnachtstag aus.⁶⁸¹ Dann allerdings ging es Schlag auf Schlag: Bereits am 2. Februar 1893 fand in Mürzzuschlag das »Erste Internationale Schi-Wettlaufen« unter Beteiligung von norwegischen Wintersportlern statt, wobei es sich um den ersten Schiwettlauf in Mitteleuropa überhaupt handelte. Im gleichen Jahr etablierte sich der »Verband Steirischer Schiläufer«, der mit dem 1892 gegründeten »Ersten Wiener Schiverein« den organisierten Wintersport in Österreich begründete.⁶⁸²

Zum ersten Höhepunkt im Wintertourismus kam es in Österreich 1904 durch die Abhaltung der »Nordischen Spiele« in Mürzzuschlag am Semmering, die Besucher aus allen Kronländern anzogen. (Abb. 348) Zugleich fand auch



eine große Wintersportartikel-Ausstellung statt. Dieser internationale sportliche Vergleichskampf muss heute als Vorläufer der erst später eingeführten Winterolympiade (erstmalig in Chamonix 1924) betrachtet werden. Die Spiele umfassten alle damals bekannten Wintersportarten, wozu auch das spektakuläre *Hörnerschlittenfahren* (Abb. 349) zählte. Als Sportgeräte kamen dabei die nicht ungefährlichen »Ziach-Schlitten« zum Einsatz, welche die Bergbauern zur Heueinbringung verwendeten.

Herausragendster Schiläufer bei dem großen Wettbewerb war damals Josef Wallner, Sohn der Semmeringer Hotelierefamilie, der den »Langstrecken-Wettlauf auf Schneeschuben« gewann und mit der »Nansenmedaille« ausgezeichnet wurde.⁶⁸³ Peppi Wallner zeigte aber auch zugleich im Schispringen hervorragende Leistungen, denn die Schisportler waren damals noch ausnahmslos Universalisten. Auf einer historischen Aufnahme (Abb. 350) ist der damals unschlagbare Semmeringer Josef Wallner 1905 als Sieger des ersten Torlaufes in der Weltgeschichte des Schilaufs in Lilienfeld zu bewundern. Diese Veranstaltung wurde vom bahnbrechenden Schimethodiker Mathias Zdarsky (1856–1940) organisiert, der die »Lilienfelder Schifahrtechnik« mit dem Stemmbogen entwickelte.⁶⁸⁴ Wallner, der 1905 auch die *Tiroler Meisterschaft* gewann, galt in der Anfangszeit des Wintersports als bester Schiläufer überhaupt. (Vgl. Kap. 6.5.5)

Nach dieser großen internationalen Sportveranstaltung zählte der Semmering aufgrund seiner ehrgeizigen Kurkommission und tüchtigen Hotellerie zu den ersten österreichischen Urlaubsorten, die den Wintersportgedanken für jedermann zugänglich machten. Neben dem Ausbau von neuen Straßen, Hotels und Kuranlagen, markierten Promenadenwegen und Hüttenbauten stand nun primär die Errichtung von Sportanlagen nach Engadiner Vorbild sowie die Einführung sämtlicher in der Schweiz gebräuchlichen Wintersportgeräte im Vordergrund.

All diese Investitionen warfen bald Renditen ab. Nachdem nun auch während der Wintersaison ein elitäres Publikum auf den Berg fuhr, erlangte der Semmering innerhalb weniger Jahre den Ruf des »mondänsten«, aber auch größten und vornehmsten Wintersportplatzes Österreichs.

Ein rares Dokument aus der Frühzeit des Semmeringer Wintersports ist ein Foto (Abb. 351), auf dem der rührige Hotelier Franz Panhans (Zweiter von rechts) der kaiserlichen Familie von Erzherzog Leopold Salvator (ganz rechts)

350 Das Semmeringer Schitalent Josef Wallner, Sieger des ersten Schi-Torlaufes der Weltgeschichte, 1905 in Lilienfeld

351 Hotelier Franz Panhans (Zweiter von rechts) gibt der kaiserlichen Familie von Erzherzog Leopold Salvator (rechts außen) Aufklärungen über die Semmeringer Pistenverhältnisse

683 Hannes Nothnagl, Die »Nordischen Spiele« von Mürzzuschlag, Manuskript für Mitteilungsblatt der Korrespondenten der Historischen Landeskommision für Steiermark, 2002.

684 Österreich Lexikon, Bd. II, Wien 1995, S. 671.



Aufklärungen über die neben seinem Hotel liegenden Ski- und Rodelbahnen gibt. Oberhalb der jungen Herren mit den weißen Kappen (links im Bild) sieht man am Hotelbau von 1904 die Plakette des *Winter Sport Clubs des ÖTC*, der ja im *Panbans* seinen Sitz hatte.

Bald wurde auch der Regierung die Hebung des Fremdenverkehrs ein Anliegen und vom neuen K. u. k. Ministerium für öffentliche Arbeiten wurde die Zeitschrift »*Der Fremdenverkehr. Illustrierte Wöchenschrift zur Förderung der Verkehrsinteressen Österreichs*« herausgegeben. Neidvoll blickte damals Westösterreich auf die lukrativen Einnahmequellen des Semmerings, lag doch der *Arlberg* in dieser Frühzeit des Wintersports noch im tiefen Winterschlaf.⁶⁸⁵ Bald

685 Kurt Gründler, in: Festschrift Semmeringer Nachrichten, 75 Jahre Kurgemeinde Semmering, Semmering 1994, S. 26. Vgl. Christian Maryska, Buchungslage gut, Nächtigungszahlen steigend, in: Schnee von gestern, Winterplakate der österreichischen Nationalbibliothek, Wien 2004, S. 21.

aber kurbelte das Ministerium bundesländerweit Österreichs Fremdenverkehr durch Propaganda kräftig an. Typographisch mustergültige Broschüren und ganze Plakatserien aus bekannten Künstlerhänden sicherten schließlich Österreichs Rang im internationalen Wettbewerb. (Abb. 352) Doch erst 1945 wurde Niederösterreich, das noch in der Zwischenkriegszeit das tourismusintensivste Bundesland war, von Tirol abgelöst.

Über die Faszination der Winterlandschaft, die auch in der unwirtlichen Zeit des Jahres immer mehr Besucher auf den niederösterreichisch/steirischen Berg hinaufzog, schrieb Peter Altenberg in seinem Buch »Semmering 1912«: »Ich habe zu meinen zahlreichen unglücklichen Lieben noch eine neue hinzubekommen – den Schnee! Er erfüllt mich mit Enthusiasmus, mit Melancholie ... Jeder Baum, jeder Strauch wird durch ihn zu einer selbständigen Persönlichkeit. Ich liebe den Schnee auf den Spitzen der hölzernen Gartenzäune, auf den eisernen Straßengeländern, auf den Rauchfängen, kurz überall da am meisten, wo er für die Menschen unbrauchbar und gleichgültig ist ...«

Die besonders günstigen Schneeverhältnisse für Schiabfahrtsläufe und herrliches Winterwetter machten tatsächlich aus dem Semmering in kurzer Zeit eine Wintersportdestination ersten Ranges. So gab (und gibt es) regelmäßige Schirennen, aber auch Schi-Anfängerkurse. Vor allem in der Zwischenkriegszeit lockten die FIS-Wettkämpfe des Ö.W.S.C. tausende Sportbegeisterte auf den Semmering, wozu auch das berühmte Plakat vom Winter 1933 von Ludwig Steffny beitrug. (Abb. 353) Steffny (1907–1975), der bei Berthold Löffler an der *Kunstgewerbeschule Wien* studierte, war auch selbst als Schilehrer am Semmering tätig.

Sogar nach dem Zweiten Weltkrieg wurden noch 1952 und 1955 die *Österreichischen Meisterschaften im Schilaufl* »am Semmering droben« abgehalten. Große Verdienste um diese Durchführungen erwarb sich dabei der »Semmeringer Sportverein Enzian«, der auf lokaler Ebene Wintersportveranstaltungen durchführte und wesentlich zum Erfolg der Semmeringer Sportstätten beitrug. Noch heute erinnert die »Enzianhütte« am *Hirschenkogel* an die wagemutigen Naturburschen des Privatvereins, der ursprünglich 1895 als Sportverein der Angestellten des *Südbahnhotels* gegründet wurde. Als Nachfolgeorganisation (Gründung 1946) führt heute der *Winter Sport Verein Semmering* (WSV) mit Präsident Franz Steiner seit dem Jahr 2000 die *Weltcupveranstaltungen des Österreichischen Schiverbandes* am Semmering durch. Somit rangiert nun wiederum der Wintersportplatz Semmering im internationalen Spitzenfeld.

Historisch gesehen leitete nach 1900 besonders der forcierte Sportanlagenbau eine Ära von Wettkampfveranstaltungen ein, die den Semmering publizistisch als »Wintersportort Nr. 1« in Österreich manifestierten. Besonders die 1911/12 errichtete große Sprungschanze am *Hirschenkogel* sorgte bei Veranstaltungen für erste Massenanstürme von zehntausend Zuschauern am Semmering. Regionaler Star auf der Liechtensteinschanze (Abb. 354), der damals größten Schanze Mitteleuropas, war der in Wien ansässige Norweger Kapitän Dahl Dagfin Carlsen, der als Sportlehrer am Semmering tätig war. Neben den Sprungbewerben begeisterten auch die großen Rennen auf der Semmeringer Bobbahn (1907 errichtet) und die Wettfahrten auf der neu errichteten Pinkenkogel-Rodelbahn (1910) die Besucher. Alle *Grand Hotels* verfügten über haus-eigene Schi- und Sportlehrer, die lange vor der Installierung von Schischulen bereits wesentlich zur Verbreitung des alpinen Schilaufs am Semmering bei-



353 Ludwig Steffny: Semmering Winter 1933
(Plakat)

354 Semmering: Sprung von der
Liechtensteinschanze. Rechts unten das Hotel
»Erzherzog Johann«



trugen. Übrigens gab es am Semmering die überhaupt ersten Berufsschilehrer Österreichs.

Vor allem die Großhotels boten alles Erdenkliche auf, um den Wintersport für die Gäste noch attraktiver zu machen, und bald war das »Après-Ski« wichtiger als der Sport selbst. Die Sportanlagen am Pass, wovon vor allem die Hotels *Erzherzog Johann*, *Panbans* und *Palace* profitierten, waren stets am letzten Stand der Technik. Seitens des *Südbahnhotels*, das als erstes Hotel auf der Meiereiwiese einen bescheidenen Sportanlagenbau wagte, begann man nun aus Konkurrenzgründen auch auf der Pässeite mit einem Schilift auf der *Eis-teichwiese* aktiv zu werden. Ab 1926 errichtete die Gesellschaft gar auf der steirischen Seite des Semmerings in Spital, auf der dem *Südbahnhotel* gehörigen 60.000 m² großen *Mosbacherwiese*, eine Sportbahn für Gasselfahren und Snörekjöring-Rennen (Schi-Kjöring mit Pferd) samt Totalisatorbetrieb.⁶⁸⁶ (Abb. 311) Diese seit den *Nordischen Spielen* von 1904 auch in Österreich bekannten Rennen wurden im Einvernehmen mit dem *Wiener Trabrenn-Verein* durchgeführt.⁶⁸⁷ Großer Beliebtheit erfreute sich auch das Fiakerschlittenfahren, das für alle lizenzierten Fiaker vom Semmering und Umgebung offen war, genauso wie das Bauernschlittenfahren, das für alle »Pferde im bäuerlichen Besitz« im Trab gefahren werden musste.

Besonders reichhaltige Darbietungen bot die Saison 1925/26 anlässlich des 20-jährigen Bestandes des *Oesterreichischen Winter-Sport-Clubs*. Neben Schlittenkonkurrenzen, Bobrennen etc. standen vor allem die Sprungbewerbe an der großen Liechtensteinschanze wiederum im Vordergrund. Als Übungsschanze für den Wiener Springernachwuchs und als Trainingsmöglichkeit für erfahrene Springer wurde aber im Jänner 1926 eine zweite Schanze auf der *Meiereiwiese* des *Südbahnhotels*, am eben erst errichteten Golfplatz, eröffnet. Anlauf, Bakken und Aufsprungbahn lagen in einem Walddurchschlag (heute Golfabschlag für das Loch 7, damals Loch 3), während der Auslauf in die große Wiese oberhalb der *Meierei* überging. Der Hügel ließ Sprungweiten von 15 bis 35 Meter zu.⁶⁸⁸ (Vgl. Kap. 6.7.6)

Bald führte die international um sich greifende Wintersportbegeisterung aber dazu, dass sich der exklusive Semmering in ein Wochenend-Sportparadies der Großstädter verwandelte. An Stelle monatelanger kostenintensiver »Semmeringaufenthalte« einer hoch gestellten Klientel kehrte nun auch am Semmering der billige Massentourismus ein, hatte doch die neue Lifttechnik nicht nur am Semmering, sondern auch in seiner Umgebung neue Dimensionen eröffnet. Auch im Raxgebiet, wo 1926 die erste Schwebbahn Österreichs ihren Betrieb aufnahm, begann sich nun der Schitourismus zu regen.

Doch aufgrund der günstigen Bahnverbindung rückten die Schifahrer primär dem Semmering massenweise als Tagesausflügler zu Leibe. (Abb. 355) Hatten doch durch den Einsatz im Dolomitenkrieg viele Soldaten inzwischen das Schifahren schon beim Militär erlernt und wollten es auch ihrem Nachwuchs weitervermitteln. Um den neuen Touristenstrom besser zu kanalisieren, führte die Bahn damals sogar eigene Sportzüge ein. Selbst seitens des noblen *Südbahnhotels*, das als erstes Hotel den Winterbetrieb aufgenommen hatte, wurden nun zwecks Hotelauslastung bei winterlichen Gebirgsaufenthalten gar Preisnachlässe gewährt.

Angesichts des hyperaktiven sportlichen Wintertreibens am Semmering äußerte sich Peter Altenberg schon um 1912: »Der Wintersport hat seine Über-

686 Einrichtung zum Wetten beim Rennsport.

687 Almanach Südbahnhotel, Wien 1927.

688 Semmeringer Nachrichten, 1/1925.

355 Fritz Schönflug: Massenandrang der Wiener Schifabrer am Bahnhof Semmering (Neujahrskarte)



treibungen, wie alle guten vorteilhaften Dinge auf Erden; aber er ist der einzige Vermittler zwischen dem in Arbeit und Sorge dahinvegetierenden Menschenkinde, und Gottes friedevoller Winterpracht! Man sieht am Semmering nun Recken und Hühnengestalten wie aus deutschen Sagenbüchern erstanden ... Frauen schweben dahin wie fliegende Engel, Kraft und Lebendigkeiten einbeimsend aus der Winterluft für kommende Generationen! ... Die Poesi der Winterlandschaft, die früher einigen wenigen Träumern und Dichtern aufgegangen war, ist nun auf dem Umwege sportlicher Vergnügungen in die Gesamtheit eingedrungen und erfüllt die nervös gewordene Menschheit mit unermesslichen neuen Lebensenergien!«⁶⁸⁹

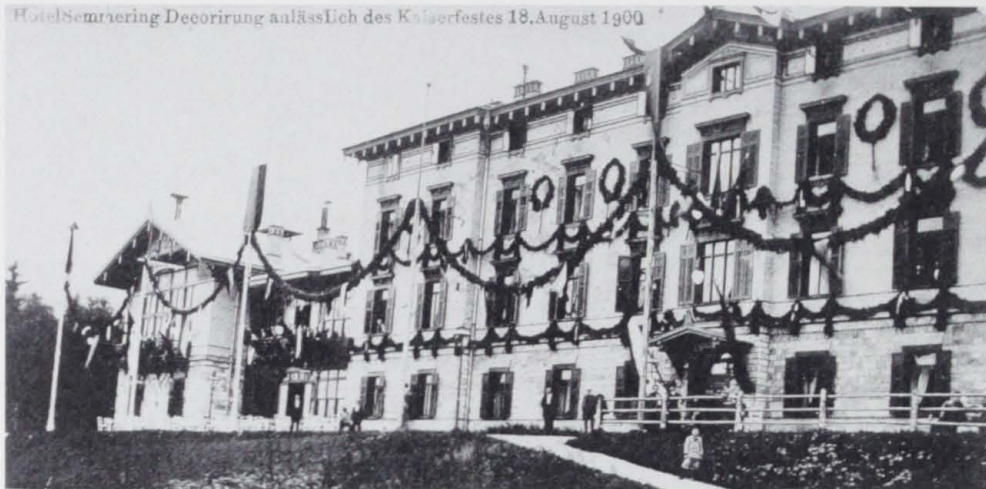
6.10 PROMINENTE BESUCHER: ADEL UND KÜNSTLER

Wie alle österreichischen Kurorte lebte auch der Semmering vom »Habsburgermythos«. Bald nach Fertigstellung des *Ersten Semmeringhotels* um 1882 sowie den dazugehörigen Villen genossen die allerfeinsten Kreise der Wiener Gesellschaft, Erzherzöge und Minister, ja selbst Kaiserin Elisabeth die alpine Sommerfrische in der Höhenluft, so nahe bei Wien. Der Besuch von tonangebenden Mitgliedern der Hocharistokratie war ein wichtiger Indikator für die Entwicklung neuer Hotels und trug wesentlich zur Förderung des Nimbus eines Hauses bei. »Abseits von Hauptstadt und Hof, präsentierten sich die Herrschaftseliten Österreichs, Kaiser, Erzherzöge, Hochadel und Bürokratie – vor den Augen größerer Bevölkerungsgruppen zwar immer noch auf Distanz, aber in Habitus und legerem Umgang greifbar nahe. Die unmittelbare Anschauung der »Herrschaften« stiftete Loyalität, zumal der Geburtstag des Kaisers auf den Höhepunkt der Sommersaison, den 18. August, fiel – ein willkommener Anlass zu standes- und schichtenübergreifenden Feiern in Kur- und Tourismusorten.«⁶⁹⁰ Selbstverständlich wurde »Kaisers Geburtstag« auch am Semmering jährlich gebührend gefeiert. Eine Fotorarität (Abb. 356) zeigt das anlässlich des 70. Geburtstages von Franz Joseph dekorierte *Erste Südbahnhotel* – also 8 Jahre nach der Hoteleröffnung.

689 Zit. Anm. 260, S. 103.

690 Zit. Anm. 104, S. 241.

Hotel Semmering Dekorierung anlässlich des Kaiserfestes 18. August 1900



356 Das anlässlich des 70. Geburtstages (18.8.1900) von Kaiser Franz Joseph dekorierte Südbahnhotel

Doch allein von der aristokratischen Klientel konnte auch damals kein Hotel existieren. Von Anfang an waren daher prominente Hotels finanziell auf ein »gemischtes« Publikum angewiesen, denn das Geld saß bei den Mitgliedern der neuen Hochfinanz, aber auch bei Personengruppen, denen daran gelegen war, in Kontakt mit hohen Repräsentanten zu kommen, viel lockerer als bei der Geburtsaristokratie. So reiste man schon allein aus Prestige Gründen in die Kurorte, da Bade- und Erholungsreisen, die sich meist über Wochen erstreckten, schon für sich als Statussymbol galten. Zum »In«-Ort konnte sich aber nur ein Platz entwickeln, der für die tonangebende Gesellschaft die Möglichkeit bot, sich in einem exklusiven Milieu in Szene zu setzen. So ein Ort war schon bald nach Eröffnung des *Ersten Südbahnhotels* (1882) auch der Semmering.

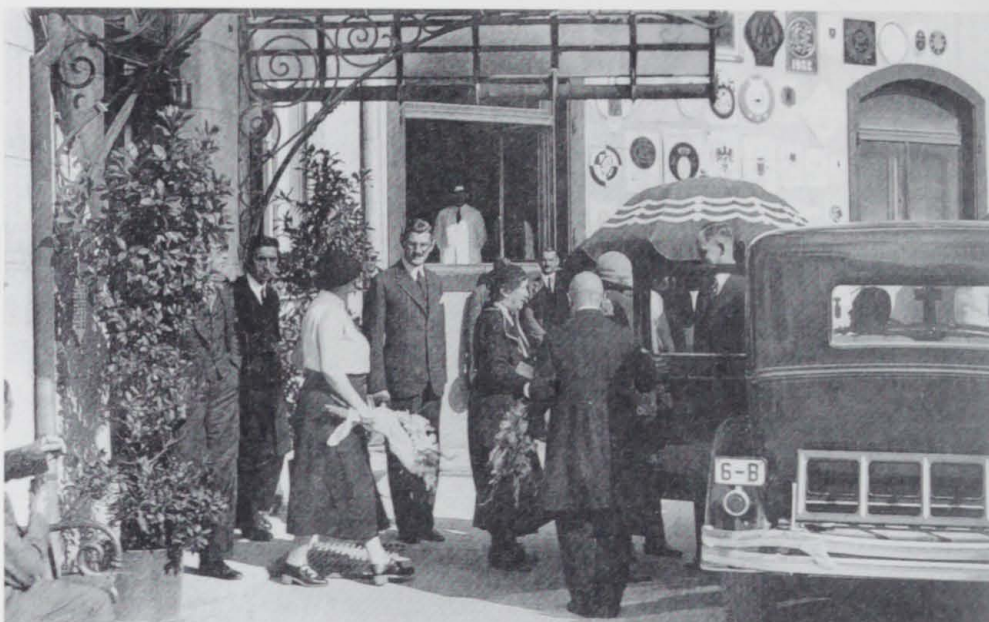
Zu den prominenten Stammgästen des Berghotels zählte auch der Maler, Lehrer, Galeriedirektor und Kunstschriftsteller Eduard Ritter von Engerth (1818–1897), dessen älterer Bruder Wilhelm (1814–1884) als Konstrukteur der Semmeringer Gebirgslokomotive nach »System Engerth« 1854 zu Weltruf kam.⁶⁹¹ Eduard Engerth wurde primär durch seine Porträts der kaiserlichen Familie und des Adels bekannt. (Abb. 357) Wie Franz Schönthaler war auch Engerth an der Ausstattung der *Wiener Oper* beteiligt, wo er die Wanddekoration der Kaiserloge malte. Er leitete auch die Übersiedlung der kaiserlichen Gemäldegalerie vom *Belvedere* in das heutige *Kunsthistorische Museum* und verfasste deren ersten Katalog. In seinen letzten Lebensjahren (1892–97) verbrachte Eduard Engerth nach seinem arbeitsreichen Leben die Sommermonate regelmäßig am Semmering, wo er sich vom heilklimatischen Klima Linderung seines schweren Kropfleidens erhoffte. Eduard Engerth starb am 28. Juli 1897 im *Südbahnhotel*.

Aristokratische Familien, die meist mit eigener Dienerschaft anreisten, bevorzugten allerdings für einen längeren Aufenthalt nicht das Hotel, sondern logierten in den hoteleigenen Villen, wo sie ihre soziale Distanzhaltung nicht aufgeben mussten. Während Fürst Rudolf Kinsky gerne die größere *Villa Schüler* bewohnte, wählte Kaiserin Elisabeth für ihren Sommeraufenthalt im Jahre 1892 die bescheidenere *Villa Sophie*, die auch Prinz Erich Thurn und Taxis bevorzugte. Hingegen verbrachte Sigmund Freud (1856–1939), der weltbekannte Psychoanalytiker (Abb. 359a), wiederholt seinen Sommeraufenthalt in der zum *Südbahnhotel* gehörenden *Villa Schüler*.⁶⁹² Auch 1924 weilte er am Semmering, von wo er in einem Brief an Sandor Ferenczi berichtete: »Ich



357 Eduard Engerth: Porträt von Kaiserin Elisabeth, 1863

691 Ruediger Engerth, Eduard Ritter von Engerth, Dissertation phil., Universität Wien 1986.
692 Semmeringer Nachrichten, 23/1926.



359a Auch Sigmund Freud und Gattin waren ständige Gäste am Semmering

360 Königin Maria von Rumänien bei ihrer Abfahrt vom Südbahnhotel, 1932. Eskortiert vom langjährigen Hoteldirektor Eduard von Metzger (in Bildmitte mit Brille)

361 Ausflugswagen des Semmeringer Reisebüros Mayer

Jeder Gast, der damals solch ein *Palast-* oder *Grandhotel* betrat und nicht schon zu den Königen gehörte – wie eben Königin Maria von Rumänien (Abb. 360) –, konnte hier absolut mit königlicher Bedienung und Unterhaltung rechnen. Neben täglichen Konzerten, Golf- oder Tennisturnieren sowie zahlreichen Vergnügungen wie Autorennen etc. trugen auch große Schach- und Bridge-turniere zum Zeitvertreib der elitären Gäste bei.

Neben den luxuriösen Hotelbetrieben vermieteten aber auch private Villenbesitzer rund um die Hotels saisonmäßig ihre Häuser. So logierte Wiens Bürgermeister Dr. Gröbner mit Familie meist bei Franz Schönthaler.⁶⁹⁶ Überhaupt waren in den Hauptsaisonen auch die zahlreichen Pensionen und billigeren Villen – ja selbst das *Pfarrhaus* – vollkommen ausgebucht, denn der Freizeitwert des Semmerings stieg kontinuierlich an. Auf der Hochstraße schossen die Geschäfte wie Pilze aus dem Boden, und Ferdinand Dietmayer, der im Juni 1926 dort seine *Wiener Dampfbäckerei* eröffnete, musste zwei- bis dreimal täglich frisches Weißgebäck erzeugen, um die noblen Gäste zufrieden zu stel-

⁶⁹⁶ Zit. Anm. 1, S. 641.

len. Im *Sporthaus Alexander* ging die erstklassige Wintersportkleidung genauso schnell weg wie Dietmayers frische Semmeln. Franz Mayer und seine *Semmeringer Autounternehmung* (Abb. 361) empfahl sich schon damals für schöne Rundfahrten mit erstklassigen Autos »zum Lokalpreis nach Fiakertarif«. ⁶⁹⁷

Wie groß aber die Verständigungsschwierigkeiten mit dem damaligen internationalen Publikum gewesen sein müssen, kann man an einem einstigen Zeitungsinserat der *Semmeringer Apotheke* nachvollziehen. Darin wurde folgende Bedienung angekündigt: »Die diensttuenden Herren sprechen perfekt Englisch, Französisch, Italienisch, Hellenisch (Neugriechisch), Tschechisch, Polnisch und Russisch – respektive stehen für einige Sprachen Dolmetscher zur Verfügung.« ⁶⁹⁸

6.10.1 Hochweg-Korso und Gesellschaft

Aus allen Teilen der Monarchie – von den fernen Provinzen an der russischen Grenze und der slawisch-jüdischen Welt Galiziens oder der Bukowina – strömten ab 1900 Kurbegiertere nicht nur zu den böhmischen Bädern, sondern auch zur »Höhenluftkur« auf den Semmering. Die residenzartige Anlage und das noble Ambiente des um 1903 eröffneten *Palasthotels* der *Südbahn* sowie die aus aller Welt kommenden Gäste aus Hocharistokratie, Geldadel und aufstrebender Kunstszene trugen wesentlich zum Renommee des Semmerings bei, der ja äußerst bequem mit dem Zug zu erreichen war.

Zwischen den beiden Hotelzentren *Panbans* und *Südbahn* entstand aber erst knapp vor der Jahrhundertwende eine Verbindungsstraße – nämlich der *Hochweg* –, die sich wie die *Wiener Ringstraße* schnell zum Korso des »luftschnappenden« noblen Publikums aus den Kronländern entwickelte. Hier konnte man beim Flanieren »sich zeigen«, »gesehen werden« und vor allem »andere beobachten«. Besonders die platzartigen Ausbuchtungen vor den *Grand Hotels* waren beliebte Treffpunkte. Nach Wolfgang Kos wurde der Schnee um 1900 noch als pittoreske Kulisse für das mondäne Flanieren auf der Hochstraße empfunden und nur wenige junge Offiziere und wagemutige »Hoserldamen« betrieben Sport. Die übrigen Gäste aber wärmten sich ihre Hände noch lieber »im Muff«. ⁶⁹⁹

Im *Südbahnführer* von 1910 wird der *Hochweg* als prächtige Villenstraße beschrieben, die beim *Hotel Erzherzog Johann* am Semmering-Pass begann: »Man passierte das *Hotel Panbans*, zog die Straße an der schönen *Semmeringkapelle* vorbei, passierte dann den Zugangsweg zum oben stehenden *Silbererschloß*, danach eröffnete sich (beim heutigen *Panoramahotel Wagner*) ein prachtvoller *Panoramablick* auf *Rax* und *Schneeberg*. Links folgt dann die Abzweigung des Weges zur *Meierei*, gleich darauf steht man vor dem *Hotel Waldhof* und erreicht etwas später das *Südbahnhotel*.«

Durch die neue Fahrstraße präsentierte sich um 1910 der Semmering wie eine Ellipse, auf deren Bahn die schmucken Villen standen. Dem Spaziergänger eröffneten sich bei einem Rundgang spannende Blicke auf die pittoreske Villenarchitektur, wenn er die elliptische Form des Straßenzuges vom *Hotel Panbans* über die *Hochstraße* zum *Südbahnhotel* und dann den Rückweg vom *Südbahnhotel* über die etwas tiefer liegende Villen- und Südbahnstraße nahm, die beim *Bahnhof* vorbei wieder zum *Hotel Panbans* oder zum Pass hinaufführte.

Auch wurde eine zweite Ortseinfahrt von der *Triester Reichsstraße* zum *Bahnhof* hin gebaut, was den neuen »Herrenfahrern« eine direkte Zufahrt zum *Süd-*

697 *Semmeringer Nachrichten*, 24/1926.

698 *Semmeringer Nachrichten*, 2/1925.

