

Edition TMW

Schienenwege in die Moderne

Die Wiener Stadtbahn und Otto Wagners Architektur

Carla Camilleri, Roman Hans Gröger, Bettina Jernej, Sandra Rosenbichler, Thomas Winkler



Schienenwege in die Moderne

Die Wiener Stadtbahn und Otto Wagners Architektur

Titelseite: Haltestelle Währinger Straße, elektrischer Probebetrieb auf der Wiener Stadtbahn, 1901–1903

Rückseite: Autograph Otto Wagner, 1894 (ÖStA)

Herausgeber: Technisches Museum Wien mit Österreichischer Mediathek

Koordination: Barbara Hafok

Redaktion: Bettina Jernej, Cornelia Schörg

AutorInnen: Carla Camilleri, Roman Hans Gröger, Bettina Jernej,

Sandra Rosenbichler, Thomas Winkler

Lektorat: Cornelia Schörg

Grafik: Ursula Emesz

Alle Abbildungen stammen, wenn nicht anders ausgewiesen, aus den Beständen des Technischen Museums Wien. Das Technische Museum Wien bedankt sich bei den Institutionen und deren VertreterInnen für die Abdruckgenehmigung der Bilder.

Alle Rechte, auch die des auszugsweisen Abdrucks oder der Reproduktion einer Abbildung, sind vorbehalten. Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung ohne Zustimmung der Urheber ist unzulässig. Dies gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen sowie Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

1. Auflage, 2019

ISBN 978-3-903242-04-3

Edition TMW

Schienenwege in die Moderne

Die Wiener Stadtbahn und Otto Wagners Architektur

Carla Camilleri, Roman Hans Gröger, Bettina Jernej,
Sandra Rosenbichler, Thomas Winkler

Wien 2019

Inhalt

7 Vorwort

8 Einleitung

10 Roman Hans Gröger
Viele Planungen für eine Lösung

26 Sandra Rosenbichler
Artis sola domina necessitas

58 Bettina Jernej
Urbane Veränderung
Zum Bau der Wiener Stadtbahn

88 Thomas Winkler
Der Betrieb der Wiener Stadtbahn

108 Roman Hans Gröger
Nach der Eröffnung der Wiener Stadtbahn

120 Carla Camilleri
Bilder einer Stadtverwandlung
Die Fotografien zum Bau der Wiener Stadtbahn
sind UNESCO-Dokumentenerbe

Anhang

151 Verzeichnis der Fotodokumentation

Wiener Stadtbahn im Nationalen Dokumentenregister
der UNESCO „Memory of Austria“

156 Orientierungskarte und Eckdaten zu den Stadtbahnlinien

LAND

STAAT

STADT

STADTSEITIGER RECHTER BRÜCKEN
PFEILER MIT EINER
DER DENKSÄULEN Z
ERINNERUNG AN DIE
NEUGESTALTUNG VON
WIEN GALLERIE
UND EINSTEIGHALLE
DER STADTBAHN
ENTWORFEN VON
OTTO WAGNER KR
OBER BAVRATH

○ MDCCCXCVI ○



Vorwort

Vor mehr als 120 Jahren, am 9. Mai 1898, eröffnete Kaiser Franz Joseph die Wiener Stadtbahn. Das großangelegte Verkehrsprojekt unter der Leitung von Otto Wagner gilt bis heute als eine der bedeutendsten städtebaulichen Leistungen in Wien.

Mit der Ausgestaltung der Wiener Stadtbahn wandte sich Wagner vom Historismus des 19. Jahrhunderts ab und der modernen Architektur zu. Die Wiener Stadtbahn stellte bei ihrer Eröffnung Wiens Schienenweg in die Moderne dar, eine Bezeichnung, die den Architekten wohl gefreut hätte.

Erstaunlicherweise liegt uns heute zu diesem zukunftsweisenden Projekt keine umfassende Dokumentation vor. Es haben sich nur vergleichsweise wenige Fotografien aus der Bauzeit erhalten. Umso mehr freuen wir uns, im Archiv des Technischen Museums Wien solche fotografischen Aufnahmen bewahren zu können. Diese zeithistorischen Raritäten wurden am 14. September 2018 in das österreichische Dokumentenregister der UNESCO aufgenommen.

Der vorliegende Band 11 unserer Schriftenreihe Edition TMW beleuchtet nicht nur sämtliche Vorprojekte, die zur Errichtung der Wiener Stadtbahn geführt haben, sondern auch den Bau, die künstlerische Ausgestaltung sowie den Betrieb bis zur Elektrifizierung mittels historischem Bild- und Planmaterial.

Eine Bildergalerie der ausgezeichneten fotografischen Dokumentation aus der Bauzeit bildet den Abschluss der Publikation. Somit stellt das vorliegende Werk erstmals eine Verbindung zwischen den im Österreichischen Staatsarchiv verwahrten Akten und Plänen sowie den im Technischen Museum Wien aufbewahrten Fotografien dar und bietet einen einzigartigen Einblick in das architektonische Werk Otto Wagners und den Betrieb der Wiener Stadtbahn.

Gabriele Zuna-Kratky
Direktorin Technisches Museum Wien

Einleitung

Die Wiener Stadtbahn, die Kirche am Steinhof oder das Gebäude der Postsparkasse am Ring sind in Wien untrennbar mit dem Namen Otto Wagner verbunden und gelten heute als Meilensteine auf dem Weg vom Historismus zur Moderne.

Der reich bebilderte Band thematisiert wesentliche kultur- und verkehrshistorische Aspekte der Wiener Stadtbahn und illustriert gleichzeitig ihre Geschichte von den Anfängen bis zu den ersten Elektrifizierungsversuchen. Roman Hans Gröger stellt in seinem Beitrag „Viele Planungen für eine Lösung“ alle wichtigen Vorprojekte zur Wiener Stadtbahn ausführlich dar. Die regen Diskussionen um das beste Verkehrskonzept führten im Jahr der Wiener Weltausstellung 1873 zu einem öffentlichen Wettbewerb, an dem auch Otto Wagner teilnahm und den er gewann. Das Siegerprojekt wurde ebenso wie die Pläne von Wilhelm Flattich, John Fogerty, dem Wiener Stadtbauamt, Siemens & Halske oder Oswald Liss in den folgenden Jahren nicht verwirklicht. Erst nach dem Gesetzeserlass vom 18. Juli 1892 und der Gründung einer Wiener Verkehrskommission konnte mit der Errichtung einer Stadtbahn begonnen werden.

Der offizielle Baubeginn war der 16. Februar 1893. Schnell stellte sich heraus, dass eine Verwirklichung der Stadtbahn nur in Zusammenhang mit weitreichenden baulichen Veränderungen, wie der Wienfluss-Regulierung, der Ausführung von Sammelkanälen, umfassender Regulierungsarbeiten am Donaukanal sowie der Errichtung einer Wehr- und Schleusenanlage in Nussdorf, möglich wäre. Die eigentlichen Bauarbeiten begannen im Jahr 1894, in dem man auch Otto Wagner zum künstlerischen Beirat der Verkehrskommission bestellte. Innerhalb von vier Jahren waren die Vororte-, die Gürtel- und die Obere Wientallinie soweit gediehen, dass die feierliche Eröffnung durch den Kaiser erfolgen konnte. Die fehlenden Strecken, die Untere Wiental- und die Donaukanallinie, folgten bis zum Jahr 1901. Sandra Rosenbichler und Bettina Jernej widmen sich in ihren Aufsätzen der Errichtung der einzelnen Strecken sowie der Ausgestaltung der Bauwerke. Anhand des historischen Planmaterials wird der Einsatz der stilprägenden

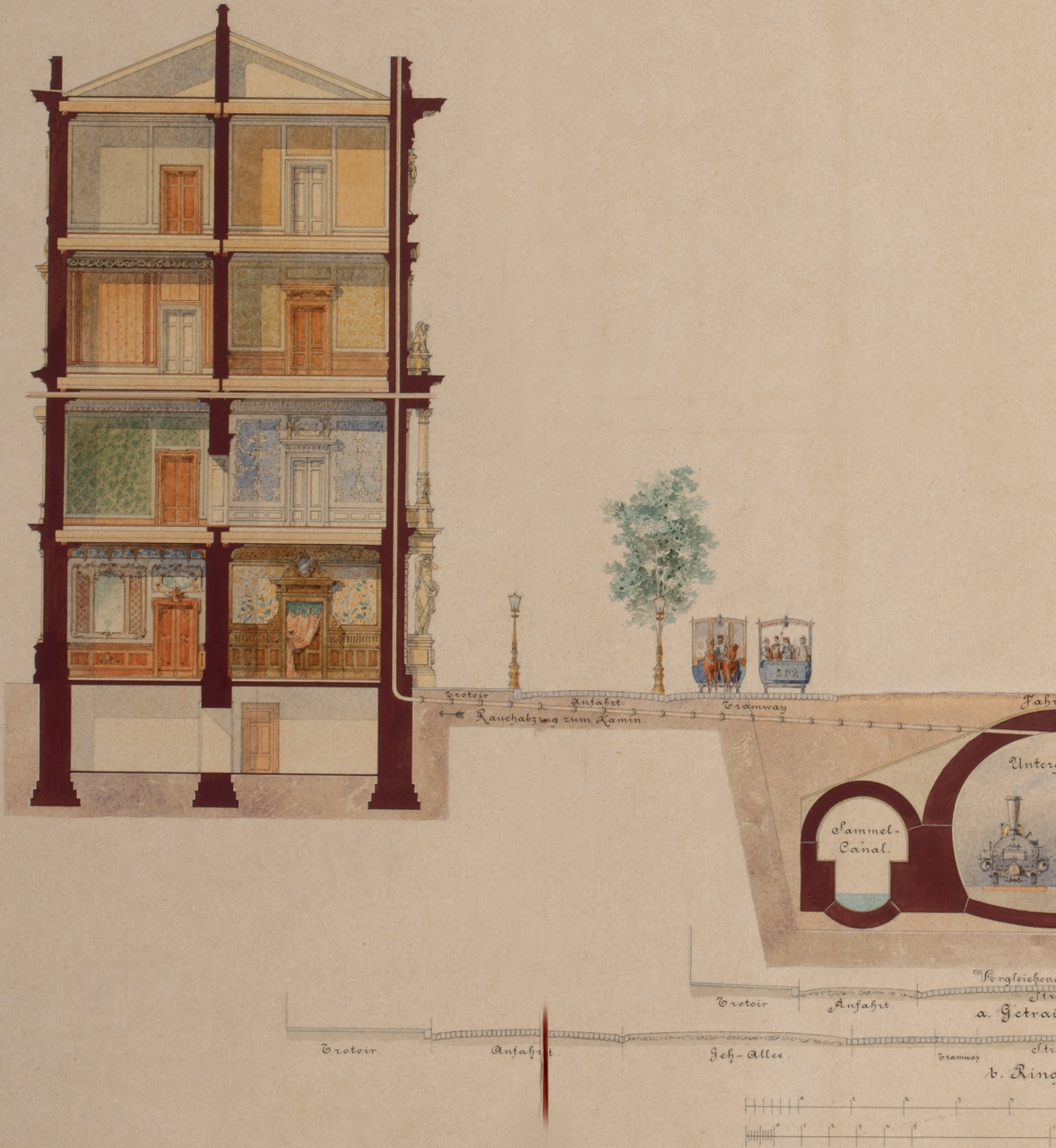
Elemente aufgezeigt und mittels Fotomaterial aus der Bauzeit belegt. Diese bildlichen Quellen der Stadtentwicklung in Wien um 1900 werden durch die detaillierte Baugeschichte der einzelnen Linien kontextualisiert.

Mit dem Betrieb der Stadtbahn, vor allem mittels Dampflokomotiven, beschäftigt sich der Beitrag von Thomas Winkler. Karl Gölsdorf, der Chefkonstrukteur der k. k. österreichischen Staatsbahnen, entwickelte eine eigene Stadtbahnlokomotive, die Reihe 30. Sie musste ebenso wie die Personenwagen besondere Betriebsanforderungen für die Stadtbahnstrecken erfüllen. Trotz aller Optimierung der Fahrbetriebsmittel stellte sich kein wirtschaftlicher Erfolg ein. Bereits ab 1901 gab es deshalb Versuche, die Stadtbahn durch Elektrifizierung zu verbessern. Wie es nach der Eröffnung mit dem Betrieb weiterging, welche Elektrifizierungsversuche, Reformvorschläge und Ideen es gab, beleuchtet ein weiterer Aufsatz von Roman Hans Gröger.

Im abschließenden Beitrag beschreibt Carla Camilleri die faszinierende Fotoserie des am Bauprojekt beteiligten Ingenieurs Albert Stächelin. Eine Auswahl dieser seltenen, händisch beschrifteten und signierten Baudokumente wird als Bildergalerie präsentiert. Komplettiert wird der Band durch ein Verzeichnis der in das UNESCO-Register aufgenommenen Fotografien zur Wiener Stadtbahn.

Die Redaktion

Schnitt durch die
25^{te} breite Straße
nach Schönbrunn



Viele Planungen für eine Lösung

Roman Hans Gröger

Die Ringstraße als erste Chance

Mit dem kaiserlichen Erlass zum Abbruch der Stadtmauer und zur Errichtung der Ringstraße im Dezember 1857 sollte die beengende Wirkung der Stadtmauern beseitigt werden und an die Stelle der alten Befestigungsanlagen eine dem Reich würdige Prunkstraße treten.¹ Diese Planungen boten auch dem zunehmenden öffentlichen Verkehr neue Möglichkeiten, wobei zunächst das Zeitalter der Pferdestraßenbahnen einsetzte. Im Jahr 1865 wurde die erste reguläre Linie vom Schottentor nach Dornbach eröffnet, und die zu jener Zeit ausschließlich privaten Straßenbahngesellschaften traten bald in einen heftigen Konkurrenzkampf. Bereits anhand der entwickelten Netzpläne zeigte sich deutlich, dass die damals noch im Bau befindliche Ringstraße das verkehrstechnische Zentrum der Zukunft darstellen würde.²

Noch vor der Fahrt der ersten Straßenbahn entwickelte der Stadtplaner Ludwig Zettl 1858 die Idee, den ehemaligen Stadtgraben zu überwölben, um in dem so entstehenden Tunnel eine schienengeführte Güterpferdebahn rund um die Stadt einzurichten. Ausgehend von diesem nicht verwirklichten Projekt setzte sich bis Ende der 1860er-Jahre die Erkenntnis durch, dass der öffentliche Verkehr Wiens entlang der ringförmigen Straßen rund um die Stadt – Ringstraße, Gürtelstraße, Donaukanallände – geführt werden sollte. Diese Lösung hatte den Vorteil, sämtliche Bahnhöfe in das Liniensystem miteinbeziehen zu können, und es setzte rasch ein Wettlauf um das beste Konzept zur Errichtung einer Kreisbahn rund um Wien ein.

Dazu war es jedoch notwendig, auch den Linienwall zu beseitigen. Obwohl schon zu Beginn der 1860er-Jahre Anträge zur Errichtung einer Schnellverkehrsverbindung im Bereich des ehemaligen Linienwalls vorlagen, befürworteten sowohl das Handels- als auch das Finanzministerium zunächst nur die Errichtung einer Straße.³

Die Weltausstellung als zweite Chance

Erst mit den Vorbereitungen zur Wiener Weltausstellung 1873 wurde die Notwendigkeit erkannt, in Wien einen Nahverkehr mit schienengebundenen Fahrzeugen zu errichten. Dies sollte zunächst mit der schon knapp 20 Jahre in Betrieb befindlichen Verbindungsbahn bewerkstelligt werden, weshalb in Meidling ausgebaut wurde. Im Prater wurde eine neue Station errichtet, die auch von Zügen auf der Verbindung Prater – Hauptzollamt – Westbahn benützt wurde. Dieser Linienführung war jedoch in Folge des einzigen Zwischenstopps beim Hauptzollamt kein Erfolg beschieden und ebenso wenig wie die Verbindungsbahn konnte die „Weltausstellungsbahn“, die ab dem Frachtenbahnhof Wien Nord direkt ins Ausstellungsgelände führte, die Erwartungen erfüllen.⁴

Neben der Verbindungsbahn waren in den 1870er-Jahren noch weitere Strecken errichtet worden, welche die einzelnen privaten Bahnlinien mit den Güterumschlagplätzen Wiens verbinden sollten. Im Jahr 1872 wurde die Donauländebahn eröffnet, welche von Maching über Inzersdorf, Oberlaa und Klein Schwechat nach Kaiserebersdorf führte. Diese Strecke sollte in Folge der Donauregulierung 1875 mit der am Donauufer entlang führenden Bahn verknüpft und so bis Nussdorf verlängert werden, wo sie auf die Kaiser-Franz-Josefs-Bahn traf.⁵

Die späteren Wiental-, Donaukanal- und Gürtelstrecken lagen aber noch brach. Erst am 26. Jänner 1872 wurde im Handelsministerium eine Sitzung zum Thema „Gürtelbahn“ abgehalten, in der eine Beratung mit dem Gemeinderat der Stadt Wien beschlossen wurde. Erst nach dessen Zustimmung wollte das Handelsministerium weitere Schritte andeuten. Als der Gemeinderat am 23. Februar dem Vorhaben der Errichtung einer Gürtelbahn schließlich zustimmte, setzte man im Handelsministerium erste Aktionen.⁶

Eine davon war, den Fachmann in Fragen des innerstädtischen Verkehrs, Max von Kübeck⁷, nach England zu entsenden, um in London über dortige innerstädtische Verkehrsmittel Erkundigungen einzuholen.⁸ Dem Handelsministerium lag am 22. August 1872 die daraus resultierende Denkschrift über das Wiener Stadtbahnnetz vor. Darin wurde die Anlage unter- und oberirdischer Bahnen angeregt, die aus einer Kombination aus Ring- und Gürtelbahn sowie diverser Radiallinien gebildet werden sollten. Um die einzelnen Bahnhöfe miteinander verbinden zu können, mussten die konzipierten Bahnen in Normalspur ausgeführt werden.⁹

Diese Denkschrift war der letzte Anstoß dafür, seitens der Gemeinde Wien und des Handelsministeriums Projekte für die Umgestaltung des Wienflusses und die Anlage von Lokomotiv- und Pferdebahnen zu finden. Es sollte ein verkehrstechnisches Gesamtkonzept vorgestellt werden, das den Bedürfnissen einer Großstadt entsprach. Ein Jahr später lagen dem Handelsministerium 23 Anträge vor, die an die Gemeinde Wien zur Begutachtung weitergeleitet wurden. Insgesamt acht der eingereichten Projekte befassten sich ausschließlich mit der Schiffbarmachung des Wienflusses oder der Liesing, weitere 14 Projekte zählten nur zum Themenkreis der Lokalbahn- und Gürtelbahnprojekte.¹⁰ Trotz gegenteiliger Stellungnahme des Magistrates der Stadt Wien¹¹ wurde das Projekt des Konsortiums „Graf Zichy, Ritter von Koromla, Freiherr von Schwarz und Otto Wagner“ Sieger der Ausschreibung. Im entsprechenden Memorandum sowie in der genauen Projektbeschreibung wurden die einzelnen Bahnstrecken, die Ableitung des Wienflusses und die Anlage eines Boulevards bei Schönbrunn konzipiert.¹²

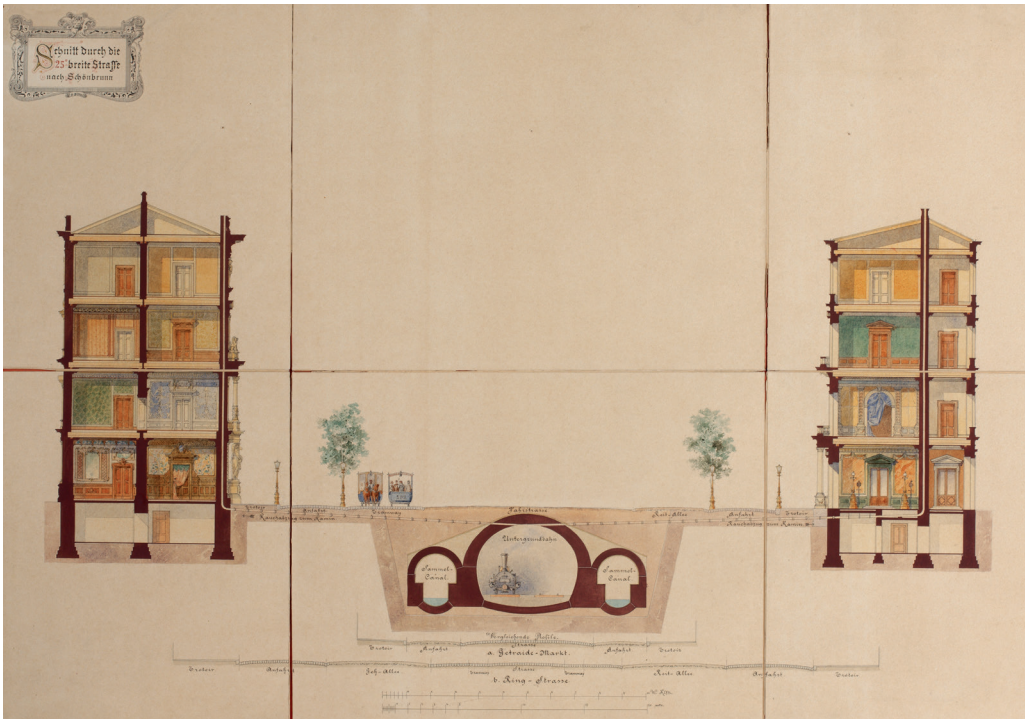
Am Franz-Josefs-Kai war der Zentralbahnhof geplant, der 730 Meter lang werden und über eine Verbindung zum künftig reinen Frachtenbahnhof Hauptzollamt verfügen sollte. Der Bahnhof war als Doppelhalle in Hochlage projektiert, die auf der Straße liegende Grundfläche diente als Wartebereich und im ersten Stock war ein Doppelgleis vorgesehen. Von hier ging die Donaukanallinie aus, die über die Station Hauptzollamt zum Südbahnhof reichte. Von da folgte sie dem Verlauf der Gürtelstraße, um bei der Gumpendorfer Straße die Radialbahn zu treffen und via Heiligenstadt in einem Bogen zum Franz-Josefs-Kai zurückzukehren. Die Radialbahn war im Gegensatz zur Peripheriebahn als Tiefbahn gedacht und fand ihren Anfang bei der Großmarkthalle, um entlang des Wientals in Hütteldorf ihren Endpunkt zu erreichen. Besonders bemerkenswert an den Planungen war, dass der Wienfluss bis zum Karlsplatz zur Gänze überdeckt und auf der gewonnenen Fläche ein Boulevard errichtet werden sollte.

Eine Variante der Verbindungsbahn stellte die äußere Peripheriebahn dar, die in der Station Hütteldorf ihren Anfang fand und in Hernals im Bereich der Wattgasse endete. Dort war eine Zweigbahn nach Dornbach projektiert. Erst in einer späteren Bauphase sollte diese Strecke bis zur Währinger Linie ausgebaut werden. Weiter sollte der Franz-Josefs-Bahnhof über Heiligenstadt mit dem Nordwestbahnhof, sowie mittels eines weiteren Astes mit der Brigittenau verbunden werden. Eine eigene Flügelbahn war für den Anschluss des Staatsbahnhofes vorgesehen, wobei die Verbindungsbahn zur Erreichung des Nordbahnhofes mitbenützt werden sollte.

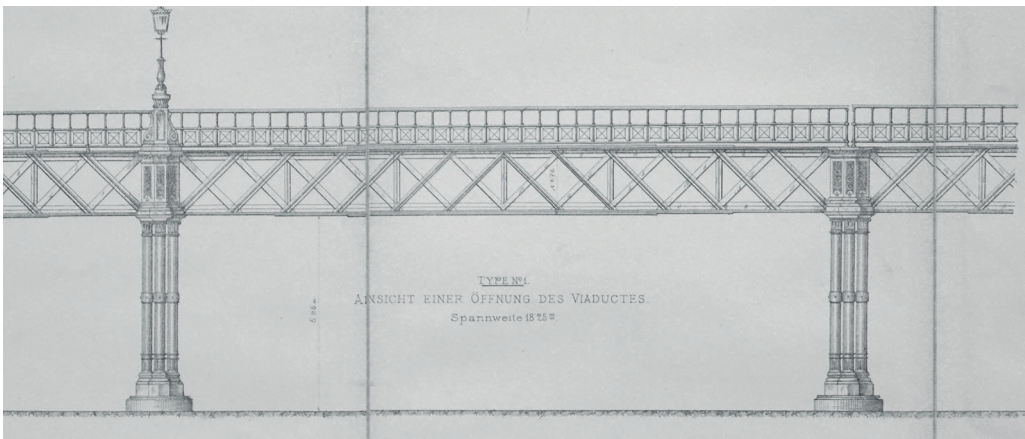
In einer zweiten Bauphase sollte eine Flügelbahn von der Strecke zum Südbahnhof durch den dritten Bezirk führen und den Donaukanal queren, um bis zum Donauufer gelangen zu können. Zusätzlich wurde ein innerstädtisches Netz an Radialbahnen geplant, das zwischen Karlsplatz und Schottenring als Tunnelbahn die Ringstraße umrunden sollte. Im Bereich des Schottentors war eine Flügelbahn zur Gürtelbahnstation Alser Straße, beim Parlament eine Flügelbahn zur Gürtelbahnstation Burggasse vorgesehen; vom Stephansplatz führte eine Untergrundstrecke durch die Wiedner Hauptstraße und dann den Gürtel entlang zum Südbahnhof.



01-01: Streckenplan des Konzeptes von Zichy und Konsorten, Österreichisches Staatsarchiv, Allgemeines Verwaltungs-, Finanz- und Hofkammerarchiv, Verkehr, Varia Stadtbahn, Karton 5



01-02: Straßenquerschnitt des geplanten Wien-Boulevards nach Schönbrunn, 1873, EA-002064-01



01-03: Ausschnitt aus dem Entwurf für die Viadukte der Donaukanallinie, ÖStA, AVAFHKA, Verkehr, Varia Stadtbahn, Karton 5



01-04: Vorprojekt der Verlegung des Wienflusses und des geplanten Wien-Boulevards, 1873, EA-002064-02

Von Flattich über Fogerty zum Gesetzesbeschluss

Der Zusammenbruch der Weltwirtschaft im Jahr 1873 machte die Planungen Graf Zichys zunichte. Doch bereits im Folgejahr konzipierte der bekannte Architekt Wilhelm Ritter von Flattich die Verbindungen der großen Eisenbahnlinien mit der Stadt, um so ein Lokalbahnnetz zu schaffen. Erneut wurden eine Gürtel- und eine Donaukanalbahn geplant, und durch das Bett des abgeleiteten Wienflusses sollte die Westbahn unterirdisch bis in die Stadt verlängert werden. Die Verbindungsbahn wäre vom Hauptzollamt aus über St. Marx, Matzleinsdorf und Meidling zur Westbahn verlängert worden und hätte derart den Ring um die Stadt vervollständigt.¹³

Erst Joseph Fogertys Projekt zur Errichtung einer Lokalbahn mit der Bezeichnung „Wiener Gürtelbahn“ vom Juni 1881 hatte reale Chancen verwirklicht zu werden.¹⁴ Die von ihm projektierte Gürtelbahn sollte die Möglichkeit bieten, rasch und bequem von einem Ende der Stadt zum anderen zu gelangen. Zudem sah das Konzept vor, den Bahnhöfen die längst überfällige Verbindung zu geben. Waren und Personen sollten schnell und einfach die Bahnstrecken wechseln können, wie es das Handelsministerium und die Gemeinde Wien schon 1872 gefordert hatten.

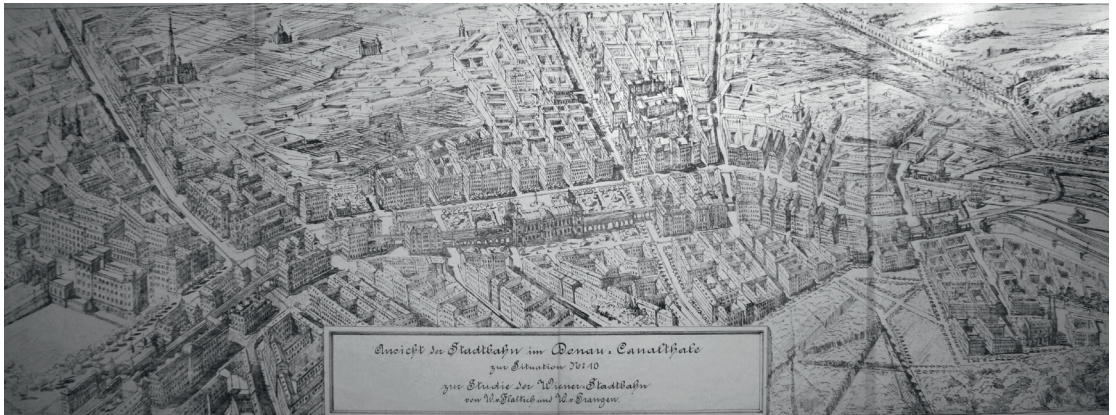
Zusätzliche Flügelbahnen sollten die Stadt mit den Vororten verbinden und Sommerfrischlern eine Fahrt in die Umgebung ermöglichen. Eine weitere Zweigbahn sollte zum Zentralfriedhof führen, die nicht nur für den Personenverkehr, sondern auch für den Leichentransport vorgesehen war. In Fogertys Beschreibung wurde erstmals der militärische Aspekt der Gürtelbahn thematisiert, mit deren Verwirklichung sowohl Truppentransporte als auch Kriegsmaterialien schnell durch die Stadt geführt werden konnten. Zu diesem Zweck entwarf er eine Flügelbahn zum Arsenal und eine zum Verpflegungsmagazin in der Leopoldstadt.

Hinsichtlich dieser Bauvariante stellte Fogerty fest, dass es keine Kreuzungen auf Straßenniveau geben würde, da sie streckenabhängig als Hochbahn sowie als Tiefbahn im Einschnitt oder im Tunnel konzipiert war. Das Projekt erlangte im Handelsministerium Zustimmung und nach Verhandlungen mit Joseph Fogerty wurde am 25. März 1883 die Konzession erteilt.¹⁵

Die Planungen gingen so zügig voran, dass die Strecken schon in zeitgenössischen Wienplänen eingezeichnet wurden,¹⁶ doch die Gemeinde Wien lehnte Fogertys Entwürfe für die Brücken ab, da deren Ausführungen das Stadtbild entscheidend verändert hätten. Da ihn zusätzlich die Geldgeber im Stich ließen, war eine Änderung der Pläne unmöglich. Daher ruhten die weiteren Arbeiten, bis im Jahr 1886 schließlich die Konzession ablief und die Kaution verfiel.¹⁷

Die Kritik an Joseph Fogertys Entwürfen für die Brücken und Viadukte wurde vor allem von Wilhelm Ritter von Flattich vorangetrieben, der ein eigenes Projekt zur Errichtung einer Wiener Stadtbahn im April 1883 vorstellte.¹⁸

Sein Konzept sah einerseits die Verlängerung der Verbindungsbahn vom Hauptzollamt zur Franz-Josefs-Bahn und von dort mittels einer Brücke zur Nordwestbahn vor. Andererseits wurde eine Stadtbahn vorgestellt, die sich entlang des Gürtels, des Wientals und des Donaukanalufers ringförmig um die Stadt legte. An eine Verlängerung dieser Bahn zu den Hauptbahnen dachte Flattich zu diesem Zeitpunkt nicht. Als Knotenpunkte waren Stationen beim Franz-Josefs-Bahnhof, am Franz-Josefs-Kai und beim Hauptzollamt vorgesehen. Die Stadtbahn und die verlängerte Verbindungsbahn hätten sich zudem in Meidling sowie in Baumgarten oder Hütteldorf getroffen, während der Umsteigeknoten von der Wiental- auf die Gürtellinie zwischen Gumpendorfer Straße und Margaretengürtel gelegen wäre.



01-07: Ansicht auf den zugeschütteten Donaukanal nach dem Projekt von Flattich & Prangen, ÖStA, AVAFHKA, Verkehr, Varia Stadtbahn, Karton 5, Wiener Stadtbahnen 1883, Beilage

Um beliebte Ausflugsziele miteinbeziehen zu können, entwickelte Flattich vom Karlsplatz über die Lastenstraße durch den neunten Bezirk bis zum Türkenschanzpark eine Lokalbahn, die sich sodann in drei Äste gabelte, um Dornbach, Döbling und den Kahlenberg zu erreichen. Bei der Station Währinger Straße der Gürtellinie war ein entsprechender Knotenpunkt mit dieser Lokalbahn eingeplant.

Einen spektakulären Ansatz lieferte Flattich schließlich bei den grundsätzlichen Betrachtungen hinsichtlich der Entwicklung Wiens, da er die Existenz des Donaukanals in Frage stellte. Dieser sollte zugeschüttet und das so gewonnene Land für neue Bauprojekte genützt werden.¹⁹ Die Studie Flattichs blieb ohne Umsetzung. Er legte jedoch 1886 ein adaptiertes Konzept für die Errichtung einer Wiener Stadtbahn vor.

Im Gegensatz zu dieser weitreichenden Vision Flattichs erarbeitete das Wiener Stadtbauamt ein eigenes Konzept. Grundlage dieser Planungen war eine zweigleisige Gürtelbahn vom Südbahnhof über Matzleinsdorf und den Gürtel bis zur Franz-Josefs-Bahn und weiter zur Nordwestbahn. Zur Verbindung des Süd- und Staatsbahnhofes mit der Innenstadt sollte eine viergleisige Tunnelstrecke durch die Heugasse bis zum Schwarzenbergplatz, von dort weiter unter der Lastenstraße bis zu den beiden Museen, zwischen diesen durch, quer durch die Innenstadt bis zum Donaukanal führen. Mit einem Ast in Richtung Rossau und Nordwestbahnhof wäre der Linienschluss hergestellt worden. Schließlich war noch eine Wientallinie bis zum Schwarzenbergplatz geplant.²⁰

Die Firma Siemens & Halske entwickelte im Jahr 1886 ein Projekt, das sich an ausländischen Vorbildern orientierte. Mit einer Ergänzungslinie entlang des Donaukanals sollte die Anknüpfung zur Franz-Josefs-Bahn und Nordwestbahn sowie über eine Verbindungsbahn zur Südbahn, zur Staatsbahn, zur Aspangbahn und letztlich auch zur Westbahn hergestellt werden. Da die Züge der Hauptbahnen auf diese Weise bis in die Stadt hineingeführt werden konnten, war der Vorschlag von Siemens & Halske eine Verlängerung der bestehenden Hauptbahnen. So lag es auch nahe, die Stadtbahnzüge über die Verbindung von Penzing über Lainz und Hetzendorf nach Meidling zu führen. Im Bereich des Stadtparks sollte eine Abzweigung von der Verbindungsbahn zur Donaukanallinie eingerichtet werden. Diese Linie sollte im Anschluss weiter durch den 20. Bezirk, die Donau querend, bis Floridsdorf führen. Die Ausführung der Bahn war zwar in Tieflage geplant gewesen, doch für die Vertreter der Gemeinde Wien schien dies nicht ausreichend.²¹

Die „Dampftramwaygesellschaft vormals Krauss & Co.“ legte im Juni 1891 ein äußerst ambitioniertes Stadtbahnprojekt inklusive Wienflussregulierung vor.²² Die erste dort genannte Linie fand ihren Ausgang am Praterstern und folgte der Verbindungsbahn in Richtung Hauptzollamt, senkte sich ab der geplanten Station Radetzkybrücke unter das Straßenniveau, um im zunächst offenen Einschnitt bis zum Stubentor und weiter zum Karlsplatz zu reichen. Von hier lief die Bahn in gedeckter Bauweise entlang des Wienflusses bis zur Gumpendorfer Linie.

