



Roland Tusch

ORCID: 0000-0003-2188-8603  
Universität für Bodenkultur Wien  
roland.tusch@boku.ac.at

<https://doi.org/10.19195/2084-4107.14.8>

# „Hier ward der Sieg errungen über einen mächtigen, compacten Alpenzug“\*. Der Semmering in Reiseführern zwischen 1852 und 1873

Słowa-kluce: postrzeganie krajobrazu, Semmering, przewodnik, kolej  
Keywords: landscape perception, Semmering, travel guides, railway

## “Here the victory was achieved over a massive, compact Alpine range”: The Semmering in travel guides between 1852 and 1873

Summary

With the Railway Age, the perception of the landscape has changed. In Austria, the world's first high mountain railway was built in the middle of the 19th century. It crosses the Alps at one of their eastern foothills, the Semmering. The central subject of this study is the landscape that was

---

\* Mandl/Seidl 1856, S. 99.

completely transformed by the construction of the Semmering Railway between 1852 and 1873. How was the Semmering perceived before it was discovered by the Viennese society as a region of summer resort? How were the massive changes in the Alpine landscape caused by the construction of the railway portrayed in the medium of contemporary travel guides?

The sources investigated cover the period from the construction of the Semmering Railway to the discovery of the region as a summer resort. Starting with the first travel guides to the construction site and ending with the travel guides to the completed railway, seven main sources were analysed. As a starting point for the qualitative content analysis, a system of categories was developed as a search grid to filter the relevant aspects for answering the research question. The analysis follows the process of coding, paraphrasing and generalizing, and clearly reveals different levels of perception.

The landscape in which the railway was built was described in extremely positive, poetic formulations. The negatively judging descriptions are particularly remarkable in the context of the travel guides, as they can be read as a critical reflection of the changed situation. Instead of regretting the destruction of nature, the victory of man or technology over nature was celebrated. From the comparison of the travel guides to the construction site and those to the completed railway, the progress of the construction work is clearly readable. The magnificence of the construction project was beyond question from the very beginning. The travel guides allow one to comprehend this, at the time rather young, transformation of the landscape; they open up a differentiated view of the landscape.

Ab der Mitte des 19. Jahrhunderts verändert die Eisenbahn mit ihren Trassen, Einschnitten, Dammböschungen, Tunnels und Viadukten die europäische Landschaft. Die neue Art des Reisens prägt auch die Wahrnehmung der Landschaft. Über Schienen werden die Reisenden vom unmittelbaren Terrain entkoppelt. Zwischen den Reisenden und der Landschaft befindet sich nun das maschinelle Ensemble der Eisenbahn.<sup>1</sup> Die Geschwindigkeit, mit der man die Landschaft durchfährt, schränkt das Sehen ein, es entsteht eine neue Art der Wahrnehmung. Der Vordergrund verliert plötzlich an Bedeutung, ständig wechselnde Perspektiven verschmelzen in Szenenfolgen zu Panoramen.<sup>2</sup> Mit dem Blick durch das Fenster des fahrenden Zuges wurde diese neue Art der Wahrnehmung erstmals möglich.<sup>3</sup>

Über den Semmering, eine Region der östlichen Ausläufer der Alpen, etwa 70 km südlich von Wien, wurde in den Jahren 1848 bis 1854 die erste Hochgebirgsbahn der Welt errichtet. Um die gebirgige Topographie mit der Dampflokomotive zu bezwingen, baute man unter der Leitung des Ingenieurs Carl Ritter von Ghega 16 Viadukte und 15 Tunnels. Im Jahr 1854 ging die Semmeringbahn in Betrieb und ist seither Teil einer der Hauptlinien im österreichischen Eisenbahnnetz. Ab den 1880er Jahren entwickelte sich am Semmering die Sommerfrische. Vor allem die Wiener Gesellschaft entdeckte die Schönheit der gebirgigen Landschaft, es entstand eine Villenkolonie und die ersten Grandhotels wurden gebaut. 1998 wurde die Semmeringbahn als weltweit erste Bahnlinie von der UNESCO als Welterbe gelistet. Das Bahnbauwerk und die Entwicklung der Sommerfrische gehören zu den inzwischen ausführlich bearbeiteten Forschungsfeldern. Der zen-

<sup>1</sup> Schivelbusch 2007, S. 27.

<sup>2</sup> Ebd., S. 61.

<sup>3</sup> Speich 2003, S. 96.

trale Gegenstand dieser Untersuchung ist die durch den Bau der Semmeringbahn völlig neu gestaltete Landschaft im Zeitraum von der Bauzeit bis zum Beginn der 1880er Jahre, als der Semmering sich zu einem Ort der Sommerfrische entwickelte. Wie wurde der Semmering wahrgenommen, bevor er von der Wiener Gesellschaft als Region der Sommerfrische entdeckt wurde? Wie wurden die massiven Veränderungen der alpinen Landschaft, die durch den Bau der Bahn entstanden sind, im Medium zeitgenössischer Reiseführer dargestellt?

## Qualitative Inhaltsanalyse

Bereits in vorindustriellen Zeiten gab es gedruckte Reiseführer, die mit der Entwicklung der Eisenbahn besondere Bedeutung erlangten. Sie leiteten die Wahrnehmung aus dem fahrenden Zug und wurden so zum Bestandteil der neuen Infrastruktur.<sup>4</sup>

Ab der Mitte des 19. Jahrhunderts gelangten speziell auf die Bedürfnisse der Eisenbahnfahrt abgestimmte Reisebücher in großer Zahl in den Handel. [...] Reiseführer erleichterten auch die Strukturierung der Beziehungen zum Aussenraum, indem sie eigentliche Sichtstützen und visuelle Choreografien für den Blick aus dem Zugfenster anboten.<sup>5</sup>