699 Hans Biendl, *Südbahnführer*, Wien 1910, S. 112. Vgl. Wolfgang Kos, *Österreichischer Schnee*, in: *Schnee von gestern*, Winterplakate der österreichischen Nationalbibliothek, Wien 2004, S. 73.

bahnhotel ermöglichte. Dies freute die Automobilisten, wurde aber von Peter Altenberg sarkastisch kommentiert: »*Da fahren sie, die Reichen, fliegen dahin, 45 HP! Und die Armen reden es sich ein, dass die Fußwanderung einen größeren Genuss biete!*«⁷⁰⁰

Das berühmte Café *Hirschvogel* aber, das sich in der Mitte des *Hochweges* befand, fehlt heute. In der kleinen Café-Pension war auch ein reichsortiertes Kaufmannsgeschäft mit aparten alpinen Reiseandenken, eine separate Delikatessenabteilung und eine Weinstube untergebracht. Ansonsten aber ist am Semmering »oben« noch alles so wie hier beschrieben. Dazu gekommen ist aber heute das täglich 24 Stunden geöffnete »*Hochstraßen-Museum*«, das mit seinen auch in der Nacht beleuchteten Schaukästen entlang des alten Hochweges in freier Natur situiert ist.

6.10.2 Sommersaison 1924 im Südbahnhotel

Alle Einrichtungen des *Südbahnhotels* – die großen *Caféterrassen*, die noblen Speisesäle, aber auch die Sportmöglichkeiten – waren nicht nur für die Hotelgäste, sondern für den ganzen Semmering ein »*Treffpunkt der großen, mondänen Welt*«. Einen anschaulichen Einblick, wie sich etwa das Leben im *Südbahnhotel* während der Sommersaison 1924 abspielte, überliefert der *Semmering-Courier*: »*Das Haus, welches heute einen derartig guten Eindruck aufweist, wie seit Jahren nicht, versteht es durch Darbietung des Hypermodernsten, das vornehme Publikum zu fesseln. So findet man sowohl auf der Terrasse des Hotels als auch in der Südbahn-Meierei ein Podium für den Tanz, der von einem erstklassigen Salonorchester begleitet wird. Von der prächtigen, in ihrer Stilreinheit vielbewunderten Halle des Hotels wurde ein Ausgang auf die anschließende Terrasse geschaffen und ist den Gästen dadurch die Möglichkeit geboten, von den Gesellschaftsräumen direkt auf dieselbe zu gelangen und so ein angenehmer Kontakt zwischen Halle und Terrasse geschaffen.*

Auf der Terrasse bietet sich dem Auge ein eigenartig anziehendes Bild: Das elegante, junge Volk auf dem Podium unter freiem Himmel tanzend und den Ausblick auf die herrlichen Adlitzgräben, in deren Hintergrund die Rax und der Schneeberg majestätisch emporragen. Schon die wöchentlichen Tanzreunions locken das vornehme Wien auf ein paar vergnügte Stunden auf den Semmering und es dürfte kaum ein Ballsaal in der Großstadt ein prächtigeres Bild von schönen Frauen und ausgewählt eleganten Toiletten aufweisen. An Unterhaltung jeder Art ist das mit allem Komfort ausgestattete Hotel wohl unerschöpflich. So konnte man vor einigen Tagen den weltberühmten Professor Malini, genannt der Mann mit dem Sechsten Sinn, bewundern, ein Phänomen allerersten Ranges. Am 20. d. M. wird man Gelegenheit haben, den geistreichen humoristischen Vorträgen des »Homunkulus«, Dr. Weil, beizuwohnen. Für den 23. d. M. ist der populäre Theodor Woller, der bei den Gästen wahre Lachsalven auslöst, angemeldet; der 30. d. M. bietet eine besonders anziehende Überraschung für das Publikum mit dem hervorragenden Psychoanalytiker und Telepaten Realismus Wilterri, und so haben die Gäste dieses Hauses reichlich Gelegenheit, dem nie versiegenden Quell ihren Tribut zu leisten.

Ebenso ist für die Gourmands gesorgt, die sicher ihre Befriedigung in der vorzüglich geführten internationalen Küche finden. Die sonstigen Sommersports, denen sich die Jugend hingibt, wie Tennis, Croquet, Fußball, Fechten, Reiten etc., brauchen wohl nicht besonders erwähnt zu werden, weil sie seit Jahren zur Selbstverständlichkeit des

700 Zit. Anm. 260, S. 77.

Südbahnhotels gehören. Das Südbahnhotel hat somit für die heurige Sommersaison seine gastlichen Tore geöffnet und versäumt nichts, um den Ansprüchen aller seiner Gäste gerecht zu werden.«⁷⁰¹

Im Jahre 1924 verfügte das Südbahnhotel gemeinsam mit dem Panbans über 700 Zimmer, die den verwöhntesten Ansprüchen gerecht wurden. Neben den *Grand Hotels* boten die kleineren Hotels, Sanatorien und Pensionen zusammen noch zusätzlich 400 Zimmer an. Zur Unterbringung von Kurgästen standen aber auch zahlreiche Privatvillen zur Verfügung, wenn sie nicht gerade von ihren Besitzern selbst bewohnt waren. Der Semmering hatte sich also gänzlich in den Dienst des Fremdenverkehrs gestellt und er beherbergte Unternehmer, deren Besitzungen ungezählte Milliarden an Wert repräsentierten.

Doch auch am »swingenden« Semmering machten sich nach dem Ersten Weltkrieg Veränderungen bemerkbar. So waren die Hoteliers etwa über die Tatsache beunruhigt, dass seit 1. Jänner 1924 die *Bundesbahnen* den Betrieb der *Österreichischen Südbahnlinien* führten. Bisher nämlich wurde der Bahnfahrplan von der unumschränkten Herrscherin am Semmering – der *Südbahngesellschaft* – stets rücksichtsvoll den Bedürfnissen des Kurortes angepasst. Nach dem verlorenen Krieg aber wurde auch die Luxusoase Semmering im österreichischen Eisenbahnwesen eine Bahnstation unter vielen, denn die *K.u.k. priv. Südbahngesellschaft*, die den Ort begründete, hatte aufgehört zu existieren. (Vgl. Kap. 1.2)

6.10.3 Künstlerkolonien am Berg

Neben der Aristokratie und der neuen Hochfinanz zog auch der Wunsch nach Meditation in freier Natur, um so eine Vertiefung der persönlichen Kreativität zu erlangen, die damalige österreichische Kunst-Avantgarde »auf den Berg«. Neben Bohemiens wie Peter Altenberg suchten auch Reformgruppen (Abb. 362) am Semmering Fuß zu fassen. Sie folgten dem Beispiel von Ascona, wo der *Monte Verità* als zentrales Versuchsfeld für alternative Lebensformen zwischen Jahrhundertwende und Erstem Weltkrieg Geschichte machte. Auch am Semmering konnte man in 1.000 m Höhe auf einfache Weise dem Selbstbefreiungstrieb durch viel Bewegung im Freien, Taulaufen sowie Licht- und Lufttherapien freien Lauf lassen. Dahinter stand der Wunsch nach individueller Lebensgestaltung quasi als Antwort auf die gesellschaftlichen Zwänge der Zeit.

Der Semmering hatte sich schon früh zu einem Mekka der Wiener Kunstszene entwickelt, denn Maler, Schriftsteller, Architekten, Komponisten und Künstlerpersönlichkeiten suchten gerne den von Naturkräften umgebenen Höhenort für Arbeitsurlaube auf. Zu den prominenten Gästen des *Südbahnhotels* zählte auch Arthur Schnitzler, der in einigen seiner Theaterstücke gar das Leben in dem berühmten *Grand Hotel* nachzeichnete.⁷⁰² Ja selbst ein eigenes Theaterstück mit dem Titel »Südbahnhotel« von Georg Fraser wurde dem berühmten Hotel gewidmet.⁷⁰³ An manchen Tagen schien damals der Semmering nahezu der Treffpunkt des österreichischen Geisteslebens gewesen zu sein. (Abb. 363)

Viele Künstler siedelten sich aber auch gleich »oben« an, wie der Wiener Hofoperndirektor Gustav Mahler und seine charmante Frau Alma, die am

701 Semmering-Courier 19.7.1924, S. 1.

702 Zit. Anm. 1, S. 344.

703 Entnommen einer Annonce der *Wiener Kammerspiele* aus: »Kunst dem Volk«, 13. Jg., Folge 10, Wien, Oktober 1942, S. 34.



362 Reformgruppe beim Lufibad im Garten der Villa Hecht vor dem Sonnwendstein



363 Künstlertreff am Semmering. Von links nach rechts: Oskar Kokoschka, Egon Friedell, Peter Altenberg und Adolf Loos

sonnigen Kreuzberg in Breitenstein/Orthof um 1910 ein Grundstück mit Blick auf das *Südbahnhotel* gekauft hatten. Mahler selbst sah das 1913 von Rudolf Bredl und Hartwig Fischel, einem namhaften Architekten der *K.u.k. Staatsbahnen*, in Massiv- und Riegelbauweise ausgeführte Landhaus leider nie, denn er verstarb bereits 1911. Die Villa mit dem von Lärchenschindeln gedeckten Mansardgiebeldach unterscheidet sich deutlich von den sie umgebenden Häusern im *Heimatsstil* und weist mit ihren sachlichen und klaren Bauformen bereits in eine neue Richtung.⁷⁰⁴ Ein stimmungsvolles Landschaftsbild von Carl Moll (Abb. 364), dem Stiefvater von Alma, welche ja die Tochter des Malers Emil Schindler war, zeigt das berühmte »Haus Breitenstein 102« vor der Kulisse des Raxmassivs nach 1912. (Vgl. Kap. 6.4.4)

704 Zit. Anm. 1, S. 345.



364 (rechts) Carl Moll: Villa Mahler am Kreuzberg, Gemälde

365 (oben) Alma Mahler-Werfel (1879–1964)



Kurz nach Mahlers Tod verewigte sich der total unglücklich in Alma (Abb. 365) verliebte Oskar Kokoschka noch 1914 in der legendenumwobenen Villa mit einem in Emphase gemalten Wandfresko über dem Kamin. Über das Fresko berichtet Alma in ihren Tagebucheinträgen: »Mein Haus auf dem Semmering war nun fertig. Ich hatte dem Baumeister gesagt: »Bauen Sie mir ein Haus um einen Riesenkamin.« Er nahm mich wörtlich, brach die großen Blöcke aus unseren Bergen und formte einen übergroßen Kamin, der mit der Steinwandung die ganze Langseite des Zimmers ausfüllte. Oskar Kokoschka malte ein großes Fresko über den Kamin – mich zeigend, wie ich in gespensterhafter Helligkeit zum Himmel weise, während er in der Hölle stehend von Tod und Schlangen umwuchert scheint.«

Bereits ein Jahr nach der heißen Affäre mit Kokoschka heiratete Alma den weltberühmten Architekten Walter Gropius, der als Gründer des *Deutschen Bauhauses* unsterblich wurde, und ließ den verzweifelten Maler zurück. Das Schicksal von Kokoschkas monumentalem Fresko (4,50 m x 80 cm) liegt aber nach wie vor im Dunklen.

Den Dichter Franz Werfel – schließlich Almas dritter Gatte – beflügelte das naturnahe Leben von Almas Kreuzbergvilla derart, dass er dort einige seiner bekannten Werke schrieb, bevor das Ehepaar 1938 ins amerikanische Exil emigrierte. Noch heute befinden sich Werfels geheimnisvolle Notizen an den holzverschalteten Wänden der Villa, und ein Gedenkstein nahe der *Speckbacher Hütte* (1.089 m) in Orthof erinnert an den großen Schriftsteller. (Vgl. Kap. 6.4.4)

Die Künstlermuse Alma, eine gefeierte Fin-de-Siècle-Schönheit, sorgte nicht nur in Wien, sondern auch immer wieder am Semmering für elitäre Künstlertreffen. So waren zum Abschiedssouper für Gerhart Hauptmann und seine Frau vor deren Amerikareise folgende Prominente im *Südbahnhotel* erschienen: Franz Werfel und Alma Mahler, Otto Zarek, Hans von Hülsen, Ernst Lothar und die Burgschauspielerin Adrienne Gessner. (Abb. 366)



Kurzausflüge auf den Semmering waren damals in Künstlerkreisen besonders beliebt. Man besuchte gerne Freunde, die »oben« logierten. So trafen auch der Berliner Regisseur Otto Brahm, Felix Salten und Hugo von Hofmannsthal mit Arthur Schnitzler auf dem Semmering zusammen.⁷⁰⁵ Hingegen waren Alban und Helene Berg, des Weiteren die Ehepaare Hofmannsthal, Hauptmann, Schalom Asch, Julius Tandler u. v. a. oft Gäste bei Alma Mahler.⁷⁰⁶ Hermann Bahr besuchte öfters Kolo Moser in der ebenfalls für große Gastfreundschaft bekannten *Villa Mautner* (heute Villa Adelmann).⁷⁰⁷ Der leider zu früh verstorbene Maler und Multikünstler (Architektur, Bühnenbild, Möbel) Koloman Moser (1868–1918) war ja seit 1905 mit Ditha Mautner von Markhof verheiratet. Moser, der auch Mitbegründer der *Wiener Secession* und der *Wiener Werkstätte* war, hielt sich oft längere Zeit in der 1903 von Franz Neumann für Dithas Mutter, Editha Mautner, errichteten Familienvilla am *Wolfsbergkogel* auf. In dem oft auch als »*Villa Edith*« benannten Haus schuf Moser zahlreiche, fast abstrakte Ölgemälde von *Rax* und *Schneeberg*, wovon heute viele verschollen sind.⁷⁰⁸ An der Westseite der Villa findet sich noch immer ein von Kolo Moser gefertigtes Keramikrelief (Abb. 367), das ein tanzendes Mädchen auf einer Blumenwiese vor den blauen Semmeringer Berggipfeln zeigt. Moser kannte die Semmeringer Gegend bestens, denn er war ja bereits 1892 als Zeichenlehrer der Kinder von Erzherzog Carl Ludwig auf *Schloss Wartholz* in Reichenau tätig.⁷⁰⁹ Die *Villa Mautner*, von der im Payerbacher Kurpark ein Modell zu bewundern ist, wurde 1918 an den Prager Industriellen Otto Petschek verkauft und diente später auch Generalfeldmarschall Rommel zweitweise als Quartier. (Vgl. Kap. 6.11)

Von den Literaten, die faktisch am Semmering lebten und hervorragende Zeitzeugen sind, muss vor allem Peter Altenberg genannt werden, der ein Virtuose der impressionistischen Skizze war. Er wurde unter dem Namen

366 Franz Werfel (links) und Gerbart Hauptmann vor dem Südbahnhotel

367 Kolo Moser: Keramikrelief an der Villa Mautner

705 Zit. Anm. 1, S. 341.

706 Ebenda.

707 Ebenda, S. 344.

708 Ebenda, S. 337, Bild 26/5 Pol-
lerowand mit Raxmassiv, Ga-
lerie Würthle, um 1912.

709 Zit. Anm. 1, S. 336.



368 Lina Loos mit Peter Altenberg (stehend), daneben Adolf Loos und Heinz Lang (kniend)

Richard Engländer (1859–1919) geboren und war Sohn eines begüterten Wiener Kaufmanns. In der Person Altenbergs findet man den Prototyp des Residenzstadtbewohners, der die Entwicklung des modernen Tourismus selbst miterlebte, da seine Familie zu den begüterten »Sommerfrischlern« gehörte, die während der heißen Jahreszeit monatelang auf dem Land lebten. Während er die Sommermonate seiner Jugend in den Ausflugszielen rund um Wien, wie Bad Vöslau, verbrachte, entfernte er sich mit den Jahren »urlaubsmäßig« immer weiter von Wien in Richtung Reichenau. Schließlich landete er am Semmering, wo das *Hotel Panhans* zu seiner zweiten Heimat wurde. Viele Freunde besuchten ihn dort wie Karl Kraus, Alfred Polgar, Egon Friedell und das berühmte Architekten-Ehepaar Adolf und Lina Loos (Abb. 368), welches ihm ein paar Schneeschuhe⁷¹⁰ schenkte, die er über alles liebte: *»Meine Schneeschuhe, ein Geschenk des berühmten Architekten Adolf Loos, vor fünf Jahren, sind mir gestern abhanden gekommen. Der anständige Dieb hat wahrscheinlich nicht mit diesem Winter-Rückfall gerechnet, der mich nun in Verlegenheit bringt! Sie waren mir teuer, obzwar sie mich nichts gekostet haben. Ich hatte fünf Jahre lang den Ehrgeiz, sie mir weder vertauschen, noch stehlen zu lassen. Der Kellner sagte mir oft:*

710 Gemeint ist ein Paar Schi, die man in der Frühzeit als »norwegische Schneeschuhe« bezeichnete. Vgl. Kap. 6.9.2

›Lassen Sie Ihre Schneeschube ruhig irgendwo stehen, es geschieht ihnen nichts!‹ Nun, es ist ihnen wirklich nichts geschehen, sie haben nur ihren Besitzer gewechselt. Möge er sie ebenso zärtlich rücksichtsvoll behandeln wie ich, und möge ich eine neue ›Schneeschub-Wurzen‹ baldigst finden!«⁷¹¹

Übrigens bauten viele Architekten – für sich selbst oder ihre Familien – Villen am Semmering wie etwa Josef Bündsdorf (Nr. 21), Hermann Helmer (Hochweg 12), Franz Neumann (Nr. 39), Alfred Wildhack (Hochweg 100). Auch Robert Morpurgo ließ während des Hotelbaus von seinem Architekturbüro eine Villa für seine Frau Frieda in Reichenau errichten.

Wie schon einmal um 1900 haben auch heute wieder viele Künstler den Semmering entdeckt und beginnen die historistischen Villen zu besiedeln, wie Christian Ludwig Atterse am Semmering (*Villa Alber*) und Ernst Fuchs in Payerbach/Reichenau (*Villa Kuenburg*). Hingegen wählte der Maler Werner Wöhler die Prein zur Zweith Heimat, während sich die Pianistin Elisabeth Leonskaja in einem Landhaus am Kreuzberg niederließ.

6.10.4 Die Projekte von Adolf Loos am Semmering

Als Gegner des Ornaments und der Auswüchse des Historismus kämpfte Adolf Loos (1870–1933) sehr erfolgreich für eine neue Ästhetik und profilierte sich so als »Architekt der Moderne«. Loos, der sich selbst als Lebensreformer sah, propagierte mit seinen Bauten eine urbane, sachliche Baukunst, ornamentfrei und geometrisch vereinfacht, allerdings aus edelstem Material. Zu den Erneuerungsbestrebungen, die sich um 1900 mit der Lebensreform beschäftigten, gehörte neben gesunder Ernährung, Naturheilkunde, Wohn- und Kleiderreform, Frauenbefreiung, Kultur- und Schreibreform auch die neuzeitliche Erziehung.⁷¹²

Um 1911/12 arbeitete Adolf Loos im Auftrag von »Frau Doktor« Eugenie Schwarzwald einen Entwurf für den Bau einer »Erziehungs- und Unterrichtsanstalt am Semmering« für Internatszöglinge aus. Die Schule sollte am Steilhang des *Pinkenkogels* (heutiger *Golfplatz*) gebaut werden. Die in Galizien geborene Eugenie Schwarzwald (1872–1940) zählte zu den bedeutendsten Schulreformern ihrer Zeit. Sie studierte in der Schweiz Literatur, Philosophie und Pädagogik. 1901/02 übernahm Eugenie Schwarzwald die Leitung eines privaten Mädchenlyzeums in Wien und begann ihr Reformprogramm des Erziehungswesens nach englischen Grundsätzen. Sie wurde damit zur Pionierin einer fortschrittlichen Unterrichtsgestaltung, in der Koedukation, Körpererziehung und besonders Freude am Lernen wesentliche Grundlagen waren. Adolf Loos, der so wie Kokoschka, Wellesz oder Schönberg an Eugenes Schule in Wien unterrichtete, gestaltete dort auch den Arbeitsraum der erfolgreichen Schulleiterin. (Abb. 369) Die »Schwarzwald'schen Privatschulen« wurden als Stätten fortschrittlicher Erziehung weltberühmt. Die überaus sozial denkende Frau, die auch zahlreiche Ferienheime und Gemeinschaftsküchen gründete, starb 1940 in der Emigration.⁷¹³

Adolf Loos war aber um 1913 am Semmering noch mit einem zweiten Projekt beschäftigt. Eine Schweizer Bankengruppe beauftragte Loos nämlich mit dem Entwurf eines Großhotels. Als Baugrundstück war die gleiche Parzelle am Abhang des *Pinkenkogels* vorgesehen, die für das nicht verwirklichte Schul-

711 Zit. Anm. 260, S. 85.

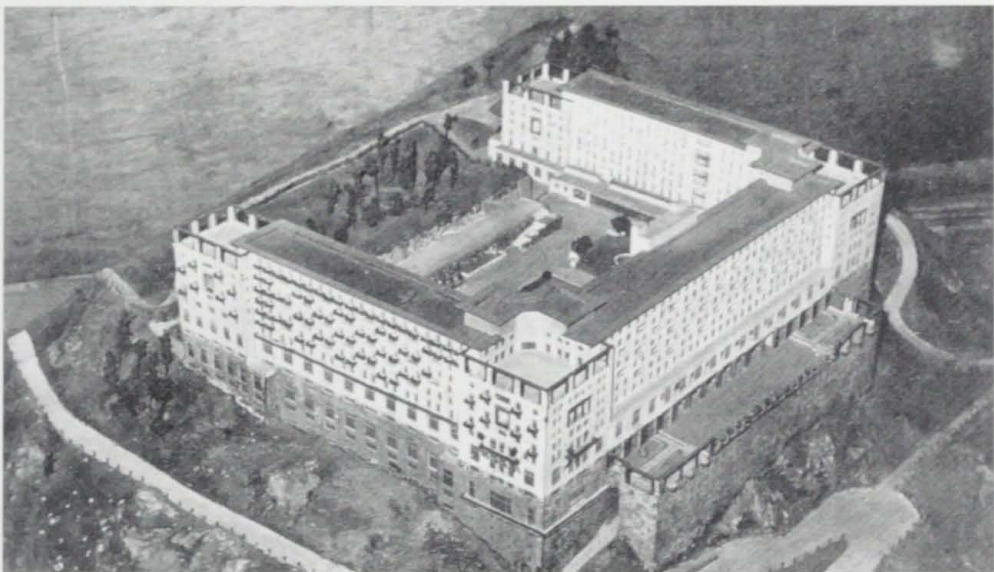
712 Harald Szeemann, in: Katalog Monte Verità, München 1980, S. 5.

713 Lisa Fischer, Biographie Lina Loos, Wien, 2. Aufl. 1995, S. 276.

369 Eugenie Schwarzwald und Adolf Loos in dem vom Architekten gestalteten Direktionszimmer



370 Adolf Loos: Modell eines 14-geschoßigen Wintersporthotels für den Semmering. Das Modell wurde im Salon d'Automne, Paris 1920, präsentiert



371 Adolf Loos: Villa Khumer (1929/30)





372 *Villa Khuner: Herrlicher Bruchsteinsockel mit Blumenpracht*

projekt in Betracht gezogen worden war. Loos präsentierte das Originalmodell (Abb. 370) auch international beim *Pariser Herbstsalon* 1920. Wie wenig aufgeschlossen man aber am Semmering modernen Bauten gegenüber war, zeigt sich gerade an diesem berühmten Loos-Projekt eines *Wintersporthotels* mit 14 Geschoßen, das nie verwirklicht wurde.

Nachdem beide Großprojekte im Ortsgebiet Semmering scheiterten, sollte Loos erst 1930 im Semmeringer Umfeld am Kreuzberg zum Bauen kommen.⁷¹⁴ Die Entwurfsverwirklichung eines Landhauses mit Schneeberg-Panorama ohne dekorative Maske des Heimatstils für den Wiener Lebensmittel-fabrikanten Paul Khuner (Abb. 371) ist mittlerweile zu einer internationalen Loos-Pilgerstätte geworden. Das Haus mit seiner alpenländisch orientierten

714 Burkhard Rukschcio/Roland Schachel, Adolf Loos, *Leben und Werk*, Salzburg-Wien 1982.

373 Adolf Loos/Villa Khuner: Das heutige Restaurant in der Halle der ehemaligen Familienvilla



äußeren Form, aber der funktionalen Modernität im Inneren lässt sich ohne weiteres in die Villentradition des Semmeringgebiets einordnen. Der von Baumeister Alexander Seebacher aus Reichenau errichtete Bau grenzt sich aber in jeder Hinsicht gegen die »malerische« Semmeringer Bauernhausarchitektur ab. In diesen Spannungspolen liegt auch der architekturgeschichtliche Stellenwert des *Landhaus Khuner*. Als hölzerner Blockbau über einem Unterbau aus Bruchstein (Abb. 372) mit flachem Satteldach präsentiert sich das Haus wohl als eine regionale Bauvariante, doch tritt es bereits – aufgrund des sich in den Außenfassaden spiegelnden Loos'schen Raumplanes – als moderner kubischer Bau auf, in dem japanische Kultur mit europäischer Tradition verschmolzen erscheinen.⁷¹⁵

Wie überall im Werk von Loos ist auch beim *Landhaus Khuner* im »Raumplan« – ein Raumordnungsprinzip, mit dem Loos Grundrisse im dreidimensionalen Raum löste – der Gestaltungsgedanke des Hauses zu finden. Loos verwendet hier als Ausgangspunkt der Grundrissdisposition ein aus der mittelalterlichen Schlossarchitektur entlehntes zweigeschoßiges Zentralhallenkonzept, um das er alle Räume – teilweise ineinander verschachtelt – anordnete.

Während die Wohnhalle auf der Aussichtsseite von einer riesigen Glasfläche belichtet wird, findet sich am entgegengesetzten Ende der Halle die berühmte Sitznische mit dem aus lokalem grünlichem Schiefer gemauerten Kamin. (Abb. 373) Die Halle dient heute als Restaurant des Hauses, das ohne große zerstörende Eingriffe die Funktion eines kleinen Hotels übernahm. Als Inspirationsquellen für den Landhausbau dürften Loos vor allem die angelsächsische Bautradition und die *Arts-and-Crafts*-Bewegung gedient haben, deren Grundsätze wie Materialtreue und handwerkliches Können beim *Landhaus Khuner* deutlich hervortreten.

Adolf Loos, der nicht nur überzeugter Lebensreformer, sondern auch ein großer Naturliebhaber war, ärgerte sich oft persönlich über die joviale Art, wie die Städter damals mit den Einheimischen redeten. Aus diesem Grund gab er auch eine Anleitung für Bauherrn heraus, die im Gebirge bauen wollten: »Auch wenn du in die Berge gehst. Sprich mit den Bauern in deiner Sprache. Der Wiener Advokat, der im steinklopferbansdialekt mit dem Bauer spricht, hat vertilgt zu werden.«⁷¹⁶

715 Michael Falser, Das Landhaus Khuner von Adolf Loos am Semmering, in: Österreichische Zeitschrift für Kunst und Denkmalpflege, LVIII, Heft 1, Wien 2004, S. 101ff.

716 Adolf Loos, »Regeln für den, der in den Bergen baut«, in: Trotzdem 1900–1930, Wien 1982, S. 120.



6.11 DER HÖHENLUFTKURORT ZWISCHEN DEN KRIEGEN

Der Zusammenbruch der Donaumonarchie hinterließ auch am Semmering Orientierungslosigkeit und Verzweiflung. Infolge vorherrschender Kohle- und Lebensmittelmängel waren in den ersten Nachkriegsjahren (etwa bis 1920) Betriebsstilllegungen im *Südbahnhotel* und *Panhaus* und auch im *Kurhaus* auf der Tagesordnung.⁷¹⁷ Doch trotz der hohen Opferbilanz des Ersten Weltkriegs – er forderte zehn Millionen Menschenleben, mehr als doppelt so viele Soldaten und Zivilisten wurden verwundet – waren die Semmeringhotels überraschenderweise in den Saisonen bald wieder »voll belegt«. Allerdings hatte der altösterreichische »Mikrokosmos Semmering«, dessen Charme neben all seinen Naturreichtümern von der Anwesenheit der vielen multikulturellen Gäste aus den Kronländern ausgegangen war, nach dem Ersten Weltkrieg aufgehört zu existieren. Jedoch waren neben den Erholung suchenden Wienern die Tschechen und Ungarn dem alten Kurort treu geblieben. Neu waren in dieser Zeit die Wintermanöver des Militärs im Semmeringgebiet. Viele Soldaten erlernten so durch die Gefechtsübungen im Schnee das Schifahren und setzten diesen Sport auch nach dem Krieg begeistert fort. Sie blieben auch später dem Semmering gemeinsam mit ihren Kindern als Tagestouristen erhalten.

In der Literatur etablierte sich nach dem Ersten Weltkrieg ein »*babsburgischer Mythos*«, den der italienische Literaturwissenschaftler Claudio Magris analysierte: »*Ein weiterer Grund für das Fortleben der alten österreichisch-ungarischen*

374 Max Ferstel: *Riegelhof bei Prein, Landsitz der Familie Stummer und Heimite von Doderers*

717 Kurt Gründler, *Der Semmering 1919–1945*, in: *Festschrift Semmeringer Nachrichten, 75 Jahre Kurgemeinde Semmering*, Semmering 1994, S. 12.