Vom Karlsplatz zweigte eine unterirdische Bahn zur Lastenstraße ab und ging zum Franz-Josefs-Kai, um der projektierten Linie Franz-Josefs-Bahnhof – Hauptzollamt zu folgen. Bei der Gumpendorfer Linie wurde eine weitere Zweigbahn in nördlicher Richtung zum Westbahnhof geplant. Die für eine spätere Bauphase ebenfalls als Tunnelstrecken geplanten Linien entlang des Gürtels sahen bei der Alser Straße eine Gabelung gegen Westen in Richtung Dornbach sowie gegen Osten in Richtung Schottentor vor. Diese Zweigbahn traf schließlich auf die Strecke der vom Karlsplatz kommenden inneren Ringbahn. Bei Döbling war ebenfalls eine Teilung projektiert, wobei ein Ast zum Franz-Josefs-Bahnhof, der andere in Richtung Heiligenstadt führte. Bei der Station Karlsplatz war in dieser späteren Bauphase auch die Einmündung einer vom Südbahnhof kommenden, die Aspangbahn berührenden und via Rennweg ins Zentrum führenden Bahn gedacht. Schließlich sollte noch eine Flügelbahn vom Westbahnhof Richtung Hietzing abzweigen.²³

Das Nachteilige an diesem Projekt war einerseits, dass die Herstellung der Tiefbauweise sehr kostspielig war und zudem vollkommen jene Linien fehlten, die das Stadtzentrum durchzogen hätten. Andererseits wären im ersten Bauschritt die Verbindungen zwischen den einzelnen Bahnhöfen nicht vollständig hergestellt worden.

Eine andere Variante von Tunnelbahnen stellte Oswald Liss im März 1891 vor.²⁴ Dabei war die Gürtelstrecke von Heiligenstadt bis zum Matzleinsdorfer Platz bzw. bis Meidling-Südbahn ebenso wichtig wie die Donaukanallinie. Diese mündete jedoch nach der Friedensbrücke in die Franz-Josefs-Bahn und zog vermutlich bis Heiligenstadt weiter. Die Wientallinie wurde nach diesen Planungen aus der Stadt in den Bereich der Straßenbahnremise Rudolfsheim gezogen, um von dort weiter am Gelände des heutigen Technischen Museums in die Westbahn einzumünden. Die Wientallinie war in ihrer Verlängerung zudem noch über den Praterstern bis in den Prater gedacht. Auch die Verbindungsbahn hatte Liss in sein Konzept mit eingebaut, wobei diese ab dem Matzleinsdorfer Platz über den Südbahnhof ihren klassischen Verlauf genommen hätte. Die Gürtelstrecke wurde sowohl nach den Stationen Gumpendorfer Straße und Arbeitergasse mittels Bögen nach Osten wie nach Westen mit der Wientallinie verbunden. Es bildeten sich am Gelände zwischen Margaretengürtel und gegenwärtiger Otto-Wagner-Brücke auf diese Weise zwei Gleisdreiecke.

Der Zentralbahnhof der Stadtbahnen wurde nächst dem Stephansplatz projektiert. Die Donaukanallinie sollte vom Schwedenplatz nicht direkt zum Hauptzollamt verlaufen, sondern mittels eines Bogens in die Innere Stadt führen, indem sie die ehemalige Kaiser-Franz-Josefs-Kaserne unterlief. Dort war eine Gabelung der Strecke geplant, wobei ein Ast zum Hauptzollamt, der zweite jedoch weiter stadteinwärts gezogen wurde, um unterirdisch zum Stephansplatz zu gelangen. Da dieser Punkt als Kopfbahnhof geplant war, musste unter der Wollzeile von der Stadt her kommend ein Ast in Richtung Hauptzollamt geführt werden, um die Strecken in alle Richtungen verbinden zu können.

Dieses Konzept, das den unterirdischen Bahnhof am Stephansplatz vorsah, war sehr gewagt, da wohl zahlreiche Grundablösungen für seine Durchführung notwendig gewesen wären. Zwar wären die später projektierten Tunnelbahnen im Bereich der Inneren Stadt vorweggenommen worden, doch da das Stadtzentrum nicht erreicht wurde, fand das Konzept ebenfalls keine Verwirklichung.

Das Gesetz von 1892

Auf Grundlage dieser und zahlreicher anderer Projekte²⁵ wurde am 18. Juli 1892 ein Gesetz zur Errichtung der Stadtbahnen in Wien erlassen.²⁶ Die gleichzeitig gebildete Wiener Verkehrskommission war zunächst nur für die auch für den Güterverkehr bestimmten Hauptbahnen zuständig, während die ausschließlich für den Personenverkehr gedachten Lokalbahnen durch private Investoren errichtet werden sollten. Diese Aufteilung wurde jedoch rasch verworfen, da das Lokalbahnnetz später mit den Hauptbahnen verbunden werden sollte. Daher wurden in der Schlussfassung des Gesetzes sämtliche Haupt- und Lokalbahnen der Zuständigkeit der Wiener Verkehrskommission übertragen.²⁷

Das geplante Streckennetz hatte in Heiligenstadt einen zentralen Bahnhof, der auch als Endpunkt einer vom Matzleinsdorfer Platz ausgehenden Gürtelstrecke diente. Diese traf dort auf eine Linie, die bei der Reichsbrücke ansetzte, den Nordbahnhof berührte und auf Höhe des Nussdorfer Wehrs den Donaukanal in Richtung Heiligenstadt querte.

Vom Nordbahnhof ausgehend lief die Wientallinie auf der bestehenden Verbindungsbahn und weiter über den Karlsplatz bis zum Margareten-gürtel. Hier teilte sich die Strecke einerseits in Richtung Westbahnhof und andererseits nach Gaudenzdorf, wo ein Anschluss an die damals verkehrende Dampftramway nach Mödling entstand. Im Bereich der Station Unter St. Veit traf die Wientallinie auf die in Heiligenstadt beginnende Vorortelinie.

Die projektierte Donaukanallinie setzte bei der Station Radetzkyplatz der Verbindungsbahn an, womit hier ein Knotenpunkt mit der Wientallinie entstand. Entlang des Flussufers zog die Strecke weiter zur Friedensbrücke, wo sie in Richtung Franz-Josefs-Bahnhof schwenkte. Diesen umfuhr sie westlich, um der heutigen Althanstraße folgend nach Norden weiter zu laufen. Bei der nunmehrigen Station Spittelau traf sie auf die Gürtellinie und ging parallel nach Heiligenstadt. Der Abschnitt entlang des Franz-Josefs-Kais war zugleich ein Teilstück der inneren Ringlinie, die vom Schottenring zum Karlsplatz und dann weiter unter der Lastenstraße zum Schottentor führte.

Nach dieser ersten Bauphase sollten in der folgenden zwei Flügelbahnen von der Gürtelbahn in Richtung Mödling sowie nach Penzing abzweigen. Die Wientallinie wäre hingegen bis Hütteldorf zu verlängern und die



01-08: Plan zur Regierungsvorlage 1891, ÖStA, AVAFHKA, Verkehr, Projektsammlung, W II.36

bestehende Dampftramway zu übernehmen gewesen. Auch Verbindungen zur Staatsbahn im Bereich der Stadlauer Brücke sowie zur Nordwestbahn waren für diese zweite Bauphase vorgesehen. Zusätzlich wurde eine unterirdische Strecke in Betracht gezogen, die beim Schwarzenbergplatz von der inneren Ringlinie abzweigte und sich bei der Station Rennweg in einen Ast zum Südbahnhof sowie zum Bahnhof der Aspangbahn teilte. Eine zweite derartige Flügelbahn sollte von der Station Lerchenfelder Straße durch den achten und sechzehnten Gemeindebezirk nach Hernals führen. Hier hätte sich diese Strecke im Bereich des heutigen Postsporthofes ebenfalls geteilt und wäre einerseits nach Dornbach und andererseits nach Pötzleinsdorf geführt worden.

Schließlich war noch ein Streckenkreuz in der Inneren Stadt vorgesehen, das zwischen Karlsplatz und Schwedenplatz sowie zwischen Hauptzollamt und Schottentor konzipiert wurde. Am Stephansplatz war der entsprechende Knotenpunkt vorgesehen.²⁸

Die ambitionierte Planung berücksichtigte zum Großteil die Bedürfnisse der Menschen Wiens und verband zugleich die Hauptbahnhöfe miteinander. Sogar Ausflugsziele und der Bereich der Inneren Stadt wurden in das System eingebunden.

Die Wiener Verkehrskommission begann sofort mit der Erstellung von Vorprojekten,²⁹ auf deren Basis die k. k. Baudirektion für die Wiener Stadtbahn ab 1895 Detailpläne zu den Gürtel-, Donaukanal- und Wientalstrecken verfassen konnte.³⁰

¹ Die einzige noch erhaltene Abschrift dieses Erlasses wird heute im Bestand Stadterweiterungsfonds des Allgemeinen Verwaltungs-, Finanz- und Hofkammerarchivs verwahrt. Das im Original an den Minister des Inneren gerichtete Handschreiben ging beim Justizpalastbrand 1927 verloren. Österreichisches Staatsarchiv, Allgemeines Verwaltungs-, Finanz- und Hofkammerarchiv [im Folgenden: ÖStA, AVAFHKA], Inneres, Stadterweiterungsfonds, Präsidialreihe, Karton 1.

² ÖStA, AVAFHKA, Verkehr, k. k. Ministerium für Handel und Volkswirtschaft, Allgemeine Reihe, Zl.: 19.501 ex 1868.

³ Ebd., Zl.: 7.316 ex 1868.

⁴ Wolfgang Kaiser: Wiener Schienennahverkehr. Straßenbahn – Stadtbahn – U-Bahn. München 2008, S. 10f.

⁵ Ebd., S. 11.

⁶ Centralblatt für Eisenbahn und Dampfschiffahrt, 1872, S. 121, 194, 259.

⁷ Ebd., S. 347f., 359f., 375f.

⁸ Zur Geschichte der Wiener Verbindungsbahn wird im Bestand „Verkehr“ des AVAFHKA ein eigener Teilbestand aus 18 Kartons unter der Signatur IV.Dk verwahrt.

⁹ ÖStA, AVAFHKA, Verkehr, Varia, Karton 6, Stadtbahn, Denkschrift über das Wiener Stadtbahnnetz von Max von Kübeck vom 22. August 1872.

¹⁰ ÖStA, AVAFHKA, Verkehr, k. k. Ministerium für Handel und Volkswirtschaft, Präsidium, Zl.: 1.769 ex 1875, Exposé über die eingelangten Lokalbahn- und Wienflußprojekte als kurzgefaßter Auszug aus den betreffenden Spezialgutachten und Anträgen für die Ausführung.

¹¹ Centralblatt für Eisenbahn und Dampfschiffahrt, 1873, S. 972f.

¹² ÖStA, AVAFHKA, Verkehr, Varia, Stadtbahn, Karton 5.

¹³ Ebd., Karton 6, Wilhelm Ritter von Flattich: Gedanken über die Anlage von Lokalbahnen in Wien im Zusammenhang mit der Anlage der Donaustadt, der Verlegung des Hauptzollamtes in dieselbe und mit der Schaffung einer neuen Verkehrsader. Wien, Juni 1874.

¹⁴ ÖStA, AVAFHKA, Verkehr, Projektsammlung, W II.8.

¹⁵ Ebd.

¹⁶ ÖStA, AVAFHKA, Plansammlung, 1642. Carl Loos, Neuester Plan der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien, 1883.

¹⁷ ÖStA, AVAFHKA, Verkehr, Varia, Stadtbahn, Karton 5, Beilage zu einem Briefentwurf Fogertys an Flattich 1885/86.

¹⁸ Ebd., Karton 5, Studien zur Wiener Stadtbahn mit Beziehung auf die Entwicklung der Stadt von Wilhelm Ritter von Flattich, Wien 1883, S. 10f.

¹⁹ Ebd., S. 12f.

²⁰ Ebd., Karton 5, Für die Commune Wien und für die Vororte. Ein Beitrag zur Lösung der schwebenden gemeinsamen Angelegenheiten in Wien und den Vororten. Von Moritz Willfort, S. 40.

²¹ ÖStA, AVAFHKA, Verkehr, Projektsammlung, W II.6.

²² Ebd., W II.5.

²³ Ebd.

²⁴ ÖStA, Archiv der Republik [im Folgenden: AdR], Verkehr, LB W 23, Stadtbahnprojekt 1891.

²⁵ Roman Hans Gröger: Die unvollendeten Stadtbahnen. Innsbruck 2009.

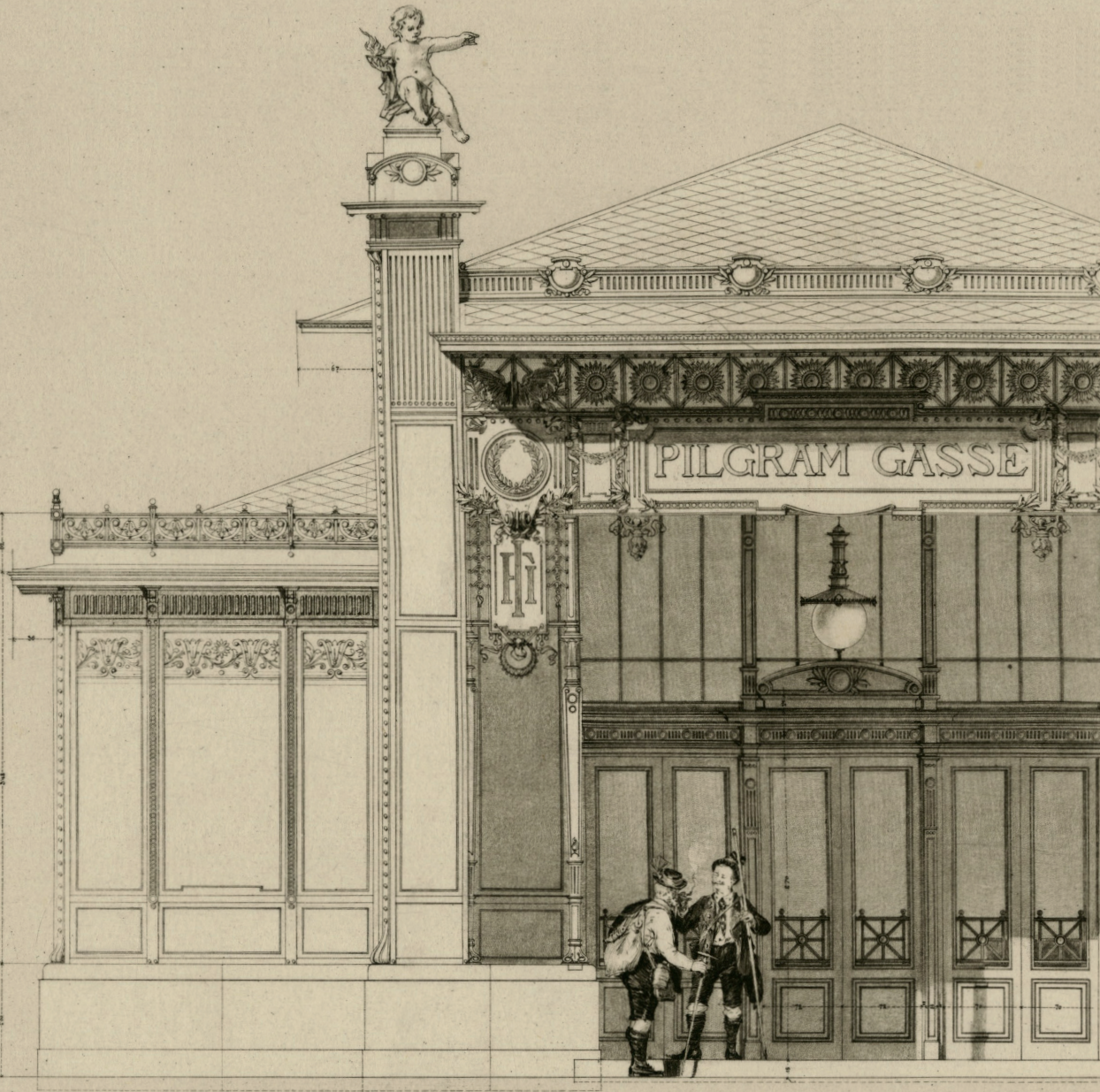
²⁶ ÖStA, AdR, Verkehr, Urkundensammlung, Handelsministerium, Nr. 620/R.

²⁷ ÖStA, AVAFHKA, Verkehr, Varia, Stadtbahn, Karton 5, Studie zur Wiener Stadtbahn, Teil 1. Wien 1904, S. 3f.

²⁸ Ebd.

²⁹ ÖStA, AVAFHKA, Verkehr, Projektsammlung, W II.33, Karton 279.

³⁰ Ebd., W II.39.



Artis sola domina necessitas

Sandra Rosenbichler

„Die einzige Herrin der Kunst ist die Notwendigkeit“¹ war Otto Wagners Leitmotiv für den städtebaulichen Gesamtregulierungsplan für Wien und außerdem ein wesentliches Merkmal seiner Architektur. Seine Kunst durfte nicht zum Nachteil der Nutzer werden, deshalb stand die Funktionalität seiner Werke im Vordergrund seines Schaffens. Neben der Funktionalität waren für ihn allerdings auch die zu verwendenden Materialien gestaltungsgebend, da diese spezifische Eigenschaften aufwiesen und vor allem die ihnen zugeschriebenen Bauaufgaben erfüllen sollten.

Ganz im secessionistischen Sinne, den Wagner mit seiner Architektur verkörperte, findet man zahlreiche Ornamente auf den Gebäuden, die jedoch nicht im Mittelpunkt stehen sollten. Durch die immer wiederkehrenden Fassadenelemente und die grundlegende Formensprache der von Wagner im Zuge der Planung der Wiener Stadtbahn entworfenen Gebäude, Brücken, Konsolen, Schutzgitter, Beleuchtungselemente und vieles mehr, sowie durch das in Wien allgegenwärtig scheinende Resedagrün des Anstriches für die Eisenelemente wird die Ansicht der Stadt auch heute noch maßgeblich von Wagner geprägt.

Denn genau dieses Resedagrün oder „Stadtbahngrün“ ist Untersuchungsgegenstand des Bundesdenkmalamtes, das sich mit dem Schutzanstrich der Eisenteile befasst, die im Zuge der Restaurierung einiger U-Bahnstationen seit 2015 wieder instandgesetzt werden. Das damit beauftragte Expertenteam fand dabei heraus, dass die ursprüngliche Farbgebung dieser Elemente nicht grün, sondern hellbeige war, und auch die Holzteile, die heute grün gestaltet sind, ursprünglich eine natürliche braune Holzmaserung aufwiesen. Das heute bekannte Grün wurde zwischen 1950 und 1970 unter anderem als Schutzanstrich für zahlreiche Maschinen verwendet und somit kann davon ausgegangen werden, dass der Anstrich erst nach dem Zweiten Weltkrieg „unser“ Wiener Stadtbild zu prägen begonnen hat.²

Die Wiener Stadtbahn im Kontext zu Wien

Eine Stadt ist gänzlich und zu jeder Zeit einem Wandel unterworfen. Auch die Stadt Wien bildete hierbei keine Ausnahme. Wien, so wie wir es heute mit seinen Bezirken und Stadtgrenzen kennen, befand sich im 19. Jahrhundert gerade erst im Entstehen. Durch die Eingemeindung der einzelnen Bezirke und das Aufbrechen des damals noch vorhandenen Linienwalls ergaben sich neue Blickachsen bzw. Hauptachsen durch die Stadt, zu berücksichtigen nicht nur für den Historiker von heute, sondern auch für den Architekten von damals. Infolge zweier Stadterweiterungsperioden wuchs Wien zu einer Millionenstadt: ein Trend, der sich bis in die Gegenwart fortsetzt. Das Automobil hatte noch keine so große Bedeutung für den Transport wie heute. Man ging davon aus, dass eine Stadtbahn das einzige Verkehrsmittel sein würde, das jede Person in der Stadt als Erschließungs- und Fortbewegungsmittel nutzen würde.

Die Wiener Stadtbahn bestand aus Tief- und Hochbauten. Beide Gebäudetypen weisen bestimmte Vor- und Nachteile auf. Tiefbauten lassen sich im Stadtbild beispielsweise leichter „verstecken“, jedoch waren speziell die Tiefbauten der Wiener Stadtbahn durch den noch nicht regulierten Wienfluss und das relativ hohe Grundwasser bedroht. Der Betrieb mit Dampflokomotiven hatte ebenfalls seine Tücken, so kann man die Atmosphäre, die in den geschlossenen Haltestellen geherrscht haben muss, heutzutage kaum noch nachvollziehen. Sowohl für die Fahrgäste als auch die Bediensteten muss es eine atemraubende, schweißtreibende und äußerst schmutzige Angelegenheit gewesen sein, sich in diesen Haltestellen aufzuhalten. Auch für die Bauwerke selbst stellte der Dampfbetrieb eine schwere Beeinträchtigung dar. Bedenkt man die Tatsache, dass die Haltestellen in weißer bzw. in beiger Farbe gehalten waren, so kann man sich die dunklen, rußbedeckten Decken und Wände durchaus vorstellen. Wahrscheinlich wird es ebenfalls recht bald zu Putzabplatzungen gekommen sein, weshalb Ästhetik und Dekor sehr rasch den einstigen Eröffnungsglanz eingebüßt haben dürften. Darüber hinaus bedeuteten die Tiefbauten einen erheblichen städtebaulichen Eingriff, denn die Gleisstrecken, welche die einzelnen Stationen miteinander verbanden, waren zwar in das Gelände eingeschnitten und damit tiefer gelegt als das Straßenniveau, aber nicht überdacht, weshalb man zumindest den Rauch der Dampflokomotiven aus der Ferne wahrnehmen musste. Aus der Nähe war wohl, von den Gleisen ausgehend, auch eine massive Hitzeentwicklung zu spüren.

Hochbauten stellten dagegen einen teils massiven Eingriff in das horizontal wahrnehmbare Stadtbild dar. Da man die Wiener Stadtbahn zunächst ebenso für den Güterverkehr nutzte, war es wohl für so manchen Zeitgenossen ein erschreckender Gedanke, in einem relativ überschaubaren Radius statt einfacher Haltestellen komplette Bahnhöfe vorzufinden, die neben ihrer eigentlichen Funktion als Haltestellen auch Markthallen und deren Infrastruktur beinhalteten. Fast mehr als die Geländeeinschnitte der Tiefbaugleisstrecken prägten die Hochbauten das Stadtbild. Sie mussten miteinander durch hochgelegte überbrückende und Straßen überspannende Konstruktionen verbunden werden. Die damals noch freien Sichtachsen wurden dabei mit Brückenkonstruktionen verbaut, die aus Materialien bestanden, denen der Nutzer noch kein wesentliches Grundvertrauen entgegenbrachte und zu denen Vergleichswerte bei ähnlichen Bauwerken fehlten. Überdies konnten diese neuen Materialien wesentlich größere Distanzen überspannen und waren bis dahin nicht gebräuchlich – weder in der Wahrnehmung der Stadt, noch als Material an sich. Nicht nur die Bauwerke sorgten für heftige Kontroversen innerhalb der Bevölkerung, auch deren Architekt, der für die Stadtbahn die künstlerische Leitung übernommen hatte. Otto Wagner war zwar damals schon ein anerkannter Architekt, allerdings fand seine Kunst nicht nur Bewunderung, sondern auch harsche Kritik. Da er mit neuen Baumaterialien wie Stahl und Glas arbeitete und eine klare, nüchterne Bauweise bevorzugte, wurden seine Werke oft als zu langweilig und schlicht empfunden. Vielen galt er jedoch dagegen als zu experimentierfreudig und nicht traditionell genug, um die Kaiserstadt Wien mit ihrer prunkvollen Ringstraße derart maßgebend zu gestalten.

„Es war dem künstlerischen Beirath der Verkehrscommission, dem Architekten der Stadtbahn Oberbaurath Professor Otto Wagner, vorbehalten, bei dieser monumentalen Anlage ein eigenartiges Schaffen zu entfalten. Ihm gebürt das Verdienst, die Hochbauten der Stadtbahn künstlerisch-schön, praktisch-modern ausgestaltet zu haben. Kein Bahnhof, kein Magazin, kein Viaductbogen, keine Brücke durfte vergeben werden, die nicht im Atelier Wagner künstlerisch und modern ausgestaltet worden war. Die Steinmassen und Eisenconstructions mussten erst in für das Auge gefällige, den ästhetischen Sinn nicht beleidigende Formen gebracht werden. Wohl gieng nicht alles nach Wunsch, und gar oft hinderte das übertriebene Sparsystem der Baudirection die correcte Ausführung der angegebenen Details, aber im großen und ganzen ist der Wille des Architekten durchgeführt worden und seine Hand auch überall sichtbar.“³

„Alle Welt hat das Gefühl, etwas Neuem gegenüber zu stehen. Die Laienwelt, für die jedes Bauwerk classificiert sein muss, steht diesen Bauwerken rathlos gegenüber. Es fehlt den Leuten die Rubrik, in welche diese Bauten gesetzt werden müssen. Sie sind nicht Renaissance, nicht Empire, nicht Gothik, nicht Griechisch. Dass sie modern sein könnten, denken sie nicht. Jede Zeit, jede Epoche hat den augenblicklichen Bedürfnissen Rechnung getragen, nur die Neuzeit hat sich bisher gefallen, unsere Vorgänger zu copieren. Nur sie blieb auf dem sterilen Boden der Nachahmung stehen. Von einem schöpferischen Schaffen war keine Spur.“⁴

Für andere Bauaufgaben, wie etwa Friedhofsanlagen, Kirchen, Postgebäude⁵, Bahnhöfe und diverse Prunkbauten, gab es bereits erprobte und in sich funktionierende Gebäudeprototypen. Die Benutzer wussten mit dieser eindeutigen Formensprache der jeweiligen Gebäude umzugehen, verstanden bereits deren Zweck und Funktion. Für die Architektur der Wiener Stadtbahn, für die Wagner erst eine eigene und allgemein gültige Formensprache entwickeln musste, traf diese Nutzungssicherheit noch nicht zu – der Gebrauch musste erst verstanden und mit der Formensprache in Einklang gebracht werden.

„Überall ist das Constructive betont, den modernen Bedürfnissen ist durchwegs Rechnung getragen. Die Construction ist geschmückt, nie aber der Schmuck construiert. Mit wenig Mitteln wurde viel geboten. Da gibt es keine lügnerischen Säulen- und Palastarchitektur, keine Flausen, es ist das Praktische, das Einfache, das Würdevolle, das Constructive, das Schöne, welches sofort gefangen nimmt. Mit einem Wort, es ist das Moderne.“⁶

In anderen Städten, wo etwa zur gleichen Zeit Bahnsysteme innerhalb des Stadtgebietes gebaut wurden, plante man bereits für elektrisch betriebene Bahnen. In Wien wäre dies zwar ebenfalls möglich gewesen, allerdings entschied man sich, auf den altbewährten Dampfbetrieb zu vertrauen. Eine strombetriebene Bahn hätte zu wenig Leistung erbracht, um einen durchgängigen Betrieb zu gewährleisten, da man diese nicht nur für den Personen-, sondern auch für den Güterverkehr nutzen wollte. Die Wiener Elektrizitätswerke konnten keine Garantie für eine ausreichende Stromversorgung übernehmen.⁷



02-01: Dreibogige Brücke über die Richthausenstraße bei Hernals, Mai 1898, Aufnahme R. Lechner (Wilh. Müller), EA-002557-05

Die Vorortelinie

An der Vorortelinie lagen fast ein Drittel der Wiener Gewerbe- und Industriebetriebe.⁸ Sie wurde schon deswegen vorwiegend für den Güterverkehr geplant und am 11. Mai 1898 eröffnet. Die Stationen Unter- und Ober-Döbling sowie Breitensee waren allerdings reine Personenhaltstellen.⁹ Die Stationen Heiligenstadt, Hütteldorf–Hacking und Penzing waren Knotenpunkte und als Dreh- und Umschlagsplätze zur zentralen Verteilung der Güter ausformuliert, was auch diverse Nebengebäude und ein großzügigeres Areal verlangte, sodass sich die unterschiedlichen Funktionsbereiche dementsprechend ausbreiten und positionieren konnten. Die Stationen Gersthof, Hernals und Ottakring dienten ebenfalls der Güterversorgung, waren allerdings etwas kleiner gestaltet als die Endstationen. Trotzdem hatten sie eine zentrale Bedeutung für den Güterverkehr, und in der städtebaulichen Situationsbetrachtung muss festgehalten werden, dass diese als Zentren für Industrieansiedlungen fungieren sollten. Die Stationen stellten eine Infrastruktur zur Verfügung, die es Betrieben erleichtern sollte, sich in diesen Gebieten anzusiedeln.¹⁰

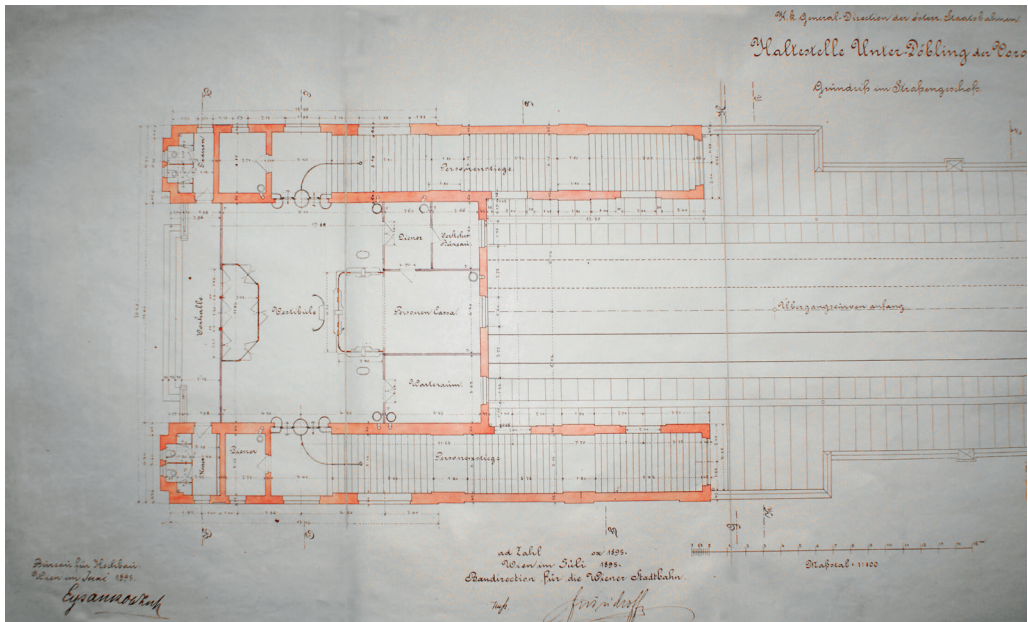
Aus rein technischer Sicht ist die Wiener Vorortelinie eigentlich als Gebirgsbahn anzusehen.¹¹ Eine Gebirgsbahn führt durch unwegsames Gelände und muss starke Höhenunterschiede bewältigen.¹² Sie überwindet auf ihrer Länge von 9,6 Kilometern eine Höhendifferenz von 60 Metern. Sie diene keinem touristischen Zweck, wie es etwa bei Bergbahnen überwiegend der Fall ist, und war an das restliche Schienennetz der Wiener Stadtbahn angebunden.

Das Gebiet, in dem die Linie verlief, war städtebaulich nur wenig aufgeschlossen. Döbling war zwar damals bereits ein vornehmes Villenviertel, das durch diese Linie erschlossen werden sollte. Allerdings orientierte sich das Erscheinungsbild der dortigen Stationsgebäude nicht an den prunkvollen Villen der Wiener High Society, vielmehr sind sie, ebenso wie die innerstädtischen Stationsgebäude, funktional, materialbetont und ohne Dekor gestaltet.

Auf der Strecke befanden sich entweder lange Tunnelsysteme oder in die Landschaft eingeschnittene Trassen. Eine Besonderheit stellt eine dreibogige Brücke bei der Richthausenstraße in der Nähe der Station Hernals dar. Während der Planungsphase ging man davon aus, dass sich das Gebiet in der Zukunft stark entwickeln würde, indem es einen Zuzug an Geschäften, Infrastruktur und Wohnbauten geben würde. Man prognostizierte dem Gebiet eine starke Weiterentwicklung zu einem Zentrum pulsierenden Lebens, das sich auf einer großen Einkaufsstraße präsentieren sollte, ähnlich einem Boulevard zum Flanieren. Diese Prognose wurde nie erfüllt, weshalb sich das Gebiet nach wie vor als „typische Stadtrand-situation“¹³ zeigt.

Diese Brücke stellt einen enormen Kraftakt auf konstruktionstechnischer Ebene dar, denn man baute sie auf einem absolut instabilen Boden – nämlich dem ursprünglichen Flussbett des alten Alsbaches.¹⁴ So musste man das Fundament mehr als zehn Meter in den Boden setzen. An den tiefen und breiten Pfeilerfundamenten ist ersichtlich, welche starken Schubkräfte die Bogenkonstruktion ableiten muss.¹⁵

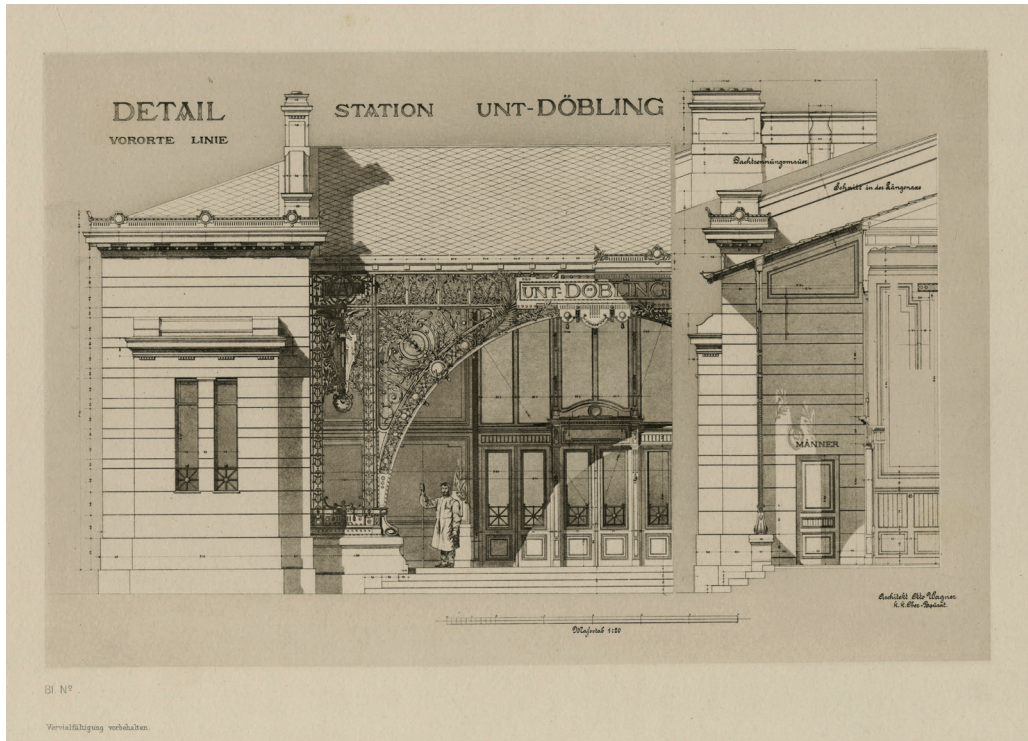
Bei den Stationsbauten handelt es sich um freistehende Gebäude, also Pavillons, deren Eingangsfronten jeweils zur Stadt gewandt erscheinen. Betrachtet man die Haltestelle Unter-Döbling aus Sicht des ankommenden Personenflusses, so erkennt man, dass der Reisende das Gebäude über eine Vorhalle betritt. Diese ist über Treppen zu erreichen und mit Vordach ausgeführt, welches durch eine filigrane, sehr zart und anmutig



02-02: Grundriss auf Straßenniveau Haltestelle Unter-Döbling – mit leicht vorspringenden Eckrisaliten und der im Plan noch kunstvoll ausformulierten überdachten Vorhalle, ÖStA, Lb 25.329, Stück 1

gestaltete Eisenkonstruktion getragen wird. Generell versuchte Otto Wagner die Eisenkonstruktionen so schlank und verjüngt zu formen, wie dies aus statischer Sicht möglich war. Man wollte zeigen, was dieses Material alles leisten konnte, so wie es auch bei den zarten Stützen auf der Perron-Ebene sichtbar ist, die das darüber liegende Flugdach hielten. Diese kunstvolle Gestaltung ist zwar auf den Plänen und in den Details ersichtlich, allerdings wurde bereits auf den Planunterlagen vermerkt: „Das Portalgitter wird in einfacher Weise zur Ausführung gelangen.“¹⁶ Seitlich des Vordaches befinden sich die öffentlichen Toilettenanlagen. Über einen Windfang gelangt man in eine annähernd quadratische große Halle, die durch Trennwände in einen Vestibül-Bereich und einen Personen-Kassa-Bereich getrennt wird. Hier erliegt der Personenstrom kurzfristig, da die Reisenden zunächst eine Fahrkarte lösen müssen.

