

175 Jahre Eisenbahn in Österreich



Editorial

Der 23. 11. 1837, als der erste planmäßige Personenzug seine Fahrt von Floridsdorf nach Deutsch-Wagram erfolgreich absolvierte, gilt als Geburtsstunde der Eisenbahn in Österreich. Das 175-Jahr-Jubiläum ist dieses Jahr Anlass für zahlreiche Veranstaltungen

und Sonderfahrten, öfters als sonst wird man dieses Jahr das immer wieder beeindruckende Schauspiel einer Dampflokomotive in Aktion erleben können. Österreich besitzt eine Reihe von Museumsbahnen und Eisenbahnvereinen, die sich mit Enthusiasmus und Leidenschaft des historischen Erbes annehmen. Einige von ihnen

stellen sich mit Beiträgen in dieser „Denkma[i]l“-Ausgabe vor. Doch die geschichtliche Dimension beschränkt sich nicht auf die Dampflokomotive am Museumsgeleise.

In den aktuellen Aussendungen der ÖBB ist mehr von der Zukunft die
(Fortsetzung auf Seite 3)

Die Initiative Denkmalschutz ist ein unabhängiger Verein für den Schutz bedrohter Kulturgüter in Österreich

www.initiative-denkmalschutz.at – Streichergasse 5/12, 1030 Wien – Telefon: +43 (0)699 1024 4216 – eMail: office@idms.at



Abb. 1: Die Badwandgalerie der Südbahn in der Steiermark. Das Pionierbauwerk von 1844 ist akut gefährdet (vgl. S. 5)

Inhalt

- Seite 1,3 Editorial: 175 Jahre Eisenbahn in Österreich
- Seite 4 175 Jahre Eisenbahn in Österreich. Eine Spurensuche
- Seite 10 Eisenbahnmuseum Strasshof „Das Heizhaus“
- Seite 12 Denkmalschutz und Eisenbahn
- Seite 13 Die Demontage des Weltkulturerbes Semmeringbahn
- Seite 16 Die Wächterhäuser an der Semmeringbahn
- Seite 18 Die Feistritzalbahn – Geschichte und Denkmalschutz
- Seite 19 Die Wachau und die Bahn Krems – Grein, 1909-2010
- Seite 22 Zukunft braucht Herkunft: Kulturerbe Ybbstalbahn
- Seite 23 Die Werkstatthalte der Preßburgerbahn in Schwechat
- Seite 24 Historischer Bahnhof Perchtoldsdorf: Rettung in letzter Minute
- Seite 25 Das Mödlinger Stadtverkehrsmuseum
- Seite 26 Der Bahnhof Wien Meidling
- Seite 27 Die Wiener Stadtbahn
- Seite 29 „Unvergessen“ – Der Aspangbahnhof in Wien Landstraße
- Seite 30 Salzburg Hauptbahnhof – 1860 bis 2012
- Seite 32 Die Alte Brauerei Schwechat
- Seite 34 Historische Brauereien in Österreich
- Seite 37 Das Wiener Wasserschloss: Schloss Laudon
- Seite 39 iD-Hintergrund: Kulturelles Erbe, Landschaft und Umwelt – ein europäischer Paradigmenwechsel für eine bewahrende Kulturlandschaftsentwicklung (Fortsetzung)
- Seite 41 Kurzmeldungen
- Seite 42 Vereinspost: Adolf Loos, feuchtes Parkett und 1500 Dachziegel: Die Geschichte einer Renovierung
- Seite 43 Termine / Veranstaltungen



Weitere Veranstaltungen: www.bahn-fuer-oesterreich.at

Impressum

Medieninhaber und Herausgeber:
Verein Initiative Denkmalschutz
(ZVR-Zl. 049832110), Streicherg. 5/12, 1030 Wien,
Österreich. e-Mail: office@idms.at
<http://www.initiative-denkmalschutz.at>
Tel. +43(0)699 1024 4216

Chefredakteur: Mag. Wolfgang Burghart
Redaktion: Markus Landerer, Claus Süss
Layout: Ing. Viktor Zdrachal
Nachdruck nur mit Genehmigung der Autoren
Redaktionsschluss: 22. Februar 2012
Mitgliedsbeitrag: € 25, ermäßigt: € 20 (Zusendung
von Druckwerken als PDF per e-Mail), Förderer: € 250
Bankverbindung: Konto-Nr. 28938762500,
BLZ 20111; BIC: GIBAATWW,
IBAN: AT86 20111 289 387 625 00

Grundlegende Richtung: Information der Vereinsmitglieder über Aktivitäten des Vereins und Problematiken im Bereich des Denkmalschutzes in Österreich. Namentlich gekennzeichnete Artikel geben die Meinung der Autoren wieder und stimmen nicht unbedingt mit jener der Redaktion überein.

