

stie K. Karls (s. d.) sein Adelsprädikat zurück. S., eine charismat. Persönlichkeit, war wegen seiner extremen Positionen und seines streitlustigen Naturells nie integrativer Führer einer großen Partei, jedoch reichte seine Wirkung als einer der ideolog. Vordenker und Wegbereiter des Nationalsozialismus über seinen Tod hinaus. Auf seinen bes. Wunsch hin wurde er 1922 in der Nähe Bismarcks im Sachsenwald bei Hamburg beigesetzt.

W.: zahlreiche, v. a. Reichsratsreden im Druck veröff., u. a.: Zwei Reden, 1884; Vortrag über Mittel zur Erhaltung des Bauernstandes, Vortrag ... am 26. 3. 1884, (1884); Zwölf Reden des Reichsratsabg. G. Ritter v. S., 1886; Fünf Reden des Reichsratsabg. G. Ritter v. S., 1890; Zur Sprachenfrage, Rede des Abg. G. S. ... am 29. 4. 1898, (1898), 2. Aufl. 1902; Der Paragraph 14, Absolutismus und Nationale Politik, 1907; Zukunftsgedanken, Rede, gehalten von G. S. ... 1913, (1913); zahlreiche Artikel in Ztg. – Hrsg.: Unverfälschte Dt. Worte (1883–88; bis 1903 auch Eigentümer).

L.: zur Literatur über S. siehe bes. die Bibliographie bei A. Whiteside, G. Ritter v. S., (1981) (mit Bild); Biograph. Lex. Südosteuropas; Wurzbach; F. Bilger, in: N. Österr. Biogr. 5, 1928, S. 76ff. (mit Bild); Biograph. Wörterbuch zur dt. Geschichte 2, bearb. von K. Bosl, G. Franz und H. H. Hofmann, 2. neubearb. Aufl., (1974); M. Streitmann, Der Dt. Schulver. vor dem Hintergrund der österr. Innenpolitik 1880–1918, phil. Diss. Wien, 1984, s. Reg., bes. S. 156ff.; F. R. Moll, in: Das Waldviertel, NF 34, 1985, S. 185ff.; H. B. Schneider, ebenda, NF 34, 1985, S. 26f.; R. Burstyn, in: Th. Herzl und das Wien des Fin de siècle, hrsg. von N. Leser (= Schriften des Ludwig-Boltzmann-Inst. für neuere österr. Geistesgeschichte 5), 1987, S. 77ff.; G. Reingrabner, in: Das Waldviertel, NF 37, 1988, S. 243ff.; E. und W. Wagesreither, in: Heimatkundl. Jb. des Waldviertler Heimatbundes 2, 1978/79, 1980, S. 65ff.; B. F. Pauley, Der Weg in den Nationalsozialismus, (1988), s. Reg. (mit Bild); C. Frank, G. Ritter v. S., phil. DA Innsbruck, 1990; F. Trischler, G. v. S. ..., (1992); Die Macht der Bilder, Wien 1995, (Kat.), s. Reg.

(Ch. Mentschl – K. Vocelka)

**Schönerer** Mathias von, Eisenbahntechniker. Geb. Schottenfeld, NÖ (Wien), 9. 1. 1807; gest. Wien, 30. 10. 1881. Sohn eines Maler- und Anstreichermeisters, Vater der beiden Vorigen, Schwiegervater des Malers H. v. Angeli (s. d.). Einer steir. Familie von Kleinbauern und bäuerl. Handwerkern entstammend, stud. er nach Absolv. der Realschule am Polytechn. Inst. in Wien 1822–24 Physik, Höhere Mathematik, prakt. Geometrie und Zeichnen geometr. Pläne, u. a. bei F. A. v. Gerstner (s. d.). 1824 von diesem zu dem damals begonnenen und unter dessen Leitung stehenden Bau der Pferdeisenbahn Linz–Budweis herangezogen, kam es bald zu fachl. Differenzen und S. dürfte maßgeb. Anteil an der zu Beginn des Jahres 1828 erfolgten offenen Auflehnung sämtl. beschäftigten Ing. gegen Gerstner gehabt haben. Schon im Juni desselben

Jahres wurde er – vorerst gem. mit E. Schmidl (s. d.), im Folgemonat allein – mit den Aufgaben der Bauleitung betraut, 1829 zum bauführenden Ing. bestellt und konnte dann seine eigenen techn. Vorstellungen verwirklichen. Er plante die Streckenführung um, erhöhte die Steigung, verringerte die Kurvendurchmesser und nahm noch weitere kosten- wie zeitsparende Veränderungen am ursprüngl. Projekt vor. So vermochte er den noch fehlenden Abschnitt zwar 1832 fertigzustellen, hatte allerdings mit seinen Maßnahmen eine spätere Umstellung auf Lokomotivbetrieb unmögl. gemacht. Anschließend übernahm er den Bau der Verlängerungsstrecke bis Gmunden, die er 1836 vollendete. Im selben Jahr von der Wien-Raaber-Eisenbahnges. mit der Trassierung betraut und techn. Dir. der Ges., trat er 1837 eine einjährige Reise zum Stud. des Eisenbahnwesens nach Westeuropa sowie in die USA an, leitete dann den Bau der Strecke Wien–Gloggnitz, fungierte ab deren Vollendung 1842 bis zur Verstaatlichung 1853 auch als Betriebsdir., bzw. ab 1846 als Baudir., gründete 1840 deren Werkstätte in Wien, in deren Rahmen 1840 die erste Lokomotivfabrik in Österr. entstand. Ferner projektierte und leitete er den Bau der Strecken Mödling–Laxenburg, Wien–Bruck a. d. Leitha, Wr. Neustadt–Ödenburg sowie Bruck a. d. Leitha–Neu Szöngy. Während des Krieges 1848/49 organisierte er zudem die erstmals per Bahn durchgeführten Militärtransporte. Schon früh trat er für eine Schienenbahn über den Semmering ein und legte 1839 einen Streckenentwurf vor. Er plante vorerst einen Betrieb mit Pferden, die erst später durch Lokomotiven ersetzt werden sollten. Als 1848 Ghegas Projekt zur Durchführung gelangte, war er bei dieser ersten Gebirgsstrecke der Welt als Bauunternehmer tätig. Auch sonst übte er vielfältigen Einfluß auf das österr. Eisenbahnwesen aus, so gehörte er ab 1856 dem Verwaltungsrat der Kn. Elisabethbahn an, als deren techn. Konsulent er auch wirkte, sowie ab 1867 jenem der K. Franz Josephs-Bahn, deren Mitkonzessionär er seit 1864 war. Daneben betätigte er sich auch als Sachverständiger in Angelegenheiten der Wr. Wasserversorgung, gehörte 1861/62 dem Wr. Gmd.Rat an und legte einen Plan für die Gestaltung der Ringstraße vor, der jedoch seitens des Militärs auf Ablehnung stieß. Dank seiner geschickten Finanz-