Auf dieser Ebene gibt es auch einen Warteraum, zu beiden Seiten der Halle befinden sich Treppenhäuser, über welche die Reisenden zu den jeweiligen Zugperrons gelangten. Die Treppenhäuser zeichnen sich an der Fassade als leicht vorspringende Eckrisalite ab. Die Vorhalle und der Kassabereich sind in Form eines leicht zurückversetzten Mittelrisalits von außen sichtbar.¹⁷



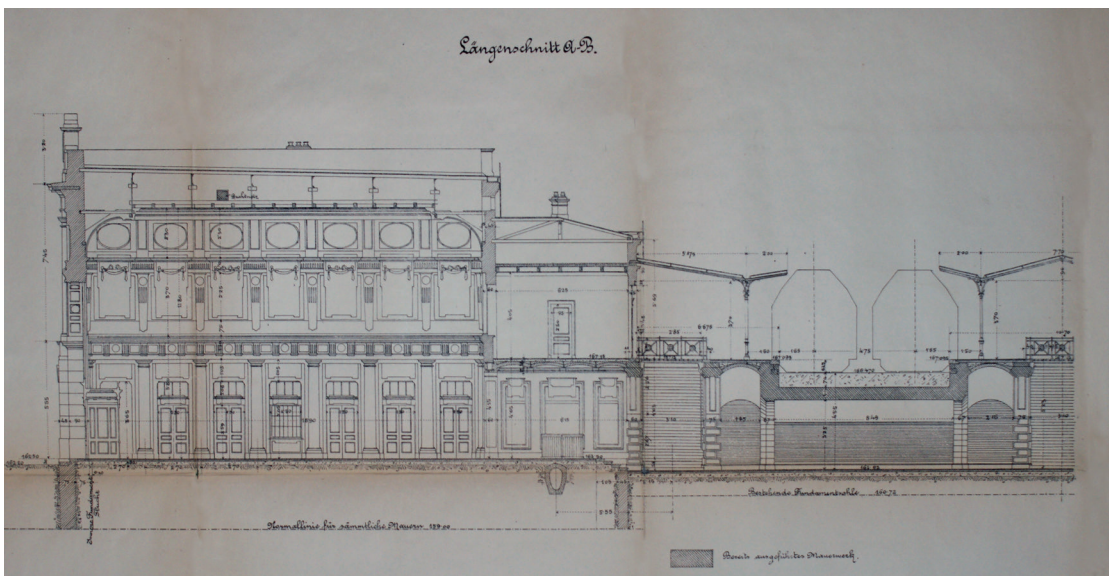
02-03: Station Unter-Döbling – eine reine Personenstation; mit leicht vorspringenden Seitenrisaliten und zurückspringendem Mittelrisalit; eine feine Eisenkonstruktion trägt das Vordach. Beim sehr schmalen Fensterpaar am Seitenrisalit erkennt man die übliche Gitterkonstruktion, Heliogravüre 1895/96, EA-000453-16

Bei jenen Stationen der Vorortelinie, die nur für den Personenverkehr genutzt wurden, handelte es sich um Untergrundstreckenhaltstellen. Das heißt im Wesentlichen, dass man zwar ein Stationsgebäude auf Straßenniveau betreten kann, aber die seitlich angelegten Treppenhäuser hinabsteigen muss, um auf das eigentliche Bahniveau zu gelangen.

Die Stationsgebäude von Gersthof und Heiligenstadt sind seitlich der Gleisperrons angelegt und einem bereits bekannten Bautypus – nämlich dem Bahnhof – nachempfunden. Sämtliche Fassaden sind mit verschiedenen Putzstrukturen verarbeitet, in eine Sockel-, Hauptgeschoss- und Halbgeschosszone gegliedert und weisen hohe rechteckige Fenster auf. Es befindet sich ein Gesims an jedem Gebäude, wobei auf die Kaiserinsignien an der Außenseite verzichtet wurde.



02-04: Hauptansicht Station Heiligenstadt – mit Hauptportal und klarer Strukturierung in horizontale und vertikale Ebenen, ÖStA, Lb 25.532, Stück 60



02-05: Schnitt Station Heiligenstadt mit beiden Bahntrassen – Dekor im Innenbereich, u. a. die typische Lorbeerblattgirlande, Tafeln und Scheiben, die die vorgegebene Ordnung aufrecht erhalten, ÖStA, Lb 25.532, Stück 62

Ein Merkmal für die architektonische Ausgestaltung durch Otto Wagner zeigt sich in den Eingangsportalen, deren oberer bogenförmiger Abschluss an einen Triumphbogen erinnert und das Portal höher wirken lässt.¹⁸ An jeder Station ist der Stationsname angebracht. Die Schriftart ist typisch für die Stationsgebäude Otto Wagners und dient bis heute als eindeutiges Merkmal der noch erhaltenen und betriebenen Gebäude. Sie erinnert stark an jene, wie man sie beispielsweise an der Secession in Wien vorfindet, und ist eindeutig dem Jugendstil zuzuordnen.

Die Gürtellinie

Besonders die Gürtellinie prägt bis heute das Wiener Stadtbild. Durch die zahlreichen Viaduktbögen, die grünen Blechträgerbrücken, die kunstvoll gestalteten Pylone und die schon von weitem sichtbaren Hochbauten ist diese Linie für Wien zu einem eindrucksvollen Merkmal geworden.

Wie seinerzeit der Linienwall, trennt auch die Gürtellinie Wien aus städtebaulicher Sicht in zwei Teile. Zunächst versuchte Wagner durch eine Geländeregulierung dieser Trennung entgegenzuwirken, außerdem entwarf er Durchlässe und Tiefbauten, um den trennenden Charakter zu entschärfen.

Die Trasse weist starke Höhenunterschiede auf, weshalb die Planungsaufgabe Wagners nach einer kontinuierlichen Horizontalität der Trassen zu einer enormen Herausforderung wurde. Außerdem hatte die Stadt eine lichte Durchfahrtshöhe von mindestens 5,1 Meter vorgeschrieben, wodurch sich die heute noch bestehenden starken An- bzw. Abstiege der Trassenführung erklären.¹⁹

Die Gürtellinie wurde bereits während der Bauphase bezüglich ihrer Hochbauten stark kritisiert, weil man diese als Eingriff in die städtebauliche Umgebung empfand. Eine Initiative, die 1896 einen Dringlichkeitsantrag im Abgeordnetenhaus stellte, forderte statt der Hochbauten und der oberirdisch geführten Bahnstrecken eine reine Tiefbahn zwischen den Stationen Michelbeuern und Burggasse.²⁰ Zum einen scheiterte dieser Vorschlag aus finanziellen Gründen. Der Bau der Fundamente hatte bereits begonnen und die Stadt konnte durch die Nutzung der Viaduktgewölbe Mieteinnahmen lukrieren. Zum anderen musste auch bedacht werden, welche Auswirkungen tiefe Einschnitte in das innerstädtische Stadtbild hätten.

Die zentralen Straßen wären förmlich durchtrennt worden, was zu verkehrstechnischen Problemen – gerade aus heutiger Sicht – geführt hätte. Charakteristisch für die Gürtellinie sind die zahlreichen Viadukte, wobei für die darunter entstehenden Räume teils Geschäftslokale konzipiert wurden. Jeder Bogen hatte einen eigenen Bauplan, da sich kein Gewölbe in seinen Baumaßen genau wiederholte. Jedes Gewölbe wurde aus Ziegeln gemauert und anschließend mit „doppelt geschlammten, gelben, böhmischen Klinkern verblendet“²¹.

Beachtlich ist, dass das Raumprogramm während der Planung feststand und man somit vorweg versuchte, bautechnische Probleme, die bei der Nutzung der Gewölbe entstehen könnten, zu vermeiden. So wurde beispielsweise auf eine geregelte Entwässerung für die Trassen geachtet. Bei den Brückenkonstruktionen handelte es sich schließlich um Wannen, die das Regenwasser auffingen und es auch dementsprechend ableiteten. Außerdem wurden eine Isolation und zahlreiche Entwässerungsschächte in die Pfeiler eingebaut. Otto Wagner nahm sich auch des Problems der Lärmdämmung an, um die Bedürfnisse der Geschäftsleute, die die Viadukte anmieteten, zu berücksichtigen. Er forderte daher, dass die Gleiskörper auf einer durchgehenden Schotterbettung zu verlegen waren.²² Dies führte zu einem massiven statischen Problem. Die Konstruktion hatte bereits ein beachtliches Eigengewicht und wurde nun noch einmal durch eine massive Verkehrslast, die fast ident mit dem Eigengewicht war, beschwert. Dementsprechend wurden starke Träger eingesetzt, welche die Durchfahrts Höhe der darunter liegenden Straßen nicht beeinflussen durften.

Die Vorderfronten der Viadukte waren statisch nicht relevant und konnten daher meistens gänzlich verglast werden. Mit den transparenten Glaselementen sollte dem verbindenden Gedanken im städtebaulichen Kontext Rechnung getragen werden. Man stelle sich die Wirkung einer massiven Wand vor – die Gewölbeform hätte an Bedeutung verloren und die Trasse wäre erst recht wieder als trennendes Element wahrgenommen worden.

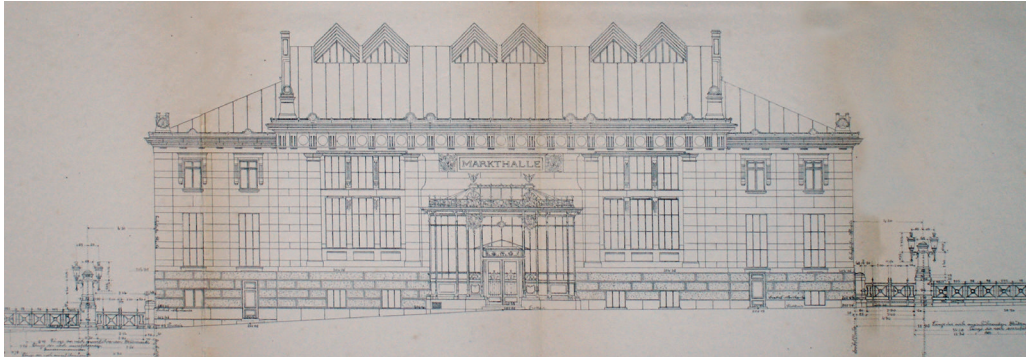
Ein weiteres Kennzeichen stellen die Blechträgerbrücken dar. „Es handelt sich, wie bei allen parallelgurtigen Fachwerken der Stadtbahn, um ein doppeltes Strebenpfostensystem mit Kastengurten.“²³ Wie bereits bei den Vorderfronten der Viadukte, wurde auch bei den Blechträgerbrücken auf Transparenz geachtet. Deshalb war die Konstruktion meistens absolut ornamentfrei und zudem als Fachwerk ausformuliert, was einen gewissen Durchblick möglich machte. Daher verwundert es bei erster Betrachtung, dass die Konstruktion bei dem Viadukt über den Währinger Gürtel mit



02-07: *Brücke über die Wienzeile, 1904, Aufnahme Marianne Strobl, EA-002549*

eine Weite von 63,2 Metern. Verstärkt wird die Konstruktion durch eine Mittelstütze, die in einem 40-Grad-Winkel zur eigentlichen Brückenachse liegt.²⁴ Diese Mittelstütze hat deswegen einen außergewöhnlichen Winkel, da sie gleichzeitig als Trennwand für das Gewölbe des darunter fließenden Wienflusses fungiert sowie in weiterer Folge für die unterirdisch verlaufende Wientallinie eine Stützwand bildet. Die Endpylone, die sich in der Nähe der jeweiligen Stationen befinden, bestehen aus Granit und überragen die Auflager der Blechträgerbrücke um fast 14 Meter.²⁵ Die Mittelstütze allerdings ist als durchbrochene Wand ausformuliert, sodass die Blickachsen frei bleiben und die Brücke in keiner Weise überragen. Es befindet sich zwar seitlich ein minimaler Aufsatz auf der Wandscheibe, allerdings in dezenterer Form als die Hauptpylone. Dies ist unter anderem für die Erscheinung der Brücke wesentlich, da sie so etwas schlanker im Gesamtkontext wirkt.

Auch hier wird die Neigung des Gleiskörpers durch Bleche verschleiert, um die Horizontalität nicht zu gefährden. Die hinter der Fachwerkkonstruktion liegenden Bleche reichen nur bis zur Hälfte und darauf befindet sich das



02-08: Ansicht der Markthalle Station Michelbeuern, ÖStA, Lb 25.532, Stück 30



02-09: Bahnseitige Ansicht der Markthalle Station Michelbeuern, Frühjahr 1898, Aufnahme Hans Pabst, EA-002571-09



02-10: Fassadenansicht der Station Währinger Straße, Heliogravüre 1895/96, EA-000453-09



02-11: Plandarstellung. Fassadenansicht der Station Nussdorfer Straße, ÖStA, Lb 25.532, Stück 57

für Otto Wagner typische Merkmal – das Geländer mit dem Sonnenblumenmotiv.

Die Station Michelbeuern bildet eine Ausnahme: Sie war als einzige auf dieser Linie keine Personenhaltestelle, sondern diente ausschließlich als Umschlagplatz für Güter. Erst viel später – nämlich mit dem Bau des Allgemeinen Krankenhauses (AKH) – wurde es notwendig, auch hier eine zusätzliche Personenstation zu etablieren. Alle anderen Stationen waren reine Personenhaltestellen, hierbei die Stationen Burggasse und Westbahnhof die einzigen Tiefbahn- und alle anderen Hochbahnstationen.

Die angestrebte einheitliche Gebäudegestaltung der Hochbauten war aufgrund des unterschiedlichen Geländeneiveaus sehr schwierig. An den Vorderfronten der Stationsgebäude ist deutlich der unterschiedliche Neigungswinkel der Straßen sichtbar. Dennoch erzeugen die horizontalen Fugenbilder einen klar und universell erkennbaren Gebäudetypus, der leicht zugeordnet werden konnte. Durch sich wiederholende Details, wie das Zusammenspiel von Glas- und Eisenelementen, die strenge Gliederung der Gebäudefronten und die dazugehörigen Elemente, wie Beleuchtungskörper, Schutzgitter und Eingangsportale, konnte ein Gebäudecharakter erschaffen werden, den man sofort mit der Gürtellinie in Verbindung brachte.

Die Wientallinie

Betrachtet man die Wientallinie in ihrer heutigen Erscheinung, so erkennt man sofort ein wesentliches Detail – nämlich den neben dem Gleisbett parallel verlaufenden Wienfluss. Tatsächlich wurde zunächst die Wienflussregulierung geplant und umgesetzt. Dadurch ergab sich die parallel verlaufende Gleistrasse, die vom Flussbett nur durch eine Mauer getrennt war. Auch die bauliche Ausführung des Wienflusses bestimmte das Erscheinungsbild der Trassenführung maßgeblich; insofern verschwand das Gleisbett an der Stelle, an der auch die Wien in den Untergrund führte, und kam wieder zum Vorschein, wo auch der Fluss an die Oberfläche trat.

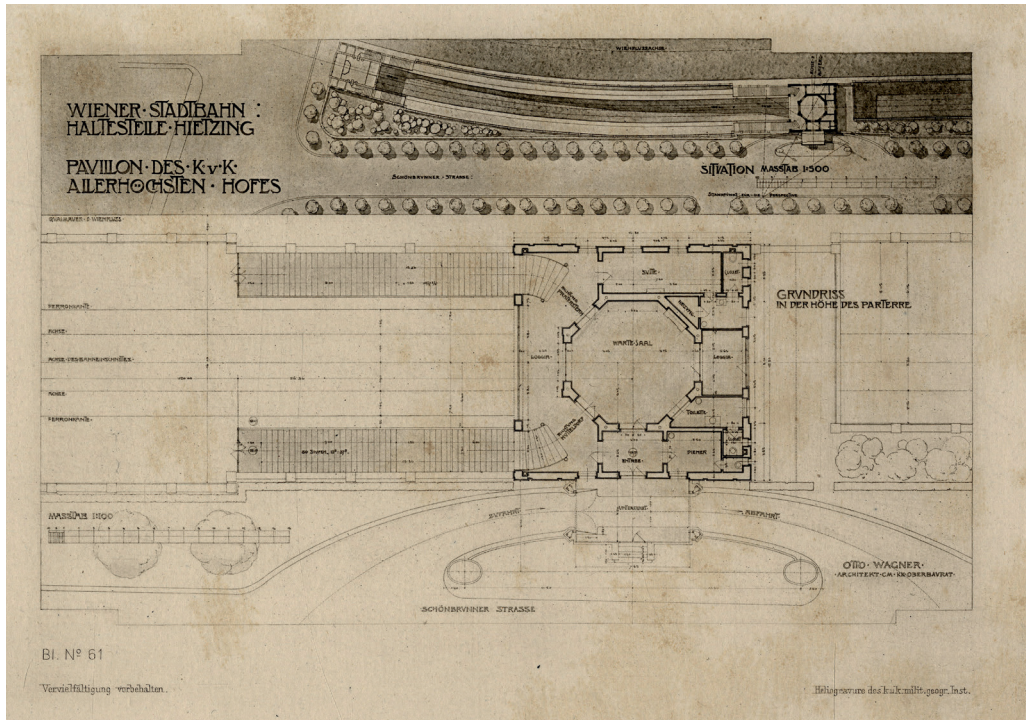
Diese Linie wird unterteilt in eine Obere und eine Untere Wientallinie und misst insgesamt 10,8 Kilometer.²⁶ Die Stützmauern, welche die Einschnitte in Richtung der Straßen befestigten, wurden aus Bruchstein gefertigt, wie es bereits bei der Vorortellinie der Fall war. „Die Sohlen, die vorbereitenden Widerlager und die Wölbungssegmente des Wienbettes, die anstelle der Brücken ausgeführt wurden, sind aus Beton; die anschließenden Eindeckungen der Bahnlinie mussten wegen der geringen Konstruktionshöhe je nach Spannweite aus Walzeisen- oder Kastenträgern mit Quergewölben aus Beton als Füllung konstruiert werden.“²⁷ Bei der Station Karlsplatz wurden – wie auch schon bei der Donaukanallinie – hierfür Eisenbetonkonstruktionen verwendet.

Bei der Wientallinie legte man Wert darauf, dass sie, als Tunnelsystem angelegt, gänzlich im Erdboden verschwand und nur durch die für den Zugang erforderlichen Hochbauten erkennbar war – ganz im Gegensatz zur

Gürtellinie, bei der man sich durch die als Hochbauten sichtbaren Trassen bemühte, eine verbindende Wirkung zu erzielen. Hier ging man davon aus, genug Raum für größere Plätze, Boulevards und Prachtstraßen zu schaffen. Betrachtet man die Straßenachsen vor dem Schloss Schönbrunn, so stimmt diese Annahme. Allerdings führte die Planung von großen Plätzen auch zu großen, teilweise bis heute ungelösten, verkehrstechnischen Problemen – beispielsweise am Karlsplatz. Die beiden Pavillons²⁸ der Haltestelle Karlsplatz, die ursprünglich den Zutritt zur jeweiligen Fahrtrichtung gewährleisteten, sind bis heute erhalten geblieben, allerdings nur weil sie 1971 unter Denkmalschutz gestellt wurden. Ihres ursprünglichen Existenzgrundes wurden sie allerdings beraubt, und so gliedern sie sich vor der Karlskirche und der Technischen Universität Wien in den Resselpark als begrenzendes Element zur Straße ein, ohne dabei als Stationsgebäude in Gebrauch zu sein – heute werden sie als Kaffeehaus und Ausstellungsraum genutzt. Außerdem ist zu erwähnen, dass die Pavillons zwar unter Denkmalschutz gestellt, aber dennoch gänzlich abgetragen und an einem anderen Platz wieder errichtet wurden. Der Stationspavillon in Hietzing dagegen blieb nicht erhalten. Der Originalpavillon wurde zwischen 1963 und 1964²⁹ abgerissen und musste dem heutigen Stationsgebäude mit Flugdach weichen.

Eine Ausnahme und ein absolutes Highlight auf dieser Linie bildet der Hofpavillon, der sich der Station Hietzing zuordnen lässt und vor der Abrissbirne verschont blieb. Er wurde einzig und allein für Kaiser Franz Joseph, die kaiserliche Familie und die Hofgesellschaft geplant und erbaut. Ursprünglich war er nicht Teil des Ausschreibungsrahmens, und Otto Wagner musste sich sehr darum bemühen, bis er diesen zusätzlichen Pavillon entwerfen und anschließend bauen durfte. Der Hofpavillon steht heute unter Denkmalschutz. Allerdings wurde er stark verändert, weshalb er heute nicht mehr in der gleichen Pracht erstrahlt, wie er einst in seinen Anfängen gegläntzt haben muss. Zwar blieb seine Fassade erhalten, aber im Innenbereich wurden die Teppiche und Möbel entfernt, die zur Grundausstattung gehört hatten. Denn in der ursprünglichen Farbgestaltung, Anordnung von Möbeln und Interieur spiegelte sich die klare Hierarchie der betreffenden Personen wider.

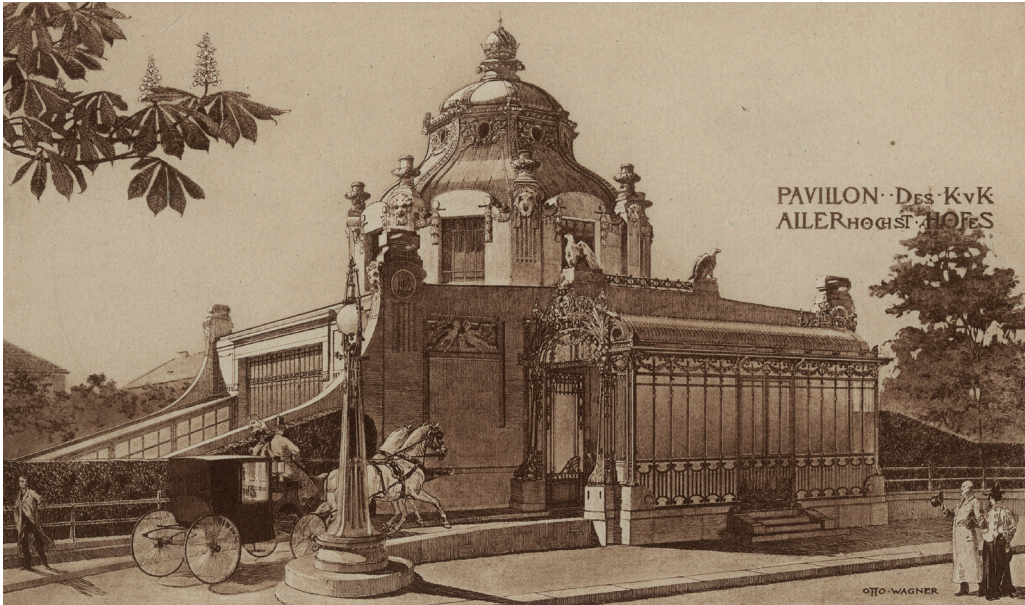
So erhielt der Kaiser eine eigene Sitzgarnitur und einen Tisch genau gegenüber des Einganges. Dieser Platz war auch durch den Bodenbelag als Mittelpunkt des Raumes gekennzeichnet, obwohl er nicht der eigentlichen Raummitte entsprach. Das Muster und die Farbgebung der Wandteppiche fanden sich in den Möbelüberzügen wieder. Das ursprünglich an der



02-12: Grundriss des k. u. k. Hofpavillons, Heliogravüre 1896/97, EA-002023-1

Außenfassade angebrachte Herrschermonogramm wurde entfernt, ebenso wie die österreichische Kaiserkrone, eine „figürliche Plastik auf bärtigen Masken über den ehemaligen Wangenmauern der Stiegenhäuser [...] und zwei allegorische Reliefs an der Eingangsfront, die neben dem Wappen der Haupt- und Residenzstadt Wien sowie dem Flügelrad der Eisenbahn Putten beim Spielen mit physikalischen Apparaturen zeigen.“³⁰ Leider baute man auch die beiden Treppenabgänge ab, die zu den darunter gelegenen Perrons führten, weshalb der Pavillon heute seiner ursprünglichen Funktion beraubt ohne Bezug zum räumlichen Kontext mit der Station steht.

Der k. u. k. Hofpavillon hat einen quadratischen Grundriss, allerdings ist der Zentralraum achteckig und im Außenbereich als überhöhte Kuppel sichtbar. Das Eingangstor ist nicht, wie bei den anderen Haltestellen, zur Straße zentriert, sondern seitlich gelegen, und weist als einzige Station eine Durchfahrt für Kutschen auf, da die Anreise des Kaisers per Kutsche erfolgte. Somit findet sich diese Art der Zufahrt als Eisenkonstruktion nur an diesem speziellen Pavillon. Die Materialien, aus denen das Gebäude errichtet wurde, entspre-

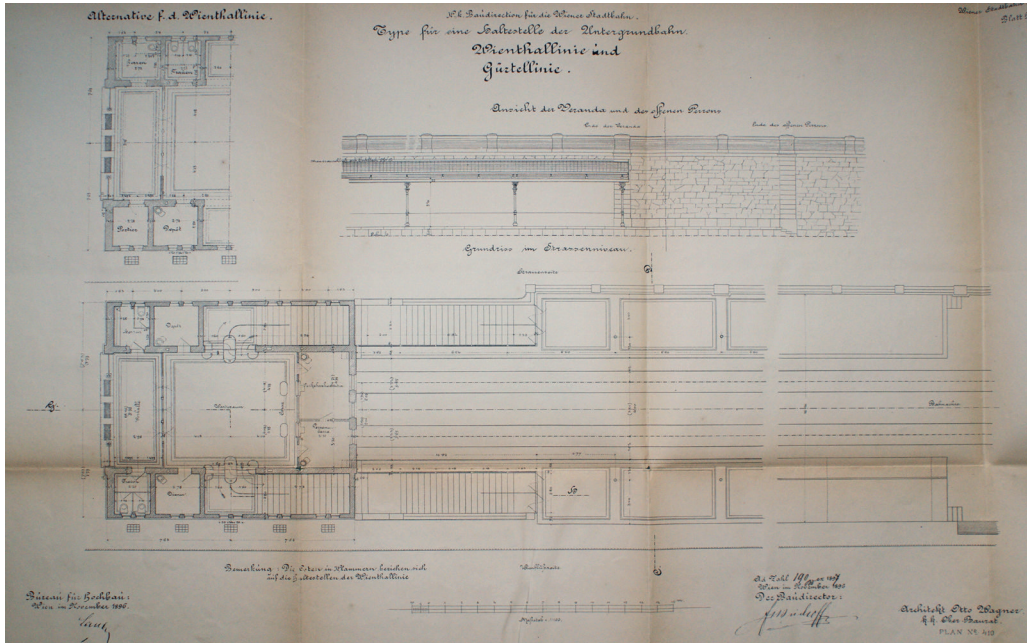


02-13: Ansicht des k. u. k. Hofpavillons, Heliogravüre 1896/97, EA-002023-3

chen den bereits erwähnten und genutzten. Es handelt sich um verputzte Massivwände, Eisenkonstruktionen, Holz und Glas.

Im Unterschied zu den Hochbauten der Gürtellinie, wo man mit den unterschiedlichen Niveauebenen zu kämpfen hatte, konnte bei der Wientallinie das Tunnelsystem beliebig angepasst werden. Daher gab es auch keine Baupläne für jede einzelne Station, sondern einen generell gültigen Plan. Es handelte sich um reine Personenhaltstellen, die alle nahezu 120 Meter lange Perrons aufwiesen und um die 1000 Meter voneinander entfernt lagen.³¹ Wagner hatte dafür eigene Pläne mit dem Titel „Type für eine Haltestelle der Untergrundbahn“³² entwickelt. Zu jeder Station existieren allerdings Situations- und Fundamentierungspläne.

Betrachtet man einen Pavillon, also ein oberirdisch gelegenes Stationsgebäude, das den Eingang zu den unterirdisch gelegenen Personenperrons kennzeichnete, so fällt die kubische Erscheinung auf. Ziel dieser Gebäude war es, eine „Corporate Identity“ im heutigen Sinne zu schaffen – also eine universelle und für jedermann verständliche Formensprache zu finden, sodass man bereits von Weitem wusste, um welches Gebäude es sich handelte. Allerdings sollten die städtebaulich räumlichen Blickachsen

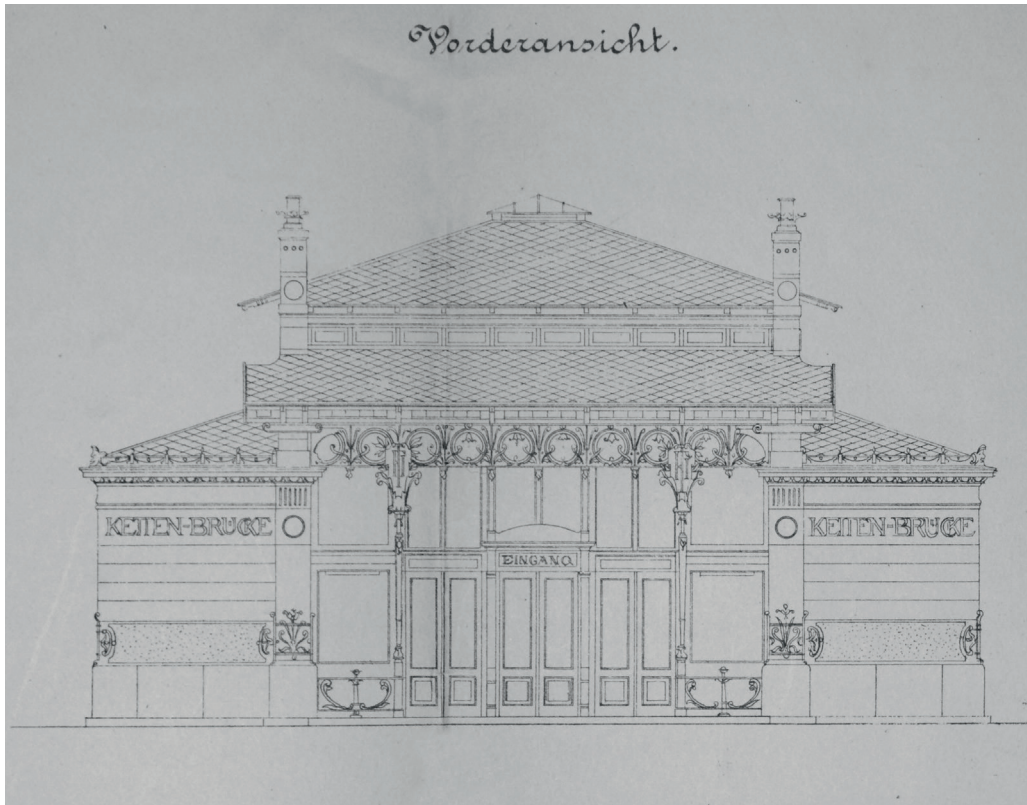


02-14: Quadratischer Grundriss eines oberirdischen Stationsgebäudes, ÖStA, Lb 25.532, Stück 86

frei bestehen bleiben und sich die Gebäude unaufdringlich in das Gesamtkonzept eingliedern. Im Grundriss betrachtet, lässt sich eine Hufeisenform erahnen, denn vom eigentlichen Pavillon, also der zentralen quadratischen Eintrittshalle und dem Kassenbereich, führen jeweils seitlich Treppenhäuser auf die unterirdisch liegenden Perrons, von denen die Stadtbahnzüge in die jeweiligen Richtungen abfahren.

„Entsprechend sind die planen Wände sehr sparsam und flächenbetont durch ein glattes Sockelband, graphisch in die Putzhaut eingetiefte Nuten, eine breite ondulierende Schmuckblende aus Metall vor der Kastenrinne von horizontalen Bändern umzogen.“³³

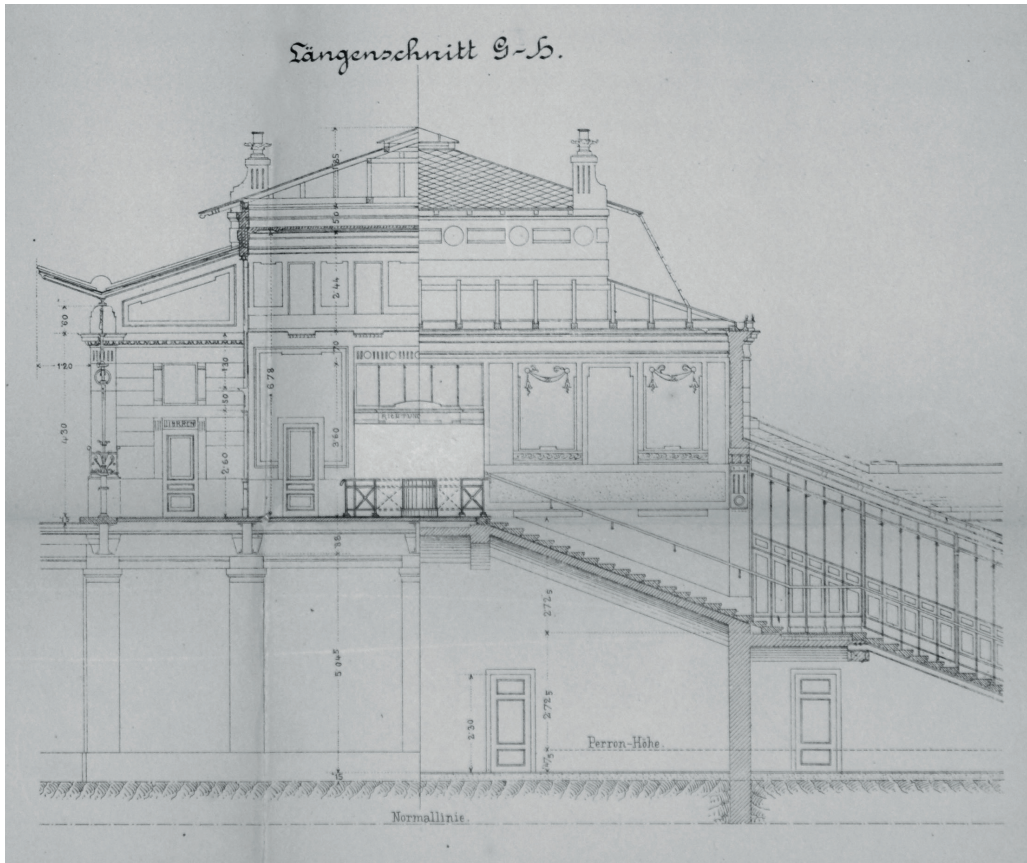
Die Hauptfassade des Stationsgebäudes hebt sich von den Seitenfassaden ab, indem das Eingangstür optisch mit Dekor aus Eisen betont wurde. Es wird auch ein leicht auskragendes Flugdach angedeutet, welches von sehr feinen Stützen aus Gusseisen getragen wird. Solche Flugdächer sind charakteristisch für Wagners Architektur und finden sich als wiederkehrendes Detail auch auf den Bahnsteigen wieder. Dieses Eisengitter, welches



02-15: Vorderansicht eines Pavillons über einer Untergrundhaltestelle, ÖStA, Lb 25.532, Stück 87

das Eingangstor zum Gebäude umrahmte, ist mit Palmettenbündeln verziert. Des Weiteren findet man an der Außenfassade Lorbeerkränze und Kantenschützer aus Eisen. Die Seitenfassaden sind gänzlich schmucklos und werden vertikal nur durch sehr schmale, längliche Schlitzfenster, die als Paare angereiht sind, durchbrochen.