Dieser Artikel baut auf einer qualitativen Inhaltsanalyse nach Mayring auf.<sup>6</sup> Die untersuchten Quellen decken die Zeitspanne vom Bau der Semmeringbahn (1848–54) bis zur Entdeckung der Region als Ort der Sommerfrische (1879) ab.<sup>7</sup> Die umfassende Bibliographie der Semmeringbahn-Literatur bildete die Grundlage für die Auswahl der Quellen.<sup>8</sup> Die Übernachtung für Touristen war am Semmering zwar erst ab den 1880er Jahren möglich, dennoch gab es bereits zur Baustelle der Semmeringbahn erste Reiseführer. Aus 17 vorliegenden Reiseführern des gesamten Untersuchungszeitraums, wurden nach einer ersten Lektüre auf Basis der Inhalte in Bezug zu den Forschungsfragen sieben Hauptquellen für die weitere Bearbeitung ausgewählt. Die Quellen aus dem Zeitraum 1852–73 wurden chronologisch geordnet und zwei Gruppen zugeordnet: den Reiseführern zur Baustelle, und den Reiseführern zur fertiggestellten Bahn. Die Beschreibungen aus der Perspektive des Zuges nehmen eine besondere Stellung ein. Bei zwei der gewählten Quellen handelt es sich um vollständig überarbeitete Neuauflagen.

Die Reiseführer zur Baustelle stammen aus dem Jahr 1852; sie erschienen im vierten Jahr der Bauzeit (1848–54). ‘Der Führer über den Semmering’

---

<sup>4</sup> Ebd., S. 93.

<sup>5</sup> Ebd., S. 100.

<sup>6</sup> Mayring 2015.

<sup>7</sup> Damals erwarb ein Konsortium ein Grundstück am Semmering, das der Ausgangspunkt für die touristische Entwicklung war. Schwarz 1992, S. 567.

<sup>8</sup> Neuner 2017.

von Andreas Schuhmacher<sup>9</sup> und ‘Der Tourist auf der Südbahn’ von Franz Carl Weidmann<sup>10</sup> berichten eindrucksvoll von Felssprengungen, Geröllmassen, verschütteten Wegen und den Unterküften der Arbeiter. In Abschnitten wird dem Leser die Perspektive von der unvollendeten Bahntrasse vermittelt, als würde man bereits im Zug sitzen. ‘Der Führer über den Semmering’ erschien bereits 1853 in seiner zweiten Auflage<sup>11</sup> und wurde in die Analyse einbezogen. Aus dem Vergleich der beiden Auflagen gehen die Baufortschritte bereits deutlich hervor.

Die zweite, und größere Gruppe der untersuchten Texte betrifft die Reiseführer zur fertiggestellten Bahn. August Mandl und Johann Gabriel Seidl veröffentlichten 1856, zwei Jahre nach Fertigstellung der Semmeringbahn, den Reiseführer ‘Die Staatsbahn von Wien bis Triest’.<sup>12</sup> Der Reiseführer besteht aus drei Abschnitten, in denen die Bahnstrecke von Wien bis Triest mit den Siedlungen und Städten der Umgebung beschrieben sind. Dem Semmering ist der gesamte zweite Abschnitt gewidmet.

Nach dem Tod Franz Carl Weidmanns (1867) betraute der Verlag Carl Gerold’s Sohn Theodor Gettinger mit der Revision des Reiseführers ‘Der Tourist auf der Semmeringbahn’.<sup>13</sup> Die grundlegende Neubearbeitung erschien 1868 und verstand sich als eine Antwort auf die seit der Bauzeit völlig veränderte Situation. Gettinger strukturierte den Text neu und beschrieb zuerst die Eisenbahnfahrt von Wien bis Triest und im Anschluss Ausflüge von den einzelnen Stationen.<sup>14</sup>

W. A. Julius veröffentlichte 1858 den Reiseführer ‘Semmering und Reichenau’,<sup>15</sup> in dem Anleitungen für einen Aufenthalt von einem oder zwei Tagen gegeben werden. Vom Wiener Südbahnhof aus werden anhand der Stationen die Sehenswürdigkeiten entlang der Strecke beschrieben. Der Semmeringbahn ist ein kurzer Rückblick auf die Baugeschichte vorangestellt. Darauf folgt die Beschreibung aus der Perspektive des Zuges, in der die Landschaftselemente genannt werden.

Im Jahre 1873 veröffentlichte Rafael Hellbach den Reiseführer ‘Der kundige Begleiter auf den Semmeringfahrten’.<sup>16</sup> Er nahm Bezug auf die in den Sommermonaten verkehrenden, so genannten ‘Vergnügungszüge’. Die Beschreibung der Fahrt auf der Eisenbahn erfolgt wiederum aus der Perspektive des Zuges und steht am Anfang des Reiseführers, der im Folgenden Anleitungen für Touren von einem bis zu drei Tagen beinhaltet. Historische Abbildungen zeigen die Landschaftsveränderung als Folge des Bahnbaus besonders deutlich. Sie vervollständigen den Artikel und zeigen die Eingriffe in die Topographie und die Ergänzung der Trasse durch Tunnels und Viadukte.

---

<sup>9</sup> Schuhmacher 1852.

<sup>10</sup> Weidmann 1852.

<sup>11</sup> Schuhmacher 1853.

<sup>12</sup> Mandl/Seidl 1856 (siehe Fn. \*).

<sup>13</sup> Weidmann/Gettinger 1868.

<sup>14</sup> Ebd.

<sup>15</sup> Julius 1858.

<sup>16</sup> Hellbach 1873.

