

Denkmalpflege in Niederösterreich



Verkehrsbauten

Band 10

Von Straßen, Bahnen und Kanälen

Verkehrsbauten

Von Straßen, Bahnen und Kanälen



Schiff, Eisenbahn, Auto und Flugzeug erlauben es uns, in unterschiedlichster Geschwindigkeit Orte zu wechseln, Güter zu transportieren, entfernte Arbeitsplätze zu erreichen, oder einfach nur die Welt zu bereisen. Verkehrsnetze aller Art umspannen die Welt und beeinflussen, wie kaum ein anderer Bereich, unser Leben. Parallel dazu ging die Entwicklung von speziellen Verkehrsbauten. Flughäfen, Raststätten, Bahnhöfe, Poststationen, aber auch Straßen, Gleisanlagen, Kanäle und Brücken sind Zeichen, die bleiben, wenn Verkehrsmittel und Reisende sich längst entfernt haben. Über Jahrhunderte hinweg ist an ihnen die Beziehung des Menschen zu seiner ihn umgebenden Natur ablesbar. Brücken, die Dörfer überspannen, Täler, die zugeschüttet werden, oder Flußläufe, die kanalisiert werden, sind Zeugen von der Rücksichtslosigkeit des Menschen. Die gelungene Verbindung von Technik und Natur ist das Maß für die Qualität einer Verkehrsstrecke, nicht die Superlative einzelner technischer Leistungen.

Gute Verkehrsbauten, wie die Semmering-Strecke der Südbahn, die Trasse der Wachauer-Bahn, aber auch einige Straßenführungen, die sich mit Alleen und kleinen Brücken in die Landschaft schmiegen, sind rar geworden. Es ist daher besonders wichtig, diese positiven Beispiele zu erhalten, zu benützen und zu pflegen. All zu oft wird in diesem Zusammenhang nur nach beförderten Tonnagen, Wegzeiten oder Geschwindigkeiten geurteilt, ohne die Sinnhaftigkeit vieler Transporte zu hinterfragen. Hier gilt es ökologisch, kulturhistorisch und wirtschaftlich, also ganzheitlich, zu handeln. Für die Bewohner entlang der Verkehrswege gilt es, die Emmissionen in einem erträglichen Maß zu halten, und für die Kulturlandschaft die regionale Eigenständigkeit zu erhalten. Die historischen Beispiele zeigen uns, daß Verkehrsbauten aufs Engste mit der regionalen Landschaft verbunden sind und reisen mehr ist, als nur die Überwindung einer Distanz von hier nach dort.

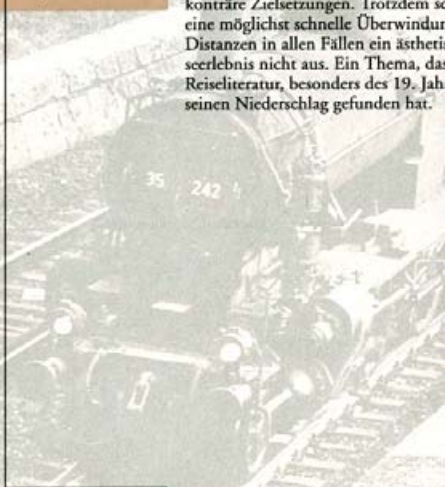
Landeshauptmann Dr. Erwin Pröll

Editorial

Verkehrsbauten lassen sich von verschiedenen Standpunkten aus betrachten und erleben. Ist ihre wesentliche Aufgabe Distanzen zu überbrücken, der effektiveren und möglichst zeitsparenden Mobilität zu dienen, so ist ihre formale und materielle Organisation mit vielfach prägnanten Zeichensetzungen verbunden. Verkehrsbauten sind nicht unbedeutende Bestandteile der Kulturlandschaft. In vielen Fällen agieren sie identitätsbildend auf ihre Umwelt. Die Erlebnis- und Aufnahmefähigkeit des Reisenden hängt dagegen sehr von psychologischen und soziologischen Gegebenheiten ab. Die tägliche Fahrt zum Arbeitsplatz, die Bergfahrt mit der Zahnradbahn oder die Nostalgiefahrt auf der Schmalspurbahn haben konträre Zielsetzungen. Trotzdem schließt eine möglichst schnelle Überwindung von Distanzen in allen Fällen ein ästhetisches Reiserlebnis nicht aus. Ein Thema, das in der Reiseliteratur, besonders des 19. Jahrhunderts, seinen Niederschlag gefunden hat.

Es gilt aber auch die historische Perspektive dieser architektonischen und technischen Ensembles zu erfassen. Die Rationalisierung des Warenaustausches und Verkehrs ist eng mit den immensen gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Strukturveränderungen des 19. Jahrhunderts verbunden. Im Zuge dieses technischen Wandlungsprozesses änderten sich (durch die mechanisierte Realitätserfahrung) die psychischen und ästhetischen Wahrnehmungsweisen und damit auch grundlegend das Verhältnis zur Landschaft. Dadurch sind die neuen Verkehrsmittel Symbolfiguren der Industrialisierung und ihrer beschleunigten raum-zeitlichen Dimension geworden.

Illustrierend mag hier ein Zitat aus Eichendorffs „Erlebnis“ von 1839 stehen: „Diese Dampfarten rütteln die Welt, die eigentlich nur noch aus Bahnhöfen besteht, unermüdet durcheinander wie ein Kaleidoskop, wo die vorübergehenden Landschaften, ehe man noch irgend eine Physiognomie gefaßt, immer neue Gesichter schneiden, der fliegende Salon immer andere Szenarien bildet, bevor man noch die alten recht überwunden.“



Verkehrsbauten

Inge Podbrecky

Der Wiener Neustädter Kanal 6

Erich Zinsler

Die Fürnberg'sche Poststraße Luberegg—Gutenbrunn 11

Alfred Lufz

Die Semmeringbahn 14

Hansjörg Ubl

Die „Tabula Peutingeriana“ und die Spuren des römischen
Straßennetzes in Niederösterreich 20

Gottfried Holaschub

Bodeneinrichtungen der Luftfahrt in Niederösterreich 23

Wolfgang Huber

Führungs- und Oberflächenveränderungen an Straßen und
innerörtlichen Verkehrsflächen 27

Franz Kamper

Die Schneebergbahn 30

Alfred Passer

Gedanken über 2000 Jahre Bogenbrücken – ein Rückblick 35

Streiflichter 38

Literaturliste 40

Das Restaurierbeispiel

Ulrike Knall-Brikovsky,

Die Revitalisierung des großen Sgraffitohauses in Krems 42

Aus der Werkstatt

Wolfgang Huber,

Textile Objekte, Restauratorenblätter Band 12/1991 48

H. Paschinger, Gerhard Lindner

Vogelkot auf Bildern in Kirchen

Aktuelles aus der Denkmalpflege in Niederösterreich

52



Der Wiener Neustädter Kanal

„Es wird wohl nicht leicht jemand eine Fahrt auf dem Kanale machen wollen, um z. B. nach Laxenburg 3 bis 4 Stunden unterwegs zu seyn“.

Adolf Schmid, 1838

*Inge Podbrecky,
Dr. phil.,
BDA, Abteilung für
technische Denkmale*

In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts erfährt die Rationalisierung und Mechanisierung der Fortbewegung ihren adäquaten Ausdruck in der Anlage der Eisenbahnlinien. Wo immer es die topographische Gestalt des Geländes erlaubt, wird die Gerade als ideale Verbindung zweier Punkte in der Landschaft zum Ausdrücksträger einer Art von Fortbewegung, die – natürliche Hindernisse unter Einsatz der Technik überwindend – die Macht des Menschen über die Natur im Sinn des industriellen Zeitalters symbolisch definiert; die Reichweite der Eisenbahnlinie markiert seinen Einflusbereich, der nun, da räumliche und zeitliche Distanzen durch die Eisenbahn radikal verkürzt worden sind, ungleich leichter zu durchmessen ist als zuvor. Die Komprimierung von Zeit und Raum, die Beschleunigung des Austausches von Waren und Gütern bietet der Beschleunigung der Akkumulation von Kapital neue Möglichkeiten.

Die ökonomische Rationalisierung des Transports bei gleichzeitiger Unterwerfung der Landschaft durch deren Geometrisierung, wie sie durch die Eisenbahnlinien vollzogen wird, hatte ihre direkten Vorläufer in der Anlage von Kanälen und der Regulierung bzw. Kanalisierung von Flüssen für die Schifffahrt, wie sie vor allem seit dem ausgehenden 18. Jahrhundert durchgeführt wurden. Der Wiener Neustädter Kanal, in dessen Bett nach seiner teilweisen Stilllegung die Geleise der Aspangbahn verlegt wurden, illustriert daher in typischer Weise die Parallelen der beiden Bauaufgaben, deren Gestaltungsgrundlagen in gleicher Weise von der Rationalisierung der wirtschaftlichen und gestalterischen Bedingungen geprägt sind.

Bereits 1786 hatte der belgische Ingenieur Jean-Joseph Le Maire ein europäisches Wasserstraßennetz projektiert, in dessen

Mittelpunkt Wien und seine Verbindung mit der Adria stehen sollten. Die Besitzer der neuerschlossenen Kohlengruben bei Ödenburg und Wiener Neustadt, deren Produkte über die Triester Straße nach Wien gebracht werden mußten, waren an der Schaffung einer direkten Verbindung der Abbaugebiete mit der Hauptstadt, aber auch an der Erschließung neuer Absatzmärkte durch eine mittels Senkung der Transportkosten erzielte Verbilligung ihrer Produkte besonders interessiert und schlugen bereits 1794 Kaiser Franz II. (I.) den Bau eines Kanals zwischen Schottwien und Wien vor. Die 1795 konstituierte Wiener Steinkohlen- und Kanalbau-Gesellschaft beauftragte den Ingenieur-Oberstleutnant Sebastian von Maillard sogleich mit der Planung; die Finanzierung war zunächst durch die Gesellschaft, einen Beitrag aus dem Vermögen des Kaisers und Aktien gesichert. 1797 setzten die Bauarbeiten am Kanal bei Guntramsdorf ein. Ab 1799 baute der neu installierte Bauleiter, Joseph Schemerl von Leytenbach, am Abschnitt innerhalb des Liniennwalls und am Teilstück bis Kledering, eine zweite Abteilung arbeitete am Teilstück nach Wiener Neustadt. Zu diesem Zeitpunkt kamen neben kroatischen Ziegelarbeitern und Soldaten auch Sträflinge zum Arbeitseinsatz. 1799 gelangte der Kanal gänzlich in den Besitz des Ärars; 1803 war die 56 km lange Wasserstraße zwischen Wien und Wiener Neustadt mit einem Gefälle von insgesamt 93 Metern, das durch 46 Schleusenabschnitte und 52 Schleusenammern überwunden wurde, vollendet. Die verschiedenen langen Haltungen mit 11 m Spiegel- und 5,7 m Sohlenbreite wurden bei den Schleusen auf etwa 2 Meter verengt; das rechte Kanalufer war von einem etwa 2 Meter breiten Treppelweg für die Zugferde begleitet. Kreuzende Flußläufe wurden ur-



Der heute von der Schnellbahn genutzte Trassenabschnitt im 3. Wiener Bezirk

sprünglich mittels Holztrögen überquert, insgesamt 45 Brücken übersetzten den Kanal. Der Standardkahn, 22,7 m lang und 1,7 m breit, faßte 30 Tonnen Last – vorwiegend Steinkohle, Holz und Baumaterialien.

Nach der Flutung konnte 1803 mit dem Schiffsverkehr begonnen werden; 1811 wurde ein neuerrichtetes Teilstück bis zur Pötschinger Höhe angeschlossen. Bereits 1815 wurde allerdings klar, daß die hohen Bau- und Erhaltungskosten – Fehlplanungen, Unwetter und Überflutungen hatten schon während der Erbauphase aufwendige Reparaturen nötig gemacht – im Verein mit den wirtschaftlichen Schwierigkeiten des Kanalfonds die Rentabilität der Anlage in Frage stellen würden; außerdem war 1821 die Südbahn zwischen Wien und Wiener Neustadt eröffnet worden. In der

Folge entschloß man sich zur Verpachtung des Kanals. 1848 wurde die Auflassung des Kanals im oberen Teil und die Verlegung von Eisenbahn-Gleisen in seinem ehemaligen Bett beschlossen; der alte Hafen, der sich an Stelle des heutigen Bahnhof Wien-Mitte befunden hatte, wurde aufgelassen, an der Stelle des heutigen Aspangbahnhof entstand ein neues Hafenbecken. Der Kanal war nun um 1734 m verkürzt worden. Der restliche Teil des Kanals hingegen konnte seine Bedeutung als Wasserversorger für den Industrieraum südlich von Wien noch steigern, war aber als Verkehrsweg wegen der langen Transportzeiten der Konkurrenz der Eisenbahn nicht mehr gewachsen. Die Schifffahrtskanal-AG erhielt 1877 die Konzession zur Errichtung einer Eisenbahn Wien—Aspang, für die ab 1878 der Kanalab-



Von Laxenburg bis Kottlingbrunn wird der Kanal heute von einem sehr beliebten Radweg begleitet. Hier bei Tribuswinkel sind die originalen Schleusenklammern erhalten.



Bei jenen Objekten, die der Überquerung von Wasserläufen dienen, wurden die ursprünglichen Holztrüge, so wie hier hinter Schönau, durch Betontrüge ersetzt.

schnitt zwischen dem Hafen und den folgenden 7 km stillgelegt wurde. Nur südlich von Kledering blieb der Kanal erhalten; 1879 wurde der Schiffsverkehr eingestellt. 1881 nahm die Aspangbahn ihren Betrieb auf. Nach Trokenlegung des Pöttschinger Astes endete der Kanal nun in Wiener Neustadt.

Bereits ab 1803 bzw. 1805 waren vom Kanal gespeiste Mühlen und Nutzwasserleitungen angelegt worden. Bald entschloß man sich auch zur Versteigerung der Gefälle an Industriebetriebe, sodaß bereits während der ersten Jahrzehnte des 19. Jahrhunderts papiererzeugende bzw. -verarbeitende Betriebe am Kanal entstanden. Diese Entwicklung verstärkte sich parallel zur Umwandlung des Wiener Beckens zur Industrielandschaft. Während der Zwischenkriegszeit – der Kanal war über weite

Strecken verschliff bzw. verlandet – wurden zahlreiche unbenutzte Schleusen zu Kleinkraftwerken ausgebaut, die neuerliche Impulse für die Entwicklung von Industriebetrieben lieferten, sodaß 1936 die Palette der am Kanal angesiedelten Betriebe Produktionszweige von der Lebensmittelherstellung über die Metall- und Holzverarbeitung bis zur chemischen Industrie umfaßte. 1956 übernahm das Land Niederösterreich den Kanal. Er ist heute ca. 35 km lang und hat ein Gefälle von 86 m, das durch 38 Schleusen überwunden wird.

Obwohl im Wiener Stadtgebiet nicht mehr als Wasserstraße präsent, hat der Wiener Neustädter Kanal im Stadtgebiet Veränderungen veranlaßt, die bis heute nachvollziehbar geblieben sind, bzw. Voraussetzungen geschaffen, die verschiedene Veränderungen erst ermöglicht haben. Was Heimto von Doderer über die Semmeringbahn schrieb – die Landschaft werde „eigentlich erst durch die Eisenbahnstrecke sichtbar, sie gliedert sich daran entlang“ – gilt, wie in der Folge gezeigt wird, auch für die Wasserstraße.

Der erste Wiener Kanalhafen war ein großes Becken auf dem bis dahin unverbauten Landstraßer Glacis am Anfang der Landstraßer Hauptstraße zwischen Stubenbrücke und der langgestreckten Front des Invalidenhauses. Der Neubau des Hauptzollamts, 1840–44 von Paul Sprenger errichtet, wurde dementsprechend in die Nähe des neuen Warenumschlagplatzes verlegt. Durch die Stilllegung des inneren Kanalabschnitts und die Neuerrichtung des Hafens am späteren Aspangbahnhof war das alte Hafenbecken funktionslos geworden. Die ins ehemalige Kanalbett verlegte Verbindungsbahn-Trasse stieg am Hauptmünzamt an und führte am Hauptzollamt vorbei als Hochbahn zum Nordbahnhof. In Zusammenhang mit der Wienflussregulierung der Jahrhundertwende entstand an der Stelle des alten Kanalhafens der von Otto Wagner errichtete Bahnhof Hauptzollamt, der funktionale Vorläufer des heutigen Verkehrsknotenpunkts Wien-Mitte. Seit 1962 verlaufen die Gleise der Schnellbahn zwischen den Quadermauern des ehemaligen Kanalbetts, das von der Ungarbrücke zum Rennweg ansteigt. Aus dem Bett der Wasserstraße ist ein wichtiges Teilstück der

Trasse eines modernen Massenverkehrsmittels geworden. Wie sehr die Führung des Kanalbetts die Topographie der Umgebung veränderte, zeigt ein alter Trassenplan für den Abschnitt zwischen Rennweg und Neulinggasse. Die Gartengrundstücke des Gebietes waren rechtwinkelig zur Ungargasse angeordnet; die Trassenführung durchschneidet das Gebiet in der Diagonale und bedingt dadurch dessen radikale städtebauliche Umorientierung. Auf dem Französischen Kataster von 1823 ist bereits der Kanal die städtebauliche Leitlinie des Gebietes; die Verbauungskanten in Uferlage werden durch monumentale öffentliche Bauten, wie das 1835–38 von Paul Sprenger errichtete Hauptmünzamt und die 1821–23 von Johann Aman erbaute Tierärztliche Hochschule aufgewertet. Diese Tendenz bleibt bis zur Jahrhundertwende bestehen; eine Zeile großbürgerlicher Zinshäuser mit repräsentativen Fassaden bildet die uferseitige Begrenzung des sogenannten „Diplomatenviertels“, das

sich seit dem letzten Viertel des 19. Jahrhunderts nördlich des Kanals als Botschafts- und Wohnviertel konstituiert hatte. Der Einschnitt des ehemaligen Kanalbetts scheint hier nicht nur topographischer Natur zu sein; er ist auch ein „Graben“, der das vornehme Wohnviertel von dem bürgerlichen Bereich jenseits des Kanals trennt. Die Brücken, nach dem 2. Weltkrieg erneuert bzw. neu errichtet, überqueren das Kanalbett an den Stellen der ursprünglichen Übersetzungen. Die Schnittstelle Kanalbett – Aspangbahn – Verbindungsbahn (Schnellbahn) deckt sich im Bereich der Station Rennweg mit der Kreuzung zweier seit alters her bedeutender Verkehrswege, des Rennwegs und der Ungargasse. Etwas weiter südlich liegt das 1849–55 errichtete Arsenal, eine der großen, in Folge der Revolution von 1848 errichteten Defensivkasernen. Die Kreuzung des ehemaligen Kanalbetts mit dem Rennweg markiert wiederum einen Wechsel in der sozialtopographischen Struktur: An die Stelle der (groß)bürgerlichen Wohnhäuser treten nun vorstädtische Zinshäuser und Gemeindebauten beidseitig der Aspangbahntrasse. Auf Höhe des Aspangbahnhofs, wo bis 1848/49 der zweite Kanalhafen bestanden hatte, erinnert der Name der Hafengasse an die einstige Widmung des Gebietes. In unmittelbarer Nähe liegt die aus einer barocken Waisenhaus-Stiftung hervorgegangene Rennwegkaserne mit der ursprünglich dem Kanal zugewandten Fassade der Waisenhauskirche. Bei der ehemaligen Sankt Marzer Linie verlief der Kanal ungefähr auf der Höhe der Grasberggasse das Stadtgebiet von Wien. Ein parallel zur Aspangbahn verlaufender Weg mit der Bezeichnung „Am Kanal“ erinnert ab hier an die einstige topographische Situation. Ab hier verlief der Kanal durch zunächst unverbautes, vorwiegend landwirtschaftlich genutztes Gebiet; bei Unterlaa wurde der Liesingbach durch einen gemauerten Aquädukt, das „Liesingobjekt“, überquert.

Der heute nur mehr abschnittsweise wasserführende Wiener Neustädter Kanal wird teilweise – etwa zwischen Laxenburg und Kottlingbrunn – von einem Radweg begleitet. Von industriehistorischem Interesse ist vor allem der Abschnitt zwischen Leobersdorf und



Eines der zahlreichen Kleinkraftwerke (bei Bad Vöslau), die sich entlang des Kanals etabliert haben.