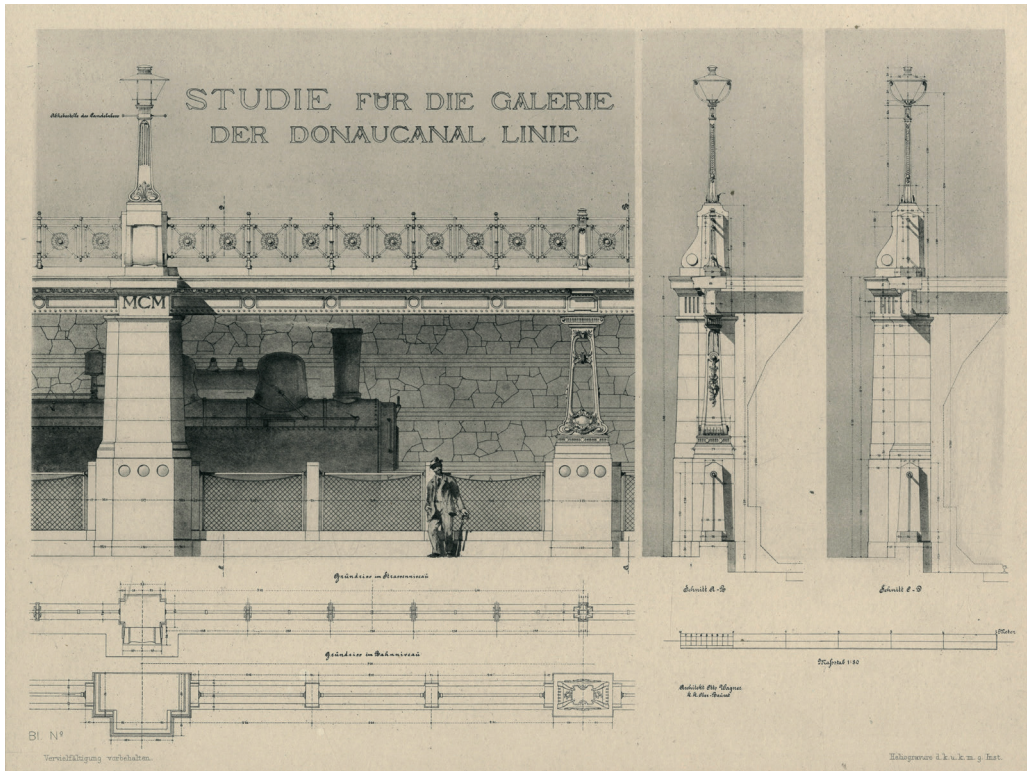
Interessant ist die gewählte Dachform. Die Eingangszone, im weiteren Sinne der Mittelrisalit, wird mit einem Pultdach³⁴ versehen, welches zu den Seitenrisaliten hin leicht auskragend ist. Die eigentliche Dachform ist ein Walmdach³⁵, welches durch eine weitere Wandzone durchbrochen ist und schließlich in einem leicht überstehenden Pyramidendach³⁶ gipfelt. Die Spitze bildet ein Lüftungsaufsatz. Die Ecken sind als Voluten ausgebildet, die ebenso hoch sind wie die Spitze des Giebels. Dahinter verbergen sich



02-16: Schnitt durch den gesamten Stationskomplex einer Untergrundhaltestelle, ÖStA, Lb 25.532, Stück 87

geschickt versteckt die Kamine. Die Dächer sind mit Blech eingedeckt, und durch die speziellen Formen und das Material selbst erhält das Gebäude eine Leichtigkeit, mit der es sich sehr harmonisch in die Umgebung eingliedert.

Das Innere der Stationen ist bei sämtlichen Tiefbahnstationen von Otto Wagner ident geplant und ausgeführt worden. So findet man auf einer Ebene die Toilettenanlagen, einen Raum für den Diener, einen Wartenraum sowie die Kassenräumlichkeiten. Der Wanddekor beruht auf Naturmotiven, wie Lorbeerblättern und Pflanzenranken, sowie geometrischen Formen. Diese Elemente sind aufwendig in mehreren Schichten mit Putz aufgebracht.



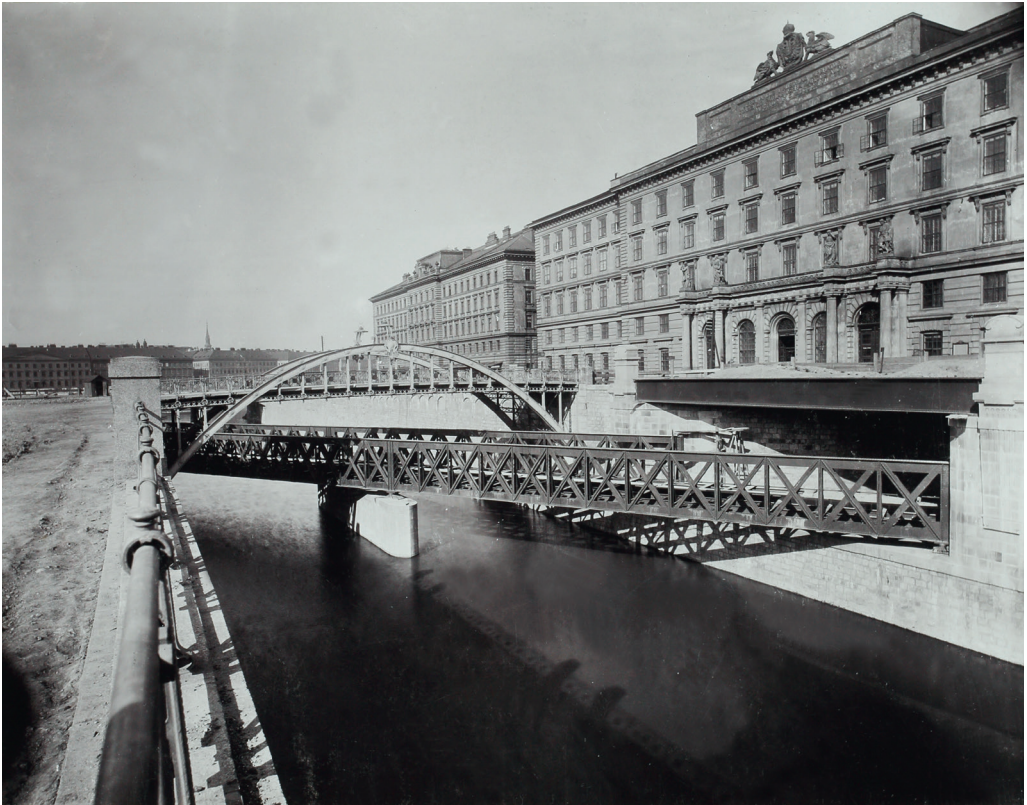
02-17: Studie für die Galerie der Donaukanallinie, erkennbar ist das schlicht gestaltete Schutzgitter zwischen Bahntrasse und Donaukanalufer, Heliogravüre 1895/96, EA-000453-01

Die Donaukanallinie

Bei der Donaukanallinie kam es vor Baubeginn bereits zu großen Streitigkeiten bezüglich der Station Rossauer Lände, da sich die an der Planung beteiligten Akteure nicht einigen konnten, ob eine Tief- oder Hochbahnstation errichtet werden sollte. Um Entscheidungen treffen zu können, mussten jedoch erst die Bauarbeiten am Donaukanal einschließlich der Regulierungsarbeiten mittels Sperrwerken abgewartet werden, da sonst die Gefahr bestand, dass immer wieder Hochwasser die Bauarbeiten behinderten; so war es bereits bei der Wienflussregulierung passiert. Da nämlich der tiefste Punkt dieser Linie genau 1,2 Meter über dem Nullwasser der Donau liegt, konnte schon ein minimaler Anstieg des Wasserpegels problematisch werden.



02-18: Studie für die
Galerie der Donaukanal-
linie, Heliogravüre
1895/96, EA-000453-02



02-19: Zollamtssteg und die Zollamtsbrücke – ein harmonisches Ensemble der unterschiedlichen Konstruktionstypen und Gebrauchsformen, Aufnahme um 1898, EA-002564

Heute sind nur mehr die Stationen Rossauer Lände und Friedensbrücke (zu Wagners Zeit noch „Brigittabrücke“ genannt) erhalten; die anderen Stationsgebäude ersetzen Neubauten. Allerdings wurden die Bahnsteige und Stiegen der historischen Stationen teilweise erneuert. Die für die Donaukanallinie markanten Galerien mussten vermutlich bereits in der Zwischenkriegszeit zwischen 1918 und 1938 saniert werden, sie präsentieren sich zum Kanal hin offen. Da man hier von einer „natürlichen“ Belüftung ausging und einen zu geringen Rauchabzug einplante, kam es während des Betriebs zu einem massiven Rückstau des entstehenden Rauches, der den „Aufenthalt auf den Bahnsteigen fast unerträglich machte.“³⁷

Der Donaukanal teilt Wien in zwei Hälften, weshalb es erforderlich war diese durch Brücken zu verbinden. Im Zuge der Regulierungsarbeiten wurden zwar etliche Brückenneubauten geplant und auch dementsprechend die

Stadtentwicklungsprojekte und die Stationsgebäude von Wagner im Kontext dazu konzipiert. Allerdings kamen viele Projekte nicht zur Ausführung. Die Ferdinandsbrücke beispielsweise präsentierte sich als Holzkonstruktion, die bereits 1819 durch Ing. A. Nikolaus geplant³⁸, jedoch erst 1911 als Neubau nach Plänen von Karl Rosenberg³⁹ errichtet wurde, der sich an Details von Wagner orientierte.

Ebenso erging es der Aspernbrücke, die erst 1913 zugunsten einer Neuerrichtung zum Abriss freigegeben wurde. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass Otto Wagner ein Gesamtkonzept für die Donaukanalregulierung entworfen und diese Darstellungen auch veröffentlicht hat. Dieses Konzept beinhaltete nicht nur die Wiener Stadtbahnstationen, sondern auch die Ufer- und Promenadenzonen sowie die Brücken, die die Stadtteile miteinander verbinden sollten. Dieses Konzept wurde nicht umgesetzt, weshalb nur die von Wagner vorgeschlagenen Stützmauern zur Ausführung gelangten. Die Stützmauern, welche die Uferzonen gegen die Straßen abgrenzten und befestigten, bestanden aus hellen Kalksteinquadern, die Kaimauern waren mit Granit verblendet. Das Fugenbild der behauenen Stützmauerquader bestimmte das Erscheinungsbild der Galerie, in welcher die Stadtbahn fuhr und ließ somit einen offenen Blick auf den Donaukanal zu.

Am Donaukanal gab es noch ein sehr markantes Element, welches Wagner eigens für die Donaukanallinie entworfen hatte – das Schutzgitter, welches die Promenade zum Donaukanal abtrennt, sodass niemand aus Versehen hinabstürzen konnte. Dieses Gitter ist nicht in der üblichen Sonnenblumenoptik gestaltet, sondern besteht aus zwei exzentrischen, kranzförmigen Kreisen, die durch Stäbe vertikal durchbrochen werden. Das gesamte Geländer folgt einem ausgeklügelten System, indem es durch steinerne Pfeiler unterteilt wird, an welche die eigentliche Gusseisenkonstruktion anschließt. Diese wiederum besteht aus einem Eisenrohr als Handlauf, das durch eiserne Pfosten läuft und das eigentliche Motiv, nämlich die kranzförmigen Kreise, die zwischen jeweils drei vertikalen Eisenstäben angebracht sind, überspannt. Wagner wählte hier bewusst eine andere und imperial wirkende Schutzgitterform, da er dem Donaukanal mit seinen Uferzonen ganz besondere Bedeutung beimaß und ihn damit aufwerten wollte. Außerdem zählte er diesen Bereich nicht mehr zur Stadtbahn, sondern zu einer neuen Bauaufgabe.

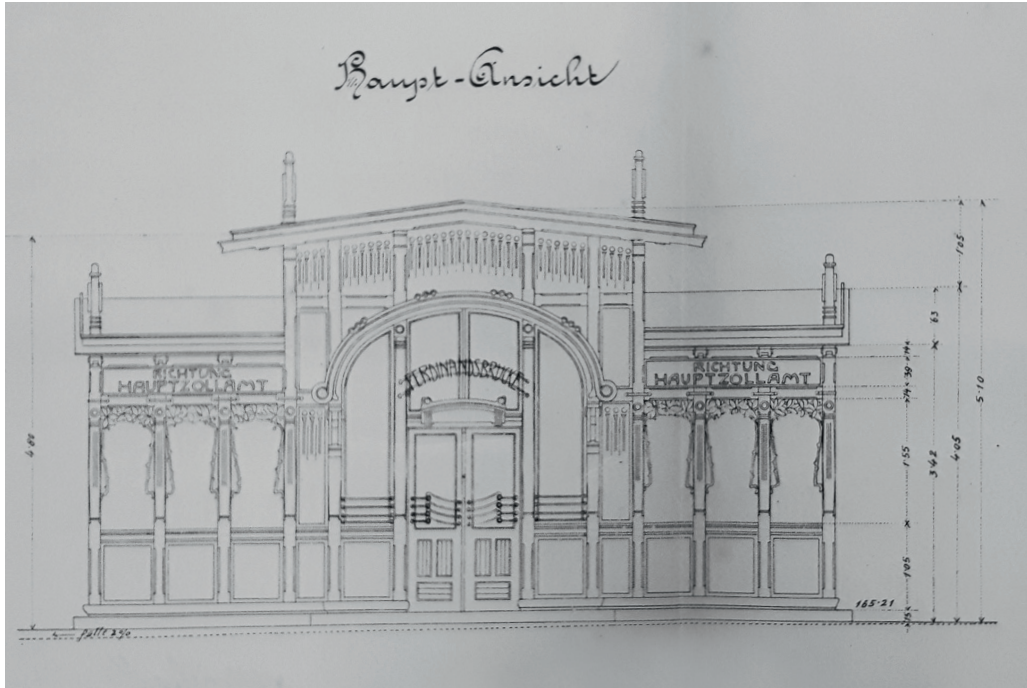
Eine weitere Besonderheit entlang der Strecke ist die Verbindung zur Station Hauptzollamt. Die Brücke ist benannt nach ihrem Standort – Zollamts-

brücke – und schneidet die beiden Seitenuferzonen in einem Winkel von ca. 30 Grad ein. Da hier eine größere Spannweite zu überbrücken war als bei einer orthogonal verlaufenden Brücke, benötigte man eine Zwischenstütze, die im Flussbett steht. Die Brücke ist ein Fachwerk aus Eisen, von Wagner geplant und ausgeführt. Der sogenannte „Zollamtssteg“, der sich gekonnt in den Bestand eingliedert, stammt jedoch nicht aus Wagners Feder, sondern von den Architekten Friedrich Ohmann und Josef Hackhofer; gebaut wurde er von Anton Biró.⁴⁰ Dieses Ensemble harmoniert perfekt miteinander und ergibt ein stimmiges Bild, trotz der unterschiedlichen Funktionsaufgaben, die an die jeweiligen Konstruktionen gestellt wurden.

Die gesamte Donaukanallinie ist etwa 5,6 Kilometer lang und verläuft gänzlich unterirdisch entlang dem regulierten Donaukanal, wobei alle Stationen als Galerie mit Ausnahme der jeweiligen Endstationen ausformuliert sind. Diese waren als reine Personenstationen geplant und ausgeführt und es erfolgte keine Nutzung für die Güterversorgung. Wie bei den bereits besprochenen Stationen, die ebenfalls Tiefbahnstationen waren – wie beispielsweise auf der Wiental- und der Gürtellinie – wurden auch diese Stationen durch ein oberirdisch gebautes Stationsgebäude erschlossen, sodass man über seitlich gelegene Treppenhäuser zu den jeweiligen Personenperrons hinabstieg. Allerdings unterscheiden sich die Stationsgebäude der Wientallinie und der Donaukanallinie in ihrer äußeren Bauform massiv, obwohl diese die gleiche Bauleitung betreute.

Bei den Stationen der Wientallinie spielte die quadratische Grundform eine wesentliche Rolle. Man erkannte die Gebäude trotz der anschließenden Treppenhäuser als Pavillons mit quadratischem Grundriss. Die Treppenhäuser hielten sich im Gesamtensemble dezent im Hintergrund und wurden nicht betont. Im Gegensatz hierzu treten die Treppenhäuser der Donaukanallinie sichtbar an der Fassade in den Vordergrund, und das Gebäude verliert dadurch seinen Charakter als freistehender Pavillon. Es präsentierte sich hier wesentlich richtungsweisender in der Gesamtumgebung. Ausschlaggebender Grund hierfür war wohl letzten Endes auch die Überlegung, wie sich das Gebäude am besten in die Galerie und die Umgebung des Donaukanals integrieren lassen würde. Die Galerien waren durch eine leichte Eisenkonstruktion überdacht und wurden neben den steinernen Pylonen mit Hilfe einer leicht wirkenden Eisenkonstruktion gestützt.

Bei allen anderen Linien wurden die Gebäude mittig über den Perrons platziert, sodass die Treppenhäuser hinter den Stützmauern in die Tiefe

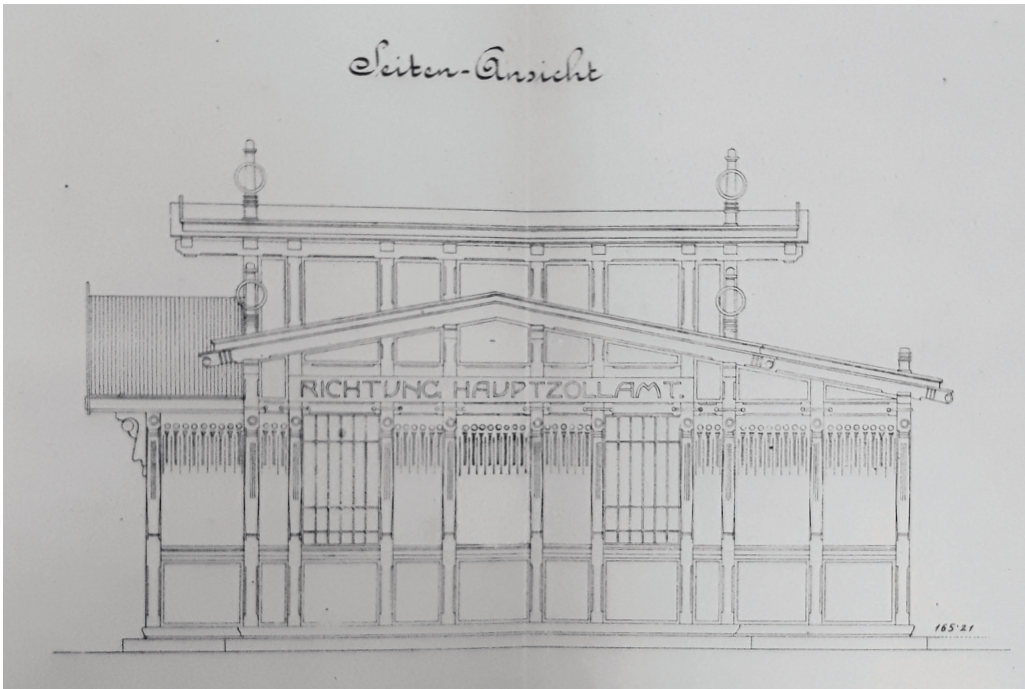


02-20: Ansicht Station Ferdinandsbrücke,
ÖStA, Lb 26.276, Stück 128

verschwinden konnten. In diesem Fall war die gesamte Front zum Donaukanal offen und wurde durch die Galerien massiv betont. Da die Treppenhäuser nicht versteckt werden konnten, musste Wagner sie als entsprechende Akzente setzen.

Im Zusammenhang mit den Stationsgebäuden sind die verwendeten Dachformen erwähnenswert, da diese teilweise geschwungen waren. Der Mittelrisalit ist eindeutig überhöht. Die Gliederung der Station Ferdinand'sbrücke ist ähnlich der Fassade, die auch bei der Station Karlsplatz bereits zu finden war. Grundsätzlich gibt es hier aber auch geschwungene Dachkonstruktionen mit einer Eindeckung aus Eisenblech; bei der Station Ferdinand'sbrücke ist die Vorhalle beispielsweise mit einem Tonnengewölbe überdacht.

Als Ornamente wählte Wagner bei diesen Stationsgebäuden geometrische Muster. Bei den anderen Linien findet man Muster aus der Natur, die sich eindeutig der secessionistischen Bewegung zuordnen lassen, an der



02-21: Seitenansicht Station Ferdinandsbrücke,
ÖStA, Lb 26.276, Stück 128

Otto Wagner maßgeblich beteiligt war. Die geometrischen Muster sind eine Weiterentwicklung und lassen sich bereits der Moderne zuschreiben. Auch hier wurde der Dekor aufwendig in verschiedenen Schichten mit Putz angebracht, allerdings verzichtete man auf zu große Flächen und größere Motive, wie sie bei den anderen Linien üblich waren. Man vereinfachte den naturalistischen Dekor und stellte diesen in geometrischen Mustern dar.⁴¹

¹ https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Otto_Wagner (22.8.2017)

² <https://bda.gv.at/de/forschung/otto-wagner-gruen> (24.1.2018)

³ Ferdinand Ritter v. Feldegg: Der Architekt. Wiener Monatshefte für Bauwesen und Decorative Kunst. Wien 1898, S. 27.

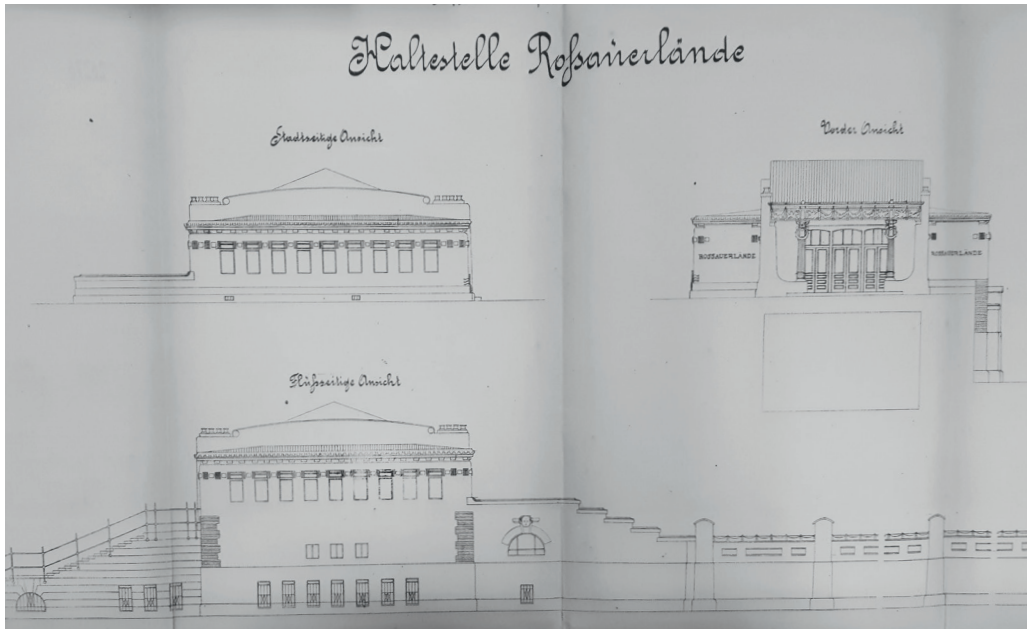
⁴ Ebd., S. 27.

⁵ Sandra Rosenbichler: Der Architekt Friedrich Setz (1837-1907). Bauten der Post in den österreichischen Kronländern. Wien 2012.

⁶ Feldegg, siehe Anmerkung 3, S. 27.

⁷ Ernst Kurz: Die städtebauliche Entwicklung der Stadt Wien in Beziehung zum Verkehr (= Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung und Stadtgestaltung, Band 6). Wien 1981, S. 125.

⁸ Günther Kolb: Otto Wagner und die Wiener Stadtbahn. München 1978.



02-22: Ansichten Station Rossauer Lände,
ÖStA, Lb 26.276, Stück 111

⁹ Ebd., S. 241.

¹⁰ Ebd.

¹¹ Ebd., S. 243.

¹² <https://de.wikipedia.org/wiki/Gebirgsbahn> (22.8.2017)

¹³ Kolb, siehe Anmerkung 8, S. 245.

¹⁴ Alfred Pauser: *Brücken in Wien. Ein Führer durch die Baugeschichte.* Wien 2005, S. 280.

¹⁵ Ebd.

¹⁶ Österreichisches Staatsarchiv: Lb 25.329 Stück 8; Haltestelle Unter Döbling; Hauptfacade und Längenschnitt durch das Stiegenhaus.

¹⁷ Hans Koepf, Günther Binding: *Bildwörterbuch der Architektur.* Stuttgart 2005, S. 394: „Risalit (it.), vor die Flucht des Hauptbaukörpers vorspringender Bauteil, der auch höher sein kann und oft eigenes Dach hat. R. kommen hauptsächlich bei Profanbauten der Barockzeit vor. Je nach Lage des R. unterscheidet man Mittl. (mit Giebel auch Frontispiz), Seitenr. bzw. Eckr. Ein nicht durch alle Geschosse reichender vorgezogener Teil der Fassade heißt Vorbau, weiter vorgezogene Eckbauten nennt man Flügel. [...]“.

¹⁸ Koepf, Binding, siehe Anmerkung 17, S. 481: „Triumphbogen, 1. Ehrenbogen zur Erinnerung an einen Kaiser, seltener an eine Schlacht. [...] Über dem Hauptdurchgang ist immer eine Inschrifttafel. [...]“.

¹⁹ Kolb, siehe Anmerkung 8, S. 263.

²⁰ Ebd.

²¹ Ebd., S. 264.

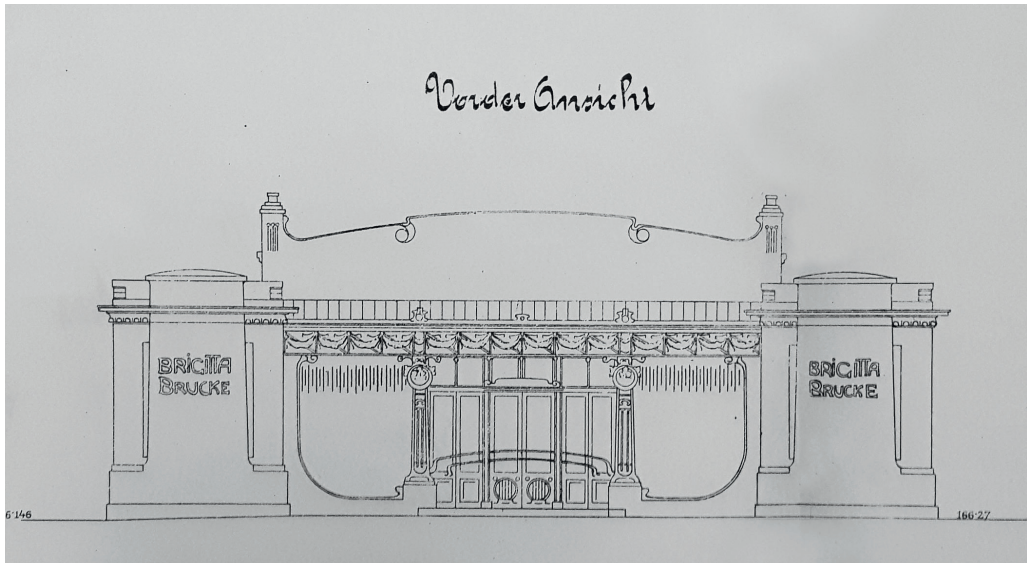
²² Ebd.

²³ Pauser, siehe Anmerkung 14, S. 273.

²⁴ Ebd.

²⁵ Ebd.

²⁶ Kolb, siehe Anmerkung 8, S. 302.



02-23: Ansicht Station Brigittabrücke,
ÖStA, Lb 26.276, Stück 116

²⁷ Ebd., S. 303.

²⁸ Koepf, Binding, siehe Anmerkung 17, S. 356: „Pavillon (frz.), kleiner, freistehender (Gartenp.) oder mit einem Schloss durch eine Galerie oder unmittelbar verbundener Baukörper. Der P. ist vom Gesamtbaukörper eines Barockschlosses durch ein eigenes Dach klarer abgetrennt als der Risalit, doch sind die Begriffe (Eckp., Eckrisalit) nicht immer klar zu trennen.“

²⁹ https://de.wikipedia.org/wiki/U-Bahn-Station_Hietzing (9.2.2018)

³⁰ Kolb, siehe Anmerkung 8, S. 347.

³¹ Ebd., S. 323.

³² ÖStA: Lb 25.532, ab Stück 86 – „Wienthal- und Gürtellinie – Type für eine Haltestelle der Untergrundbahn“.

³³ Kolb, siehe Anmerkung 8, S. 327.

³⁴ Koepf, Binding, siehe Anmerkung 17, S. 377: „Pultdach, Halbdach, halbes Satteldach, das manchmal an eine höhere Mauer anschließt.“

³⁵ Ebd., S. 501: „Walm, Dachfläche anstelle eines Giebels. Ist nur an einer Seite des Dachs ein W., so spricht man vom Halbw.dach, ist nur der obere Teil des Giebels abgewalmt, vom Krüppelw., falls nur der untere Teil abgewalmt ist, von Fußw.“

³⁶ Ebd., S. 379: „Pyramidendach, Zelt Dach, Dach in Pyramidenform.“

³⁷ Ebd., S. 383.

³⁸ Ebd.

³⁹ Ebd.

⁴⁰ <https://de.wikipedia.org/wiki/Zollamtssteg> (9.2.2018)

⁴¹ Ebd.



Urbane Veränderung

Zum Bau der Wiener Stadtbahn

Bettina Jernej

Wien wuchs unter anderem durch die zweite Stadterweiterung zu einer Großstadt mit 1,6 Millionen Einwohnern.¹ Der Abbruch des Linienwalls, die Öffnung der Stadt nach außen und die Eingemeindung der Wiener Vororte ab 1890 machten die Notwendigkeit einer Stadtbahn virulent. Es gab zahlreiche Überlegungen und Vorprojekte zur besseren Verkehrserschließung der Stadt.² Nun war die Zeit für große urbane Veränderungen gekommen: der Bau einer Stadtbahn, die nicht nur bestehende Verkehrswege, wie die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn oder die Kaiserin-Elisabeth-Bahn (Westbahn) miteinander verband, sondern auch die Stadt erschloss.

Der offizielle Baubeginn der Wiener Stadtbahn war der 16. Februar 1893. Es stellte sich schnell heraus, dass ein Bau nur im Zusammenhang mit einer Regulierung des Wienflusses, der Ausführung von Sammelkanälen längs der Wien und einem Ausbau des Donaukanals erfolgen konnte. Um diese umfangreichen Arbeiten zentral leiten zu können, schuf man die „Commission für Verkehrsanlagen“. Otto Wagner, als künstlerischer Beirat der Kommission bestellt, nahm selbst am Wettbewerb um den Generalregulierungsplan für Wien teil und erhielt 1894 einen der beiden ersten Preise für sein Projekt „*Artis sola domina necessitas*“. Am 22. Mai 1894 schloss die k. k. General-Direktion der österreichischen Staatsbahnen einen Kontrakt mit Baurat Otto Wagner, in dem er sich verpflichtete alle architektonischen Entwürfe für die Ausführungen der Stadtbahnlinien auszuarbeiten. Somit oblagen ihm jegliche baulichen Ausgestaltungen des Unter- sowie des Hochbaus inklusive Innendekorationen und Möblierung.³ Er legte besonderen Wert auf eine den technischen Bauaufgaben entsprechende Formensprache, die sich harmonisch in die Stadtlandschaft einfügte.

Das Netz der Wiener Stadtbahn umfasste vier verwirklichte Linien mit einer Gesamtlänge von rund 38 Kilometern. Die Gürtellinie reichte vom Bahnhof Heiligenstadt bis zur Station Meidling-Hauptstraße. In einen oberen,

von Hütteldorf bis Meidling-Hauptstraße, und in einen unteren Teil, von Meidling bis Hauptzollamt (heute Landstraße/Wien Mitte), gliederte sich die Wientallinie. Der Bau der Donaukanallinie, vom Bahnhof Hauptzollamt nach Heiligenstadt, wurde mit den Wasserbauarbeiten am Donaukanal koordiniert. Die Konzeption der Vorortelinie, von Heiligenstadt nach Penzing mit Anschluss nach Hütteldorf, hob sich ab, da sie einerseits primär für den Güterverkehr projektiert wurde und andererseits nicht wie die anderen Strecken das Stadtgebiet durchzog.

Die einzelnen Strecken wurden in Bauabschnitte (Baulose) unterteilt; die Gürtellinie hatte neun, die Vororte- sowie die Wientallinie fünf und die Donaukanallinie drei Baulose. Im Mai 1893 erfolgte eine Begehung der Strecke Michelbeuern – Heiligenstadt – Brigittenau und am 7. August begann man mit den Unterbauarbeiten auf diesem Streckenabschnitt. Noch im Dezember desselben Jahres starteten auch die Unterbauarbeiten für die Vorortelinie zwischen Heiligenstadt und Gersthof.⁴ Bis Ende des Jahres 1894 waren die Arbeiten auf den Streckenabschnitten Heiligenstadt – Westbahn (Gürtellinie), Heiligenstadt – Hernals (Vorortelinie) und Hütteldorf – Hietzing (Obere Wientallinie) voll im Gange.⁵ Dies bedeutete, dass es in der ganzen Stadt massive bauliche Veränderungen gab. Der Linienwall wick der Baustelle Gürtellinie, von Hütteldorf bis zum heutigen Margaretengürtel wurde für die Wientallinie und den Wienfluss gegraben, gebaggert und im Einschnitt-Verfahren gebaut. Sogar einzelne Häuserzeilen mussten der Bahntrasse weichen und für die Vorortelinie Tunnel in geschlossener (bergmännischer) Bauweise errichtet werden. Überspitzt könnte man sagen, ganz Wien war in dieser Zeit eine Großbaustelle. Nach endgültiger Fertigstellung im Jahr 1901 verfügte Wien über ein neues, künstlerisch ausgestaltetes Verkehrssystem. Die gesamte Stadtbahn umfasste elf Bahnhöfe, 23 Haltestellen und 15 Tunnel; ein Drittel der Trasse war als offener Einschnitt und mehr als die Hälfte davon in Hochlage, auf Viadukten, Brücken und Dämmen ausgeführt worden.⁶

Die gesetzliche Grundlage für die Ausführung großer Verkehrsanlagen in Wien bot das Reichsgesetzblatt Nr. 109 vom 18. Juli 1892. Mit dem Gesetz vom 23. Mai 1896 legte man die endgültige Linienführung fest und regelte mit genauen Vorgaben, wie Spurbreite (1,435 Meter), maximale Fahrgeschwindigkeit (40 km/h), Herstellungsart von Unter- und Oberbau, die Bauausführung.⁷

Der Bau der Vorortelinie

Ausgehend vom Bahnhof Heiligenstadt sollte die Vorortelinie über die Hohe Warte, die „Peripherie von Währing, Hernals und Ottakring“⁸, über Breitensee nach Penzing führen. Mit der Vereinbarung aus dem Jahr 1894 verpflichtete sich Wagner zur Ausgestaltung der Vorortelinie vom Bahnhof Heiligenstadt bis Hernals, angeführt waren unter anderem „hervorragende“ Objekte, wie zwei Tunnel unter der Türkenschanze, die Überfahrt für die Kreuzgasse, die Brücke über den Alsbach-Boulevard mit drei Öffnungen (Richthausenbrücke) und die Station Hernals.

Die bis zur Eröffnung 1898 tatsächlich ausgeführte Trasse ging vom Personenbahnhof Penzing, wo die Gleise der Vorortelinie so eingebunden wurden, dass sie nach Bedarf bis nach Hütteldorf geführt werden konnten, bis nach Heiligenstadt. Die Streckenführung setzte sich aus einer Optimierung der bereits in den zahlreichen Vorprojekten vorgeschlagenen Varianten zusammen, wie z. B. dem Siegerprojekt des Konsortiums um Graf Zichy und Otto Wagner, das eine Linie von Baumgarten ausgehend weiter außerhalb der letztendlich gebauten vorsah. Über Währing sollte sie dann auf Höhe der Nussdorfer Linie in die Gürtellinie einmünden und entlang des Bereiches des Linienwalls Richtung Franz-Josefs-Bahnhof verlaufen.