## Codierung und Auswertung

Aufbauend auf der Frage nach der Wahrnehmung der Landschaft in den ersten Jahren der Semmeringbahn wurde für die qualitative Inhaltsanalyse ein Kategoriensystem als Suchraster entwickelt, um die relevanten Aspekte zur Beantwortung der Forschungsfrage aus den Texten herauszuarbeiten. Die Kategorien wurden aus einer Kombination deduktiver und induktiver Verfahren gebildet. In der ersten Annäherung wurden in einem deduktiven Prozess Kategorien festgelegt und in einem Teil der Texte durch Codierung getestet. In dieser Testphase konnten die Abgrenzungen der Kategorien präzisiert und induktiv teilweise ergänzt werden. Im nächsten Schritt wurden die Unterkategorien induktiv entwickelt. Beispielsweise wurden für die deduktiv festgelegte Kategorie Kunstbauten,<sup>17</sup> durch ihre Anwendung in einem induktiven Prozess folgende Unterkategorien aus den Texten extrahiert: Schwarza Viadukt, Weinzettelwand, Krauselklausen, Pollereswand Tunnel, Kalte Rinne Viadukt, Adlitzgraben Viadukt, Haupttunnel. Die auf diese Weise festgelegten Kategorien und Unterkategorien wurden zur Codierung der Hauptquellen herangezogen.

### **Kunstbauten**

- Schwarza Viadukt (8)\*
- Weinzettelwand (3)
- Pollereswand Tunnel, Krauselklausen (2)
- Kalte Rinne Viadukt (12)\*
- Adlitzgraben Viadukt (3)
- Haupttunnel (14)\*

### **Besondere besprochene Orte**

- Kapelle, Priesterwohnung, Schule (8)\*
- Arbeiterunterkünfte (7)\*
- Burg Klamm (7)
- Schottwien (4)
- Liechtensteinscher Landschaftsgarten (2)
- Station Eichberg (2)

### **Landschaftsbeschreibung negativ wertend (37)\***

### **Landschaftsbeschreibung positiv wertend (69)\***

### **Ausbruchmaterial, Geröllhalden (13)\***

### **Arbeitsunfälle (6)**

Im Zuge der Codierung wurde die Häufung einzelner Kategorien deutlich, die später auch im Zentrum der Auswertung standen.<sup>18</sup> Die Paraphrasierung er-

<sup>17</sup> Der Begriff Kunstbauten bezeichnet im Straßen- und Eisenbahnbau den Überbegriff für Ingenieurbauwerke wie Tunneln und Viadukte.

<sup>18</sup> Die in der weiteren Untersuchung berücksichtigten Kategorien sind in der Auflistung mit \* gekennzeichnet.

folgte nahe an den Originaltexten, die auf knappe, auf den Inhalt beschränkte Aussagen reduziert wurden. Im folgenden Schritt wurden die Paraphrasen generalisiert. Die inhaltlichen Aussagen wurden im Prozess der Generalisierung von der historischen Sprache der Reiseführer in eine, dem wissenschaftlichen Kontext entsprechende Sprache transferiert. Im Schritt der Reduktion wurden anschließend alle sich wiederholenden Aussagen gestrichen.

Für die kategorienbasierte Auswertung wurden die generalisierten Aussagen wieder den beiden zeitlichen Gruppen zugeordnet: den Reiseführern zur Baustelle und den Reiseführern zur fertiggestellten Bahn. Die Reisebeschreibungen aus der Perspektive des Zuges wurden in der Auswertung gesondert berücksichtigt. Die Ergebnisse wurden nach Kategorien beschrieben und in jeder Kategorie wurden die Kernaussagen herausgearbeitet. Schließlich wurden die Ergebnisse der einzelnen Kategorien miteinander in Bezug gesetzt und kritisch reflektiert.

## Ergebnisse

### Eine mannigfaltige Pracht beweglicher Panoramen

Die Beschreibung der Landschaft, in der die Semmeringbahn gebaut wurde, ist an positiven Schilderungen kaum zu übertreffen. Bereits zur Bauzeit markierten saftige Wiesen, Bäche, Mühlen, Fabriken, Dörfer und Gehöfte die Region. Man blickte auf ein Panorama reizender Landschaften, ein fruchtbares und ertragreiches Land. Der Wald wirkte hier grüner, der Himmel blauer als in der Ebene. Malerisch, wie ein Gartenweg zog die Straße nach Italien über den Semmering. Die Landschaft, ein Paradies, lag ausgerollt wie eine Landkarte da. Die alpine Szenerie beeindruckte mit grandiosen Felspartien. Die in Bau befindliche Bahntrasse wurde wundervoll dargestellt und der Bau selbst kolossal beschrieben. Von den Baustellen der Viadukte ergaben sich bereits reizende Blicke ins Tal.<sup>19</sup> Besonders hervorgehoben wurde die Großartigkeit der kleinen Ortschaft Klamm mit der Burg, die wie ein Adlerhorst auf der Felswand lag. Von dort oben wurde man beim Anblick der Baustelle zur Bewunderung hingerissen.<sup>20</sup> Das Wagnis in dieser Höhe eine Bahn zu bauen, wurde als denkwürdigstes Ereignis der Geschichte an diesem Ort gefeiert. Größe, Schönheit, Tüchtigkeit und Sicherheit des ganzen Baus zeigten die Vollkommenheit des Triumphes der menschlichen Intelligenz.<sup>21</sup>

Freudig wird jeder Beschauer dieser großartigen Bauten an sein Vaterland denken, – denn das Gefühl wird in ihm leben, daß keine Bahn der Welt – Größeres und Schöneres darbietet!<sup>22</sup>

---

<sup>19</sup> Schuhmacher 1852, siehe Fn. 9.

<sup>20</sup> Weidmann 1868, siehe Fn. 9.

<sup>21</sup> Schuhmacher 1853, siehe Fn. 10.

<sup>22</sup> Ebd., S. 39.

Im Anblick der fertig gestellten Bahn wurde die kurze Bauzeit hervorgehoben und die Semmeringbahn mit den größten Werken der Baukunst verglichen.