Ein idyllisches Motiv bei Baden. Die für den Wr. Neustädter Kanal typischen Brücken wurden meist in Quadermauerwerk errichtet.



Sollenau. Nordöstlich von Sollenau tritt der Kanal in militärisches Sperrgebiet ein; er endet in Wiener Neustadt nordöstlich der Militärakademie. Der Wiener Neustädter Hafen wurde 1926/27 zugeschüttet. Neben den einzelnen Haltungen, deren Spiegel schon längst nicht mehr die ursprüngliche Breite von 11 Metern erreichen, haben sich vom ursprünglichen Kanalwerk vor allem Brücken erhalten. So findet man z.B. in der Umgebung von Sollenau einige der in massiver Quaderbauweise errichteten Brücken, die z.T. noch mit den originalen Prellsteinen ausgerüstet sind. Bei jenen Objekten, die der Überquerung von Wasserläufen dienten, wurden die ursprünglichen Holztröge für das Gerinne durch Betontröge ersetzt; die in Quadermauerwerk errichteten Verengungen vor den jeweiligen Übersetzungen sind z.T. noch sichtbar. Die Schleusen wurden bereits während der Zwischenkriegszeit, als die ungenutzten Gefälle zu Kleinkraftwerken ausgebaut wurden, verändert, weisen aber z.T. bis heute gut erhaltenen Altbestand auf, wie etwa die Schleuse an der Übersetzung des Kalten Gangs bei Sollenau mit dem

Schleusenwärterhäuschen. Neben seiner Funktion als verkehrstechnisches Denkmal und als historische Leitlinie der industriellen Entwicklung im Wiener Becken hat der Wiener Neustädter Kanal bis heute landschaftsgliedernde Funktion. Der meist über lange Strecken schnurgerade gezogene, träge dahinfließende Kanal hat gerade in der weiten, an topographisch markanten Punkten armen Ebene des Steinfelds große Bedeutung als landschaftsformender Identitätsträger. Erst das sich bis an den Horizont erstreckende Flachland verhilft etwa einer Brücke zu jener markanten Silhouette, die sie zum Orientierungspunkt in der Landschaft macht. Im Verein mit dem perspektivischen Tiefenzug einzelner Kanalschnitte entsteht ein Eindruck, wie man ihn von holländischen Kanallandschaften kennt – ein Genius loci, der seinen Charakter aus Erinertem und Bestehendem gewinnt, obwohl die Pappelalleen an den Ufern des Wiener Neustädter Kanals längst verschwunden sind.

Die Fürnberg'sche Poststraße Luberegg—Gutenbrunn

*Erich Zinsler Ing.
Mitarbeiter des BDA,
Landeskonservator
für NO, i. R.*

Zu den bemerkenswertesten Straßenbauten des späten 18. Jahrhunderts in Niederösterreich zählt die sogenannte Fürnberg'sche Poststraße zwischen Luberegg und Gutenbrunn mit einer Gesamtlänge von ca. 35 km. Ihr Schöpfer war Joseph, Edler von Fürnberg (1742–1799), dessen Vorfahren aus den schwäbischen Reichslanden stammen und in Österreich und der Steiermark ansässig wurden. Fürnberg hatte sich unter Maria Theresia und Joseph II. den Kriegsdiensten gewidmet und diese im reiferen Alter als Infanterieobrist verlassen, um sich ganz der Bewirtschaftung seiner ausgedehnten Besitzungen hinzugeben. Zu den ererbten Besitzungen Weitenegg und Leiben bei

Melk, Weinzierl bei Wieselburg, Weichselbach bei Mank und Wocking bei Ybbs, konnte er noch 1775 Erlanghof und Loitzenhof, 1780 Luberegg, 1783 Gutenbrunn, Martinsberg und Ebersdorf bei Persenbeug, 1785 Oberranna und 1786 Pöggstall erwerben. Er betrieb eine intensive Holzwirtschaft im Gebiet des Weinsberger Forstes, der heute noch zu den größten geschlossenen Waldgebieten Mitteleuropas zählt, und errichtete einen vorbildlichen Holzschwemmbetrieb mit einem Stapelplatz in Luberegg, wo das Holz auf der Donau stromabwärts weiter befördert wurde. Fürnberg war einer der größten Holzlieferanten Wiens. In diesen bisher kaum aufgeschlossenen Waldgebieten ließ Fürnberg Holzarbeitersiedlungen errichten und durch Straßenbauten verbinden. Er schuf eine Papierfabrik in Leiben und die Glashütte in Gutenbrunn, wo die besonders geschätzten Mildner-Gläser hergestellt wurden. Seinen Besitz ließ er in einer Bilderserie darstellen, die die Empfangsräume im Erdgeschoß von Schloß Luberegg schmückte und heute – leider nicht vollständig erhalten – im Schloß Pöggstall verwahrt wird.

Fürnberg besaß ein Postprivilegium, erwarb 1794 das erbliche Postamt Melk und 1796 Purkersdorf. Die schön eingerichtete Post in Perschling soll ihm seine Geliebte „abgeschmeichelt“ haben. Die beiden Postgebäude in Melk und Purkersdorf ließ er neu errichten und prächtig ausgestalten. Die Fassadenreliefs in Melk zeigen Postinsignien und in Purkersdorf Tugenden der Post. Bedingt durch Krankheit und finanzielle Schwierigkeiten, aber auch ohne direkten Erben verkaufte er ab 1795 seinen gesamten Besitz an den k.k. Familienfond. Kaiser Franz I. besuchte oftmals seine neuen Besitzungen und wohnte zwischen 1803 und 1812 wiederholt im bescheidenen Schloßchen Luberegg.

Als romantischer Wanderweg zieht sich heute die Alte Poststraße durch das südwestliche Waldviertel.



Die sich mit ihren Stützmauern deutlich in der Landschaft abhebenden Trasse führt zur sogenannten Schwedenbrücke.



Nördlich von Pöggstall verläßt die Alte Poststraße den Verlauf des neuen Verkehrsweges.



Um 1790 – wenige Jahre vor seinem Tode – ließ Fürnberg die Poststraße von Luberegg über Pöggstall nach Gutenbrunn errichten. Durch diese Straße sollte das südwestliche Waldviertel besser aufgeschlossen und an die Donau angebunden werden. Von Gutenbrunn aus wurde die Post weiter in den Bereich Alt-Melon und Arbesbach transportiert. Da die Straße in späterer Zeit nicht auf der selben Route weitergeführt wurde, sind zahlreiche

Teilstücke der Straße mit ihren Kunstbauten wie Brücken und Stützmauern erhalten geblieben. Die Straße führte von Luberegg zunächst nach Weitenegg, wo sie nahe dem großen Schwemmrechen den Weitenbach überquerte und bis Leiben das Weitalental aufwärts führte. Kurz nach Weitenegg ist westlich der Bundesstraße 216 noch eine alte Bogenbrücke aus Bruchsteinmauerwerk erhalten, welche noch bis in jüngster Zeit den Verkehr der Weitalentalstraße aufnahm. Nach einer daneben stehenden Johannes Nepomuk-Figur wird die Brücke gerne als „Johannesbrücke“ bezeichnet. Beim Schloß Leiben führte die Straße steil aufwärts und überquerte westlich von Aichau die Straße nach Payerstetten. Von dort führt die Trasse abwärts durch den Wald über zwei kleine, heute noch erhaltene Brücken, um südlich von Lohsdorf auf einer mächtigen Steinbrücke, die im Volksmund „Römerbrücke“ genannt wird, den Schwarzabach zu überqueren. Über Seiterndorf verlief die Straße in Richtung Pöggstall, westlich an der St. Anna-Kirche vorbei, um beim Schloß Pöggstall neuerlich anzusteigen. Heute zweigt die alte Trasse ungefähr auf halbem Weg zwischen Pöggstall und Sading rechts von der Landesstraße ab und verläuft ohne Kehre in einem ca. 3 km langen

Stück am Schwedenkreuz vorbei über Grub und Annagschmais bis zur nördlichen Gemeindegrenze von Pöggstall. In diesem Bereich sind beidseitig der Straße Stützmauern sowie eine große und kleine Bogenbrücke erhalten. Die große, bruchsteingemauerte Bogenbrücke wird auch als „Schwedenbrücke“ bezeichnet. In Fortsetzung dieses Abschnittes im Bereich der KG. Roggenreith, bis zur Einmündung in die Bundesstraße Pöggstall—Martinsberg, bestehen noch weitere Teilstücke bei der Ab-

zweigung der Nebenstraße nach Roggenreith und Kirchschatz. Die erhaltenen Straßenstücke zeigen einen sehr gleichmäßigen und dennoch an das Gelände gut angepassten Verlauf, soweit dies die Planungsgrundsätze und technischen Möglichkeiten des Straßenbaues am Ende des 18. Jahrhunderts ermöglichten. Es handelt sich um ein für Österreich einmaliges Beispiel eines aus dem 18. Jahrhundert stammenden, weitgehend original erhaltenen Straßenzuges. Die alte Straßentrasse führt durch eine reizvolle, heute noch weitgehend unberührte Landschaft und kann zu Fuß erwandert werden.

Durch die Tatkraft Joseph von Fürnbergs wurde die Postverbindung von der Donau bei Melk ins westliche Waldviertel mit den Poststationen Luberegg, Pöggstall und Gutenbrunn geschaffen. Wenn auch dieser Straßenbau dem Forstbesitzer und Inhaber eines Postprivilegiums Fürnberg zu Gute kam, so ist er dennoch ein besonderes Beispiel tatkräftigen Unternehmertums eines Privatmannes im frühen industriellen Zeitalter. Das Grabmal Joseph von Fürnbergs befindet sich an der nördlichen Außenseite der Pfarrkirche in Wieselburg an der Erlauf, wo sich eine seiner Lieblingsbesitzungen, Weinziel, befand.

Vereinzelte „Verstärkungsstücke“ markieren den Verlauf der Alten Poststraße.



Schleß Luberegg war Endpunkt der Fürnbergischen Poststraße an der Donau. Das unter J. E. v. Fürnberg errichtete ehemalige Posthaus wurde ab 1795 unter Kaiser Franz I. umgebaut.



Die Semmeringbahn

*Alfred Lufi, Mag.,
Präsident des Verbandes
der Eisenbahnfreunde*

Unbestreitbar stellt die Semmeringbahn einen Meilenstein in der Geschichte der Verkehrstechnik dar. Wenn sie auch nicht, wie manchmal dargestellt, ohne Vorbilder geradezu aus dem Nichts geboren wurde, so war in der Tat nie zuvor ein so großes Gebirgsbahnprojekt in zugleich derart schwierigem Gelände verwirklicht worden. Untrennbar ist dieses Werk mit dem Namen Carl Ritter von Ghega verbunden. Er ist, obschon es tatkräftige Förderer und fähige Mitarbeiter gab, zweifelsohne der Schöpfer der Gesamtkonzeption.

Der Semmering ist kein uralter Verkehrsweg; die legendäre Verbindung von der Ostsee zur Adria, die Bernsteinstraße, umging über Ödenburg-Steinamanger die Alpen. Erst 1728 wurde der mittelalterliche Paßübergang zur Straße ausgebaut, der 1841 eine verbesserte folgte.



*Das berühmte
Kalte Rinne-Viadukt, wie
es sich heute darbietet.*

Schon früh hatten weitblickende Männer die Bedeutung der neu erfundenen Eisenbahn erkannt, so Erzherzog Johann, der bereits 1825 grundsätzliche Planungen anregte. Als mit dem Bau der Nordbahn 1836 auch die Frage der Verbindung Wiens mit dem Haupthafen der Monarchie, Triest, akut wurde, ürgerte er vehement die Führung über die Steiermark und veranlaßte 1837 eine kartographische Aufnahme des Semmeringgebietes. Bautechnisch wäre es ja einfacher gewesen, der Bernsteinstraße zu folgen! Mit den Bahnbauten Wien—Gloggnitz (1842 eröffnet) und Mürzzuschlag—Graz (1844) war die endgültige Entscheidung für die Semmeringroute gefallen. Über das Wie des schwierigen Unterfangens herrschte indes Unklarheit.

Eine Studienreise nach Nordamerika 1842 bestärkte Ghega in seinen Ansichten: Entgegen der Fachmeinung englischer Autoritäten hatte der dortige Pioniergeist bewiesen, daß es möglich war, engere Krümmungen und stärkere Steigungen zu wählen und solche Strecken mit geeigneten Lokomotiven zu betreiben. Kapitulierte man im Mutterland der Eisenbahn vor wesentlich harmloseren Bergen und behalf sich mit Standseilbahnen („Schiefe Ebenen“), einer komplizierten, zeitraubenden und bald wieder aufgegebenen Technik, so wagte sich Ghega an eine Trasse, die – durch Anschmiegen an das Gelände und Ausfahren von Seitentälern künstlich verlängert – den Berg mit der gleichmäßigen tolerablen Steigung von 25 m je km bezwang. Wohl aus der Überzeugung, die Zeit arbeite für den nicht unumstrittenen Plan, stellte Staatsbahndirektor Francesconi das 1844 im wesentlichen festliegende und 1846 baureife Projekt zugunsten des Weiterbaues Graz—Triest (übrigens auch unter Ghegas Leitung) zurück. Als im Revolutionsjahr 1848 ein Großbauvorhaben zur Linderung der Ar-



Detail des 46 m hohen Kalte Rinne Viadukts.

beitslosigkeit gefragt war, konnte unverzüglich mit dem Bau begonnen werden, und nach nur 6 Jahren war das große Werk vollendet.

Die Semmeringbahn ist ein Kind ihrer Zeit: 10 Jahre zuvor wären wohl Schiefe Ebenen mit Seilzuganlagen englischer Art errichtet, ebenso viele Jahre später eine tiefer liegende Untertunnelung gewählt worden. War damals das Alternativprojekt Keißler, ein 6 km langer Tunnel Prein—Spital, wegen seiner Bauzeit von 20 Jahren ausgeschieden, so schaffte die Technik am Mt. Cenis 1857–70 schon 12 km in 13 Jahren. Und auch architektonisch hätte die Strecke ein anderes Gesicht bekommen.

Insgesamt stellt die Semmeringbahn ein weitgehend einheitliches Gesamtkunstwerk dar, dessen wesentliche Substanz bis heute erhalten ist. Charakteristisch ist die schlichte, auf zeitlose Zweckmäßigkeit ausgerichtete, architektonische Ausprägung und die kombinierte Verwendung von Ziegel und Naturstein. Die aus dem Stein der Gegend gefertigten Viadukte, Stütz- und Futtermauern, Tunnelportale und Gebäude haben die Landschaft bereichert und sind längst zu einem Teil derselben geworden, während die jedes menschliche Maß überschreitende Schottwienener Autobahnbrücke die Landschaft förmlich erschlägt – oder wird man in 100 Jahren, wenn sie so lange hält, anderer Ansicht sein?

Die wesentlichsten Daten der Bahnlinie in gerundeten Werten: Länge 41 km, davon Nordrampe 28 km, Höhendifferenz 459 m; Südrampe 13 km, Höhendifferenz 216 m. Seehöhe: Gloggnitz 439 m, Kulminationspunkt im Scheiteltunnel 898 m, Mürzzuschlag 681 m. Maximale Steigung 25%, kleinster Kurvenradius 190 m. Tunnels: 15, zusammen etwa 4500 m Länge. Größere Viadukte 16, zusammen etwa 1500 m. Stationsgebäude: 7 (Gloggnitz und Mürzzuschlag zählen architektonisch zu den Talabschnitten). Bahnwärterhäuser: 57. Insgesamt waren 3,5 Millionen m³ Materialbewegung erforderlich, davon 1,4 Millionen m³ Fellsprengung. Verbaut wurden u.a. 64,5 Millionen Stück Ziegel und 80.000 m³ Quadersteine. Die gesamte Mauerwerkskubatur beträgt 610.000 m³ oder 14,5 m³ je Streckenlaufmeter; eine zeitgenössische Wortschöpfung spricht zu Recht von der „gemauerten Bahn“.

Die Viadukte

Harmonisch in die Landschaft gefügt sind sie gleichsam das Markenzeichen der Semmeringlandschaft: zweckmäßige, ansprechende Bauten mit sparsamem Dekor, die jeweils ein wenig anders gestaltet sind. Wie auch die Tunnels sind sie durchnumeriert: Schilder an den Brückenköpfen bezeichnen sie mit römischen Ziffern und Namen. Die Bogenspannweite beträgt bis zu 20 m, am längsten ist der Schwarzaviadukt mit 276 m, am höchsten der über die Kalte Rinne mit 46 m; die über

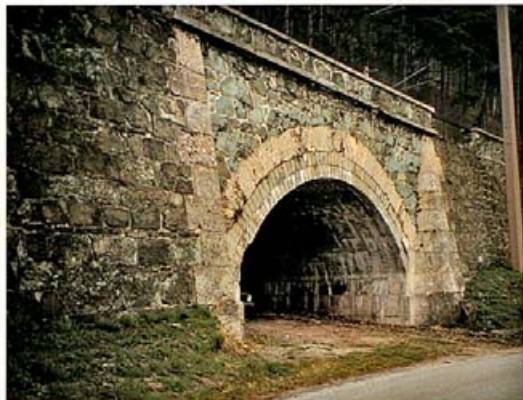
30 m hohen Viadukte sind zweigeschossig ausgeführt, d.h. mit Versteifungsbögen in halber Pfeilerhöhe (Wagner-, Gamperl-, Krauselklaus- und Kalte Rinne-Viadukt). Entsprechend der Linienführung, die an der rechten Bergflanke zum Paß emporzieht, sind die meisten Viadukte im Sinne der Bergfahrt in einem engen Linksbogen gekrümmt. Bis auf den kurzen Fröschnitzviadukt bestehen noch alle, wenngleich sie ihre ursprüngliche Schönheit zum Teil verloren haben: Alle längeren tragen nun die plumpen Betonmasten, durch Verputzen ging die durch die Kombination verschiedener Materialien erzielte ästhetische Wirkung verloren. Einige wurden ihrer steinernen Brüstungen beraubt, der Schwarza-Viadukt verlor seinen Zahnfries. Bei den vier zweigeschossigen Viadukten wurden die dekorativen Ochsenaugen der oberen Bogenreihe zugemauert.

Erfolgten diese Veränderungen zumeist im Zuge der 1959 vollendeten Elektrifizie-

rung, so mußten dem Adlitzgrabenviadukt schon kurz nach der Betriebsaufnahme Stützpfeiler angefügt werden. Alle anderen Viadukte haben sich seit 140 Jahren als ausreichend dimensioniert erwiesen. Arge Zerstörungen hatte jedoch das durch die Fahrbahn eindringende Regenwasser angerichtet; die anlässlich der Elektrifizierung verbesserte Isolierung ist eine wichtige Voraussetzung für den Weiterbestand dieser prägnanten Bauwerke.

Die Tunneln

Bis auf den Haupttunnel, in dessen Mitte die Landesgrenze verläuft, liegen alle Tunneln auf der durch schroffe Geländeformationen gekennzeichneten niederösterreichischen Seite. Dem Betrachter springen vor allem die markanten, meist einem Viaduktbogen ähnelnden Portale ins Auge. Seitlich sind sie zumeist von Flügelmauern begrenzt, oben schließen sie mit einem Gesims ab, das manchmal noch eine Supraporte trägt oder mit einem Zahnfries verziert ist. Wo der Tunnel direkt aus einer Felswand tritt, genügte ein Portalbogen aus Quadersteinen (Weinzettelwand talseitig, Krauselklaus, Kartnerkogel). Beim oberen Ende des Weinzettelwand-Tunnels erlaubte die Festigkeit des Felsens die Ausbildung eines Naturportals, das den Eindruck eines imposanten Höhleneingangs erweckt. Die Ausmauerung der Tunneln wurde – später als nicht sehr zweckmäßig erkannt – in Ziegel ausgeführt. Bergwässer und Rauchgase hatten ihr in 100 Jahren dermaßen zugesetzt, daß sie fast völlig erneuert werden mußte. Glücklicherweise blieben die Portale dabei nahezu unangetastet. Der Haupttunnel, seit Anbeginn ein Sorgenkind, war so desolat, daß er trotz Notzeit nach dem 2. Weltkrieg dringend saniert werden mußte. 1949–52 wurde ein paralleler, eingleisiger Tunnel errichtet und sodann in den alten eine ebenfalls eingleisige Tunnelröhre betoniert. Das neuentstandene, steinverkleidete Doppelportal auf der niederösterreichischen Seite trägt die Wappen der Steiermark, des Bundes und Niederösterreichs. Ein Sonderfall ist die Weinzettelwand: Ihr wollte Ghega ursprünglich eine weitgehend außenliegende Trasse abringen – ihre Reste sind noch zu



Durchlaß bei Schlägelmühl. Die ästhetische Wirkung resultiert aus der zweckmäßigen Verwendung unterschiedlicher Baumaterialien



Die wildeste Felszenerie finden wir an der Weinstetzelwand mit dem, einem Höbleneingang ähnlichen Naturportal.

erkennen. Felsstürze während des Baues veranlaßten die Verlegung ins Berginnere. Die zwischen den drei eigentlichen Tunnels angeordneten Steinschlaggerien sind innen rund ausgemauert, so als liefe der Tunnel in einem durch und öffne sich nach außen in Bögen.

