

HERAUSGELESEN

Zur Frage 1 der Nro. 330

In nuce

Mit Volldampf in die Moderne

■ Wiener Stadtbahn fuhr ab 1898.

■ Otto Wagners Stil stieß auf Skepsis.

Immer Ärger mit dem städtischen Verkehr! „Stellwagen und Tramway sind Schnecken für einen Complex von einer Million Seelen“, wettete 1873 das Wirtschaftsblatt „Der Oesterreichische Oekonomist“. Die wachsende Donaumetropole brauche dringend schnelle Verbindungen zwischen Peripherie und Zentrum. Ergo: „Wir bedürfen der Locomotive und des Dampfes.“

Über die Stadtbahnfrage war insgesamt „fast 50 Jahre ergebnislos gestritten“ worden, so **Prof. Helmut Bouzek, Wien 13**, der den Antwortreigen zu Frage 1 der Nro. 330 eröffnet. Die Eingemeindung 1890/92 bedeutete „für ... Wien riesige Belastungen, denn die Vororte mussten an die städtischen Versorgungs- und Entsorgungseinrichtungen (Gas, Wasser, Strom; Kanalisation) angeschlossen und verkehrsmäßig mit der Stadt verbunden werden.“ **Mag. Luise & Ing. Konrad Gerstendorfer, Deutsch-Wagram**: „1892 schrieb der Magistrat ... einen Wettbewerb ... für einen »Generalregulierungsplan« ... aus.“ Kern war ein „Programm für die Wiener Verkehrsanlagen“.

Man rechnete damit, dass Wien (heute 1,7 Mio.) auf vier Millionen Einwohner anwachsen würde. Auch Otto Wagner (1841-1918) plante ein solches Wachstum ein, wie **Dr. Wilhelm R. Baier, Graz-Andritz**, herausfand: Sein Konzept „sah durchgängig die Stadtstruktur einer Metropole vor; tatsächlich ist Wien noch heute vielfach von der dörflichen Struktur vieler Stadtteile geprägt.“

Wagner gewann den ersten Preis (ex aequo Josef Stübben). Sein Entwurf, von dem nur ein Teil umgesetzt wurde, umfasste neben dem „Bau der Stadtbahn“, so **Dr. Karl Beck, Purkersdorf**, „auch die Regulierung des Wienflusses, den Ausbau des Donaukanals und die Errichtung von Sammelkanälen längs des Donaukanals“.

Kampf um Pavillons

Um eines der bemerkenswertesten Architekturdenkmäler Wiens zu besichtigen, braucht man also kein Museumsbillet – ein Fahrschein genügt. **DI Wolfgang Klein, Wien 21**: „Seit 1. November 2013 habe ich eine Netzkarte ... fahre daher oft mit der U-Bahn und bewundere die Bauten von Otto Wagner!“

„Die Wiener Stadtbahn“, informiert **Prof. Dr. Monika Rath, Wien 7**, „existiert unter dieser Bezeichnung von 1898 bis 1989 und gilt als eines der Hauptwerke des Architekten“. **Robert**



Der Generalregulierungsplan bezog auch die Gestaltung des Donaukanals ein. Hier ein Entwurf der Kaianlagen von Otto Wagner (1897). Bild: © Wien Museum. Repros S. II: Tatjana Sternisa

Porod, MBA, Frauenhofen bei Horn, ergänzt, dass nun auf den ehemaligen Stadtbahnstrecken die U-Bahn-Linien U4 und U6 sowie die Schnellbahn S45 fahren. **Ing. Helmut Penz, Hohenau/March**: „Von den historischen Stadtbahnstationen sind heute noch acht ... erhalten.“ **Gerhard Toifl, Wien 17**: „Einige ... wurden im Zweiten Weltkrieg zerstört ... weitere fielen in den 1960er-Jahren neuen Verkehrsbauwerken zum Opfer. Architekturinteressierte kämpften ... um den Erhalt der beiden Stationsgebäude am ... Karlsplatz“. Derzeit sind in diesen beiden nicht mehr als Stationen benützten Pavillons ein Café und ein Standort des Wien Museums untergebracht.

Die Haltestellen, die heute Touristen anziehen, muteten „für damalige Begriffe bizarr“ an, so **Heinz Netuka, Wien 14**. Und: „Die vorgesehene Bausumme wurde ... enorm überschritten.“

Die Stationen am Gürtel beschreibt **Dr. Helmut Zemann, Kaisersdorf**, als „Multifunktionsbauten mit Warteräumen, Geschäften, Trafiken, Gastwirtschaften und ... Toiletten“.