Obwohl bereits im August des Jahres 1892 dem k. k. Oberbaurat Albert Gatnar die Bauleitung für die Vorortelinie zugeteilt wurde, begannen die Arbeiten erst im Dezember 1893, nach Vergabe der Unterbauarbeiten des Abschnittes Heiligenstadt bis Gersthof, und dauerten bis Ende April 1898.⁹ Im Jahr 1895 beschränkten sie sich lediglich auf den Abschnitt Heiligenstadt bis Hernals, da sich die Tunnelarbeiten durch die Türkenschanze als sehr schwierig und zeitaufwendig gestalteten. Im Juni 1896 kam es zur Vergabe der Unterbauarbeiten von Hernals bis Penzing und Ende des Jahres konnten jene auf dem Abschnitt Heiligenstadt bis Gersthof sowie ein Teil der Hochbauten fertiggestellt werden. Der Oberbau wie auch die restlichen Bauarbeiten zwischen Heiligenstadt und Ottakring waren soweit gediehen, dass eine Probefahrt der Verkehrskommission am 8. November 1897 auf der Gürtellinie vom Westbahnhof bis Heiligenstadt und weiter von dort auf der Vorortelinie bis Ottakring stattfand. Bereits im Februar des Jahres 1898 waren die Gleisanlagen der gesamten Strecke vollendet und Materialzüge unterwegs.¹⁰ Die Baukosten der Linie betrug 26,3 Millionen Kronen, heute ungefähr 131,5 Millionen Euro.¹¹



03-01: Die Weitläufigkeit der groß angelegten Bahnanlage Heiligenstadt mit den Bahnsteigen, Aufnahme 1901–1903, EA-002554-07

Der Bahnhof Heiligenstadt konnte als einer der Knoten- und Endpunkte der Wiener Stadtbahn verstanden werden, denn hier kamen nicht nur die Vororte-, Gürtel- und Donaukanallinie zusammen, sondern er bot auch Anschluss an die Franz-Josefs-Bahn. Er wurde als große Dispositionsstation mit ausgedehnten Gleisanlagen, Remise und Heizhaus konzipiert. Laut Kontrakt war die „Station Heiligenstadt“ der Gürtellinie zugeteilt und sollte bis Jahresende 1897 mit „Aufnahmsgebäude, Zwischenperrons, Personen-Tunnels, Stiegen, Stützmauer und kleine[n] Gebäude[n] auf den Perrons, Durchfahrt unter dem Bahnhof, Wasserstations-Gebäude, Locomotiv-Remise und Kohlenschuppen, Gütermagazin mit Kanzlei-Anbauten [sowie] zwei doppelte[n] Wächterhäuser[n]“¹² gebaut werden. Die Fertigstellung des großen Bahnhofes mit fünf Bahnsteigen, Lokomotivremise mit großer Drehscheibe und dem Stationsgebäude erfolgte bis zum Mai 1898.

Die Strecke der Vorortelinie verlief neben den Gleisen der Gürtellinie vom Bahnhof Heiligenstadt aus, überquerte die Franz-Josefs-Bahn und wandte sich auf Viaduktbögen Richtung Haltestelle Unter-Döbling, davor überspannte die 22,7 Meter weite Bogenbrücke die Heiligenstädter Straße.¹³



03-02: Detail der fertigen Viaduktbogenstrecke der Vororte- und der Gürtellinie vor Heiligenstadt, Frühjahr 1898, Aufnahme Hans Pabst, EA-002571-18

Die Viaduktbögen der Vorortelinie (Abb. 03-02) haben auf der Strecke Richtung Heiligenstadt, wo sie sich der Gürtellinie nähern, die gleiche architektonische Ausgestaltung – eine rhythmisierte Arkadenfolge mit Klinkergewölben, Eck- und Schlusssteinquadranten und pilasterartigen Vorlagen auf den Pfeilern – wie die Viaduktstrecke der Gürtellinie.¹⁴ Dagegen sind die Viaduktbögen auf der Strecke bei Ottakring lediglich in Bruchsteinmauerwerk gefertigt.

Die wichtigsten Bauprojekte der Vorortelinie waren die zwei Tunnel, die unter der Türkenschanze verliefen. Der sogenannte „große Türkenschanztunnel“ mit einer Länge von 688 Metern bereitete aufgrund der geologischen Bodenbeschaffenheit große Schwierigkeiten. Zahlreiche Wasser- und Sandeinbrüche erschwerten die Arbeiten. Deshalb kam hier ein komplett aus Eisen konstruiertes Einbaugerüst mit Rollen und 26 handbetriebenen hydraulischen Pressen mit einer Hubkraft von je 15 Tonnen erstmalig zum Einsatz. 300 Arbeiter waren beim Tunnelbau beschäftigt, der Durchschlag des Sohlstollens erfolgte Anfang Oktober 1895. Im Gegensatz zum „großen“ hatte der „kleine Türkenschanztunnel“ eine gerade Trassenführung auf einer Länge von 288 Metern.¹⁵



03-03: *Feierlicher Durchschlag des Türkenschanztunnels am 7. Oktober 1895 durch Sektionschef Heinrich Ritter von Wittek, Aufnahme Carl Stempel, EA-002563*



03-04: *Station Hernalis mit schräg gestellter Gitterbrücke, Mai 1898, Aufnahme R. Lechner (Wilh. Müller), EA-002557-06*



03-05: *Eingleisiger Betrieb: Station Breitensee mit Südportal des Schmelzer Tunnels, Mai 1898, Aufnahme R. Lechner (Wilh. Müller), EA-002557-07*

Von Gersthof verlief die Linie im tiefen Einschnitt mit beidseitig 800 Meter langen Futtermauern aus Bruchsteinmauerwerk weiter entlang des Hernalser Friedhofes über die dreibogige Richthausenbrücke auf 10 Meter hohen Dammschüttungen Richtung Station Hernal. Davor überquerte sie noch die Hernalser Hauptstraße mittels einer schräg gestellten 52,2 Meter breiten Bogenbrücke.

Bei der Ausgestaltung der Station Hernal (Abb. 03-04) wurde auf eine Mittelakzentuierung mit Bogen-Eingangsportal verzichtet. Die Stationen Hernal, Gersthof und Ottakring bekamen Güterabfertigungsanlagen, somit konnte ein reibungsloser Warenverkehr gewährleistet werden. Letztere war sogar durch eine Schleppbahn mit der k. k. Tabak-Hauptfabrik Ottakring verbunden.¹⁶ Die Streckenführung wechselte zwischen Damm, Einschnitt und Hochbahn. Kurz nach der Station Ottakring begann der längste Tunnel der Stadtbahn. Die Bauarbeiten hierzu gestalteten sich aufgrund des lehmigen Bodens ebenso schwierig.¹⁷ Das Ende dieses 746 Meter langen Tunnels führte direkt auf den Bahnsteig der Tiefbahnstation Breitensee.



03-06: Überbrückung der Kreuzgasse. Herstellung der Gewölbeplatten; Pfeiler und Auflager aus Bruchsteinmauerwerk, seitl. Errichtung der Futtermauern, Aufnahme 1898, EA-002569-02

Über einen weiteren Einschnitt verlief die Linie über die Linzer Straße mit starkem Gefälle in einer Kurve längs zum Gleis der Westbahn und endete in der Station Penzing, wo der Anschluss an jene gegeben war. Der Streckenverlauf der Vorortelinie bot ihren Passagieren mit den zahlreichen Einschnitten, Tunneln und Hochbahnabschnitten ein abwechslungsreiches Fahrerlebnis, obwohl sie ursprünglich für den Güterverkehr geplant worden war.

Der Betrieb auf der Vorortelinie startete am 11. Mai 1898 vorerst eingleisig (Abb. 03-05), bereits im Herbst 1898 begann man mit dem zweigleisigen Ausbau, der ein halbes Jahr dauerte.¹⁸ Es bedurfte einiger technischer Neuerungen beim Bau der Linie, wie etwa Eiseneinbaugerüste oder der Einführung von Moniergewölben bzw. -brücken¹⁹ zur Überspannung von Straßenzügen. Diese neue Bauweise kam bei den Überbrückungen der Silber-, der Seeböck- sowie der Kreuzgasse zum Einsatz (Abb. 03-06).

Der Bau der Gürtellinie

Die vorwiegend als Hochbahn projektierte Gürtellinie verband den Bahnhof Heiligenstadt mit der Station Meidling-Hauptstraße. Die Strecke sollte vom Brigittenauer Rangierbahnhof über Heiligenstadt bis zur Lobkowitzbrücke, den Wienfluss überquerend, reichen und enthielt Angaben wie die „Brücke über die Nußdorferstraße“, „Frachtenstation Michelbeuern“, „Haltestelle Gumpendorfer Straße auf Erddamm“ oder „Viadukte mit bis zu 25 oder 28 Öffnungen“.

Für die Linienführung einer Gürtelstrecke gab es viele Vorschläge, die sich weitgehend am Verlauf des Linienwalls orientierten. Erst die zahlreich zu erwartenden Besucher der Wiener Weltausstellung 1873, die durch die Stadt auf das Gelände des Praters gelangen mussten, führten den Stadtplanern die Notwendigkeit zum Ausbau des Nahverkehrs vor Augen. Die Errichtung einer Ring- und Gürtelbahn wurde rege diskutiert und es folgten zahlreiche Projekteinreichungen. Bis zum Bau einer Gürtellinie dauerte es allerdings noch 20 Jahre.

Dem am 18. Juli 1892 erlassenen Gesetz folgte die Bestellung von k. k. Oberbaurat Anton Millemoth zum Bauleiter der Gürtelstrecke am 1. August. Für einen Baustart musste zuerst das Wasserreservoir der Kaiser-Ferdinands-Wasserleitung vor der Westbahnlinie abgetragen werden, womit am 7. November begonnen wurde. Der eigentliche Streckenbau startete mit den Arbeiten 1893 in der Station Michelbeuern. Zum Jahresende 1894 war auch der komplette Abschnitt Heiligenstadt bis Westbahnhof im Bau, bis 1895 folgte die Erweiterung bis zur Gumpendorfer Straße. Im Jahr 1896 kam neben umfangreichen Kanal- und Straßenverlegungen auch noch die Umlegung der Hochquellwasserleitung am Neubau-, Hernalser- und Währingergürtel dazu. Zudem waren die Stollenbauten unter der Schönbrunner- und der Felberstraße vollendet, die meisten Viadukt Pfeiler der Hochbahnstrecke aufgemauert und die Tragwerke der eisernen Straßenüberführungen fertig montiert. Ende 1896 wurde mit einzelnen Hochbauten und mit den Oberbauarbeiten am Bahnhof Heiligenstadt begonnen. Die Hochbauten, ausgenommen die Detailausführungen im Inneren der Gebäude, waren ebenso wie die Strecke zwischen Heiligenstadt und Gumpendorfer Straße bereits 1897 soweit errichtet, dass der Oberbau und die Anlagen für das Fahren in Raumdistanz vom Westbahnhof bis Heiligenstadt folgten. Somit war die Strecke befahrbar und am 8. November 1897 erfolgte die Probefahrt der Verkehrskommission. Ende März wurde das Teilstück vom Westbahnhof bis zur Gumpendorfer Straße



03-07: Viaduktstrecke von der ehemaligen Nussdorfer Linie bis Heiligenstadt; Bogenbrücke über die Döblinger Hauptstraße, neun Viaduktbögen bis zur Durchfahrt Rosinagasse (heute Glatzgasse) und 25 Viaduktbögen bis zur Bogenbrücke Heiligenstädter Straße, Frühjahr 1898, Aufnahme Hans Pabst, EA-002571-14

und bis zum 2. Mai 1898 die Verbindung zur Wientallinie vollendet. An diesem Datum konnte Eisenbahnminister Ritter von Wittek als Vorsitzender der Verkehrskommission bereits die ganze Vororte-, Gürtel- und Obere Wientallinie befahren.²⁰ Die Baukosten der fast ausschließlich als Hochbahn ausgeführten Linie beliefen sich auf 46,6 Millionen Kronen, heute ca. 233 Millionen Euro.²¹

Bestimmendes Element der Gürtellinie blieben die vielen Viaduktstrecken, eine Abfolge von Viaduktbögen, durchbrochen von eisernen Straßenüberbrückungen. Vom Bahnhof Heiligenstadt kommend verlief die Strecke über zwei Bogenbrücken weiter bis zur Station Nussdorfer Straße. Die erste Brücke hatte eine Spannweite von 56 Metern und überquerte die Heiligenstädter Straße. Die zweite und ähnlich ausgeführte hatte nur mehr eine Spannweite von 33 Metern und überbrückte die Döblinger Hauptstraße bzw. die Nussdorfer Straße.



03-08: Der in die Gürtelbögen bereits integrierte Probeviadukt auf Höhe Michaelerstraße, zwischen Nussdorfer und Währinger Straße, Aufnahme Jänner 1896, EA-002580-11



03-09: Baufortschritt Gürtellinie in Währing; Aufmauern der Bögen, 1896/97, Aufnahme Wilhelm Steidel, EA-002605



03-10: Die Gürtelbögen am Währinger Gürtel, 1897, Fotobestand Albert Stächelin, EA-002512

Am Währinger Gürtel auf Höhe der Michaelerstraße, zwischen Nussdorfer und Währinger Straße, wurde ein „Probe-Viadukt“ errichtet: ein dreibogiger Viadukt als Prototyp, der bereits Ende des Jahres 1894 komplett ausgestaltet war. Ein Bogen beinhaltete zur Ansicht das verglaste Geschäftsportal für die angedachten Verkaufsstellen bzw. Geschäftslokale. Am 31. Mai 1895 besichtigte Kaiser Franz Joseph unter anderem auch diese Probeviadukte, wobei ihm Hofrat Friedrich Edler Bischoff von Klammstein, in seiner Funktion als Baudirektor der Wiener Stadtbahn, die Pläne zur Bahn vorlegte.²²

Die Ausführung des Probeviaduktes erfolgte in Ziegelmauerwerk mit Klinkergewölben. Darüber lagen die Fahrbahn mit Schotterbett, ein Geländer und ein waagrechtes Abschlussgesims. Für die Fundierung kam gewöhnliches Bruchsteinmauerwerk zum Einsatz. Die einzelnen Pfeiler und Gewölbe wurden aus Ziegeln exakt gemauert und die Außenhaut mit böhmischen Formziegeln verblendet. Die Gewölbenachmauerung erfolgte

ebenfalls aus Ziegeln, darüber kam eine acht Zentimeter dicke Betonschicht aus Portlandzement und über diese ein zwei Zentimeter starker Naturasphalt. Den Abschluss zum Schotterbett bildete ein liegendes Ziegelpflaster (Abb. 06-04, 06-05). Die Probeviaduktbögen waren bereits im Jänner 1896 in die Reihe der Gürtelviadukte integriert (Abb. 03-08). Für die Großbaustelle am Gürtel wurden Gerüstplateaus und Lehrgerüste errichtet sowie Unmengen von Ziegeln und Mörtel von zahlreichen ArbeiterInnen verbaut (Abb. 03-09, 06-06).

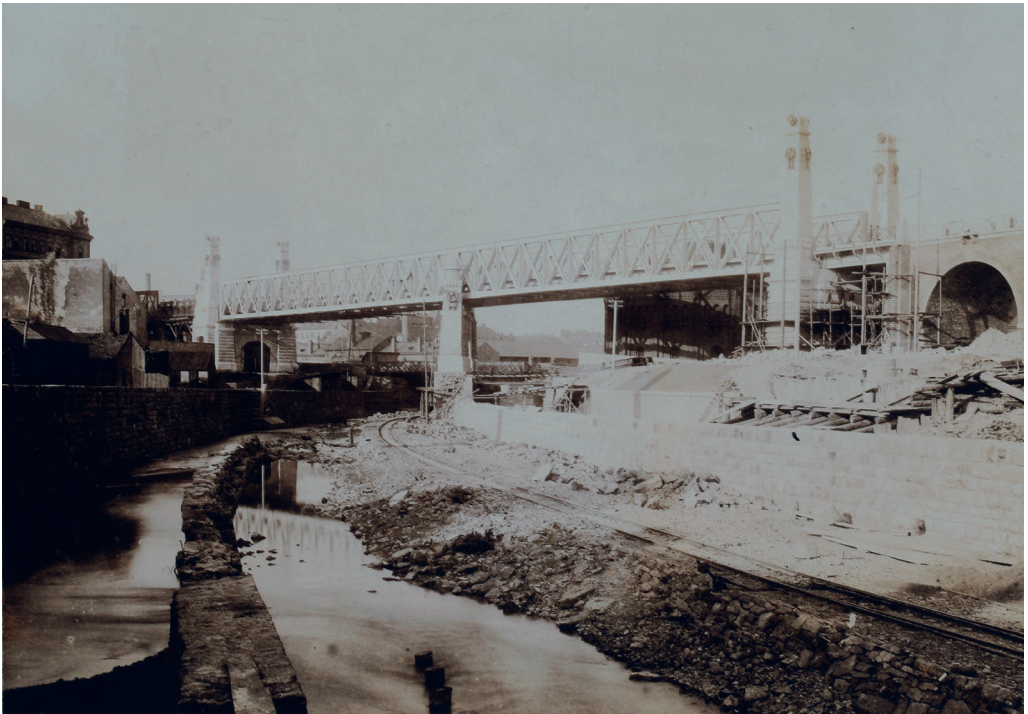
Im Jahre 1897 war ein Großteil der Viaduktstrecken und der Überbrückungen zwischen Heiligenstadt und der Josefstädter Straße fertig und so konnte mit den Oberbauarbeiten begonnen werden. Üblicherweise besteht ein Oberbau aus dem Gleisbett und den montierten Gleisen. Bei der Stadtbahn bestand das Gleisbett aus Schotter, die Schwellen aus Holz und die in Fahrtrichtung verlegten Schienen aus Flusstahl. Statt der normalen Stoßverbindung der Schienen hatte man die Stoßfangschiene eingeführt. Durch diese berührte die Lauffläche des Rades nicht den Stoß, dies minimierte das lästige Hammergeräusch beim Befahren und schonte gleichzeitig die Schienen. Außerdem wurden zur Lärmdämmung gerade bei den Eisenkonstruktionen Buckelplatten in die Fahrbahn eingelegt (Abb. 03-10).²³

Vom Währinger Gürtel bzw. von der Station Währinger Straße aus führte die Linie nach einer Kurve vorbei am Frachtenbahnhof Michelbeuern, dessen Station in einem kurzen Einschnitt²⁴ situiert war, weiter über die Hochbahnstationen Alser Straße und Josefstädter Straße in Richtung Burggasse. Ab Höhe Menzalgasse (Lerchenfeldergürtel) ging die Linie in eine Tiefbahn über. Für die Bauarbeiten in diesem Abschnitt kam das billigste Verfahren, der offene Einschnitt mit teilweise nachträglicher Einwölbung, zur Anwendung.²⁵ Die hierfür nötigen Einschnitte lagen bis zu zwölf Meter unter dem Straßenniveau. Während auf der Strecke von Nussdorf bis zur Burggasse in den Jahren 1896/97 unzählige Ziegel, Bruchsteine und Eisenteile für die Ausgestaltung der Hochbahn verbaut wurden, mussten zwischen Burggasse und der Station Gumpendorfer Straße viel Erdreich ausgehoben und große Mengen von Rundhölzern für die diversen Pölzungen verarbeitet werden (Abb. 03-11, 03-13, 06-08, 06-09).

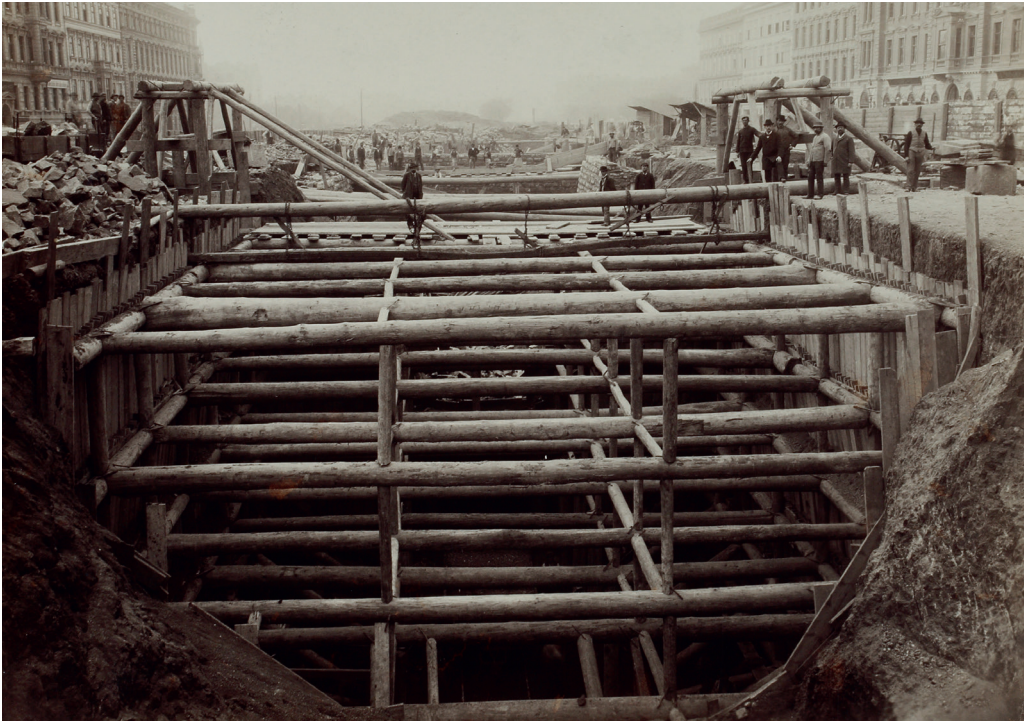
Die seitlichen Begrenzungen waren aus grob behauenen Sandstein, die Pfeiler und Brüstungsmauern darauf aus Ziegelsteinen. Ab der Burggasse und bis auf Höhe des Westbahnhofes wurden die Einschnitte mit Ziegelgewölben geschlossen, gegen Feuchtigkeit abgedichtet und mit Erdreich bis zum Straßenniveau verfüllt.²⁶



03-11: Die Gürtelbögen im Bau, 1896/97, Aufnahme Wilhelm Steidel, EA-002565-01



03-12: Brücke über die Wienzeile; die Bauarbeiten zur Unteren Wientallinie sowie die Wienflussregulierung sind noch nicht abgeschlossen, 10.5.1898, Aufnahme Hans Pabst, EA-002571-15



03-13: Pölung der Einschnittwände am Neubaugürtel kurz vor der Station Westbahnhof, 1896, Aufnahme Wilhelm Steidel, Fotobestand Albert Stächelin, EA-002588

Vor der Hochbahnstation Gumpendorfer Straße kam die Bahn wieder an die Oberfläche (ca. auf Höhe der Kirche Maria vom Siege). An die Station schloss direkt die Brücke über die Gumpendorfer Straße an, deren Ausgestaltung dem Typus der Blechträgerbrücken der Stadtbahn entsprach. Weiter verlief die Linie auf Viaduktbögen bis zur Brücke über die Wienzeile (Abb. 03-12): jene monumentale Konstruktion, die den Wienfluss, die Wientallinie, den geplanten Wien-Boulevard vom Karlsplatz nach Schönbrunn sowie den Sechshauser Gürtel überquerte. Über weitere Viadukte, Durch- bzw. Überfahrten entlang des Wienflusses und der Unteren Wientallinie mündete sie in die Station Meidling-Hauptstraße ein.

Der Bau der Wientallinie

Der Bau der Wientallinie erfolgte ab 1894 unter der Leitung von k. k. Oberbaurat Professor Arthur Oelwein. Man entschied sich für eine Linienführung im Wiental von Hütteldorf-Hacking bis zum Hauptzollamt und teilte sie in eine Obere (von Hütteldorf bis Meidling-Hauptstraße) und eine Untere Wientallinie (von Meidling-Hauptstraße bis Hauptzollamt). Während die Bauarbeiten an der oberen von 1894 bis 1898 recht zügig vorangingen, gestalteten sich die Arbeiten an der unteren Linie reichlich schwieriger. Mehrmals wurde der Flusslauf verlegt und ganze Häuserzeilen mussten abgerissen werden. Zusätzlich erschwerten und verzögerten Hochwasser die Fundierungsarbeiten. Bahnbau und Regulierungsarbeiten veränderten das Aussehen des Wientals grundlegend, wobei die ursprünglich geplante Einwölbung zwischen Hietzing und dem Stadtpark nur im Bereich des heutigen Naschmarktes, des Karlsplatzes und der Lothringerstraße realisiert wurde. Die Adaptierung des Bahnhofes Hauptzollamt mit Tieferlegung der Station war aufwendig und teuer (heute ca. 40 Millionen Euro). Bis Ende Juni 1899 waren auch die Bauarbeiten der Unteren Wientallinie abgeschlossen. Die Kosten für beide Abschnitte beliefen sich auf 46,4 Millionen Kronen, heute ca. 232 Millionen Euro.²⁷

Die Linie begann in der Station Hütteldorf-Hacking, übersetzte den Wienfluss mit einer 21 Meter weiten, eisernen Brücke (Abb. 03-14) und ging in einem Viadukt weiter bis zur Übersetzung Hackinger Allee. Von da an senkte sich die Nivellette, folgte als Tiefbahn ab Ober St. Veit dem regulierten Wienfluss bis zur Tegetthoffbrücke (am Beginn des Stadtparks) und wandte sich dann dem Hauptzollamt zu. Von dort gab es Verbindungen zum Praterstern und zur Donaukanallinie.²⁸

Neben Heiligenstadt zählte auch Hütteldorf-Hacking zu den End- und Knotenpunkten der Wiener Stadtbahn: angelegt als großer Personen- und Güterbahnhof mit sechs Bahnsteigen und zwei Aufnahmegebäuden, der die West- und die Verbindungsbahn mit der Vororte- und der Wientallinie verband. Für die Ausgestaltung der Gebäude zeichnete Otto Wagner als künstlerischer Leiter verantwortlich (Abb. 03-15).

Die Obere Wientallinie senkte ihr Trassenniveau, um im offenen Einschnitt dem Wienfluss zu folgen; die Stationen Ober St. Veit, Unter St. Veit-Baumgarten, Braunschweigasse, Hietzing sowie Schönbrunn waren alle im Pavillontypus als Tiefbahnstationen ausgeführt (Abb. 03-16). Bei der Station Hietzing errichtete Otto Wagner 1898/99 den „Pavillon des k. u. k. Aller-



03-14: Stadtbahnbrücke bei Hütteldorf-Hacking über den Wienfluss, 1894–97, Aufnahme Wilhelm Steidel, EA-002592



03-15: Stationsgebäude Hütteldorf-Hacking, Wienflusseite, Frühjahr 1898, Aufnahme Hans Pabst, EA-002571-22



03-16: Station Hietzing, illustrierte Postkarte, um 1898, Verlag C. Ledermann Wien, BD-01-04-017-05

höchsten Hofes“, eine eigene Stadtbahnstation für Kaiser Franz Joseph und Angehörige des Hofes.²⁹

Die Station Meidling-Hauptstraße war Knoten- und Endpunkt der Gürtel- sowie der Oberen und Unteren Wientallinie. Ab dieser Station fanden in den Jahren 1896 bis 1898 umfangreiche Bauarbeiten statt, wie die Einschnitte für die Bahn und die Mauerungen für die Wienflussregulierung. Die Untere Wientallinie verlief teilweise parallel zur Gürtellinie, nur tiefer und parallel mit dem Wienfluss. Beeindruckend waren die Arbeiten im Bereich des ehemaligen Gaswerkes, der Stiegergasse (Stiegerbrücke) und des Storchesteges (Abb. 03-17, 03-18). Vor der Station Margaretengürtel überdeckte man die Stadtbahn mit einer patentierten Massivplattenbalken-Konstruktion, ausgerichtet für ein Gesamtgewicht von 39 Tonnen oder eine gleichmäßig verteilte Last von 2400 Kilogramm pro Quadratmeter, hergestellt von der Firma Gustav Adolf Wayss & Co., dem Pionier im Eisen- und Stahlbetonbau (Abb. 03-19, 03-20).

Weitere Bauveränderungen fanden entlang des Wienflusses zwischen Pilgram- und Kettenbrückengasse statt. Die Linie und der Fluss wurden im Bereich des heutigen Naschmarktes eingewölbt, zahlreiche Brücken mussten weichen, wie die Rudolfs- oder die Elisabethbrücke. Für diese errichtete man einstweilen eine provisorische Brücke, denn der gesamte Bereich um den heutigen Karlplatz bis zum Stadtpark wurde überdeckt und neu gestaltet (Abb. 03-21 bis 03-23).



03-17: Bauarbeiten beim ehemaligen Gaswerk, Stiegerbrücke bis zum Storchensteg (heute Gaudenzdorfer Gürtel bis U-Bahnstation Längenfeldgasse), Frühjahr 1896, Fotobestand Albert Stächelin, EA-002530-02



03-18: Baufortschritt zwischen Gaswerk und Stiegerbrücke, Aufnahme April 1898, EA-002557-03



03-19: *Fahrbahnüberdeckung Station Margaretengürtel, Hersteller: Wayss & Co, Aufnahme 1898, EA-002578-03*



03-20: *Innenansicht Fahrbahnüberdeckung Station Margaretengürtel, Hersteller: Wayss & Co, Aufnahme 1898, EA-002578-01*



03-21: Provisorische Elisabethbrücke, Aufnahme um 1895,
BD-01-04-017-15



03-22: Stand der Arbeiten 1897, unter der provisorischen Elisabethbrücke, Blick Richtung heutiger Naschmarkt, Aufnahme Julius Gertinger, EA-002579-04



03-23: Stand der Arbeiten 1898, Bauarbeiten entlang der Lothringerstraße, rechts im Bild der Musikverein und das Künstlerhaus, Aufnahme Aron Feuerzeug, EA-002567-02

Von der Station Stadtpark ging es Richtung Bahnhof Hauptzollamt. Der Bahnhof musste grundlegend für den Anschluss der Stadtbahn adaptiert werden. Da diese Linien als Tiefbahnen ausgeführt waren, wurde auch die Wiener Verbindungsbahn gesenkt. Bereits im Juli 1895 stimmte die Verkehrskommission einer Tieferlegung des Bahnhofes Hauptzollamt, einer Ausdehnung bis zur Großmarkthalle und einer Überbrückung der Marxergasse zu. Noch im Dezember desselben Jahres begann die Bauunternehmung Brüder Redlich & Berger mit den Umbauarbeiten, fanden doch große Erdbewegungen in diesem Bereich statt.³⁰ Man errichtete ein Provisorium, damit der rege Frachtenverkehr auf der Verbindungsbahn aufrechterhalten werden konnte (Abb. 03-24).



03-24: Tieferlegung des Bahnhofes Hauptzollamt, Aufnahme Leopold Wittmann 1897/98, EA-002558

Der Hochbau der Verbindungsbahn wurde entfernt und der Bahnhof unter das Straßenniveau abgesenkt. Das Stationsgebäude Hauptzollamt errichtete Wagner im Bahnhofstypus ähnlich dem von Heiligenstadt. Die Stiegen führten zu den Bahnsteigen hinunter und waren wie die Zugänge verglast. Da der neue Bahnhof um 5,6 Meter tiefer als die bestehenden Zollamtshöfe lag, wurde von der Firma Freissler ein Wagenhebewerk mit elektrischem Antrieb, zwei 14,5 Meter langen Hebebühnen und einer Tragkraft von 30 Tonnen eingebaut.³¹

Den Abschluss bildete eine verglaste Verbindungsbrücke zwischen alter und neuer Großmarkthalle, die die Firma „Albert Milde & Co, Kunst- und Bauschlosserei, Eisenkonstruktionswerkstätte und Brückenbau Anstalt“ 1899 ausführte (Abb. 03-25).



03-25: Verbindungsbrücke zur Überbrückung des Bahnhofs Hauptzollamt, Hersteller: Fa. Albert Milde & Co, Aufnahme 1899, EA-002568-02

Der Bau der Donaukanallinie

Bereits im November 1895 war der Bau der Linie als Galeriebahn von der Ferdinandsbrücke (heute Schwedenplatz) bis zur Augartenbrücke und von dort bis nach Heiligenstadt als Hochbahn angedacht. Der tatsächliche Baubeginn erfolgte unter der Leitung von Arthur Oelwein erst im Herbst 1898. Im Vorfeld gab es zahlreiche Einsprüche von Anrainern gegen die geplante Hochbahn. Die Gemeinde Wien ließ daher für dieses Teilstück ein Tiefbahnprojekt ausarbeiten, das mit Gemeinderatsbeschluss vom 1. Juni abgesegnet und von der Verkehrskommission mit Vollversammlungsbeschluss vom 27. Juni 1898 genehmigt wurde. Den Mehrkosten dieser Ausführung musste die angedachte Linie Gumpendorf-Matzleinsdorf weichen, die eine Verbindung zur Südbahn geboten hätte. Für eine Vergabe der Bauarbeiten wartete man die Regulierungsarbeiten am Donaukanal ab. Die erst 1901 eröffnete Donaukanallinie verband die Bahnhöfe Hauptzollamt und Heiligenstadt. Als letzte Bauetappe der Wiener Stadtbahn mit ca. 16,6 Millionen Kronen (heute ca. 83 Millionen Euro) war diese Linie vergleichsweise recht kostengünstig.³²



03-26: Abzweigung der Donaukanallinie beim Hauptzollamt, Mai 1901, Aufnahme Carl Bosnjak, EA-002553-04

Die Strecke verlief vom Bahnhof Hauptzollamt im gedeckten Einschnitt, übersetzte auf einer ca. 64 Meter langen, schrägen eisernen Fachwerkbrücke die regulierte Wien (Abb. 02-19), um danach im gedeckten Einschnitt die Ringstraße zu unterfahren. Sie führte zwischen Stützmauern bis zur Station Ferdinandsbrücke. Die Tiefbahnstation bekam zwei leichte Pavillons aus Holz und Sandsteintafeln, als Provisorien errichtet, für die Abgänge zu den jeweiligen Fahrrichtungen. Gleichzeitig stellte sie auch den Beginn der rund 2,2 Kilometer langen Galeriestrecke dar, die entlang dem rechten Donaukanalufer bis zur Haltestelle Brigittabrücke (heute Friedensbrücke) reichte. Sie erhielt eine Eindeckung mit Plattenbalken und wies kanalseitig ein ausgeklügeltes System von alternierend steinernen und eisernen Pfeilern auf, das Otto Wagner bewusst für die Kanalpromenade auswählte.³³ Darauf ruhte ein eiserner Längsträger, der gleichzeitig die Stütze der Überdeckung bildete (Abb. 03-27). Diese seitlich offene Gliederung bot den



03-27: Haltestelle Ferdinandsbrücke: der bereits errichtete Bahnsteig mit Massivbalkendecke, Hersteller: Union-Baugesellschaft, Mai 1901, Aufnahme Carl Bosnjak, EA-002553-03

Passagieren zugleich Aussicht auf die Promenade und Tageslicht während der unterirdischen Fahrt (Abb. 03-28).

Die weiteren Tiefbahnstationen der Linie (Schottenring, Rossauer Lände und Brigittabrücke) waren nach oben hin offen, was zu einer Verbesserung der Luftsituation in den einzelnen Stationen beitrug. Die Stationen Schottenring und Rossauer Lände waren mit leichten Eingangspavillons auf Plattformen über dem Gleiskörper ausgestattet und stellten damit eine Weiterentwicklung jener an der Wientallinie dar. Die Haltestelle Brigittabrücke orientierte sich ein wenig an der Station Meidling-Hauptstraße und hatte als bestimmendes Element einen breiten Mittelbahnsteig. Von hier zweigten auch die Gleise der Verbindungskurve zur Gürtellinie ab. Diese wurden zunächst zwischen Stützmauern anschließend auf Viadukten geführt, übersetzten den Franz-Josefs-Bahnhof und die Heiligenstädter Straße, um dann auf offener Strecke noch vor der Döblinger Brücke in die



03-28: Galeriestrecke entlang des Donaukanals von der Ferdinands- bis zur Stefaniebrücke, illustrierte Postkarte, um 1904, BD-01-04-017-24

Gürtellinie einzumünden und so den Anschluss an diese herzustellen. Die Donaukanallinie führte ab der Station Brigittabrücke in Tieflage weiter, mit einem Gefälle von 14 Promille im offenen Einschnitt zur Spittelauer Lände, um diese zu unterqueren. Von dort lief sie parallel mit den Gleisen der Franz-Josefs-Bahn mit einem Anstieg von 20 Promille, um auf das Niveau des End- und Anschlussbahnhofes Heiligenstadt zu kommen. Mit diesem letzten Abschnitt der Stadtbahn war ein großes Verkehrsbauprodukt, das weitreichende urbane Veränderungen mit sich brachte, abgeschlossen. Seine Ausgestaltung prägt bis heute das Wiener Stadtbild.³⁴

¹ Arthur Oelwein: Die Stadtbahn, in: Österreichischer Ingenieur- und Architekten-Verein (Hg.), Paul Kortz (Red.): Wien am Anfang des XX. Jahrhunderts. Ein Führer in technischer und künstlerischer Richtung. Bd. 1, Wien 1905, S. 110–122, hier S. 110.