Die Stationsgebäude

Die Hochbauten, Werke des Architekten Moritz Löhr, lehnen sich in ihrer klaren Einfachheit und hinsichtlich der verwendeten Materialien eng an die Verkehrsbauten Ghegas an. Mögen sie wegen des dunklen Steins etwas düster wirken, auf jeden Fall verkörpern sie einen nur hier zu findenden Bautypus. Unter allen Baulichkeiten erfuhren die Aufnahmegebäude die größten Wandlungen. Zog einst die steile Aufwärtsentwicklung des Fremdenverkehrs – die Gloggnitzer Landesausstellung 1992 beleuchtete dieses Thema – deren Vergrößerung oder den Neubau nach sich, so sind sie heute weitgehend funktionslos geworden. Ursache hierfür sind der geschrumpfte Lokalverkehr, die von umständlichen Manipulationen der Dampfzeit befreite Betriebsführung und schließlich die Fernsteuerung der Nachbarbahnhöfe von der Station Semmering aus, wodurch Fahrdienstleistungen und Stellwerke entbehrlich wurden.

Schlögmühl: Hier befand sich als Unikat ein Frachtenmagazin, das auch Dienst- und Warteraum beherbergte.

Payerbach-Reichenau: Heizhaus und Wasserstation existieren schon lange nicht mehr.

Das bestehende, architektonisch kaum veränderte Stationsgebäude wurde 1875 an Stelle eines Provisoriums errichtet. Der nach der Jahrhundertwende entstandene stattliche Zubau, der auch die Restauration beherbergte, wurde vor einigen Jahren demoliert. Heute darf der Reisende mit einem Würstelstand vis-à-vis vorlieb nehmen.

Eichberg: Nach Payerbach war dies die zweite Wasserstation. Wie in Breitenstein und Spital war der Wasserbehälter im Mittelrisalit untergebracht. Schon früh verputzt und heute mit modernen Feinstern versehen, hat das Stationsgebäude seinen Charakter völlig verloren.

Klamm-Schottwien: Das stattliche, talseitig zweistöckige Gebäude mit zwei Seitenrisaliten läßt von allen Stationen noch am ehesten den Zustand von 1854 erkennen. Zwar sind auch hier rechteckige Fenster eingebaut worden, an der unverputzten Fassade sind noch die segmentbogigen Fensterstürze sichtbar. Die Station ist zur unbesetzten Haltestelle ohne Nebengeleise – das Frachtenmagazin wurde abgetragen – degradiert worden. Der neue Mittelbahnsteig ist durch eine abseits gelegene Unterführung zu betreten, und das nur mehr Wohnzwecken dienende Gebäude ist auch optisch durch eine kleine Böschung von seiner Lebensader abgeschnitten.

Breitenstein: Im Zuge einer großzügigen Stationserweiterung durch die Reichsbahn wurde neben der Errichtung zweier markanter Stellwerke (heute Zweitwohnsitze) das Aufnahmegebäude in einer Art Heimastil umgebaut. Eine Renovierung der letzten Jahre ließ leider hübsche Details wie Fensterläden und Blumenkisten verschwinden.

Wolfsbergkogel: Für die anlässlich des Hotelbaus 1882 errichtete Haltestelle wurde ein Bahnwärterhaus adaptiert. Die mit Eternit verkleidete Fassade paßt zu den dort neuerdings aufgestellten Fahrleitungs masten mit den häßlichen, klobigen Auslegern...

Semmering: Nach Abbruch des alten, talseitigen Stationsgebäudes wurde an der Stelle der ehemaligen Lokremise 1870 ein neues errichtet. 1896 und 1913 erweitert, bildete es zusammen mit dem Ghegadenkmal und dem Wasserturm ein prächtiges, als würdige Visitenkarte für den Weltkurort fungierendes

Ensemble. Erst der jüngsten Vergangenheit (1970/75) blieb es vorbehalten, dieses Architekturjuwel bis zur Unkenntlichkeit zu verunstalten – es erinnert an ein überdimensionales Eigenheim aus einem älteren Bauspar-Katalog. Bemerkenswert ist noch ein Personalwohnhäuser, eine Art vergrößerte Ausgabe der nachstehend behandelten Bahnwärterhäuser.

Steinhaus: Zweistöckig und nach einer Verlängerung von drei auf sieben Fensterachsen wirkt der ungegliederte Natursteinbau etwas klobig. Der einstmals durch die Holzumladung von der Lanckoroniskischen Waldbahn bedeutende Bahnhof erlitt genau dasselbe Schicksal wie Klamm-Schotwien.

Spital am Semmering: Der Gebäudetyp wie Eichberg und Breitenstein ist hier – trotz störender Zubauten – mit seiner Natursteinfassade immerhin soweit erhalten geblieben, daß mit gutem Willen bei einer fälligen Renovierung die Rückführung in einen originalnahen Zustand möglich wäre.



1959 war das Stationsgebäude von Spital am Semmering noch original erhalten.

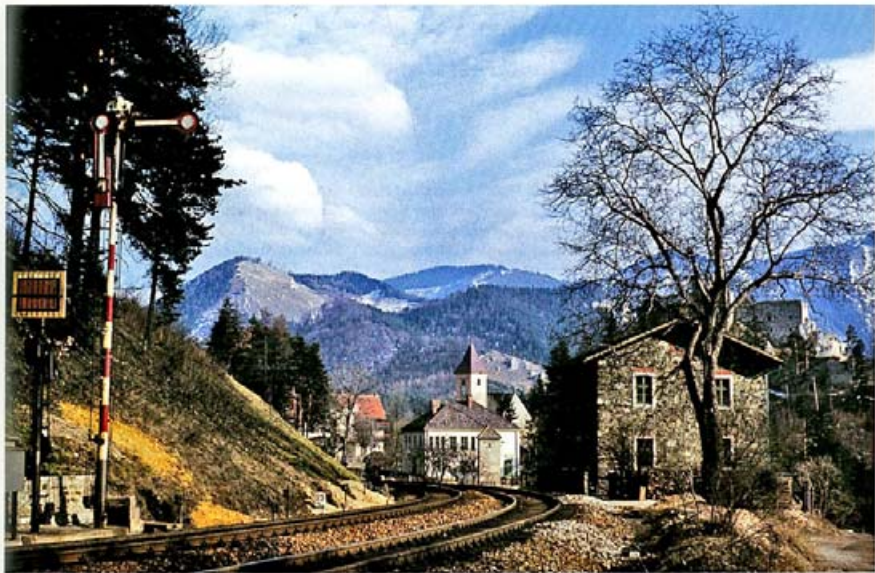
Die Bahnwärterhäuser

Es gab von ihnen nicht weniger als 57, mit einem durchschnittlichen Abstand von 700 m. Die im Vergleich zu vielen anderen Bahnstrecken stattlichen, stockhohen Gebäude haben ihre einstige Funktion schon längst eingebüßt und dienen zumeist als Wohnhäuser, z.T. auch nur als Zweitwohnsitze. Einige wurden schon vor langer Zeit verputzt, die meisten haben aber ihre markanten Natursteinfassaden behalten; die Fenster sind freilich in vielerlei Varianten verändert. Die meisten Gebäude bestehen noch und tragen sehr wesentlich zur Ensemblewirkung bei.

Die künftige Funktion der Bergstrecke

Die Folgen der einseitigen Begünstigung des Straßenverkehrs haben vielen Verantwortlichen die Augen geöffnet; die nach mageren Jahren wieder besser dotierte Bahn versucht infrastrukturell aufzuholen, um mehr Frachtförderern und mit den Reisezeiten der Autobahnen mithalten zu können. In diesem Kontext ist die Diskussion um den Basistunnel zu sehen. Der Beibehaltung der Bergstrecke als Hauptstrecke steht das Tunnelprojekt mit dreißig Minuten Zeitersparnis gegenüber. Allerdings wären zur langfristigen Sicherung der Ghegabahn als Hochleistungsstrecke massive Eingriffe wie Tunnelausweitung und Trassenkorrektur unausweichlich.

Man darf davon ausgehen, daß, gleichgültig, ob eine Entscheidung für oder gegen den geplanten Tunnel getroffen wird, der Eilzugs-Stundentakt über den Berg aufrecht bleibt, also keine Verschlechterung der lokalen Verkehrsbedienung eintritt. Freilich ist die derzeitige Inanspruchnahme zu gering, um den Fortbetrieb auch wirtschaftlich zu rechtfertigen. Mit dem Postulat allein, die Ghegabahn sei ein Nationalheiligtum, ist es nicht getan. Damit die Semmeringbahn wie beschworen wirklich zur Lebensader der Region wird, sollte man sich dort etwas mehr einfallen lassen (unabhängig von der Frage, Tunnel ja oder nein). Der Fahrradboom der letzten Jahre zeigt, daß Freizeitaktivitäten ohne Auto wieder denkmöglich sind; es bedarf nur des geeigneten



Die Szenerie bei der Ortschaft Klamm mit einem der typischen Bahnwärterhäuser und den alten mechanischen Signalen (1958).

ten Anstoßes, um den einst blühenden Touristen- und Wintersportverkehr wiederzubeleben. Ein vielleicht noch größeres, bislang ungenutztes Potential liegt in der Nutzung der Semmeringbahn als einmalige touristische Attraktion. Wienbesucher könnten in komfortabler und einzigartiger Weise auf den Semmering geführt werden. Das Schweizer Paradebeispiel Glacier-Expresß zeigt, wie man schöne Gebirgsbahnen vermarktet. Nostalgiezüge, ab Gloggnitz mit Dampf, und attraktive Anschlußprogramme – wie Wanderungen, Besuch von Maria Schutz und Speisen in einem der klassischen Hotels – könnten den „Marktwert“ ungemein steigern. Um die Schöpfung Ghegas wieder richtig zur Geltung zu bringen, ist es vorrangig nötig, die Trasse auszulichten. Wo noch vor 30 Jahren gepflegte Wiesenböschungen waren, ist eine solche Strauchwildnis entstanden, daß der Reisende

den einen oder anderen Viadukt glatt übersieht. Wichtig ist die Anlage eines Katasters sämtlicher Baulichkeiten als Grundlage für eine verpflichtende Vorgangsweise, daß bei anstehenden Baumaßnahmen in Abstimmung mit Erfordernissen des Denkmalschutzes Architektursünden gutgemacht werden (z.B. Einbau passender Fenster, Öffnen der zugemauerten Ochsenaugen, Gitter statt Betonmasten, Wiederanbringung der alten Schilder).

Erfreulich ist es zu bemerken, daß die Trasse bis zum heutigen Tag weitgehend durch unberührte Natur oder bäuerliches Kulturland führt; dieser Zustand ist auch für die Zukunft zu sichern. Zuletzt sei noch die Errichtung eines „Ghegabahn-Schaupfades“ angeregt. Er könnte, bleiben wir nicht in Halbherzigkeiten stecken, noch interessanter werden als sein Schweizer Vorbild an der Lötschbergbahn.

Die „Tabula Peutingeriana“ und die Spuren des römischen Straßennetzes in Niederösterreich

Hansjörg Ubl,
Univ. Doz., Dr. phil.,
BDA Abteilung für
Bodendenkmale

Die sogenannte „Tabula Peutingeriana“ ist eine gezeichnete Straßenkarte des römischen Reiches mit Beschriftung. Sie ist ein *itinerarium pictum* in Gegensatz zu *itineraria adnotata*, den schriftlichen Straßenverzeichnissen der römischen Antike. Ihr Vorbild mag die Weltkarte des Agrippa gewesen sein, die im Auftrag von Kaiser Augustus (23 v.–14 n.Chr.) als Wandkarte in einer Säulenhalle Roms geschaffen worden ist. Nach mehrfacher Ergänzung und Korrektur des Vorbildes dürfte in der Zeit der severischen Kaiser (193–217 n.Chr.) die Urform der Tabula Peutingeriana in der Form einer Buchrolle gezeichnet worden sein. Im 4. Jahrhundert überarbeitet, erhielt sie wahrscheinlich unter Kaiser Theodosius II. (408–450 n. Chr.) die uns heute erhaltene Fassung. Vermutlich im 9. Jahrhundert nochmals kopiert wird die Tabula Peutingeriana in ihrer heutigen Form im 12. oder dem frühen 13. Jahrhundert von einem Mönch, vielleicht im Kloster Reichenau, gemalt worden sein.

Wie sie dann zu Beginn des 16. Jahrhunderts in die Hände des Wiener Gelehrten Konrad Celtes gekommen ist, bleibt Geheimnis der Geschichte. Er hat sie 1508 dem Augsburger Ratsschreiber Konrad Peutinger testamentarisch vermachte, dessen Namen sie noch immer trägt. 1720 erwarb sie Prinz Eugen von Savoyen und nach seinem Tod Kaiser Karl VI. Als Prunkstück der österreichischen Nationalbibliothek wird sie noch immer in Wien verwahrt.

Wir dürfen als sicher annehmen, daß das antike Original der Tabula für den offiziellen Gebrauch geschaffen worden war. Die in ihr verzeichneten Straßen gehören zu den Reichsstraßen (*viae publicae* = Straßen erster Ordnung), die dem Fernverkehr dienten, und nicht zu den Straßen zweiter Ordnung (*viae vicinales*), den Verbindungsstraßen zwischen

den Dörfern (*vici*) und Gutshöfen untereinander und mit den Reichsstraßen. Manche der in der Tabula verzeichneten Straßen waren *viae militares*, Straßen, die der besonderen Kontrolle des Militärs unterstanden; gebaut hat das römische Militär die meisten der *viae publicae*. *Via militaris* war sicher auch die sogenannte Limesstraße, die – parallel zur Reichsgrenze geführt – Lager, Kastelle und andere Grenzrichtungen miteinander verband. In Niederösterreich konnte sie nicht immer hart am Donauufer geführt werden. Dann verlief sie weit im Hinterland, und Stichstraßen verbanden sie mit den Wachttürmen am Donauufer.

Den Straßenverlauf markiert auf der Tabula eine rote Linie, die immer dort hakenförmig abgesetzt ist, wo ein Ort liegt, der die Straße berührt. Zwischen zwei solcher Haken



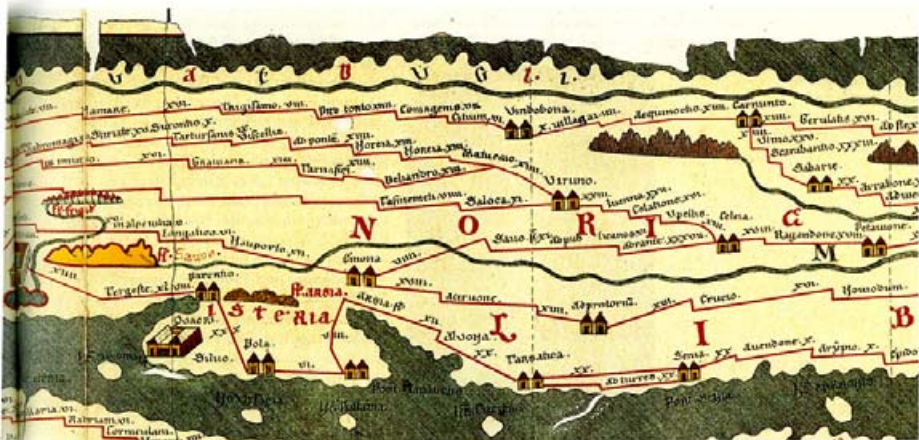
stehen Ortsname und eine Ziffer für die Meilendistanz. Für wichtigere Orte sind einfache Gebäudesymbole gesetzt. Sie zeigen dem Reisenden an, welche Art von Herberge er finden wird und welchen Komfort er zu erwarten hat. Verschiedene Vignetten stehen für einfache Herbergen (*mansiones*), Herbergen oder Villen mit Bademöglichkeit, Wallfahrtsorte mit Nüchtingsbetrieben, staatliche Nachschubzentren (*horrea*) und Verwaltungsbauten der Provinzialregierung mit Gästezimmern. Nicht jeder Reisende aber durfte diese Einrichtungen auch benutzen; viele waren jenen vorbehalten, die im öffentlichen Dienst mit der Staatspost, dem *cursus publicus*, reisten. Besondere Bildchen hoben die großen Häfen und die Hauptstädte des Reiches hervor. Die Donau verläuft auf einer langen Strecke parallel zur oberen Karte, darunter die Donauprovinzen, von denen zwei, Noricum und Oberpannonien, sich über Teile des heutigen Niederösterreich erstrecken.

Schon 1928 hat der Wiener Althistoriker und Archäologe Erich Polaschek festgestellt: „Das römische Straßennetz von Niederösterreich wird mangelhaft von der Tabula Peutingeriana berücksichtigt“. Tatsächlich ver-

zeichnet die Tabula die Donauuferstraße (*via iuxta amnem Danuvii*) zwischen Carnuntum und Lauriacum (Enns im heutigen Oberösterreich). Das weite Ausschwenken der Straße zwischen Comagena (Tulln) und Narnare (Melk), zur Umgehung des Dunkelsteiner Waldes oder weiter westlich des Hengstberges, bleibt unberücksichtigt. Einige Hilfstruppenlager werden nicht genannt, weil sie von der Uferstraße nicht berührt werden, nicht eingezeichnet aber ist auch die römische Munizipalstadt Cetium (St. Pölten). Und doch muß Cetium von der Reichsstraße berührt worden sein, da es zweimal im Ortsverzeichnis des *Itinerarium Antonini* vorkommt und zwei Meilensteine des Tullnerfeldes a Cetio rechnen. Von den wichtigen Nord-Südverbindungen, die Carnuntum und Vindobona mit Italien verbanden, verzeichnet die Tabula nur den östlicheren Ast, der über weite Strecken der alten Bernsteinstraße folgt und in Carnuntum seinen Ausgang nahm.

Wenn wir Spuren des römischen Straßennetzes in Niederösterreich suchen, so ist das Ergebnis enttäuschend. Zwar sind im Laufe der letzten Jahrzehnte Reste der römischen Reichsstraßen gelegentlich bei Grabungen an-

Tabula Peutingeriana, Segment IV u. V. Das heutige Niederösterreich zwischen Lauriacum (Enns) und Carnuntum wird von Teilen der Provinzen Noricum und Oberpannonien gebildet. Die Donau verläuft parallel zum oberen Kartenrand und bildet die nördliche Reichsgrenze. Lager und Kastelle wie Vindobona (Wien), Comagena (Tulln), oder Arelate (Pöchlarn) sind zu erkennen.



geschnitten worden, blieben aber nicht erhalten. Dies erklärt sich vor allem daraus, daß diese Straßen nicht wie in Italien, dem Orient oder Kleinasien als Pflasterstraßen ausgebildet, sondern nur geschottert waren. Mag sein, daß sich die römischen Reichsstraßen in Niederösterreich in den modernen Straßenverbindungen erhalten haben und so weithin von den Trassen unseres eigenen Straßennetzes verdeckt werden. Angeschnitten zeigen sie sich als mehrschichtige Schottererschüttungen, in denen sich Schuhnägel der römischen Straßenbenützer finden.