Bildnachweis (Abb.): Gerhard Bauer: 1; Bezirksmuseum Mariahilf: 75; Manfred Böckl: 35-37; Bund Heimat und Umwelt: 61; Wolfgang Burghart: 3, 24; Günter Dinoböl: 4-20, 69; Prof. H.R. Figlhuber: 40; Rupert Gansterer: Titelbild, 21-23; Ute Georgeacopol: 46, 47, 50; Gryffindor (Creative Commons): 72; Thomas Haberl: 34; Gerhard Hertenberger: 38, 51-53, 71, 76; Hugo Koestler: 49; Markus Landerer: 64; Lichtbildstelle Wien: 70; Franz Josef Maringer: 67; Ines Müller: 68; Johannes Schendl: 74; Österr. Staatsarchiv: 48; Norbert Pachner (Creative Commons): 59, 73; Photoglob AG, Zürich (Public Domain): 26; Harald Rietsch: 39; Karl Schellau: 30; Erich J. Schimek: 65; Christian Schuhböck: 25; Christian M. Springer: 54-58; Ernest Steiner: 66; Roland Tusch: 27-29, 42-44; Ludwig Varga: 41; Jens Uwe Zipe-lius: 1; Viktor Zotter: 63

Wir haben uns bemüht, sämtliche Inhaber von Bildrechten ausfindig zu machen. Sollte dennoch eine Urheberrechtsverletzung vorliegen, ersuchen wir um Meldung an obige Adresse.

Titelbild: Ein Dampfbetriebstag im Eisenbahnmuseum Strasshof, Niederösterreich

Editorial

Fortsetzung von Seite 1

Rede als von der Vergangenheit, die Erfolgsgeschichte, die die Eisenbahn ohne Zweifel ist, soll fortgeschrieben werden. Derzeit läuft „ein historisches Investitionsprogramm, um die Bahn „zukunftsfit“ zu machen“ - wie Infrastrukturministerin Doris Bures gerne betont. Im Vordergrund stehen dabei Großprojekte wie die Neue Westbahn oder die geplanten Tunnel unter Semmering, Koralmbahn und Brenner, Projekte, die schon aufgrund ihrer Dimensionierung und Kosten Kritik hervorrufen. Sinnvoll sind sie unter ande-

ÖBB von Bundesseite nur einen Wirtschafts-, aber – anders als in der Schweiz - keinen Kulturauftrag. Nicht mehr benötigte Bahn-Liegenschaften werden verkauft, in Wien etwa die großen Areale der Frachtenbahnhöfe Nord bzw. Süd, wo Wohnhausanlagen geplant sind. Das Nordbahnhofgelände war 1987, zum 150-Jahr-Jubiläum der Bahn in Österreich, noch ein zentraler Schau- und Veranstaltungsort. Mittlerweile ist das historische Heizhaus dort ebenso verschwunden wie jene des ehemaligen Ostbahnhofs.

Ablesbar ist die Tendenz zu strikter Wirtschaftlichkeit auch am Schicksal

graphischer Ausgangslage, sieht die Situation düster aus: An den zahlreichen stillgelegten Bahnstrecken Niederösterreichs, im Thayatal, im Wein- und Waldviertel stehen sie bereits – Geisterbahnhöfe, die ohne Nachnutzung dem Verfall preisgegeben sind. Verloren gehen damit Verkehrs-Infrastruktur und Geschichte ganzer Regionen. Leider wird bei den ÖBB weiter in diesem Bereich gespart: Landbahnhöfe sind heute keine lebendigen Orte mehr, den klassischen Bahnhof mit Schalter und Warteraum ersetzt heute ein kahler Bahnsteig mit zugigem Unterstand und Fahrkartenautomat. Die Empfangsge-



Abb. 2 (links) und 3 (oben) - Kontraste: Der ehemalige Bahnhof Pulkau (NÖ) an der aufgelassenen Pulkautalbahn und der 2011 als „Bahnhofcity Wien West“ neu eröffnete Westbahnhof

rem dann, wenn sie bestehende Strecken nicht ersetzen, sondern ergänzen – wie dies nach derzeitigem Informationsstand beim Semmering-Basistunnel der Fall sein wird: Die Welterbestrecke kann hier durch den Tunnel entlastet und besser geschützt werden. Am wichtigsten aber scheint vielleicht die Signalwirkung, die von den genannten Projekten ausgeht: Die Bahn ist lebendig, stellt sich neuen technischen Herausforderungen.

