

Nummer 34

Favoritner Museumsblätter

WIEN
KULTUR



Prof. Peter Singer
Der Raaber Bahnhof
Der Staatsbahnhof (Central-Bahnhof)
Der Ostbahnhof

1853 - 1867 (1870)
1870 - 1909
1909 - 1923

R.

Der k.k. priv. österreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft wird über den vorgenommenen Sanitätsaugenschein im Namen des Gemeinderathes die Bewilligung erteilt, die an der Stelle des demolirten Raaberbahnhofes in Folge hierortigen Konsenses vom 12ten August 1868 Z 98400 erbauten neuen Aufnahmsgebäude vor der Belvedere-Linie, bestehend aus einem Abfahrts- und einem Ankunftsstrake mit der zwischen beiden liegenden Personenhalle nach Beendigung aller Professionisten-Arbeiten benützen zu lassen, jedoch sind auf den Dachböden die Rauchfang-Putzthüren vorschriftsmäßig zu bezeichnen, auf dem Gange des Dachbodens im Eckpavillon des Ankunftsgebäudes bei dem Lichthofe ein Sicherheitsgelande herzustellen und an den Stiegen Anhaltestangen anzubringen.

Rücksichtlich der Frist zur Überreichung der Baufreijahrgesuche ist sich genau an die Bestimmungen des § 5 der Circularverordnung vom 13ten März 1835 zu halten, wonach dieselben innerhalb sechs Wochen nach vollendeten und Benützten oder zur Benützung geeigneten Baue, bei sonstigem Verlust der zeitlichen Steuerbefreiung, einzubringen sind.

Vom Wiener Magistrate
am 30. Oktober 1870
(Bartik)
Sekretär

Am 7. November 1870 richtet der Magistrat ein Schreiben an das Stadtbauamt, welches wörtlich lautet: 31)

„Wegen der Prüfungsvornahme der Bahnstrecke **Wien – Marchegg**, soweit dieselbe städtisches Gebiet berührt, ist auf den 8. I. M. um 9 Uhr v.m. ein Augenschein angeordnet worden, wobei das Stadtbauamt erscheinen und die diesfallige Commission am Centralbahnhofe der k.k. pr. österr. Staatseisenbahn-Gesellschaft im Wartesalon I. Cl. erwarten wolle.

Von dem Magistrate
der k.k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien
am 7. Novbr. 1870
Wittmann
Schr.

Am 24.11.1870 konnte sodann auf den Strecken **Wien – Stadlau – Laa a.**

d. Thaya – Grubbach als auch **Stadlau – Marchegg** der Betrieb aufgenommen werden, nachdem bereits am 15. September d. J. die Strecke **Grubbach – Znaim** eröffnet worden war. 32)

Damit waren endlich die Verbindungen mit Wien hergestellt und für die Staatseisenbahn-Gesellschaft neue Transportwege erschlossen.

Die k.k. priv. österreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft hat jedoch mit der Eingabe vom 30. April 1869 M.Z. 53920 wieder angezeigt, dass sie das an ihren Bahnhof angrenzende Areal zwischen der an der Gasanstalt zur Vorbeiführung projektierten Straße und der Sonnwendgasse nicht auf Baustellen abzutheilen, sondern für den Bedarf einer künftigen Bahnhofsvergrößerung zu reservieren beabsichtige.

Eine zweite Eingabe vom 18. Juni 1869 M.Z. 76183, die als Nachtrag zu betrachten war, begründete die Staatseisenbahn-Gesellschaft damit, dass sie schon gegenwärtig gezwungen ist, das vorbezeichnete Areal zur Anlage der großen Betriebswerkstätten zu verwenden.

Diese Angaben erschienen dem Stadtbauamt auch glaubhaft, da die Eingaben auch mit einem Situationsplan (zweifach) belegt wurden, in dem die ganze projektierte Bahnhofanlage detailliert enthalten war, und führte deshalb in einem Schreiben vom 7. Juli 1869 weiter an:

„Wie die Direktion der k.k. Staatseisenbahn-Gesellschaft in ihrer Eingabe vom 18. Juni d. J. anführt, hat das bisherige Erweiterungsprojekt des Centralbahnhofes nur bis zur Straße A,C nämlich jener Straße, welche nach dem mit Mag. Dekret vom 9. März 1869 Z 13525 genehmigten General-Regulierungsplan für den Stadtteil außerhalb der Favoritenlinie bei der Gasanstalt vorbeiführen und in gerader Richtung an die Simmeringer Straße anlaufen soll, sich gegenwärtig aber zeige, daß dieses Projekt mit zu geringen räumlichen Dimensionen angenommen wurde, und daß zur Erbauung der Hauptwerkstätten für die Reparatur der Fahrbetriebsmittel, daß der Gesellschaft ohnehin eigentümliche Grundareal bis zur Linie A,E,D (also bis zur Sonnwendgasse) beansprucht werden müsse...“ 33)