Von den untergeordneten Vicinalstraßen oder gar den kleine Landstraßen (*viae rusticae*) und Feldwegen (*viae agrariae*), die Gehöfte und Äcker miteinander verbanden, hat sich praktisch nichts erhalten. Besser bekannt dagegen sind an den Rändern des Dunkelsteiner Waldes die Stichstraßen, welche die militärischen Anlagen am Donauufer mit der im Hinterland vorbeiziehenden Reichsstraße verbunden haben. Durch den Fels geführt oder mit starken Steinbrocken gepflastert, haben sich hier die tief eingeschliffenen Geleise der schweren Transportfahrzeuge, die mit gebremsten Rädern zutal fahren, noch im Gelände erhalten. Zu verfolgen sind solche Geleisestraßen noch heute westlich von Mautern und südlich von Bacharnsdorf in der Wachau (siehe

Titelbild). Allerdings sind auch hier bei der Anlage von breiten Forststraßen diese Geleise brutal über weite Strecken verloren gegangen. Die untrüglichen Anhaltspunkte für die antike Straßenführung liefern römische Meilensteine. Ihre Inschriften geben Auskunft über Baujahr und über verschiedene Erneuerungsbauten an Straßen und Brücken. Hier steht im Tullnerfeld auch der einzige seit der Römerzeit nicht versetzte Meilenstein, der sogenannte „Erdäpfelsack“ von Nitzing, noch immer neben der römischen Straßentrasse. Ein weiterer Meilenstein dieser Straße aus Pöchlarn ist verschollen, und der sogenannte Scheiblingstein an der Straße über den Exelberg ist inschriftlos und daher wie alle anderen inschriftlosen Steinsäulen bedenklich. Gut durch Meilensteine belegt sind jedoch wieder die von Vindobona und Carnuntum nach Süden ziehenden Äste der Reichsstraße, die sich im heute ungarischen Ödenburg, dem antiken Scrabantia, vereinigten.

Verglichen mit den bekannten Straßen, Straßenresten und Meilensteinen gibt die Tabula Peutingeriana für das römische Niederösterreich trotz mancher Lücken und Ungereimtheiten, die wir dem Unverstand der verschiedenen Kopisten zuschreiben müssen, doch einige wichtige Auskünfte. Durch die einzige Uferstraße wird deutlich unterstrichen, daß das norische Niederösterreich seinen Schwerpunkt in der vom Militär gehaltenen Uferzone hatte. Das Hinterland, das Alpenvorland, war weder militärisch noch wirtschaftlich, noch als Transitland zum südlichen Binnennoricum von Bedeutung. Keine Straße erster Ordnung hat es durchquert. Ganz anders das pannonische Niederösterreich; hier führt nicht nur eine Reichsstraße als wichtige Ost-West-Tangente entlang der Donau, hier verliefen auch zwei bedeutende Nord-Süd-Verbindungen von Vindobona aus und vom Baltikum über Carnuntum – die alte Bernsteinstraße – hinunter bis nach Italien, zu den großen Mittelmeerhäfen Aquileia und Ravenna als auch nach Rom selbst, dem Nabel der römischen Welt.

Zwei Meilensteine von Klosterneuburg mit Entfernungszählung a Vindobona. Heute Stift Klosterneuburg.



Bodeneinrichtungen der Luftfahrt in Niederösterreich

*Gottfried Holzschuh
Dr. phil.
Kustos der Fürstlich
Esterházy'schen
Sammlungen,
Eisenstadt*

Historisch und architektonisch interessante Bodeneinrichtungen der Luftfahrt wie Flugplätze, Flugzeugfabriken und Fliegerkasernen sind in Österreich, insbesondere aber in Niederösterreich, von wo aus die österreichische Luftfahrt ihren Ausgang genommen hat, nur mehr sehr fragmentarisch erhalten. Dieses Faktum ist einerseits auf die planmäßige Zerstörung in zwei Weltkriegen, aber auch auf die besonders rasante technische Entwicklung, der die Luftfahrt unterworfen ist, zurückzuführen. Hält man sich vor Augen, daß die ersten motorisierten Flüge in Österreich erst vor 83 Jahren durchgeführt wurden, so kann man angesichts des heutigen weltweiten Luftverkehrs mit bis zu 450-sitzigen Verkehrsflugzeugen ermesen, wie schnell einmal errichtete Anlagen veralten mußten. Besonders die Zivilflugplätze mit ihrer notwendigen technischen Infrastruktur unterliegen einer ständigen Erneuerung und Erweiterung, sodaß die architektonischen Zeugen der ersten Hälfte unseres Jahrhunderts größtenteils verschwunden sind.

Die ersten markanten Großbauten, die für die Luftfahrt errichtet wurden, entstanden in Fischamend. Die k.u.k. Luftschifferabtei-

lung des Heeres, die schon seit 1893 als „Militäraeronautische Anstalt“ auf dem Exerzierplatz neben dem Wiener Arsenal über Einrichtungen zu Ballonaufstiegen verfügte, ließ ab 1909 unweit des heutigen Flughafens Wien-Schwechat einen Luftschiffhafen mit eigener Wasserstoffgasfabrik, Gasbehälter und Luftschiffhallen erbauen. Später kam noch ein Flugfeld, eine Flugzeugfabrik und der erste Propellerprüfstand der Welt hinzu. Die erste Luftschiffhalle von 1909, eine mächtige Fachwerkkonstruktion des Zimmermeisters Tröster aus Wien, war 80 Meter lang und weit über 20 Meter hoch. Der im Querschnitt trapezförmige Werkstättenräume angegliedert. Zwei Beobachtungstürme mit Aussichtsplattformen und Zeltedächern flankierten die Einfahrt. Eine zweite, noch größere hölzerne Lenkballonhalle wurde 1911 errichtet. Die spitzbogige Konstruktion war unter einem niederen Satteldach verborgen und ruhte auf außenliegenden Strebepfeilern. Weder die Hallen noch das Flugfeld haben das Ende der Monarchie überlebt, nur der große, weithin sichtbare Wasserturm und einige Bauten der Kaserne, heute teilweise

*Die noch verbliebenen
Bauten der Kaserne in
Fischamend mit dem von
den Architekten Theiss &
Jakob erbauten Wasser-
turm.*



zu Elendsquartieren verkommen, zeugen noch von der großen Zeit der österreichischen Militärluftschiffahrt.

Die „Wiege der österreichischen Fliegerei“ stand jedoch nicht in Fischamend und auch nicht auf der Simmeringer Heide bei Wien, die den ersten „kühnen Aviateuren“ bei ihren Flugversuchen gedient hatte, sondern in Wiener Neustadt. Dieses älteste Flugfeld Österreichs erlebte ab 1909 einen steten Ausbau. Gegen Ende des Jahres 1911 standen an der Wöllersdorfer-Straße bereits 27 einfache und drei größere Doppelhangars. Hier hatten sich auch die ersten Flugzeughersteller wie die Österr.-ungarische Autoplanwerke GesmbH. und die Österr. Motorluftfahrzeug GesmbH. eingerichtet.

Für die Flugtage, die sich bei den zahlreichen Zuschauern großer Beliebtheit erfreuten, errichtete man 1910 Tribünen und den sogenannten Kaiser-Pavillon. Dieser im Grundriß kreuzförmige, symmetrische, zweigeschoßige, mit umlaufenden Veranden ausgestattete Holzbau diente bei den Preisfliegen als Hofloge. Später von Erzherzog Friedrich der Gemeinde geschenkt, erhielt er ein Kaffeerestaurant und wurde für Pilotenkurse auch als Schulgebäude verwendet. Durch die Einrichtung einer Wetterstation mit Windanzeiger galt das Flugfeld von Wiener Neustadt damals als das beste in Europa.

Mit der Gründung der Wiener Flugfeld GesmbH. und der einhergehenden Errichtung des Flugfeldes in Wien-Aspern im Jahre 1912 ging die Glanzzeit der zivilen Aviatik in Wiener Neustadt zu Ende. Die Lage des Flugfeldes hatte sich als zu weit von Wien entfernt erwiesen. Aspern konnte im Sommer 1912 mit einer Internationalen Flugausstellung in der Wiener Rotunde und einer Internationalen Flugwoche, bei der österreichische Flieger zahlreiche Weltrekorde aufstellten, eröffnet werden. Bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges sah Aspern mehrere internationale Flugmeetings und wurde zum Ausgangspunkt europaweiter Rundflugwettbewerbe.

Die rasche Aufrüstung zu Beginn des Ersten Weltkrieges erfaßte auch die Militärfliegerei. In Fischamend begann die Werft des Fliegerarsenals Aufklärungs- und Schulflug-

zeuge zu produzieren, und die Anlagen wurden durch die neue Bestimmung als Flugzeugfabrik, Testflughafen und Fliegerschule erheblich ausgeweitet.

Auch in Wiener Neustadt entstand 1915 eine große staatliche Flugzeugfabrik, die Heer und Marine mit Flugzeugen versorgte. Südlich des Flugplatzes errichtete man nach Plänen der Wiener Architekten Siegfried Theisz und Hans Jaksch die erste große Fliegerkaserne Österreichs. Der weitläufige, bis zu vier Geschoße hohe Baukomplex wurde am 11. Oktober 1917 durch Kaiser Karl seiner Bestimmung übergeben. Die Heeresverwaltung übernahm 1914 auch Aspern und baute es mit 18 Hangars, Werkstätten und Unterkünften zu einem wichtigen Zentrum des Ausbildungsbetriebes und der Einfliegerei neuer Kampfflugzeuge, die von den rasch entstandenen Flugzeugfabriken im Wiener Raum angeliefert wurden, aus.

Der Untergang der Monarchie 1918 besiegelte vorerst das Schicksal der Luftfahrt und ihrer Bauten. Nach dem Friedensdiktat von Saint Germain war nicht nur jegliche Militärluftfahrt, sondern auch die Herstellung sowie der Import von Flugzeugen verboten. Hunderte Kriegsflugzeuge mußten zerstört und die meisten Flugplatzanlagen und Flugzeugfabriken geschleift werden.

Erst nach der Lockerung dieser massiven Luftfahrtbeschränkungen konnte sich durch die Gründung der OeLAG – Österreichische Luftverkehrs AG im Jahre 1923 ein ziviler Luftverkehr, wenn auch vorerst nur auf saisonaler Basis und in sehr bescheidenem finanziellen Rahmen, entwickeln. Aspern wurde als Wiener Verkehrsflughafen schrittweise ausgebaut. An Stelle des anfänglichen „Brettelhofes“ entstand Ende der Zwanzigerjahre ein großzügiges Abfertigungsgebäude mit Kontrollturm und eine Flugfunkstation. Mit zehn Fluggesellschaften und 36 täglichen Landungen, darunter die britische „Imperial Airways“ mit Zwischenlandung auf der London-Delhi-Route, galt Aspern 1930 als internationalster Flughafen Europas. Nach Überwindung der Weltwirtschaftskrise etablierte sich die OeLAG 1935 an vierter Stelle unter den europäischen Luftverkehrsgesellschaften.

*Flugfeld Wiener Neustadt
1919: Alle noch vorhande-
nen Flugzeuge mussten
zerstört und die Hallen
und Werkstätten der
Flugzeugfabrik geschleift
werden.*



Auch Wiener Neustadt wurde von der neuen Fliegertruppe, allerdings erst 1936, wieder in Besitz genommen. Im ehemaligen Kesselhaus der Fliegerkaserne war inzwischen ein privates Kohlendepot und dann eine Kirche eingerichtet worden, wobei der Schornstein des Heizhauses als Glockenturm diente. Außer der Renovierung der Kaiser Karl-Fliegerkaserne ließen die Luftstreitkräfte an der Südgrenze des Flugfeldes neue Hangars und Werkstätten erbauen.

Der Anschluß Österreichs an das Deutsche Reich im März 1938 löste einen gewaltigen Bauboom aus. Die seit dem Ersten Welt-

krieg daniederliegende Luftfahrtindustrie erlebte vor allem im Raum Wiener Neustadt mit der Errichtung der Wiener Neustädter Flugzeugwerke und der Flugmotoren-Werke Ostmark einen rasanten Aufschwung. Die Deutsche Luftwaffe begann sofort mit dem massiven Ausbau der bestehenden Flugplätze und legte eine Reihe neuer Flugfelder an – der Zweite Weltkrieg warf bereits seine Schatten voraus. Am 14. Mai 1938 setzte Reichsluftfahrtminister GFM Göring den ersten Spatenstich zum Bau des Fliegerhorstes Schwechat-Haidfeld, dem heutigen Wiener Verkehrsflughafen. Neue Flugplatzanlagen zur Fliegerausbildung nach einheitlichem Bauschema entstanden in rascher Folge in Langenlebarn, Zwölfaxing, Fels am Wagram, Seyring, Deutsch Wagram und Bad Vöslau, weitere sollten noch folgen.

Der erste Luftangriff der Alliierten auf Österreich richtete sich im August 1943 gegen die Wiener Neustädter Flugzeugwerke, der damals größten Produktionsstätte von Jagdflugzeugen im Reich. Der Bombenoffensive der 15. amerikanischen Luftflotte fielen bis Kriegsende die meisten der noch erhaltenen luftfahrthistorisch interessanten Einrichtungen zum Opfer. Der übrig gebliebene Rest wurde von den zurückweichenden deutschen Truppen gesprengt. Auf dem von Bombentrümmern übersäten Wiener Neustädter Flugfeld war al-

*Von den britischen
Besatzern notdürftig
instand gesetzter Hangar
auf dem Flugplatz
Wien-Schwechat nach
dem Zweiten Weltkrieg.*



les bis auf das Offizierskasino der Kaiser Karl-Fliegerkaserne restlos zerstört worden. Nicht viel anders erging es den Anlagen auf den Flugplätzen von Langenlebarn, Vöslau, Aspern und Schwechat, deren notdürftig instand gesetzte Ruinen allerdings noch bis in die späten Fünfzigerjahre in Verwendung waren.

Im Zuge des Wiederaufbaus wurde ein Generalausbauplan für den ehemaligen Fliegerhorst Schwechat-Haidfeld zum Wiener Verkehrsflughafen erstellt und für die neuen Anlagen der sich bereits abzeichnende Düsenflugverkehr mit einem Jahresaufkommen von zwei Millionen Passagieren zu Grunde gelegt. Der neue Flughafen mit einer Hängedachkonstruktion in Stahlbeton, entworfen von Architekt Adolf Hoch, konnte 1960 seiner Bestimmung übergeben werden. Die künstlerische Ausgestaltung übernahmen Hlawa, Melcher, Leinfellner, Pipal, Eisenmenger und

Bertoni. 1977 wurde eine zweite Piste in Betrieb genommen, der allerdings der Flugplatz Wien-Aspern, der genau in der Einflugschneise der neuen Landebahn zu liegen kam, zum Opfer fiel. Heute ist dieser Platz, der seine Glanzzeit vor dem Ersten Weltkrieg und in den Dreißigerjahren erlebt hat, von einem Automotorenwerk überbaut.

Um mit den Erfordernissen des noch immer rasch anwachsenden Luftverkehrs Schritt halten zu können, wird Schwechat seit 1980 kontinuierlich ausgebaut. Der alte Flughafen wurde um eine neue Ankunfts- und Abflughalle und die Pier Ost erweitert, die Pier West wird demnächst begonnen werden. Von den Anlagen des deutschen Fliegerhorstes sind noch einige Verwaltungsgebäude und Hangars im Westteil erhalten, doch auch diese werden nach den neuen Ausbauplänen bald verschwunden sein.



1958/60 erhielt der Wiener Flughafen in Schwechat einen vollkommen neuen Flughafen mit Kontrollturm.

Führungs- und Oberflächenveränderungen an Straßen und innerörtlichen Verkehrsflächen

*Wolfgang Huber
Freier Mitarbeiter
des BDA*

Straßen und Wege, im Siedlungsverband die innerörtlichen Verbindungen und Freiräume, bilden einen wichtigen Bestandteil unserer gestalteten Umwelt und Kulturlandschaft, deren Erscheinungsbild nicht zuletzt durch ihre Anlage und Ausgestaltung bestimmt wird. Ihrem architektonischem Charakter gemäß bilden diese Flächen Kommunikationssysteme innerhalb des bebauten Raumes sowie Erschließungen zum und im freien Umland. Diese Bauwerke liegen mehr als viele andere im Blickfeld der Allgemeinheit und fordern daher – was in der Vergangenheit oftmals mißachtet wurde – nicht nur kosmetische Behübschung, sondern mit Zweckmäßigkeit verbundene, formale Eingliederung in das sie umgebende Ambiente.

Unser heutiges Straßensystem ist in weiten Teilen von den historischen Verbindungen geprägt und bildet in seinem Verlauf oftmals eine Übernahme älteren Bestandes. Die frühen, dem Gelände angepaßten Fuß- und

Fahrwege wichen Hindernissen aus und fügten sich dadurch harmonisch in die Landschaft. Ihr Verlauf und ihre Bauweise blieben für viele Jahrhunderte, eigentlich bis in die Zeit des zunehmenden Autoverkehrs, die gleichen. Die von den Römern hochentwickelte Straßenbaukunst – auf sie wird in diesem Heft an anderer Stelle eingegangen –, kann hier insofern vernachlässigt werden, die in unseren Breiten kaum gepflasterte Straßen gebaut wurden. Die Technik der Pflasterung war auf die innerörtlichen Erschließungs- und Freiraumbereiche beschränkt und für Freilandstraßen kaum von Bedeutung. Ab dem 18. Jahrhundert waren mit dem Ausbau bzw. der Anlage der großen Reichsstraßen Änderungen im Straßenverlauf und gewisse technische Neuerungen verbunden. Diese, den geänderten wirtschaftlichen und militärischen Gegebenheiten dienenden Straßen wurden nicht mehr bloß im Gelände festgelegt, sondern auf der Landkarte konstruiert. Mit der nunmehr geodetisch geplanten

*Mittelalterliches Stein-
pflaster beim Roshen Hof
in Pulkau*





Die von der Straßentrasse begrabene ehemalige Poststation in Regelsbrunn.

Führung waren auch bauliche Maßnahmen wie Trassierung und Befestigung des Straßenkörpers verbunden.

Waren diese Eingriffe in den Landschaftsraum auf eventuelle Begrädnigungen mancher Abschnitte beschränkt und blieben die Siedlungs- und Verbauungsstrukturen bei Ortsdurchzügen weitgehend unangetastet, so bewirkte der Kraftwagenverkehr unseres Jahrhunderts einen revolutionären Wandel im Straßenwesen. Die ehemaligen nur leicht befestigten Überlandstraßen, aber auch Feld- und Gemeindefewege wurden adaptiert und ausgebaut. Um dem gewaltig angestiegenen Verkehrsaufkommen gerecht zu werden, mußten Neuanlagen geplant, Dämme und Einschnitte gelegt und Kunstbauten errichtet werden.

Neben akzeptablen Lösungen, die durch prägnante, den natürlichen Gegebenheiten angepaßte Linienführung und Querschnitt des Straßenkörpers auf den Landschaftscharakter Bezug nehmen, kam es auch zu manchen falsch verstandenen, trotz manch gegenwärtiger Bemühungen irreparablen Eingriffen. So wurden innerhalb der Siedlungen Ortsdurchfahrten begradigt bzw. durch Abbruch erweitert, für die Ortsstruktur charakteristische Geländeunterschiede durch Niveauänderungen „bereinigt“. Verbunden damit war die Beseitigung der alten innerörtlichen Straßenbeläge, die durch Asphalt ersetzt, bzw. zu dessen Unterbau degradiert wurden. Die ehemals mit Naturstein, Klinker und Ziegel ausgelegten Fahrbahnen und Gehstreifen verloren ihren,

durch die variierten Materialien, Formen, Farben, Strukturen und Verlegungsarten hervorgerufenen Oberflächenreiz.

In seinem anschaulichen Buch über das Pflaster schreibt Heinz Wolff über dessen spezifische Eigenschaft: „In der Vielfalt liegt auch das Geheimnis ansprechender Pflasterung: jeder Stein ist besonders. Das Gesicht der Grundebene, des gepflasterten Bodens, wird den architektonischen Stadtraum in seiner Individualität steigern können.“ Durch die regionalen und geologischen Gegebenheiten bedingt, wechseln die Materialien von der schlechten Erdbedeckung und Schotterung, zur genau bearbeiteten Steinplatte und zum normierten Klinker. Die von den traditionellen Materialien und Verlegungsarten bestimmten Formen und ornamentalen Verlegungsmuster blieben meist konstant, bei künstlerisch gestalteten Pflastern waren sie vom jeweiligen

Die auf „alt“ getrimmte Hofkirchnergasse in Klosterneuburg: durch Überreibung ging jeder subtile Reiz verloren.