Vernachlässigt wird, was in kurzer marktwirtschaftlicher Perspektive unrentabel ist: Die lange und traurige Geschichte der Nebenbahn-Stilllegungen gehört hier an erster Stelle genannt. Auch der Denkmalschutz scheint bei den ÖBB kein Anlass zur Begeisterung, verursacht er doch Mehrkosten, wo allenthalben Verschwendung an der wirtschaftlichen Tagesordnung steht. Leider haben die

der Bahnhöfe: Die großen Knotenpunkte, die Großbahnhöfe der Landeshauptstädte wurden bzw. werden im Zuge der Bahnhofsoffensive seitens der ÖBB umgebaut und neu gestaltet, was in Fällen wie Graz oder auch des in Bau befindlichen Wiener Hauptbahnhofs positiv zu sehen ist. Zählbar war das Ringen um den Salzburger Hauptbahnhof, wo eine vorbildliche Rekonstruktion der Kassenhalle ein wenig über den Verlust des Marmorsalles hinwegtrösten kann. Die Sanierung der Wiener Westbahnhofhalle kann ebenfalls als gelungen angesehen werden, gleichzeitig markiert die monströse Transformation des Bahnhofs zur Bahnhofscity den herrschenden Bedeutungswandel: nicht mehr das Reisen, das umsatzträchtige Shoppen steht im Mittelpunkt. Dort, wo sich diese Möglichkeit einer Umnutzung nicht bietet, in den ländlichen Regionen mit schlechter demo-

bäude, einst Aushängeschilder eines Ortes so wie Kirche und Rathaus, drohen zu verkommen - eine Entwicklung wie in Deutschland, wo fast von einem Bahnhofsbau-Sterben gesprochen werden kann, sollte Österreich erspart bleiben. Gleichzeitig gibt es Beispiele aus Südtirol, der Schweiz und vereinzelt auch Ostdeutschland, wo bereits privatisierte oder in Trägerschaft der Länder übernommene Strecken vom Publikum angenommen werden, sofern ein täglicher Betrieb eingerichtet ist, bei dem Planung, Taktung und Service stimmen.

Hoffen wir in diesem Sinn, dass uns neben aller technischen Innovation auch eine Renaissance der Regionalbahn in 25 Jahren noch stolzer auf die Eisenbahngeschichte zurückschauen lässt, als es dieses Jahr der Fall ist.