Da aber auch beabsichtigt war, die Simmeringer Straße auf 10° (Klafter) zu verbreitern, die Überfahrt über die Gleisanlagen aber die Breite nicht hatte, verpflichtete sich die Staatseisenbahn-Gesellschaft, dass die Verbreiterung der Überfahrt der Simmeringer Straße auf 10° anstandslos erfolgen wird, sobald diese Straße selbst die Breite von 10° erhält. Dies berichtete der Magistrats-Direktor am 16. Oktober 1870 dem Stadtbauamt. 34)

Am 25.11.1870 musste sich der Gemeinderat erneuert mit dem „Central-Bahnhof“ wegen der Erweiterung beschäftigen. Gemeinderat Klemm jun. referierte deshalb für die Bausektion bezüglich der Abänderung des

Regulierungsplanes für den IV. Bezirk Wieden zum Zwecke der Erweiterung des Zentralbahnhofes der k.k. pr. österr. Staatseisenbahn-Gesellschaft. 35)

Hier sein Referat:

10. (5415) „Es handelt sich um die Abänderung des Regulierungsplanes für den IV. Bezirk Wieden, zum Zwecke der Erweiterung des Zentralbahnhofes der k.k. pr. österr. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Die Staatseisenbahn-Gesellschaft ist wegen Anlage der unumgänglich notwendigen Werkstättegebäude genöthigt, den Bahnhof zu vergrößern, und die ihr eigenthümlichen Gründe vor der Favoritenlinie zwischen der hinteren Südbahnstraße, der an der Gasanstalt vorbeiführenden Straße, dann Sonnwendgasse und Simmeringerstraße in den Bau mit einzubeziehen, so daß die nach dem genehmigten Regulierungsplane an der Gasanstalt anzulegende Straße nicht direkt auf die Simmeringerstraße, sondern nur bis zur Sonnwendgasse und durch diese zur Simmeringerstraße führen würde, und zwar in der Richtung der Buchstaben A', E', D' und C'; die an der Gasanstalt vorbeiführende Straße, welche vom Punkte A nach C führt, soll aufgelassen, und diese Straße am Punkt A in die Sonnwendgasse eingeführt werden, und zwar soll beim Punkte E an der Ecke der Ordensgasse ein Bruch stattfinden und bis zum Punkte D geführt werden.

Zur leichteren Ermöglichung dieser Straße ist beantragt, daß die Sonnwendgasse auf 10° verbreitert werde, und zwar soll beim Punkte E die Straße konisch erweitert werden, so daß sie hier beim Punkte D auf die Herndlgasse führt. Der Magistrat beantragt hienach die Gesuchsgewährung unter folgenden Bedingungen:

1. Daß jener Grund von der Staatseisenbahn-Gesellschaft unentgeltlich abgetreten wird, welcher zur Anlage der an der Gasanstalt zu führenden Straße von der hinteren Südbahnstraße bis zum Punkte A erforderlich ist, wo diese Straße in die Sonnwendgasse ablenkt;

2. daß ferner seitens der genannten Gesellschaft die unentgeltliche Abtretung jenes Grundes erfolge, welcher zur Herstellung und Erweiterung und daher auch platzartigen Verbreiterung der Sonnwendgasse benötigt wird;

3. daß sich die Gesellschaft verpflichtet, an der Simmeringerstraße von D bis X die nach dem General-Regulierungsplane genehmigte Linien D W X und von X bis zur Jurisdiktionsgränze der Kommune Wien die gerade Linie x y bei der Verbauung und Einfriedung einzuhalten und die über diese Linie in die Simmeringerstraße fallenden der Gesellschaft gehörigen Grundtheilen ebenfalls unentgeltlich an die Kommune abzutreten;

4. die Sonnwendgasse zur zweckmäßigen Verbindung derselben mit der Herndlgasse bei dem Punkte D soweit nach C zu verlegen, daß die Achsen beider Gassen in der Simmeringerstraße in ihrem Durchschnittspunkte in der Simmeringerstraße sich kreuzen und daß die Abbiegung, platzartige Verbreiterung der Sonnwendgasse erst bei der Uhlandgasse zu beginnen habe.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, die Punkte 1, 2 und 3 anzunehmen; jedoch glaubt sie, daß sie zur Abtretung des in der Simmeringerstraße führenden Grundtheiles nicht verpflichtet wäre, da nur eine Abänderung des Regulierungsplanes stattfindet. Im Betreff des Punktes 4 ersucht die Gesellschaft, in der Sonnwendgasse den Bruch dieser Straße nicht bei Punkt E, sondern in der Uhlandgasse bei Punkt E1 stattfinden zu lassen.