Stilwollen abhängig. Erhaltene, historische Pflasterungen, die über das 19. Jahrhundert, in einigen Fällen ins Mittelalter, zurückreichen, sind meist auf Einfahrten und Innenhöfe von privaten Bereichen, sakralen Anlagen und profanen Monumentalbauten beschränkt. Im öffentlichen Bereich – Straßen, Plätze – ist die Pflasterung bis ins 19. Jahrhundert die Ausnahme. Wie viele Ansichten zeigen, waren die bestenfalls geschotterten Decken der unbefestigten Plätze und die Straßen vereinzelt mit gepflasterten Laufbahnen belegt oder wurden häufig frequentierte Stellen wie Brunnen mit Pflastersteinen eingefasst. Vielfach war erst die in den Boden gelegte Infrastruktur mit Kanalisation und Wasserversorgung ab dem Ende des 19. Jahrhunderts Anlaß zur Neu- oder auch Erstpflasterung. Dabei wurde auf ein ablesbares Profil und eine regelmäßige Abwicklung mit Traufe, Gehzone, Entwässerungsrinne und Fahrbahn geachtet. Durch die Verwendung verschiedener Materialien und Verbandmuster – etwa in Reihen verlegtes Granitgroßsteinpflaster für die Fahrbahn, Fünfecksteine für die Einfassungsleisten, Klinkersteine oder Natursteinplatten für die Gehsteige –, wurden die funktionellen Erfordernisse um subtile, dekorative Wirkungen bereichert.

Nach langer Pause werden in den letzten Jahren wieder zunehmend diese gestalterisch reichen und funktionell sinnvollen Möglichkeiten des Pflasters geschätzt. Dabei ist zu achten, daß nicht zuviel mißverständene Ornamentik und Materialien in Verbindung mit – im wahrsten Sinne aus dem Boden schießenden – Blumenkästen, Litfaßsäulen und Gaslaternen in den ständig anwachsenden Fußgängerzonen und sogenannten Wohnstraßen den eigensten Sinn des Pflasters, nämlich das nach seinen materiellen und funktionellen Eigenschaften strukturierte Oberflächenbild, verkehren. Bemühungen der Denkmalpflege trachten die wenigen noch erhaltenen historischen Beläge in Niederösterreich zu erhalten. Seitens des Landeskonservatorats wurden in einigen signifikanten Fällen Unterschutzstellungsverfahren eingeleitet.

Die Schneebergbahn

*Franz Kamper,
Leiter des Eisenbahn-
museums Schwechat*

Die Hausberge der Wiener, allen voran das Schneeberggebiet, waren bereits in der Mitte des 19. Jahrhunderts beliebte Ausflugsziele für Wanderer und Bergsteiger. An klaren Tagen ist das mächtige Bergmassiv sogar von Wien aus zu sehen und übt seine magische Anziehungskraft auf die Großstädter aus.

So ist es nicht weiter verwunderlich, daß bereits am 15.4.1897 die Aktiengesellschaft der Schneebergbahn (Sch.B.B.) ihre Normalspurstrecke von Wr. Neustadt/Sch.B.B.-Bahnhof nach Puchberg am Fuße des Berges eröffnete. Neben der Abfuhr von Kohle aus dem Revier Grünbach (1965 geschlossen) war von Anfang an der Ausflugsverkehr von Bedeutung, nur wenige Monate später wurde auch der Betrieb auf der 9,719 km (seit 1973 9,871 km) langen Zahnradbahn auf den Hochschneeberg aufgenommen.

Ausgeführt mit 1 m Spurweite nach dem System Roman Ab, überwindet sie einen Höhenunterschied von 1218 m mit maximal 200‰ Neigung. Die Bahn zählt zu den reinen Zahnradbahnen, das bedeutet, daß die Fortbewegung nur über Zahnrad und Zahnstange

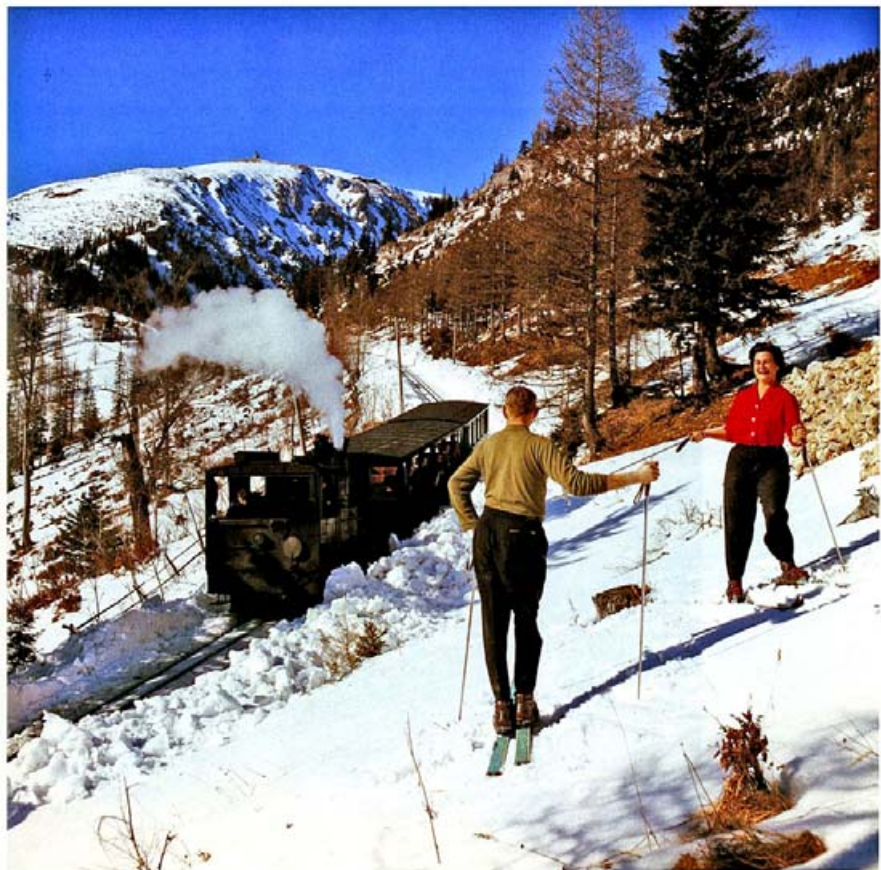
erfolgt. Die Räder der Lokomotiven sitzen lose auf den Achsen und es müssen alle Geleise mit Zahnstange ausgerüstet sein. In Steigungen über 80‰ ist die Zahnstange doppelt verlegt. Ebenfalls aus Sicherheitsgründen sind mehrere unabhängige Bremsrichtungen vorhanden. Bei normaler Talfahrt wird die Geschwindigkeit des Zuges mit der Riggenbachschen Gegendruckbremse geregelt. Die Dampfmaschine arbeitet als „Pumpe“. Zur Kühlung wird Wasser eingespritzt, das durch die bei der Kompression entstehenden Wärme verdampft. Zischend – röchelnd entweichen Luft und Dampf über ein Drosselventil und einen Schalldämpfer. Die Handbremse und eine druckluftbetätigte Notbremse, die bei Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit anspricht, wirken direkt auf die Zahnradwelle. Die Waggons befinden sich immer bergseitig vor der Lokomotive und sind mit ihr nicht fix verbunden, um sie im Notfall allein bremsen zu können.

In den ersten Jahren, bis 1899, führte die Fa. Leo Arnoldi den Betrieb, anschließend die Eisenbahn Wien—Aspang (EWA). Mit dieser Gesellschaft ging die Betriebsführung am 1.7.1937 an die BBO über und 1938 an die Deutsche Reichsbahn. Schließlich erfolgte am 1.4.1940 die endgültige Verstaatlichung. Heute zählt sie zu den wirtschaftlichen Strecken der ÖBB. Zahllose Ausflügler erklimen täglich mit „Wasser, Kohle und sonst nichts“ den Berg. Wenn der Ansturm besonders stark ist, fahren die Züge im Sichtabstand, und es ist schwierig, noch Platzkarten für Vormittagszüge zu bekommen. Eisenbahnenthusiasten versuchen natürlich einen Platz im Abteil direkt vor der Lokomotive zu ergattern, um möglichst hautnah dabei zu sein.

Bald nach dem Verlassen des Bahnhofes, mit zunehmender Steigung, stellt sich das typi-

*Die Waggons mit den
getrennt zugänglichen
Abteilen finden auch
heute noch Verwendung.*

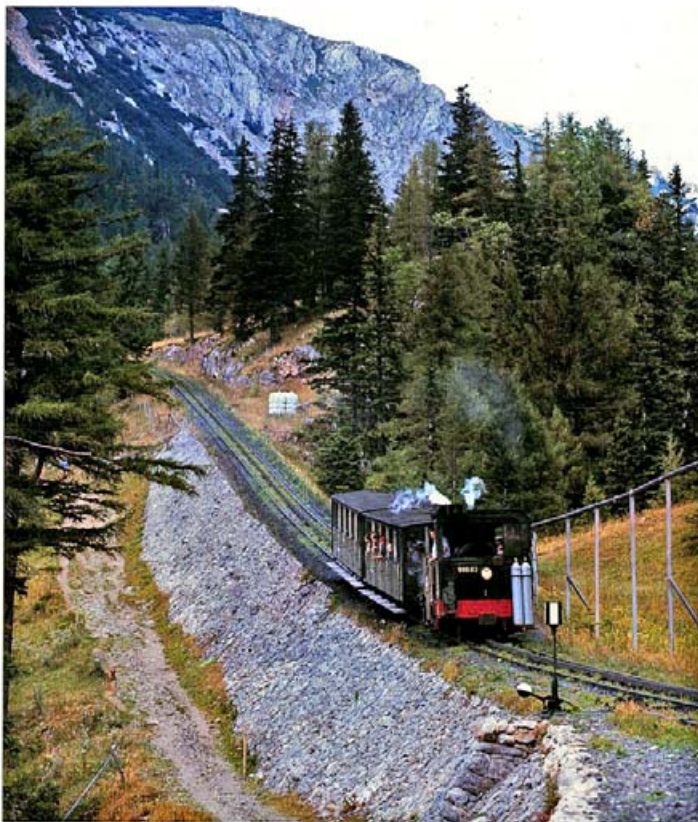




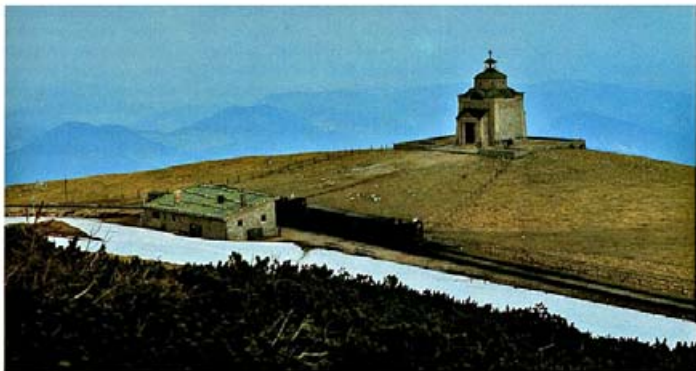
*Schon seit Jahrzehnten
bringt die Zahnradbahn
im Frühjahr Schibasen
und Tourengeher auf
den Schneeberg.*

sche Rücken einer Dampfzahnradbahn ein. Nach jedem Kolbenhub verliert der Zug an Schwung, um im nächsten Arbeitstakt wieder zu beschleunigen – und alle Fahrgäste nicken im Rhythmus mit. Bergwärtsfahrend erreicht man nach 5,9 km die Haltestelle Ternitzer Hütte. Bis vor einigen Jahren waren hier noch Reste einer Waldbahn zu erkennen, von der

das Holz auf die Zahnradbahn umgeladen wurde. Der nächste Halt in der Station Baumgartner dient nicht nur der Labung der Fahrgäste im Buffet, auch die Vorratstanks der Lokomotive werden aufgefüllt. Das Wasser, wie auch alle anderen Versorgungsgüter für Hotel und Hütten, wird mit eigenen Zügen herauftransportiert. Auf der anschließenden



*Bergstation und
Elisabethkapelle sind
Endpunkt der
Schneebergbahn.*



*Die für die Schneeberg-
bahn typische Dampf-
lokomotive der Baureihe
999.0*



„Hohen Mauer“ befinden sich seitlich neben den Schienen U-Eisen, in die bei starkem Wind an den Waggon angebrachte Sicherheitsfangarme eingehängt werden. Kurz vor dem Erreichen der Endstation werden noch 2 Tunnel durchfahren. Auch eingefleischte Dampflokfreunde schließen hier rasch die Fenster. Weniger gut hat es die Lokmannschaft. Sie kann sich nur mit nassen Tüchern vor Mund und Nase behelfen.

1964/65 wurden 2 Dieseltriebwagen auf der Strecke erprobt, seither aber auf der Schafbergbahn eingesetzt. Dafür kam 1970 von dort eine weitere Dampflokomotive zur Zugförderung Puchberg. Technisch an sich gleich, ist sie leicht an der stärkeren Kesselneigung zu erkennen. Um alle Lokomotivreserven auch ausschöpfen zu können, wurden 1984 noch zwei Personenwagen nachgebaut. Wie alle Dampflokomotiven werden auch die Zahnrad-

maschinen in der Hauptwerkstatt Knittelfeld erhalten. Im Laufe der Jahre sind manche von ihnen geradezu neu gebaut worden. So ist es nicht weiter verwunderlich, daß bei den ÖBB schon länger über Modernisierungsmöglichkeiten nachgedacht wird. Nach mehreren Verdieselungs- und Elektrifizierungsvarianten entschieden sich die Verantwortlichen, neue Dampflokomotiven bauen zu lassen. Ausschlaggebend war neben dem unmißverständlich klar geäußerten Fahrgastwunsch (Meinungsumfrage: 79% Dampf, 3% Diesel, 18% gleich) auch die Möglichkeit, mit zwei Schweizer Betrieben, die vor dem selben Problem standen, eine halbwegs wirtschaftliche Serie zu bestellen. Nach über 40-jähriger Pause entstanden nun in der bekannten Schweizer Lokomotivfabrik SLM in Winterthur für jede der drei interessierten Bahnverwaltungen ein Prototyp.

Die ÖBB Lokomotive 999.201 traf am 16.7.1992 in Puchberg ein und wird eingehenden Anpassungen und Überprüfungen unterzogen. Einer herkömmlichen Dampflokomotive gleicht sie noch in der Form. Bei der Konstruktion wurden aber neue technisch

wirtschaftliche Lösungen gesucht. Seit den ersten Versuchen mit computergesteuerter Verbrennung auf einer Dampflokomotive vor einigen Jahren in den USA, hat auch hier die Elektronik Einzug gehalten. Diese sorgt für die Sicherheit im Einmannbetrieb und regelt die Verbrennung. Die neu entwickelte Ölfeuerung (Heizöl extra leicht) erzielte auf dem Prüfstand bei SLM Abgaswerte, die einem Kat-Pkw gleich kamen. Durch wirksame Vollsolation des Kessels bleibt der Kessel auch über Nacht unter Druck, und die Maschine ist innerhalb von 10 min. einsatzbereit. Zur Überbrückung von längeren Pausen ist ein elektrisches Vorheizgerät entwickelt worden. Durch besondere Leichtbauweise kann die Zahl der Passagiere pro Zug erhöht werden.

Im südlichen Niederösterreich fährt somit eine bald hundertjährige Bahn, die noch lange nicht zum alten Eisen gehört. Steigende Fahrgastzahlen erfordern im Gegenteil weiteren Ausbau und Modernisierungen, um auch den nächsten Generationen die Bergwelt zu erschließen.

Die voraussichtlich ab 1993 eingesetzte neue Zug Garnitur bei der Probefahrt.



Gedanken über 2000 Jahre Bogenbrücken

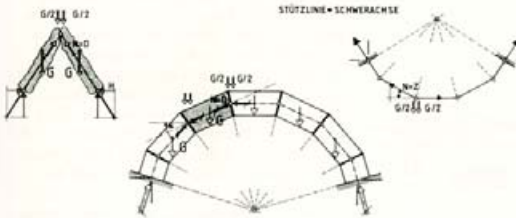
Ein Rückblick

Alfred Pauser,
o. Univ.-Prof.,
BR be, Dipl.-Ing., Dr.

Wenngleich bereits in prähistorischer Zeit der homo faber versucht hat, die Spannweite eines Objektes auf andere Weise als durch aneinandergelegte, ein Hindernis überbrückende Baumstämme zu erzielen, so war es doch erst den Römern vorbehalten, die Wölbtechnik mit der ihr eigenen großen Anwendungsbreite, wie wir sie kennen, zur Kunstform zu entwickeln. Voraussetzung dafür war der Wechsel von der ägyptisch-griechischen Monolith- zur universelleren Kompositbauweise (Bild 1). Den Griechen, einem im klassischen Sinn verfeinerten, das Absolute anstrebendem Schönheitsideal verschrieben, wäre es unmöglich gewesen, Mörtel zur Verbindung von Komponenten und zum Ausgleich von Toleranzen zu verwenden, oder Wände wie auch Gewölbe in Formen zu „gießen“, auch wenn sie die dafür erforderlichen Voraussetzungen gehabt hätten.

Diese Art zu bauen setzte den ersten Schritt zur Entmaterialisierung, die in der Gotik – bei gleichbleibenden technologischen Voraussetzungen – ihren Höhepunkt erreichte: Ein Kunstgriff, nämlich die Schaffung eines Gleichgewichtszustandes zwischen inneren und äußeren Kräften einer Folge von Keilsteinen, ermöglicht die Konzentration der Masse entlang der sogenannten „Stützlinie“. Diese

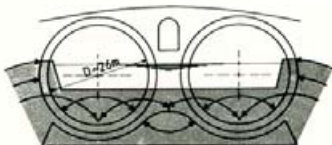
1a/b/c) Erklärung der Stützlinie, ausgehend von der stabilen Dreiecksform über das Keilgewölbe bis zur Kettenlinie



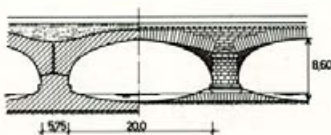
Stützlinie (Bild 1a und 1b) verbindet die Lastangriffspunkte in der Weise miteinander, daß der erwähnte Gleichgewichtszustand auch erzielt werden kann, und findet ihr Analogon in der biegeschlaffen Kettenlinie (Bild 1c), weshalb diese auch als ein sehr dünnes Gewölbe aufgefaßt werden kann und umgekehrt. Steingewölbe können jedoch auch für veränderliche Lasten stabil sein – wenn also deren Schwerachse nicht mit der Stützlinie zusammenfällt – solange letztere nur innerhalb des Bogenquerschnittes verbleibt. Dies ist der Grund, warum schwere Steinbrücken geringer Spannweite genau so wie schlanke, allerdings weitgespannte Bogenbrücken auch Verkehrslasten abtragen können. Voraussetzung ist nur, daß letztere vergleichsweise klein sind gegenüber der Masse des Bogens.

Dem Bogen in seiner technischen und wirtschaftlichen Bedeutung – aber auch als Grundlage zur Erklärung von Tragphänomenen moderner Konstruktionen – kommt der Umstand zugute, daß die ursprünglich gewählte Kreisbogenform nahe jener Stützlinien liegt, die sich auch bei einer – in Grenzen – unterschiedlichen, jedoch weitgehend gleichmäßigen Belastung einstellt. Bögen, die als Halbkreise geformt werden, galten auch deshalb als widerstandsfähig, weil ihre Wirkungslinie direkt und ohne Knick in diejenige der Pfeiler übergeht. Die 62 v. Chr. in Rom erbaute Pons Fabricius (Bild 2a) geht darüber noch hinaus und bestätigt die Ansicht der Römer, daß der Kreis als die wohl geschlossenste geometrische Struktur – eine Figur höchster transzendenter Symbolik – auch zwangsläufig den höchsten Grad an Festigkeit und Dauerhaftigkeit aufweisen muß. Der Grundbogen der Fabriciusbrücke findet sich, in einer bereits bewußten Anwendung, auch noch im 18. Jahrhundert (Bild 2b).