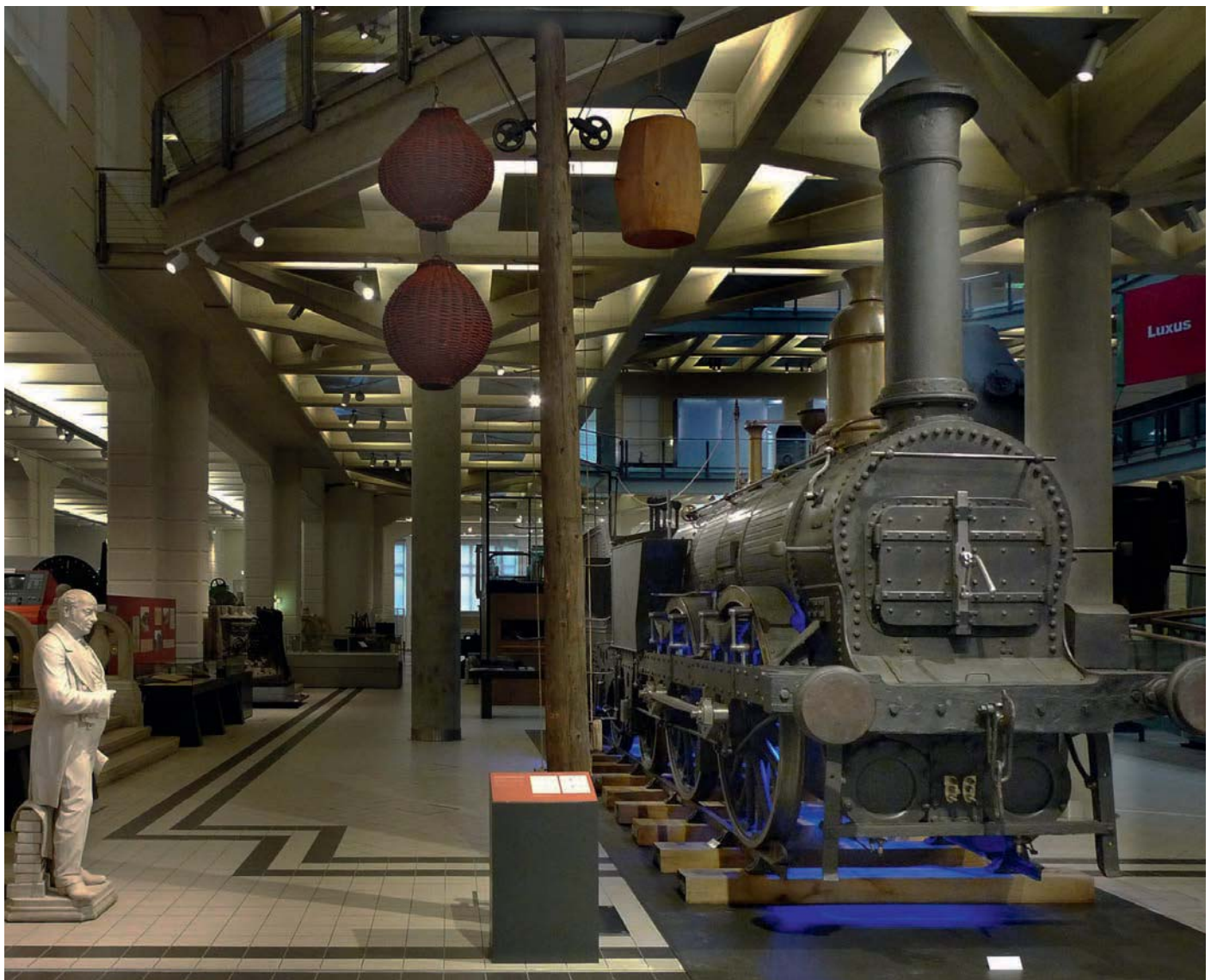
Mag. Wolfgang Burghart

175 Jahre Eisenbahn in Österreich. Eine Spurensuche

Eisenbahnen in Österreich tragen seit nunmehr 175 Jahren zur Mobilität von Menschen sowie Gütern bei. Seit diesen 175 Jahren erfolgt die Erschließung des Landes durch neue Streckenbauten und mittels unterschiedlichster Fahrzeuge. Ebenso erfolgt seit 175 Jahren die Aufrechterhaltung des tagtäglichen Eisenbahnbetriebes durch Streckensanierungen und -umbauten sowie durch Fahrzeugsanierungen und -umbauten.

»Durch die Eisenbahn verschwinden die Distanzen, die materiellen Interessen werden gefördert, die Cultur wird gehoben und verbreitet« lautet das von Carl Ghega, dem Bauleiter der Semmeringbahn aufgestellte Motto zu Beginn des Eisenbahnzeitalters. Eine Spurensuche quer durch diesen Zeitraum soll Zeugnis geben über das Aufkommen und die Weiterentwicklung dieser Transporttechnologie: Elektro- und

Diesellokomotiven haben die Dampflokomotiven abgelöst, Ziegel und Stein als Baumaterial wurden durch Stahl und heutzutage durch den ‚Kunststein‘ Beton ersetzt. Die Abwicklung des fahrplanmäßigen Zugverkehrs erfolgt durch unterschiedliche Signal- und Betriebstechniken, und deren Weiterentwicklungen haben die erforderlichen Kapazitätssteigerungen dieses Massentransportmittels ermöglicht. >>



1841, Wien/Niederösterreich: Nordbahn – Dampflokomotive Ajax (Abb. 4)

Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn von Wien über Gänserndorf nach Brünn ist die erste moderne Eisenbahn Österreichs: sie vereinte erstmals die Spurführung durch das Rad-Schiene-System und die Anwendung der mechanischen Kraft durch die Dampfmaschine. Die Dampflokomotive mit dem Namen Ajax wurde im Jahr 1841 in England gebaut und zerlegt in Kisten verpackt nach Österreich gebracht. In Wien wieder zusammen gebaut, befand sich die Lokomotive ab 1841 bis in das Jahr 1874 in täglichem Eisenbahnbetrieb. Die Bedeutung der Maschine ist schon frühzeitig von der privaten Eisenbahngesellschaft erkannt worden und schließlich erfolgte 1911 die Übergabe an das damalige Österreichische Eisenbahnmuseum. Heute befindet sich die Ajax im Technischen Museum Wien.