Der Magistrat hält das letztere Zugeständniß für möglich, da keine Schönheits- oder Passagerücksichten obwalten. Was jedoch den Punkt 3, nämlich die unentgeltliche Grundabtretung in der Simmeringerstraße betrifft, so glaubt der Magistrat, daß es nur recht und billig ist, wenn die Gesellschaft jene Grundfläche, welche sie nach dem Regulierungsplane in Ersparniß bringt, unentgeltlich abtrete. Abzutreten wären ursprünglich gewesen 6 371 Quadratklaster, erspart wurden 5 762 Quadratklaster und abzutreten hätte die Gesellschaft 609 Quadratklaster. Es bleibt noch ferner zu bemerken, daß die Eisenbahngesellschaft längst ihres Territoriums das Trottoir nicht herstellen will.

Der Magistrat glaubt, daß diesem Ansuchen der Gesellschaft willfahrt werden soll; die Bausektion war jedoch anderer Meinung und beantragt, daß dieses Trottoir auf Kosten der Gesellschaft herzustellen sei, und zwar um so mehr, da heute oder morgen die Gesellschaft ohnedem mit ihren Gebäuden bis an die Einfriedung oder bis an die Straße rücken wird. Ferner bleibt noch zu bemerken, daß die Eisenbahngesellschaft noch eine Bedingung an ihre Zugeständnisse knüpft, daß nämlich von der hintern Südbahnstraße gegen die Gasanstalt führende Straße noch im Jahre 1870 gepflastert werden solle.- Nachdem aber über diese Pflasterungen abgesonderte Verhandlungen gepflogen werden, so hat das mit dieser Eingabe nichts gemein.“

-
Der Antrag des Magistrates wurde sodann unter der Bedingung genehmigt, dass die Gesellschaft zur Herstellung des vorschriftsmäßigen Trottoirs längs der Bauführungen verhalten und ferner bei der Uhlandgasse die Baulinie nach der eingezeichneten Bleilinie E'D' geführt werden. 36)

Mit Mag. Curr. vom 29. November 1870 Z 53920 ex 1869 wird dem

Stadtbauamt dann der Auftrag betreffend der definitiven Einzeichnung der genehmigten Regulierungs-Linien zu Zwecken der Erweiterung des „Central-Bahnhofes der k.k. priv. öst. Staatseisenbahn-Gesellschaft“ erteilt. Erst jetzt konnte das Projekt der Vergrößerung des Zentralbahnhofes vollzogen werden. Doch die Hauptwerkstätten wurden in weiterer Folge nicht hier, sondern in Simmering errichtet. 37) Abb.13.

Einen Überblick über die erweiterte Fläche bietet ein Plan über die „Kanalisation des Bezirkes Favoriten“ aus dem Jahre 1871/73, wo die Erweiterungsfläche zwischen den bestehenden Gleisen und der geänderten Parzellierung ab Sonnwendgasse noch deutlich ausgespart ist. Auch die Kataster-Pläne davor zeigen die gleichen Baulinien.

Durch diese Baulinienänderung kam es aber auch bei den ab der Sonnwendgasse beginnenden Querstraßen zu einer Verschiebung der Orientierungsnummern. So hatte z. B. die Volksschule Keplergasse anfangs die O.Nr. 23 und ab 1875 die O.Nr.11 bzw. das Haus Raaberbahn-Gasse O.Nr. 32 erhielt die O.Nr. 22.