² Vgl. den ersten Beitrag des Buches „Viele Planungen für eine Lösung“.

³ Genaue Beschreibungen enthält der Kontrakt zwischen den österr. Staatsbahnen und Otto Wagner, siehe ÖStA, AVA, Urkunden Nr. 49 (1894), Karton 93, Übereinkommen zwischen der k. k. General-Direktion der österreichischen Staatsbahnen im Namen der Commission für Verkehrs-Anlagen in Wien und dem k. k. Baurat und Architekten Otto Wagner.

⁴ Hugo Koestler: Die Wiener Stadtbahn, in: Hermann Strach, Karl Gölsdorf: Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie. Wien 1898–1908, 6 Bände, Bd. 1, 2. Teil 1898, S. 427–466, hier S. 436 und 459.

⁵ Ebd., S. 440.

⁶ Vgl. Ernst Kurz: Die Städtebauliche Entwicklung der Stadt Wien in Beziehung zum Verkehr. Wien 1981, hier S. 119; Alfred Horn: Reihe 30 - und der Dampfbetrieb auf der Wiener Stadtbahn. Wien 1969, hier S. 4.

⁷ Zeitschrift des österreichischen Ingenieur- und Architektenvereines (ÖIAZ), XLIX. Jahrgang, Nr. 1, 1. Jänner 1897, S. 1–9, hier S. 7f.



03-29: Haltestelle Schottenring, Mai 1901, Aufnahme Carl Bosnjak, EA-002553-02

⁸ K. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn im Auftrage der Commission für Verkehrsanlagen in Wien: Die Wiener Stadtbahn. Kurze Beschreibung derselben aus Anlass der am 9. Mai 1898 stattfindenden Eröffnung der Vororte-, Gürtel- und oberen Wienthallinie. Wien 1898, hier S. 6 (TMW-Archiv, EA-002538).

⁹ Vgl. Koestler, siehe Anmerkung 4; ÖIAZ, siehe Anmerkung 7; Oelwein, siehe Anmerkung 1.

¹⁰ Koestler, siehe Anmerkung 4, S. 440f. und 443.

¹¹ Die Wiener Stadtbahn seit ihrem Bestande 1898–1908. Bearbeitet im k. k. Eisenbahnministerium. Wien 1909, S. 7.

¹² ÖStA, AVA, Urkunden Nr. 49, siehe Anmerkung 3.

¹³ Vgl. k. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn, siehe Anmerkung 8, S. 10–12.

¹⁴ Vgl. Günter Kolb: Otto Wagner und die Wiener Stadtbahn. Teil 1: Textband (München 1978), hier S. 243.

¹⁵ Vgl. Arbeiter Zeitung, Nr. 275, 7.10.1895, S. 2; Neues Wiener Journal, Nr. 702, 8.10.1895, S. 4.

¹⁶ Vgl. Koestler, siehe Anmerkung 4, S. 450.

¹⁷ Vgl. Der Bautechniker, XVIII. Jahrgang Nr. 2, 15.1.1898, S. 24; Arbeiter Zeitung, Nr. 275, 5.10.1897, S. 3.

¹⁸ Illustrierter Führer auf den k. k. Österr. Staatsbahnen für die Strecken der Wiener Stadtbahn (Wien und Umgebung), 2. Auflage, Wien 1900, S. 3.

¹⁹ Eine Monierbrücke ist eine Konstruktion aus Stahlbeton. Ein korbbogiges Gewölbe aus doppelt armiertem Beton lagert auf Bruchsteinmauerwerk. Diese Brücke kam als häufigste Type für fast alle Straßenüberführungen auf der Vorortelinie (wie auch auf den anderen Stadtbahnlinien, vgl. Wienthallinie) zur Anwendung (vgl. Kolb, siehe Anmerkung 14, S. 247f.).



03-30: Haltestelle Brigittabrücke, Mai 1901, Aufnahme Carl Bosnjak, EA-002553-01

²⁰ Koestler, siehe Anmerkung 4, S. 436–443.

²¹ Die Stadtbahn 1898–1908, siehe Anmerkung 11.

²² Vgl. Neues Wiener Journal, Nr. 575, 1.6.1895, S. 3.

²³ Vgl. Koestler, siehe Anmerkung 4, S. 446–447; Kurz, siehe Anmerkung 6, S. 124.

²⁴ ÖIAZ, siehe Anmerkung 7, S. 8.

²⁵ Vgl. Kolb, siehe Anmerkung 14, S. 285.

²⁶ Vgl. ebd. und Abbildung 141, Teil 2: Abbildungsband.

²⁷ Vgl. Koestler, siehe Anmerkung 4, S. 440f.; Oelwein, siehe Anmerkung 1; Die Stadtbahn 1898–1908, siehe Anmerkung 11.

²⁸ ÖIAZ, XLIX. Jahrgang, Nr. 2, 8. Jänner 1897, hier S. 17.

²⁹ Eine ausführliche Beschreibung über Ausführung und Bedeutung des Hofpavillons siehe im zweiten Beitrag des Buches.

³⁰ Koestler, siehe Anmerkung 4, S. 440.

³¹ ÖIAZ, siehe Anmerkung 28, S. 20.

³² Vgl. Koestler, siehe Anmerkung 4, S. 441–443; Kolb, siehe Anmerkung 14, S. 354f.; Die Stadtbahn 1898–1908, siehe Anmerkung 11.

³³ Eine ausführliche Beschreibung der Gestaltung siehe im zweiten Beitrag des Buches.

³⁴ Vgl. Koestler, siehe Anmerkung 4, S. 457f.; Oelwein, siehe Anmerkung 1, S. 118f.; Kolb, siehe Anmerkung 14, S. 354–385.



MEIDLING HAUPTSTRASSE

WARTERAUM
II. CLASSE

HÜTTENDORF-HACKING
PIRKERSDORF
REKAWINKEL
NEULENBACH

FAHRPLAN für den Wiener Stadt-Verkehr.

Schule
KAMPFNER
Benedict Kämpfer

25 Promille ausgeführt.² Der kleinste Bogenradius war mit 150 Meter eng für eine Eisenbahn, in Verbindungskurven in Stationen erreichte er stellenweise sogar nur 120 Meter.³ Die maximale Fahrgeschwindigkeit betrug 40 km/h.⁴ Der Streckenquerschnitt erlaubte den Betrieb normaler Eisenbahnfahrzeuge und die Gleise wurden gleich ausgeführt, wie auf den Schnellzugstrecken der Staatsbahnen.⁵ Für die Schwellen der Weichen griff man zu den modernen Stahlschwellen des Systems Heindl.⁶

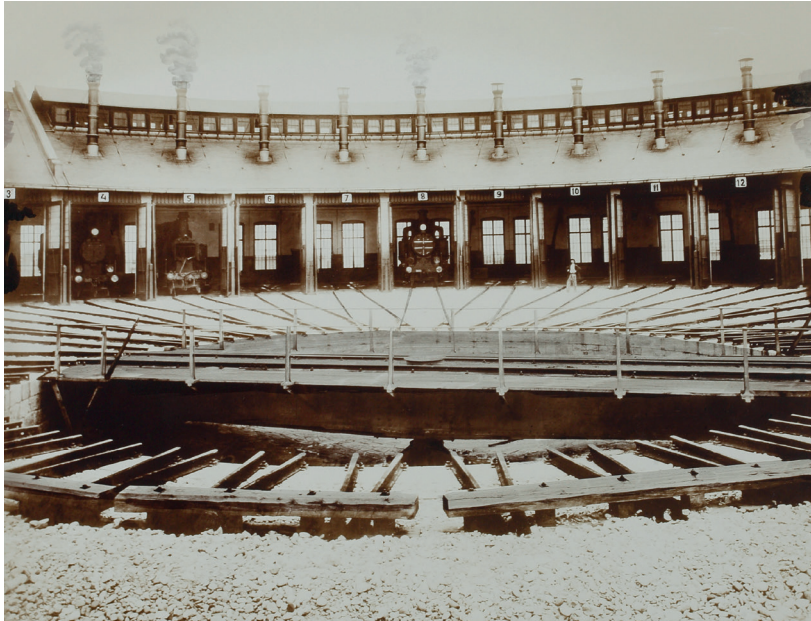
Sämtliche Linien der Stadtbahn sahen die Pläne sowohl für Personen- als auch Post-, Gepäcks- und Güterverkehr vor.⁷ In der Konzession war die Vorortelinie zuerst hauptsächlich für den Güterverkehr und die Bedürfnisse der Industrie bestimmt,⁸ die Station Ottakring mit einem Gleisanschluss zur k. k. Tabak-Hauptfabrik für Frachtverkehr eingerichtet. In der Konzession wurde auch festgelegt, dass die Stadtbahn Leichentransporte durchführen musste. Der Transport führte zum Zentralfriedhof und nach Schwechat, wobei die Züge vom Hauptzollamt aus die Gleise der Eisenbahn Wien–Aspang nutzten.⁹

Der Betrieb einer dampfbetriebenen Strecke erforderte zahlreiche Anlagen zur Versorgung der Lokomotiven. Für die Wasserversorgung waren in den Bahnhöfen große Behälter vorgesehen, die über Pumpen kontinuierlich gefüllt wurden. Aus diesen hoch gelegenen Wasserreservoirs konnten die Lokomotiven in kurzer Zeit befüllt werden.¹⁰ Es wurde darauf geachtet, kein kalkhaltiges Wasser zu verwenden, da dies im Dampfkessel zu schädlichen Kesselsteinablagerungen geführt hätte.

In Heiligenstadt wurde das Wasser aus dem Donaukanal entnommen, da der Härtegrad des Donauwassers sehr gering war, und mit Pumpen in ein Beton-Feldreservoir mit 1500 Kubikmetern Fassungsraum gefördert. Am Bahnhof Hauptzollamt förderten elektrische Pumpen, die durch einen Schwimmer automatisch ein- und ausgeschaltet wurden, hingegen Speisewasser durch eine Wasserreinigungsanlage in die Behälter.¹¹ Mit der Reinigungsanlage nach dem System des Zentralinspektors der Österreichischen Nordwestbahn, Eduard Wehrenfennig, wurde das dort verwendete Grundwasser für den Einsatz in den Lokomotiven aufbereitet.¹²

In Hütteldorf und Heiligenstadt war die Stadtbahn an die Gleisanlagen der Staatsbahnstrecken angebunden, dort standen Abstellgleise für die Waggons und Lokomotivschuppen für die Unterbringung und Ausrüstung der Lokomotiven bereit.¹³

Für die Stadtbahn wurde ein eigener Fahrzeugpark beschafft, der auf die besonderen Betriebsbedingungen abgestimmt war. Karl Gölsdorf, seit



04-02: Rundschuppen mit 19 Gleisen und Drehscheibe im Bahnhof Heiligenstadt, 1898, Aufnahme Carl Stempel, EA-002551-01



04-03: Gleisanlage im Bahnhof Hütteldorf, 1898, Aufnahme Carl Stempel, EA-002551-05

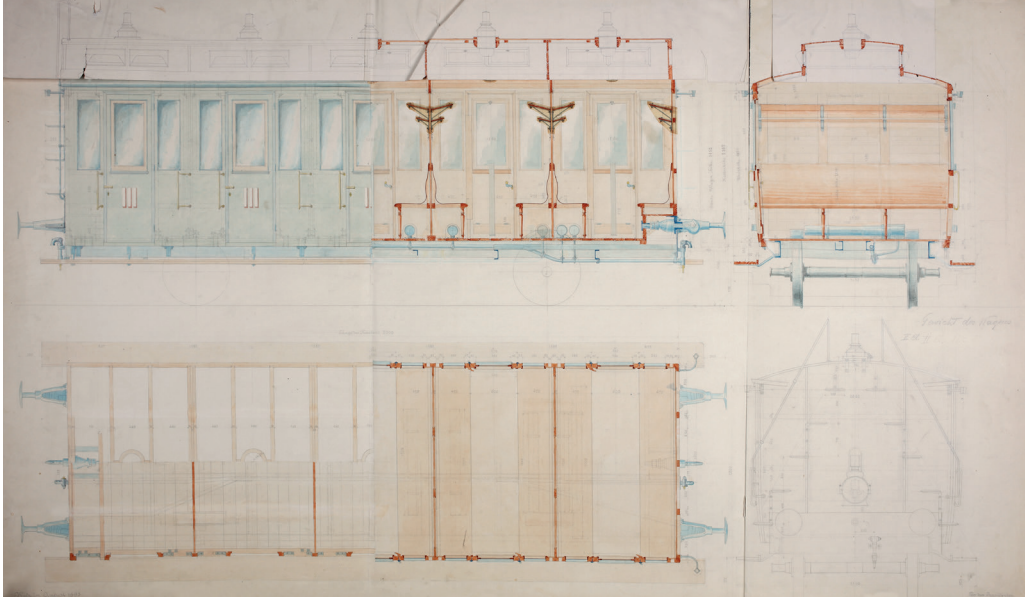


04-04: Modell im Maßstab 1:5 der Stadtbahnlokomotive Reihe 30, Mechanische Werkstätte W.A. Richter Söhne 1898, Inv.Nr. 40357

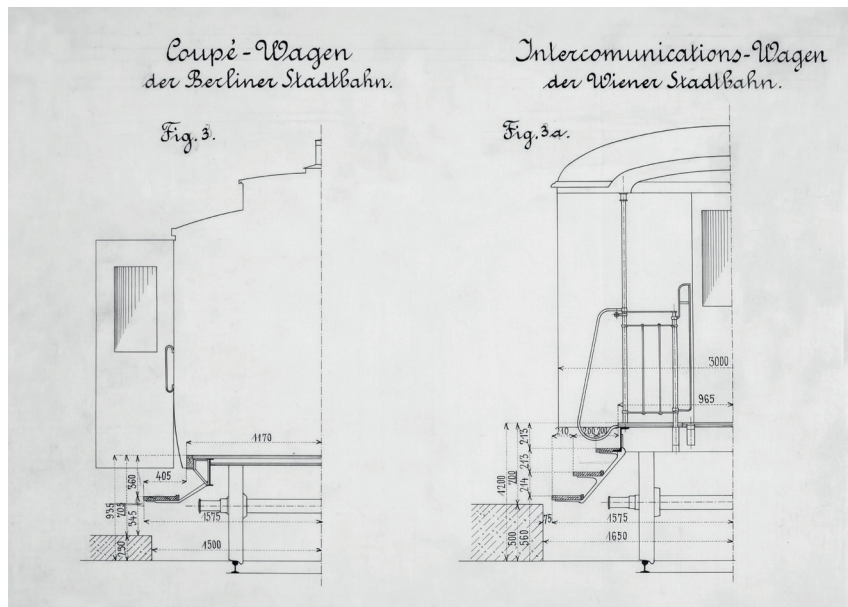
1893 als Chefkonstrukteur der k. k. österreichischen Staatsbahnen tätig, entwickelte eine eigene Dampflokomotive für die Stadtbahnstrecken. Für die geringen Stationsabstände von teils nur 800 bis 1000 Metern, die ein oftmaliges Anfahren erforderten, war keine große Dauerleistung gefragt. Vielmehr sollte der Zug schon nach 300 bis 400 Metern die Geschwindigkeit von 35 km/h erreichen, was eine große Anfahrleistung erforderte. Die Stadtbahnloks waren darauf ausgelegt, auf einer Steigung von 20 Promille einen Zehnwagenzug mit einer Masse von 150 Tonnen mit 35 km/h zu befördern. Um im Betrieb auf den Hauptstrecken außerhalb des Stadtbahnnetzes genug Reserven zu haben, waren die Lokomotiven mit großen Wasserkästen ausgerüstet, die 8,3 Kubikmeter fassten.¹⁴ Der Prototyp der Baureihe 30 wurde 1895 vorgestellt und bis 1901 in insgesamt 114 Exemplaren geliefert.

Um die Rauchbelastung in den Tunnelabschnitten gering zu halten, experimentierte man mit der Petroleumfeuerung System Holden, die schon zuvor von den k. k. österreichischen Staatsbahnen im Arlbergtunnel erfolgreich eingesetzt worden war.¹⁵ Das System bewährte sich auf der Stadtbahn jedoch nicht und wurde schließlich durch eine Koksfeuerung ersetzt.

Bei der Konstruktion der Personenwagen standen die besonderen Betriebsanforderungen des Stadtbahnbetriebs im Mittelpunkt. Das wichtigste Ziel war es, einen raschen Fahrgastwechsel zu ermöglichen. Auf



04-05: Prototyp-Zeichnung des Coupéwagens für die Wiener Stadtbahn, 1893, kolorierte Handzeichnung, EA-002655-01



04-06: Vergleich der Einstiegshöhen zwischen Berliner und Wiener Stadtbahn, 1894, Tuschezeichnung, EA-002655-07



04-07: Stadtbahnwagen Cu 9424, Fa. Franz Ringhoffer, Smichow-Prag, 1897, Inv.Nr. 41388/1



04-08: Innenraum eines Stadtbahnwagens II. Klasse, 1896, Aufnahme Josef Löwy, EA-002550

den Stadtbahnen in Berlin und London waren Coupéwagen im Einsatz, Personenwagen, bei denen jedes Abteil eigene Türen zum Bahnsteig besaß.¹⁶ Die New Yorker Hochbahn setzte hingegen auf Interkommunikationswagen, also Fahrzeuge mit Einstiegen an den Wagenenden und einem innen durchlaufenden Gang. Trotz der vielen Türen und des tiefergelegten Bodens der Coupéwagen waren die Stationsaufenthalte der New Yorker Bahn mit 15 Sekunden um ein Viertel kürzer als in Berlin und London.¹⁷ In der Planungsphase der Wiener Stadtbahn entstanden zwar Entwürfe für Coupéwagen, die endgültige Wahl fiel jedoch auf moderne Durchgangswagen mit Endplattformen.¹⁸ Die drei Waggonfabriken Ringhoffer in Prag, die Waggonfabrik in Wien Simmering und die Nesselsdorfer Waggonfabrik in Kopřivnice lieferten Prototypen der Wagen jeweils 2., 3. Klasse und des Wagens 3. Klasse mit Gepäckabteil.¹⁹

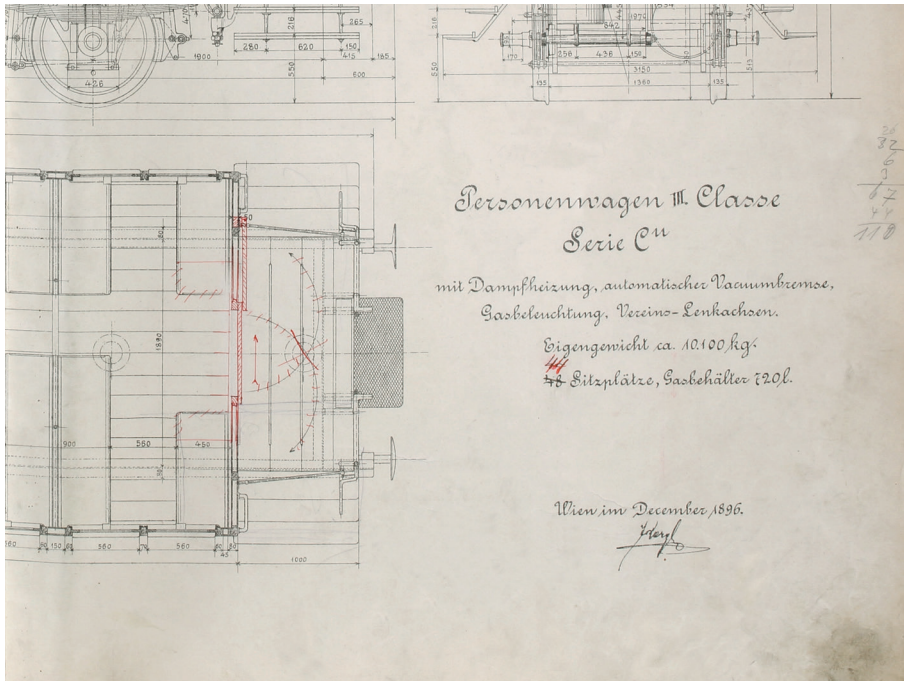
Äußerlich unterschieden sich die Wagen nur durch die Klassenbezeichnungen, die zur leichteren Unterscheidung in römischen Ziffern aufgemalt waren. Die Puffer waren in den Waggonrahmen versenkt, was gegenüber normalen Waggons fast einen Meter Länge ersparte. Somit reichte die Bahnsteiglänge von 120 Metern für einen Zehnwagenzug aus.²⁰ Der Innenraum war sehr hell, da jedes Abteil Doppelfenster besaß.²¹

Die Ausgestaltung der Wagen zeigte in vielen Details die konsequente Umsetzung der Vorgaben eines raschen Fahrgastwechsels. Weiters wurde die Bahnsteighöhe auf 50 Zentimeter über Schienenoberkante angehoben, und der Niveauunterschied von 70 Zentimeter bis zum Wagenfußboden konnte mit drei Stufen von gut 23 Zentimeter überwunden werden. Die üblichen Wagen dieser Zeit, wie auch jene auf der Berliner Stadtbahn, hatten nur zwei Stufen von je 35 Zentimeter Höhe.²² Die Plattformen boten mit einem Meter Breite viel Platz für den Fahrgastfluss, und Übergänge von Wagen zu Wagen ermöglichten die Verteilung der Fahrgäste auch während der Fahrt. Es war den Passagieren daher möglich, die Toiletten, die aus Platzgründen nur in den Wagen am Ende des Zuges vorhanden waren, zu erreichen.²³

Eine besondere Kuriosität stellten die Türen von den Plattformen in den Innenraum dar. Obwohl auf den Prototypzeichnungen Schiebetüren vorgesehen waren, kamen bei der ersten Serienlieferung sogenannte Umstelltüren zum Einbau.²⁴ Bei dieser Konstruktion besaßen die Türen jeweils links und rechts eine Klinke, die ein Öffnen in beide Richtungen ermöglichte. Die Idee war, die Türe immer vom Bahnsteig weg aufschwingen lassen zu können, um nicht dem Fahrgastfluss hinderlich zu sein. Bei den Wiener



04-09: Umstelltür System Friedrich Hermann im Stadtbahnwagen Cu 9424, Inv.Nr. 41388/1



04-10: Händische Skizze zum Umbau auf Schiebetüren, Detailausschnitt, Dezember 1896, technische Zeichnung, EA-002653-02

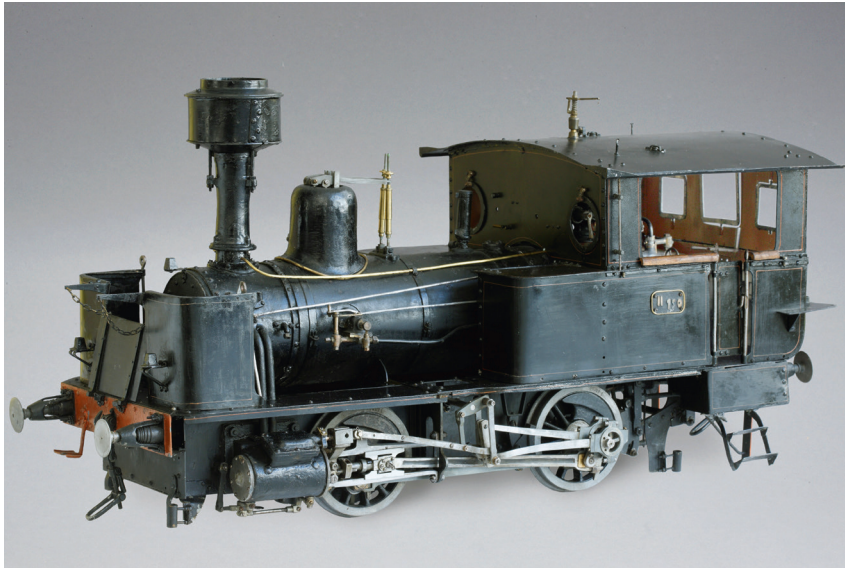
Waggonen kamen Typen nach dem System Belczak und Friedrich Hermann zum Einsatz.²⁵

Sowohl die Konstruktion nach Belczak, mit einem zusätzlichen eisernen Rahmen für die zweite Öffnungsrichtung, als auch die Variante nach Friedrich Hermann, bei der die Türangeln entsprechend ein- und ausgehängt wurden, musste sehr exakt gefertigt werden, doch beide dürften sich im Betrieb nicht bewährt haben. In der Nachbestellung von 1902 kamen nur mehr Schiebetüren zur Ausführung und alle anderen Wagen wurden umgerüstet.²⁶ Beim erhaltenen Wagen Cu 9424 im Technischen Museum Wien wurde im Zuge der Restaurierung die Umstelltüre nach Friedrich Hermann rekonstruiert. Die Handwerker hielten sich dabei exakt an die historische Vorgabe und arbeiteten mit einer hohen Präzision. Die Türen funktionierten nach der Fertigstellung so wie erwartet, seit dem Transport zum Ausstellungsort im Museum klemmt der rekonstruierte Mechanismus allerdings. In der Sammlung des Technischen Museums Wien ist ein Modell der Konstruktion von Belczak zu finden.²⁷

Die Züge bestanden normalerweise aus je acht Wagen 3. Klasse und zwei Wagen 2. Klasse.²⁸ Zur Eröffnung der Stadtbahn standen für den Betrieb auf den Strecken ohne Vorortelinie 27 Dampflokomotiven und 165 Personenwagen zur Verfügung. Schon im Jahr 1898 zeigte sich, dass diese Anzahl viel zu gering war. Der Bedarf an einsatzbereiten Fahrzeugen stieg in den folgenden Jahren immer weiter und erreichte im letzten Friedensjahr die Zahl von 135 Lokomotiven und 861 Waggonen.

Im Jahr 1900 waren am Wochenende 55 Lokomotiven im Planeinsatz, bei acht „Wechsellokomotiven“ wurden die Vorräte an Wasser und Kohle ergänzt. Je zwei Wechsellokomotiven standen in Hütteldorf und Heiligenstadt bereit, die weiteren vier waren für Purkersdorf, Praterstern, Klosterneuburg und Kritzendorf vorgesehen. Zwei Lokomotiven standen in Hütteldorf und Heiligenstadt als Reserve und fünf befanden sich zur Reparatur in der Werkstätte. Weitere 20 Lokomotiven waren im Anschlussverkehr nach Neulengbach und Tulln unterwegs.²⁹

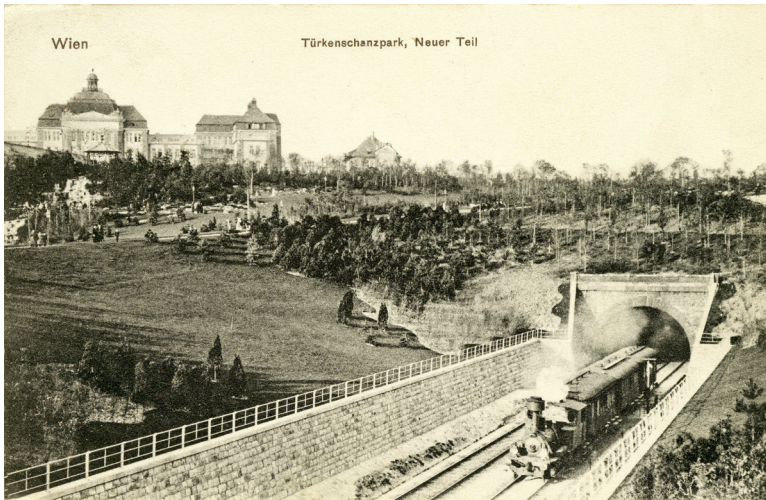
Für den geringen Verkehr auf der Vorortelinie waren die Stadtbahndampflokomotiven der Baureihe 30 eigentlich zu unwirtschaftlich, daher kamen die kleinen Nebenbahnlokomotiven Reihe 88 und ab 1903 auch leichtere Fahrzeuge zum Einsatz. Mit der Baureihe 178 konnten Züge auch auf den Stadtbahnstrecken geführt werden, im Betrieb auf den Anschlussstrecken hatten sie jedoch aufgrund des kleineren Kessels und der gerin-



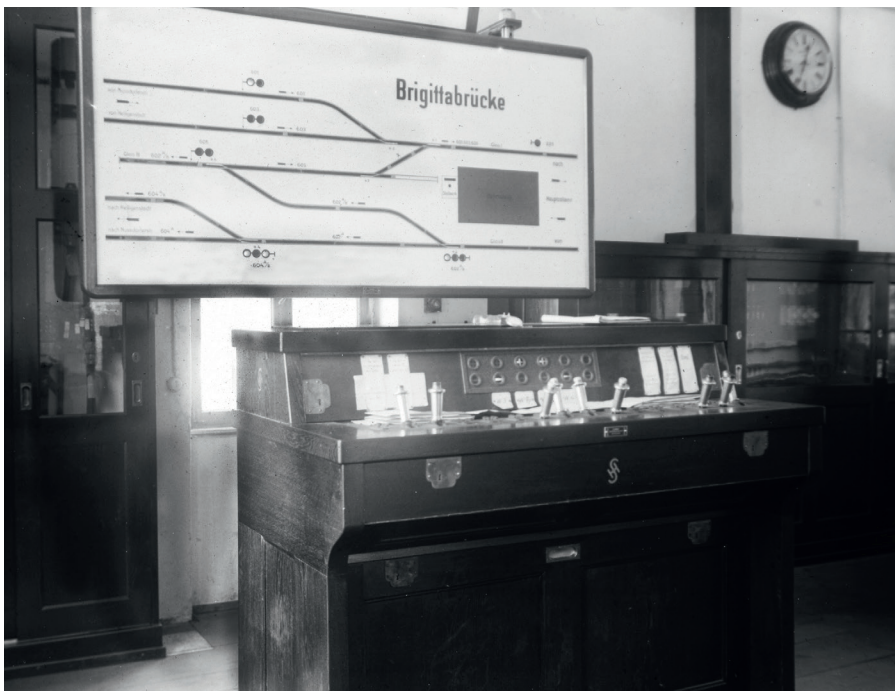
04-11: Modell der Dampflokomotive Reihe 88, Inv.Nr. 40337

geren Vorräte Probleme den Fahrplan einzuhalten.³⁰ Die Dampflokomotive 178.84 kam nach der Lieferung im Jahr 1909 sofort auf der Stadtbahn zum Einsatz und ist im Bestand des Technischen Museums Wien erhalten geblieben.³¹

Die geplante dichte Zugfolge machte es erforderlich, die Sicherheit im Fahrbetrieb durch technische Vorkehrungen zu gewährleisten. Die Stadtbahn wurde daher mit dem Blocksystem von Siemens & Halske auf das Fahren in Raumdistanz eingerichtet. Dabei wird die Strecke in Abschnitte, sogenannte Blöcke geteilt, an deren Einfahrt immer ein Signal steht. Es kann nur auf „Freie Fahrt“ gestellt werden, wenn sich kein anderer Zug in diesem Abschnitt befindet.³² Diese Blocksignale standen bei der Stadtbahn meist am Ende der Bahnsteige der Haltestellen.³³ An allen Stellen, an denen die Signale nicht aus ausreichender Distanz sichtbar waren, wurden Vorsignale positioniert, die gemeinsam mit dem Hauptsignal umgestellt wurden. Auf der Wiental- und Donaukanallinie, die für Dreiminutenintervalle eingerichtet waren, musste bei Haltestellenabständen von mehr als 800 Metern eine Blockstation zwischengeschaltet werden. Sobald ein Zug in einen freien Block einfuhr, wurde das Signal vom Blockwärter am Stellwerk auf Halt gestellt und mit einer elektromechanischen Vorrichtung verriegelt. Diese verhinderte, dass das Signal wieder in die Freistellung gebracht werden konnte. Durch den Sperrvorgang wurde gleichzeitig der Zug dem nächsten Blockposten gemeldet.



04-12: Dampflokomotive Reihe 88 auf der Vorortlinie beim Türkenschanzpark, illustrierte Postkarte, 1911, Aufnahme C. Seebald, Sammlung Wiener Linien, WWSTAB_18011757



04-13: Elektromechanisches Stellwerk in der Haltestelle Brigittabrücke, um 1925, Sammlung Wiener Linien, WWSTAB_18011760



04-14: Fahrkarten der Wiener Stadtbahn, 1898/99, EA-002663

Nach Abfahrt des Zuges von diesem vorausgelegenen Posten brachte der dortige Blockwärter sein Signal in die Haltstellung, verriegelte es, wodurch ein elektrisches Signal zum Lösen einer Sperre führte. Zusätzlich musste der Zug noch ein isoliertes Schienenstück vollständig überfahren, um eine zweite Sperre zu lösen. Damit war gewährleistet, dass der Blockwärter sein Signal nur dann auf „Frei“ stellen konnte, wenn der Zug seinen Abschnitt vollständig verlassen hatte.³⁴

Die Schienen der isolierten Gleisabschnitte wurden mit Laschen aus imprägniertem Weißbuchenholz verbunden, die einen deutlich größeren Querschnitt als die Stahllaschen aufwiesen und auf einer Doppelschwelle (ruhender Stoß) gelagert waren, um genügend Tragfähigkeit zu bieten.³⁵ Die Weichen entlang der Strecke wurden von elektromechanischen Stellwerken aus ferngestellt, die ebenfalls in die Zugsicherungsanlage eingebunden waren. Eine Zugfahrt war somit nur möglich, wenn sowohl die Blockstrecke frei war als auch alle befahrenen Weichen in der korrekten Stellung lagen. Die Weichen wurden mittels elektrischer Antriebe von Siemens & Halske ferngestellt³⁶, nur auf der Vorortelinie standen mechanische Weichenantriebe von Stefan Götz & Sohn im Einsatz.³⁷ In der Sammlung des Technischen Museums Wien sind Weichenantriebe beider Hersteller erhalten.