Die folgende Spurensuche zur 175-jährigen Geschichte der Eisenbahnen in Österreich möchte die Vielfalt und die Entwicklungen an Hand von bis heute existierenden und geschützten Eisenbahnobjekten aufzeigen: Gegenwärtig sind mehr als 500 Eisenbahnbauwerke und mehr als 90 Fahrzeuge und Waggons als national schutzwürdig gemäß Denkmalschutzgesetz ausgewiesen; teilweise kommt ihnen sogar der Status des UNESCO-Welt-

erbes zu, was dessen auch international herausragende Bedeutung unterstreicht. Die ausgewählten Beispiele befinden sich in Museen, aber größtenteils doch ‚auf der Strecke‘ der Eisenbahnunternehmen Österreichs und sind oftmals nahtlos in den Alltag integriert. Dass die Erhaltung des Eisenbahn-Erbes für alle Akteure – sowohl für die Bahnbetreiber als auch für den Denkmalschutz – eine nicht immer einfache Herausforderung

bedeutet, aber trotzdem in einem gewissen Rahmen lösbar und lebbar ist, soll die folgende Spurensuche aufzeigen.

Dr. Günter Dinhold

Österreichischer National Representative des internationalen Denkmalrates für das Industrierbe TICCIH, Autor und Herausgeber von mehreren Büchern zur Semmeringbahn, u.a. „Panorama Welterbe Semmeringbahn (Innsbruck Studien-Verlag 2010)

1844, Steiermark: Südliche Staatsbahn – Badlwand-Galerie (Abb. 5)

Beim Bau der Südbahn zwischen Mürzschlag und Graz musste im Murtal bei Peggau die Talenge durch ein höchst innovatives Bauwerk bewältigt werden: Nachdem eine Felswand abgesprengt wurde, um der Eisenbahn die notwendige eingleisige Trasse zu ermöglichen, konnte nur dank einer 363 m langen Galerie die schon vor dem Bahnbau vorhandene ‚Commercialstraße‘ ebenso die Talenge – nun aber auf dem ‚Dach‘ der Galerie – passieren. Durch die Verlegung der Bahntrasse auf die andere Murseite in den 1960er Jahren sowie die Verlegung der Straße vom Dach der Galerie auf die Aufschüttung des später hinzugekommenen ehemaligen zweiten Gleises vor der Galerie wurde diese selbst funktionslos. Unterbliebene Wartungsarbeiten führten seither sukzessive zum Verfall dieses Pionier-Bauwerks. Die Badlwand-Galerie dürfte nach gegenwärtigem Wissenstand ein in Europa einzigartiges Bauwerk sein, das Zeugnis über die gemeinsame Bewältigung eines engen Tales durch Eisenbahn und Straße gibt.



1841, 1847, Burgenland: Mattersburger Viadukt (Abb. 6)

Die 1847 eröffnete Strecke von Wr. Neustadt nach Ödenburg / Sopron erforderte bei Mattersdorf (seit 1922: Mattersburg) zur Überbrückung des Wulkatales einen Viadukt. Die Ausmaße sind auch für heutige Verhältnisse noch beachtlich: 20 Bögen mit einer Spannweite von jeweils 11 Meter führen zur Viaduktlänge von mehr als 250 Meter. Wie die gesamte Bahnlinie ist auch dieses Bauwerk zweigleisig trassiert, jedoch blieb die Bahn von Beginn an eingleisig. Der Aufbau der Pfeiler besteht aus Ziegel mit Verstärkungen aus Steinmauerwerk. Die Ziegelgewölbe weisen an den beiden Viaduktenden eine Besonderheit auf: der 3. und 4. sowie 17. und 18. Bogen wurde mit ‚schrägem‘ Tonnengewölbe gebaut, um das Bauwerk den damals darunter befindlichen Bachläufen anzupassen.





1854, Niederösterreich / Steiermark: Semmeringbahn (Abb. 7)

Die 1854 in Betrieb genommene Eisenbahn über den Semmering führt von Gloggnitz durch das Reichenauer Tal und die Adlitzgräben „in sinnlosen verlängerten Serpentina“, wie der österreichische Ingenieursverein den Bahnbau im Jahr 1849 massiv kritisierte, bis auf knapp 900 Meter Seehöhe, unterfährt den Semmeringpass mittels eines 1,5 km langen Scheiteltunnels und führt durch das Fröschnitztal nach Mürzzuschlag. Der Erfolg der Bahn liegt im bis heute praktizierten ausschließlichen Lokomotivbetrieb, und der Ingenieursverein errichtete schon im Jahr 1869 im Bahnhof Semmering ein Denkmal zu Ehren des - kritisierten - Bauleiters Carl Ritter von Ghega. Mit diesem Bahnbau überwand eine Eisenbahn weltweit erstmalig ein Hochgebirge, ein Umstand, der 1998 zur Aufnahme ins UNESCO-Weltkulturerbe geführt hat.