374a Blumenmärchen am Riegelhof in der Prein

Motive könnte in einem allgemeineren Zug der zeitgenössischen österreichischen Literatur zu finden sein. Es ist symptomatisch, dass sich die österreichische Lyrik, grob gesprochen zwischen 1920–25 und 1940, um allegorisch-religiöse Themen, eine vage Schollenmystik und das Mysterium des jahreszeitlichen Geschehens rankt. ›Sichel am Himmel‹, ›Wir Bauern‹, ›Die frohe Ernte‹, ›Das verzauberte Jahr‹ sind die Titel der Gedichtsammlungen jener Jahre. Sie bilden eine Art irrationale und mystizierende Abwandlung der Heimatliteratur, das Lied von den dunklen Erdkräften, dem magisch-jahreszeitlichen Rhythmus und dem übermenschlichen, tiefwurzelnden Geheimnis des ländlichen Lebens. Diese Flucht wird von einem irrationalen Ton, gewissermaßen dem Echo der vielen ›Seelenjahre‹ der deutschen Dichtung, belastet, denn nichts anderes als

eine Flucht bedeutet diese Schwärmerei für das Landleben in der gequälten österreichischen Republik eines Renner und Seipel, Dollfuß und Seyß-Inquart.«⁷¹⁸

Auch in der Architektur manifestierte sich diese Zeitkrise, die von Magris beschriebene Sehnsucht nach dem »ländlichen Leben« und der Wunsch nach »Austriazität«. Im Semmeringgebiet offenbarte sich die »österreichische Seele« zuerst in den bauernhausartigen Villen, dann in den Bauten des »Heimatstils«, später im »Heimatschutzstil«. Nichts zeigt besser die Rückwirkung der Katastrophe und die Selbsttröstung darüber auf, dass Söhne eines ehemals großen Reiches nun zu Bürgern einer beengten Heimat geworden sind, als die damals um sich greifende Agrarromantik und ein neuerlicher daraus resultierender Villenboom.

Nicht von ungefähr siedelte sich damals einer der bedeutendsten Nachkriegsschriftsteller, Richard von Schaukal (1874–1942), am Semmering an. Schaukal war in seinen Büchern⁷¹⁹ – so wie Leopold von Andrian – stets um eine feingeistige Nachschöpfung der alten Definitionen der habsburgischen Kultur bemüht. Schon seit 1908 mietete Schaukal regelmäßig zwei kleine Villen, die der Gloggnitzer Geometer Robert Dunz neben seiner eigenen Villa nahe dem *Semmeringer Golfplatz* um 1905 errichtet hatte.

Um 1916 kaufte Schaukal sowohl das Haus *Immergrün* und auch das zweite in der Art eines Einfirsthofes gebaute Haus, das er nach seinem Sohn, dem Maler Wolfgang Schaukal, »*Wolfganghof*« benannte.⁷²⁰ Schaukals eigene Villa (Abb. 184) – ein L-förmiger Holzständerbau mit Schopfwalm und niedrigem Walm-dach – wurde nach seinem 1915 erschienenen Werk »*Das Buch Immergrün*« bald *Villa Immergrün* benannt. Beide Villen befinden sich heute in Privatbesitz. (Vgl. Kap. 6.4.2)

Gar nicht weit von Schaukal entfernt – in Prein, am Fuße der Rax – zog sich der treueste Erbe der franzisko-josephinischen Tradition, Heimito von Doderer, am *Riegelhof* (Abb. 374), der 1902/03 von Max Ferstel⁷²¹ in Bauernhausarchitektur erbaut wurde, ins Landleben zurück. Immer wieder findet man in Doderers berühmten Werken Beschreibungen der Raxlandschaft oder der *Semmeringbahn*. Dies ist nicht zuletzt darauf zurückzuführen, dass Doderers Großvater Wilhelm ein berühmter Baukünstler war, der neben vielen Militärbauten auch das *Schloss Peles* (Abb. 273) in Sinaia für den König von Rumänien 1875–83 erbaute. (Vgl. Kap. 6.6.5.4.3)

Lange bevor sich der Semmering nach Kriegsende (1919) endlich von Breitenstein lösen konnte und ein selbstständiger Ort mit eigenem Bürgermeisteramt wurde, gab es am Semmering ein *Gemeindeamtsgebäude* (Nr. 82), das bis Jänner 1940 in Verwendung stand.⁷²² (Abb. 375) Der an der Bergseite der *Südbahnhotel*-Straße 1905/06 errichtete Bau mit vier Stockwerken sollte ursprünglich nach einem Entwurf des damals eben verstorbenen Franz von Neumann ausgeführt werden. Doch Oberinspektor Fuchs von der *Südbahn* favorisierte den neobarocken Entwurf mit der dreiachsigen Eingangsfront des jungen Architekten des *Südbahnhotels*. Darüber berichtete auch die *Semmeringer Zeitung*: »*Die Herstellung des Baues wurde dem derzeitigen Hausarchitekten der Südbahn, Herrn Wildback, übertragen. Die bewilligten Kosten beziffern sich auf annähernd 70.000 K.*«⁷²³ Das noch existierende Gemeindehaus zeigt auf seiner Mittelachsenfassade neben neobarocken bereits auch secessionistische Einzel-



375 Alfred Wildback: 1. *Semmeringer Gemeindegäudes* in der *Südbahnstraße*, 1905/06

718 Claudio Magris, *Der habsburgische Mythos in der österreichischen Literatur*, Salzburg 1966, S. 241f.

719 Gemeint sind Bücher wie »*Österreichische Züge*« (1918) von Richard Schaukal oder »*Österreich im Prisma der Ideen*« (1937) von Leopold von Andrian.

720 Zit. Anm. 1, S. 346.

721 Sohn Heinrich von Ferstels. Seit 1892 Lehrer für mittelalterliche Baukunst an der Technischen Hochschule in Wien.

722 Von 1950–86 war das Gemeindeamt, das sich heute zwischen *Panbans* und Kirche befindet, in der ehemaligen *Villa Mimir* (Hochstraße 91) untergebracht.

723 *Semmeringer Zeitung*, 9/1905, S. 6.



376 Heinrich von Angeli: Burgschauspielerin Katharina Kiß-Schratt (1886). Das Gemälde ist heute im Besitz des Wien Museum Karlsplatz, früher befand es sich im Arbeitszimmer des Kaisers

Neben der 1919 neu gegründeten »Gemeinde Semmering« bemühten sich nach Kriegsende auch besonders die *Hotelierversammlung* und die *Kurkommission*, den Tourismus wieder mehr anzukurbeln, um den Ausfall der Gäste aus der Donaumonarchie wettzumachen. Aufgrund seiner reinen Luft und der gemäßigten Luftfeuchtigkeit war ja der Semmering vor allem wegen seines Schonklimas berühmt, wurde aber erst am 14.1.1921 offiziell durch das Kurstatut (Abb. 333) zum heilklimatischen Höhenluftkurort erhoben.⁷²⁴ Danach zog die Presse ständig Vergleiche mit dem schweizerischen Kurort Davos, da der Semmering in ebenso geschützter Höhenlage über sonniges Winterklima verfügte, und hob den Semmering als »Weltkurort« hervor. Im Jahre 1925 wies der Semmering eine Gesamtfrequenz von 29.700 Gästen mit zirka 210.000 Nächtigungen auf. Zusätzlich stürmten an Sonn- und Feiertagen bereits die »Zug-Sportler« den *Hirschenkogel*.

Um 1926 konnte das *Südbahnhotel* mit allen Dependancen über 300 Zimmer mit modernem Komfort vorzeigen. Primär die berühmte *Kur- und Wasserheilanstalt im Waldhof*, wo der Kurbetrieb des *Südbahnhotels* untergebracht war, zog nach wie vor viele Prominente an. Dazu zählte auch die langjährige Vertraute von Kaiser Franz Joseph, Baronin Katharina Kiß-Schratt (1855–1940), die sich 1886 von Heinrich von Angeli malen ließ (Abb. 376). Angeli war ein berühmter Porträtist des europäischen Hochadels und besaß in Reichenau gegenüber von *Schloss Wartholz* ein Sommeratelier. Nach Georg Markus soll Franz Joseph I. nach dem Tod von Kaiserin Elisabeth und nach dem Ableben des Ehemanns der Schratt die Hofschauspielerin heimlich geheiratet haben.⁷²⁵ Die hoch gestellten Gäste des *Südbahnhotels*, zu denen auch Ida von Ferenczy, die ehemalige Vorleserin und Freundin von Kaiserin Elisabeth, zählte, blieben dem Hotel auch in der Zwischenkriegszeit treu.⁷²⁶ Frau Ferenczy logierte 30 Jahre hindurch, immer während des Herbstes, im *Südbahnhotel*.

All den Prominenten aber – ob Prinz, Scheich oder Dollarmillionär – stahl damals die dunkelhäutige Startänzerin Josephine Baker (Abb. 377) die Show. Die aus Saint Louis stammende Künstlerin, die durch ihre erotisierenden Auftritte in Paris (Folies-Bergère) bekannt wurde, sah im Februar 1928 vom *Südbahnhotel* aus erstmals in ihrem Leben eine Schneelandschaft. Durch die weltberühmte »Black Beauty«, deren »Bananen-Minirock« international für großes Aufsehen sorgte, war der Semmering damals wieder einmal in aller Munde: »Sie versucht sich im Rodeln, auf Schiern und möchte weiß Gott noch was alles unternehmen, wenn der um ihre geraden Gliedmaßen besorgte Manager Mr. Abatino nicht energisch Einspruch erheben würde.«⁷²⁷

Kein Wunder, dass man sich am Semmering aufgrund solch internationaler Public Relations damals wieder mit hochfliegenden Plänen trug und gar einen eigenen Flugplatz errichten wollte, wobei via Zeitungen über die Finanzierung debattiert wurde: »Die Gesamtkosten der in den verschiedenen Südbahnkurorten der Verwirklichung entgegengehenden Neuerungen sind mit dreißig bis vierzig Milliarden gewiß eher zu niedrig als zu hoch eingeschätzt.«⁷²⁸

Nach wie vor gab das *Südbahnhotel* – auch in den Gemeinderatssitzungen – den Ton an. Doch auch die Konkurrenz machte viel von sich reden und trug sich gar mit der Errichtung eines Trabrennplatzes nach dem Vorbild des von Hoppe & Schönthal errichteten *Wiener Trabrennvereins*. In einem im Archiv des *Wien Museums* aufgefundenen Brief des *Grand Hotel Panbans* vom 10. November 1928 an das berühmte Architektenduo hieß es dazu: »Es wird beabsich-

724 Désirée Vasko-Juhász, 80 Jahre Höhenluftkurort Semmering, Jubiläumsausgabe Semmeringer Nachrichten, 28/2001.

725 Georg Markus, Katharina Schratt, Die zweite Frau des Kaisers, Wien 1982.

726 Semmeringer Nachrichten 1/1928; 12/1928.

727 Semmeringer Nachrichten, 6/1928.

728 Semmeringer Nachrichten, 18/1928.



377 Die berühmte Tänzerin Josephine Baker am Semmering, um 1928

tigt hier einen Sport- und Trabrennplatz zu errichten. Terrain-Aufnahmen liegen bereits vor; sodass es sich lediglich um die Ausarbeitung eines Kostenvoranschlages handeln würde, der jedoch kostenlos für uns zu erfolgen hätte.«

6.11.1 Das Südbahnhotel während und nach dem Zweiten Weltkrieg

Das luxuriöse Treiben am Semmering dauerte ungebrochen bis zum Beginn des Zweiten Weltkriegs an, dann allerdings verwandelte sich der früher von Gästen überbevölkerte Ort in eine Lazarettstätte. Mit der Arisierung jüdischen Besitzes durch das nationalsozialistische Regime begann für den Semmering das Ende seiner glanzvollen Epoche. Trotz alldem wurde der Semmering als Fremdenverkehrsort weiterhin beworben.

Gleich nach der Machtübernahme der Nationalsozialisten (Abb. 377a) in Österreich im März 1938 zwang der Wiener NS-Gauleiter Bürckel den kosmopolitischen Hotelbesitzer William D. Zimdin, der schon vor dem Anschluss in die USA ausgewanderte, zum Verkauf des *Grand Hotels Panhans*, das von den ostmärkischen »Gaelektrowerken« übernommen wurde.⁷²⁹ Primär diente das *Panhans* aber als »*Gaubotel Semmering*«, das den Parteigranden exklusiv zur Verfügung stand. Zu den prominenten Erholung Suchenden am Semmering zählte auch der »Kriegsheld der Marine«, Kapitänleutnant Günther Prien. Auch Feldmarschall Hermann Göring, zum »zweiten Mann nach Hitler« in der Hierarchie des nationalsozialistischen Regierungssystems und zu dessen Nachfolger bestimmt, hatte sich im April 1941 vor dem Balkanfeldzug längere Zeit im *Panhans* einquartiert.⁷³⁰

729 Zit. Anm. 717, S. 14ff.

730 Zit. Anm. 312, S. 92.



377a Das mit Hakenkreuzfabnen geschmückte Südbahnhotel am Semmering. Die historische Aufnahme entstand am 20. April 1938

Bereits 1938 war das *Kurhaus*, mittlerweile zum *Deutschen Heereskurlazarett* umfunktioniert, ständig von erkrankten Offizieren belegt. Die Versorgung gewöhnlicher Mannschaftsangehöriger erfolgte hingegen im daneben liegenden *Südbahn-Touristenhaus*, das nun als *Dependance* des *Kurhauses* im Einsatz stand.

Über das Schicksal des *Kurhauses* berichtet Resa Hansy, die Mitte Dezember 1938 mit ihrer Familie den Semmering verließ: »Nach dreißig Jahren Glücks – manche Trübung blieb freilich nicht aus, mussten wir Abschied nehmen. Das Deutsche Reich nahm Österreich in Besitz und die Deutsche Wehrmacht unser Kurhaus. Franz musste sein Lebenswerk verlassen, es war so traurig.«⁷³¹ Medizinalrat Dr. August

731 Zit. Anm. 418, S. 30.



Schimak (1896–1983), der an der Seite von Obermedizinalrat Hansy von 1922 bis 1937 das *Kurhaus* betreute, wurde gleich zu Kriegsbeginn bis Kriegsende zum Militärdienst (Oberstabsarzt) im »Heereskurlazarett« (ehem. *Semmeringer Kurhaus*) verpflichtet. Über die Anwesenheit von Generalfeldmarschall Erwin Rommel im Dezember 1943 am Semmering – den dort Walther von Brauchitsch, damaliger Oberbefehlshaber des Heeres, wie auch Wilhelm Keitel, Chef des Oberkommandos der Wehrmacht, aufsuchten – hinterließ Dr. Schimak »als persönlicher Zeuge eines historischen Ereignisses« eine Niederschrift, die er wenige Wochen vor seinem Tod verfasste: »Nach Beendigung des Afrikafeldzuges war er (Rommel) wegen einer parasitären Enddarmmerkrankung in das Heereskurlazarett Semmering eingewiesen worden und bewohnte dort die nach dem Heeresdienstleistungsgesetz beschlagnahmte Villa des steinreichen Prager Multimillionärs Otto Petschek.«⁷³²

Im Nachlass von Dr. Schimak, der neben seiner Militärverpflichtung auch die Gemeindeordination des Semmerings im *Südbahnhotel* betreute, fand sich auch eine von ihm selbst gemachte Aufnahme von Generalfeldmarschall Rommel mit Familie und Dienstpersonal vor dem Wolfsrelief der *Villa Petschek* (ehemals *Villa Mautner*).⁷³³ (Abb. 378) Rommel, der seit Frühjahr 1944 mit der militärischen Widerstandsbewegung sympathisierte, wurde schließlich von Hitler am 14.10.1944 zum Selbstmord gezwungen.⁷³⁴

Am Semmering aber zog sich ab Ostern 1945 die Frontlinie mit schweren Kampfhandlungen ganze sechs Wochen so lange hin und her, bis sich schließlich das NS-Regime nach Westen zurückzog. Noch am Tag des Kriegsendes, am 8. Mai 1945, sprengte die *Deutsche Wehrmacht* die Myrthenbrücke und mehrere Übergänge, um so die sowjetischen Panzer aufzuhalten. Erst später wurde entdeckt, dass auch alle Eisenbahntunnels und Brücken der *Semmeringbahn* bereits zur Sprengung vorbereitet worden waren.⁷³⁵

Neben dem *Kurhaus* dienten auch die *Hotels Stephanie* und *Wallner* – so wie auch das *Südbahnhotel* – als Kriegslazarette. (Abb. 378a)

Dabei wurden all die Anlagen des berühmten *Grand Hotels* kriegsbedingt schwer in Mitleidenschaft gezogen. So wurde etwa der während des Krieges zur Landwirtschaft umfunktionierte *Golfplatz* von den russischen Besatzern als Scharfschieß-Übungsplatz benützt. Die noch sichtbaren Einschüsse am alten *Waschhaus* der *Meierei* stammen aus dieser Zeit. (Abb. 319)

Wie in den meisten besetzten Gebieten konnten auch am Semmering viele leer stehende Fremdenunterkünfte die lange Krise während des Krieges nicht

378 Feldmarschall Rommel vor der arisierten Villa Petschek (ehemals Villa Mautner, heute Villa Adelmann), Dezember 1943

378a Auch der noble Festsaal des Südbahnhotels diente als Auffanglager für die zahllosen Verwundeten der Deutschen Wehrmacht, die in Lazarettzügen auf den Semmering transportiert wurden.

732 Nachlass Dr. August Schimak. Niederschrift vom 2.3.1983.

733 Bei der Villa handelt es sich um die heutige *Pension Adelmann*.

734 Brockhaus Enzyklopädie, 19. Aufl., 18. Bd., Mannheim 1992.

735 Zeugenbericht von Dr. Elisabeth Schmid, der Tochter von Dr. August Schimak.

überstehen und mussten schließen – einige von ihnen auf immer. Doch unbeeinträchtigt von alledem öffnete das *Südbahnhotel* bereits vier Tage nach der Kapitulation, die am 8.5.1945 erfolgte, wieder seine Pforten, die nun allerdings nicht mehr so nobel wie früher waren.

Wie aus einem Brief an die Bezirkshauptmannschaft in Neunkirchen⁷³⁶ hervorgeht, nahm das *Südbahnhotel* aber erst nach dem Abzug der russischen Offiziere, welche die Deutsche Wehrmacht ablösten und die bis 31.7.1947 einquartiert waren, am 12. Mai 1948 wieder seinen Hotelbetrieb auf. Es wurden 51 Personen in den Dienst genommen und den Kurgästen ca. 70 Zimmer mit rund 100 Betten zur Verfügung gestellt.

Zuvor jedoch übernahm auch das *Südbahnhotel* vom 27.8.1939 bis 31.8.1940 die Funktion eines Lazarett. Interessanterweise war der Hotelbetrieb aber immer wieder für kurze Zeit (18.12.1940–11.4.1942) auch während des Krieges geöffnet, bis er wiederum (12.4.1942–31.3.1945) Lazarettdiensten untergeordnet wurde.

Allgemein begann der Wiederaufbau am Semmering bereits im Sommer 1945, doch erst nach dem 16. Juni 1946, als die russischen Besatzungstruppen erheblich verkleinert wurden, trat für die Bevölkerung eine Erleichterung ein. Von den elf Semmeringer Hotels hatte jeder Bau – vor allem das *Panbans* – durch Kriegs- und Besatzungswirkungen großen Schaden genommen. So ist auch dem Schreiben der *Südbahnhotel*-Betriebsöffnung von 1948 folgender Inhalt zu entnehmen: »Vom 25.5.1945–31.7.1947 war die Sowjet. russ. Besatzungsmacht einquartiert. Das Objekt Waldhof, welches zum Südbahnhotel gehört, kann infolge gänzlicher Ausplünderung derzeit nicht in Betrieb genommen werden.«⁷³⁷

Wie Kurt Gründler aufzeigte, konnte der Semmering, der »nach 1945 ja infolge der britischen und russischen Militärbesetzung auch politisch zweigeteilt war«, seine dringend notwendigen Investitionen und Bauvorhaben erst 1955 nach dem totalen Abzug der Besatzungsmächte vornehmen.⁷³⁸ Die langjährige (10 Jahre, 3 Monate und 17 Tage) Besatzung des Semmerings dürfte auch mit ein Grund gewesen sein, warum sich das internationale Sportgeschehen – das ja jetzt durch die *Weltcup-Veranstaltungen des ÖSV* wieder auf den Semmering zurückgekehrt ist – in andere österreichische Gebiete verlagerte. Auf einem seltenen Foto (Abb. 379) aus der Besatzungszeit ist der Passier-Schranken zu sehen, der am Passscheitel den britischen (Steiermark) vom russischen Sektor (Niederösterreich) trennte. Das Foto zeigt rechts einen russischen Soldaten vor seinem Wachhäuschen neben dem alten »Postbezirksgrenzstein«. Dieser Meilenstein – ein hoher Obelisk – wurde 1841 an der Landesgrenze Niederösterreich/Steiermark anlässlich der Eröffnung der neuen Semmeringstraße errichtet.⁷³⁹ Links am Foto sieht man die Ruine des am 27. Mai 1945 während des russischen Durchmarsches über den Semmering in Brand geratenen *Grand Hotels Erzherzog Johann*. Beim Überschreiten der Demarkationslinie musste zuerst ein alliierter Reiseausweis, später dann eine viersprachige Identitätskarte vorgewiesen werden.

Der seit 1938 am Semmering massiv betriebene Raubbau an den Fremdenverkehrseinrichtungen wirkte sich nach Kriegsende fatal auf den Tourismus aus. Viele örtliche Betriebe mussten das Handtuch werfen. Erst Mitte der achtziger Jahre des 20. Jahrhunderts gelang es der Semmeringer Gemeinde, wieder Anschluss an die alte Tradition zu erlangen, »indem man in dem neu errichteten Zubau zum Hotel Panbans eine Bundesfachschule für Fremdenverkehrs-

736 Bauakt, Gemeinde Semmering.

737 Ebenda.

738 Kurt Gründler, Die Eroberung des Winters, Zit. Anm. 1, S. 586.

739 Dehio-Niederösterreich, Teil 2, Südlich der Donau, Horn/Wien 2003, S. 2235.



379 Semmeringer Pass: Schrankenpassage während der russischen und britischen Militärbesetzung des Semmeringgebietes. Links das 1945 abgebrannte Hotel Erzherzog Johann

berufe (1984) sowie ein Internationales Institut für Tourismus und Management (1986) einrichtete«. ⁷⁴⁰

Das Südbahnhotel aber, das nach dem Krieg wieder unter Leitung der *Donau-Save-Adria Eisenbahngesellschaft* (vormals *Südbahngesellschaft*) stand wurde 1956 generalsaniert und bewies einen sehr langen Atem. Es schloss erst im Jahre 1976 endgültig seine ehemals repräsentativen Pforten. Seither liegt die legendenumwobene Schönheit im Dornröschenschlaf und wartet sehnsüchtig darauf, wachgeküsst zu werden ...

6.12 DER SEMMERING HEUTE

Wenn auch die Renaissance des Semmerings nach dem Zweiten Weltkrieg nur schleppend vor sich ging, so ist er jetzt auf dem besten Wege, wieder als »Heilklimatischer Kurort« nicht nur in der Winter-, sondern auch in der Sommersaison internationale Bedeutung zu erlangen. Kehren doch derzeit im Zeitalter des Massentourismus, der jedermann im Nu in jede gewünschte Klimazone bringt, immer mehr Menschen krank und erschöpft aus dem Urlaub zurück. Trotz Warnungen der Reisemediziner wird heute – ganz im Gegensatz zum Beginn des Fremdenverkehrszeitalters – dem Einfluss des Klimas viel zu wenig Beachtung beigemessen. Wenn man aber die Erholung als Ziel eines geglückten Urlaubs betrachtet, dann scheint eine sorgfältige Urlaubsplanung nach bioklimatischen Gesichtspunkten heute wichtiger denn je. Dies ist auch der Grund, warum am Semmering wiederum große Pläne geschmiedet werden. So trägt man sich eben mit dem Gedanken der Errichtung eines multifunktionalen Kur- und Wellnessbades.

Neben seiner Funktion als Wintersportzentrum der Wiener stand die Urlaubsbioklimatologie im »Höhenluftkurort Semmering« immer an vorderster Stelle, so auch heute. Schon in den fünfziger Jahren begannen die Wiener und dann 1989 nach dem Fall des »Eisernen Vorhanges« auch die Ungarn wieder

⁷⁴⁰ Kurt Gründler, in: Festschrift Semmeringer Nachrichten, 75 Jahre Kurgemeinde Semmering, Semmering 1994, S. 23.



380 Heinz Lemberger: Erweiterungsbau
Kurhotel Stüblinger, 1995

mit dem altbewährten Semmering-Ritual: Man fährt einige Tage »binauf«, um sich von den Strapazen »von unten« zu erholen und gönnt dem Körper eine »Klimaschaukel«.

Längst verfügt das Semmeringer Paradehotel *Panbans* über einen modernen *Vital Club*, der mit Sauna und Squash den Wünschen eines verwöhnten Publikums entspricht. Daneben findet man im modernst ausgebauten *Kurhotel Dr. Stüblinger* (Architekt: Heinz Lemberger) neben ausgezeichneter ärztlicher Betreuung auch ein erstklassiges Physikalisches Ambulatorium. (Abb. 380) Geboten werden alle Annehmlichkeiten eines luxuriösen Betriebes, wie großes Panoramaschwimmbad, Sauna, Massage, Kosmetik etc.

Als Dritter im Bunde der neuen »Semmeringer Wellness-Hotellerie« ist das *Panoramahotel Wagner* mit medizinisch geleiteten *Ayurveda-Kuren*, *Tui-na-Massage* und Feldenkrais-Methode mittlerweile zum Bio-Geheimtip der Wiener Künstlerszene für Entspannung mit vegetabilen Gaumenfreuden avanciert. Neben eleganten Hotelunternehmen sorgen heute aber auch hervorragend geführte Familienbetriebe mit gemütlicher Atmosphäre wie das *Hotel Belvedere* für komfortable Unterkunft und kulinarisches Angebot in jeder Preisklasse. Das aufgrund seiner alpenländischen Holzarchitektur berühmte Haus (seit 1928 Pension) wurde 1898 ursprünglich als *Villa Wehrberger* von Fellner & Helmer errichtet.

Heute nimmt der Semmering aufgrund seiner Nähe zu Wien gegenüber weit entfernten Touristenzentren wieder eine bessere Ausgangsposition ein, was sich auch in einer Steigerung der Nächtigungszahlen – besonders nach der Ostöffnung – zeigt. Vor allem die Gäste aus den östlichen Nachbarstaaten schätzen besonders das *Schiparadies Hirschenkogel*, das durch seine Kunstschneeanlage ein sicheres Schivergnügen garantiert. Neben den erfolgreichen *Schi-Weltcupveranstaltungen* im Winter müsste es doch für den Semmering bei der momentan boomenden »Sommerfrischen«-Sehnsucht leicht sein, wieder zu dem zu werden, was er einmal war. Dazu braucht der Semmering aber unbedingt wieder eine funktionierende Infrastruktur des *Südbahnhotels* – des Hotels, mit dem seine Geschichte überhaupt erst begann. Ohne die Wiederherstellung des zweiten Pols an der elipsenförmigen Hochstraße kann der Semmering nämlich nicht rundlaufen. Wenn auch der eine Pol mit dem *Panbans* voll intakt ist, so bleibt doch die »alpine« Seite des Semmerings mit den bizarren Kalkstöcken des Raxpanoramas den meisten Besuchern verborgen, solange das *Südbahnhotel* als zweiter wichtiger Pol des Ortes nicht wieder in Betrieb ist.

Ohne den aktiven, belebten Distrikt des *Südbahnhotels* wird der Semmering nie mehr ein geschlossener Ort werden, denn seine Konzeption und Entwicklung als weit ausgedehnter Kurort hat hier sein eigentliches Zentrum.

6.12.1 Zukunft des Südbahnhotels: Neunutzung eines Denkmals

Der unikale Charakter des *Südbahnhotels* als Idealtypus eines residenzartigen allseitig frei stehenden Palasthotels sowie seine stilpluralistischen Zu- und Erweiterungsbauten durch Künstler und Kunsthandwerker im Sinne der Schaffung eines Gesamtkunstwerkes führten dazu, dass es am 30. Mai 1994 unter Denkmalschutz gestellt wurde. Mag manchem vielleicht heute die stilistisch unterschiedliche Architektur des Hotels zusammengewürfelt erscheinen, so stellt doch die Geschlossenheit seines gewachsenen Zustandes ein für Österreich einzigartiges Zusammenspiel von individuellen Baukörpern und Baustilen dar – beginnend mit der Zeit des ausgehenden 19. Jahrhunderts bis zur Zwischenkriegszeit.