Die erste Nummerierung basierte noch auf die Parzellierung ab der ursprünglichen geplanten Sonnwendgasse. Durch die Verlegung des Straßenzuges der Sonnwendgasse begannen die Querstraßen, wie zum Beispiel die Raaberbahn-Gasse (von der Sonnwendgasse aus gesehen) rechts mit der O.Nr. 16 und links mit der O.Nr. 13 und die Kep(p)lergasse rechts ebenfalls mit der O.Nr. 16, links aber mit der O.Nr.17. Alle niedrigeren Ordnungsnummern kamen durch die Änderung des Straßenzuges Sonnwendgasse daher östlich von dieser zu liegen und gelangten dadurch in die Erweiterungsfläche des „Central-Bahnhofes“. Da auf diesen Parzellen aber noch keine Häuser errichtet waren, ergaben sich daraus keine besonderen Probleme. Erst mit der Umnummerierung um 1875 begannen die Ordnungsnummern der Querstraßen ab dem neuen Straßenzug auch mit den O.Nrn. 2 (rechts) und 1 (links), weshalb auch alle Bauparzellen der Querstraßen mit dem reduzierten Beginn neu durchnummeriert werden mussten, und daher niedrigere Ordnungsnummern erhielten. 38)

Im Jahre 1870 übersiedelte die Staatseisenbahn-Gesellschaft in das neue, als Administrationsgebäude erbaute Haus am Schwarzenbergplatz 3 im 1. Bezirk. 39) Abb. 21.

Ende desselben Jahres wurde auch der „Staatsbahnhof“, wie dieser nun hieß, seiner Vollendung zugeführt. Nun begann man auch die Hauptwerkstätte in Simmering zu errichten, welche genauso wie der Frachtenbahnhof, die Verbindungsbahn und der Südbahnhof im Jahre 1873 (Weltausstellung in Wien) fertiggestellt sein sollte.

Die Zeit nach dem Umbau (bis 1923.)

Der Staatsbahnhof, der nach den Plänen des Generaldirektors Karl Ruppert, an der Stelle des völlig unzureichend gewordenen alten Raaber Bahnhofes erbaut worden war, bestand aus zwei gleichlaufenden Längstrakten, von denen der östliche der Abfahrt und der westliche der Ankunft der Reisenden diente. Zwischen diesen Seitentrakten lag die aus einer Eisenkonstruktion hergestellte und mit Glas gedeckte Personenhalle. An der Abfahrtsseite begrenzten zwei vortretende, zweigeschossige Eckbauten das Hauptgebäude, dessen Mitte in sieben Achsen noch weiter vorgenommen war.

Während die beiden seitlichen Achsen des Mittelbaues je ein Stockwerk trugen, lag über den fünf zur Eingangshalle führenden Rundbogentoren eine Plattform, hinter der erst das Stockwerk mit einem Giebelaufbau zwischen zwei Urnen aufragte.

Motive der Renaissance schmückten die Fassaden und Schmalseiten des Abfahrts- als auch des Ankunftstraktes. Die Skulpturen des Gebäudes stammten vom Bildhauer Melnitzky. Die vier Frauengestalten auf der Brüstung der Plattform unterschieden sich in der Form nur wenig. Jede stützte sich mit einem Arm rückwärts auf einen mit einem Stadtwappen geschmückten Schild. Nur die Haltung des anderen Armes unterschied die Figuren voneinander. Diese Allegorien stellten die durch die Bahnlinien verbundenen Städte Wien, Brünn, Prag und Budapest dar. Auf dem Rahmen der Giebeluhr stützte sich links ein mit nacktem Oberkörper dargestellter Jüngling, der mit einer Strahlenkrone geschmückt war und vom Schoß einen Blumenstrauß aufnimmt. Durch den beigegebenen Hahn wurde die Verkörperung des Tages symbolisiert. Auf der anderen Seite der Uhr war eine Frau dargestellt, die ihren Kopfschleier hebt und so die Nacht symbolisierte. Halbmond, Öllampe und Eule als Beigabe zur Erklärung dieser Gestalt.

Wesentlich bewegter waren die Figuren der Giebel an den Schmalseiten der Langbauten ausgestattet. Das Mittellot des linken Giebels war durch eine sitzende Frauengestalt geziert, die in der Rechten einen Lorbeerkrantz hielt. Zu beiden Seiten etwas niedriger zwei sitzende Frauen, die beide von einem Genius begleitet und mit Leier bzw. Schriftrulle und Eule erklärt waren. Nach außen folgte je eine liegende Frauengestalt, von denen sich die linke auf eine Zeusbüste, die rechte auf eine Gruppe technischer Apparate wie Morseempfänger, Zahnrad und Zentrifugalpendel stützte. Diese Frauengestalten bedeuteten die bildende Kunst, Musik, Wissenschaft und Technik. Im rechten Giebel war die Mittelfigur ein mit Fackel und Flugrad