Es ist staunenswerth, dass dieser Riesenbau, der den grossartigsten Bauten der Römer an die Seite gestellt werden kann, 6 Jahre nach seinem Beginne vollendet war.<sup>23</sup>

Die Eisenbahn des Semmering steht auf Gottes weiter Erde einzig da, ein Riesenwerk menschlicher Conception und Willenskraft, wie die ewigen Tempelhallen von Karnac und Gizeh's Pyramiden [...].<sup>24</sup>

Detailreich wurde die prachtvolle Aussicht während der Fahrt beschrieben, die ein herrliches Panorama und beeindruckende Aussichten in die schroffen, zerklüfteten Felswände des Adlitzgrabens bot. Auch wenn die ununterbrochen aufeinander folgenden Bauten der Bahn die Aufmerksamkeit der Reisenden in Anspruch nahmen, wurde gewiss auch der äußerst großartigen und schönen Landschaft, welche die Bahn schmückt, Aufmerksamkeit geschenkt.<sup>25</sup> Durch die kurvenreiche Trassierung wurde das kunstreiche und imposante der Bahn immer wieder sichtbar. So prägte sich der kühne Charakter der Anlage noch tiefer als bei anderen Bahnen in das Gedächtnis ein.<sup>26</sup> Die Blicke von der Semmeringstrecke zu den Dörfern und Fabriken in den Tälern wurden malerisch und anmutig wahrgenommen, die schneebedeckten Berge im Hintergrund erschienen majestätisch. Die Vielfältigkeit der Strecke verschönerte die Fahrt von Moment zu Moment. Eine mannigfaltige Pracht beweglicher Panoramen zog vorüber. Bei der Fahrt über den höchsten Eisenbahnpunkt der Welt durchfuhr den Reisenden ein erhabenes, tief ergreifendes Bewusstsein.<sup>27</sup> Aus der Perspektive des Zuges wurde die Geschwindigkeit und die dynamische Bewegung des Blickes thematisiert. Malerische Blicke zurück auf die einzigartigen Kunstbauten und die Berge im Hintergrund lösten einander ab.<sup>28</sup>

## Gegen den kolossalen Widerstand des Gebirges

Die Höhe, in der man die Bahnlinie baute, wurde zur Bauzeit mit Schrecken und Erschütterung wahrgenommen.

Ein Gefühl geheimen Grauens beschleicht hier wohl jeden Beschauer.<sup>29</sup>

---

<sup>23</sup> Julius 1858, siehe Fn. 15, S. 19.

<sup>24</sup> Mandl/Seidl 1856, siehe Fn. \*, S. 82.

<sup>25</sup> Weidmann/Gettinger 1868, siehe Fn. 13.

<sup>26</sup> Mandl/Seidl 1856, siehe Fn. \*.

<sup>27</sup> Julius 1858, siehe Fn. 15.

<sup>28</sup> Hellbach 1873, siehe Fn. 16.

<sup>29</sup> Schuhmacher 1853, siehe Fn. 11, S. 25.

Der Eingriff in die großartige, erhebende Gebirgswelt wurde als sichtbare Gewalt beschrieben: Die Bahn wurde gegen den kolossalen Widerstand des Gebirges gebaut.<sup>30</sup> Der Adlitzgraben, der früher wegen seiner romantischen Natur gerühmt wurde, veränderte sich durch den Bahnbau zu einem der merkwürdigsten Orte der Monarchie. Über senkrechten Abstürzen und riesigen Klippen, hoch über dem Adlitzgraben liegend, wurde die kühne Trassierung der Bahn beschrieben.

Mit einigem Schreck maß ich die Höhe, in welcher Tunnels, durch Felsenmauern gebrochen, die Bahn der, künftigen Eisenstraße bezeichnen!  
– Erschütternder Gedanke!<sup>31</sup>

Die wilde und widerspenstige Natur war das Hindernis, das beim Bau der Semmeringbahn überwunden werden musste. Der mächtige Eingriff wurde eindrucksvoll beschrieben.

Die Kunst hat zwar auch hier viel gethan und erhebend ist der Anblick der großartigen Gebirgswelt, durch die sie der Dampfkraft Bahn gebrochen, aber sie hat nirgends mit so sichtbarer Gewalt eingreifen müssen, nirgends mit so kolossalem Widerstande gekämpft.<sup>32</sup>

Der Eindruck der Reisenden auf die Baustelle wurde maßgeblich durch das Ausbruchmaterial geprägt.

Die romantische Felsschlucht ... ist durch die an der Weinzettelwand ausgeführten Felssprengungen mit Gerölle und abgestürzten Steinmassen verschüttet.<sup>33</sup>

Durch Felssprengungen erzitterte das ganze Gebirge, Rauch wurde aufgewirbelt. Die Berge haben ihre unendlich beständige Kraft verloren und schienen bloß provisorisch.<sup>34</sup> Es schien als würden Menschen Berge verschieben, jeder Meter wurde mit größter Anstrengung dem Gelände abgerungen.<sup>35</sup>

In den Reiseführern zur fertiggestellten Bahn sind die Beschreibungen der Gewalt und der widerspenstigen Natur dem bewegenden und ergreifenden Landschaftserlebnis gewichen. Über schroff abstürzenden Schluchten mit überhängenden Riffen, schauerlichen Schlünden und Grotten wurde die Bahn trassiert. Auf der Fahrt durch die Finsternis der Nacht wurden die Klippen im Blitzlicht der Lokomotiven gespensterartig wahrgenommen, aus den Behausungen im Tal flimmerte gelegentlich ein Licht empor, die Reisenden überkam markerschütterndes Grauen, eine Gänsehaut.<sup>36</sup> Schauerlich empfand man die Felsgruppen der Kalten Rinne und die felsige Schlucht der Krauselklause

<sup>30</sup> Ebd.

<sup>31</sup> Ebd., S. 36.

<sup>32</sup> Ebd., S. 38.

<sup>33</sup> Weidmann/Gettinger 1868, siehe Fn. 13, S. 89.

<sup>34</sup> Schuhmacher 1852, siehe Fn. 9.

<sup>35</sup> Schuhmacher 1853, siehe Fn. 11.