Mittlerweile hat das seit 1976 geschlossene Grand Hotel, das sich bautechnisch schon in bedenklichem Zustand befand, dank seines neuen Besitzers⁷⁴¹ eine komplett neue Dachdeckung mit glasierten Biberschwanzziegeln erhalten. Durch die bisherigen Restaurierungsarbeiten der bayrischen Gesellschaft in Zusammenarbeit mit dem österreichischen Bundesdenkmalamt konnte so vorerst das Ärgste abgewendet und das Hotel vor Wetterunbilden geschützt werden. Anhand von zwei Fotos soll jedoch hier die Gegenüberstellung des Dachzustandes

741 Klinik Bavaria Rudolf Presl GmbH.



381 Das Südbahnhotel vor dem ersten Renovierungsschub um 1994, noch mit dem ursprünglichen »roten« Dach, wie auch Abb. 266 dokumentiert



382 Das Südbahnhotel nach der Renovierung mit dem um 1994 neu errichteten »grünen« Dach, 2005

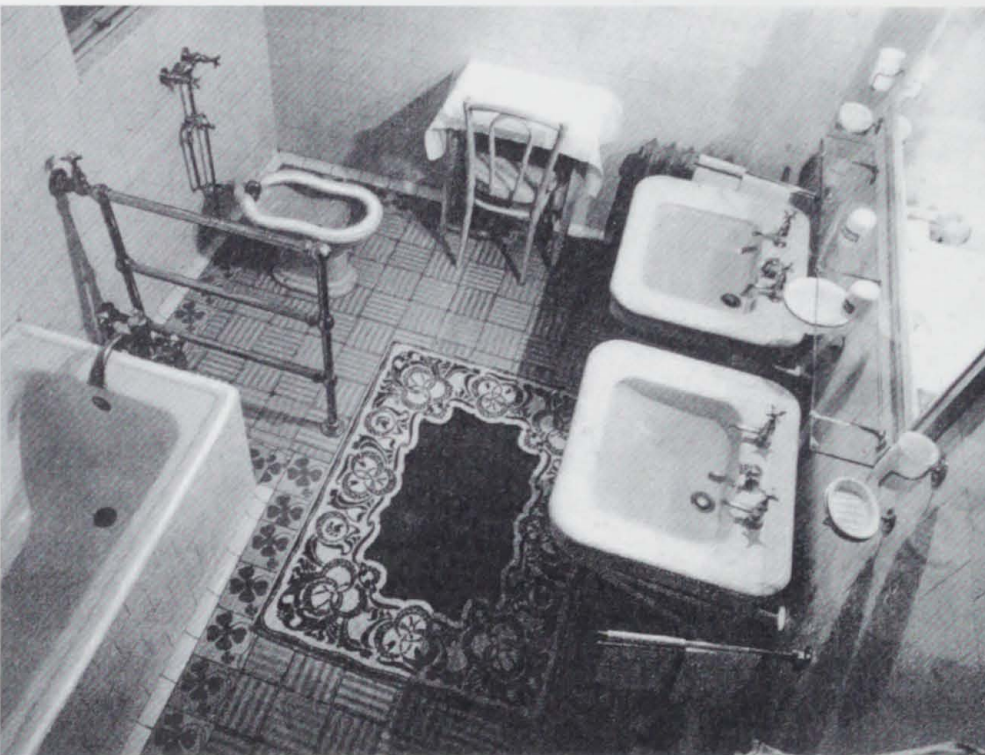
vor 1994 (Ansichtskarte mit altem rotem Dach [Abb. 381]) und nach der neuen Eindeckung mit der heutigen Deckung in Grün (Abb. 382) gezeigt werden. Aus denkmalpflegerischer Sicht erhebt sich dabei die Frage, wieso es eigentlich zu dem Farbwechsel kam, da der Bau doch von Anfang an nach dem Bauprotokoll der Gemeinde Semmering vom 13.3.1901 (Vgl. Fußnote 442) »mit Ziegel eingedeckt wurde«. (Vgl. Kap. 6.6.3) War doch das rote Ziegeldach stets ein wichtiger Bestandteil der *Südbahn*-Farben. In Toblach löste man die neue Dachdeckung äußerst diplomatisch. Anstatt roter Ziegel wählte man ein wetterbeständiges Metaldach (Abb. 84), das man rot färbte. (Vgl. Kap. 6.6.5.4.4)

Hier muss man sich fragen, ob es denn nicht bei solch versäumten Gelegenheiten auch um verlorene »materielle Originalität« geht, da denkmalgeschützte Objekte ja eine weit über die Lebensspanne des Einzelnen hinausreichende Kontinuität aufweisen sollen.

Derzeit steht das *Südbahnhotel*, das seit dem Jahr 2000 zumindest während der Sommermonate interimistisch von den *Festspielen Reichenau* als Theaterort genutzt wird, nach wie vor leer, da der Plan, das Haus in eine Rehabilitationsanstalt umzuändern, aufgrund österreichischer Gesetzesänderungen fehlschlug. Durch die Nutzung des *Südbahnhotels* als Theaterspielplatz rückt nun aber ein nicht realisierter Traum des langjährigen Semmering-Stammgastes und geachteten Burgschauspielers Josef Kainz in greifbare Nähe, der schon um 1900



383 Südbahnhotel: Ehemaliges Hotelzimmer



383a Südbahnhotel: Eines der ersten modernen Badezimmer

für den Bau eines Festspielhauses auf dem Semmering eintrat. Wie würde sich doch Kainz freuen, könnte er all die Prominenten sehen, die heute für einen einzigen Theaterabend auf den Semmering pilgern. Ähnliches trug sich zuvor nur einmal zu, als nämlich Josef Kainz todkrank im Semmeringer *Kurhaus* lag und Wiens Theaterprominenz zum Abschiednehmen auf den Berg fuhr.⁷⁴²

Was das Semmeringer *Südbahnhotel* aber besonders erhaltenswert erscheinen lässt, ist sein Gesamtcharakter; zeugt er doch von einer Kultur, die gerade für das alpine Naherholungsgebiet rund um Wien charakteristisch ist.

⁷⁴² Zit. Anm. 1, S. 344.

Im Bescheid der Unterschutzstellung des Denkmalamtes heißt es dazu: »In der Geschlossenheit des gewachsenen Zustandes, mit seinem im Inneren erhaltenen qualitätvollen Inventar, stellt der Hotelkomplex das Paradebeispiel eines luxuriösen Grand-Hotels der Zeit des ausgehenden 19. Jahrhunderts bis zur Zwischenkriegszeit dar, dem für die österreichische Szene unikaler Charakter zukommt.«⁷⁴³ Tatsächlich tritt das Hotel in seiner Umgebung nicht als Bau unter vielen hervor, sondern zeigt eine gewisse Grandezza, die ihm den Charakter eines Monuments verleiht, »das Flair eines Grand-, eines Palasthotels unverwechselbarer Prägung, aus einer Zeit, als der Mensch begann, die Natur zu erobern«.⁷⁴⁴

Nach Mario Schwarz bietet der gegenwärtige »Dornröschenschlaf« des Hotelpalastes die einmalige Chance, »dass das Südbahnhotel in seiner gesamten baubehistorischen Gewachsenheit von den Anfängen im Historismus bis zu seiner Ausstattung im Stil der »Neuen Sachlichkeit« erhalten und denkmalpflegerisch restauriert werden kann«.⁷⁴⁵ Märchenhaft mutet es auch an, dass in den ehemaligen Hotelzimmern (Abb. 383) noch immer diverse Möbel in hochqualitativer Ausführung – zwar verstaubt, aber meist unbeschädigt – herumstehen. Dazu zählen auch furnierte Kästen mit Blumen- und Früchtereliefs, die vom K. u. k. Hoflieferanten Bothe & Ehrmann (Wien/Agram) stammen. Die technische Ausstattung und sanitäre Hygiene der Räume mit modernen Badezimmern und Toiletten mit Wasserspülung ist allerdings ein späterer Einbau. (Abb. 383a)

Nach all den Analysen erhebt sich hier doch die Frage, ob das bestens durchdachte Neukonzept des *Südbahnhotels* von Toblach oder die neue Nutzung des legendären kalifornischen Hotelpalastes *Coronado* am Pazifik (Vgl. Kap. 2.2) nicht auch in modifizierter Weise beim *Südbahnhotel* am Semmering anwendbar wäre?

6.12.2 Vorbild: Neues Leben im Südbahnhotel Toblach

Das ehemalige *Grand Hotel Toblach* muss heute aufgrund seiner geglückten Renovierung (1994–2000) und funktionierenden Neunutzung als internationales Paradebeispiel für die Sanierung historischer Hotelbausubstanz angesehen werden. Die Verwirklichung dieses Großprojektes ist dem seltenen Umstand zu verdanken, dass sich hier in beispielhafter Art das Land, die Gemeinde und der Vatikan sowie einige kleinere Institutionen konsens- und lösungsorientiert zusammengeschlossen haben. Heute präsentiert sich das legendäre *Grand Hotel* wie in seinen Glanzzeiten, doch zeitgemäß modernisiert, wobei High-Tech und Tradition sich ergänzen.

In Toblach kam bereits 1991 nach zahlreichen Rettungsvorschlägen (wie Schigymnasium, Jagdmuseum etc.) ein vorbildhaftes Raumprogramm der *Südtiroler Landesregierung*, das einen multifunktionalen Nutzungsvorschlag für das traditionsreiche Gebäude festlegte, zum Zug. Das breit gefächerte Sanierungsprojekt (Baubeginn 1994), das vom Architektenteam Manfred Wachter⁷⁴⁶ und Roberto Aste geleitet wurde, sah für das Haus kulturelle, touristische, schulische und soziale Zweckbestimmungen vor. Partner des Bauvorhabens der *Südtiroler Landesverwaltung* waren das *Päpstliche Hilfswerk* (POA) und die *Gemeinde Toblach*. Die Kosten wurden auf 17,5 Milliarden Lire kalkuliert und lagen damit weit unter einem Drittel der späteren Gesamtsumme! Die Kostenexplosion entstand primär wegen statischer Probleme und den mittlerweile

743 Bundesdenkmalamt GZ: 2.038/3/1994, Wien 30.5.1994, S. 6.

744 Ebenda.

745 Mario Schwarz, Zit. Anm. 547.

746 Der aus Bozen stammende Architekt konzipierte auch den Umbau des Grand Hotels Schluderbach in Appartements (1982–84).



verschärften Brandschutzgesetzen. Seitens des Südtiroler Denkmalamtes – das Hotel ist seit 1988 denkmalgeschützt⁷⁴⁷ – wurden besonders die Fassadenarbeiten akribisch überwacht, wobei auch die Fenster und Dachgauben weiterhin den historischen Vorlagen entsprechen. Verfaulte Holzelemente wurden aber radikal ausgetauscht. Weitere Zubauten, außer den Tiefgaragen, waren untersagt. Größter Wert wurde auf die ursprüngliche Polychromie gelegt, denn man wollte das Hotel unbedingt wieder in den berühmten »Farben der Südbahngesellschaft« herstellen. (Vgl. Kap. 4.3.4)

Heute nennt sich der im alten Glanz erstrahlende Komplex *Centro Culturale Grand Hotel Dobbiaco* und steht unter Leitung der Betriebsgesellschaft *Kulturzentrum Grand Hotel Toblach* (Leiter: Dr. Hansjörg Viertler). Unter dem Motto »Bildung und Weiterbildung – Lebenslanges Lernen« wird versucht, die Interessen aller Partner zu koordinieren und auch bereichsübergreifend zu agieren.

Auf einem Prospekt lassen sich anhand verschiedener Farben der abgebildeten Fassadenskizze (Abb. 384) die neuen Zweckbestimmungen des ehemaligen *Südbahnhotels* (von rechts nach links) ablesen:

- Weiß: Gastgewerbeschule
- Beige: Jugendherberge (im alten Zentralbau)
- Grün: Naturparkhaus (im Verbindungsgang zum Spiegelsaal)
- Blau: Gustav-Mahler-Musiksaal, Tagungszentrum und Musikschule

Durch die zeitgemäße Neunutzung der riesigen Baumasse des ehemaligen *Grand Hotels* ist Toblach eben wieder dabei, die Popularität zu erreichen, die der Ort einmal besaß. Bestand die Klientel um 1900 primär aus Mitgliedern betuchter adeliger oder industrieller Kreise, so setzt man heute – um das Terrain zu beleben – auf mehrere und neue Zielgruppen (Jugend, Natur und Musik). Leider ist nur mehr der ehemalige *Fürstenhof* (Besitzer: *Päpstliches Hilfswerk*) eine nicht offiziell zugängliche hotelähnliche Anlage (mit neuer Kapelle) geblieben. (Abb. 384 ganz links) Trotzdem stellt die beispielhafte Renovierung des Toblacher *Südbahnhotels* für die Kulturlandschaft Hohepustertal eine enorm wichtige Chance der Zukunftsentwicklung dar.

384 *Grand Hotel Toblach: Übersichtsplan der Neunutzung*

⁷⁴⁷ Also sechs Jahre früher als das *Südbahnhotel* Semmering, wobei auf die ursprüngliche Farbgestaltung der *Südbahngesellschaft* größter Wert gelegt wurde.

385 *Grand Hotel Toblach: Der neue Gustav-Mahler-Konzertsaal im ehemaligen Speisesaal des Südbahnhotels*



6.12.2.1 *Gustav-Mahler-Festspiele*

In erster Linie bemüht man sich heute in Toblach um die Musikliebhaber, wobei die seit 1981 stattfindenden *Gustav-Mahler-Festspiele* zahlreiche Prominente anlocken. Neben der elitären Musikszene sorgt aber auch eine Freiluftarena rund um den alten Holzpavillon von 1908 für Sommerkonzerte jeglichen Genres. Nirgendwo ist die nostalgische Atmosphäre stärker zu spüren als hier im Grünen vor der Dolomitenkulisse. Zählten doch Musikpavillons, meist in fragiler, reich ornamentierter Holz- oder Eisenkonstruktion genauso wie die längst verschwundenen Brunnenhäuser und Kioske zu den spezifischen Architekturelementen früher Tourismusorte.

Auch die *Musikschule Hochpustertal*, die ebenfalls im neuen Komplex Unterkunft fand, bietet Konzertunterhaltung. Als weiteres erfolgreiches Programm zur Förderung des Fremdenverkehrs im Pustertal haben sich mittlerweile auch die *Toblacher Gespräche* entwickelt.

6.12.2.2 *Kongressbetrieb und Jugendberberge*

Neben dem Schwerpunkt »Musik« ließ man aber in Toblach auch die Kongressstätigkeit nicht außer Acht. So ist der Gustav Mahler gewidmete Konzertsaal (Abb. 385) mit 460 Plätzen zugleich das Herz des *Kongressbetriebes*. Außer dem Plenarsaal mit erstklassigem technischem Equipment (Simultanübersetzungsanlage; Schallplattenaufnahmen etc.) können 13 weitere Seminarräume (30 bis 50 m²) angemietet werden. Als weiteres repräsentatives Auditorium steht auch der *Spiegelsaal* für 150 Personen zur Verfügung. Großzügige Ausstellungsflächen, eine weitläufige Parklandschaft und ein professionelles Tagungssekretariat ergänzen das Tagungsangebot.

Durch die Etablierung einer modernen *Internationalen Jugendberberge* erfuhr nun der noch aus der Nachkriegszeit stammende Sozialtourismus des *Päpstlichen Hilfswerkes* eine zeitgemäße Fortsetzung. Schwerpunkt des »*Ostello*



della Gioventù« mit über 69 Betten in schönen Ein-, Zwei- oder Dreibettzimmern ist neben dem internationalen Jugendaustausch auch die Friedenserziehung. Als großer Pluspunkt ist hier zu vermerken, dass weder Mindestaufenthalt noch Altersbegrenzung vorgeschrieben sind.

385a Südtiroler Dolomiten:
Naturpark Fanes-Sennes-Prags

6.12.2.3 Naturparkzentrum

Neben *Jugendherberge*, *Gastgewerbe*- und *Musikschule* sorgt auch das großartige *Naturparkzentrum* im alten *Südbahnhotel* für ständige Belebung durch junge Leute. Die neu eingerichtete Informationsstelle für die beiden nahe gelegenen Südtiroler Naturparks »*Sextner Dolomiten*« und »*Fanes-Sennes-Prags*« (Abb. 385a) soll vor allem zu ökologischem Naturverständnis und Umweltbildung beitragen. Südtirol besitzt übrigens in jedem seiner acht Naturparks individuelle Naturparkhäuser mit Kinoräumen. Nebenbei bemerkt stehen auch die *Dolomiten* rund um Toblach unmittelbar vor der Aufnahme in das Weltnaturerbe der UNESCO. Gemeinsam mit der Semmeringlandschaft würden dann schon zwei ehemalige Kurregionen der *Südbahn* zu den »*World Heritage Sites*« zählen.

7. Resümee

Primäre Aufgabe des hier vorliegenden Buches war die Publikation der Architekturgeschichte der *Südbahnhotels*, die aufgrund ihrer Lage zwischen Gletschern und Palmen ausschlaggebend für die Gründung berühmter – heute internationaler – Kurorte waren. Durch die multinationale Gästeschar, die vor dem Ersten Weltkrieg aus allen Teilen der K. u. k. Monarchie die Hotelanlagen der das ganze Land durchquerenden *Südbahn* stürmte, nahm Österreichs Tourismusgeschichte im damals größten übernationalen Reich Europas ihren Anfang.

Die kunsthistorische Erfassung der »*Gesellschaftlichen Hotelanlagen*«⁷⁴⁸ der *Südbahn* war dringend geboten, da weltweit immer mehr unikale Hotelkomplexe des 19. Jahrhunderts plötzlich von der Bildfläche verschwinden. Durch diese internationale Zerstörung herausragender Einzelbauwerke und Ensembles ist auch die Harmonie ganzer Orte und Landschaften betroffen.

Seitdem nach der Erfindung des Penicillins die große Zeit der Sanatorien um 1950 vorbei war, beschäftigen sich die beiden als »ville d'hôtellerie« weltberühmt gewordenen Orte – Davos und Semmering – mit der Problematik einer sinnvollen Neunutzung ihres historischen Baubestandes. Vielleicht hat nun einmal der Semmering mit dem *Südbahnhotel* die Chance, seinem ehemaligen Vorbild Davos ein Muster für eine geglückte Neunutzung eines Palasthotels zu liefern.

Gerade am Semmering – wo eine künstlich geschaffene Hotel-Enklave durch ihre Homogenität Einzigartigkeit besitzt – wäre es überaus wichtig, eine ideenreiche Denkmalpflege zu neuen Weichenstellungen zu veranlassen. Dies führt auch zu der Frage, ob es nicht eine Verpflichtung zum Schutz und zur Pflege des kulturhistorischen Erbes gibt, um dieses von Generation zu Generation weitergeben zu können? Würde man das nicht beachten, dann würde die historische Authentizität einer Region auf immer verloren gehen.

Diesbezüglich sollte das Buch Denkansätze liefern und darauf hinweisen, dass gerade die Hotels neben der Fabriks- und Nutzbauarchitektur sowie dem Wohn- und Siedlungsbau zu den neuen Bauaufgaben des Historismus zählten. Leider aber drohen international die Palasthotels still und leise von der Bildfläche zu verschwinden. So wie etwa Zürichs berühmtes *Hotel Dolder Waldhaus* (Abb. 386), das 1894 vom Spezialisten für Bauten im *Schweizer Holzstil*, Jacques Gros, im so genannten *Chaletstil* erbaut und 1971 gnadenlos mit Dynamit gesprengt wurde.⁷⁴⁹

Zu weiteren, nicht mehr existenten, aber für die Architekturgeschichte interessanten Objekten zählt auch das *Hotel Miramar in Biarritz* (1926/27), das ebenfalls unnotwendigerweise und unsinnig abgebrochen wurde. (Abb. 387)

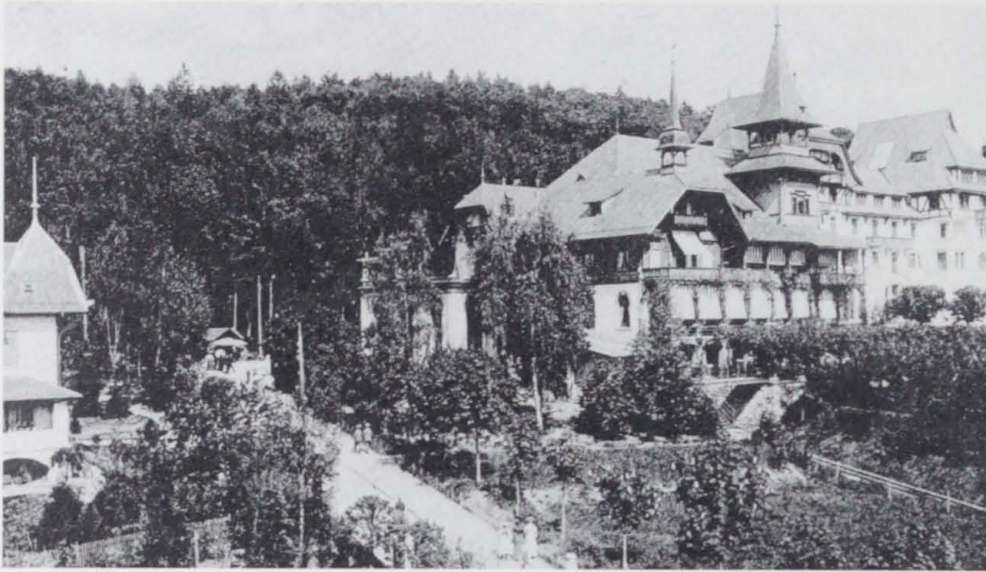
Zahlreiche Luxushotels fielen hingegen Bränden zum Opfer, wie das amerikanische *Hotel del Monte*⁷⁵⁰ in Monterey (USA). Dieser hochinteressante Bau war in ähnlich »*malerischer*« historisierender Konzeption gestaltet wie das ebenfalls unmittelbar nach Kriegsende am 27.5.1945 abgebrannte *Grand Hotel Erzherzog Johann* (1898/99) auf der Semmeringer Passhöhe. (Abb. 206 + 211)

Doch nicht nur durch Abbrüche und Brände wurden großartige frühe Hotelensembles zerstört, sondern auch durch so genannte moderne Fassaden-

748 So wurden die Hotels der *Südbahn* innerhalb der Bahn-Gesellschaft bezeichnet.

749 Michael Schmitt, *Palasthotels 1870–1920*, Berlin 1982, S. 74. Das mittlerweile wieder am Fuße des Zürichbergs neu aufgebaute Hotel, das sich in 300 m Luftlinie vom ebenfalls von Jacques Gros 1899 errichteten *Grand Hotel Dolder* befindet, ist heute mit einer separaten Haltestelle der *Dolderbahn* erreichbar. (Aus einer aktuellen Presseinformation des Grand Hotel Dolder, Zürich.)

750 Schweizer Bauzeitung Bd. XXXX-VIII/Nr. 22, 1901: Alfred Friedrich Bluntschli, *Reiseeindrücke aus den Ver. Staaten*, S. 239.



386 Zürich: Das von Jaques Gros erbaute Hotel Dolder Waldhaus um 1895, gesprengt 1971



387 Biarritz: Hotel Miramar (1926/27), abgerissen 1977

bereinigungen. Als Negativbeispiel einer Neunutzung alter Hotelarchitektur als modernes Wohnhaus wäre hier etwa der 1982 abgeschlossene Umbau des *Hotel Gallia* (1899) in Cannes anzuführen. (Abb. 388+389)

Um dem märchenhaften *Südbahnhotel* am Semmering ein ähnliches Schicksal – wie oben aufgezeigt – zu ersparen, wollte das Buch neben internationalen Positivbeispielen auch die sinnvollen denkmalpflegerischen Neunutzungen der anderen bedeutenden *Südbahnhotels* aufzeigen. Wie man nämlich mit erhaltenswerter, denkmalgeschützter Architektur der traditionsreichen Hotelanlagen der *Südbahngesellschaft* in Italien und Kroatien umging, müsste doch ein Lehrbeispiel für das nun seit 1976 vor sich hinschlummernde *Südbahnhotel* am Semmering sein. Weisen doch diese *Südbahnhotels*, aber auch das weltberühmte amerikanische *Hotel Coronado* am Pazifik viele Schicksalsparallelen mit dem Semmeringer Hotel auf und hatten bis zu ihrer geglückten Neunutzung ebenso schwere Zeiten durchzustehen.

Während man in Amerika etwa in Las Vegas oder in den *Disney-Resorts-Erlebniswelten* die Erinnerung an die Zeit der »Grand Hotels« in Phantasmagorien wach hält, sind in Europa ja noch vereinzelt Originale dieses raren Bautypus vorhanden. Gerade der historistische Baubestand der *K.u.k. Süd-*

388 Cannes: Hotel Gallia (1899),
vor dem Umbau



389 Cannes: Hotel Gallia, nach dem Umbau,
Zustand 1982



bahnhotels, deren Architektur sich am fürstlichen Palastbau orientierte, ist trotz des Zerfalls der gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Strukturen nach den Weltkriegen weitgehend unzerstört. Ihre aufwändigen Fassaden und luxuriösen Innenraumgestaltungen erzählen noch heute im Zeitalter des Massentourismus von der Präsenz einer untergegangenen Epoche.

Neunutzungsvarianten wie Freizeit-Resort mit gesundheitstouristischem Aspekt, Senioren-Residenz oder internationales Seminar- und Tagungshotel, vermischt mit auserlesenem Kulturtourismus (etwa einem Festspielhaus), dazu ein eigenes Hotelmuseum wären sicher auch am Semmering möglich. Gelang es doch dem traditionsreichen Höhenluftkurort erst vor kurzem mit seinen *Weltcup-Skirennen* auf sich wieder international aufmerksam zu machen.

Die alten Kurorte der *Südbahn* – Abbazia und Toblach – haben beide rechtzeitig erkannt, dass die wirtschaftliche Nutzung ihrer *Eisenbahnhotels* untrennbar mit der erfolgreichen Zukunft ihres Ortes verbunden ist. Jetzt aber sollten alle drei *Südbahnhotels* gemeinsam die Chance ergreifen und ein touristisches Rundfahrtpackage anbieten, mit dem man die inzwischen weltbekannten Kurregionen in Italien, Kroatien und Österreich – zwischen Gletscher und Meer – wieder so bereisen könnte wie einst.



390 Nizza: Majestic Palace Hotel (1906/08),
heute Wohnhaus

Als alternatives Nutzungskonzept der legendären Semmeringer Hotelbauten wäre auch eine Idee überlegenswert, die in Amerika schon lange praktiziert wird: nämlich die Dauervermietung von Hotelräumen, gekoppelt mit einem Hotelbetrieb in geringem Umfang.⁷⁵¹ Bei dieser Art der Neunutzung können traditionsreiche Bauten zumindest ihre individuelle Außenarchitektur bewahren.

Hingegen könnte das nicht in Betrieb befindliche *Semmeringer Kurhaus* – gerade in der luftverschmutzten Gegenwart – als »Hotel mit Allergiebehandlungen« oder als »Spezialklinik für Burn-out-Syndrome« Verwendung finden. Durch quer finanzierte Bauerweiterungen wären wahrscheinlich auch neue Synergien möglich.

Davon machte man vor allem in der Schweiz Gebrauch. Viele interessante Hotelpaläste konnten dort durch Privatinitiativen überleben, wie etwa das großartige *Palace Hotel* in Caux (1900/02). (Abb. 227) Ebenso konnte in St. Moritz, wo sich viele Vergleichsebenen mit dem Semmering finden, weitgehend der Bestand erhalten werden. Hoffentlich gelingt dies auch in Davos, wo mehrere Sanatorien derzeit direkt in der Abschusslinie stehen.

Ebenso ist man an der französischen Riviera sehr um die Neunutzung alter Hotelpaläste bemüht. So wurde in Nizza das renommierte Hotel *Majestic Palace* (1906) äußerst behutsam in ein Wohnhaus umgewandelt. (Abb. 390)

Der finanzielle Erfolg mit dem Wirtschaftsfaktor Fremdenverkehr, den Generaldirektor Schüler vor 1900 durch die Errichtung der *K.u.k. Südbahn-hotels* für sich buchen konnte, hat damals wesentlich zur Sanierung des durch Kriegswirren angeschlagenen Bahn-Unternehmens beigetragen. Heute jedoch – im Zeitalter des Massentourismus – scheinen die Grenzen des profitablen Hotelgeschäftes erreicht. War der Fremdenverkehr zu Schülers Zeiten noch unbekanntes Neuland, so ist er jetzt integrierter Bestandteil des Wirtschaftslebens eines Landes. Heutige Tourismus-Manager müssen ununterbrochen Adaptierungen, Zu- und Neubauten mit hohem finanziellem Risiko durchführen, um ihre modernen Hotelkomplexe mit ständig neuem Gästepotential zu füllen. Doch trotz all diesem immensen Aufwand zieht es derzeit immer mehr Urlauber in lange Zeit vergessene Urlaubsorte.

Alte Sommerfrischen mit gewachsener Infrastruktur, die leicht erreichbar sind und wo es noch nach der nostalgisch angehauchten »Welt von Gestern«

751 Zit. Anm. 91, S. 178.

riecht, sind wieder gefragt. Interessant ist, dass viele etablierte Kurorte, die lange Zeit als »antiquiert« und »nicht modern« empfunden wurden, derzeit eine Renaissance erleben. War es vielleicht gar die konforme Architektur des Massentourismus, die heute weltweit zur Restaurierung und Neunutzung bekannter Hotelbauten des »Fin de Siècle« führt? Als man nämlich international in den sechziger Jahren des 20. Jahrhunderts begann, die äußeren Schalen alter Hotelpaläste zu überholen, erkannte man allgemein, dass viele der frühen europäischen Kuranlagen in ihrer Grundkonzeption nicht nur eleganter, sondern oft auch »moderner« angelegt sind – jedenfalls großzügiger und stimmungsvoller – als gewisse Club- oder Freizeitanlagen der Gegenwart.

Aufgrund der Wiederentdeckung der guten alten »Sommerfrische« scheint heute auch von der Rendite her eine Restaurierung der noch wenigen bestehenden großartigen Palasthotels überlegenswert, da sie ein hoher Garant für ein früher geschaffenes unikales, wohl konzipiertes Landschaftsambiente sind.

Auch am Semmering führte der große künstlerische Zusammenhang, der das Semmeringgebiet auszeichnet und durch Bahnarchitekten oder Baukünstler – wie Carlo Ghenga, Wilhelm Flattich, Franz Wilhelm, Josef Daum, Franz Schönthaler, Franz und Gustav Neumann, Josef Bündsdorf, Alfred Wildhack und Robert Morpurgo, Fellner & Helmer, Otto Schönthal & Emil Hoppe, Josef Urban und Adolf Loos – entstand, zu dieser übergeordneten Ganzheit von Landschaft und Bauten. Ohne die epochale und ästhetische Ingenieurleistung Ghegas jedoch, dem allein das heutige von der UNESCO 1998 anerkannte »Welterbe Semmeringbahn und umgebende Landschaft« zu verdanken ist, würde der Semmering nicht über diese denkmalhafte »Museums-Landschaft« mit den malerischen Bauten, welche die Anfänge des österreichischen Tourismus widerspiegeln, verfügen.

Ghegas Werk, das neben dem von seinem Freund Luigi Negrelli geplanten Suezkanal »als das wohl bedeutendste Verkehrsbauwerk des 19. Jahrhunderts«⁷⁵² weltweit gerühmt wird, verdankt der 1881 durch die Südbahn künstlich geschaffene Ort Semmering, dass er sich heute mit seinen legendären Hotels und Villen als geschlossener musealer »Architektur-Lehrpfad« der österreichischen Baugeschichte – vom Späthistorismus über den Heimatstil bis zur Neuen Sachlichkeit – präsentieren kann.