Mathilde Lewandowski, Payerbach: „Wagner vertrat den Standpunkt, dass der Architekt ... dem Bautechniker und nicht dem Künstler den Vorrang einzuräumen hatte.“ Seine Devise nennt **Hildegard Rabel, Wien 1**: „Artis sola domina necessitas“ – der Kunst einzige Herrin ist die Notwendigkeit. Mit Bezug auf die Pavillons am Karlsplatz bemerkt **Dkfm. Herbert Wöber, Wien 14**: „Ingenieursarbeit und Kunst vereinen sich“. **Dr. Erich Schlöss, Maria Enzersdorf**: „Die Formen seines »Nutztstils« haben sich ... im Lauf seines Wirkens gewandelt“. Die Stadtbahnstationen „an der Donaukanallinie haben nicht mehr den gleichen stilistischen Ausdruck wie jene der Vorortelinie, die gut ein Jahrzehnt älter sind.“

Ing. Mag. Hermann Schuster, Baden: „Otto Wagner war Professor an der Kunstakademie in Wien“; zu seinen Schülern zählten u.a. Josef Hoffmann und Joseph M. Olbrich.

Franz Kaiser, Wien 11: Wagner war „künstlerischer Beirat der Baukommission“. **Michael Chalupnik, Sieghartskirchen**: Er übernahm „die einheitliche architektonische Ausgestaltung der Hochbauten und Brücken der Stadtbahn“. Die Planung ging bis ins kleinste Detail, so **Dr. Alfred Komaz, Wien 19**: „Geländer, Gitter, Tore sowie alle Gegenstände der Ausrüstung, Möblierung, Beleuchtung, Heizung, Gepäcksauf- und -abgabe, Fahrkartenkontrolle usw.“ **Brigitte Schlesinger, Wien 12**: Für Entwurf und Bauaufsicht der innerhalb weniger Jahre errichteten Stadtbahn sorgte „Otto Wagner mit einem Stab von mehr als 70 Mitarbeitern“.

Schrittweise Eröffnung

Wolfgang Woelk, Göttha/Dtld.: Im „Mai 1898 wurde die Vorortstrecke Hütteldorf-Hacking-Heiligenstadt als erste Strecke eröffnet.“ Und zwar „in Gegenwart des Kaisers“, wie **MedR DDr. Othmar Hartl, Linz**, erwähnt: Bürgermeister Karl Lueger hielt eine Ansprache – „doch ist die Stadtbahn im wesentlichen noch eine Leistung der im Vorjahr abgelösten liberalen Gemeindeverwaltung.“

Karl Meywald, Wien 20: „Die Vorortelinie gestaltete man vorerst eingeleisig“. **Erwin Kladiwa, Wien 14**: Schon „1899 wurde das zweite Gleis dazugelegt.“

Im Juni 1898, so Nezeitreisende **Gertraud & Heinz Fraunhofer, Wien 22** (willkommen in der *Gemeine!*), wurden die obere Wientallinie Hütteldorf-Hacking-Meidlinger Hauptstraße und die Gürtellinie Meidlinger Hauptstraße-Heiligenstadt eröffnet. 1899 folgte die untere Wientallinie Meidling-Hauptzollamt (ht. Wien

krieg mangelte es an Treibstoff (Kohle)“. **Maria Schoßmann, Wien 19**: „Die Elektrifizierung der Stadtbahn erfolgte ... 1924-25.“

Ein Kuriosum erwähnt **Dieter Bittrich, Wien 2**: „Eine Straßenbahnlinie (18G) benutzte sowohl die Gleise der Gürtellinie der Stadtbahn (Auf- und Abfahrt bei der Gumpendorfer Straße) als auch die Gleise der Straßenbahnlinie 18 (bis zum Südbahnhof).“

„Gefällt Ihnen das?“

Im „Juni 1899 benutzte Kaiser Franz Joseph I. erstmals die Wientallinie“, so **Volkmart Mitterhuber, Baden**: Vom Pavillon in Schönbrunn fuhr „der Kaiser ... zunächst bis zur Kettenbrückengasse, wo er die Wienflusswölbung besichtigte, dann ... weiter zum Karlsplatz, wo ihm Otto Wagner die beiden Pavillons erläuterte. Der Kaiser zeigte sich beeindruckt.“ (Bei der Besichtigung einer Station am Donaukanal soll er den niederösterreichischen Statthalter Kielmasegg allerdings gefragt haben: „Gefällt Ihnen das?“)

„Der Jugendstil galt dem Kaiserhaus als »räumlich, schlicht, eckig«, so **Klaus-Peter Josef, Tulln**. Bei der Eröffnung der Kirche am Steinhof entsandte „der Kaiser ... den Thronfolger, der sich prompt über den Mangel an Prunk beklagte.“ Otto Wagner konterte, dass verzierte Kanonen nicht besser schießen als glatte. „Franz Ferdinand verließ empört den Festakt.“

Zur 1886-88 erbauten „Villa Wagner“ in der Hütteldorfer Hüttelbergstraße, kommt **Christian Eichinger, St. Pölten**: „Die Demolierung konnte der Maler und Bildhauer Ernst Fuchs (geb. 1930, Anm.) verhindern“, der die Villa 1972 erwarb und sanieren ließ.