<sup>36</sup> Mandl/Seidl 1856, siehe Fn. \*.

auf der Fahrt mit dem Zug.<sup>37</sup> Mehrfach wurde der schwindelerregende Blick aus dem Zug in die tief liegenden Täler beschrieben.<sup>38</sup> Beim Blick aus den Zugfenstern wurde auf die großen Erdbewegungen und die Geröllhalden kaum mehr Bezug genommen.<sup>39</sup>

## Reges Leben in den Arbeiterkolonien

Die Arbeiter der Semmeringbahn waren an verschiedenen Orten der Baustelle untergebracht, die vor allem in den Reiseführern zur Baustelle beschrieben wurden. Die einfachen Unterkünfte in Höhlen und Holzhütten zwischen Felsen wurden mit Verwunderung wahrgenommen.<sup>40</sup> Die großen Arbeiterkolonien der Bauunternehmer waren unübersehbare Bestandteile der Landschaft und von dichtem Treiben bestimmt.<sup>41</sup>

Und dennoch regt sich, noch über der Bahnlinie – wieder ein Leben!  
Man erblickt Wohnungen der Menschen – In Höhlen – in kleinen-hölzernen Hütten, die der Sturm, wenn er sich gegen die Wand wirft, leicht über sie wegtragen kann, – da und dort in den Ritzen der Felsen regen sich menschliche Gestalten. Es sind Arbeiter, und jene Hütten und Höhlen „Wohnungen!“<sup>42</sup>

Vier Jahre nach Fertigstellung der Bahn erinnerte man sich noch rückblickend an die stark bevölkerten Kolonien.

Die sogenannte Fleischmann'sche Baukolonie allein mit ihren zahlreichen Wohngebäuden, Kanzleien, Werkstätten und Hunderten zum Theil stockhohen Hütten, repräsentirte einen stattlichen und stark bevölkerten Ort.<sup>43</sup>

Eine Kapelle mit Priesterhaus sowie die improvisierte Schule waren Gebäude die für die Arbeiter errichtet wurden und aufgrund ihrer besonderen Funktionen wahrgenommen wurden. Ihre Lage auf einer Wiese am Waldrand und ihre Gestaltung im Schweizer Stil mit besonderem Dach und Anstrich hob sie von den einfachen Arbeiterunterkünften ab und zog bereits die Aufmerksamkeit der Baustellenbesucher auf sich.<sup>44</sup> Die Kapelle bestand noch nach der Bauzeit der Semmeringbahn.<sup>45</sup> Später wurde auch sie abgebrochen.

---

<sup>37</sup> Julius 1858, siehe Fn. 15.

<sup>38</sup> Hellbach 1873, siehe Fn. 16.

<sup>39</sup> Weidmann/Gettinger 1868, siehe Fn. 13.

<sup>40</sup> Ebd.

<sup>41</sup> Schuhmacher 1852, siehe Fn. 9.

<sup>42</sup> Ebd., S. 36.

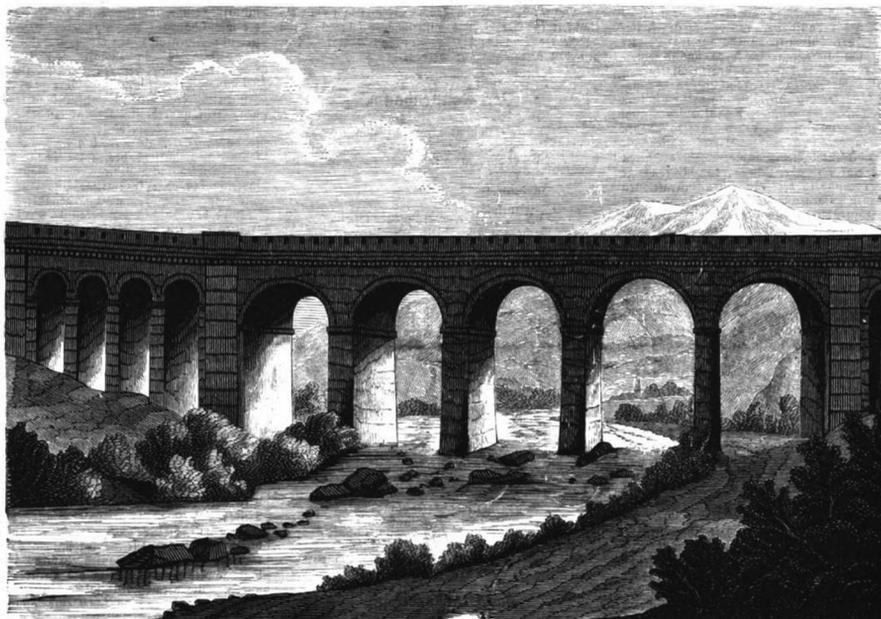
<sup>43</sup> Julius 1858, siehe Fn. 15, S. 29.

<sup>44</sup> Schuhmacher 1852, siehe Fn. 9.

<sup>45</sup> Julius 1858, siehe Fn. 15.

## Ein würdiges Propylon – Schwarza Viadukt

Bereits in den Reiseführern zur Baustelle wurde das Schwarza Viadukt in Payerbach als eines der großartigsten Bauwerke der Semmeringbahn bezeichnet. Der Bau war zu dieser Zeit weit fortgeschritten, so konnte das Viadukt detailliert beschrieben werden.<sup>46</sup> Der großartige Eindruck dieses Meisterstücks wurde der Naturgewalt der Schwarza, die bei Hochwasser eine unglaubliche Macht und Breite erreichen konnte, gegenübergestellt.<sup>47</sup>



Der Feuerbacher Viadukt. (Sitzung der Zeit in Nr. 97.)

1. Die erste korrekte Darstellung des Schwarza Viadukts in der 'Österreichischen Illustrierten Zeitung' zeigt die Naturgewalt des Flusses, der sich das Viadukt entgegensetzt; Quelle: *Österreichische Illustrierte Zeitung* (3 Mai 1853), S. 780 (Pierwsze prawidłowe przedstawienie wiaduktu nad rzeką Schwarza w „Austriackiej Gazecie Ilustrowanej” ukazuje naturalną siłę rzeki, której opiera się wiadukt; źródło: „Österreichische Illustrierte Zeitung” 3.05.1853, s. 780)

In den Beschreibungen der fertig gestellten Bahn wurde das Viadukt in den Kontext der großen Werke der Baukunst gestellt und seine beeindruckende Größe hervorgehoben.