Abschließend noch ein kleiner Trost: Allein schon aus Identifikationsgründen wird schließlich doch die Silhouette des Südbahnhotels, das als Wahrzeichen des einstigen Nobelkurortes Semmering in die Weltgeschichte einging, für den Ort erhalten bleiben. Nach Bruno Maldoner vom Bundesdenkmalamt Wien ist das bauliche Erbe einem Buch vergleichbar, dessen Inhalt sich dem erschließt, der es versteht, darin zu lesen. »Alte Bauten, Ensembles und Kulturlandschaften sind nämlich eine Summe von Arbeit und in Generationen gewonnene Erfahrung somit »materialisiertes Gedächtnis«.«⁷⁵³

Neue moderne Zubauten aber, die aus fremdenverkehrstechnischen Gründen notwendig sind, wären dabei keineswegs störend, wenn sie das im Semmeringgebiet von der Südbahn seit 1881 vorgegebene Architekturbild hochqualitativ ergänzen.

752 Resolution an die Österreichische Bundesregierung in: *Steine sprechen* Nr. 87, Wien September 1988. Der Suezkanal wurde nach Plänen Luigi Negrellis, Ritter von Moldelbe, einem Kollegen und Freund Carl Ghegas, gebaut.

753 Bruno Maldoner, Erhaltung des baulichen Erbes und nachhaltige Entwicklung: Gegner oder Partner?, in: *Steine sprechen*, Nr. 113 (Jg. XXXVIII/2), Wien 1999, S. 8–11.

Dankesworte der Autorin

Ohne die hilfreiche Förderung meines Herausgebers und akademischen Lehrers Universitätsprofessor Dr. Mario Schwarz wäre das vorliegende Buch, dem eine 10jährige Forschungszeit zugrunde liegt, nicht erschienen.

Die Realisierung des Werkes basiert prinzipiell auf der Wissensvermittlung meiner Professoren der Universität Wien, wofür ich vor allem Universitätsprofessor Dr. Peter Haiko und Universitätsprofessor Dr. Walter Krause vom Institut für Kunstgeschichte danken möchte. Die Forschungsarbeiten der hier angeführten drei Wissenschaftler auf dem kunstgeschichtlichen Gebiet der Moderne und des Historismus bilden die Grundlage meiner architekturhistorischen Publikation.

8. Quellen und Literatur

(auch ungedruckte)

ARCHIVE

Archiv der Akademie am Schillerplatz, Wien
Civici Musei di Storia et Arte, Trieste
Drzavani Arhiv u Rijeci, Rijeka
Gemeindearchiv Semmering
Niederösterreichisches Landesarchiv, St. Pölten
Österr. Staatsarchiv, Wien

AUSSTELLUNGSKATALOGE

Das Reich der Habsburger, Photographien aus der österreichisch-ungarischen Monarchie, Palais Palffy, Wien 2001/02
Das Zeitalter Kaiser Franz Josephs, 2 Bände, Schloss Grafenegg, Grafenegg 1984/1987
Die Eroberung der Landschaft, Semmering-Rax-Schneeberg, Schloss Gloggnitz, Wien 1992
Die großen Architekten der Ringstraßenzeit, ihre Vorläufer und Nachfahren auf dem Lande, Bad Vöslau 1986
Eduard von Engerth, Wien Museum Karlsplatz, 1997
Johann II. von und zu Liechtenstein 1894–1916, Wien Museum Karlsplatz
Schnee von gestern – Winterplakate der Österr. Nationalbibliothek, Wien 2004

LEXIKA

Architekturlexikon der Schweiz 1998
Brockhaus Enzyklopädie in 24 Bänden, 19. Aufl., Mannheim 1988
Czeike Felix, Das große Groner Wien Lexikon, Wien 1974
Der große Bildatlas der Architektur, Niedernhausen 2001
Lexikon der Kunst, Malerei-Architektur-Bildhauerkunst, Erlangen 1994
Österreich Lexikon, Bd. 1/2, Wien 1995
Österr. Biographisches Lexikon, 1815–1950, Wien 1957–1999

Pevsner, Honour, Fleming, Lexikon der Weltarchitektur, München 1992
Propyläen Kunstgeschichte, Berlin 1984
Thieme/Becker, Allgemeines Lexikon der bildenden Künstler, Leipzig 1999
Vollmer Hans, Allgemeines Lexikon der bildenden Künstler des 20. Jahrhunderts, Leipzig 1999
Wurzbach Constantin, Biographisches Lexikon des Kaiserthums Österreich, Wien 1856–91

LITERATUR

Accati Luisa, Padre e figlio, Turin 1994
Achleitner Friedrich, Gibt es einen mitteleuropäischen Heimatstil?, in: Österreichische Zeitschrift für Kunst und Denkmalpflege, XLIII, Heft 3/4, Wien 1989, S. 165ff.
Aichelburg Wladimir, Das Wiener Künstlerhaus (1861–2001), Bd. 1, Wien 2003
Almanach der österr. Riviera, 2. Jahrgang, 1906
Almanach Südbahnhof Semmering, Wien 1927
Altenberg Peter, Semmering 1912, Berlin 1913
Altenberg Peter, Sommerabend in Gmunden, Szenen und Skizzen zwischen Semmering und Salzkammergut. Burkhard Spinnen (Hsg.), Frankfurt/Main 1997
Assirelli Giuseppe/Bressan Marina, Panorama di Gorizia, Gorizia 1996
Baedeker Karl, Südbayern, Tirol und Salzburg, 1910, S. 465
Bammer Anton, Architektur als Erinnerung, Wien 1977
Berger Günther, Sieben erhaltene Konkurrenzprojekte zur Anlage des Wiener Zentralfriedhofs (1870–1871), in: Jahrbuch des Vereins für Geschichte der Stadt Wien, Bd. 38, Wien 1982, S. 82–138
Biendl Hans, Südbahnführer, (Hsg.) K.u.k. priv. Südbahn-Gesellschaft, Wien 1910
Blaser Werner, Fantasie in Holz, Basel 1987
Brussatti Alois (Hsg.), Die Habsburgermonarchie 1848–1918, Bd. 1 Die wirtschaftliche Entwicklung, Wien 1973

- Brussatti Alois, 100 Jahre Österr. Fremdenverkehr, Historische Entwicklung 1884–1984
- Bryan Tim, Brunel, The great engineer, Surrey 1999
- Buchinger Günther, Villenarchitektur am Semmering, Semmeringer Architektur/Bd. 2, Wien 2006
- Buttlar Adrian von, Der Landschaftsgarten, Köln 1989
- Carter Oliver, British Railway Hotels (1838–1983), Lancashire 1990
- Crick Clare, Victorian Buildings in Bristol, Bristol 1975
- Csendes Peter, Landpartien und Tourismus im Biedermeier, in: Bürgersinn und Aufbegehren. Biedermeier und Vormärz in Wien 1815–1848. Katalog der 109. Sonderausstellung des Historischen Museums der Stadt Wien, Wien 1987
- Daghofer Barbara, Repräsentative Hotelbauten der Wiener Gründerzeit, Diplomarbeit, Universität Wien 1997
- Dehio-Handbuch, Die Kunstdenkmäler Österreichs, Steiermark, Wien 1982
- Dehio-Handbuch, Die Kunstdenkmäler Österreichs, Wien, II. bis IX. und XX. Bezirk, Wien 1993, S. 405
- Dehio-Handbuch, Niederösterreich südlich der Donau, Teil 2, Horn/Wien 2003
- Deiningner Johann Wunibald, Das Tiroler- und das Vorarlberger Bauernhaus, IV. Abt., 1. Heft, Wien 1895
- Deisinger Josef, Vom Piccolo zum Millionär, Wien
- Dienes Gerhard M. (Hsg.), Die Südbahn, Vom Donauraum zur Adria, Graz 1987
- Dietrich Herbert, Die Südbahn und ihre Vorläufer, Wien 1994
- Dietrich Herbert, Personen aus Österreichs Eisenbahngeschichte, Wien 1993
- Dixon Roger/Muthesius Stefan, Victorian Architecture, London 1978
- Dolgnier Dieter, Historismus, Dt. Baukunst 1815–1900, Leipzig 1993
- Dultinger Josef, Die Erzherzog Johann-Bahn, 1985
- Eggert Klaus, Der Wohnbau der Wiener Ringstraße im Historismus 1855–1896, Wiesbaden 1976
- Eisenbahn-Schematismus für Österreich-Ungarn pro 1901/1902
- Eisenlohr Friedrich, Die Hochbauten der Badischen Bahn, Karlsruhe 1854–1856
- Engerth Ruediger, Eduard Ritter von Engerth, Dissertation phil., Universität Wien 1986
- Etzel Carl, Über den Charakter ländlicher Gebäude, Allgemeine Bauzeitung 1842
- Falser Michael, Das Landhaus Khuner von Adolf Loos am Semmering, in: Österreichische Zeitschrift für Kunst und Denkmalpflege, LVIII, Heft 1, Wien 2004, S. 101ff.
- Festschrift zur Fünfzigjahrfeier der Semmeringbahn, Wien 1904
- Festschrift, 100 Jahre Semmeringbahn, Wien 1954, S. 11
- Fischel Hartwig, Hochbau, in: Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie, Bd. II, Wien-Teschen-Leipzig 1898, S. 404
- Fischer Lisa, Biographie Lina Loos, 2. Aufl., Wien 1995
- Flattich Wilhelm, Beschreibung von auf den Linien der Südbahn ausgeführten Hochbauten mit Angabe ihrer Kosten, Wien 1870
- Flattich Wilhelm/Wilhelm Franz, Der Eisenbahnhochbau in seiner Durchführung auf den Linien der K.u.k. priv. Südbahn-Gesellschaft, Wien 1874
- Flattich Wilhelm, Der Eisenbahn-Hochbau 1875–1877, unter Mitwirkung von Franz Wilhelm, Wien. Architektur in Wien, Wien 1984
- Flückiger-Seiler Roland, Die Bauten der Fremdenindustrie, in: Riviera am Thunersee, Bern 2002, S. 177
- Flückiger-Seiler Roland, Hotelträume zwischen Gletscher und Palmen, Zürich 2001
- Förster's Turistenführer, Wien 1917
- Förster's Turistenführer, 19. Aufl., Wien 1923
- Friedl Guido, Der Architekt Wilhelm von Flattich, Dissertation phil., Universität Wien 1979
- Führer auf den Semmering, Österr. Touristenklub, 8. Aufl., Wien 1915
- Glabach Ernst, Der Schweizer Holzstyl, Erste Serie, Zürich 1882
- Gorizia in posa, Editrice Goriziana, 1989
- Grams Helga, Die Entwicklung und Zukunftschancen der Region Semmering unter dem Aspekt des Skitourismus, Diplomarbeit, Universität Wien 1994
- Gründler Kurt, 75 Jahre Gemeinde Semmering, in: Festschrift Semmeringer Nachrichten, 75 Jahre Kurgemeinde Semmering, Semmering 1994, S. 12f.
- Günther Georg, Lebenserinnerungen, Wien 1936
- Guyer Eduard, Das Hotelwesen der Gegenwart, Zürich 1874
- Haiko Peter/Stekl Hannes, Architektur in der industriellen Gesellschaft, in: Architektur und Gesellschaft (Geschichte und Sozialkunde Bd. 6), Salzburg 1980
- Haiko Peter, Die Einflüsse Italiens auf die österreichische Architektur 1870–1910, in: Römische historische Mitteilungen, Rom-Wien 1982

- Haiko Peter, Hermesvilla in Lainz, in: Brigitte Hamann, Elisabeth, Stationen ihres Lebens, Wien 1998
- Haiko Peter/Reissberger Mara, Historismus als Erzieher, in: Archithese 15 (1985), Nr. 6, S. 12–20
- Haiko Peter, Otto Wagner und die historistische Wohnpraxis, in: Otto Wagner, Möbel und Innenräume, Salzburg 1984, S. 38f.
- Haiko Peter, Otto Wagner, Von der »Renaissance der Renaissance« über die »moderne Architektur« zur »Baukunst unserer Zeit«, in: Neorenaissance, 2. Historismus-Symposium, Bad Muskau 2002, S. 233ff.
- Haiko Peter/Stekl Hannes, Urbaner Bereich und ländliche Enklave-Bauformen des 19. Jahrhunderts, in: Beiträge zur historischen Sozialkunde 6, Wien 1976
- Haiko Peter, Wien, 1850–1930, Architektur, Wien 1992
- Haiko Peter, Wiener Arbeiterwohnhäuser 1848–1934, in: Kritische Berichte 5, Wien 1977
- Hajos Geza, Romantische Gärten der Aufklärung, Englische Landschaftskultur des 18. Jahrhunderts in und um Wien, Wien-Köln 1989
- Hajos Geza, Heimatstil – Heimatschutzstil, in: Österreichische Zeitschrift für Kunst und Denkmalpflege, XLIII, Heft 3/4, Wien 1989, S. 156ff.
- Hamann Brigitte, Die Habsburger, Wien 2001
- Hansy Resa, Österreichisches Bilderbuch, Wien 1959
- Hartung Werner, Denkmalpflege und Heimatschutz im Wilhelminischen Deutschland 1900 bis 1913, in: Österreichische Zeitschrift für Kunst und Denkmalpflege, XLIII, Heft 3/4, Wien 1989, S. 174f.
- Hegenbarth Max, Handbuch des Hotelbetriebs, 1887
- Heidebrecht Heinrich, Deutsche Baumeister und die Rationale Architektur im Russland des späten 19. Jahrhunderts, in: Mitteilungen der Gesellschaft für vergleichende Kunstforschung in Wien, Nr. 1/2, Wien 2003
- Heidler-Trebesiner Christl, Franz Schönthalers Aufstieg zum k.u.k. Hofbildhauer, in: Kulturbeilage zum Amtsblatt Nr. 10 vom 15.5.1985, Bezirkshauptmannschaft Wr. Neustadt
- Heinersdorff Richard, Album, Wiener Bahnhöfe, Wien, o.J.
- Hessen Richard von (Hrsg.), Victoria Kaiserin Friedrich. Mission und Schicksal einer englischen Prinzessin in Deutschland, Frankfurt a. M. 2002
- Heiss Hans, Grand Hotel Toblach, Pionier des Tourismus in den Alpen, Bozen 1999
- Heiss Hans, Tourismus und Urbanisierung. Fremdenverkehr und Stadtentwicklung in den österr. Alpenländern bis 1914, in: Stadt, Strom-Straße-Schiene, Linz/Donau 2001, S. 245
- Hlousa-Weinmann Michaela, Hotelneubauten im Umfeld der Wiener Weltausstellung 1873, Diplomarbeit, Universität Wien
- Hotel del Coronado, The history of a legend, Coronado 1984
- Hude Hermann von der, in: Handbuch der Architektur, Vierter Theil: Gebäude für Erholungs-, Beherbergungs- und Vereinszwecke, 3. Abschnitt: Gebäude für Beherbergungszwecke, 1. Kapitel: Hotels, Darmstadt 1885, S. 174–239
- Internationale Gustav-Mahler-Gesellschaft (Hsg.), Gustav Mahler in Toblach, Wien
- Iacobucci Jeffrey, Golf in den Alpen 1, München 1986
- Jahn Gustav, Eckart-Kunstabücher, Wien o.J.
- Jahrbuch des Vereins für Geschichte der Stadt Wien, Bd. 38, Wien 1982
- Karplus Arnold, Neue Landhäuser und Villen in Österreich, Wien 1910
- Kienreichs Führer durch das Semmering-Gebiet, Graz 1906
- Kitlitschka Werner, Historismus & Jugendstil in Niederösterreich, St. Pölten 1984
- Klasen Ludwig, Grundriss-Vorbilder von Gebäuden aller Art, Abteilung 2: Grundriss-Vorbilder von Gasthäusern, Hotels und Restaurants, Leipzig 1884, S. 129–160
- Klein Dieter/Kupf Martin/Schediwy Robert, Wien Stadt-bildverluste seit 1945, 2. Aufl., Wien 2002
- Koepf Hans, Bildwörterbuch der Architektur, Stuttgart 1999
- Kortz Paul, Wien am Anfang des 20. Jahrhunderts, Bd. 2, Wien 1905
- Kos Wolfgang, Panhans, Wien 1988
- Kos Wolfgang, Österreichischer Schnee, in: Schnee von gestern, Winterplakate der österr. Nationalbibliothek, Wien 2004
- Kos Wolfgang, Über den Semmering, 2. Aufl., Wien 1991
- Krause Walter, Architektur, in: Geschichte der Bildenden Kunst in Österreich, 19. Jahrhundert, Bd. 5, Wien 2002
- Krause Walter, Die Wiener Ringstraße, Vortrag in der Gesellschaft der Freunde der bildenden Künste, Wien 1988
- Krause Walter, Neorenaissance in Österreich-Ungarn, in: Neorenaissance, Zweites Historismus-Symposium, Bad Muskau 2002, S. 197

- Krause Walter, Österreichische Schlösser des Historismus, in: Parnass, Sonderheft 12, Wien 1996
- Kubelik Martin/Schwarz Mario, Von der Bauforschung zur Denkmalpflege, Festschrift für Alois Machatschek, Wien 1993
- Kubinszky Mihály, Architektur an der Semmeringbahn, Wien 1992
- Kubinszky Mihály, Bahnhofsbauten des Historismus und die Probleme ihrer Erhaltung, in: ÖZKD, XLVIII, Heft 3/4, Wien 1994, S. 145ff.
- Kubinszky Mihály, Bahnhöfe in Österreich, Architektur und Geschichte, Wien 1986
- Kubinszky Mihály, Hochbauten der Südbahn, in: Die Südbahn und ihre Vorläufer, Wien 1994
- Kühebacher Egon, Hundert Jahre Raiffeisenkasse Toblach (1891–1991), Toblach 1991
- Kunstdenkmäler in Rumänien, Darmstadt 1986
- K.u.k. priv. Südbahn-Gesellschaft, Geschäftsberichte, AVA
- Landhaus und Villa in Niederösterreich 1840–1914, hg. von der Österr. Gesellschaft für Denkmal- und Ortsbildpflege mit Beiträgen von Klaus Eggert, Géza Hajos, Mario Schwarz, Patrick Werkner, Wien-Köln-Graz 1982
- Lanz Josef (Hg.), Gustav Mahler in Toblach, Brixen 2005
- Laudel Heidrun, Gottfried Semper, Architektur und Stil, Dresden 1991
- Lehne Andreas, Elementares und Anonymes, Denkmalpflege in Niederösterreich, Bd. 11
- Lehne Andreas, Heimatstil – Zum Problem der Terminologie, in: Österreichische Zeitschrift für Kunst und Denkmalpflege, XLIII, Heft 3/4, Wien 1989, S. 159–164
- Ley Andreas, Die Villa als Burg, München 1981
- Littrow Heinrich, Die Semmeringfahrt, Wien Wallis-haussersche Buchhandlung, Wien 1887
- Loos Adolf, Ornament und Verbrechen, Wien 1908
- Loos Adolf, Regeln für den, der in den Bergen baut, in: Trotzdem 1900–1930, Wien 1982
- Loudon John, C., Encyclopaedia of Cottages, Farm and Villa Architecture, 1833
- Lübke Wilhelm, Die Kunst der Barockzeit und des Rokoko, Esslingen 1907
- Lukan Karl, Schneeberg und Rax, Wien 1978
- Magris Claudio, Der habsburgische Mythos in der österr. Literatur, Salzburg 1966
- Maldoner Bruno, Erhaltung des baulichen Erbes und nachhaltige Entwicklung: Gegner oder Partner?, in: Steine sprechen, Nr. 113 (Jg. XXXVIII/2), Wien 1999, S. 8–11
- Markus Georg, Katharina Schratt, Die zweite Frau des Kaisers, Wien 1982
- Maryska Christian, Buchungslage gut, Nächtigungszahlen steigend, in: Schnee von gestern, Winterplakate der österr. Nationalbibliothek, Wien 2004
- Mechtler Paul, IX. Inventar des Verkehrsarchivs Wien, Wien 1959, S. 86
- Meyer Peter, Schweizerische Stilkunde, Zürich 1952
- Mitteilungen des Neuberger Münsters, April 2002
- Monkhouse Christopher, Railway Hotels, in: Railway Architecture, written by members and associates of SAVE Britains Heritage, edited by Marcus Binney and David Pearce, Orbis Publishing, London 1979, S. 118–139
- Moravansky Akos, Die Architektur der Donaumonarchie, Berlin 1988
- Morlok G., Die Königl. Württembergischen Staatseisenbahnen, Leipzig 1890
- Muchmayer Alexander, Das Thal von Reichenau im Viertel unter dem Wiener Wald und seine Umgebungen, Wien 1842
- Müller Hermann, Das Wiener Cottage, in: ZÖIAV, Bd. 58/1906
- Münchner Fassaden, Bürgerhäuser des Historismus und des Jugendstils
- Nebehay Christian M., Wien speziell. Architektur und Malerei um 1900. Wien 1983
- Neorenaissance, Ansprüche an einen Stil, Zweites Historismus-Symposium, Bad Muskau, Dresden 2001
- Neuner Bernhard, Bibliographie der österreichischen Eisenbahnliteratur, 3 Bde., Wien 2002
- Nezval Bettina, Villen der Kaiserzeit, Sommerresidenzen in Baden, Horn 1993
- Niel Alfred, Die K.u.k. Riviera, Graz 1981
- Noé Heinrich, Ein Blick auf die Küste von Abbazia, in: Gartenlaube, Heft 7, Wien 1894, S. 212ff.
- Noé Heinrich, Tagebuch aus Abbazia, Wien 1884
- Noé Heinrich, Von der Donau zur Adria, 1884
- Nothnagl Hannes, Die Nordischen Spiele von Mürzzuschlag, Manuskript für Mitteilungsblatt der Korrespondenten der Historischen Landeskommission für Steiermark, 2002

- Oberhammer Monika, Sommervillen im Salzkammergut 1830–1983
- Oehl Gottfried, Vater und Sohn Brunel, Diplomarbeit, Universität Wien 1989
- Österreichische Kunst, 1933
- Pap Robert, Wiedergefundenes Paradies, St. Pölten 1996
- Paul Martin, Technischer Führer durch Wien, Wien 1910
- Pawlik Hans Peter, Unvergessene Kahlenbergbahn, Wien 2001
- Peege Emil, Der Höhenluftkurort Semmering und sein Gebiet, Wien 1924
- Pemsel Jutta, Die Wiener Weltausstellung von 1873, Wien 1989
- Perdonnet A./Plonceau C., Nouveau Portefeuille de l'Ingenieur des chemins de fer, Paris 1866
- Pevsner Nikolaus, A history of building types, London 1979
- Pfingst-Dialog Steiermark 2005, www.zukunftsregion.at
- Pfundner Martin, Vom Semmering zum Grand Prix, Wien 2003
- Pickl Othmar, Geschichte des Ortes und Klosters Neuberg an der Mürz, Wien 1966
- Pippal Martina, Kleine Kunstgeschichte Wiens, München 2000
- Plassmeyer Peter, Die Wiener Fernbahnhöfe des 19. Jahrhunderts, Dissertation phil., Marburg 1990
- Plöckinger Veronika, Historischer Fremdenverkehr, in: Istrien Sichtweisen, Kittseer Schriften zur Volkskunde, Kittsee 2001, S. 15–27
- Priessnitz Roland, Alexander von Wielemans, Dissertation phil., Wien 1987
- Prohaska's Neuer Wiener Fremdenführer, 1873
- Prokop August, Über österreichische Alpen-Hotels, Wien 1897
- Prospect Südbahn-Hotel Semmering, Wien 1903
- Rabl Josef, Führer auf die Raxalpe, III. Aufl., Wien 1897
- Riegl Alois, Die Stimmung als Inhalt der modernen Kunst, in: Gesammelte Aufsätze, Augsburg-Wien 1929
- Riviera am Thunersee im 19. Jahrhundert, Bern 2002
- Robinson Peter F., Design for Ornamental Villas, London 1827
- Roller Robert, Über Schweizerische Hotelanlagen, Burgdorf 1878
- Ronniger Karl, Förster's Turistenführer in Wiens Umgebung, Wien 1917
- Rosegger Peter, Die neue Sommerfrische auf dem Semmering, in: Heimgarten VI, Graz 1882, S. 15
- Rosegger Peter, Unser lieber Semmering, in: Festschrift zur Fünfzigjahrfeier der Semmeringbahn, hsg. vom Landesverbande für Fremdenverkehr in Niederösterreich, Wien 1904
- Rukschcio Burkhard/Schachel Roland, Adolf Loos, Leben und Werk, Salzburg-Wien 1982
- Scamozzi Vincenzo, Dell' Idea della Architettura universale, Venetia MDCXV
- Schaumann Walther, Die Bahnen zwischen Ortler und Isonzo 1914–1918, Wien 1971
- Schaumann Walther, Toblach, 82 Touren- und Routenvorschläge, Bassano 1986, S. 52
- Scherzer Wilfried, Region Schwarzatal-Semmering, Ternitz 1999
- Schirmer Wulf, Stilstreit und Einheitskunstwerk, Einleitung, Internationales Historismus-Symposium, Bad Muskau, Dresden 1998, S. 13
- Schmidl Adolph, Wiens Umgebungen auf zwanzig Stunden im Umkreise, nach eigenen Wanderungen geschildert, 3. Bd., Wien 1839
- Schmitt Michael, Palasthotels 1870–1920, Berlin 1982
- Schnitzler Arthur, Tagebuch 1909–1912, Wien 1981
- Schüler Friedrich, Abhandlung über die Organisation des Eisenbahnstationsdienstes und des Prämien-systems, Wien 1862
- Schüler Friedrich, Die Südbahn im Jahre 1880, Wien 1880
- Schüler Friedrich, Die Tarife in ihrer Beziehung zum Konzessionswesen der Eisenbahnen in Österreich-Ungarn, 1870
- Schüler Friedrich, Über die Erbauung von Lokalbahnen in Österreich, 1867
- Schwarz Mario/Pusch Eva, Architektur der Sommerfrische, St. Pölten 1995
- Schwarz Mario, Architektur des Klassizismus und der Romantik in Niederösterreich, Wissenschaftliche Schriftenreihe Niederösterreich, Bd. 62/63, St. Pölten 1982
- Schwarz Mario, Die Villenarchitektur im Süden Niederösterreichs, in: Sommerfrische, Denkmalpflege in Niederösterreich, Bd. 8, Wien 1991
- Schwarz Mario, Ein Land von Stadthäusern oder eine Stadt von Landhäusern, in: Denkmalpflege in Niederösterreich, Bd. 29, St. Pölten 2003, S. 369
- Schwarz Mario, Ein Villenensemble in Horn als Beispiel der Stilmöglichkeiten um 1900, in: Höbarthmuseum und Stadt Horn, Beiträge zu Museum und Stadtgeschichte, Horn 1991

- Schwarz Mario/Kubelik Martin, Festschrift für Alois Machatschek, Von der Bauforschung zur Denkmalpflege, Wien 1993
- Schwarz Mario (Hg.), Landhaus und Villa in Niederösterreich 1840–1914, Wien-Köln-Graz 1982
- Schwarz Mario, Die Semmeringbahn – ein epochales Denkmal, in: Steine sprechen, Nr. 87, Wien 1988
- Seger Cordula, Grand Hotel, Schauplatz der Literatur, Köln 2005
- Semper Gottfried, Der Stil in den technischen und tektonischen Künsten (1861–63)
- Silberhuber Anton/Rabl Josef, Führer auf den Semmering und seine Umgebung mit besonderer Berücksichtigung der Hotelanlagen, 7. Aufl., Öst. Touristenclub, Wien 1902
- Silberhuber Anton, Semmering-Führer des Österr. Touristenclubs, Wien 1883
- Sitte Camillo, Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen, Wien 1889
- Strach Hermann, Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie, Bd. I/Teil 1, Wien-Teschen-Leipzig 1898, S. 341f.
- Streibel Robert (Hg.), Eugenie Schwarzwald und ihr Kreis, Wien 1996
- Südbahn-Album, Malerische Ansichten in der Nähe der k.k. Südbahn von Wien bis Triest (um 1856)
- Szeemann Harald, in: Katalog Monte Verita, München 1980
- Termini Isabel, Heimat bauen, Aspekte zu Heimat-Heimatschutz-Heimatstil-Heimatschutzarchitektur, Diplomarbeit, Universität Wien, Juni 2001
- Toplitsch Norbert, Payerbacher Kulturwege, Ternitz 1999
- Vasko-Juhász Désirée, Gründungsgeschichte des Ortes Semmering aus kulturhistorischer Betrachtung, in: Festschrift Semmeringer Nachrichten, 75 Jahre Kurgemeinde Semmering, Semmering 1994, S. 9ff.
- Vasko-Juhász Désirée, Vom Kuhstall zur noblen Golfanlage, in: Festschrift Semmeringer Nachrichten, 75 Jahre Kurgemeinde Semmering, Semmering 1994, S. 30f.
- Vasko-Juhász Désirée, Das Südbahnhotel am Semmering, 2. Bauabschnitt (1901–1903), Aufnahmemarbeit, Institut für Kunstgeschichte, Universität Wien, Mai 1996
- Vasko-Juhász Désirée, 80 Jahre Höhenluftkurort Semmering 1921–2001, Jubiläumsausgabe Semmeringer Nachrichten, 28/2001
- Vasko-Juhász Désirée, Carolus-Denkmal: Barockes Juwel der Semmeringer Museumsstraße, Semmeringer Nachrichten, Sonder-Beilage, Semmering 2002
- Wachsmuth Friedrich, Der Backsteinbau der Neuzeit, Marburg 1942
- Wagner-Rieger Renate, Die Architekten der Wiener Ringstraße, Theophil von Hansen, Wiesbaden 1980
- Wagner-Rieger Renate, Eisenarchitektur im Wiener Historismus, in: Eisenarchitektur, Mainz 1979
- Wagner-Rieger Renate/Krause Walter, Historismus und Schloßbau (Studien zur Kunst des 19. Jahrhunderts, Bd. 28), München 1975
- Wagner-Rieger Renate, Wiens Architektur im 19. Jahrhundert, Wien 1970
- Watkin David, English Architecture, London 1979
- Weissensteiner Friedrich, Die rote Erzherzogin, 4. Aufl., Wien 1983
- Wenzel Maria, Palasthotels in Deutschland, Hildesheim 1991
- Wibiral Norbert, Heinrich von Ferstel und der Historismus in der Baukunst des 19. Jahrhunderts, Dissertation phil., Universität Wien 1952
- Woerl's Führer auf dem Semmering, Wien 1890
- Wolf Norbert, Kunst-Epochen 19. Jahrhundert, Stuttgart 2002
- Wühr Hans, Siebenbürgen, Berlin o.J.
- Zeller W., Rigi, Die Geschichte des meist besuchten Schweizer Berges, Bern 1971
- Zweig Stefan, Die Welt von Gestern, 31. Aufl., Frankfurt/Main 1970