1877, Oberösterreich: Salzkammergutbahn – Bahnhof Bad Ischl (Abb. 8)

Die Salzkammergutbahn führt von Attnang-Puchheim über Gmunden, Bad Ischl und Bad Aussee nach Stainach-irdning. Von der Kronprinz-Rudolfsbahn-Gesellschaft gemeinsam mit der Strecke Passau-Attnang-Puchheim errichtet, konnte damit das Salzkammergut nach Norden mit Bayern und nach Süden mit der Steiermark verbunden werden. 11 Tunnel und Steigungen bis zu 28 ‰ geben ihr den Charakter einer Gebirgsbahn. Der Kurort Bad Ischl erhielt einen seiner Bedeutung als Kurort und Sommerfrische entsprechenden Bahnhof. Zwischen 1894 und 1957 verkehrte von diesem Bahnhof die berühmte schmalspurige Salzkammergut-Lokalbahn bis nach Salzburg.



1878, Steiermark: Südbahn – Rundheizhaus Mürzzuschlag (Abb. 9)

Mit der Größe der Dampflokomotiven und deren Eigenschaft, mit dem Rauchfang voraus schneller fahren zu können als „rückwärts“, entstand das Bedürfnis, die Lokomotiven bei betrieblich bedeutenden Orten umdrehen zu können. Die um derartige Drehscheiben segmentförmig angeordneten Gleise führten in die Stände des Rundheizhauses, das eine äußerst platz- und gleissparende Bauweise bot. In Mürzzuschlag an der Südbahn, welches gleichzeitig das südliche Ende der Semmeringbahn bildete, entstand 1873 ein großes Rundheizhaus mit Drehscheibe, das später bis auf 14 Stände erweitert wurde. Mit dem Ende des Dampfbetriebes erfolgte ein Rückbau auf 10 Stände und bei fünf Ständen wurde eine elektrische Fahrleitung eingebaut. Mit der Auflassung der Werkstätte in Mürzzuschlag in den 1990er Jahren war das Gebäude bis 2008 leerstehend, bis das SÜDBAHN-Museum darin die Lokomotiv- und Draisinensammlung aufstellte.

1890, Niederösterreich: Gutensteiner Bahn – Bahnhof Wöllersdorf (Abb. 10)

Niederösterreich ist nicht nur das Bundesland mit der ersten Dampfeisenbahn Österreichs, sondern auch das Bundesland der Lokalbahnen. Als erste Strecke mit Lokalbahnbetrieb wurde im Jahr 1877 die Zweiglinie Wöllersdorf-Gutenstein durch die ‚k.k.priv. niederösterreichischen Süd-West-Bahnen‘ errichtet. Noch während der Bauzeit erfolgte zur Abwendung des Konkurses die Verstaatlichung, und Dank etlicher Industriebetriebe im Piestingtal war das Frachtaufkommen von Beginn an auf der gesamten Strecke ausgezeichnet. Das Wöllersdorfer Bahnhofsgelände samt dem Güterschuppen wurde 1890 errichtet, nachdem diese Bahn schon einige Zeit erfolgreich in Betrieb stand. Heute wird die Gutensteiner Bahn von Wiener Neustadt aus befahren und die Verbindung zwischen Leobersdorf/Wittmannsdorf und Wöllersdorf ist für den Personenverkehr eingestellt.



1898, Wien: Vorortelinie – Station Hernalds (Abb. 11)

Mit dem Anwachsen der Wohnbevölkerung Wiens durch die Stadterweiterung im Jahr 1890 ging der Bau einer Stadtbahn und deren Eröffnung im Jahr 1898 einher. Drei zweigleisige Stadtbahnlinien wurden zwischen den bestehenden Bahnhöfen Heiligenstadt und Hütteldorf errichtet: neben der Wiental-Donaukanal-Linie (heute U4) und der Gürtellinie (heute U6) bildete die Vorortelinie die kürzeste, aber gebirgigste Verbindung zwischen Heiligenstadt und Hütteldorf. Sie befand sich zunächst am äußeren Rand der verbauten Vororte und quert die Täler mittels Dämmen und Brücken und unterfährt die Höhenrücken durch Tunnel. Die Bahnhöfe der Stadtbahn wurden von Otto Wagner entworfen und bilden bis heute weitestgehend ein architektonisches Gesamtensemble von Verkehrsbauwerken im secessionistischen Stil. Nach Jahren des Niedergangs erfolgte 1987 nach Renovierung die Wiederinbetriebnahme als Schnellbahnstrecke S 45.