<sup>46</sup> Schuhmacher 1853, siehe Fn. 11.

<sup>47</sup> Ebd.

Von den zahlreichen Bau-Objecten ist der das Schwarzathal [...] übersetzende Viaduct das längste aller hier vorkommenden, das würdige Propyläum des gigantischen Baues,<sup>48</sup>

von Norden her gesehen erscheint er als das Segment eines riesenhaften Amphitheaters, von der entgegengesetzten Seite dient das nahe Payerbach mit seiner Kirche, ... zur Folie der gewaltigen Dimensionen; sie würde sammt ihrem Thurme ganz gut unter einer der luftigen Wölbungen des Viaductes Platz finden.<sup>49</sup>

Der wahrhaft bezaubernde Überblick über das Schwarzatal wurde erst vom Viadukt aus eindrucksvoll sichtbar.<sup>50</sup> Man genoss nach beiden Seiten die schönsten Aussichten und der Blick durch die Bögen des Viadukts zeigte schöne, wie von steinernen Rahmen gefasste Landschaften.<sup>51</sup>

## An Schauer grenzendes Staunen – Kalte Rinne Viadukt

Aus den Reiseführern zur Baustelle geht der Baufortschritt am Kalte Rinne Viadukt deutlich hervor. Im Jahre 1852 ragte die erste Pfeilerreihe in halber Höhe empor und an den Gerüsten konnte man bereits die Höhe der ersten Einwölbung erkennen. Die Unstimmigkeiten einer publizierten Abbildung, in der man das Viadukt fälschlich dreigeschoßig darstellte und als Brücke über die Atriz (sic!) bezeichnete, wurden angemerkt und richtiggestellt.<sup>52</sup> Bereits ein Jahr später war das erste Geschoß fertig und die zweite Pfeilerreihe in Bau, auf der schließlich die Bahngeleise verlegt wurden.<sup>53</sup>

[...] nicht mehr fern von Talachini's Viaduct, dessen erste Pfeilerreihe in halber Höhe bereits emporragt.<sup>54</sup>

[...] nicht mehr fern von Talachini's Viaduct, dessen erste Pfeilerreihe bereits eingewölbt, und deren zweite in halber Höhe emporragt.<sup>55</sup>

Malerisch wurden die Pfeiler und Wölbungen des Kalte Rinne Viadukts vor den Waldbergen im Hintergrund empfunden. Es wurde das Gepräge erster Majestät beschrieben, das sich durch die Einsamkeit der Gegend noch steigerte.

<sup>48</sup> Mandl/Seidl 1856, siehe Fn. \*, S. 92.

<sup>49</sup> Ebd., S. 93.

<sup>50</sup> Ebd.

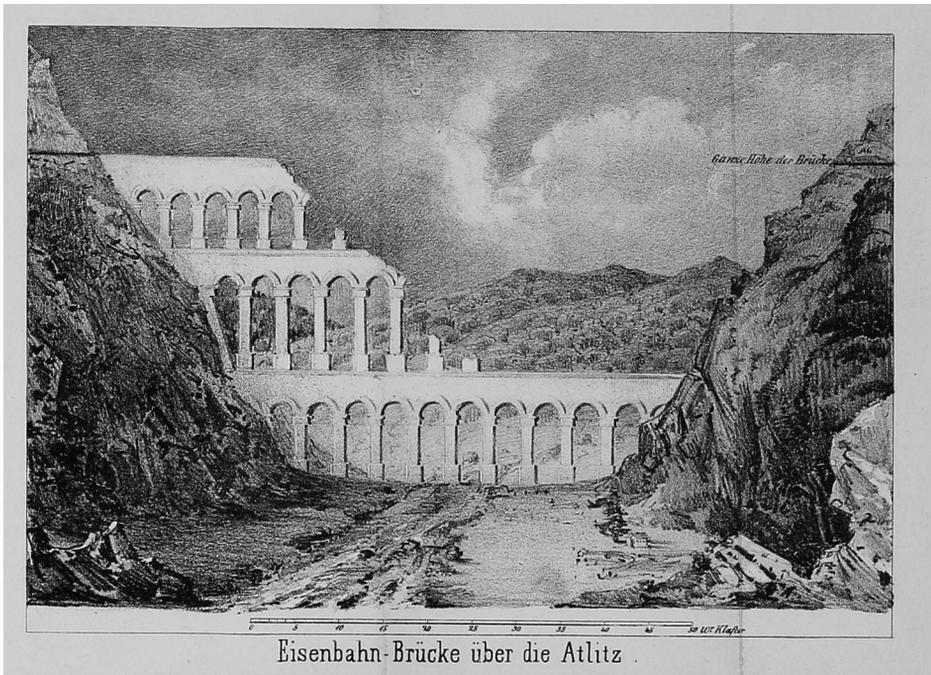
<sup>51</sup> Julius 1858, siehe Fn. 15.

<sup>52</sup> Schuhmacher 1852, siehe Fn. 9.

<sup>53</sup> Schuhmacher 1853, siehe Fn. 11.

<sup>54</sup> Schuhmacher 1852, siehe Fn. 9, S. 39.

<sup>55</sup> Schuhmacher 1853, siehe Fn. 11, S. 29.