ZEITSCHRIFTEN

- Allgemeine Bauzeitung, Wien 1836–1918
- Allgemeine Illustrierte Zeitung, Wien 1883
- Architektonische Rundschau, Wien 1890, 1892, 1893
- Der Architekt
- Der Baumeister, Monatshefte für Baukultur und Baupraxis, 31. Jg. Heft 1, Wien 1933
- Der Bautechniker, Wien 1897, 1899
- Der österreichische Hotelier, Jg. 6/14, Wien 1907
- Der Semmering, Sonderheft 1925/26
- Deutsche Bauzeitung, Berlin 1900
- Fremden-Blatt, Nr. 59, Wien 1915
- Informationsblatt, Gemeinde Toblach, Jg. 6/3
- Neue Freie Presse, Wien 1905, 1914
- Österr. Eisenbahn-Zeitung, IV. Jg., Wien 1881

Österr. Touristen-Zeitung, Nr. 15, Wien 1882
 Österr. Zeitschrift für Kunst und Denkmalpflege LIX,
 Wien 2005
 Salzburger Nachrichten, 26.4.1999
 Schweizer Bauzeitung Bd. XXXXVIII/Nr. 22, 1901
 Semmering-Courier, 1924, 1929
 Semmeringer Nachrichten, 1926, 1928
 Semmeringer Rundschau, Nr. 2/1899
 Semmeringer Zeitung, 1900, 1901, 1902, 1903
 Steine sprechen, Zeitschrift der österr. Gesellschaft für
 Denkmal- und Ortsbildpflege, Nr. 98/Wien 1993; Nr.
 87/Wien 1988; Nr. 1/ Wien 2004

Welcome to Rijeka-Opatija, Nr. 3, Rijeka 2002
 Wiener Bauindustrie-Zeitung, Wien 1885-1902
 Wiener Bauhütte, Wien 1917
 Wiener Bauten-Album, Beilage zur »Wiener Bauindus-
 trie-Zeitung«, Wien 5/1899
 Zeitschrift des Österr. Ingenieur- und Architekten-Ver-
 eins, Wien 1849-1906
 Zeitschrift für bildende Kunst, hg. von C. Lützwow, Leip-
 zig 1871-1886

9. Abkürzungen

Abb.	Abbildung	ÖSV	Österreichischer Skiverband
Abt.	Abteilung	ÖZKD	Österreichische Zeitschrift für Kunst und Denkmalpflege
ABZ	Allgemeine Bauzeitung	priv.	privilegiert (mit Sonderrechten ausgestattet)
Anm.	Anmerkung (Fußnote)	S.	Seite
Arch.	Architekt	UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
Aufl.	Auflage	Vgl.	vergleiche
AVA	Allgemeines Verkehrswaltungsarchiv	Z.	Zahl
Bd.	Band	Zit.	Zitat
BH	Bezirkshauptmannschaft	ZÖIAV	Zeitschrift des österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins
DOSAG	Donau-Save-Adria AG.		
f.	folgende Seite		
ff.	folgende Seiten		
Freih.	Freiherr		
gegr.	gegründet		
GZ.	Geschäftszahl		
h.p.	horse power		
Hrsg.	Herausgeber		
Jg.	Jahrgang		
K.u.k.	Kaiserlich und königlich (im ehem. Österreich-Ungarn)		
Nr.	Nummer		
OAR	Oberamtsrat		
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen		
ÖNB	Österreichische Nationalbibliothek		

10. Abbildungsnachweis

HISTORISCHE ABBILDUNGEN UND PLÄNE

Bezirksmuseum Penzing (Abb. 275).
Državni Arhiv, Rijeka/Croatia (Abb. 110).
Edition Skye (Abb. 359a).
Institut für Denkmalpflege, Berlin (Abb. 89).
Museo civico di storia ed arte e orto lapidario, Trieste (Abb. 7).
Museo ferroviario, Trieste (Abb. 14).
Narodni Murej, Ljubljana (Abb. 6).
Nö.Landesbibliothek, St. Pölten, Topograph. Sammlung (Abb. 123).
Öst. Nationalbibliothek Wien (Abb. 144), Bildarchiv (Abb. 9, 99).
Staatsarchiv Wien (Abb. 16, 17, 73-75, 130).
SÜDBAHN-Kulturbahnhof Mürzzuschlag (Abb. 4a, 128).
Tourism Office Opatija (Abb. 108, 111, 111a, 164).
Turiseum, Meran (Abb. 71).
Int. Gustav Mahler Gesellschaft (Abb. 101).
Wien Museum (Abb. 24, 97, 98, 133, 178, 330, 376).
Wintersportmuseum Mürzzuschlag (Abb. 347-351).

Archiv A. Durstmüller (Abb. 187, 248, 291).
Archiv E. Ehrlich (Abb. 242).
Archiv Flattich/Litko (Abb. 2, 13, 18, 20, 22, 23, 50).
Archiv H. Heiss (Abb. 78, 94, 102).
Archiv M. Kubinszky (Abb. 204, 355).
Archiv H. Kuntscher (Abb. 218, 219).
Archiv J. Latzelsperger (Abb. 267).
Archiv P. von Morpurgo (Abb. 231, 236, 332).
Archiv J. R. Pap (Abb. 119).
Archiv Gemeinde Payerbach (Abb. 189).
Archiv J. Payr (Abb. 115, 122, 136, 138, 144, 145, 150, 158, 161, 171, 171a, 175, 183, 203, 211, 220, 229, 282, 294, 315, 328, 344, 358, 361, 366, 377a, 378a, 379).
Archiv Gemeinde Reichenau (Abb. 232).
Archiv E. Schmid (Abb. 212, 214-217, 338, 378).
Archiv F. Schönthaler (Abb. 71a, 135, 186).
Archiv M. Schwarz (Abb. 92, 168, 202, 254, 270, 280, 323, 326).
Archiv Kurgemeinde Semmering (Abb. 113, 114, 139-141, 166, 176, 179, 180, 182, 185, 228, 240, 251, 253a, 290, 297, 320, 321, 333).
Archiv J. B. Urban (Abb. 3, 106, 163).
Archiv D. Vasko-Juhász (Abb. 1, 5, 10, 57, 72, 105, 109, 118, 121, 125, 126, 131, 142, 162, 170, 173, 190, 196, 213, 221,

224, 230, 237, 238, 243, 247, 266, 271, 278, 279, 283, 286, 295, 317, 329, 339, 356, 381).
Archiv K. Weinstabl (Abb. 198, 284, 298, 324, 327, 331, 345, 362, 383, 383a).
ÖBB Bahnhof Zell am See (Abb. 51).
Schweizerische Verkehrszentrale (Abb. 64).

FOTOS

Foto von V. de Brea (Abb. 4).
Fotos von Chr. Chinna (Abb. I, III, IV, V, 8, 85, 90, 91, 100, 124, 129, 137, 146, 147, 169, 177, 184, 188, 191, 192, 194, 233, 235, 241, 244-246, 252, 255, 272a, 276, 305, 314, 318, 319, 334, 367, 372-375, 380, 382).
Foto von Festspiele Reichenau (Abb. 291a).
Foto von Grandhotel Pupp (Abb. 293).
Foto von Kulturzentrum Töblach (Abb. 384, 385, 385a).
Foto von Hotel Montreux Palace (Abb. 292).
Foto von M. Paur (Abb. 341).
Fotos von J. Payr (Abb. 281, 302).
Foto von I. Pinkel-Kovacsics (Abb. 299).
Foto von N. Toplitsch (Abb. 253).
Fotos von D. Vasko-Juhász (Abb. 12, 15, 26, 28, 76, 80, 81, 83, 84, 88, 93, 94a, 95, 101a, 134, 148, 155, 157, 174, 193, 225, 234, 264, 268, 272, 285, 289, 296, 300, 303, 304, 325, 335, 336).

WIEDERGABEN AUS DRUCKWERKEN

Ausstellungskataloge
Blickfänge einer Reise nach Wien, Fotografien 1860-1910, Wien Museum (Abb. 53, 54).
Das Reich der Habsburger, Photographien aus der österreichisch-ungarischen Monarchie, Palais Palffy, Wien 2001/02 (Abb. 34, 49, 104, 127, 258).
Die Eroberung der Landschaft, Semmering-Rax-Schneeberg, Schloss Gloggnitz 1992 (Abb. 112, 116, 223, 307, 343, 360, 364, 377).
Eduard von Engerth, Wien Museum Karlsplatz, 1997 (Abb. 143, 357).
Johann II. von und zu Liechtenstein 1894-1916, Wien Museum Karlsplatz (Abb. 306).
Schnee von gestern - Winterplakate der Österr. Nationalbibliothek, Wien 2004 (Abb. 346, 352, 353).

Zeitschriften

- Allgemeine Bauzeitung, 1842 (Abb. 86).
Allgemeine Bauzeitung, 1874 (Abb. 87).
Architektonische Monatshefte, VI. Jg. Heft 11/1899 (Abb. 208, 209).
Architektonische Rundschau 5/1893 (Abb. 249).
Architektonische Rundschau 10/1892 (Abb. 250).
Architektonische Rundschau 3/1890 (Abb. 263).
Der Architekt V/1899 (Abb. 206, 207, 210).
Der Semmering 7/8, 1926 (Abb. 181, 222).
Der Semmering 11/12, 1925/26 (Abb. 311).
Der Semmering 6/1925 (Abb. 316).
Neue Freie Presse, Wien 1894 (Abb. 11).

Publikationen

- Aichelburg Wladimir, Das Wiener Künstlerhaus (1861–2001), Bd. 1, Wien 2003 (Abb. 239).
Almanach Südbahnhotel Semmering, Wien 1927 (Abb. 167, 205, 287, 288, 301, 308–310, 354).
Carter Oliver, British Railway Hotels (1838–1983), Lancashire 1990 (Abb. 37, 41, 42).
Crick Clare, Victorian Buildings in Bristol, Bristol 1975 (Abb. 38).
Dixon Roger/Muthesius Stefan, Victorian Architecture, London 1978 (Abb. 36, 46, 261).
Flückiger-Seiler Roland, Hotelträume zwischen Gletscher und Palmen, Zürich 2001 (Abb. 59, 60–63, 65, 149).
Friedl Guido, Der Architekt Wilhelm von Flattich (1826–1900), Diss. Universität Wien 1979 (Abb. 19, 25, 27, 29, 160, 259).
Geschichte der Eisenbahnen der österr.-ungar. Monarchie, II. Bd., Wien-Teschen-Leipzig 1898 (Abb. 21).
Hamann Brigitte, Die Habsburger, Wien 2001 (Abb. 359).
Heinersdorff Richard, Album, Wiener Bahnhöfe (Abb. 52, 117).
Hessen Rainer von, Victoria Kaiserin Friedrich, Frankfurt/Main 2002 (Abb. 96).
Hotel del Coronado, The history of a legend, Coronado 1984 (Abb. 47, 48).
Hotelprospekt Gleneagles (Abb. 43).
Kortz Paul, Wien am Anfang des 20. Jahrhunderts, Bd. 2, Wien 1905 (Abb. 153).
Kos Wolfgang, Panhans, Wien 1988 (Abb. 120, 195, 197, 200, 201, 340).
Kubinszky Mihály, Architektur an der Semmeringbahn, Wien 1992 (Abb. 165).
Kühebacher Egon, Hundert Jahre Raiffeisenkasse Toblach (1891–1991), Toblach 1991 (Abb. 103, 151).
Kunstdenkmäler in Rumänien, Darmstadt 1986 (Abb. 273).
Landhaus und Villa in Niederösterreich 1840–1914, hg. von der Österreichischen Gesellschaft für Denkmal- und Ortsbildpflege, Wien 1982 (Abb. 260, 277).

Laudel Heindrun, Gotfried Semper, Architektur und Stil, Dresden 1991 (Abb. 156).

- Monkhouse Christopher, Railway Hotels, in: Railway Architecture, written by members and associates of SAVE Britains Heritage, edited by Marcus Binney and David Pearce, London 1979 (Abb. 35, 39, 40, 45).
Nezval Bettina, Villen der Kaiserzeit, Sommerresidenzen in Baden, Horn 1993 (Abb. 132).
Nebehay Christian, Wien speziell, Architektur und Malerei um 1900 (Abb. 265).
Pevsner Nikolaus, A history of building types, London 1979 (Abb. 30, 31, 32, 44).
Pfundner Martin, Vom Semmering zum Grand Prix, Wien 2003 (Abb. 312, 313).
Priessnitz Roland, Alexander von Wielemans, Dissertation phil., Wien 1987 (Abb. 257).
Prokop August, Über österreichische Alpen-Hotels, Wien 1897 (Abb. 55, 56, 56a, 58, 70a, 77, 79, 82, 107, 274).
Riviera am Thunersee im 19. Jahrhundert, Bern 2002 (Abb. 337).
Robinson Peter F., Design for Ornamental Villas, London 1827 (Abb. 159).
Roller Robert, Über Schweizerische Hotelanlagen, Burgdorf 1878 (Abb. 66–70).
Rukschcio Burkhard/Schachel Roland, Adolf Loos, Leben und Werk, Salzburg–Wien 1982 (Abb. 368, 370, 371).
Schmitt Michael, Palasthotels 1870–1920, Berlin 1982 (Abb. 33, 152, 154, 199, 226, 227, 256, 386–390).
Streibel Robert (Hg.), Eugenie Schwarzwald und ihr Kreis, Wien 1996 (Abb. 342, 363, 365, 369).
Südbahn-Album, Malerische Ansichten in der Nähe der k.k. Südbahn von Wien bis Triest (um 1856) (Abb. II.).
Südbahn & Lloyd 9/1913 (Abb. 172).
Südbahnhotel-Prospekt 1904 (Abb. 322).
Watkin David, English Architecture, London 1979 (Abb. 262).
Wühr Hans, Siebenbürgen, Berlin o.J. (Abb. 269).

Diverses:

- Archiv Manfred Schuh: Fahrplan der K.u.k. priv. Südbahn-Gesellschaft, 1899 (S. 413)
Lesezeichen:
Archiv Désirée Vasko-Juhász: Historisches Lesezeichen aus Seide mit dem Aufdruck Südbahnhotel Semmering.

11. Register

11.1 ORTE UND REGIONEN

Die *kursiven* Seitenzahlen verweisen auf Abbildungen.

- Abbazia/Opatija *Abb.* 105, 110, 36, 38, 40, 48, 65, 102, 128, 133-140, 175, 251, 260, 353, 385
Curanstalten 47
Erzherzog Ludwig Victor-Bad 140, 240, 260
Hotel Jeanette 260
 Kronprinzessin Stephanie *Abb.* 3, 5, 70a, 107, 108, 47, 54, 98, 135-140, 185, 260
 Quarnero (Kvarner) *Abb.* 3, 106, 111, 54, 134-144, 185, 260
Kurpark *Abb.* 12, 111a
Kursaal *Abb.* 109, 295, 260, 308
Kurstatut 140
Monte Maggiore, Schutzhaus Stephanie *Abb.* 162, siehe Učka
Villa Amalia 140
 Angiolina *Abb.* 111a, 140
 Flora *Abb.* 163, 140, 186
 Kessenstadt 186
 Laura *Abb.* 163, 140
 Mandria 140
 Quisisana (heute Hotel Opatija) *Abb.* 164, 5, 187
Adria 133, 140, 164
Agram 42, 44
Alleghany-Gebirge (Ohio) 44
Altschluderbach, Trenkerhof *Abb.* 101a, 129, 131
Ampezzotal 131, 157
Andritz 55
Arlberg 347
Arolla/Wallis, Hotel Mont-Collon *Abb.* 60, 86
Ascona 357
Aspern 18
Auchterarder, Hotel Gleneagels *Abb.* 43, 72

Bad Gastein 101, 139
Bad Gleichenberg 139
Bad Ilidze 139
Bad Ischl 78, 101, 139, 147
Bad Vöslau *Abb.* 86, 78, 116ff., 120, 361
Bad Wörishofen 337

Baden 38, 78, 139, 159, 200
 Villa Erzherzog Wilhelm (Eugen-Villa) *Abb.* 132, 270, 273, 278, 286
Baden-Baden 219
Balatonfüred 139
Basel 52
Bath, Royal Crescent 72
Bautzen, Kaserne 115
Belgrad 42
Belluno 14
Bergamo 42
Berlin
 Bauakademie 120
 Friedrich-Werdersche Kirche *Abb.* 89, 120
 Hotel Esplanade 216, 218
Bern 93
Berner Oberland 88, 103, 261, 344
Biarritz 135,
 Hotel Miramar *Abb.* 387, 383
Bizau *Abb.* 235, 243
Bologna 42
Boston, Tremont House *Abb.* 31, 32
Bozen 42, 62
Breitenstein *Abb.* 114, 192, 193, 194, 364, 143, 164, 169, 200, 208ff., 238, 335, 358
Brighton S. 77, 133, 135
Bristol *Abb.* 38, 71
Brünn 28, 190
Bruneck *Abb.* 73, 105
Budapest 42, 43, 250
Budweis 13, 28, 41
Burgdorf 88, 92
Burgenland 159

Camerlata 42
Cannes 135,
 Hotel Gallia *Abb.* 388, 389, 384
Caux 236,
 Hotel Palace *Abb.* 227, 386
Chamonix 346
Champaign (USA) *Abb.* 236, 246
Chicago 232, 241, 244ff.

- Cilli 13, 38, 44
 Colchester, Hotel Victoria Station 71
 Cortina 131
 Cote d'Azur 133
 Cremona 42
 Cres/Cherso 134
- Darlington 41
 Davos 338, 383, 386
 Deauville, Hotel Royal 218
 Deutsch-Wagram 81
 Divaca 140
 Dobbiaco, siehe Toblach
 Dolomiten, siehe Südtirol
 Dolomitenhotel, siehe Südbahnhotel Toblach
 Dresden, Villa Bankier Oppenheim *Abb.* 156
- Edlach 159
 Eichberg 25
 Eisenach, Schloss Pflugensberg *Abb.* 249, 261
 Eisgrub/Lednice 16ff.
 Ephesos 22, 28
 Esseg 42
 Eton 71
 Etsch 14
 Evansville (USA) 76
- Feldsberg/Valtice 16ff.
 Fiume/Rijeka 42, 43, 133f., 140
 Fleetwood, North Euston Hotel *Abb.* 39, 72
 Florenz 42
 Franzensbad 139
 Franzensfeste 46, 62, 99, 102
- Genf, Hotel des Bergues *Abb.* 65, 178
 Giesshübel, Pfarrkirche *Abb.* 270
 Glasgow *Abb.* 42
 Gleissenfeld 24
 Gloggnitz 13, 24f., 31, 41, 44, 143, 145
 Görz/Gorizia 38, 42, 43, 134,
 Südbahnhotel *Abb.* 3, 4, 37
 Gossensaß/Colle Isarco *Abb.* 10, 48
 Gradisca 37, 43, 134
 Grado 140
 Gräfenberg 337
 Graz 13, 25, 38, 54, 57, 185, 187
 Villa Ferri *Abb.* 257, 273, 279
 Südbahnhof *Abb.* 20
 Greifenstein 17
- Gries/Bozen, Hotel Bellevue *Abb.* 78, 110f.
 Groß-Lichterfeld (Norwegen)
 Jagdschloss *Abb.* 250
 Groß-Kikinda 53
 Grünau 159
 Gutenstein 159
- Hadersfeld 17
 Hamburg 249,
 Hotel Atlantic 216
 Hawai 77
 Höhlensteintal 128
 Horn 293
- Illinois 246
 Innichen 99, 128
 Innsbruck 42, 52, 54, 99
 Interlaken, Hotel Schweizerhof 88, 95
 Isle of Man 72
 Isle of Wight, Osborne House 90
 Istrien 43, 133, 140
- Jugoslawien 140
- Kaltenleutgeben 159
 Kanisza 42
 Karlsbad 139,
 Grand Hotel Pupp *Abb.* 293, 305
 Karlsruhe 103
 Karthago 28
 Kemmelbach 54
 Kent *Abb.* 261, 242, 277
 Kitzbühel 230
 Klagenfurt 42, 46
 Klamm 25, 207ff.,
 Bahnhof *Abb.* 26
 Friedhof *Abb.* 8
 Pfarrhof *Abb.* 191, 45, 207ff., 260
 Ruine Klamm *Abb.* III, V, 24, 32, 143, 208
- Köln 23
 Koper 140
 Krain 13
 Kranichberg 25
 Kreuzberg 207-212, 364
 Krk/Veglia 134
 Krumpendorf 187
 Küb 26, 203f., 260,
 Kastell Küb 203, 207
 Küber Hof 207

- Villa Fuchs *Abb.* 188, 189, 203ff., 220, 243, 253
 Wegererhof 203
 Kufstein *Abb.* 29, 54, 64, 230
 Kvarner 134
- Laibach 38, 44
 Lancashire
 Hotel North Euston *Abb.* 39, 41, 72
 Preston Park *Abb.* 40, 72
 Landro *Abb.* 102, 103, 47, 131
 Las Vegas (USA) 384
 Lausanne 98
 Laxenburg 42, 267
 Lecco 42
 Leipzig 19
 Leobersdorf 24
 Leyswood *Abb.* 262
 Lienz *Abb.* 74, 46, 102
 Lilienfeld *Abb.* 350
 Linz 13, 28
 Liverpool *Abb.* 37
 Crown Street Station *Abb.* 30, 66
 Lombardei 140
 London 187, 247,
 Bridge Station *Abb.* 35, 69
 Crystal Palace 74
 Euston Terminus *Abb.* 36, 69
 Midland Grand Hotel *Abb.* 37, 46, 74
 St. Pancras *Abb.* 46, 74
 Lovran 139
 Lundenburg/Breclav 16
 Luzern 98, 236
- Maiernigg/Wörthersee 129
 Mailand 42, 160
 Manchester 67
 Mantua 42
 Marburg 44, 46, 54, 55, 102, 241
 Arbeiterkolonie *Abb.* 259, 274
 Maria Enzersdorf 17
 Maria Schutz 14, 25, 153, 184, 196
 Mariazell 153
 Marienbad 139
 Markt Trofaiach 51
 Mattersburg 28
 Mayerling 128
 Menton 135
 Meran 38, 48, 78, 99, 288
 Merida 28
- Miramare
 Mödling 16ff., 23, 42, 48, 50, 140,
 Brühl 16, 18, 20
 Burg Liechtenstein *Abb.* II, 17, 20
 Hasenauer-Villa *Abb.* 260, 275
 Husarentempel 18
 Schüler-Mausoleum 51
 Modena 42
 Mont Ventoux 141
 Monte Carlo 135
 Monte Cristallo 131
 Monte Maggiore (siehe Učka)
 Monterey/USA, Hotel del Monte 383
 Montreal 66, 247
 Montreux 236,
 Hotel Palace *Abb.* 199, 292, 216, 305
 More 14
 Morecamb Bay 72
 München 224, 247
 Müritzsteg *Abb.* 126, 153
 Mürrzusschlag *Abb.* 348, 349, 25, 31, 44, 143, 145, 154, 230,
 345
- Nabresina 42
 Neuberg/Mürz, *Abb.* 127
 Bahnhof *Abb.* 128, 129, 154
 Zisterzienserstift 153
 Neuhausen/Rheinfall,
 Hotel Schweizerhof *Abb.* 149, 176
 Neunkirchen 25, 187f., 238, 373
 Neuschwanstein 164
 Neusiedlersee 311
 Neu-Szöny 42
 Neu-Toblach, siehe auch Toblach *Abb.* 71a, 72, 74, 101f.
 New York 72
 Niederdorf, Haus Wassermann 131
 Nikolsburg/Mikulov 16
 Nizza 135, 319,
 Majestic Palace *Abb.* 390, 218, 386
 Noisiel-sur-Marne,
 Schokoladefabrik Meunier 114
 Nürnberg, Dürerhaus 279
- Ödenburg 42
 Oderberg 184
 Opatija, siehe Abbazia
 Orthof 207ff., Speckbacherhütte 212
 Ospitale 131
 Ostende, Royal Palace 218

- Paddington, Great Western Hotel *Abb.* 44, 45, 74
 Padua 14, 42
 Palmyra 22
 Paris 52, 160, 187, 364,
 Bibliothek Sainte Genevieve 52
 École des Beaux-Arts 60
 École des Ponts et des Chaussées 52
 École Polytechnique 52, 60
 Gare de l'Est 52, 53
 Gare Montparnasse 52
 Parma 42
 Pass Finstermünz 14
 Payerbach 26, 32, 148, 203, 207, 260
 Peggau 28
 Pensacola (Florida) 244
 Pergamon 28
 Pernitz 247
 Perthshire *Abb.* 43
 Pettau 42
 Piacenza 42
 Pistoja 42
 Pistyan 139
 Pivka/St. Peter *Abb.* 4a, 38, 133
 Pontresina, Schlosshotel *Abb.* 256, 273
 Pragerhof 42
 Prein *Abb.* 276, 291, 362
 Riegelhof *Abb.* 374, 374a, 368
 Prerau 184
 Puchberg 82-84,
 Puchberg-Hotel *Abb.* 56a, 58,
 Pula 134
 Pustertal, siehe auch Toblach *Abb.* 71, 88, 99-133

 Quarnero, siehe Kvarner
 Quebec 247

 Rabensburg 14
 Ragusa 310
 Rax 24, 31, 143, 148, 151, 173, 350
 Reggio 42
 Reichenau 25, 78, 142, 145-149, 197, 240, 242, 260, 295,
 337, 361, 365,
 Festspiele Reichenau *Abb.* 291a, 295, 309, 311, 377
 Schloss Rothschild *Abb.* 100, 129, 147
 Schloss Wartholz *Abb.* 92, 118, 122, 129, 147, 153, 190,
 194, 286, 360, 369
 Villa Hebra *Abb.* 87, 58, 118ff., 181, 199, 274
 Jacobsen 286

 Morpurgo *Abb.* 232, 233, 204, 260, 362
 Szecheny 286
 Ried/Wolfgangsee 161
 Rigi, Hotel Rigi-Kulm *Abb.* 62, 63, 89
 Rijeka, siehe Fiume
 Rom 18, 22, 28, 306
 Rovigo 14, 42

 Salzkammergut 101
 San Diego, Hotel del Coronado *Abb.* 47, 48, 75-77, 379
 San Francisco 76, 77
 San Remo 135
 St. Germain 45
 St. Moritz 236, 386,
 Hotel Palace *Abb.* 226, 285
 Hotel Kulm 342

 Sarajevo 132
 Savoien 140
 Schluderbach 47, 131
 Schneeberg 23, 24, 31, 142, 143, 148, 173, 314,
 Hotel Schneeberg *Abb.* 55, 56, 57, 112
 Schneebergbahn 82, 83
 Schönau, Schloss 353
 Schottwien 14, 24, 143, 145, 154, 196, 208, 319f.
 Schwarzatal 25, 26, 32
 Schwetzingen 21
 Seebenstein 23
 Segovia 28
 Semmering *Abb.* 142, 171, 171a, 181, 190, 333, 353, 375,
 379, 48, 383
 Adlitzgraben *Abb.* 113, 114, 24, 25, 143
 Bahnhof *Abb.* 115, 116, 204, 355, 35, 143, 145, 149f.,
 213, 220-222, 355
 Bahnhofstation Wolfsbergkogel *Abb.* 136, 171, 162, 314
 Carolus-Denkmal *Abb.* 122, 123, 150, 222
 Casino 219
 Dampfwasch-Anstalt *Abb.* 169, 193, 260, 323
 Enzianhütte 348
 Erlebnispark 313-319
 Gasthaus Erzherzog Johann *Abb.* 122, 144, 149
 Gemeindehaus *Abb.* 375
 Ghega-Monument *Abb.* 116, 35
 Golfplatz, (siehe Meierei) 321-327, 339, 362, 366, 372
 Hallenbäder *Abb.* 202, 329-331, 218, 294, 332-334
 Hirschenkogel *Abb.* 343, 345, 354, 369
 Hochstraßen Museum 335, 356