2a) Die Fabriciabrücke, 62 v. Chr. erbaut, weist die symbolträchtige Kreisform auf



2b) In Perrone's Eisenbahnbrücke über die Durance (18. Jhd.) findet man den Grundbogen in einer gedrückten Form wieder



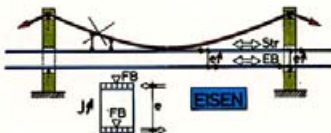
3a) Hennebiques Risorgimento-Brücke in Rom zeigt erstmals den Übergang vom Bogen zum Balken



4b) In gleicher Weise schuf – ebenfalls zufällig – Hennebiques Risorgimento-Brücke den Übergang zum Stahlbetonbalken

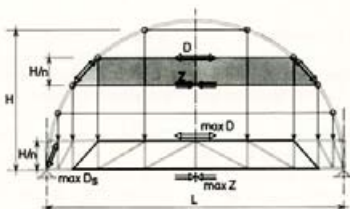


4a) Die Britannia-Brücke war der Ausgangspunkt des stählernen Kastenträgerwerkes

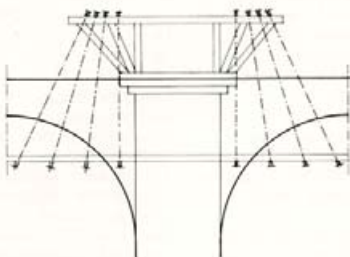


Als Steinbrücken in größerer Zahl zur Verbindung von Stadtteilen über Flüsse hinweg geführt werden mußten, erkannte man bald die Notwendigkeit zur Reduktion der Bauhöhe bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung eines ausreichenden Durchflußprofils. Wenngleich bereits das 16. Jahrhundert Beispiele flacher Kreisbögen kannte (z.B. Rialto-Brücke in Venedig) bzw. Korb- und Ellipsenbogen Verwendung fanden, so war es doch Perronet, der erste Direktor der 1747 gegründeten «Ecole des ponts et Chaussées» in Paris – einer Schule, die erstmals versuchte, die bis dahin nur auf formaler Basis und mit Hilfe von Proportionsregeln überlieferten Anleitungen zum Bau von Brücken wissenschaftlich zu untermauern – der mit Einführung des Konstruktionsprinzips der «Kuhhörner» (Bild 2b) auch die Querschnittsdimension mit einbezog und solcherart – zumindest in der Ansicht – eine optische Schlankheit erreichte, die bereits auf den Balken als anzustrebende Überbrückungsstruktur hinweist. Aber erst 1911, nachdem Beton in den Brückenbau Eingang gefunden hatte, wurde der Übergang vom Bogen zum Balken vollzogen: Hennebiques Entwurf einer Bogenbrücke über den Tiber in Rom aus dem Jahre 1911 (Bilder 3a und 4b) zeigt deutliche formale Anklänge an die in Bild 2b dargestellte Brücke Perronets: Zwischen massiven Widerlagerblöcken spannt sich ein gering bewehrter Betonbogen erstmals über 100 m. Da aber ein Bogen der gewählten geringen Querschnittsabmessungen und einer eher bescheidenen Festigkeit kaum für sich alleine in der Lage gewesen wäre, die ihm zugewiesene Belastung auch abzutragen, ist es dem aus einheitlichem Baustoff konzipierten Gesamtquerschnitt zu verdanken, daß die Tragfähigkeit bis zum heutigen Tag gewährleistet ist. Somit war ganz unbeabsichtigt das

5) Entwicklung des Fachwerkträgers aus dem Bogen durch Überlagerung von Subsystemen



6a) Erste Ausführungsart des Freivorbaues von Massivbrücken, gewählt bei der Bogenbrücke Pont Neuf in Paris (1604)



6b) Prinzipskizze des heute in Anwendung stehenden klassischen, bodenunabhängigen Freivorbaues



heute dominierende Kastentragwerk in Massivbauweise erfunden.

Bereits 1850 wurde auf dem Umweg über die Hängebrücke (Britannia-Brücke von Stephenson) – wieder als Umkehrung der Bogenwirkung – auch das Kastentragwerk aus Eisen (später Stahl) gefunden: Ursprünglich sollte das Doppeldecktragwerk durch ein Hängekabel gestützt werden. Zwischenzeitlich erlangte Erkenntnisse setzten jedoch den Erbauer der „Britannia-Brücke“ (Bild 4a) in die Lage, auf eine Abhängung zu verzichten, womit der ursprüngliche Versteifungsträger einer Hängebrücke zum selbständigen, parallelgurtigen Kastentragwerk wurde.

Den Übergang vom Bogen zum Balken veranschaulicht Bild 5. Darin erkennt man bereits Ansätze für die heute gebräuchlichen Traglasttheorien, sowohl für Stahlbeton wie auch für Stahl. Je nachdem, ob das Kennzeichen eines Baustoffes die Druckkraft (Beton) oder die Zugkraft (Stahl) ist, wird entweder der Druckbogen oder das Hängeseil als Ausgang für Traglastüberlegungen herangezogen.

Mit der Einführung des Stahles als Zugglied eröffnete sich erstmals die Möglichkeit, den Bogen (aber auch das gevoutete, über mehrere Stützen durchgehende Tragwerk) frei vorzubauen, womit jene Bauweise gefunden wurde, die in vielen Abwandlungen heute zum ständigen Repertoire des Großbrückenbaues gehört. Aber selbst diese spektakuläre Herstellungsmethode fand schon für den Bau des Steingewölbes der Pont Neuf 1604 in Paris Anwendung (Bild 6).

Das Eisenbahnmuseum Schwechat

Die Gebäude der ehemaligen Preßburgerbahn-zuförderung im Bahnhof Groß Schwechat sind die letzten derartigen Alt-Österreichischen Anlagen, die auch heute noch weitgehend original erhalten sind. Zur Sendnergasse hin steht die ehemalige Lokomotivwerkstatt, ein 1914 in Formen des Jugendstils errichteter, dreischiffiger Bau mit querliegendem Bürotrakt. Für die originalgetreue Renovierung dieses repräsentativen Bauwerks wären dringend finanzielle Mittel erforderlich. Das Geleise im stadtseitigen Gebäudeteil, die ehemalige Lackiererei, fiel in den 60er-Jahren der Einrichtung weiterer Werkstätten zum Opfer, als die Fa. Elin hier die ersten E-Lokomotiven der Reihe 1042 montierte. Eine zumindest optische Rekonstruktion des Tores ist vorgesehen. Im höheren Mittelteil ist noch der über die volle Länge (70 m) fahrbare 9t Kran vorhanden. Heben und Senken funktioniert schon 1914 elektrisch (3x220 V), alle anderen Bewegungen erfolgen händisch mittels Kettenzug.

Dieser Kran war einer der Gründe, daß eine Gruppe von Eisenbahnenthusiasten sich 1974 für die, nach dem Auszug der Elin teilweise in Dornröschenschlaf versunkenen, Anlagen interessierte und zur Lagerung alter Stellwerke und Feldbahnlokomotiven benützte. Einige Jahre später stieß auch der Verband der Eisenbahnfreunde VEF mit seinen Normalspurfahrzeugen dazu. Nach und nach wurden weitere Räume von verschiedenen ÖBB-Dienststellen frei, und der VEF konnte einen Vertrag über das gesamte Gelände abschließen. 1985/86 wurde mit dem Ausbau zu einem Museum begonnen.

Am anderen Ende des Grundstückes steht die ehemalige Waggonwerkstatt und Remise, 70 m lang, 19 m breit, mit einem Rundbogendach aus Holzfachwerk. Vor der großen Modernisierung waren auch die Remisen der Wiener Stadtbahn in dieser Form erbaut. Hier und auch bei der original vorhandenen Wagengarnitur, die auf seine Entwürfe zurückgeht, ist der Einfluß des Architekten Otto

Wagner unverkennbar. Ein Bau, wie geschaffen für die historischen Personenwaggons des Museums. Durch langes, konsequentes Sammeln – oft ausgelacht – ist der VEF heute in der Lage, eine umfassende Dokumentation des Fahrzeugbaues von 1884 bis 1960 zu bieten.

Die betriebsfähige Renovierung und Wiederzulassung des Dieseltriebwagens VT41.03 aus dem Jahre 1930 bildete den Grundstock zu einer Darstellung der Entwicklung der Diesellokomotive. An speziell ausgewählten Exponaten werden die verschiedenen Stufen der technischen Entwicklung gezeigt. In diesem Zusammenhang wird besonderer Wert auf Erzeugnisse der Fa. GEBUS gelegt. Fast alle Unterlagen und Pläne dieser Firma konnten im Museum erhalten werden.

In der Werkstättenhalle werden jetzt die Museumsfahrzeuge renoviert. Angestrebt wird die Einrichtung einer möglichst autarken Eisenbahnwerkstätte, in der nach historischen Techniken restauriert wird.

Besonders umfangreich ist die Sammlung verschiedener Feldbahnfahrzeuge mit 600 mm Spurweite. Diese Eisenbahngattung ist heute durch den LKW verdrängt, obwohl sie vielfach wesentlich kostengünstiger und umweltschonender wäre. Auf einer von den Mitarbeitern zwischen den Hallen verlegten Strecke wird den Besuchern die Möglichkeit zur Mitfahrt geboten und der innerbetriebliche Transport abgewickelt.

Publikumsmagnete sind die zwei Dampflokomotiven. Die kleinere, durch besonders niedrige Bauart auffallend, wurde 1924 für das Land NÖ gebaut und ist ebenso europaweit einzigartig wie die Dampfspeicherlokomotive. Sie und der Versorgungszug der Spitalsbahn Steinhof stehen unter Denkmalschutz.

Wunschziel für die Zukunft des Museums ist die Errichtung weiterer Hallen zum Schutz der Fahrzeuge. Ein besonderes Anliegen stellt auch die, technisch und wirtschaftlich machbare, Verlängerung der Feldbahn in den nächsten Ortsteil dar, mit der eine sehr große Attraktivitätssteigerung und die Erfüllung eines Verkehrsbedürfnisses gegeben wären.

F. Kamper

Die Preßburgerbahn

Erste Pläne für den Bau einer elektrischen Bahn von Wien nach Preßburg tauchten bereits 1898 auf. Vielfache Einwände gegen das Projekt von anderen Bahngesellschaften, DDStG, sowie kirchlicher und politischer Seite verhinderten lange Zeit eine Realisierung. Erst am 1. Februar 1914 erfolgte die feierliche Eröffnung der Lokalbahn.

Unter teilweiser Mitbenützung bereits vorhandener StEG Strecken war eine von Anfang an elektrisch betriebene Verbindung der Tramwaynetze beider Städte entstanden. Ausschlaggebend dafür waren nicht zuletzt militärische Überlegungen, um direkte Zufahrtmöglichkeiten zu Kasernen und Spitälern zu haben. Der Ausbau des Abschnittes Groß Schwechat—Kitsee als zweite österreichische Vollbahn mit Einphasenwechselstrom (15 kV 16 2/3 Hz) zeigt ein für die damalige militärische Führung interessantes Umdenken weg von der Dampftraktion. Die Lokalstrecke Wien Großmarkthalle—Gr. Schwechat war mit 600 V Gleichstrom elektrifiziert. Für die Strecke Kitsee—Preßburg Krönungshügelplatz kamen 550 V zur Anwendung, da ab der Donaubrücke die meterspurige Tramwaytrasse (3. Schiene) mitbenützt wurde. Damals war es nicht möglich, geeignete Mehrsystemfahrzeuge herzustellen. Daher mußte bei durchlaufenden Zügen zweimal die Lokomotive gewechselt werden. Die Gestaltung der 4achsigen Personenwagen wurde dem maßgeblichen Erbauer der Wiener Stadtbahn, dem berühm-

ten Architekten Otto Wagner übertragen, der für die damalige Zeit hochmoderne, funktionelle und auch heute noch schöne Waggons schuf. Bezüglich der vielen interessanten Details sei hier auf die ausgezeichnete Fachliteratur verwiesen.

Wie bei kaum einer anderen Strecke ist das Schicksal der Preßburgerbahn ein Spiegel der politischen Ereignisse. Der Zerfall der Donaumonarchie, die Gründung einer eigenen, sich von Ungarn abtrennenden Slowakischen Republik, teilweise Angliederung an den Gau Niederdonau 1938 und Krieg bedingten zahlreiche betriebliche Maßnahmen. Durchgehender Verkehr bis in das Stadtzentrum Preßburg bestand seit Oktober 1935 nicht mehr. Das Jahr 1945 brachte auch das Ende der Lokalstrecke in Wien, an der Grenze den eisernen Vorhang. Die Zerstörungen waren so nachhaltig, daß die Züge, mit Dampf bespannt, über die Aspangbahn nach Hauptzollamt umgeleitet werden mußten. In der Folge entstand daraus die S7 Wien Nord—Wolfsthal.

Zu hoffen wäre, daß es mit der Ostöffnung doch wieder zu der oftmals angekündigten Verbindung nach Preßburg kommt. Für Hochgeschwindigkeits-IC, oder für Güterzüge wären andere Strecken geeigneter auszubauen. Eine Schnellbahnverbindung der Orte (und Flughafen) zwischen Wien und Preßburg wäre aber für die dort lebenden Menschen vorrangig.

F. Kamper

Eisenbahnmuseum
Schwechat



Garnitur der
Preßburgerbahn

Weitenegg, Johannesbrücke

Die Ende des 18. Jahrhunderts über den Weitenbach erbaute Steinbogenbrücke entstand im Zuge der Anlage der sog. Fürnberg'schen Poststraße von Luberegg über Weitenegg, Leiben, Pögstall, Martinsberg nach Gutenbrunn (siehe dazu Beitrag Seite 11).

Die Johannesbrücke diente noch bis vor etwa 20 Jahren dem Verkehr der Bundesstraße 216, bis im Zuge einer Straßengradigung eine neue, vor allem breitere Brücke errichtet wurde. Der seither fortschreitende Verfall wurde nun durch eine gründliche Instandsetzung gestoppt. Die von der Brückenmeisterei Melk unter der Leitung der Straßenbauabteilung 7 in Krems durchgeführten Arbeiten brachten auch eine Rückführung auf das alte Straßenniveau mit deutlich sichtbarem Anstieg zur Brückenmitte („Eselsrücken“). Dieses, auch landschaftlich reizvoll gelegene Denkmal wird nach seiner Restaurierung nur mehr Fußgängern und Radfahrern dienen.

P. Swittalek



Ein römisches Baujuwel in Bacharnsdorf

Zu den immer noch aufrechtstehend erhaltenen Baudenkmalen römischer Zeit – Niederösterreich besitzt derer nicht wenige – gehört der Burgus von Bacharnsdorf in der Wachau.

Gelohnt an ein bäuerliches Gehöft, dessen zur Donau gerichtete Nordmauer der Turm bildet, haben einige Mauern sich mehr als tausendsechshundert Jahre und zwei Stockwerke hoch erhalten.

Zwischen 360 und 370 n.Chr. versuchten römische Kaiser ein letztes Mal, die Grenzen des Reiches durch Ausbau der alten und Anlage von neuen Festungswerken gegen den Druck der Völkerwanderung zu sichern – allerdings ohne anhaltenden Erfolg. Zur Kette der damals zum Schutz der Donaugrenze in der Enge der Wachau errichteten Wachtürme gehört der Burgus von Bacharnsdorf. Seine vermutlich schon in karolingischer Zeit unter dem Salzburger Bischof Arn (von diesem Namen leitet sich der Ortsname Arnsdorf ab) instandgesetzte Ruine diente wiederum der Kontrolle von Verkehr und Handel im Donautal und verfiel erst im ausgehenden Mittelalter.

Das Bundesdenkmalamt hat in den 80er-Jahren durch seine Abteilung für Bodendenkmale die römische Ruine untersucht, den architektonischen Befund dokumentiert und dieses seltene römische Bauwerk generalüberholt.

H. Uhl



Literatur:

C. Asmus, Die Semmeringbahn (2 Sonderhefte der Zeitschrift Eisenbahn-Journal), Fürstenfeldbruck 1991

Oskar Birschmann, Entfernung der Natur-Landschaftsmalerie 1750-1920, Köln 1989

H. Bender, Römische Straßen und Straßenstationen, Schriften des Limesmuseums Aalen 13, 1975
Derselbe, Römischer Reiseverkehr. Cursus publicus und Privatreisen, Schriften des Limesmuseums Aalen 20, 1978

A. Birk, Die Straße, Karlsbad 1934

Festschrift 100 Jahre Semmeringbahn, Wien 1954

C. Ghega, Malerischer Atlas der Eisenbahn über den Semmering, Wien 1854; davon ein Nachdruck 1989; mit dem Leporello Payerbach—Semmering von I. Benkert

W. Heinz, Straßen und Brücken im römischen Reich, Antike Welt, Sondernummer 1988

Alfred Horn, 60 Jahre Preßburgerbahn, Wien 1974

Heidi Howcroft, Das Pflaster, München 1989

Reinhard Keimel, Österreichs Luftfahrzeuge, Geschichte der Luftfahrt von den Anfängen bis Ende 1918, Graz 1981

Kubinsky/Pavlik/Slezak, Architektur an der Semmeringbahn, Wien 1992

Wolfram Lenotti, Ein Traum vom Fliegen, 200 Jahre Luftfahrt in Österreich, Wien 1982
Derselbe, Mehr als ein Landeplatz, 75 Jahre Flughafen Wien, Wien 1988

R. Mauterer, Semmeringbahn, Daten, Fakten, Propaganda, Wien 1990

H. Navé/A. Luft, Die Semmeringbahn, Zürich 1985

A. Niel, Der Semmering und seine Bahn, Wien 1960

G. Pascher, Römische Siedlungen und Straßen im Limesgebiet zwischen Enns und Leitha, Der Römische Limes in Österreich 19, 1949

Erwin Pitsch, Die Fliegerhorste des Bundesheeres in Krieg und Frieden, Die Kasernen Österreichs, Bd. 2, Wien 1982

E. Polaschek, Die Tabula Peutingeriana und das Itinerarium Antonini als geographische Quellen für Niederösterreich, in: Jb. f. Landeskunde von Niederösterreich 21, 1928, S.6ff.

Preßburgerbahn, 75 Jahre, Wien 1989

Valerie Else Riebe, Der Wiener Neustädter Schifffahrtskanal, Wien 1936

Wendelin Schmidt-Dengler, Man sollte nie mit dem Automobil über den Semmering fahren, in: Die Eroberung der Landschaft, Katalog der NÖ-Landesausstellung 1992, S 624

Paul, Friedrich u. Josef Otto Selzak, Vom Schifffahrtskanal zur Eisenbahn, Wiener Neustädter Kanal und Aspangbahn, Wien 1981

Gottfried Stangler, Die Luftfahrt in Niederösterreich, Ausstellungskatalog, St. Pölten 1979

P. Wegenstein, Semmeringgebirgsbahn (Bd. 10 der Reihe Bahn im Bild), Wien 1979

G. Winkler, Die römischen Straßen und Meilensteine in Noricum-Österreich, Schriften des Limesmuseums Aalen, 1985

Michael Wöhler, Straße und Landschaft, ÖZKD, 1955, S 57ff

Heinz Wolff, Das Pflaster in Geschichte und Gegenwart, München 1987

Tabula Peutingeriana. Codex Vindobonensis 324. Kommentar E. Weber, Faksimileausgabe Graz 1976.

Museen:

Technisches Museum für Industrie u. Gewerbe, Mariahilfer Straße 212, A-1140 Wien (derzeit wegen Neuaufstellung geschlossen)

Heeresgeschichtliches Museum, Arsenal, Objekt 1, A-1030 Wien

Österreichisches Luftfahrtmuseum, Flughafen Graz-Thalerhof, A-8073 Feldkirchen

Österreichisches Segelflug-Museum, Hundsheim-Spitzerberg, Flugplatz, A-2405 Bad Deutschalbenburg

Eisenbahnmuseum Schwechat, Sendnergasse 26; jeden letzten Sonntag im Monat April bis Oktober, bzw. Tel. 0222/3628642

Eisenbahnmuseum Straßhof, Sillerstraße 123, Straßhof

Automuseum Aspang am Wechsel

Motorradmuseum Sulz im Wienerwald

Motorradmuseum Eggenburg

Reiseleratur und weiterführende Angaben:

Johann Anton Reil. Der Wanderer im Waldviertel. Ein Tagebuch für Freunde österreichischer Gegenden (1823). Herausgegeben und eingeleitet von Wolfgang Häusler, Wien 1981; Derselbe (Häusler). Reiseschreibungen aus dem Donautal und dem Waldviertel als Quelle zur niederösterreichischen Landeskunde zwischen Aufklärung und Biedermeier. In: Unsere Heimat: 56/1985, S. 3–47.

Die Eisenbahn in der Kunst, Ausstellungskatalog, Klaus Albrecht Schröder, Kunstforum Länderbank, Wien 1987.