Bald nach Inbetriebnahme der Stadtbahn zeigte sich, dass sich die Erwartungen an den Betrieb nicht erfüllten. Die Strecken erschlossen vorwie-



04-15: Fahrkartenausgabe und Fahrkartenautomat III. Klasse, Aufnahme 1908–1910, PVB-08-0024-07

gend die Vorstädte, nur die Wiental- und Donaukanallinie kamen der Stadt nahe. Die dicht besiedelten Gebiete in Favoriten und Simmering waren dagegen nicht angebunden. Die Bevölkerung nutzte lieber die Straßenbahnen, die direkt ins Zentrum fuhren. Die Intervalle auf der Wiental- und Donaukanallinie der Stadtbahn lagen zwischen vier und siebzehn Minuten. Die schon fast vollständig elektrisch betriebene Straßenbahn fuhr in deutlich kürzeren Abständen und war außerdem billiger, da sie nicht in einem Tarifverbund fuhr.³⁸ Trotz der höheren Fahrgeschwindigkeit und kreuzungsfreier Strecken war man mit der Straßenbahn meist gleich lang oder schneller unterwegs.³⁹



04-16: Haltestelle Pilgramgasse, illustrierte Postkarte, 1899, Deutsch's Postkartenverlag Wien, BD-01-04-017-09



04-17: Gleisanlage im Bahnhof Heiligenstadt, ausgerüstet mit Stromschienen für den elektrischen Probetrieb, Aufnahme 1901–1903, EA-002554-04



04-18: Haltestelle Währinger Straße mit Stromschielen für den elektrischen Probetrieb, Aufnahme 1901–1903, EA-002554-10

Der Wunsch, die Züge über Hütteldorf und Heiligenstadt ins Umland zu führen, verhinderte eine Elektrifizierung der Stadtbahn. Der Betrieb wäre auf den dampfgeführten Eisenbahnstrecken nicht möglich gewesen. Der Anteil der Stadtbahn am Wiener Verkehr lag 1911 nur bei 12 Prozent. Sie verzeichnete an Werktagen und im Winter eine geringe Auslastung, an schönen Wochenenden im Sommer war der Andrang im Ausflugsverkehr dagegen sehr stark. Um dies bewältigen zu können, musste ein großer Fahrzeugbestand bereitgehalten werden, der aber nur selten genutzt wurde.⁴⁰ Zusätzlich war der Dampfbetrieb sehr aufwendig, was zu jährlichen Verlusten führte, die 1907 eine Million Kronen überschritten und zwei Jahre später fast zwei Millionen Kronen erreichten.⁴¹ An eine Verdichtung des Verkehrs war aufgrund der zu erwartenden unerträglichen Rauchbelästigung in den unterirdischen Strecken nicht zu denken. Neben dem Dampfbetrieb waren es die nicht errichteten Streckenteile und die fehlenden Radiallinien, die einen erfolgreichen Betrieb verhinderten.⁴² In den Jahren 1902/3 wurde in einem Probetrieb ein Umbau auf elektrischen Betrieb untersucht. Er hätte nicht nur die Rauchfreiheit

gesichert, sondern auch eine größere Leistungsfähigkeit und höhere Wirtschaftlichkeit gebracht.⁴³ Überlegungen, diese betrieblichen Missstände zu beheben, scheiterten einerseits am fehlenden Kapital der Kommission für Verkehrsanlagen und schlussendlich am Ausbruch des Ersten Weltkriegs.⁴⁴

Der Stadtbahn wurde immer wieder eine strategische Bedeutung zugeschrieben.⁴⁵ Ein eigenständiges Departement im Eisenbahnministerium hatte die Aufgabe, gemeinsam mit dem k. k. Reichskriegsministerium und der Wiener Bahnhofskommission Strategien für den Truppen- und Materialtransport rund um Wien zu erarbeiten. Die Überlegungen ergaben, dass das Netz der Stadtbahn diese Aufgaben nur leisten werde können, wenn die großen Bahnhöfe mit neuen Verbindungsstrecken eingebunden würden. In der ursprünglichen Planung sollte die Gürtellinie als Hauptbahn die Franz-Josefs-Bahn mit der Wiener Verbindungsbahn, der Südbahn, der Donauuferbahn und der Westbahn verbinden, sie blieb jedoch ein Torso.⁴⁶ Zusätzlich wurde auch eine Elektrifizierung gefordert. Nach Ausbruch des Ersten Weltkriegs kam es bald zu Engpässen, besonders am Nord- und Ostbahnhof. Eine Entspannung brachte der Bau der Verbindungsstrecken, wie der Süßenbrunner Schleife, der Simmeringer oder der Oberlaaer Schleife. Das Netz der Stadtbahn spielte nur eine untergeordnete Rolle.⁴⁷

Am 8. Dezember 1918 wurde der Dampfbetrieb aus Kohlemangel nach nur 20 Jahren endgültig eingestellt. Die Strecken der Wiener Stadtbahn sollten erst mit der Übernahme durch die Gemeinde Wien im Jahr 1924 und der Elektrifizierung erfolgreich werden. Am 3. Juni 1925 wurde der erste Abschnitt zwischen Hütteldorf und der Alser Straße als Wiener elektrische Stadtbahn in Betrieb genommen.⁴⁸

¹ Hermann Strach: Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie. Wien 1898, Band 1B, S. 462.

² Ebd., Band 1, S. 461.

³ Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen: Technische Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupt- und Nebenbahnen. Berlin 1909.

⁴ Viktor Röhl: Enzyklopädie des Eisenbahnwesens. Berlin, Wien 1912, Band 10, S. 398; Strach, siehe Anmerkung 1, S. 444.

⁵ Röhl, siehe Anmerkung 4, S. 399.

⁶ Strach, siehe Anmerkung 1, Band 2, S. 261; Röhl, siehe Anmerkung 4, Band 7, S. 384.

⁷ Ebd., Band 10, S. 399.

⁸ Strach, siehe Anmerkung 1, S. 450.

⁹ Ebd., S. 465.

¹⁰ Ignaz Brosius, Reinhard Koch: Brosius und Koch's Lokomotivführer: Der Fahrdienst. Wiesbaden 1899, S. 165.

¹¹ Strach, siehe Anmerkung 1, S. 454–456.

¹² Röhl, siehe Anmerkung 4, Band 6, S. 343.



04-19: Zug mit Motorwagen des elektrischen Probebetriebs,
Aufnahme 1901–1903, EA-002554-17



04-20: Haltestelle Alser Straße, illustrierte Postkarte, um 1900,
BD-01-04-016-01



04-21: Haltestelle Gumpendorfer Straße, Aquarell Hans Peter Pawlik, BD-04-02-060-010

¹³ Strach, siehe Anmerkung 1, S. 451.

¹⁴ Ebd., Band 2, S. 466.

¹⁵ Modell der Öl-Zusatzfeuerung System J. Holden (Inv.Nr. 40352, <http://data.tmw.at/object/191452>); Strach, siehe Anmerkung 1, Band 2, S. 466; Röhl, siehe Anmerkung 4, Band 1, S. 271, Band 6, S. 151.

¹⁶ Ebd., Band 2, S. 249.

¹⁷ Strach, siehe Anmerkung 1, S. 448.

¹⁸ Schützenhofer, Viktor: *Fahrbetriebsmittel der Wiener Stadtbahn*. Wien 1897, S. 6. Projektstudien zu den Wagen der Wiener Stadtbahn (TMW-Archiv, EA-002665).

¹⁹ Befund-Protokolle der Prototypen der Wiener Stadtbahn, Smichov 30.4.1895, Nesselsdorf 25.3. und Oktober 1895, Sammlung Hermann Heless.

²⁰ Strach, siehe Anmerkung 1, S. 449.

²¹ Johann Stockklausner: *Österreichische Personenwagen*. Wien 1982, S. 30.

²² Röhl, siehe Anmerkung 4, S. 399.

²³ Strach, siehe Anmerkung 1, S. 448.

²⁴ Alfred Horn: *75 Jahre Wiener Stadtbahn*. Wien 1974.

²⁵ Röhl, siehe Anmerkung 4, Band 8, S. 52.

²⁶ *Besondere Bedingungen für die Anfertigung und Lieferung von zweiachsigen Personenwagen mit Mittelgang und offenen Plattformen*, Type Wiener Stadtbahn, Wien 1901, 1903, Sammlung Hermann Heless.

²⁷ Modell der Umstelltür System Hermann (Inv.Nr. 42764, <http://data.tmw.at/object/193864>).

²⁸ Strach, siehe Anmerkung 1, S. 465.

²⁹ Horn, siehe Anmerkung 24, S. 30.

³⁰ Ebd., S. 31.

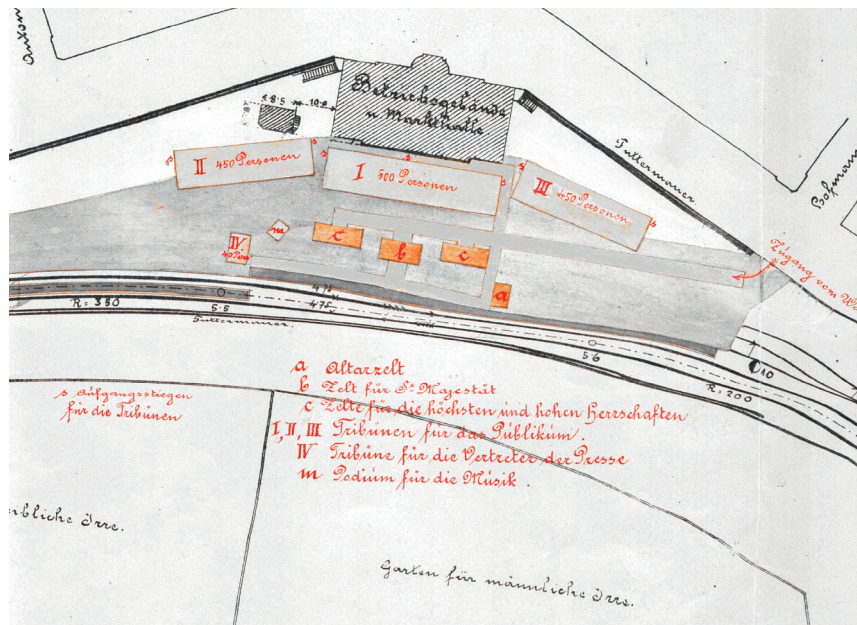
³¹ *Dampflokomotive 178.84*, Lokomotivfabrik Krauss & Comp, Linz 1909 (Inv.Nr. 41376/1, <http://data.tmw.at/object/192476>).

- ³² Brosius, siehe Anmerkung 10, S. 199f.
- ³³ Hugo Köstler: Sicherungs-Anlagen der Wiener Stadtbahn. Reihe 1, Heft 2, Wien 1903, S. 1f.
- ³⁴ Ebd., S. 6.
- ³⁵ Ebd., S. 2f.
- ³⁶ Elektrische Weichenstellvorrichtung, Siemens & Halske 1894 (Inv.Nr. 40899, <http://data.tmw.at/object/191999>); Köstler, siehe Anmerkung 33, S. 25.
- ³⁷ Mechanische Weichenstelleinrichtung, Stefan Götz & Söhne um 1930 (Inv.Nr. 40943, <http://data.tmw.at/object/192043>); Strach, siehe Anmerkung 1, S. 447f.
- ³⁸ Roman Hans Gröger: Die unvollendeten Stadtbahnen. Innsbruck, Wien, Bozen 2010, S. 92f.; Strach, siehe Anmerkung 1, Band 3, S. 163.
- ³⁹ Gustav v. Pacher: Verkehrswert und Ertragswert der reformierten Wiener Stadtbahn. Wien 1909, S. 6.
- ⁴⁰ Gemeinde Wien, Städtische Straßenbahn: Die Elektrisierung der Wiener Stadtbahn. Wien 1925, S. 4.
- ⁴¹ Pacher, siehe Anmerkung 39, S. 106.
- ⁴² Franz Musil: Elektrisierung und Ausbau der Wiener Stadtbahn. Wien 1911, S. 1–3.
- ⁴³ Strach, siehe Anmerkung 1, Band 4, S. 170.
- ⁴⁴ Gröger, siehe Anmerkung 38, S. 93.
- ⁴⁵ Österreichische Eisenbahnzeitung, Jahrgang 1886, S. 352.
- ⁴⁶ Musil, siehe Anmerkung 42, S. 1.
- ⁴⁷ Gröger, siehe Anmerkung 38, S. 114f.
- ⁴⁸ Gemeinde Wien, siehe Anmerkung 40, S. 1.



Nach der Eröffnung der Wiener Stadtbahn

Roman Hans Gröger



05-01: Plan zur Eröffnungsveranstaltung bei Michelbeuern, ÖStA, AVAFHKA, Verkehr, Varia, Stadtbahn, Karton 74, Konv. 2

Die Eröffnung der fertig gebauten Strecke fand am 9. Mai 1898 in der Station Michelbeuern statt, nachdem zwischen dem 6. und 8. Mai Probefahrten mit leeren Zügen durchgeführt worden waren. Die offiziellen Feiern setzten schließlich am 9. Mai um 9:45 Uhr ein. Vor dem Betriebsgebäude und der Markthalle in der Station Michelbeuern waren drei Tribünen für 1400 Gäste sowie Pressevertreter errichtet worden. Kaiser Franz Joseph und sein Hof konnten in einem Festzelt Platz nehmen, das von zwei weiteren Zelten für besondere Gäste flankiert wurde. Direkt an den Gleisen stand schließlich noch ein Altarzelt für Erzbischof und Kardinal Anton Josef Gruscha.¹

Der Kaiser und sein Hof kamen über die Währinger Straße und den Währinger Gürtel zum Einfahrtstor in die Stationsanlage, wo sie von dem k. k. Ministerpräsidenten, dem k. k. Eisenbahnminister und weiteren Würdenträgern empfangen wurden. Nachdem alle hochgestellten Persönlichkeiten ihre Plätze eingenommen hatten, wurde die Stadtbahn durch den Erzbischof geweiht, worauf die Festreden des Landmarschalls von Niederösterreich sowie des Bürgermeisters von Wien folgten. Der Kaiser erwiderte:

„Gern bin Ich der Einladung der Commission für Verkehrsanlagen gefolgt, an der feierlichen Eröffnung der ersten vollendeten Strecken der Wiener Stadtbahn teilzunehmen. Durch das einträchtige Zusammenwirken der autonomen Curien und des Staates geschaffen, wird dieser Bahnbau – wie Ich zuversichtlich hoffe – manigfache Vortheile bringen und die Mir am Herzen liegende Entwicklung Wiens wirksam fördern.“²

Nach diesen Worten ersuchte der k. k. Eisenbahnminister den Kaiser die Strecke feierlich zu eröffnen und eine Besichtigungsfahrt vorzunehmen. Der Hofzug setzte sich von Michelbeuern aus in Bewegung und fuhr nach Heiligenstadt. Hier wechselte er auf die Vorortelinie bis Penzing und befuhr schließlich das fertige Teilstück der Wientallinie bis zur Meidlinger Hauptstraße. Dort wechselte er wieder auf die Gürtelstrecke, um bei der Station Alser Straße die Fahrt zu beenden. Der Kaiser und der Hof verließen hier den Zug und fuhren mit einem „Leibwagen“ ab, während die anderen Festgäste noch bis Michelbeuern weiterfuhren. Während dieser Besichtigungsfahrt waren Aufenthalte in Heiligenstadt, Penzing und in der Station Breitensee geplant.³

Als im Jahr 1902 letztlich sämtliche Strecken der Stadtbahn dem Verkehr übergeben werden konnten, fand keine derart pompöse Feier mehr statt. Eine Besichtigungsfahrt mit dem Hofzug wurde für den Kaiser dennoch organisiert, die eine Stunde lang über die Gürtel-, Wiental- und Donaukanallinie führte. An mehreren Streckenabschnitten hielt der Zug für einen kürzeren Aufenthalt an, damit der Kaiser höchstpersönlich die Bauwerke der Bahn sowie die Veränderungen entlang der Strecke begutachten konnte.⁴

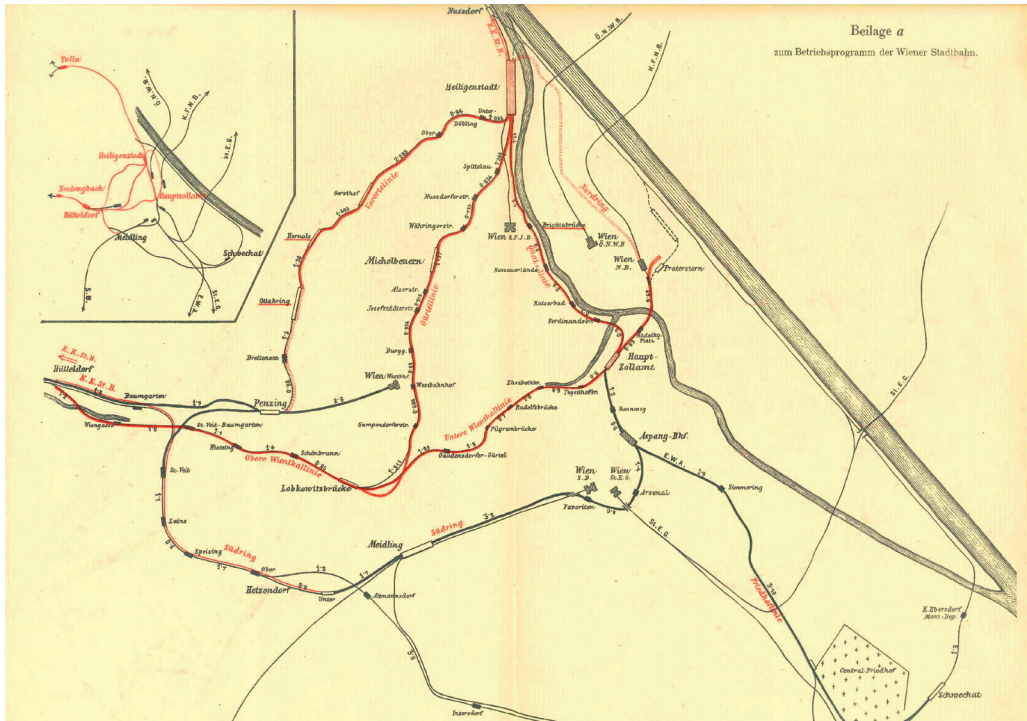
Obwohl die Stadtbahn ein durchaus imposantes Bauwerk darstellte und mit kaiserlichem Besuch eröffnet worden war, setzten sogleich Bestrebungen ein, sie einer grundlegenden Reform zu unterziehen. Die Wiener benützten lieber die Straßenbahn, die direkt ins Zentrum der Stadt vor-



05-02: Während der Eröffnungsfeier am 9. Mai 1898, aus dem Album zur Eröffnung der Wiener Stadtbahn, Aufnahme R. Lechner (Wilh. Müller), EA-002531-09



05-03: Der Eröffnungszug der Wiener Stadtbahn, Hofzug Kaiser Franz Josephs am 9. Mai 1898, Aufnahme Philipp Georg von der Lippe, EA-002532



05-04: Betriebsprogramm der Wiener Stadtbahn, Linienplan, ÖStA, AVAFHKA, Verkehr, Projektsammlung, W II.36

stieß. Wie aus dem Betriebsprogramm ersichtlich, erschloss die Stadtbahn gerade einmal die westlichen Vorstädte und Vororte, nur die Donaukanal- und Wientallinie berührten das Stadtzentrum.

Die dicht besiedelten Stadtgebiete in Favoriten sowie Simmering hatten dagegen gar keinen Anschluss an das Netz und mangels der noch immer nicht errichteten Südspange in Richtung Südbahnhof war die Stadtbahn ein Torso geblieben.

Um die Konkurrenzfähigkeit des Betriebes zu steigern, gab es bereits in den Jahren 1901 und 1902 Versuche der Firma Siemens & Halske mit einem elektrischen Triebwagenzug zwischen Heiligenstadt und Michelbeuern. Diese mussten aber infolge finanzieller Schwierigkeiten abgebrochen werden. Die Versuchsordnung sah eine mittig zwischen den Schienen verlaufende Stromzufuhr vor, wobei die Probezüge aus adaptierten Stadtbahnwagen bestanden.⁵

05-05: Laufschienenstoß:
Darstellung der Versuchsanordnung von Siemens & Halske, elektrischer Probebetrieb – Wiener Stadtbahn, Aufnahme 1901–1903, EA-002554-01



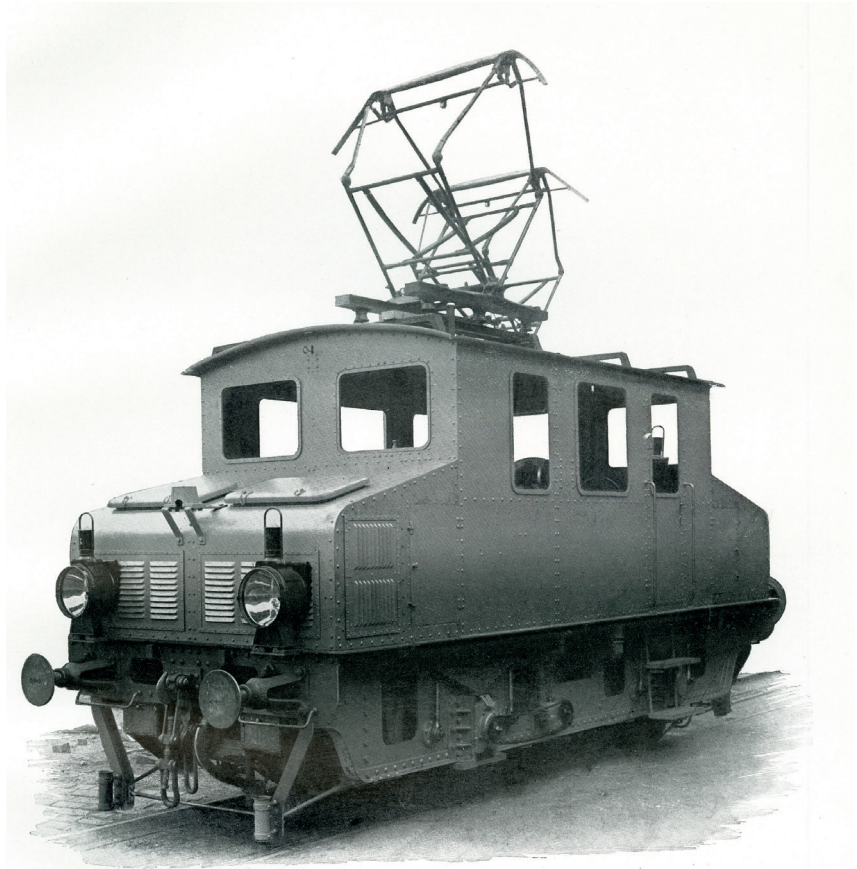
05-06: Station Nussdorfer Straße in der Versuchsanordnung von Siemens & Halske, elektrischer Probebetrieb – Wiener Stadtbahn, Aufnahme 1901–1903, EA-002554-08



05-07: Motorwagen während der Versuchsanordnung von Siemens & Halske, Stirnansicht CDu Motorwagen, elektrischer Probebetrieb – Wiener Stadtbahn, Aufnahme 1901–1903, EA-002554-15



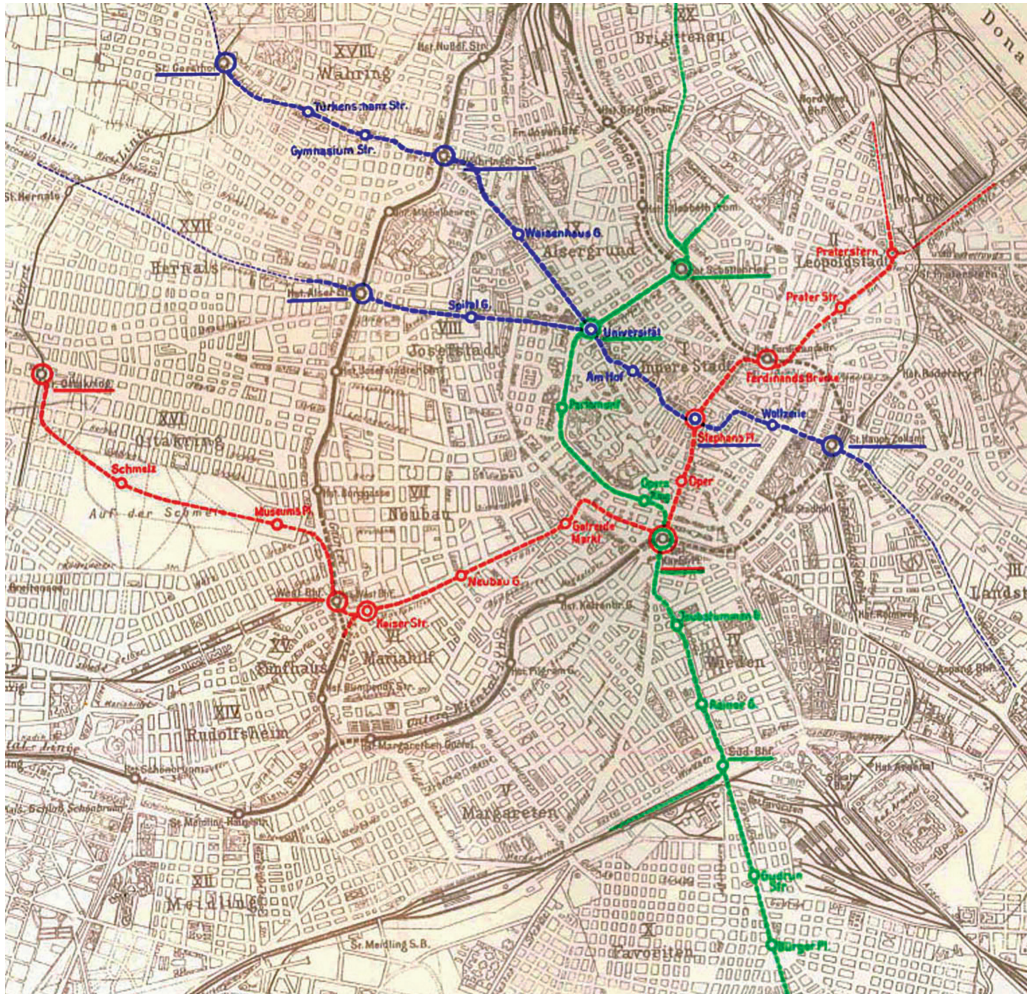
05-08: Elektrisch betriebener Zug während der Versuchsanordnung von Siemens & Halske, Versuchszug, elektrischer Probebetrieb – Wiener Stadtbahn, Aufnahme 1901–1903, EA-002554-18



05-09: Die Versuchslokomotive von Krizik & Co, elektrischer Betrieb der Wiener Stadtbahn. Projektiert von der Elektrotechnischen Fabrik Fr. Krizik in Prag, Aufnahme 1906, EA-002664

Im Jahr 1904 stellte die Firma Ganz & Co. ein anderes Projekt zum elektrischen Betrieb der Stadtbahn vor. Hierbei sollte die Stromzufuhr mittels einer Oberleitung erfolgen, wobei es dem Betreiber überlassen war, ob die Bahn mittels einer eigenständigen Lokomotive oder eines zentralgesteuerten Motorwagens verkehrte.⁶

Einen weiteren Elektrifizierungsversuch unternahm im Jahr 1906 die Firma Krizik & Co. aus Prag. Zwischen Hauptzollamt und Praterstern verkehrten Züge mit einer Probelokomotive in einer Dreileiteranordnung, wobei zusätzlich zur doppelpoligen Oberleitung die Schienen als Mittelleiter benötigt wurden.⁷



05-10: Linienplan aus dem Konzept von Gustav Kemmann 1911, ÖStA, AVAFHKA, Verkehr, Kommission für Verkehrsanlagen in Wien, XI/6, G. Kemmann: Elektrisierung und Ausbau der Wiener Stadtbahn (Berlin 1911)

Allerdings waren diese Lösungen infolge des Betriebes über die Stadtgrenzen hinaus nicht umsetzbar, da eine Kostenübernahme durch den Staat für die notwendigen Umbauten kaum möglich schien.⁸ Eine Beschränkung des elektrischen Betriebes auf die innerstädtischen Linien war daher naheliegend, doch hätte das bestehende Liniensystem geändert werden müssen. Zudem hätte diese Reform nicht zur Realisierung der Planungen des Reichsgesetzes von 1892 über die Wiener Stadtbahn geführt. Aus diesem Grund lud die Wiener Verkehrskommission im Jahr 1911 zu einer Enquete mit dem

Titel „Reform der Stadtbahn“. Daraufhin wurden Gutachten über die Elektrifizierung, die damalige Bezeichnung lautete Elektrisierung, und den Ausbau der Wiener Stadtbahn in Auftrag gegeben.

Die Expertise, die der ehemalige Berliner Regierungsrat Gustav Kemmann 1911 vorlegte,⁹ beschrieb die städtebaulichen Aufgaben einer solchen Schnellbahn derart, dass diese die Menschen von den Wohnquartieren am Stadtrand zu ihren Arbeitsstätten ins Stadtzentrum befördern sollte. Daher dachte er auch an ein viel größeres Einzugsgebiet für die Stadtbahnen, das die Orte Baden, Mödling, Purkersdorf, Neulengbach, Klosterneuburg, Tulln sowie den Semmering umschloss. Da das Umland von den Planern der Wiener Stadtbahn bis dahin in keiner Weise berücksichtigt worden war, sah Kemmann hier einen ersten Ansatz zur Verbesserung der Situation. Die elektrische Traktion wurde über die dampfbetriebene gestellt, da hiermit nicht nur Einsparungspotential vorlag, sondern auch die Möglichkeit bestand, den Fahrgästen ein bequemerer, sauberes Verkehrsmittel anzubieten.

In diesem Sinne legte Kemmann über das bestehende Netz der Stadtbahnen ein weiteres an Tunnelbahnen. Diese als Schnellbahnen bezeichneten Linien sollten die Stadtbahnen ergänzen und dank der elektrischen Traktionen zusätzlich an Attraktivität gewinnen. Die Beschreibung der drei Tunnelbahnen setzte mit der Westostlinie ein. Diese lief vom Praterstern über den Stephansplatz zum Westbahnhof und von hier im offenen Einschnitt über die Schmelz bis zur Vorortelinie nach Ottakring. Die Nordsüdlinie sollte von Pötzleinsdorf über Währing zum Hauptzollamt, später bis St. Marx, führen. Außerdem war eine Gabelung am Schottentor vorgesehen, welche die Züge wechselweise zur Station Alser Straße und in späterer Folge zur Vorortelinienstation Hernals führen konnte. Ergänzend war eine Ringlinie vorgesehen, die von Favoriten über den Ring bis in die Brigittenau reichen sollte.

Ein ähnliches Konzept legte der Berater der k. k. Kommission für Verkehrsanlagen in Wien Franz Musil vor,¹⁰ das jedoch von den ursprünglich projektierten, nicht gebauten Linien der Stadtbahn ausging. Laut dem beschlossenen Gesetz sollte die innere Ringbahn erst zu einem späteren Zeitpunkt erbaut werden. Musil sah für diese Bahn keine Notwendigkeit und suchte die Lösung in einem ersten Schritt besonders in der Elektrifizierung der bestehenden Strecken sowie dem Neubau von mindestens zwei Tunnelstrecken. Diese beiden zusätzlichen Varianten entsprachen Kemmanns Konzept und führten von Ottakring über den Stephansplatz

zum Nordbahnhof sowie von Gersthof über Währing zum Schottentor und weiter zum Stephansplatz.

Erst für eine spätere Phase sah Musil Verbindungen von Favoriten zum Karlsplatz, von St. Marx via Hauptzollamt zum Stephansplatz und vom Schottentor nach Hernals vor. Die Unterfahmung der Ringstraße vom Karlsplatz bis zum Schottentor sollte dem Ring bis zum Donaukanal folgen und weiters durch die Brigittenau, dann über eine geplante Donaubrücke bis Floridsdorf reichen.

Doch auch diese Pläne wurden vor dem Kriegsausbruch 1914 nicht mehr umgesetzt, sodass die Stadtbahn mit Fortdauer des Krieges aufgrund des Kohlemangels in immer größeren Intervallen verkehren musste. Als mit Kriegsende die Notwendigkeit, Fern- und Güterzüge von einem Bahnhof zu einem anderen durch die Stadt zu bewegen, wegfiel, wurde schon bald überlegt den Betrieb ganz still zu legen.

Zwar gab es im nunmehr republikanischen Staatsamt für Heereswesen im August 1919 die Idee, basierend auf den Plänen aus der Vorkriegszeit eine Neuausrichtung der Stadtbahn durchzuführen und sie nach der Elektrifizierung mit den „projektierten Untergrundbahnlinien“ zu verbinden.¹¹ Doch aufgrund des finanziellen Engpasses der Wiener Verkehrskommission konnten auch diese Konzepte nicht umgesetzt werden; deshalb sprang die Gemeinde Wien ein um die Stadtbahn zu erhalten und auf einen modernen Standard zu bringen.

Das Angebot an die Wiener Verkehrskommission im Jahr 1923 sah nicht nur die Übernahme der Gürtel-, der Wiental- und der Donaukanallinie vor, sondern enthielt auch die Zusage zu deren Elektrifizierung sowie für die Errichtung des Verbindungsbogens zwischen der Nussdorfer Straße und der Friedensbrücke. Für den Betrieb wurde ein eigenständiger Stadtbahnwagen entwickelt, aus dem schließlich die legendäre Serie „N“ hervorging. Im Zuge der Planungen für die Elektrifizierung konnten zudem bei der Nussdorfer Straße sowie bei Hietzing Übergänge von den Stadtbahn- auf die Straßenbahnlinien eingerichtet werden.

Im Jahr 1924 erhielt die Gemeinde Wien schließlich die Konzession für den Betrieb auf den Stadtbahnstrecken für 30 Jahre erteilt. Die Arbeiten an den elektrischen Oberleitungen begannen unmittelbar danach. Die ersten Züge verkehrten ab Juni 1924 zwischen Hütteldorf und der Alser Straße, allerdings noch ohne Liniensignal. Erst die Fertigstellung der Oberleitungen auf den weiteren Streckenabschnitten bis 25. Oktober 1925 führte zur

Notwendigkeit, den Linien Bezeichnungen zu geben und beendete den Dampfbetrieb auf den Stadtbahnstrecken endgültig.¹²

¹ ÖStA, AVAFHKA, Verkehr, Diverses Nachlässe und Varia, Varia Stadtbahn, Karton 74, Eröffnung der Stadtbahn 1898.

² Ebd.

³ Ebd.

⁴ Ebd.

⁵ Ebd., Karton 75, Entwurf einer elektrischen Stadtbahn in Wien von Siemens & Halske, 1904.

⁶ Ebd., Karton 75, Projekt einer elektrischen Traktion auf der Wiener Stadtbahn, ausgearbeitet von der Leobersdorfer Maschinenfabrik von Ganz & Comp. Wien 1904.

⁷ Ebd., Karton 75, Elektrischer Betrieb der Wiener Stadtbahn. Projektiert von der Elektrotechnischen Fabrik Fr. Krizik in Prag. Prag 1906.

⁸ Hans Peter Pawlik, Josef Otto Slezak: Wagners Werk für Wien. Gesamtkunstwerk Stadtbahn. Wien 1999, S. 10.

⁹ ÖStA, AVAFHKA, Verkehr, Verkehrskommission, XI/6, Gustav Kemmann: Elektrisierung und Ausbau der Wiener Stadtbahn. Berlin 1911.

¹⁰ Ebd., XI/6, Franz Musil: Elektrisierung und Ausbau der Wiener Stadtbahn mit besonderer Berücksichtigung des der Kommission für Verkehrsanlagen in Wien erstatteten Berichts. Wien 1911.

¹¹ ÖStA, AVAFHKA, Verkehr, Diverse Nachlässe, Karton 2, B1.

¹² https://de.m.wikipedia.org/wiki/Wiener_Stadtbahn (6.12.2017).



Herrschaften
abgelegte
HERR' KLEIDER
eleganter und billig
Königsplatz 51. 1870.

KALDOONT

Bilder einer Stadtverwandlung

Die Fotografien zum Bau der Wiener Stadtbahn sind UNESCO-Dokumentenerbe

Carla Camilleri

Eine faszinierende Fotodokumentation zum Bau der Wiener Stadtbahn aus dem Archiv des Technischen Museums Wien wurde am 14. September 2018 in das nationale UNESCO-Dokumentenregister „Memory of Austria“ aufgenommen.

Der Bau der Wiener Stadtbahn veränderte das Stadtbild umfassend und nachhaltig. Trotz der Größe des Projekts sind vergleichsweise wenige Aufnahmen der Baustelle erhalten. Offenbar verzichteten die für die Bauausführung verantwortlichen k. k. österreichischen Staatseisenbahnen auf eine systematische Dokumentation der Arbeiten. Dies macht die historischen Fotografien, die zwischen 1894 und 1897 unter der Leitung von Oberingenieur Albert Stächelin angefertigt wurden, umso kostbarer.

Die Bilder dokumentieren eindrucksvoll die Stadtentwicklung um die Jahrhundertwende. In den Jahren 1890/92 wurden die Vororte Wiens außerhalb des Linienwalls – einer obsolet gewordenen Befestigungsanlage – in die Stadt eingemeindet (Bezirke 11 bis 19). So wurde Wien flächenmäßig die zweitgrößte Metropole Europas und die Bevölkerung stieg auf 1.360.000 an.¹ Durch diese zweite Stadterweiterung wurde der Ausbau eines modernen städtischen Schnellverkehrssystems unumgänglich.

Der 1847 in Istein (Deutschland) geborene Ingenieur Albert Stächelin war seit den 1870er-Jahren bei den k. k. österreichischen Staatseisenbahnen beschäftigt. Ab 1893 arbeitete er als Geometer am Bauprojekt der Wiener Stadtbahn für die Gürtellinie mit; 1894 wurde er zum Oberingenieur befördert.² Das Stadtbahn-Projekt dürfte Stächelin zutiefst fasziniert haben. Bereits 1900, zwei Jahre nach der Eröffnung, erschien der Bildband „Die alten Linien Wiens 1891. Nach eigenen Aquarellen und Zeichnungen von Albert Stächelin“, der von der Stadt Wien mit 2000 Gulden subventioniert wurde.³ Als Inspiration und Vorlage für einige seiner Buchillustrationen verwendete Stächelin ausgewählte Dokumentationsaufnahmen des Stadtbahnbaues.