Hotels, Pensionen und Kuranstalten

- Belvedere (siehe Villa Wehrberger) 376
 Erzherzog Johann *Abb.* 206–211, 344, 379, 148, 149, 164, 193, 218, 219, 222–225, 277, 303, 316, 343
 Kurhaus *Abb.* 213–217, 336, 338, 225–228, 315, 336ff., 366, 371ff., 378, 386
 Kurpension Dr. Hecht *Abb.* 362, 337
 Marienhof (Vecsei) *Abb.* 334, 335, 342
 Palace *Abb.* 221, 222, 223, 230–233, 236,
 Panhans *Abb.* 195–198, 200–202, 339–341, 351, 213–220, 227, 230, 340ff., 347, 353, 355, 366, 370
 Panoramahotel Wagner 376
 Post (Gasthof Post) *Abb.* 210, 218, 223
 Semmeringhotel (1. Südbahnhotel) *Abb.* 1, 5, 130 140, 141, 145, 147, 150, 155, 158, 356, 35, 47, 54, 65, 102, 105, 111, 120, 122f., 151–185, 294, 351
 2. Südbahnhotel *Abb.* 85, 224, 225, 228, 229, 251–255, 266, 267, 271–272a, 278–291a, 296–298, 300, 301, 307, 325–331, 352, 381–383a, 116, 136, 233–334, 355ff., 366–381, 384
 Bar *Abb.* 328, 331f.
 Festsaal (Gr. Speisesaal) *Abb.* 291, 294, 378a, 300–312
 Garage *Abb.* 323, 324, 317, 327–329,
 Grüner Salon (Kl. Speisesaal) 310
 Waldhofsaal *Abb.* 299, 302–305, 309ff.
 Stephanie *Abb.* 203, 220–222, 260, 371
 Dr. Stühlinger *Abb.* 218, 380, 228, 375
 Waldhof *Abb.* 167, 168, 271, 278, 191f., 260, 273, 294, 302–305, 313, 317, 339, 353, 356f., 369, 373
 Wallner-Pensionen *Abb.* 218–220, 228–230, 371
 Jubelhalle *Abb.* 138, 139, 146, 157, 162, 166–168, 187f.
 Kinderpension *Abb.* 183, 202, 339
 Kirche *Abb.* 170, 247
 Kurpark *Abb.* 167, 301, 302, 190f., 317–319
 Kurstatut *Abb.* 333, 164, 369
 Mauthaus *Abb.* 121, 149
 Meierei *Abb.* 308, 314–322, 205, 243, 260, 314, 321–327, 372
 Park Cafe 230
 Pass 212
 Pinkelkogel, Schutzhaus *Abb.* 309, 310, 314
 Polleroshof *Abb.* 125, 175, 152, 163
 Posthaus (Kurpark) *Abb.* 167, 190f.
 Posttrakt *Abb.* 280, 281, 283
 Semmeringbauer 220
 Touristenhäuser (Dependancen) *Abb.* 165, 166, 175, 167, 188ff., 371

Villa

- Adelmann (siehe Editha Mautner)
 Alber (siehe auch Prenninger) *Abb.* 205, 304, 163, 168, 172, 278
 Bittner 260, 316
 Dunz 160
 Editha (Mautner) *Abb.* 124, 378, 152, 168, 360
 Fürstenhof 218
 Gertrude (auch Gertrudenhof) *Abb.* 219, 228, 230
 Herz 260
 Hubertus (Durstmüller) *Abb.* 246, 248, 260
 Immergrün *Abb.* 184, 185, 202ff.
 Johannesruh 203
 Klein-Wiesenberg *Abb.* 117, 194, 197f., 313, 316
 Kleinhans 175
 Lambrecht
 Linka (Bergschlössl) *Abb.* 241–245, 210, 260
 Lore *Abb.* 243
 Meran *Abb.* 308, 336, 205, 226
 Milewa (Kinderparadies) 202
 Neumann *Abb.* 173, 240, 260
 Prenninger (Alber) *Abb.* 175, 176, 205, 190, 197, 199, 205
 Schüler *Abb.* 172, 174, 48, 190, 196ff., 313
 Schweizerhof 230
 Silbererschlössl *Abb.* 137, 255, 316
 Sophie, siehe Klein-Wiesenberg
 Unsere Hütte *Abb.* 220, 207, 228, 230
 Villenkolonie 152–162, 193f.
 Waldruhe 218
 Wehrberger 316, 376
 Waldkapelle *Abb.* 302
 Wetterhaus *Abb.* 146
 Wolfsbergkogel 74, 141, 150–156, 260
 Seewalchen/Attersee, Villa Paulick 279, 281
 Sevilla 30
 Sexten 128
 Siebenbürgen *Abb.* 269
 Sinaia, Schloss Pelesch *Abb.* 273, 368
 Sonnwendstein 24, 228,
 Friedrich Schüler Alpenhaus *Abb.* 161, 185, 319
 Spiez 95
 Spital/Semmering 350
 Splügenpass 14
 Stehr 159
 Steinbach/Attersee 129
 Steinbrück 42, 154
 Steinhaus/Semmering *Abb.* 311

- Stilsfer Joch 14
 Stockton 41
 Stuhleck 319
 Stuhlweissenburg 42
 Stuttgart 51,
 Südtirol 132,
 Dolomiten *Abb.* 101, 103, 385a, 110, 131, 310
 Dolomitenkrieg 350
 Drei Zinnen *Abb.* 102, 131
 Hotel Karersee *Abb.* 274, 287f.
 Hotel Pragser Wildsee 288
 Naturpark Fanes-Sennes-Prags *Abb.* 385a
 Szegedin 53
 Suezkanal 387

 Tarragona 28
 Tarvis *Abb.* 50
 Temesvar 53
 Ternitz, Hansen-Villa *Abb.* 268, 283
 Thal/Drautal *Abb.* 28, 64
 Thaya 16
 Thun 88,
 Kursaal *Abb.* 61, 261
 Thunersee 88, 261,
 Beatenberg *Abb.* 337, 337f.
 Faulenseebad *Abb.* 68-70, 92-97, 107
 Gurnigelbad *Abb.* 66, 67, 92-97, 112
 Toblach 38, 40, 48, 160, 162, 385,
 Bahnhof *Abb.* 72, 75, 76, 88, 99-133
 Hotel Ampezzo 102
 Südbahnhof *Abb.* 2, 71a, 72, 77, 78, 79, 82, 83, 84, 94,
 94a, 95, 148, 151, 384, 385, 36, 47, 54, 65, 97, 99-133,
 163f., 176, 180, 199, 288f., 379-383
 Fürstenhof *Abb.* 81, 112, 127, 380
 Jugendherberge 380ff.
 Kulturzentrum/Centro Culturale *Abb.* 384, 131,
 380-383
 Mahler-Festspiele *Abb.* 384, 380f.
 Mahlersaal *Abb.* 80, 384, 385, 112, 380
 Naturparkhaus 380, 382
 Spiegelsaal *Abb.* 80, 380f.
 Toblacher Musikwoche 131
 Villa Günther *Abb.* 134, 160
 Traiskirchen 159
 Treviso 14, 42
 Triest *Abb.* 6, 7, 14, 15, 21, 104, 13, 25, 32, 35, 38, 41f., 43,
 44, 45, 54, 55, 57, 99, 102, 105, 133f., 140, 149, 154, 241

 Učka/Monte Maggiore *Abb.* 162, 134, 140, 186
 Udine 42
 Ungarn 159
 Schloss Dioszegh *Abb.* 263
 Urgersbach
 Villa Berl *Abb.* 264, 279, 286
 Flora *Abb.* 234, 205, 260, 280

 Val Sugana 14
 Vancouver 66
 Velden 187
 Velebit 134
 Venedig 42, 128, 140,
 Hotel Exzelsior 214, 218
 Verona 42
 Versaille 30
 Vierwaldstätter See 88,
 Grand Hotel am Bürgenstock *Abb.* 59, 85
 Villach 42, 46, 62
 Volosko 140,

 Wartenstein 25
 Weyer 160
 Wien
 Akademie am Schillerplatz 249, 251
 Altlerchenfelder Kirche 29
 Annahof 224
 Arsenal 121
 Atzgersdorf 242, 246
 Augarten 20
 Beamtenwohnhäuser Meidling *Abb.* 160, 122
 Carl Ludwig Brunnen *Abb.* 20, 58
 Chemisches Institut der Universität 122
 Cottagebauverein *Abb.* 277, 193f.
 Dianabad 116
 Floridsdorf 81
 Gasometer *Abb.* 91, 121
 Grinzing 82
 Heinrichshof *Abb.* 153, 178
 Hermesvilla 268
 Hotel
 Britannia *Abb.* 154, 178
 Grand Hotel *Abb.* 33, 68
 Imperial *Abb.* 34, 68
 Kahlenberg *Abb.* 53, 23, 81, 82
 Union 46
 Justizpalast 58
 Kahlenberg *Abb.* 54
 Kaiser-Jubiläumskirche 260

Konzerthaus 248
 Künstlerhaus 249ff.
 Musikverein 275
 Nordbahnhof *Abb.* 52, 80
 Oper 157
 Penzing *Abb.* 275
 Philadelphia-Brücke 44
 Postsparkasse 307
 Prater 20
 Ringstrasse 355
 Rossauerkaserne 121
 Rotunde *Abb.* 258
 Sanatorium Hera 260
 Schönbrunner Schlosspark 18, 30
 Siglsche Lokomotivfabrik *Abb.* 90, 121
 Südbahnhof *Abb.* 16, 17, 19, 32, 54, 55, 61, 81, 105, 184
 Tabarin 225
 Technische Hochschule 46, 187, 242
 Technologisches Gewerbemuseum *Abb.* 90, 121
 Trabrennverein 350
 Villa
 Bahr *Abb.* 265
 Ferstel *Abb.* 93
 Kralik *Abb.* 22, 23, 157, 58, 118, 182
 Weltausstellung 1873 *Abb.* 258, 46, 68, 178, 273
 Westbahnhof *Abb.* 49
 Wien-Gloggnitzer-Brucker Bahnhof *Abb.* 24, 61
 Wienerberger Thonwarenfabrik 122
 Wintergarten 225
 WUK 121
 Zentralfriedhof 260
 Wiener Neustadt *Abb.* 312, 13, 24, 42, 83, 200
 Wiesbaden 219
 Wolfsburg 187
 Wörlitz 21
 Wurmloch (Siebenbürgen) *Abb.* 269

 Zell/See, Hotel Kaiserin Elisabeth *Abb.* 51
 Zermatt, Hotel auf der Riffelalp 92
 Zuger See 89
 Zürich, 90
 Hotel Baur au Lac *Abb.* 152, 178
 Bellevue 98
 Dolder Waldhaus *Abb.* 386, 383

11.2 PERSONEN- UND INSTITUTIONEN

Die *kursiven* Seitenzahlen verweisen auf Abbildungen.

Achenseebahn 78
 Adria-Alpe-Pannonia 46
 Aehrenthal, Aloys Graf Lexa von 218
 Albbahn 116
 Albrecht, Erzherzog *Abb.* 143, 170
 Alma (siehe Mahler, Alma)
 Alt, Jakob 20
 Altenberg, Peter *Abb.* 363, 368, 340, 348, 356, 357, 360, 361
 American Farmland Company 245
 Andrian, Leopold von 368
 Angeli, Heinrich *Abb.* 376, 369
 Arts & Crafts-Bewegung 277, 292, 365
 Asch, Schalom 360
 Attersee, Christian Ludwig 152, 362

 Architekten, Baumeister und Ingenieure
 Abel, Lothar 193
 Achleitner, Friedrich 293
 Adam, Alex 72
 Adam, Heinrich 68
 Allen, George 69
 Arnoldi, Leo 82
 Aste, Roberto 379

 Babcock, Elisha 75
 Baumann, Ludwig 280
 Bäumer, Wilhelm 184
 Bauqué, Armand 129
 Bischoff-Klammstein, Friedrich von 78
 Bontoux, Paul-Eugène 48, 53
 Bredl, Rudolf 211, 358
 Breuer, Marcel 334
 Breyer, Alois 191, 220
 Breyer, Anton 326
 Brunel, Isambard Kingdom 71
 Brunel jun., Marc Isambard 71
 Bündsdorf, Josef 164, 362
 Burton, Decimus 72

 Canevale, Isidore 16
 Chiodera, Alfred 285
 Cristomannos 288
 Cubitt, Lewis 71

 Daum, Josef 190, 191, 196, 387
 Day, Clinton 76

- Deininger, Julius 243, 249f., 278, 280, 286
 Dimmer, Ing. 27
 Doderer, Wilhelm von 368
 Drießen, Walter 159
 Dunz, Eugen *Abb.* 182, 200
 Dunz, Robert *Abb.* 179, 180, 181, 182, 187, 159, 200–204, 208, 368
 Eastlake, Charles Locke 77
 Eisenlohr, Friedrich 103
 Engel, Josef 19
 Etzel, Carl 52ff., 61, 102ff., 116–120, 162, 184
 Fellner & Helmer 82–84, 121, 214, 216, 218, 222–225, 305, 340, 376
 Ferstel, Heinrich von 41, 121f., 146f., 161, 179, 190, 194, 276, 286, 291
 Ferstel, Max 368f.
 Fischel, Hartwig 57, 64, 358
 Fischer von Erlach, Johann Bernhard 16, 22
 Fischer von Erlach, Joseph Emanuel von *Abb.* 123, 150
 Flattich, Wilhelm Ritter von *Abb.* 13, 18, 32, 47, 51–64, 102ff., 181f., 184, 192, 199, 264, 273, 276, 387
 Fleury, Rohault de 52
 Förster, Emil von 120
 Francesconi, Hermenegild Ritter von 30
 Frauenfeld & Berghof 299
 Geiger, Otto 193
 Ghega, Carl Ritter von *Abb.* 116, 14ff., 25f., 28ff., 30, 44, 62, 143, 181, 184, 240f., 387
 Girette, Jean 129
 Goldschmied, Hans 216
 Gröger, Guido 207
 Gropius, Walter 359
 Gros, Jacques 383
 Guldahl, Axel 262
 Guyer Eduard 98
 Handler, Peter 213
 Hansen, Theophil von 55, 58, 65, 116, 118, 121, 178f., 196, 275, 283
 Hardwick, Charles 74
 Hardwick, Philip 69
 Hardtmuth, Joseph 16
 Hasenauer, Carl Freiherr von *Abb.* 239, 58, 249f., 264, 273ff., 308
 Helmer, Hermann (siehe Fellner) 217, 362
 Helmer, Hermann jun. 217
 Hinträger, Moritz 81
 Hittdorf, Jakob 52
 Hofmann, Edmund von *Abb.* 22, 58
 Hoffmann, Josef 228, 277, 291
 Hoffmann, Theodor 80, 184
 Honegger, Franz 19
 Hoppe, Emil (siehe Schönthal)
 Hübsch, Heinrich 114
 Jost, Eugène 216, 285, 305
 Kaißler, Karl Ritter von 14
 Kauffmann, A. von 261
 Kautz, Rudolf 238
 Kornhäusel, Joseph 16, 19
 Krauss, Freiherr Franz von 84, 226–228
 Labrouste, Heinri 52
 Langhammer, G. 213
 Laperriere, G. V. 54
 Leistler, Karl 24
 Lemberger, Heinz 375
 Lesseps, Ferdinand Vicomte de 57
 Lethaby, William 256
 Liebe, Anton 218
 Loehr, Moritz Ritter von 14, 28, 30, 78
 Löffler, Matthias 249
 Loos, Adolf *Abb.* 363, 368, 369, 370–373, 277, 361–366, 387
 Loudon, John Claudius 71
 Löwe, Max *Abb.* 187, 203
 Lun, C. 288
 Maderna, Carlo 306
 Maniel, Vincent Jacques 52ff., 61, 105–113
 Markl, Major Karl 121
 Meeks, C. L. V. 274
 Menzel, Gustav 220
 Miciol, Augustin 89
 Mitterlechner, Josef 166, 326
 Mitchell, Arnold 72
 Montoyer, Louis de 308
 Morpurgo, Robert Freiherr von *Abb.* 231, 332, 65, 123, 190, 192, 203, 207, 240–249, 299, 323ff., 362, 387
 Müller, Johann Georg 29
 Musch J. & C. Lun 282
 National-Biscuit-Co. 245
 Negrelli, Alois, Ritter von Moldelbe 25, 57, 145, 387
 Neher, L. 261
 Neuhausler & Pelda 260
 Neumann, Franz von 58, 158f., 161, 164, 187, 194, 196, 198, 200, 203, 204, 206f., 234, 250f., 270, 276ff., 316, 340, 360, 362, 368, 387

- Neumann Gustav 257, 387
 Nobile, Pietro von 29, 61
 Nüll, Eduard van der 58

 Oertel, Max Joseph 335
 Oetl, Alexander 16
 Olbrich, Joseph Maria 279
 Ospel, Johann Anton 16

 Palladio, Andrea 102, 279
 Paulus 184
 Pellechet 52
 Perkins & Hamilton 246
 Pich, Alessandro 37
 Pilhal, Oberst Karl 121
 Pio, Albert (siehe Bauqué)
 Pittel & Brausewetter 207
 Polonceau, Barthélemy Camille 52, 53
 Pope, Richard 71
 Postl, Carl 203, 207
 Prenninger, Carl 162f., 168, 192, 196
 Presl, Rudolf 295
 Presoly, Anton 324
 Pressel, Wilhelm 162
 Prokop, August 46, 47
 Pückler-Muskau, Hermann Fürst von 19

 Reid-Brothers, James, Meritt, Watson 75
 Rella, Attilio 207
 Robinson, Peter. F. *Abb.* 159, 182
 Rogers, Isiah 67
 Rohault 52
 Roller, Robert jun. 88–97, 107
 Roller, Robert sen. 88–97
 Ruppert, Karl 184

 Sardi, Guiseppe 218
 Saulnier, Jules 114
 Scamozzi 262
 Schuhmann 184
 Schustala, Adolf 327
 Schinkel, Karl Friedrich 55, 87, 116, 120, 179, 287
 Schmid, Otto 288
 Schönerer, Mathias 13, 28
 Schönthal, Otto 294, 327–334, 369, 387
 Schönthaler, Franz 156–162
 Schustala, Adolf 327
 Scott, Sir Gilbert 74
 Scott, M.H. Baillie 256
 Seebacher, Alois 207

 Seidl & Altklee 213
 Semper, Gottfried 60, 114, 180, 274, 290
 Shaw, Richard Norman 72, 77, 277f.
 Siccard von Sicardsburg, August 58, 275
 Sigmundt, Friedrich 185ff., 319
 Sitte, Camillo 249, 302
 Sprenger, Paul 29, 61
 Stampfer, Simon 26
 Stephenson, George 41, 71
 Stephenson, Robert 71
 Stiegler, Ludwig 218
 Stier, Wilhelm 274
 Stöger, Karl 211, 257
 Stummer von Traunfels, Joseph Mauritius 80
 Stwerdnik 231

 Tallachini, Ferdinand 30, 144
 Theuer, Bmstr. 26
 Theyer, Leopold 185ff.,
 Thompson, Francis 70
 Tietz, Carl 121
 Tischler, Ludwig 68
 Tölk, Josef 84, 226–228
 Tschudy, Theophil 285

 Union-Baugesellschaft 81
 Urban, Josef 387

 Voysey, Charles Francis Annesley 256
 Wachter, Manfred 379f.
 Wagner, Otto 187, 228, 290, 306f.
 Walton, George 256
 Webb, William 277, 279
 Weber, Anton 207
 Weinzettl, Karl 203, 207
 Wenke, Ing. 27
 Wielemans von Monteforte, Alexander 51, 58
 Wildhack, Alfred *Abb.* 237, 238, 58, 65, 123, 136, 187, 190,
 192f., 198, 203, 207–211, 220–222, 240–327, 362, 368, 387
 Wilhelm, Franz 47, 54, 57, 80, 111, 122, 134, 137, 155,
 168, 178, 184ff., 294, 319, 387
 Wist, J. 187
 Wunderer, Franz 168

 Zenetti, Arnold 68

 Bachhofen von Echt, Freiherr Adolf 159
 Badrutt, Johann 342
 Bahr, Herrmann 279
 Baker, Josephine *Abb.* 377, 369
 Baltimore-Ohio-Eisenbahn 28

- Barth, Otto 344
 Baumgartner, Andreas Freiherr von 25
 Baur (Hotelier) 102
 Benkert, Imre 143
 Berg, Alban 360
 Berl, Oskar 280
 Billroth, Theodor 134, 140
 Bismarck, Otto Graf 143
 Blumencron, Sigmund Baron 159
 Bothe & Ehrmann 379
 Brauchitsch, Walther von 372
 Brahm, Otto 360
 Brennerbahn *Abb.* 27, 43, 46, 48, 54, 58, 62, 64, 99, 102f.,
 105
 Breuer, Marcel 334
 British Alpine Club 47
 Brosch *Abb.* 317, 322ff.
 Bruck, Carl Ludwig Freiherr von 41
 Bugatti, Ettore 319
 Bürckel 370
 Burekhardt, Jakob 141

 Canadian Pacific Railway 66, 247
 Carl, Erzherzog 18
 Carl Ludwig, Erzherzog *Abb.* 119, 122, 147, 153, 159, 194,
 360
 Carlsen, Dahl Dagfin 348
 Chapuy, Joseph 20
 Chiavacci, Vincenz 30
 Charlemont, Theodor 51
 Clarth, Fürst Carlos 159
 Cobenzl, Johann Philipp Graf 23
 Cook, Thomas 342
 Coronado, Francisco Vázquez de 75
 Csullik, August 316
 Croci, Luciano 137

 Dangl, Josef 172, 200, 208
 Daniel (Hotelier) 166
 Darjeeling Eisenbahn 45
 Deisinger, Josef 230–233
 Dénes, H. 331
 Deutscher Alpenverein 47
 Dietmayer, Ferdinand 354
 Doderer, Heimito von 32, 368f.
 Doderer, Wilhelm von 286
 Dolle, Oberst 18
 Donau-Save-Adria-Eisenbahn-Gesellschaft, siehe DOSAG
 Doppelreiter, Simon 156, 166, 315

 DOSAG (Donau-Save-Adria-Eisenbahn-Gesellschaft) 45f.,
 294, 324, 326, 374
 Drasche, Heinrich 193
 Dreher, Theodor *Abb.* 312
 Drill, Merry Elsa 249
 Dubsky, Graf 353
 Duna-Száva-Adria Vasúttársaság 45
 Durstmüller, Anton 257–259

 Eastern Railway Company 71
 École des Ponts et des Chaussées 52
 Edison, Thomas 77
 Edward VII., König von Großbritannien 154
 Egger, Alexander Ritter von 242, 314
 Eichendorff, Joseph von 24
 Eiselsberg, Anton Freiherr von 226
 Eitelberger, Rudolf von 291
 Elisabeth, Kaiserin von Österreich *Abb.* 178, 357, 128, 199,
 228, 351, 353, 369
 Elster 218, 228
 Embel F. X. 142
 Ender, Melanie (geb. Herberth) 339
 Ender, Robert 303
 Ender, Thomas 141, 339
 Engerth, Eduard Ritter von 352
 Engerth, Wilhelm Freiherr von 352
 Enghaus, Christine 242
 Engländer, Richard; siehe Peter Altenberg
 Erste Österreichische Eisenbahngesellschaft 41
 Erzherzog Franz Ferdinand *Abb.* 104
 Erzherzog-Johann-Bahn 13
 Erzsí (Elisabeth), Erzherzogin *Abb.* 98, 358, 359, 128, 353
 Esterházy, Gräfin Antoinette 353

 Ferdinand I., Kaiser 13, 14f., 29
 Ferdinand II., Kaiser 241
 Ferdinand Max, Erzherzog 30
 Ferenczi, Sandor 352
 Ferenczy, Ida 353, 369
 Feuchtersleben, Ernst von 25
 Ficker, Franz 26
 Fischer, Karl 304
 Fleetwood, Sir Peter Hesketh-Fleetwood 72
 Flöge Emilie 231
 Förster, August *Abb.* 303, 315
 Franksche Kinderspitalstiftung 159
 Franz I., Kaiser 23, 29, 142, 182
 Franz Ferdinand, Erzherzog *Abb.* 104, 132, 292

- Franz Joseph I., Kaiser von Österreich 32, 40, 44, 101, 122, 128f., 140, 147, 153f., 337, 351, 369
 Fränkl, Julius 197
 Fraser, Georg 357
 Frauenfeld Eduard & Berghof
 Freud, Sigmund *Abb.* 359a, 352, 353
 Friedell, Egon *Abb.* 363, 361
 Friedrich, Erzherzog 218
 Friedrich Wilhelm III., Dt. Kaiser *Abb.* 96, 127f.
 Fries, Graf Moritz von 117
 Fuchs, Ernst 362
 Fuchs, Josef 51, 203, 208, 220, 253, 299, 368

 Gause, Wilhelm 240
 Gessner, Adrienne 359
 Giselabahn 78
 Glasgow and South-Western Railway 72
 Glax, Julius 140
 Göring, Hermann 370
 Görres, Joseph von 23
 Great Western Railway 71, 74
 Grohmann, Paul 131
 Grübel, Raimund 354
 Gunkel, Theodor 37
 Günther, Georg 159, 160f.
 Gutmann, Wilhelm Ritter von 58

 Habig, Carl 344
 Habsburg, Gräfin Marie Clotilde 353
 Habsburg, Otto von 148
 Habsburg, Zita von 148
 Hack, Friedrich 37
 Haniel 316
 Hansy, Franz *Abb.* 217, 155, 226–228, 338, 372ff.,
 Hansy, Resa 226–228, 370f.,
 Hanusch, Alois 308
 Hauptmann, Gerhart *Abb.* 366, 359, 360
 Hebbel, Friedrich 242
 Hebra, Ferdinand 119
 Hecht, Viktor *Abb.* 342, 337, 342
 Hegel, Friedrich 21
 Henneberg, Hugo 291
 Herring-Frankendorf, Baron 159
 Hitler, Adolf 370, 372
 Hoffmannsthal, Hugo von 360
 Hofmann, Edmund von 58
 Hötendorf, Conrad von 228
 Hülsen, Hans von 359

 Ibsen, Henrik 48
 Igler, Adolf 159
 Int. Country-Club 159
 Int. Schlafwagengesellschaft 133, 140
 Irmiler, H. 330

 Jahn, Gustav *Abb.* 283, 298, 346, 264, 290, 297f., 310, 344
 Janetschek, Ottokar 257
 Johann, Erzherzog von Österreich 13, 24, 44, 182
 Joseph II., Kaiser 16, 20, 29

 Kaffeehaus Freundschaftshöhe 159
 Kageneck, Graf Franz 353
 Kainz, Josef 228, 377f.
 Kaiser-Ferdinand-Nordbahn 80
 Kaiser-Franz-Joseph-Bahn 81
 Kaiserin-Elisabethbahn (siehe Westbahn)
 Kaiser-Franz-Joseph-Orientbahn 45, 53f., 61, 105
 Kaizl, Alfred 240, 242
 Kaizl, Friedericke 242
 Kaloussis, Demetre 191
 Kant, Immanuel 270
 Karl I., Kaiser von Österreich *Abb.* 120, 148, 228
 Karl VI., Kaiser 149, 153
 Karl, Erzherzog 147
 Kayser, Carl Gangolf 68
 Khuner, Paul 364
 Keitel, Wilhelm 372
 Keres, Josef 248
 Kieres 316
 Kinsky, Fürst Rudolf 352
 Klein, Marie 47
 Kleinoschegg, Max *Abb.* 347, 344f.
 Klein-Wiesenberg 163
 Klieber, Joseph 17, 23
 Klimt, Gustav 231
 Knechtenhofer, Gebrüder 88
 Kneipp, Sebastian 337
 Kokoschka, Oskar *Abb.* 363, 359, 362
 Kollarz, Franz *Abb.* 131, 157
 König von Bulgarien 159
 Kopallik, Franz *Abb.* 334, 337
 Kosel, Hermann *Abb.* 352, 322
 Kraus, Karl 361
 Kronprinz-Rudolf-Bahn 78
 Krupp, Arthur 159
 Kübeck, Karl Freiherr von 14, 25
 Kubinsky, Baron Franz 353
 Kundmann, Carl 51

- Lacy, Moritz Graf 23
 Lancia Vincenzo *Abb.* 313, 319
 Landstein, Dr. *Abb.* 183
 Latzelsperger, Josef *Abb.* 267
 Leins, Christian 51
 Leonskaja, Elisabeth 362
 Leopold II., König von Belgien 128
 Leopold, Salvator, Erzherzog *Abb.* 351, 346
 Liechtenstein, Fürst Alois I. 17
 Liechtenstein, Fürst Franz 337
 Liechtenstein, Fürst Johann I. 16ff., 20, 23f., 143, 170
 Liechtenstein, Fürst Johann II. *Abb.* 305, 306, 257, 316
 Liechtenstein, Fürst Joseph Wenzel 16
 Lindberg, Charles 77
 Linauer *Abb.* 330, 334
 Littrow, Heinrich 172
 Lobinger, Karl 13
 Löffler, Berthold 348
 Lombardisch- und zentralitalienische Eisenbahn-
 gesellschaft 54
 London and North-Western Railway 72
 London-Midland-Scottish Railway 74
 Lonyay, Fürst Elemer von 353
 Loos, Nina 361
 Lorrain, Claude 20
 Lothar, Ernst 359
 Louisville & Nashville Eisenbahngesellschaft 244f.
 Ludwig II., König von Bayern 164
 Lueger, Karl *Abb.* 230, 240

 Magris, Claudio 366
 Mahler, Alma *Abb.* 364, 365, 129, 359, 360
 Mahler, Gustav *Abb.* 101, 129, 131, 357
 Mann, Thomas 338
 Maria Josefa, Erzherzogin 248
 Maria, Königin von Rumänien *Abb.* 360, 354
 Maria, Prinzessin von Griechenland 353
 Marie Louise 18
 Marterer, Baronin 159
 Mautner von Markhof, Ditha 360
 MAV (ung. Staatseisenbahn) 46
 Maximilian, Kaiser von Mexiko 30, 147
 Mayer, Franz *Abb.* 361, 355
 Metternich, Klemens Wenzel Fürst 24
 Metzger, Eduard von *Abb.* 360
 Midland Railway Hotels 72
 Moll, Carl *Abb.* 364, 291, 358
 Monroe Marilyn 77
 Montoyer, Gräfin 353

 Morpurgo, Bruno Freiherr von 51, 245
 Morpurgo, Baron Guido 241
 Morpurgo, Helmut von 242, 248
 Morpurgo, Peter von 242, 248f.
 Morpurgo-Laval, Lucie 242, 248
 Morris, William 87, 277
 Morse, Samuel 191
 Moser, Koloman *Abb.* 367, 291, 360
 Musger, Johann 221

 Nansen, Fridtjof 344
 Napoleon 18, 23, 42
 Neue Freie Presse 50
 Neumann, Karoline Edle von 226
 Neusser, Edmund von 226
 Nicklaus, Jack 72
 Nikolowski, Lucie (siehe Morpurgo-Laval)
 Noe, Heinrich 37
 Nordbahn 13f., 32, 184
 Nordwestbahn 81
 North Western Railway 72

 ÖBB (Österr. Bundesbahnen) *Abb.* 117, 45f.
 Österreichische Bundesforste 159
 ÖMV AG (auch OMV AG) 232
 Orientbahn *Abb.* 25
 Ostbahn 13
 Österreichische Automobil-Club 319
 Österreichische Alpenverein 47
 Österreichische Bundesdenkmalamt 293, 379
 Österreichischer Ingenieur- und Architektenverein 26, 54, 146
 Österreichischer Lloyd 42, 241
 Österreichischer Touristenclub (ÖTK) 47, 140, 148, 319,
 334, 343, 347
 Österreichische Winter-Sport-Klub *Abb.* 349, 318, 343f.