Die Revitalisierung des großen Sgraffitohauses in Krems

Ulrike Knall-Brskovsky,
Dr. phil., Mitarbeiter
des BDA, Landes-
konservator für NO

Das sogenannte „Große Sgraffitohaus“ liegt in einem der ältesten Bereiche der Stadt Krems zwischen dem Hohen Markt und dem Pfarrplatz, Ecke Margarethenstraße/Althangasse. Die hier erhaltenen Bauten gehen auch heute noch in ihrer Bausubstanz durchwegs in das Spätmittelalter zurück. Das Sgraffitohaus wurde aus zumindest drei älteren Häusern gebildet, die vereint und in den Baulücken geschlossen wurden¹. Der Bauherr dieses neuen, geradezu palastartigen Hauses war Hans Drackh (Trackh), ein Handelsherr, der 1561 auch das Stadtrichteramt innehatte². Er ließ die Fassaden des Hauses mit einem reichen Sgraffitoschmuck versehen, im Inneren verließ er ihm eine großzügige Raumaufteilung, die aber zum Teil auf älteren Zuständen basierte.

Die Sgraffiti werden einem in Krems ansässigen Maler, Hans von Brugg (Pruch), der 1559 starb, zugeschrieben³. Die Darstellungen basieren zum Teil auf Illustrationen Augustin Hirschvogels zu dem 1549 erschienenen Werk „Rerum Moscoviticarum commentarii“, das eine Gesandtschaftsreise des Sigmund Freiherr von Herberstein nach Moskau beschreibt⁴. Die Fassadengestaltung, wahrscheinlich aber der gesamte Umbau könnten – sollte Hans von Brugg der Schöpfer der Sgraffiti sein – in die Fünfzigerjahre des 16. Jahrhunderts datiert werden⁵. Da Reste der Sgraffiti auch im Stiegenhaus erhalten sind, dürfte dieses als Torbau erst später entstanden sein, vielleicht gleichzeitig mit der Aufstockung des rechts davon liegenden Traktes Ecke Althangasse/Margarethenstraße, dessen Traufgesimse in die Spätrenaissance weist. Die einzelnen historischen Fassadenumgestaltungen sind heute nicht mehr bekannt. Alte Ansichten dokumentieren eine bis um die Jahrhundertwende gültige Putzfassade josephinischer Zeit mit den

zeitypischen Elementen des sogenannten Plattenstiles⁶.

Die Freilegung der Sgraffiti erfolgte in mehreren Etappen. Anhand von Arbeiten an der Fassade der Althangasse wurden um 1900 zwei größere Bildkomplexe und die beiden Inschrifttafeln rechts vom Haupteingang freigelegt⁷. In den Jahren 1925 bis 1928 folgte die Freilegung der Flächen in der Margarethenstraße durch den akademischen Maler Ferdinand Heilmann. Er beurteilte die Dekoration als eine Art „falsches Sgraffito“ und malte Hintergründe und Ritzungen in Schwarz und Rot nach⁸. Einzelne Bilder dürften nach dieser Etappe noch immer verdeckt geblieben sein. Beide Restaurierungen behielten einen Mischzustand der Teile des 16. Jahr-





Krems, „Großes Sgraffitobau“, Ansicht nach der 2. Freilegungsetappe 1925–28

Krems, „Großes Sgraffitobau“, Fassadendetail, Heutiger Zustand



hundreds mit den josephinischen Fassaden bei: die Putzgliederung von Sockel- und Mezzaningeschoß blieb unverändert, auch die Fensterüberdachungen und aufgeputzte Parapete des 18. Jahrhunderts wurden in die freigelegten Sgraffitofassaden übernommen.

Die das heutige Erscheinungsbild prägende Restaurierung erfolgte durch den in seiner Zeit sehr bekannten Restaurator Prof. Fritz Weninger im Jahr 1938 (Signatur und Datum in Sgraffitotechnik rechts vom Haupteingang). Er entfernte die Reste der josephinischen Putzfassaden und legte die letzten Teile des Sgraffitoschmuckes frei. Das Erdgeschoß, wie auch die großen Fehlstellen in den beiden Obergeschoßen, verputzte er mit neutralem Reibputz. Nur dem Mezzaningeschoß der Spätrenaissance verlieh er eine einfache Gliederung mit geritzten und gemalten Eckquadranten und aufgeputzten Faschen um die Fenster. Wie weit diese Gliederung auf eine gesicherte Befundung zurückgeht, ist nicht mehr nachvollziehbar. Das Gesimse aus der Spätrenaissance behielt er bei, einzelne Bildfelder ergänzte er, um die Lesbarkeit zu erhöhen. Zumindest

den Anstrich der ausgeschabten Flächen von F. Heilmann entfernte er wieder, um den Effekt des echten Sgraffitos zu erhalten.

Obwohl diese Restaurierung über vierzig Jahre zurücklag, war der Zustand der Fassaden vor der letzten Restaurierung im Jahre 1990 nicht besorgniserregend. Starke Verschmutzung, einzelne Feuchtigkeitsschäden und – gravierender – Putzabplatzungen und eine Reduzierung der weißen, die Form bestimmenden Kalktünche verliehen den Fassaden jedoch einen äußerst unattraktiven Charakter. Bestimmend für die von Frau Mag. Rudolfine Seeber durchgeführte letzte Restaurierung war die Formgebung durch Franz Weninger. Einzig die außersitzenden Fenster wurden durch in der Fensterlaibung sitzende Fenster ersetzt, sodaß die zum Teil profilierten gotischen Fenstergewände voll zur Geltung kommen konnten. Nur in dem den Heizungsanforderungen nicht derart unterliegenden Stiegenhausbereich (Renaissancetorbau) blieben die Kastenfenster mit ihren aus josephinischer Zeit stammenden Innenfenstern erhalten. Die bereits in den ersten Freilegungsetappen aufgefundenen Fen-



stergewände, die aufgrund der Aufbringung der Putzfassaden bis auf die Mauerebene abgeschlagen waren, wurden auch jetzt nicht wieder ergänzt, sondern behielten ihren durch die historische Entwicklung der Fassade geprägten fragmentarischen Charakter.

Die Reinigung der Sgraffiti erfolgte zuerst trocken mit Pinsel und „wish up“, dann mit in Ammoniumkarbonat getränkten Kompressen. Die älteren Kittungen konnten zum größten Teil weiterverwendet werden, jedoch mußte ihre grobe Oberfläche der glatteren Originalfläche angepaßt werden. Da vor dem Aufbringen der Putzfassade die gesamte Sgraffitofläche aufgehackt worden war, überzieht ein dichtes Geflecht dieser Kittungen die Dekorationen.

Nach der Reinigung kam der originale Aufbau des Sgraffitos wieder zum Vorschein: auf leicht bräunlichem Naturmörtel ist eine Kalkglätte aufgebracht, aus dem Hintergründe und größere Flächen ausgeschabt, die übrigen Zeichnungen eingeritzt sind. Durch teilweises Abwitern der Kalkglätte (es blieb dann nur die Ritzung stehen), war die Lesbarkeit verringert. Durch eine sorgfältige Retusche dieser Weißpartien (Kalk mit zusätzlichen Weißpigmenten) konnte Frau Seiber die Lesbarkeit der Darstellungen wiederherstellen, ohne in die künstlerische Form selbst einzugreifen. Zur besseren Haftung der Retuschen slutete sie die gesamten Flächen abschließend mit Kieselsäureester.

Der ebenfalls erfolgte Umbau im Inneren griff tiefer in die Originalsubstanz ein. Obwohl sich Bauherr (GEDESAG Krems) und Architekt (DI A. Gattermann) in anerkennenswerter Weise um eine dem Bau gerechte Planung bemühten, war die großzügige originale Raum-



organisation auf die Notwendigkeiten einer modernen Mietwohnwidmung nur mit Einschränkungen übertragbar⁷. Die Normen des modernen Wohnstandards und die wirtschaftlichen Möglichkeiten heutiger Mieter verlangte mit nur wenigen Ausnahmen eine Aufteilung in Wohneinheiten von durchschnittlich 60 bis 90 m², wobei vor allem die Naßgruppen schwer zu plazieren waren. Dies bedeutete ein zum Teil vielfaches Unterteilen der oft saalartigen Räume und deren während der Bauarbeiten wiederaufgedeckten bemalten Renaissanceholzdecken. Ein originales Raumerlebnis ist somit nur noch in wenigen Räumen gegeben.

Die Restaurierung der dekorativ bemalten Holzdecken des späten 16. Jahrhunderts übernahm Restaurator Hubert Pfaffenbichler. Mit Hilfe einer im Labor des Bundesdenkmal-



Krems, Althangasse 2
2. Obergeschoß,
5. Wohnung

amtes entwickelten Reinigungspaste konnte der störende dunkle Schmutzüberzug entfernt und die nachgedunkelten Firnisse gedünnt werden. Abplatzende Farbschollen mußten mit Festigungsmitteln (Klucel, Lucite) verfestigt werden. Als besonders aufwendig erwiesen sich die Nachkittungen alter Fugen und das Schließen von Rissen und Fehlstellen im Holzbereich selbst. Diese, wie auch größere Fehlstellen in der Malerei (beim Anbringen der Holzschalungen für die Putzdecken waren einzelne Träme abgehobelt worden) wurden neutral, in einer dem nachgedunkelten Holz entsprechenden Farbe geschlossen. Die Störung sollte vermindert, der gealterte Charakter der Decken aber beibehalten werden.

In zwei Räumen wurden Wandmalereien aufgefunden, deren Restaurierung ebenfalls Frau Mag. Seeber übernahm. Die aus josephinischer Zeit stammende, Veduten einschließende Dekorationsmalerei in einem Raum an der Althangasse wurde jedoch aufgrund der hohen Restaurierkosten und der Nutzungsansprüche der späteren Mieter mit hinterlüfteten Rigipswänden vollflächig verdeckt und nur ein „Fenster“ in diese Malereien – ähnlich einem Bild – freigelassen. Dieses zeigt eine Straßensicht mit einem mittelalterlichen Stadttor und weist gewisse Ähnlichkeit mit der Kremser Wachtertorgasse mit dem ehemaligen Wachtertor auf¹⁰.

Die viel älteren Malereien in einem Raum des 1. Obergeschoßes an der Margarethenstraße befanden sich dagegen in einem äußerst guten Erhaltungszustand. Da eine Übereinstimmung mit der Nutzung gefunden werden konnte (die äußerst interessierten Mieter stimmten die Einrichtung ihres Wohnzimmers völlig auf die für Beschädigungen sehr anfälligen originalen Oberflächen ab), wurde der gotische Originalputz mit seinen zarten Rötelzeichnungen im unteren und den Malereien im oberen Bereich der Wände freigelegt, gefestigt (Kieselsäureester) und retuschiert (Aquarell und Kalktechnik).

Die knapp unterhalb der später eingezogenen bemalten Holzbalkendecke an der Wand erscheinenden Wappen mit Banderolen und Inschriften, zum Teil Namen, weisen auf die Nutzung des Raumes als Stube einer Zeche oder Stubengesellschaft hin, deren Mitglieder sich in Form der Malereien präsentierten¹¹. Stil, Schriftform, aber vor allem das Überlappen einzelner Bildzeichen, d.h. ältere Bilder wurden von jüngeren überdeckt, dokumentieren, daß die Bildzeichen nicht gleichzeitig entstanden. Die in eine Banderole eingefügte Datierung 1472 gilt demnach für dieses eine Bildzeichen, gibt sonst aber nur über den Zeitraum Auskunft, in dem der Raum diese Funktion hatte und die Malereien entstanden.

In diesem kurzen Bericht kann nur ein kleiner Teil der bei der Adaptierung des Hauses aufgetretenen Problemstellungen, konzentriert auf die rein künstlerischen Bereiche, erörtert werden. Daß für die Denkmalpflege auch die Fragen der statischen Sanierung, der Mauer trockenlegung, des Dachausbaus, der Erhaltung und Erneuerung von Putzen, der Verwendung von neuen Materialien am Altbau und noch vieles mehr von großer Bedeutung waren, sei hier nur noch angemerkt.

Anmerkungen:

1. Hans Tietze, *Die Denkmale des politischen Bezirkes Krems*, Wien 1907, S.264ff. Fritz Dworschak, *Die neu aufgedeckten Sgraffiti in Krems an der Donau*, in: *Zeitschrift für Denkmalpflege III (1928/29)* S.43ff. Franz Biberichsk d.A., *Krems-Stein und Mauern*, Krems 1951, S.71ff. Renate Wagner-Rieger, *Die Architektur von Krems und Stein*, in: *Katalog 1000 Jahre Kunst in Krems, S.100f, S.122f. Restaurierung und Sanierung des Großen Sgraffitohauses in Krems, Althangasse 2, Krems 1991*. H. Kühnel, *Das „Große Sgraffitohaus“ in Krems, Baugeschichte und Restaurierung*, S.4ff. Benedikt Leshmayer, *Eigentümer – Bauträger – Finanzierung Sgrff. Andreas Gattermann, Planung und Bauablauf S.11f.*

2. Kühnel S6f.

3. Bibersichl S71f; Kühnel S6f. Der Name des in Krenn ansässigen Malers wurde aufgrund von Initialen auf dem zweiten Kremser Sgraffitobau, Untere Landstraße 69, mit der Herstellung von Sgraffiti verbunden und aufgrund von ähnlicher Systematisierung der Szenen und bestimmter vergleichbarer Stilelemente auch auf das Große Sgraffitobau übertragen (Bibersichl S123f). Das Haus in der Unteren Landstraße ist aber mit dem Datum 1561 bezeichnet, als Haus von Brugg bereits tot war. Diese Sgraffiti wurden ihm daher wieder zugeschrieben (Wagner-Rieger S122f). Für die Verbindung von Haus von Brugg zu dem großen Sgraffitobau scheint somit aber auch keine Begründung mehr zu bestehen.

4. Dworschak S46f.

5. Die Anordnung der Darstellungen in einem architektonischen System, das gemeinsam mit den Szenen in Sgraffiti ausgebildet ist, findet sich ähnlich an dem mit 1561 bezeichneten Sgraffitobau in der Unteren Landstraße. Auch in den Dekorformen selbst bestehen Gemeinsamkeiten. Die Sgraffiti dürfen daher beide innerhalb eines engeren Zeitraumes entstanden sein.

6. Ernst Kalt, Krenn einst und jetzt, Krenn 1987, S84f.

7. Tietze S264f.

8. Dworschak S45f, 48f.

9. Lehmayer S9f.

10. Kühnel S7f.

11. Kühnel S4ff.



Krenn, Althangasse 2
2. Obergeschoß,
4. Wohnung

Textile Objekte Restauratorenblätter Band 12/1991

Wie im redaktionellen Vorwort des nunmehr vorliegenden Bandes der Restauratorenblätter – herausgegeben von der Österreichischen Sektion des International Institut for Conservation, London (erhältlich über den Verlag Mayer Comp.) – betont wird, soll mit der neuen, verbesserten Ausstattung unter Beibehaltung der grundsätzlichen Zielsetzung gesteigerter Attraktivität und damit der Erweiterung der Leserschaft Rechnung getragen werden. Denn die zunehmende Bedeutung von Restaurierungen sowie die gesteigerte Dimension internationaler Beziehungen auch in der Denkmalpflege fordern Aufklärung und ernsthaften Erfahrungsaustausch unter den betroffenen Berufsgruppen.

Das Generalthema von Bd. 12, „Textile Objekte“, beschäftigt sich mit einem der schwierigsten und auch bislang in Österreich nur stiefmütterlich behandeltem Restauriergebiet. Neben der Tatsache, daß nur wenige Institutionen über eigene Textilwerkstätten verfügen und sich der freie Restauratorenmarkt auf Wien konzentriert, sind auch das Ausbildungsangebot, die offene Fachdiskussion innerhalb Österreichs und mit dem Ausland sowie die wissenschaftliche Aufarbeitung von groben Mängeln gekennzeichnet.

Diesen Zuständen abzuhelfen und den Umfang und die Bedeutung des Gebietes aufzuzeigen ist das Anliegen der in diesem Band versammelten Beiträge, die zugleich den derzeitigen methodischen Stand vorstellen. So werden beispielhafte Restaurierungen und Konservierungen mit ihrer besonderen Problematik – etwa zweier romanischer Maßgewänder im Kloster St. Paul, einer gotischen Kasel aus der Kirche auf dem Friesacher Petersberg oder der Restaurierung des Adalbero-Gobelins aus Stift Lambach – von Gisela Ilek, Gabriele Klein und Hildegard Neugebauer präsentiert.

Rotraud Bauers Artikel beschäftigt sich mit der Geschichte der Tapissierpflege am Kunsthistorischen Museum in Wien. Diese Sammlung ist nach der von Madrid, und neben jener von Florenz und Paris durch die Sammeltätigkeit der Mitglieder des Hauses Habsburg die weltweit bedeutendste. Die monumentalen Wandteppiche sind meist von hervorragender Qualität und befinden sich zum überwiegenden Teil durch schonende Behandlung – sie wurden meist nur bei besonderen Anlässen verwendet und sonst in adäquaten Magazinen in Schönbrunn verwahrt – in gutem Zustand. Manche Tapisseries litten erst in unserem Jahrhundert durch ständiges Aufhängen in öffentlichen Gebäuden. Von museologischem Interesse ist auch, daß – wie aus einer Nachricht von 1670 hervorgeht – schon früh Tapisseries sorgfältig gepflegt und auch restauriert wurden. An Hand von Restaurierbeispielen werden ältere Methoden, Technologien und die verwendeten Materialien heutigen Praktiken gegenübergestellt. Der Artikel schließt mit dem Appell, es durch richtige Konservierung, Aufbewahrung und Leihgabepolitik erst gar nicht zu restauratorischen Eingriffen kommen zu lassen.

Margot Schindler stellt die Textilien- und Trachtensammlung des Österreichischen Museums für Volkskunde vor. Dieser überaus reiche, ab 1894 angelegte Sammlungskörper sollte den Vielvölkerstaat Österreich-Ungarn umspannen, den Schwerpunkt bildete der slawische Raum, wobei man besonderes Augenmerk auf die deutschen Sprachinseln im Osten legte. Konzentrierte sich die weitere Sammeltätigkeit nach dem Krieg zwar auf das nunmehrige Österreich, so behielt man doch weiterhin die Nachfolgestaaten im Auge, um einen einzigartigen, in der Öffentlichkeit allerdings kaum bekannten Bestand aufzubauen.



Detail aus der Tapiserie „Kampf der Kentauern und Lapiten“, Fontainebleau, 40er Jahre des 16. Jhs. (Tapisseriesammlung, KHM Wien): Zustand vor, während und nach der Konservierung.

An Hand eines 1991 eingelangten Objekts wird die Inventarisierung erläutert und abschließend auf Vor- aber auch Nachteile des EDV-Einsatzes eingegangen.

Mit Völkerkundlichen Textilobjekten sowie Fallbeispielen zur Vielfalt der Restaurierungsmethodik beschäftigt sich Ursula Hamm. In den völkerkundlichen Textilbeständen treten fast alle Techniken, Materialien und Verwendungszwecke auf. Mittels dreier, in diesen Hinsichten völlig verschiedener Objekte aus China, Kongo und dem Jemen wird das abwechslungsreiche restauratorische Tätigkeitsfeld demonstriert. Ebenfalls einen Sonderfall bilden archäologische Textilfunde. Ingeborg Petraschek-Heim stellt zu diesem komplexen Thema einige grundsätzliche Überlegungen an. Bei freigelegten Objekten müssen die

Fundumstände berücksichtigt werden: vielerlei Einflüsse wie Feuchtigkeit, die Nähe von Metall, aber auch organische Stoffe können auf die Textilien eingewirkt haben und dadurch auch den Material- und Farbcharakter und die Gewebeform weitgehend verunklärt haben. Analyse dieser Eigenschaften, stilistische Untersuchung von Mustern, Berücksichtigung äußerer Faktoren wie Handel, Kleidungsmode etc. werden zur Datierung und Herkunftbestimmung und für die richtige Konservierung unerlässlich sein.