1900, Oberösterreich: Mühlkreisbahn – Donaubrücke Linz (Abb. 12)

Zur Erschließung des oberen Mühlviertels wurde im Jahr 1888 die 58 Kilometer lange Strecke von Linz-Urfahr über Neufelden, Haslach bis Aigen-Schlägl eröffnet. Diese nach dem Lokalbahngesetz von 1880 von privater Seite äußerst sparsam errichtete Bahn verlief oft unmittelbar neben der Straße und weist starke Steigungen bis zu 46 ‰ auf. Zunächst als reiner Inselbetrieb ohne Verbindung zur Westbahn in Betrieb genommen, brachte das Jahr 1900 eine Verbindungsbahn zwischen dem Linzer Hauptbahnhof und dem Bahnhof Urfahr. Diese Bahn diente nur dem Überstellen von Güterwagen und weist deshalb als Besonderheit die Brücke über die Donau für Bahn- als auch für Straßenbetrieb auf. Insbesondere durch die Straßennutzung mit der in den letzten Jahrzehnten rapide angestiegene Praxis der Aufbringung von Tausalz auf die Fahrbahn zur Eisfreihaltung geht eine unproportional rasch ansteigende Korrosion einher. Derzeit werden Lösungen erarbeitet, mit der das Brückenbauwerk nachhaltig erhalten werden kann.





1905, Salzburg: Tauernbahn – Bhf. Bad Gastein (Abb. 13)

1901 fiel der Beschluss des Reichsrates für den Bau der ‚Neuen Alpenbahnen‘, der Tauern-, Karawanken- und Wocheinerbahn. Schon 1905 konnte die 31 Kilometer lange nördliche Teilstrecke der Tauernbahn von Schwarzach-St. Veit nach Bad Gastein eröffnet werden. Auf diesem Streckenabschnitt wird eine Höhendifferenz von knapp 500 Metern überwunden. Zwischen Bad Hofgastein und Bad Gastein befindet sich auch die exponierte und vielfach abgebildete Angerschluchtbrücke, eine 133 m lange Stahlfachwerkbogenbrücke. Wegen der Bedeutung von Bad Gastein als heilklimatischer Kurort und als Treffpunkt für den Hochadel erhielt dieser Bahnhof als einziger der gesamten Tauernbahn ein architektonisch aufwändiges Gebäude im Jugendstil.

1909, Kärnten: Tauernbahn – Mallnitz, Südliches Tauerntunnelportal (Abb. 14)



Kernstück der 1909 eröffneten Tauernbahn ist der 8.551 m lange Tauerntunnel, in dem sich der Kulminationspunkt dieser Gebirgsbahn mit 1225 m Seehöhe befindet. Der Bau erfolgte zwischen 1901 und 1907 mittels der seit 1875 praktizierten ‚Österreichischen Tunnelbaumethode‘: zunächst erfolgte der Vortrieb eines Sohlstollens am Fuß des künftigen Tunnels, gefolgt von einem höher liegenden Firststollen, mit dem das obere Ende des Tunnelbauwerkes markiert war; danach erfolgte sukzessive der Ausbruch und Ausmauerung des gesamten Tunnelprofils. Durch diese Baureihenfolge konnte das Ausbruchsmaterial des Firststollens sowie der weiteren Aufweitungen mittels Materialschächte in Transportwagen gefüllt werden, die im schon errichteten Sohlstollen bereit standen. Zwischen 2001 und 2005 wurden der Fahrweg und die Sicherheitsausrüstung auf heutigen Standard gebracht. Das führte zur Verkürzung des Tunnels um 180 Meter und der Verlegung des nördlichen Tunnelportals (und Erhalt des ursprünglichen Portals), während das südliche Portal auch weiterhin Tauerntunnelportal ist.