 Panhans, Clara 218
 Panhans, Franz *Abb.* 351, 213f., 225, 233, 340, 346
 Panhans, Konstantin 220
 Panhans, Vinzenz 166, 172, 213
 Pazzani, Alexander 159
 Petrarca 141
 Petschek, Otto 360, 372
 Petznek, Leopold 353
 Polgar, Alfred 361
 Polleros, Gerhard *Abb.* 130, 152, 156f., 162, 327
 Poloclub, Krieau 159
 Pongracz, Oskar Ritter von 159
 Poniatowsky, Fürst Stanislaus 18

- Presl, Rudolf 295, 376
 Preston and Wyre Railway Company 72
 Prien, Günther 370
 Prießnitz, Vincenz 124, 337
 Prinz, Karl Ludwig *Abb.* 307, 317
 Pustertalbahn *Abb.* 71, 43, 46, 58, 62, 64, 99, 105ff., 162

 Rathausky, Hans *Abb.* 12, 51, 140
 Reckziegel, Anton *Abb.* 223, 232
 Reinhardt, Max 228
 Reininghaus, 187
 Renner, Karl 148, 366
 Riegl, Alois 270, 278
 Rommel, Erwin *Abb.* 378, 360, 372
 Rosa, Salvator 20
 Rosegger, Peter 32, 65, 175, 179, 193, 228, 323
 Rothschild, Anselm Mayer 41, 46, 53
 Rothschild, Baron Louis 159
 Rothschild, Salomon Mayer 81
 Rothschild, Nathaniel *Abb.* 99, 129
 Rougemont-de Pourtalès, Denis Alfred 261
 Rousseau 142
 Rudolf, Kronprinz 128, 353
 Rudorff, Ernst 293
 Runk, Ferdinand 20

 Sachsen-Teschen, Albert von 308
 Salm, Graf 353
 Salten, Felix 360
 San Diego, Arizona and Eastern Railway 77
 Schaukal, Richard von 32, 202f., 368
 Schaukal, Wolfgang 202, 368
 Schimak, August *Abb.* 217, 228, 339ff., 372
 Schindler, Emil 358
 Schlegel, Friedrich 21
 Schmerling, Anton von 171
 Schnitzler, Arthur 172, 326, 357, 360
 Schnorr von Carolsfeld, Ludwig 20
 Schoeller, Gustav Ritter von 159
 Schönberg, Arnold 362
 Schönpflug, Fritz *Abb.* 355, 351
 Schönthaler, Franz *Abb.* 131, 133, 135, 186, 151, 153ff.,
 156–162, 194, 200–204, 387
 Schönthaler, Franz jun. (unter Architekten)
 Schönthaler, Helene 161
 Schratt, Katharina *Abb.* 376, 369f.
 Schreiner, Adolf Ritter von 155
 Schrötter, Leopold Ritter von Kristelli 134
 Schruf, Toni *Abb.* 347, 345

 Schüler, Friedrich Julius von *Abb.* 9, 10, 11, 12, 131, 40,
 46–51, 99, 101, 133, 140, 153ff., 190, 192, 288, 314, 334,
 342, 386
 Schüler, Hedwig 48
 Schultes, August 142
 Schultze-Naumburg, Paul 293
 Schwarzenberg, Fürst 18
 Schwarzwald, Eugenie *Abb.* 369, 246, 362
 Schweizer Rigibahn 81, 89
 Schweizer Zentralbahn 52, 103
 Seebacher, Alexander 365
 Seipel, Ignaz 368
 Seitz, Karl 164
 Semmeringbahn *Abb.* I, III, IV, V, 113, 114, 117, 13, 27f., 30,
 33, 40, 62, 102, 141–147, 315
 Serbische Eisenbahn 55
 Seybel, Otto 228, 316
 Seyß-Inquart 368
 Siegel, Max 340
 Sigl, Georg 121
 Silberer, Viktor 193, 222–225, 233
 Silberhuber, Anton 47, 140, 334
 Silberstein, August 157
 Sina, Freiherr von Hodos, Simon Georg 41, 44
 Slezak, Leo 228
 Southern Railway 245
 Spitz, Arnold 320
 Spitzer, Viktor 291
 Spreckel, Claus und John D. 77
 Staatseisenbahn 25, 28, 45, 48, 52, 53, 61
 Steffny, Ludwig *Abb.* 353, 348
 Steiger, David 23f.
 Steiner, Franz 348
 Stephanie, Kronprinzessin *Abb.* 97, 128, 353
 Stockton and Darlington Railway 72
 Stoitzner, Otto 153
 Story Hampton 75
 Stregen, Freiherr von 13
 Südbahngesellschaft, wegen der Häufigkeit
 nicht im Register
 Südliche Staatsbahnen 45, 54
 Suezkanal 55
 Szechenyi 246

 Tafel Marie-Louise 52
 Tandler, Julius 360
 Thonet 228
 Thurn und Taxis, Prinz Erich 352
 Tito 140

- Török, Hermine von 241
Trenker, Marianna 131
- Ueberbacher, Elise 110, 112, 124
UNESCO-Weltkulturerbe *Abb.* 190, 40, 45, 382
- Vanderbilt 246
Vecsei, Julius 337
Vetsera, Baroness Mary 128
Victoria, Kaiserin Friedrich *Abb.* 96, 127
Victoria, Königin von Großbritannien und Irland *Abb.* 96,
127
Vischer, Lorle *Abb.* 18, 56
- Wagner-Jauregg, Julius 226
Wagner-Rieger, Renate 80, 276
Waldmüller, Ferdinand Georg *Abb.* 112, 20, 141
Wallner, Josef *Abb.* 350, 228, 230, 346
Wehrberger 316
Weinovsky, Josef *Abb.* 343, 342
Wellesz 362
Wellspacher 337
Weltcup-Skirennen 373, 383
Weninger (Pfarrer) 153, 208
Werfel, Franz *Abb.* 366, 359
Werner, Zacharias 24
Westbahn *Abb.* 275, 47, 78, 81, 290
Wien-Gloggnitzer Eisenbahn *Abb.* 24, 44, 52, 55, 116
Wien-Raab-Eisenbahn Gesellschaft 13, 24, 44, 143
Wiener Bauhütte 187, 251
Wiener Trabrennverein 350
Wilder, Billy 77
Wildgans, Anton 228
Wildhack, Anton 249
Wildhack, Karoline (geb. Jüngling) 249, 253–256, 362
Wilhelm, Erzherzog 159
Wilhelm II., Dt. Kaiser *Abb.* 127, 154
Wilhelm IV., König 23
Windischgrätz, Elisabeth Fürstin (siehe Erzsi) 128, 353
Winter Sport Verein Semmering 348
Woehrer, Werner 362
Woitech, Josef 203
Wurm, Josef 168
Württemberg. Eisenbahn 52
- Zach, F. 314
Zander, Gustav *Abb.* 339, 340
Zarek, Otto 359
Zdarsky, Mathias 346
Zierhut, Karl 344
Zimdin, William D. 370
Zweig, Stefan 132

1. Wien-Triest.

Schlafwagen I. und II. Classe bei S.L. 1 und 2 Wien-Görz-Venedig, Ostende-Wien-Triest, S.L. 5 und 6 Wien-Marburg-Ala. Directe Wagen I. II. Classe bei S.L. 5 u. 6 Wien-Marburg-Ala; Wien-Marburg-Franzensfeste (bis Ende Mai Meran); bei S.L. 1 u. 2 Wien-St. Peter-Fiume (Abbazia); Wien-Venedig via Cormons; Wien-Pola via Divacca; Budapest (Sbhf.)-Pragerhof-Venedig; Budapest S. B.-Pragerhof-München (ab 1. Juni); Budapest (Sbhf.)-Pragerhof-Fiume; Triest-Marburg-Innsbruck-München. — Bei S.L. 4 u. 8 Wien-Marburg-Lienz; Wien-Fiume (Abbazia); Wien-Pola via Divacca; Wien-Görz-Cormons; Budapest (Sbhf.)-Pragerhof-Fiume; Triest-Fiume; bei S.L. 4/a u. 3/a Wien-Venedig-Mailand; Wien-Pontafel via Leoben (auch III. Classe); Wien-Leoben-Glandorf-Klagenfurt-Villach (Klagenfurt-Villach ab 1. Juni); bei P.L. 10 und 7 Wien-Pontafel (via Leoben); bei P.L. 17/a und 18/a Graz-Leoben-Salzburg und Graz-Leoben-Bischofshofen-Innsbruck vom 1. Juni an; P.L. 13 und 14 Graz-Leoben-Linz vom 1. Juni an.

● Ermässigte Preise bei den Zügen 100 und 101 in Wagen II. und III. Classe.

Table with columns for train numbers (P.L., S.L., P.I.), distances (km), and fares for various stations including Wien, Meidling, Hetzendorf, Atzersdorf, Liesing, Brunn, Mödling, Guntramsdorf, Gumpoldsk., Pfaffstätten, Baden, Vöslau, Kottlingbrunn, Leobersdorf, Soltau, Felixdorf, Theresienfeld, Wr. Neust., St. Egyden, Neunkirchen, Ternitz, Pottschach, Gloggnitz, and Schlogimühl.

Vom 12. Mai an verkehrt an Wochentagen ein beschleunigter Personenzug mit I. II. Classe von Wien nach Mürrzuslag mit Aufenthalt in allen Semmeringstationen und Haltestellen, und zwar: Wien ab 3.50, Mürrzuslag an 6.22, Mürrzuslag ab 6.20, Wien an 9.00 *) Vom 1. Juni an.

8 Wien-Triest (Wien-Payerbach-Reichenau) 1.

Table with columns for train numbers (P.L., S.L., P.I.), distances (km), and fares for stations including Payerbach-Reich, Küb P.H., Eichberg P.H., Klamm, Breitenstein, Wollbergkogel P.H., Semmering, Steinhaus, Spital, Mürrzuslag, An Neubergr. k. Stb., An Mürrzuslag, Langenwang, Krieglach, Mitterdorf, Wartberg-Wirthal, Kindberg, Marein, Kapfenb., Brucka.M., Pernegg, Mixnitz, Frohnleiten, Peggau, Stübing, Gratwein, Judendorf, Gosting P.H., and Graz.

Verkehrt vom 1. Juni an. Zug Nr. 49 verkehrt erst vom 1. Juni an. † Der Einführungsstermin der Schnellzüge Nr. 2b und 1/b wird später bekannt gegeben werden. Die Fahrordnung der Localzüge zwischen Graz und Frohnleiten befindet sich auf Seite 16.

1. Wien-Triest (Payerbach-Reichenau-Graz) 9

6.1. 100 II. III.	P.Z. 16/a	P.Z. 18/e	S.Z. 4	P.Z. 14	P.Z. 8	S.Z. 2	P.Z. 10	S.Z. 2/b I. II. G.	S.Z. 6	km	Alle Züge I. II. III. Cl. Ausnahmen sind bei den Zügen angemerkt.	S.Z. 3	P.Z. 17/a	P.Z. 15/a	P.Z. 7	S.Z. 5	S.Z. 1/b I. II. G.	S.Z. 1	P.Z. 9	P.Z. 13	6.1. 101 II. III.	
7.10	1.00	12.45	3.57	8.13	2.21	5.23	4.33	2.13	224	An	Graz X 7.....	Ab	4.20	9.30	8.13	10.03	3.43	2.03	4.21	8.05	12.30	...
10.55	7.25	2.10	1.05	5.10	9.08	1.25	5.38	4.44	224	Ab	Graz X 7.....	An	4.10	9.25	7.23	9.35	3.33	2.00	4.21	7.30	11.55	3.47
11.10	7.38	2.19		5.19	9.17		5.47		230	An	Puntigam.....	An	9.17	7.45	9.27				7.30	11.25	3.34	
11.10	7.40	2.26		5.26	9.24		5.54		234	An	Abtissendorf P.H.....	An	9.09	7.28	9.20				7.12	11.17	3.24	
11.28	7.40	2.83		5.38	9.31		6.01		237	An	Kalsdorf.....	An	9.08	7.21	9.13				7.04	11.10	3.14	
11.40	7.54	2.41		5.41	9.40		6.10		243	An	Werndorf.....	An	8.54	7.23	9.04				6.54	11.01	3.01	
11.53	8.02	2.51	1.27	5.50	9.49		6.19		248	An	Wildon.....	An	8.44	7.14	8.55				6.43	10.51	2.48	
12.02	8.08	2.58		5.57	9.56		6.26		251	An	Lebring.....	An	8.38	7.08	8.47				6.35	10.46	2.36	
12.22	8.19	3.12	1.38	6.10	10.02		6.39		260	An	Leibnitz.....	An	8.25	6.57	8.35				6.21	10.32	2.17	
12.36	8.31	3.23		6.22	10.20		6.50		267	An	Ehrenhausen.....	An	8.14	6.40	8.23				6.08	10.20	1.58	
12.40	8.38	3.30	1.50	6.32	10.28		6.58		271	An	Spielfeld Y II.....	Ab	8.07	6.32	8.10				6.01	10.13	1.47	
12.54	8.41	3.32	1.51	6.34	10.32		7.01		271	Ab	Spielfeld Y II.....	An	8.08	6.37	8.12				5.52	10.11	1.42	
1.09	8.51	3.43		6.41	10.45		7.14		276	An	Egydi-Tunnel P.H.....	An	8.00	6.20	8.02				5.32	10.05	1.32	
1.25	9.03	3.55		6.53	10.57		7.28		283	An	Pössnitz.....	An	7.46	6.17	7.51				5.21	9.51	1.12	
1.42	9.14	4.07	2.44	7.04	11.12	2.35	7.41	12.52	290	An	Pössnitz.....	Ab	7.35	6.07	7.40		2.32	12.43	3.10	5.21	9.40	12.56
											Marburg X 3.....											
	P.Z. 40 b II. III.	P.Z. 18/b I. II. III.																				
2.35	10.50	5.24	2.22	7.14	11.42	2.48	8.00	12.58	290	Ab	Marburg X 3.....	An	4.45	7.25	11.00				5.04	9.18	12.36	
2.51	11.05	5.35		7.24	11.54	8.11			297	An	Kötsch P.H.....	An	4.31	7.15	10.21		12.44	2.58	5.04	9.18	12.36	
3.02	11.17	5.43		7.32	12.00	8.19			302	An	Kranichsfeld-Fraheim.....	An	4.19	7.05	10.43				4.55	9.09	12.28	
3.16	11.30	5.52	2.38	7.41	12.02	8.25			308	An	Pragerhof X 17.....	Ab	4.05	6.58	10.32				4.45	8.50	11.55	
3.30	11.31	5.51	2.47	7.41	12.12	8.35			308	Ab	Pragerhof X 17.....	An	4.02	6.43	10.29				4.32	8.44	11.45	
3.50	11.46	6.03		7.52	12.20	8.48			315	An	Windisch-Feistritz.....	An	3.47	6.33	10.20				4.04	8.35	11.28	
4.12	12.02	6.14	3.05	8.02	12.11	8.59			322	An	Pölschach 12.....	Ab	3.31	6.18	10.09				3.40	8.24	11.09	
4.18	12.05	6.17	3.08	8.11	12.15	9.03			322	Ab	Pölschach 12.....	An	3.28	6.15	10.05				3.21	8.01	10.94	
5.09	12.38	6.40		8.24	1.11	9.30			338	An	Ponigl.....	An	2.58	5.53	9.45				3.11	7.54	10.18	
5.13	12.48	6.47		8.31	1.1	9.39			342	An	Grobelno P.H.....	An	2.48	5.45	9.32				3.07	7.48	10.07	
5.23	12.57	6.55		8.43	1.24	9.46			346	An	St. Georgen.....	An	2.39	5.38	9.23				2.97	7.39	9.58	
5.36	1.10	7.06		8.53	1.33	9.56			352	An	Store.....	An	2.26	5.29	9.14				2.87	7.30	9.48	
5.47	1.20	7.15	3.44	9.02	1.40	4.42	10.03	2.32	357	An	Store.....	Ab	2.15	5.21	9.16				2.70	7.21	9.37	
5.55	7.24	3.45	9.08	1.20	4.13	10.08	2.10	357	Ab	Cilli 13. Y.....	An	2.15	5.16	9.11				2.60	7.11	9.27		
6.11	7.37	3.58	9.21	2.04	4.25	10.22	3.67	367	An	Markt-Tuffer.....	An	1.16	5.02	8.58				2.18	7.15	9.17		
6.22	7.47	4.07	9.21	2.14	4.33	10.32	3.74	374	An	Römerbad.....	An	1.07	4.51	8.47				2.17	7.05	9.09		
6.42	7.56	4.16	9.40	2.24	4.42	10.42	3.81	381	An	Steinbrück X 21.....	Ab	12.57	4.40	8.36				2.04	6.55	8.46		

*) Bei Zug 2 und 1 Aufenthalt in Markt-Tuffer und Römerbad nur vom 1. Juni bis 31. August.

7.03	7.59	4.23	9.44	2.54	4.42	11.07	2.44	381	Ab	Steinbrück X 21.....	An	12.37	4.27	8.21	10.57	12.55	1.48	6.50	8.34			
7.10	8.10		9.52	3.03		11.18		389	An	Hrastnigg.....	An	4.16	8.21					1.32	6.41	8.20		
7.20	8.18	4.38	10.02	3.13		11.26		394	An	Trifail.....	An	4.07	8.13					1.21	6.33	8.09		
7.32	8.25	4.44	10.10	3.21		11.34		399	An	Sagor.....	An	3.59	8.05					1.23	6.26	7.59		
8.10	8.37		10.22	3.32		11.46		407	An	Sava.....	An	3.46	7.52					1.11	6.14	7.42		
8.10	8.47	5.01	10.32	3.44		11.56		414	An	Littai.....	An	3.36	7.41					1.01	6.05	7.28		
8.22	8.57		10.43	3.55		12.07		421	An	Kressnitz.....	An	3.25	7.32					12.20	5.52	7.14		
9.09	9.09		10.54	4.08		12.20		430	An	Laase.....	An	3.12	7.21					12.27	5.43	6.57		
9.23	9.19		11.04	4.18		12.30		437	An	Salloch.....	An	3.02	7.11					12.27	5.33	6.39		
9.35	9.30	5.33	11.15	4.31	5.52	12.48	3.50	445	An	Lalbach X.....	Ab	2.50	7.00			9.52	11.51	12.13	5.22	6.28		
10.20		5.38		4.54	5.58	12.58	3.58	445	Ab	Lalbach X.....	An	8.55	2.35			9.44	11.45	11.20		6.01		
11.20				5.22		1.08		453	An	Brezovic.....	An									5.02		
12.15				6.10	6.52	2.12		467	An	Franzdorf.....	An	8.22	2.06					10.42		4.27		
1.15		6.22		6.27	2.29			483	An	Loitsch.....	An	7.51	1.43					10.22		4.02		
1.42		6.52		6.40	2.41			491	An	Planina P.H.....	An	7.38	1.30					10.10		4.05		
2.21		7.08		7.01	3.01			497	An	Rakek.....	An	7.26	1.21					9.50		3.47		
2.31		7.26		7.12	3.12			509	An	Adelsberg X.....	An	7.07	1.04					9.40		3.16		
2.32		7.26		7.23	3.23			515	An	Prestranek.....	An	6.54	12.50					9.35		2.51		
3.20		7.33		7.29	3.33	5.41	10.20	522	An	St. Peter X 6.....	Ab	6.42	12.40			8.18	10.15	9.14		2.35		
3.22		7.33		7.50	3.38	5.43		522	Ab	St. Peter X 6.....	An	9.44				8.15	10.05	9.08		2.25		
3.22		7.33		8.26	3.49			534	An	Ober-Lesece.....	Ab		12.17					9.07		2.11		
4.20		7.53		8.41	4.04	6.09		546	An	Divacca X.....	Ab	9.18						8.42		1.02		
		11.10		1.00	1.00	9.40				An.. Pola.....	Ab	5.20						2.15	2.10			
		1.10		1.10	1.10	9.25				An.. Rovigno.....	Ab	5.20						2.30	2.00			
4.25		8.01		9.00	8.24	4.09	6.10	9.10	546	Ab	Divacca X.....	An	9.12		11.52			5.15	7.45	9.30	8.18	1.24
5.10		8.13		9.18	8.36	4.22		555	An	Sessana.....	An	9.00		11.35				4.59	7.33	9.18	7.33	12.23
5.18		8.24		9.24	4.33			562	An	Opčina P.H.....	An	11.30		11.30				4.45	7.33	7.33	11.23	
5.33		8.31		9.31	4.40			566	An	Prosecco.....	Ab	8.44		11.09				4.36	7.23	7.23	11.43	
5.22		8.34		9.42	4.51	6.42		574	An	Nabresina X 5.....	Ab	8.32		10.51								



Semmering Architektur, Bd. 2

Günther Buchinger
Villenarchitektur am
Semmering

Mit Fotos von Christian
Chinna

2006. 225 x 280mm.

264 S. 184 s/w- u. 91 Farb-

Abb. Gb.

Euro 59,-

ISBN 3-205-77431-0

Schwerpunkt dieses Buches ist die konstruktive und formale Beschreibung der Villen am Semmering sowie deren entwicklungs-geschichtliche Einbettung in die Geschichte der Architekturrezeption und der wissenschaftlichen Aufarbeitung von Bauernhäusern im 19. Jahrhundert. Die Untersuchung umfasst weiters eine erstmalige stilgeschichtliche Einordnung der Villen in die Tendenzen des Späten Historismus und verschiedene Aspekte des historischen Kontextes. In einem abschließenden Katalog werden die zwischen 1880 und 1912 entstandenen Villen einzeln präsentiert. Als Ergebnis des Buches entsteht ein dichtes geistesgeschichtliches Bild eines Ortes mit einer spezifischen architektonischen Ausprägung. Am Anfang stand der erste Bauherr, der Hofbildhauer Franz Schönthaler, der das latente Interesse seiner Zeit für Bauernhausarchitektur aufgriff und in Franz Neumann einen geeigneten Architekten fand, der die neuesten bautechnischen Forschungen des Schweizer Professors Ernst Georg Gladbach zur Bauernhausarchitektur umsetzen konnte. Aus einem persönlichen Bauprojekt wurde binnen kürzester Zeit, vermittelt über die persönlichen Verbindungen der Südbahn-gesellschaft, ein vom Wiener Großbürgertum getragenes Phänomen, das innerhalb der herkömmlichen Sommerfrische-architektur einzigartig ist.

WIESINGERSTRASSE 1, 1010 WIEN, TELEFON (01)330 24 27-0, FAX 330 24 27 320

FWF-BIBLIOTHEK

InventarNr.: D3680

Standort:

EISENBAHNNETZ der Südbahn-Gesellschaft.

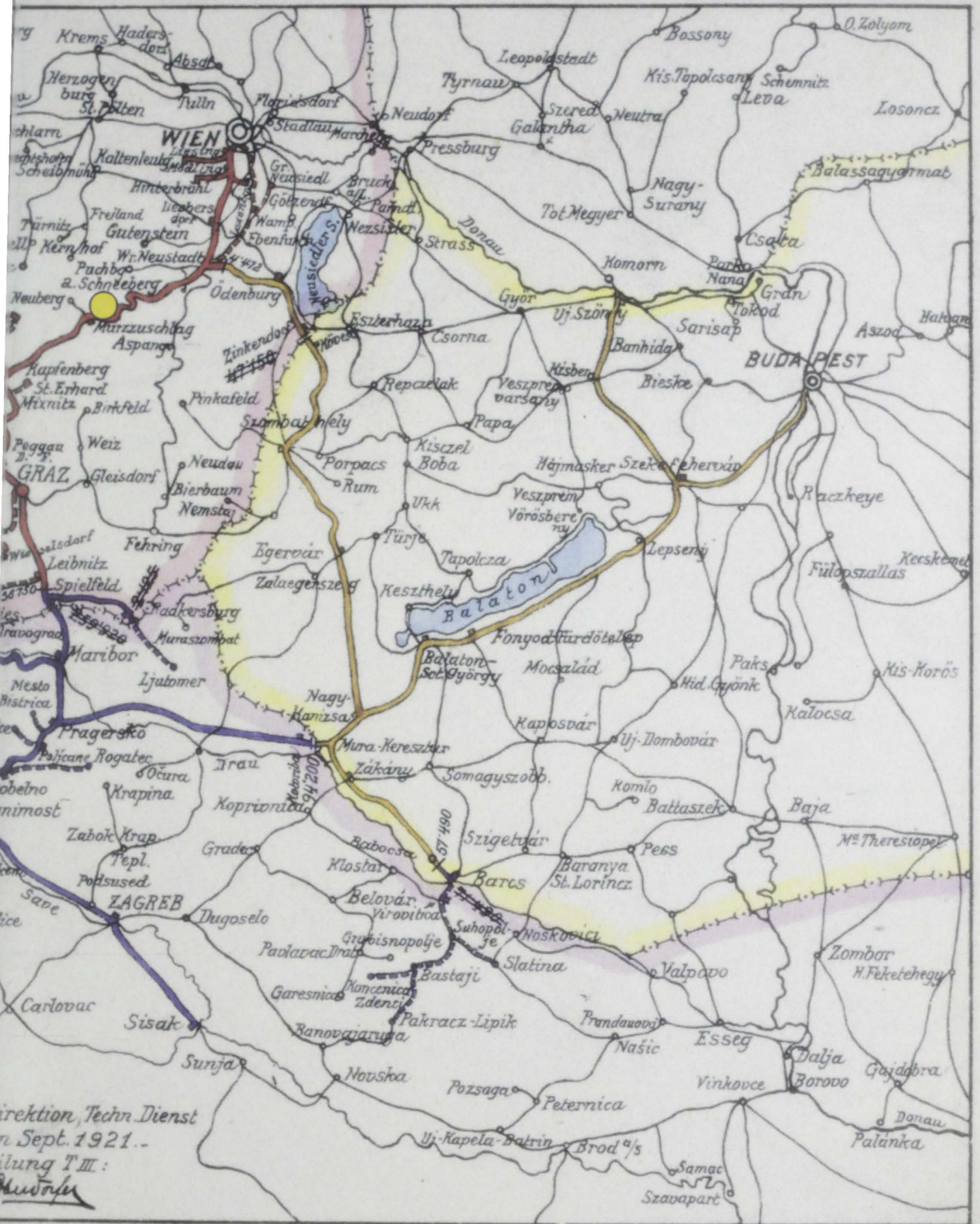
- - - Die fremden, im Betriebe der Südbahn
 - - - stehenden oder im Südbahnbetrieb
 - - - bis November 1918 gewesenen
 Bahnen sind mit unterteilten
 Linien dargestellt.



ing. ehruar 3/X 1921.

— Österreichische -
 — Jugoslav. -
 —

KARTE I



Ungarische - Linien. ● Hotels der K. u. k. Südbahngesellschaft

EISENBAHNNETZ der Südbahn-Gesellschaft.

- - - Die fremden, im Betriebe der Südbahn
 - - - stehenden oder im Südbahnbetrieb
 - - - bis November 1918 gewesenen
 Bahnen sind mit unterteilten
 Linien dargestellt.



ing. chruar. 3/X 1921.

— Österreichische -
 — Jugoslav. -
 —



Désirée Vasko-Juhász,
Studium der Kunstgeschichte und Philosophie, daneben Archäologie und Geschichte an der Universität Wien. Journalistisch bei der österreichischen Nachrichtenagentur APA, dem ORF und bei VOGUE-International als Redakteurin tätig. Forschungsschwerpunkte: Architektur des Historismus und der Moderne. Arbeitet in der Denkmal- sowie in der Ortsbildpflege. Lebt in Wien, am Semmering und im Burgenland.

Univ.-Prof. Dr. Mario Schwarz,
lehrt als Architekturhistoriker am Institut für Kunstgeschichte der Universität Wien. Zahlreiche Publikationen zur Baukunst des Mittelalters und des 19. Jahrhunderts, zur Bauarchäologie in der Türkei und in Ägypten sowie zu Fragen der Denkmalpflege.

Christian Chinna,
Studium der Pharmazie in Wien. Er ist Vorstandsmitglied der Österreichischen Gesellschaft für Denkmal- und Ortsbildpflege und fungiert als Lichtbildner der Gesellschaft. Die Fotografie erlernte er autodidaktisch in Orientierung am Werk von Professor Stefan Kruckenhauser. Etliche architekturfotografische Buch- und Fachzeitschriftenpublikationen. Christian Chinna fotografiert mit der Leica.



Spannend liest sich die Architekturgeschichte der Südbahnhotels, die aufgrund ihrer Lage zwischen Gletschern und Palmen ausschlaggebend für die Gründung berühmter – heute internationaler – Kurorte waren. Dazu zählt die Höhenluftregion Semmering (seit 1998 UNESCO-Weltkulturerbe), weiters Toblach (heute Dobbiaco/Italien) im Südtiroler Dolomitengebiet und vor allem der adriatische Kurort Abbazia (heute Opatija/Kroatien) – alles Orte, die eng mit Österreichs Eisenbahngeschichte verwoben sind.