2. In der 'Anleitung zur zweckmäßigsten Bereisung der Semring-Eisenbahn' wurde das unvollendete Viadukt 1851 dreigeschoßig dargestellt. Tatsächlich wurde es schließlich zweigeschoßig ausgeführt; Quelle: Melchior Edler von Schickh, *Anleitung zur zweckmäßigsten Bereisung der Semring-Eisenbahn, von Gloggnitz bis Mürzzuschlag*, Wien: Gerold, 1851 (Ausklappseite) (W *Instrukcji najwłaściwszego podróżowania koleją żelazną Semmering* nieukończony wiadukt został w 1851 roku pokazany jako trójkondygnacyjny. W rzeczywistości został ostatecznie ukończony jako dwukondygnacyjny; źródło: Melchior Edler von Schickh, *Anleitung zur zweckmäßigsten Bereisung der Semring-Eisenbahn, von Gloggnitz bis Mürzzuschlag*, Wiedeń: Gerold, 1851 [rozkładówka])

Das Problem ist nun durch den herrlichen Bau gelöst, dessen schlanke Pfeiler und Wölbung, an sich höchst malerisch, sich von dem Grunde der rückwärts liegenden Waldberge abheben.<sup>56</sup>

Das Kalte Rinne Viadukt wurde als das kühnste Viadukt der Strecke wahrgenommen. Beim Blick vom Tal auf das Viadukt, über das gerade in schwindelnder Höhe ein Zug in Sturmeseile dahinbraust, war das an Schauer grenzende Staunen besonders erfahrbar.<sup>57</sup> Das fertig gestellte Viadukt wurde mit großer Achtung poetisch beschrieben.

<sup>56</sup> Mandl/Seidl 1856, siehe Fn. \*, S. 96.

<sup>57</sup> Ebd.

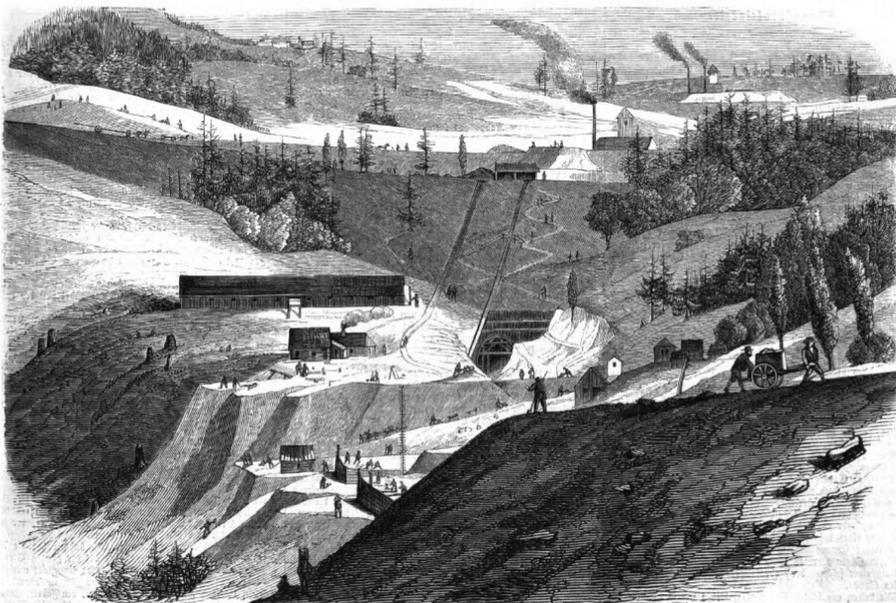
## Reise in die Unterwelt – Haupttunnel

Der Haupttunnel ist der längste Tunnel an der Semmeringbahn, schon während der Bauzeit wurde über die rastlose Arbeit am Tunnel berichtet. Von der Besichtigung des Tunnels wurde wegen der Kälte und Feuchtigkeit im Inneren abgeraten.<sup>58</sup>

Den Besuch der Tunnels empfehle ich minder gestählten Naturen, insbesondere, wenn sie vom raschen Gehen, vielleicht von den Sonnenstrahlen eines Sommernachmittags erhitzt sind, zu unterlassen.<sup>59</sup>

In den ersten Betriebsjahren gab es in den Reiseführern Empfehlungen für den Besuch des Haupttunnels.

Hier pflegen Reisende, um sich dem mächtigen Eindrucke der sie umgebenden Wunder hinzugeben, auszusteigen, den Tunnel, in wie weit es gestattet ist, zu Fuss zu besichtigen...<sup>60</sup>



Die Eisenbahn über den Semmering: Der Semmering-Zunnebau.

3. Bauarbeiten am nördlichen Portal des Haupttunnels. Das Ausbruchmaterial wurde zu einem Plateau angeschüttet, auf dem später der Bahnhof Semmering errichtet wurde; Quelle: *Illustrierte Zeitung* (14 Dezember 1850), S. 377 (Prace budowlane przy północnym portalu Tunelu Głównego. Materiał pozyskany z odstrzału posłużył do usypania *plateau*, na którym później wybudowano Dworzec Semmering; źródło: „*Illustrierte Zeitung*” 14.12.1850, s. 377)

<sup>58</sup> Schuhmacher 1852, siehe Fn. 9.

<sup>59</sup> Ebd., S. 42.

<sup>60</sup> Julius 1858, siehe Fn. 15.

Die Fahrt durch den Tunnel wurde als Reise in die Unterwelt beschrieben. Das betäubende Tosen der Dampflokomotive, die Finsternis mit den vorbeiziehenden Lampen, die wie Glühwürmchen erschienen, beengten die Gedanken und ließen das Gefühl der Angst vor dem Einsturz aufkommen. Bei wiederholten Fahrten verlor der Tunnel größtenteils seinen abschreckenden Charakter.<sup>61</sup>

## Fazit

Der Eisenbahnbau bedeutete für den Semmering Mitte des neunzehnten Jahrhunderts massive gestalterische Veränderungen der Landschaft, die alle bis dahin dagewesenen Maßstäbe von Eingriffen und Prozessen in der Region übertrafen. Das beschauliche Landschaftsbild wurde um ein Infrastrukturprojekt erweitert. Hier hat man erstmals die Alpen mit der Eisenbahn überwunden – die Semmeringbahn wurde zum Denkmal für diesen Sieg der Technik über die Natur.