Die Restaurierung von sechs barocken Gobelinsesseln aus Schloß Schönbrunn gibt Erika Nouak Anlaß, neben der restauratorischen auch auf die verwaltungstechnische Problematik von Kunstmöbilen verschiedener Materialien einzugehen. Roswitha Zobl's Arti-

kel über die Restaurierung einer chinesischen Seidentapisserie der späten Ming-Dynastie in Privatbesitz zeigt, wie verschiedene Faktoren den Spielraum des Restaurators bescheiden können; in diesem Fall stand dem durch irreversible Eingriffe unwiederbringlichen Materialverlust der Wunsch des Auftraggebers nach einem möglichst intaktem Stück gegenüber. Da hier eine museale Restaurierung – das optische Belassen von Fehlstellen – nicht möglich war, vielmehr eine unauffällige gefordert wurde, waren behutsame, durch eine penible Untersuchung und eine genaue Dokumentation vorbereitete Maßnahmen notwendig.

Die alte Frage der Textilrestauratoren „Nähen oder Kleben“ greift Agnes Timár-Balázs in ihrem Artikel über synthetisch Doublrierstoffe auf, in dem sie, nach einem historischen Rückblick, grundlegende Informationen über die verbreiteten Kunststoffe zur Textildoublrierung und Konsolidierung sowie über deren Alterungsprobleme gibt. Durch genaue Analyse und möglichst viele Fallbeispiele können die Eigenschaften und Veränderungen der eingesetzten Materialien im Voraus erkannt und dadurch unliebsame Überraschungen vermieden werden.

Bildfahnen als Spezialproblem der Denkmalpflege behandelt Hildegard Neugebauer. Denn diese Objekte stehen vielfach noch immer in Verwendung und meist ist nur an wenigen Orten eine sorgfältige Aufbewahrung möglich. Durch ihre oft großen Formate, ihre Zweiseitigkeit und funktionsbedingte Konstruktion, sowie durch die Verbindung mehrerer Materialien wie Textil, Holz, Metall und Ölmalerei stellen die Kirchen- und Zunftfahnen besondere Anforderungen an eine methodisch richtige und zugleich haltbare Restaurierung.

Diese Forderung nach adäquaten konservatorischen Maßnahmen, die stellvertretend für alle besprochenen Objektgruppen steht, setzt verstärkte Öffentlichkeitsarbeit und Ausbildungsmöglichkeiten voraus. Die von Hannelore Herrmann vorgestellte Ausbildung für Textilrestauratoren an der Fachhochschule Köln könnte hier beispielgebend wirken.

Vogelkot auf Bildern in Kirchen

Kirchen sind immer wieder Zufluchtsort für Vögel, Tauben, Schwalben oder kleine Singvögel werden oft als liebe Gäste geduldet. Dabei zählen sie zu den größten Verschmutzern von Gemälden in Kirchen. Vögel lieben es auf Gesimsen, Bilderrahmen oder Mauervorsprüngen zu sitzen. Von diesen hochgelegenen Punkten aus werden die Bilder dann mit Vogelkot verschmutzt, in vielen Fällen über Jahre hinweg mit unzähligen Patzen förmlich übersät. Dabei entsteht nicht nur eine optische Beeinträchtigung der Kunstschätze, sondern eine Verletzung der Malschicht bis auf den Malgrund von Bildern und bemalten Skulpturen.

Bleiweiß (Bleikarbonat), das für die Ausmischung von barocken Bildern verwendet wurde, wird durch Vogelkot in ätzendes Bleiphosphat umgewandelt. Durch mühselige Retuschen können die Verätzungen nur mehr gemildert, nicht aber beseitigt werden. Eine Restaurierung kann nur mehr den optischen Gesamteindruck wiederherstellen. Daher sollen aus größeren Räumen, im besonderen aus Kirchen, wo sich oft viele Gemälde befinden, Vögel unter allen Umständen hinausgejagt werden. Vögel müssen raus aus Kirchen, um Bilder und andere Kunstwerke zu schützen. Sollten auf einzelnen Objekten Verunreinigungen vorhanden sein, so sind diese im Zuge der nächsten Restaurierung wieder zu beseitigen.

Dr. H. Paschinger/BDA, G. Lindner



Petrus und Paulus, ein 4x2,5 m großes Bild aus der Pfarrkirche von Drosendorf, um 1760, das unzählige Verunreinigungen von Vogelkot aufweist. Das Bild wurde abgenommen und in den Werkstätten des BDA restauriert.



Mikroskopaufnahme, die einen Querschliff aus dem braunen Bildhintergrund zeigt. Auf der roten Grundierung sitzt die grünlich-bräunliche Malerschicht, die an der Kontaktfläche zum Vogelkot (weißer Patzen im Bild) glasiger wird und damit farblich verändert ist.



Das mit ca. 300 Stunden Aufwand restaurierte Bild aus der Pfarrkirche von Drosendorf. Sämtliche Verunreinigungen wurden retuschiert.

*Die Projekte wurden im
Landeskonservatorat Niederösterreich
von folgenden Sachbearbeitern
betreut:*

Dr. Axel Hubmann

Dr. Ulrike Knall-Briskovsky

Dr. Peter König,

Mag. Ing. Margit Koblerl,

Dr. Renate Madritsch,

Dipl. Ing. Elisabeth Sackmauer

*Auf den folgenden Seiten informieren wir Sie über die wichtigsten
derzeit laufenden Restaurierungen und die anstehenden Probleme im Bereich
der Denkmalpflege.*

Zusammengestellt von Dr. A. Hubmann

Seisenegg/Schloß

Die urkundlich bereits 1248 genannte, auf einem Felsrücken sich erhebende Schloßanlage aus verschiedenen Zeitepochen – Torteil mit gotischer Kapelle, Erdgeschoßlauben und Arkaden über der Einfahrt sowie weiterer Teile aus dem 17. u. 18. Jahrhundert – eine unregelmäßige Gruppe von Bauten darstellend, wurde durch Privat-initiative eines neuen Eigentümers vor dem drohenden Verfall gerettet und ist vorerst als gesichert anzusehen.

Riegersburg, Schloß

Das ursprüngliche Wasserschloß wurde 1730/35–1770 nach Plänen von Franz Anton Pilgram umgebaut. Der barocke Vierflügelbau beherbergt derzeit eine ständige Ausstellung des Museums für angewandte Kunst. Für die NÖ Landesausstellung 1993 wurde die Anlage restauriert, wobei das Hauptaugenmerk auf der Eingangsfassade mit den Attikaplastiken und dem Innenhof lagen.

Semmering, Pfarrkirche

Die nach einem Entwurf des Architekten Gustav Ritter von Neumann 1894/95 errichtete Pfarrkirche – zu der später noch ein Pfarrhaus kam – wurde im Inneren restauriert, wobei auf die originale Farbgebung zurückgegangen wurde.

Thürnthal, Schloß



Das vom ehemaligen Wehrgraben sowie dem weitläufigen Park und Wirtschaftsgebäuden umgebene Schloß, eine ehemalige Renaissanceanlage, die 1725 barockisiert wurde, weist in seinem Inneren zahlreiche qualitätvolle Stuckdecken auf. Der Gesamtzustand der Anlage ist derart, daß von Seiten des Denkmalamtes nunmehr die entsprechenden behördlichen Verfahren zur Sicherung der Substanz eingeleitet werden mußten.

Langzenkirchen, Pfarrkirche

Die im Kern mittelalterliche, im 17. Jahrhundert barockisierte Pfarrkirche wurde einer Gesamtinnenrestauration unterzogen. Dabei konnte die originale Polychromie der Wandflächen und Pfeiler, letztere mit marmorierten Feldern, freigelegt und wiederhergestellt werden. Bemerkenswert ist die Farbgebung im Presbyterium mit rosa für die Wandflächen und türkis für die Gliederungselemente. Auch am Hochaltar wurden die Originalfarben – blau und ocker, rote Steinimitationen – freigelegt.

Langenlebarn, Donaukapelle

Im Juli wurde die seit einigen Jahren in Restaurierung befindliche Donaukapelle in Langenlebarn fertiggestellt und eingeweiht. Es wurde dabei sowohl außen wie innen das spätbarocke Erscheinungsbild wiederhergestellt. An der ehemaligen Außenfassade (derzeit im Inneren des Turmvorbaus) zeigt eine Dokumentation historischer Putzschichten die lange Baugeschichte von der Gotik über die Renaissance bis zur Barockzeit.

Wildungsmauer, Filialkirche hl. Nikolaus



Derzeit wird die Außenrestauration der bedeutenden, aus der 1. Hälfte des 13. Jahrhunderts stammenden spätromanischen Kirche durchgeführt. Dabei wird das originale Quadermauerwerk konservierend behandelt und als Witterungsschutz eine Porenschlämme aufgebracht.

Aschbach/Pfarrkirche

Die dem Benediktinerstift Seitenstetten inkorporierte Pfarrkirche zum hl. Martin, als Pfarre 1109 genannt, eine 3-schiffige, 4-jochige, spätgotische Staffelnkirche mit entsprechendem Netzrippengewölben, wurde in ihrer Außensehensweise nach Befund restauriert, wobei die Freilegung und Erhaltung der spätgotischen Dekorationen besonders beachtet wurde.

Perchtoldsdorf, Marktplatz 23

Das mittelalterliche Haus Marktplatz 23 wird für Zwecke des Gendarmeriepostens adaptiert. Aufgrund der diesbezüglichen Untersuchungen konnte die originale gotische Fassade mit Quaderungen und Eckbetonungen freigelegt und restauriert, im Inneren die Gewölbe erhalten und in das Gesamtkonzept integriert werden.

Zeillern/Pfarrkirche

Die Pfarrkirche von Zeillern, geweiht dem hl. Jakobus d. Älteren, als Pfarrkirche bereits 1260 genannt, eine spätgotische, 3-schiffige Hallenkirche über unregelmäßigem Grundriß, wurde innen restauriert, wobei auch die einheitliche, qualitätsvolle neugotische Inneneinrichtung einbezogen wurde.

Klein-Wetzdorf, Schloß Wetzdorf

Das Anfang des 17. Jahrhunderts erbaute, 1728 veränderte und 1833 vom Armeelieferanten Josef Pargfrieder umgebaute und in seine heutige Gestalt gebrachte Schloß wird seit einiger Zeit in Etappen restauriert. Im laufenden Jahr stehen die Arbeiten am markanten Turm auf dem Programm. Das Glashaus im Park, das seit den Kriegswirren des 2. Weltkrieges beschädigt ist, soll ebenfalls demnächst gesichert werden.

Ebenfurth, Schloß



Die ursprünglich als Wasserburg zwischen 1634 und 1672 erbaute Schloßanlage, die in der Schloßkapelle das Gemälde von F. A. Maulbertsch von 1774, die Apotheose des hl. Leopold, enthält, wurde im Dachbereich aus Mitteln des Eigentümers, des Landes und des Bundes vorerst gesichert. Offen sind die Sicherungsarbeiten an den markanten Turmdächern sowie die Verschließung sämtlicher Fensteröffnungen gegen Niederschlagswasser. Eine entsprechende Widmung, um gezielt grundsätzliche Maßnahmen setzen zu können, wäre dringend nötig.

Randegg/Pfarrkirche

Die Pfarrkirche unbefleckte Empfängnis Mariä, als Pfarre bereits 1296 genannt, mit spätgotischem Langhaus und 2-jochigem, in 5/8 geschlossenen Chor, Netzrippengewölben, Kreuzwegbildern aus der Kremser-Schmidt-Schule und neogotischer Einrichtung, wurde außen restauriert. Es wurden dabei die originale Dekoration und Polychromie sowie der Putz mit seiner lebendigen Struktur wiederhergestellt.

Lichtenegg, Pfarrkirche

Die dem hl. Jakob d. Älteren geweihte, ehem. friedhofsumgebene gotische Wehrkirche mit romanischem Chorquadrat, die bereits vor 1282 als Pfarre aufscheint, wurde in den letzten beiden Jahren außen restauriert. Dabei wurde die originale Putzschicht des Turmes freigelegt, ausgebessert und erhalten. Auch originale Malereien aus der Zeit konnten freigelegt und gesichert werden.

Weitra, Schloß



Die im Süden der Stadt, auf der höchsten Geländestufe situierte Renaissance-Vierflügelanlage, mit stadtseitigem mittleren Torturm, nord- und ostseitigen Basteien, geht in ihrer heutigen Erscheinungsform großteils auf die Bauphase 1590-1606, in ihrer Ausstattung auf das 18. und 19. Jahrhundert zurück. Im Hinblick auf die 1994 stattfindende Landesausstellung wurden sämtliche Fassaden restauriert.

Wiener Neustadt, Hauptplatz 14 – Sgraffitohaus

Das für den Hauptplatz typische, an der Ecke zur Wienerstraße gelegene Sgraffitohaus ist ein im Kern gotischer Baukörper, der zwischen 1530 und 1578 verändert bzw. aufgestockt wurde und 1584 die ursprüngliche Sgraffiturierung erhielt. Das auch einen typischen Laubengang aufweisende Haus wurde saniert, die Fassade in ihrem Originalbestand restauriert.

Strukturwandel und Denkmalpflege im Ruhrgebiet

Die mit Standort Dortmund von 22.–25. Juni 1992 abgehaltene Jahrestagung der Vereinigung der Landesdenkmalpfleger in der Bundesrepublik Deutschland war in sehr umfassender Weise den Problemen der Denkmalpflege im Ruhrgebiet gewidmet.

Der Bogen der Referate reichte von der Darstellung der geschichtlichen Entwicklung der Industrialisierung des Ruhrgebietes bis zur Darlegung der aktuellen Erhaltungs-Strategien. Exkursionen zu den Themen folgender Arbeitssektionen rundeten die äußerst dichte Tagung ab: Schlösser im südlichen Münsterland und vorindustrielle Strukturen in der Industrielandschaft – historische Umbrüche im Ruhrgebiet (protoindustrielle Strukturen) – Industriedenkmäler und Siedlungen – Stadterweiterungen des 19. und des frühen 20. Jahrhunderts – Stadtentwicklung und Bauten der Nachkriegszeit.

Besonderes Gewicht wurde den Referaten von der Untersuchung des Umganges mit Geschichte und mit den industriellen Zeugnissen der Geschichte beigegeben. Eine markante Aussage bestand darin, Geschichte könne nicht „besenrein“ hinterlassen werden. Die Akzeptanz von Denkmalpflege und Denkmalschutz in der Öffentlichkeit sei erheblich zu verbessern und die Diskussion darüber in den aktuellen Strukturwandel des Ruhrgebietes mit allem Nachdruck einzubringen.

Wie dargelegt wurde, ist bei öffentlich-kommunaler Nutzung von Altsubstanz eine hohe Investitionsförderung durch das Land gegeben. Grundstücksfonds käme

besondere Aktualität zu, da ein großer Bedarf dahingehend besteht, Wohnungen in Altbauobjekten zu mieten. Allerdings seien die Zusammenhänge zwischen der allgemeinen wirtschaftlichen Strukturpolitik und dem Teil der Strukturpolitik mit städtebaulichen Denkmalpflegerischer Ausrichtung noch sehr unterentwickelt.

Als besonders dringende Aufgabe der Gegenwart wurde die diesbezügliche Verbesserung und der Aufbau eines adäquaten Verständnisses für die Geschichtlichkeit der Industrielandschaft gefordert. Dies zu einem Zeitpunkt, in dem die Deindustrialisierung rasch voranschreitet und Flächen in der Größenordnung von 30 bis 200 ha wirtschaftlich brach zu liegen beginnen. Der Denkmalbegriff habe sich neu mit dem Begriff der Anlagen auseinanderzusetzen. In diesem Zusammenhang mag der Begriff der städtebaulichen Denkmalpflege dabei hilfreich sein, ein neues Verständnis für Komplexität zu entwickeln. Es tue die Erstellung denkmalpflegerischer Rahmenpläne not im Konnex mit der städtebaulichen Entwicklungsplanung und der Landschaftsplanung.

Hinsichtlich der Finanzierungsproblematik wurde auf die unbedingte Notwendigkeit verwiesen, die Finanzierung müsse Geschichtlichkeit mitberücksichtigen, die Geschichtlichkeit der Industrielandschaft müsse mitfinanziert werden. Hier seien neue Denkansätze vordringlich.

Um der großen Ausdehnung und Komplexität der Industriegebiete Rechnung tragen zu können, müßten eigene Entwicklungsgesellschaften errichtet werden. Der Aufbau adäquaten öffentlichen Verständnisses sei eine der ent-

scheidenden Aufgaben, um überhaupt alle weiteren Aktivitäten auf der Basis kulturpolitischer Akzeptanz entfalten zu können.

Vorerst muß nach allgemeiner Auffassung der Referenten der Jahrestagung auf die Deindustrialisierung eine Art Zwischenlagerung der Industrielandschaft durch Grundstücksfonds erfolgen. Es sei eine Nachdenkphase von ungefähr 3 bis 4 Jahren unabdingbar, bis vor Ort klare Aussagen bezüglich der weiteren Vorgangsweisen zustande kommen können.

Zug um Zug mit der Tätigkeit entsprechender Fonds, die von den öffentlichen Budgets unabhängig agieren können müssen, sollen dann regionalpolitische Rahmenpläne und Nutzungsprojekte entwickelt werden. Die Rolle des Denkmalpflegers in diesem Zusammenhang besteht einerseits in der Sichtung und Dokumentation der zahlreichen Objekte, andererseits in der kreativen Beteiligung an den in Gang zu bringenden, möglichst weite Kreise der Bevölkerung miteinbeziehenden, kulturpolitischen Prozessen.

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß es der Jahrestagung der Vereinigung der Landesdenkmalpfleger 1992 in gleicher Weise eindrucksvoll wie durch fachliche Untermauerung allgemein einsehbar gelungen ist, Industriezeugnisse des Ruhrgebietes als „Zukunftspotentiale“ von höchster kulturpolitischer Relevanz glaubwürdig zu machen.

Dr. phil. HR. Werner Kitlischka

Redaktionskomitee:

Gerhard Dafert
 Wolfgang Huber
 Werner Kitlitschka
 Gerhard Lindner
 Kurt Waldhütter

Herausgeber und Verleger:

Amt der NO Landesregierung, Abteilung III/2, Kulturabteilung,
 Leiter: Univ.- Doz. Dr. Georg Schmitz, Herrengasse 9, A-1014 Wien

Koordination

Arch. Dipl. Ing. Gerhard Lindner, Baden
 Wolfgang Huber, Klosterneuburg

Grafik Design:

Büro Walter Bohatsch

Hersteller:

Druck- und Verlagsanstalt Gutenberg Ges. m. b. H., Wr. Neustadt

Fotografie:

Archiv Bundesdenkmalamt, Bundesdenkmalamt – Labor, Archiv Gottfried Holzschuh,
 Archiv Kunsthistorisches Museum Wien, Archiv Österreichische Bundesbahnen,
 Franz Kamper, Gerhard Lindner, Alfred Luft, Hans Jörg Ubl

Titelbild:

Römische Geleisestraße im Dunkelsteiner Wald

Linie:

Information über denkmalpflegerische Vorhaben im Land Niederösterreich,
 in Zusammenarbeit mit dem Bundesdenkmalamt, Landeskonservatorat für Niederösterreich.

Namentlich gezeichnete Beiträge müssen nicht unbedingt die Meinung der Redaktion
 bzw. des Herausgebers darstellen.

*Im Zuge elektronischen
 Datentransfers kam es im
 Band 9 auf Seite 11 zu Text-
 verlust. Der Artikel „Altstadt
 und Denkmalpflege“ sollte
 demnach enden: „Denn das,
 was wir heute alles zu beugen
 und pflegen haben, kommt
 in den klassischen Kunst-
 begriffen längst nicht mehr
 unter.“*



Wenn Sie die Broschüren der Reihe
 „Denkmalpflege in Niederösterreich“
 noch nicht regelmäßig zugesandt erhalten
 und die kostenlose Zusendung wünschen,
 senden Sie uns bitte eine Postkarte mit Ihrer
 Adresse und der Angabe der von Ihnen
 gewünschten und noch nicht vergriffenen
 Bände.

Bisher sind erschienen:
 Band 1 – Stift Dürnstein (vergriffen)
 Band 2 – Kleindenkmäler (vergriffen)
 Band 3 – Wachau (vergriffen)
 Band 4 – Industriedenkmalier
 Band 5 – Gärten
 Band 6 – Handwerk
 Band 7 – Rückblicke – Ausblicke
 Band 8 – Sommerfrische
 Band 9 – Denkmal im Ortsbild

Kein Nachdruck vorgesehen!

LH Dr. Erwin Pröll
 Herrengasse 11–13
 1014 Wien

Mitteilungen aus Niederösterreich Nr. 1/93
P. b. b. – Verlagspostamt 1010 Wien