Mit dieser Publikation wollte der Autor das Aussehen der Stadt entlang des ehemaligen Linienwalls vor dem Bau der modernen Verkehrsanlage für die Nachwelt dokumentieren. So formuliert Stächelin im Vorwort seine Intention:

„An derselben Stätte [...], wo einst Tausende von opfermuthigen Bürgern in hastiger Eile die Wälle zum Schutze ihrer bedrohten Vaterstadt in's Leben gerufen [den Linienwall], regten sich nunmehr wiederum Tausende fleißiger Hände, um an Stelle der einstigen Befestigungswerke ein neues Band zu schaffen, welches bestimmt ist, dem wirthschaftlichen und gesellschaftlichen Leben der althehrwürdigen Reichshaupt- und Residenzstadt einen jugendfrischen, kraftvollen Impuls zu verleihen, dessen sie nur allzulange schon entrathen musste.

Wir meinen den Bau der Wiener Stadtbahn, deren Vollendung einen gewaltigen Umschwung im gesammten Verkehrsleben Wiens mit sich bringen wird.

Der innige, untrennbare Zusammenhang, welcher zwischen diesem großartig veranlagten Bauwerke und der Aufhebung der Linienwalle besteht, hat den Verfasser dieses Werkes veranlasst mit Pinsel und Feder jene alten ‚Linien‘ festzuhalten, welche durch nahezu zwei Jahrhunderte hindurch ein Wahrzeichen des alten Wien bildeten und nunmehr dem Untergange geweiht erscheinen.“⁴

Beinahe zeitgleich mit dieser Veröffentlichung, zwischen 1900 und 1902, gelangte ein eindrucksvolles Konvolut mit den Fotografien zum Stadtbahnbau, aufgenommen unter der Leitung von Albert Stächelin, in das k. k. historische Museum der österreichischen Eisenbahnen, das 1914 in das Technische Museum Wien übersiedelte. Der über 50 Bilder umfassende Bestand wurde vermutlich von Stächelin persönlich dem Museum übergeben, um die Baudokumentation für zukünftige Generationen zu bewahren.⁵

Das Bildmaterial zeigt einen streckenweise kaum wiederzuerkennenden Stadtraum. Alle Fotografien sind auf Untersatzkarton montiert, mit handschriftlichen Titeln und Datierung versehen sowie mehrheitlich von Stächelin eigenhändig signiert. Aufgrund der detaillierten Beschriftungen und aufwendigen Montagen, insbesondere bei den mehrteiligen Panoramaaufnahmen, ist es sehr wahrscheinlich, dass die Abzüge für Präsentationszwecke angefertigt wurden. Ob und wo ausgewählte Fotografien der Öffentlichkeit präsentiert wurden, ließ sich trotz eingehender Recherchen nicht mehr rekonstruieren.

Einen thematischen Schwerpunkt des Konvoluts bilden die Bauaufnahmen der Gürtellinie, an der Oberingenieur Stächelin direkt beteiligt war. Die Trasse der Gürtellinie verlief zwischen Heiligenstadt und Meidling-Hauptstraße und befand sich größtenteils auf dem Areal des alten Linienwalls, der ab 1894 abgebrochen wurde. Die Bahnstrecke führte durch hügeliges Terrain, die Ausführung wechselte zwischen Hochbahn mit gewölbten Bögen, offenen Einschnitten und Tiefbahn.

Das Fotomaterial veranschaulicht die umfangreichen Bauarbeiten an der Stadtbahnstrecke sowie die Errichtung von einzelnen Haltestellen und Stationen. Besonders faszinierend sind die Bilder der Viadukt-Probearbeiten am Währinger Gürtel ebenso wie eine dreiteilige Fotomontage, in der die mittlere Abbildung die prächtige Währinger Brücke darstellt. Mit ihrem unverwechselbaren Erscheinungsbild prägen die markanten Stadtbahnbögen aus Ziegelmauerwerk, die eisernen Brückenkonstruktionen sowie die eleganten, weiß verputzten Stationsgebäude den Wiener Gürtel bis heute.

Ein weiterer inhaltlicher Fokus der Fotodokumentation liegt auf der Regulierung des Wienflusses und dem Bau der Bahnstrecke zwischen Hütteldorf und Hauptzollamt. Die Arbeiten an der Wientallinie erfolgten ab 1894 in enger Abstimmung mit der Regulierung und partiellen Einwölbungen des Wienflusses. Der Flussverlauf musste oftmals verlegt werden, um Raum für beide Objekte zu schaffen. Der Bau gestaltete sich an jenen Punkten am schwierigsten, wo die Fundamente der Stadtbahn oft sechs bis sieben Meter unter jene der alten Nachbarhäuser reichten.⁶ Zudem mussten die Arbeiten wegen Hochwassers wiederholt unterbrochen werden.

Die Fotografien zeigen die anspruchsvollen Regulierungsmaßnahmen zwecks Hochwasserschutz, die Fundierungsarbeiten für die Wienflussmauer sowie den Bahnbau, etwa die Errichtung der Wienflussbrücke in Hacking oder die Baustelle im Bereich der imposanten Wientalbrücke (heute als „Brücke über die Zeile“ bekannt). Manche Aufnahmen verdeutlichen auch die Unwägbarkeiten des Projekts, wie etwa den Einsturz von Teilen des Gumpendorfer Schlachthauses am Wienflusssufer. Weitere Bilder halten jene Häusergruppen fotografisch fest, die der Stadterneuerung zum Opfer fielen, Gebäude etwa entlang der Wienstraße (heute Rechte Wienzeile), der Magdalenenstraße (heute in etwa entlang der Linken Wienzeile bis zum Getreidemarkt) oder die Villa des damals bereits verstorbenen Malers Friedrich Amerling an der Gumpendorfer Linie.⁷ Besonders ästhetisch ist eine dreiteilige Panorama-Aufnahme des Wiener Fotografen

Moriz Nähr vom April 1897, die den Karlsplatz kurz vor der Einwölbung des Wienflusses dokumentiert. Die detailreiche Ansicht erfasst das Aussehen des Viertels am Beginn der gewaltigen städtebaulichen Veränderung: Sie zeigt die provisorisch errichtete Behelfsbrücke neben der kurz darauf abgetragenen Elisabethbrücke sowie den ursprünglichen Standort der Marktstände vom Naschmarkt vor dem Freihaus-Komplex.

Anlässlich des „Europäischen Kulturerbejahres 2018“ wurde dieser außergewöhnliche Fotobestand zum Bau der Wiener Stadtbahn konservatorisch bearbeitet, wissenschaftlich erschlossen und digitalisiert. Sämtliche Fotografien aus der Dokumentation des Oberingenieurs Albert Stächelin sind bereits im Online-Katalog des Technischen Museums Wien für Öffentlichkeit und Forschung zugänglich. Die im September 2018 erfolgte Eintragung in das nationale UNESCO-Dokumentenregister stellt eine besondere Auszeichnung dar und würdigt den Stellenwert dieses stadt- und verkehrsgeschichtlich sowie technikhistorisch bedeutenden Fotobestandes.

Ziele des nationalen UNESCO-Programmes „Memory of Austria“ sind die Bewahrung und der nachhaltige Schutz von historisch und kulturell bedeutenden Dokumenten sowie die Sicherung des Zugangs zu diesem Wissen für möglichst viele Menschen. Das Register listet aktuell 59 Dokumente und Sammlungen aus den unterschiedlichsten österreichischen Kulturinstitutionen, darunter vier aus dem Archiv des Technischen Museums Wien: die Nachlässe der Erfinder Viktor Kaplan und Josef Ressel sowie die Fotobestände zur Wiener Weltausstellung 1873 und Stadtbahn.

¹ Alfred Horn (Hg): 90 Jahre Stadtbahn, 10 Jahre U-Bahn, Wien 1988, S. 11.

² Vgl. Dienstabtabelle von Albert Stächelin, aus den Personalakten der k. k. österr. Staatseisenbahnen, in: ÖStA / AdR, Verkehrsarchiv: Bestand: PA-Staatseisenbahnen – Personalakten STB, Karton 65.

³ Es handelte sich um einen Beschluss bei der Wiener Gemeinderat-Sitzung vom 4. März 1897. In: Reichspost, Nr. 53, 6. März 1897, S. 4.

⁴ Albert Stächelin: Die alten Linien Wiens, Wien 1900, Vorwort.

⁵ Vgl. Archivsignatur EA-002530: Auf einer grünen Originalmappe mit Goldprägung ist folgendes vermerkt: „[...] Aufgenommen zum ewigen Gedächtniss im Jahre 1895 von Albert Stächelin“.

⁶ Horn (Hg), siehe Anmerkung 1, S. 31.

⁷ Stächelin, siehe Anmerkung 4, Gumpendorfer Linie [laut Inhaltsverzeichnis: Kapitel 10].



06-01: Gürtellinie: Tunnelportal am Urban-Loritz-Platz gegen Kandelgassenbrücke u. Haltestelle Burggasse, 1896, Aufnahme Wilhelm Steidel, Fotobestand Albert Stächelin, EA-002590





06-02: Einmündung der Vororte- und Gürtellinie in die Station Heiligenstadt (links), Brücke der Gürtellinie über die Heiligenstädter Straße (rechts), 8.7.1897, Fotobestand Albert Stächelin, EA-001980





06-03: Blick auf Wiental- und Gürtellinie vom Herzlhof bis zur Stiegerbrücke (oben Ausschnitte), 12.9.1897, Fotobestand Albert Stächelin, EA-001981



06-04: Gürtellinie: Bauarbeiten am Währinger Gürtel, Probe-Viaduktbogen, 1894, Fotobestand Albert Stächelin, EA-002508



06-05: Gürtellinie: Die drei Probe-Viaduktbogen am Währinger Gürtel nach deren Vollendung, 13.12.1894, Fotobestand Albert Stächelin, EA-002510





06-06: Gürtellinie: Bereich von der Herbststraße bis zum Hernalser-Hof, 29.10.1896, Fotobestand Albert Stächelin, EA-002520





06-07: Gürtellinie: Haltestelle Währinger Straße gegen die Sternwartestraße (links oben), Brücke über die Währinger Straße gegen die Stadt (links unten), Währinger Linie gegen die neue Kapelle (rechts), 12.7.1897, Fotobestand Albert Stächelin, EA-002521



06-08: Gürtellinie: Haltestelle Westbahnhof während des Baues der Futtermauer, 1896, Aufnahme Wilhelm Steidel, Fotobestand Albert Stächelin, EA-002587



06-09: Gürtellinie: Gerüstung der Einschnittstrecke am Fünfhauser Gürtel, Westbahn- und Märzstraße, 1896, Aufnahme Wilhelm Steidel, Fotobestand Albert Stächelin, EA-002589





06-10: Gürtellinie: Bereich von der Haltestelle Nussdorfer Straße bis zur Station Heiligenstadt, 8.7.1897, Fotobestand Albert Stächelin, EA-002528



06-11: Wientallinie: Herzlhof mit Villa Amerling, 1895, Fotobestand
Albert Stächelin, EA-002530-06



06-12: Wientallinie: Bereich Herzlhof bis Schlachthaus, 1896,
Fotobestand Albert Stächelin, EA-002530-07



06-13: Wienflussregulierung: Schlachthaus nach dem Einsturz, 1896,
Fotobestand Albert Stächelin, EA-002530-09



06-14: Rechtes Wienflusssufer von der Pilgrambrücke bis zur
Magdalenenbrücke nach dem Hochwasser, 2.8.1896, Fotobestand
Albert Stächelin, EA-002530-11



06-15: Wientallinie: Häuser in der Magdalenenstraße vor der Demolierung, 1895, Fotobestand Albert Stächelin, EA-002530-20



06-16: Wientallinie: Wienfluss von der Leopoldsbrücke bis zum Getreidemarkt, 1895, Fotobestand Albert Stächelin, EA-002530-24





06-17: Wientallinie: Altes Stationsgebäude Hütteldorf (links), Station Hütteldorf–Hacking gegen Baumgarten (Doppelbild Mitte), Stadtbahn-Brücke über die Wien bei Hütteldorf nach dem Hochwasser (rechts), 28.7.1897, Fotobestand Albert Stächelin, EA-002523



06-18: Blick vom Donau-Dampfschiffahrtsgebäude bis zum Auwinkel am Franz-Josefs-Kai, 1896, Fotobestand Albert Stächelin, EA-002525





06-19: Wientallinie: Strecke von der Schwarzenberg- bis zur Schikanederbrücke, 28.4.1897, Aufnahme Moriz Nähr, Fotobestand Albert Stächelin, EA-002524

Anhang

Verzeichnis der Fotodokumentation zur Wiener Stadtbahn des k. k. Oberingenieurs der österreichischen Staatsbahnen Albert Stächelin im Archiv des Technischen Museums Wien

Bilddokumente, aufgenommen unter der Leitung von Albert Stächelin,
im Nationalen Dokumentenregister der UNESCO „Memory of Austria“:

EA-001980 Gürtellinie: Bild links: „Einmündung der Vororte- u. Gürtellinie in die Station Heiligenstadt. 1. Kaiser Franz-Josefsbahn-Brücke, 2. Gürtel-, 3. Vorortelinie“. Bild rechts: „Brücke der Gürtellinie über die Heiligenstädterstrasse bei Strassnicky“, 8.7.1897, zweiteilige Fotomontage auf Untersatzkarton, signiert (Monogramm): STA, Maße: 60,7 x 28,7 cm

EA-001981 „Parthie der Wienthal- u. Gürtellinie vom Herzl-Hof bis zur Stiegerbrücke“, 12.9.1897, vierteilige Panoramaaufnahme auf Untersatzkarton, signiert (Monogramm): STA, Maße: 115,5 x 33 cm

EA-002508 Gürtellinie: „Probe-Viaduktbogen am Währinger Gürtel“, Baukilometer 6.420, 1894, Fotografie auf Untersatzkarton, signiert (Monogramm): STA, Maße: 44 x 31,7 cm

EA-002509 Gürtellinie: „Probe-Viaduktbogen“, Baukilometer 6.450, 1894, Fotografie auf Untersatzkarton, signiert (Monogramm): STA, Maße: 36,5 x 30 cm

EA-002510 Gürtellinie: „Die drei Probe-Viaduktbogen nach deren Vollendung“, Baukilometer 6.430, 13.12.1894, Fotografie auf Untersatzkarton, signiert (Monogramm): STA, Maße: 44 x 31cm

EA-002511 Gürtellinie: „Parthie vor dem Hernalserhof resp. der Breitenfelder Pfarrkirche“, Baukilometer 4.4 bis 4.5, 29.10.1896, Fotografie auf Untersatzkarton, signiert (Monogramm): STA, Maße: 44,5 x 39,7 cm

EA-002512 Gürtellinie: „Panorama von der Schuhmann-Gasse bis zur Severin-Gasse am Währinger Gürtel“, Baukilometer 5.3 bis 5.9, 1897, Fotografie auf Untersatzkarton, signiert (Monogramm): STA, Maße: 43,8 x 39,7 cm

EA-002513 Gürtellinie: „Partie zwischen d. Severin- und Klamer-Gasse am Währinger Gürtel“, 1897, Fotografie auf Untersatzkarton, signiert (Monogramm): STA, Maße: 43,8 x 39,7 cm

EA-002514 Gürtellinie: „Panorama von der Klamer-Gasse bis zur Marsano-Gasse“, Baukilometer 6.0 bis 6.8, 1897, Fotografie auf Untersatzkarton, signiert (Monogramm): STA, Maße: 44 x 39,7 cm

EA-002515 Gürtellinie: „Haltestelle Westbahnhof während des Baues, nach dem Hochgewitter“, Juli 1896, Fotografie auf Untersatzkarton, signiert (Monogramm): STA, Maße: 44 x 39,8 cm

EA-002520 Gürtellinie: „Partie von der Herbst-Strasse bis zum Hernalser-Hof“, Baukilometer 3.7 bis 4.4, 29.10.1896, Fotografie auf Untersatzkarton, signiert: Stächelin, Maße: 60 x 33 cm

EA-002521 Gürtellinie: Bild links: „Haltestelle Währingerstrasse gegen die Sternwarte-str.“. Bild Mitte: „Brücke über die Währingerstrasse gegen die Stadt zu gesehen“. Bild rechts: „Parthie Währingerlinie gegen die neue Kapelle“, 12.7.1897, dreiteilige Fotomontage auf Untersatzkarton, signiert (Monogramm): STA, Maße: 87,8 x 29,4 cm

EA-002522 Wientallinie: „Parthie vom Herzl-Hof bis zur Schlachthausbrücke“, 2.8.1896, dreiteilige Fotomontage auf Untersatzkarton, signiert (Monogramm): STA, Maße: 97,2 x 33 cm

EA-002523 Wientallinie: Bild links: „Altes Stationsgebäude Hütteldorf“, Doppelbild Mitte: „Station Hütteldorf - Hacking gegen Baumgarten vom Eisenbahn-Übergangssteg“, Bild rechts: „Stadtbahn-Brücke über die Wien bei Hütteldorf, nach dem Hochwasser vom 28. Juli 1897“, vierteilige Fotomontage auf Untersatzkarton, signiert (Monogramm): STA, Maße: 117,8 x 32,8 cm

EA-002524 Wientallinie: „Strecke von der Schwarzenbergbrücke bis zur Schikanederbrücke“, 28.4.1897, dreiteilige Panoramaaufnahme auf Untersatzkarton von Moriz Nähr, signiert (Monogramm): STA, Maße: 91,5 x 33 cm

EA-002525 Wientallinie: „Parthie vom Donau-Dampfschiffahrtsgebäude bis zum Auwinkel am F[ranz] J[osefs] Quai“, 1896, vierteilige Panoramaaufnahme auf Untersatzkarton, signiert (Monogramm): STA, Maße: 114,7 x 33 cm

EA-002526 Wientallinie: „Wienfluss-Regullirung mit Wienthal-Linie der Wr. Stadtbahn von der Schwarzenberg- u. Elisabethbrücke bis zur Schikaneder-Brücke“, 28.4.1897, dreiteilige Panoramaaufnahme auf Untersatzkarton von Moriz Nähr, signiert (Monogramm): STA, Maße: 85,8 x 33 cm

EA-002527 Gürtellinie: „Station Heiligenstadt, von der Gunoldstrasse bis Nussdorf“, 12.7.1897, zweiteilige Panoramaaufnahme auf Untersatzkarton, signiert (Monogramm): STA, Maße: 69,7 x 32,7 cm

EA-002528 Gürtellinie: „Parthie von der Haltestelle Nussdorferstraße bis Ende Station Heiligenstadt“, 8.7.1897, dreiteilige Panoramaaufnahme auf Untersatzkarton, signiert (Monogramm): STA, Maße: 91,4 x 32,7 cm

EA-002529 Gürtellinie: „Strecke von der Nussdorfer-Linie bis Ende Station Heiligenstadt“, 12.7.1897, zweiteilige Panoramaaufnahme auf Untersatzkarton, signiert (Monogramm): STA, Maße: 71 x 32,7 cm

EA-002530 Grüne Mappe mit Goldprägung: „Sammlung von Wienfluss-Aufnahmen vor Beginn der Regulierungs-Arbeiten und dem Bau der Wienthallinie der Wiener Stadtbahn. Aufgenommen zum ewigen Gedächtniss im Jahre 1895 von Albert Stächelin, Oberingenieur der k. k. österr. Staatsbahnen“, 1895/97, Maße: 34 x 41 x 3,5 cm
In der Mappe enthalten sind 28 Fotografien auf Untersatzkarton, signiert (Monogramm): STA, Maße: 39 x 32,8 cm:

- 01 „Wienfluss vom Storchensteg bis zum Kobingersteg, 1895“
- 02 „Wienflussregulierung u. Stadtbahnbau: Parthie von der Gasanstalt bis zum Storchensteg, Frühjahr 1896“
- 03 „Linkes Wienufer mit Gassteg 1895“
- 04 „Wienflussregulierung bei der Gasanstalt, im Frühjahr 1896“
- 05 „Hotel Bauer mit Herzl-Hof 1895“
- 06 „Herzl-Hof mit Villa ‚Amerling‘ 1895“
- 07 „Parthie Herzl-Hof – Schlachthaus. Baufortschritt Frühjahr 1896“
- 08 „Schlachthaus vor dem Einsturz – 1895“
- 09 „Wienflussregulierung mit dem Schlachthaus nach dem Einsturz, Frühjahr 1896“
- 10 „Schlachthaus vor dem Einsturz u. Wienfluss bis zur Reinprechtsdorferbrücke, im Vordergrund Gasanstalt, 1895“
- 11 „Rechtes Wienflussumufer von der Pilgrambrücke bis zur Magdalenenbrücke, nach dem Hochwasser am 2. Aug. 1896“
- 12 „Blick gegen die Pilgrambrücke – Stand der Arbeit am 23. April 1897“
- 13 „Parthie vor der Magdalenenbrücke, Aufnahme vom 23.4.1897“. Am Foto handschriftlich: „Wohnhaus Sr. Hochwohlgeboren d. Herrn Dr. Carl Lueger, Bürgermeister v. Wien“
- 14 „Parthie gegen die Magdalenenbrücke; Stand der Arbeit am 23. April 1897“
- 15 „Ausblick von der Magdalenenstrasse über die Magdalenenbrücke, Mai 1895“
- 16 „Wienfluss, Ausblick von der Magdalenenbrücke über die Rudolfsbrücke gegen die Karlskirche, 1895“
- 17 „Rudolfs-Brücke Wienfluss abwärts 1895“
- 18 „Rudolfs-Brücke Wienfluss aufwärts 1895“
- 19 „Häuser zwischen Wienfluss u. der Magdalenenstr. vor der Demolierung 1895“
- 20 „Häuser in der Magdalenenstrasse vor der Demolierung 1895“
- 21 „Häuser in der Magdalenenstrasse vor der Demolierung 1895“
- 22 „Häuser in der Magdalenenstrasse vor der Demolierung 1895“
- 23 „Rudolfsbrücke mit Magdalenenstrasse, Blick gegen die Kettenbrückengasse 1895“
- 24 „Wienfluss, von der Leopoldsbrücke bis zum Getreidemarkt 1895“
- 25 „Häuser zwischen dem Wienflusse u. der Magdalenenstr. vor der Demolierung 1895“ [„Magdalenen“ durchgestrichen, darüber „Wien“ mit Bleistift als Korrektur]
- 26 „Häuser zwischen dem Wienflusse u. der Magdalenenstr. vor der Demolierung 1895“ [„Magdalenen“ durchgestrichen, darüber „Wien“ mit Bleistift als Korrektur]
- 27 „Häuser-Complex zwischen Wienfluss u. Wienstr: von der Steggasse bis zur Rudolfsbrücke, 1895“
- 28 „Häuser-Complex zwischen Wienfluss u. Wienstr: von der Steggasse bis Städt. Bad, 1895“

Weitere Dokumente von Albert Stächelin im Archivbestand des Technischen Museums Wien:

EA-002517 „Gürtellinie zwischen Kreuzgasse und Marsanogasse“, Baukilometer 5.6 bis 6.8, 31.5.1896, aufgenommen unter der Leitung von Oberingenieur Albert Stächelin, Fotografie auf Untersatzpapier, Maße: 80,8 x 24 cm

EA-002518 „Gürtellinie zwischen Hernalserhof und Kreuzgasse“, Baukilometer 4.5 bis 5.6, 29.10.1896, aufgenommen unter der Leitung von Oberingenieur Albert Stächelin, Fotografie auf Untersatzpapier, Maße: 54,7 x 24 cm

EA-002519 „Wiental- und Gürtellinie vom Herzl-Hof bis zur Stiegerbrücke“, 12.9.1897, vierteilige Panoramaaufnahme auf Untersatzpapier, Maße: 103,5 x 24 cm

EA-002533 „Bau der Wiener Stadtbahn. Section Gürtellinie: Brücke Döblinger Hauptstrasse. Spannweite 33 Mtr.“, um 1898, Fotografie auf Untersatzkarton von Moriz Nähr, stark koloriert (Überarbeitung vermutlich von Albert Stächelin), Maße: 61 x 49,5 cm

EA-002539 Vorlage für eine Grußkarte der Wiener Stadtbahn. Bildmotive: Gürtellinie und Bogenbrücke bei der Döblinger Hauptstraße, 21.11.1896, Fotografie auf Untersatzkarton nach Originalzeichnungen von Albert Stächelin samt handschriftlicher Widmung für Friedrich Edlen von Bischoff, k. k. Sections-Chef und Baudirektor für die Wiener Stadtbahn, Maße: 35,5 x 23,6 cm

EA-002540 Vorlage für eine Grußkarte der Wiener Stadtbahn. Bildmotive: Gürtellinie und Bogenbrücke bei der Döblinger Hauptstraße, 21.11.1896, Fotografie auf Untersatzkarton nach Originalzeichnungen von Albert Stächelin samt handschriftlicher Widmung für Dr. Alfred Freiherr von Buschman, k. k. Ministerialrat im k. k. Eisenbahnministerium, Maße: 16,4 x 10,7 cm

EA-002541 Vorlage für eine Grußkarte der Wiener Stadtbahn. Bildmotive: Gürtellinie und Bogenbrücke bei der Döblinger Hauptstraße, Wien-Weihnachten 1897, Fotografie auf Untersatzkarton nach Originalzeichnungen von Albert Stächelin samt handschriftlicher Widmung für Franz Schulz, Hofrat und Oberinspektor der k. k. Gen. Insp. Österr. Eisenbahnen i. R., Maße: 36,5 x 24,5 cm

EA-002572-01 Wientallinie: Bau der Wienflussbrücke bei Hütteldorf-Hacking, aufgenommen unter der Leitung von Oberingenieur Albert Stächelin, 1894–1897, Fotografie auf Untersatzkarton (beschnitten), Maße: 31,5 x 23,5 cm

EA-002572-02 Wientallinie: Hochbahn-Viadukt mit Übersetzung des Wienflusses bei Hacking, aufgenommen unter der Leitung von Oberingenieur Albert Stächelin (beschnitten), 1894–1897, Fotografie auf Untersatzkarton, Maße: 31,5 x 23,5 cm

EA-002587 Gürtellinie: „Haltestelle Westbahnhof, während des Baues der Futtermauer, 1896“, aufgenommen unter der Leitung von Oberingenieur Albert Stächelin, Fotografie auf Untersatzkarton von Wilhelm Steidel, Maße: 43,5 x 32,5 cm

EA-002588 Gürtellinie: „Ausführung der Futtermauer zwischen der Goldschlag- u. Felberstrasse, 1896“, aufgenommen unter der Leitung von Oberingenieur Albert Stächelin, Fotografie auf Untersatzkarton von Wilhelm Steidel, Maße: 43 x 33 cm

EA-002589 Gürtellinie: „Gerüstung der Einschnittstrecke bei Kilom. 3.2 am Fünfhauser Gürtel, Westbahn u. Märzstrasse, 1896“, aufgenommen unter der Leitung von Oberingenieur Albert Stächelin, Fotografie auf Untersatzkarton von Wilhelm Steidel, Maße: 43 x 32,5 cm

EA-002590 Gürtellinie: „Tunnelportal am Urban-Loritz-Platz mit Ausblick gegen Kandelgassen-Brücke u. Haltestelle Burggasse, 1896“, aufgenommen unter der Leitung von Oberingenieur Albert Stächelin, Fotografie auf Untersatzkarton von Wilhelm Steidel, Maße: 43,8 x 33 cm

EA-002652 Gürtellinie: „Partie bei der Sternwartestrasse“, 1896, Druck nach einer Zeichnung von Albert Stächelin, signiert, im Passepartout, Maße: 46 x 36 cm

EA-002659 Gürtellinie: „Partie bei der Sternwartestrasse“, 1896, Fotoreproduktion nach einer Zeichnung von Albert Stächelin, Maße: 16,4 x 10,7 cm

EA-002660 „Gruss aus Wien“ mit Bildmotiven der Wiener Stadtbahn: Gürtellinie und Bogenbrücke bei der Döblinger Hauptstraße, 1896–1898, Korrespondenzkarte nach Originalzeichnungen von Albert Stächelin, ungelaufen, Farblithografie, Maße: 14 x 9 cm

EA-002661 „Gruß aus der Jubiläums-Ausstellung Wien 1898“. Bildmotiv der Gürtellinie nach einer Originalzeichnung von Albert Stächelin, Korrespondenzkarte, ungelaufen, Lithografie, Maße: 14 x 9 cm

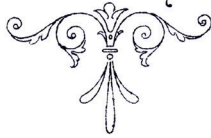
Orientierungs-Karte

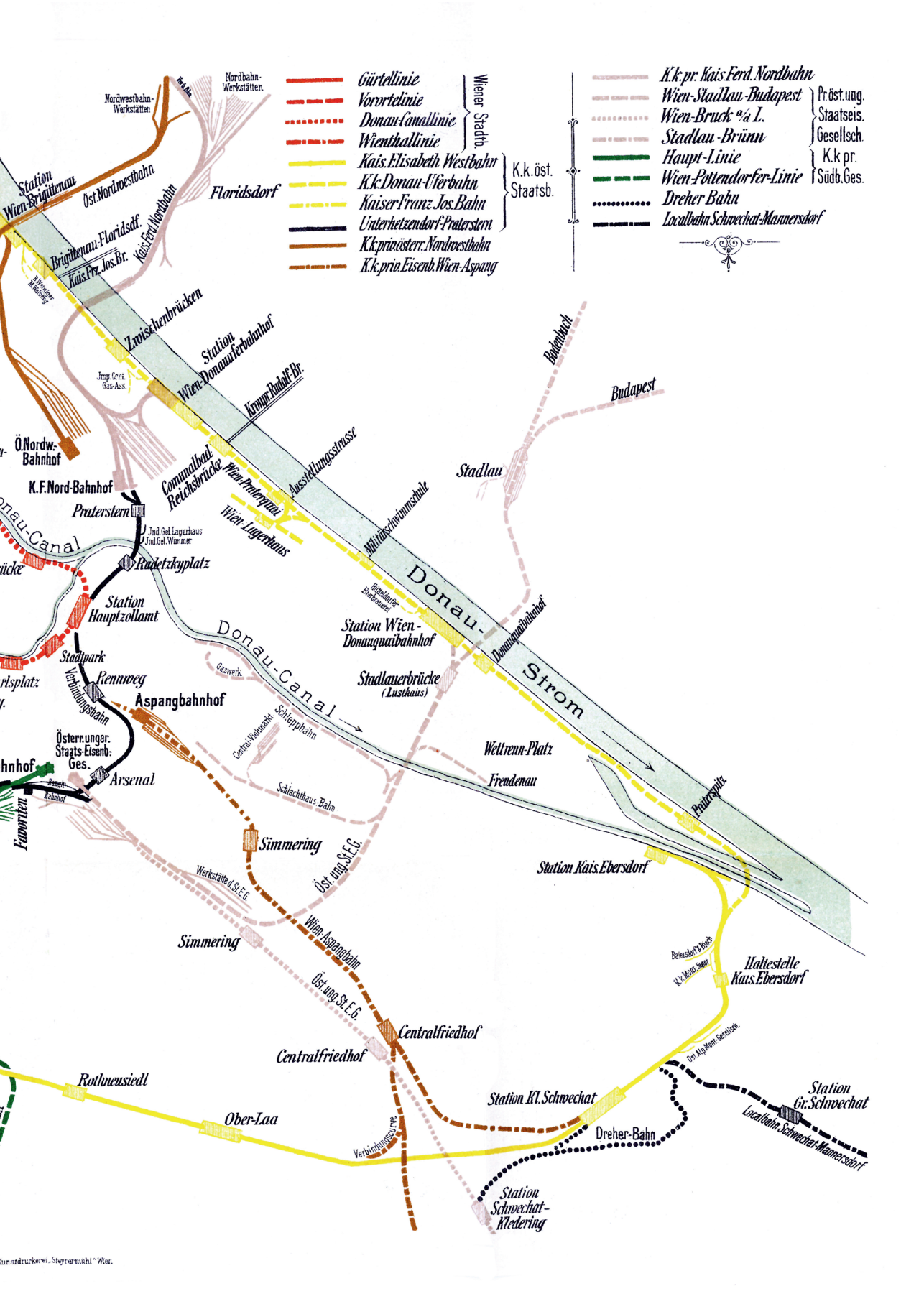
über die den Verkehr zwischen den

WIENER BAHNHÖFEN

vermittelnden

Eisenbahnen.





Vorortelinie:

Bahnhöfe und Haltestellen:

- Penzing
- Breitensee
- Ottakring
- Hernals
- Gersthof
- Ober-Döbling
- Unter-Döbling
- Heiligenstadt

Inbetriebnahme: 11. Mai 1898

Gesamtlänge: 9,9 Kilometer

Anschlussmöglichkeiten: Kaiserin-Elisabeth-Westbahn, Kaiser-Franz-Josefs-Bahn

Heute Teilstrecke der Linie: S45

Wientallinie:

Bahnhöfe und Haltestellen:

- Hütteldorf-Hacking (Hütteldorf)
- Ober St. Veit
- Unter St. Veit-Baumgarten (Unter St. Veit)
- Braunschweiggasse
- Hietzing
- Schönbrunn
- Meidling-Hauptstraße
- Margaretengürtel
- Pilgramgasse
- Kettenbrückengasse
- Karlsplatz
- Stadtpark
- Hauptzollamt (Landstraße / Wien Mitte)

Inbetriebnahme Obere Wientallinie: 1. Juni 1898

Inbetriebnahme Untere Wientallinie: 30. Juni 1899

Gesamtlänge: 10,8 Kilometer

Anschlussmöglichkeiten: Kaiserin-Elisabeth-Westbahn, Wiener Verbindungsbahn

Heute Teilstrecke der Linie: U4

Gürtellinie:

Bahnhöfe und Haltestellen:

- Heiligenstadt
- Nussdorfer Straße
- Währinger Straße
- Michelbeuern
- Alser Straße
- Josefstädter Straße
- Burggasse
- Westbahnhof
- Gumpendorfer Straße
- Meidling-Hauptstraße

Inbetriebnahme: 1. Juni 1898

Gesamtlänge: 8,4 Kilometer

Anschlussmöglichkeiten: Kaiserin-Elisabeth-Westbahn, Kaiser-Franz-Josefs-Bahn

Heute Teilstrecke der Linie: U6

Donaukanallinie:

Bahnhöfe und Haltestellen:

- Hauptzollamt (Landstraße / Wien Mitte)
- Ferdinandsbrücke (Schwedenplatz)
- Schottenring
- Elisabethpromenade (Rossauer Lände)
- Brigittabrücke (Friedensbrücke)
- Heiligenstadt

Inbetriebnahme: 6. August 1901

Gesamtlänge: 5,6 Kilometer

Anschlussmöglichkeiten: Wiener Verbindungsbahn, Kaiser-Franz-Josefs-Bahn

Heute Teilstrecke der Linie: U4

Der Bau der Wiener Stadtbahn unter der künstlerischen Leitung von Otto Wagner veränderte Wien um 1900 nachhaltig. Die Trassen, Viadukte, Brücken und Stationsgebäude sind bis heute unverzichtbare Bestandteile des öffentlichen Verkehrsnetzes.

Anhand von Akten und Plänen aus dem Österreichischen Staatsarchiv und historischem Bildmaterial aus dem Technischen Museum Wien werden in diesem Band erstmals sämtliche Vorprojekte, der Bau, die Ausgestaltung sowie der Betrieb der Stadtbahn umfassend dargestellt.

Eine faszinierende Fotoserie des am Projekt beteiligten Ingenieurs Albert Stächelin aus dem TMW-Archiv illustriert die gewaltige Veränderung des Stadtbildes durch den Bahnbau. Diese seltene Fotodokumentation wurde 2018 in das österreichische Dokumentenregister der UNESCO aufgenommen. Eine Auswahl der wertvollen Aufnahmen wird in dem Band als anschauliche Bildergalerie präsentiert.

Wien, am 22. Mai 1894
Otto Wagner