Im Romanfragment „Der Grenzwald“ setzte Heimito von Doderer (1896-1966)



Otto Wagner (1841-1918) auf 500 Schilling-Schein.

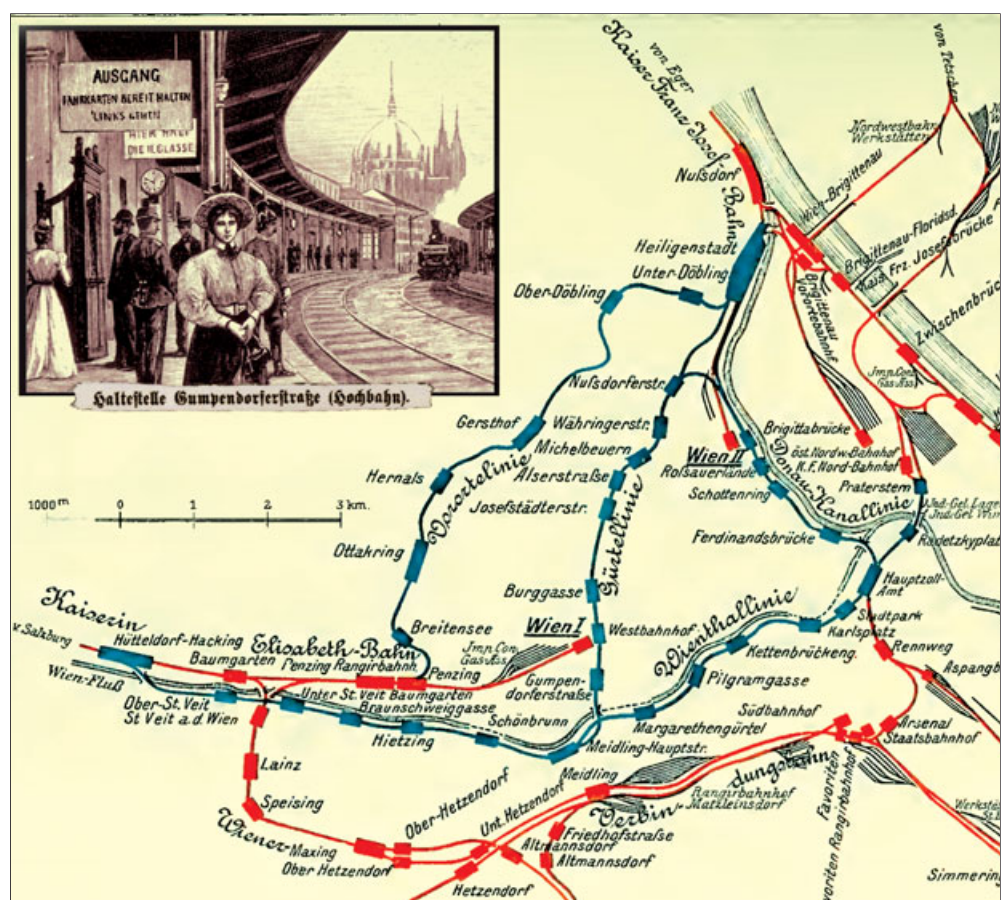
diesem Haus ein literarisches Denkmal. Noch etwas verbindet den Autor mit Otto Wagner – **Herbert Beer, Wolfpassing**: Am Bau der Wientallinie (wie auch der Wienflussregulierung) war sein Vater Wilhelm Carl von Doderer beteiligt.

„Revoluzzer“ sei Wagner keiner gewesen, eher ein „Evoluzzer“, stellt **Dr. Manfred Kremser, Wien 18**, abschließend fest und weist auf ein „prägnantes Spätwerk“ Wagners hin: „Den Pavillon 24 des Wilhelminenspitals, das ehemalige Lupusheim“, wo der Zeitreisendenmedicus seine „ersten Dienstjahre in Ausbildung zum Hautarzt“ verbracht hat. Der Bau stellt laut dem Architekten Friedrich Achleitner eine „Auseinandersetzung zwischen dem Funktionalisten und Klassizisten Wagner dar“.

Literaturtipps: Von *Gemeine*-Mitglied und Architekt Dr. Erich Schlöss stammen „Die Wiener Stadtbahn. Wiental- und Donaukanallinie“ (Hrsg. MA 18) und „Die Vorortelinie“ (Georg Prachner), beide 1987. **Manfred Bermann, Wien 13**, empfiehlt: „Das Wiener U-Bahn-Netz“, Johann Hödl (Hrsg. Wr. Linien, 2009).

P.S. Recherchen zur Frage 2 der Nro. 330 rund um die Beleuchtung Wiens folgen in der nächsten Ausgabe u.a. von **Margareta Riede, Linz**, und **Brigitte Weiser, Wien 8!**

Zusammenstellung dieser Seite: **Andrea Reissner**



Plan der Wiener Stadtbahn (blau). Karte (Ausschn.) aus „Wien am Anfang des XX. Jh.s.“, Bd. 1, Wien 1905/Bilder (2): Archiv