Hier ward der Sieg errungen über einen mächtigen, compacten Alpenzug.<sup>62</sup>

Aus der qualitativen Inhaltsanalyse der untersuchten Reiseführer der Jahre 1852 bis 1873 gehen unterschiedliche Ebenen der Wahrnehmung deutlich hervor. In überaus positiven, poetischen Formulierungen wurde die Landschaft, in der die Bahn gebaut wurde, beschrieben. Die Großartigkeit kam in der technischen Pionierleistung zum Ausdruck und schließlich wurde die Semmeringbahn in den Rang der Weltwunder erhoben. Die negativ wertenden Beschreibungen sind im Kontext der Reiseführer besonders bemerkenswert, da sie als kritische Reflexion der veränderten Situation betrachtet werden können. Mit respektinflößenden Begriffen wurden die natürlichen Bedingungen beschrieben und die Angst vor dem unbekanntem Riesenbauwerk zum Ausdruck gebracht. Der Widerstand gegen diese wilde Natur mündete letztlich in einem Sieg. Anstatt die Zerstörung der Natur zu bedauern, wurde der Sieg des Menschen beziehungsweise der Technik über die Natur gefeiert. Nach Fertigstellung der Bahn wurden die Berichte über die Lebensbedingungen der Arbeiter und Arbeiterinnen von den Erfolgsgeschichten der Ingenieure abgelöst. Aus dem Vergleich der Reiseführer zur Baustelle und jenen zur fertig gestellten Bahn ist auch der Baufortschritt deutlich ablesbar. Auch wenn die Eingriffe in die Landschaft zur Bauzeit besonders drastisch wahrgenommen wurden, so empfand man den Bau der Semmeringbahn nicht als Bedrohung oder gar Zerstörung der Landschaft. Die Großartigkeit des Bauvorhabens stand von Beginn an außer Frage.

Die Reiseführer erlauben die Wahrnehmung dieser, damals jungen Veränderung der Landschaft nachzuvollziehen; sie öffnen einen differenzierten Blick auf die Landschaft. Wie allgemein üblich, geben auch die untersuchten Reiseführer Informationen zu sehenswerten Orten. So stehen auch hier die positiven Be-

<sup>61</sup> Mandl/Seidl 1856, siehe Fn. \*.

<sup>62</sup> Ebd. S. 99.

schreibungen im Vordergrund. Sie repräsentieren einen spezifischen Ausschnitt der Wahrnehmung, in dem Reflexion oder Kritik kaum Platz finden. Eine ausführliche Auswertung der Berichte in den Tageszeitungen könnte eine weitere Facette in dieses Thema bringen.

Der Bau der Semmeringbahn ist bis heute Ausdruck des kulturellen Handelns der Zeit. Die harmonische und subtile Einfügung der Trasse in die Topographie steht im Vordergrund der Rezeption der Semmeringbahn. Die hohe Gestaltungsqualität der Kunstbauten wird als bereichernde Ergänzung der Landschaft wahrgenommen. Gemeinsam sind die Trassierung der Bahn und die Kunstbauten die überwältigenden Zeugnisse für die gelungene Synthese von Natur, Infrastruktur und Gestaltung. Die Gestaltung stellt Technik und Natur in den Dialog und bereichert die Landschaft.

## Literatur

- Burri Monika / Elsasser Kilian T. / Gugerli David (Hrsg.) (2003): *Die Internationalität der Eisenbahn 1850–1970*, Zürich: Chronos Verlag.
- Hellbach Rafael (1873): *Der kundige Begleiter auf den Semmeringfahrten*, Wien: Dirnböck.
- Julius W.A. (1858): *Semmering und Reichenau: Führer für 1 oder 2 Tage*, Wien: Klemm.
- Kos Wolfgang (Hrsg.) (1992): *Die Eroberung der Landschaft: Semmering – Rax – Schneeberg*, Wien: Falter Verlag.
- Mandl August / Seidl Johann Gabriel (1856): *Die Staatsbahn von Wien bis Triest mit ihren Umgebungen*, Triest: Österreichischer Lloyd.
- Mayring Philipp (2015): *Qualitative Inhaltsanalyse: Grundlagen und Techniken*, Weinheim/Basel: Beltz Verlag.
- Neuner Bernhard (2017): *Bibliographie der Semmeringbahn-Literatur*, Müzzzuschlag: Südbahnmuseum.
- Schickh Melchior Edler von (1851): *Anleitung zur zweckmäßigsten Bereisung der Semring-Eisenbahn, von Gloggnitz bis Müzzzuschlag*, Wien: Gerold.
- Schivelbusch Wolfgang (2007): *Geschichte der Eisenbahnreise: Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*, Frankfurt a.M.: Fischer Taschenbuch Verlag.
- Schuhmacher Andreas (1852): *Der Führer über den Semmering. Vollständige Beschreibung der Natur- und Kunstwunder auf der Eisenbahn von Gloggnitz bis Müzzzuschlag*, Wien: Jasper's Witwe und Hügel.
- Schuhmacher Andreas (1853): *Der Führer über den Semmering. Vollständige Beschreibung der Natur- und Kunstwunder auf der Eisenbahn von Gloggnitz bis Müzzzuschlag, sammt Ausflügen in die Umgebungen...*, Wien: Jasper's Witwe und Hügel.
- Schwarz Mario (1992): 'Stilfragen der Semmeringarchitektur (2)', in: Wolfgang Kos (Hrsg.), *Die Eroberung der Landschaft: Semmering – Rax – Schneeberg*, Wien: Falter Verlag.
- Speich Daniel (2003): 'Rechts und Links der Eisenbahn: Zur visuellen Standardisierung der touristischen Eisenbahnfahrt', in: Monika Burri / Kilian T. Elsasser/ David Gugerli (Hrsg.): *Die Internationalität der Eisenbahn 1850–1970*, Zürich: Chronos Verlag.
- Weidmann Franz Carl (1852): *Der Tourist auf der Südbahn von Wien bis Triest*, Wien: Tendler.
- Weidmann Franz Carl / Gettinger Theodor (1868): *Der Tourist auf der Südbahn von Wien bis Triest*, Wien: Gerold.