1909, Niederösterreich: Wachaubahn – Bhf. Dürnstein (Abb. 15)



Schon ab den 1880er Jahren gab es Überlegungen zum Bau einer Eisenbahn zwischen Krems und Grein am nördlichen Donauufer. Es sollte jedoch noch bis 1905 dauern, bis alle Genehmigungen und die Finanzierung des Bahnbaues sichergestellt waren. Gebaut wurde eine hochwassersichere Trasse an den Berghängen mit größeren Brücken über die Seitentäler. Auch wurde beim Bahnbau der Landschafts- und Denkmalschutz einbezogen und führte so zum Erhalt des Alten Rathauses in Spitz. Anderorts traten durch den Bahnbau und den erforderlichen Erdarbeiten auch archäologische Funde zutage, und der berühmteste davon ist die 1908 gefundene ‚Venus von Willendorf‘. Die Gebäude der Wachaubahn waren nicht dem Standard der Staatseisenbahn verpflichtet, sondern griffen regionaltypische Architekturformen auf. Die Bahn ist heute im UNESCO-Welterbe Wachau und wurde Ende 2010 von der ÖBB an die Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft NÖVOG übergeben. Diese kann leider mehr keinen täglichen (hochwassersicheren) Eisenbahnbetrieb führen, sondern nur mehr touristischen Sonderverkehr an Wochenenden.

1911/1913: Dampflokomotiven 629.01 (rechts, vorne) und 310.23 (links, hinten; Abb. 16)



Die ab 1911 in einer Serie von 90 Stk. gebaute Lokomotivreihe 310 kam auf den Strecken der k.k. Staatsbahnen wie beispielsweise der Westbahn Wien – Salzburg zum Einsatz. Die drei Treibräder haben einen Durchmesser von 2,14 m und zählen damit zu den größten bei europäischen Dampflokomotiven. So konnten Geschwindigkeiten von 100 km/h planmäßig erreicht werden. Der wohl berühmteste Zug, den die Lokomotiven der Baureihe 310 zogen, war ohne Zweifel der Orient-Express zwischen Salzburg und Wien. Zur Steigerung des Betriebes auf der Südbahn-Strecke Wien-Gloggnitz konnte im Jahr 1913 die erste Maschine der Tenderlokomotivenbaureihe 629 in Betrieb genommen werden. Dieser Lokomotivtyp bewährte sich, sodass auch mehrere andere Eisenbahnunternehmen der Monarchie die Lok bestellten. Beide Lokomotiven sind voll funktionsfähig und werden durch die Mitarbeiter des Eisenbahnmuseums Strasshof an der Nordbahn betreut.

1912, Tirol: Karwendelbahn – Innbrücke (Abb. 17)

Die noch kurz vor dem Ersten Weltkrieg fertig gestellte Karwendelbahn erweitert die seit 1889 bestehende bayrische Eisenbahnverbindung von München mit Garmisch-Partenkirchen weiter über den Grenzbahnhof Scharnitz bis Innsbruck. Die Karwendelbahn läutete die ‚Elektromobilität‘ der normalspurigen Hauptbahnen ein: von Beginn an für elektrischen Betrieb geplant wagte man sich an starke Neigung von bis zu 36,5 ‰ und erarbeitete gemeinsame Bau- und Betriebsnormen, die die Grundlage für den elektrischen Betrieb in Österreich und Deutschland, aber später auch der Schweiz bildeten. Die Karwendelbahn ist auch wegen der zahlreichen Kunstbauten wie Tunnel und Brücken bekannt. Das längste Brückenbauwerk führt über den Inn und hat ein untenliegendes, genietetes Fachwerk, innerhalb dem gleichzeitig ein Fußgängersteg integriert ist.



1931, Tirol: Uhrturm Bahnhof Innsbruck (Abb. 18)

Im Jahr 1858 erreichte die Eisenbahn von Kufstein kommend Innsbruck, und ab 1867 war mit der Brennerbahn die zweite alpenquerende Eisenbahn errichtet. Von Innsbruck nach Westen in Richtung Vorarlberg und Schweiz konnte ab 1884 dank der Arlbergbahn gefahren werden und ab 1912 mit der Karwendelbahn nach Scharnitz und weiter nach Deutschland. Ein derartig wechselvoller Verlauf der Eisenbahngeschichte erforderte immer wieder Um- und Neubauten im Bahnhofsbereich. Das erste Innsbrucker Bahnhofsgebäude entstand 1858 und ein vor dem Ersten Weltkrieg begonnener Neubau führte jedoch zu einem erst 1928 fertig gestellten Umbau. Schon 1931 erfolgten weitere Ausbauten, und im Umfeld dessen entstand auch das bis heute bestehende Uhrturmgebäude nördlich des Bahnhofs-Hauptgebäudes für die Betriebsdirektion.



1954, Wien: Westbahnhof (Abb. 19)

Seit 1860 besteht die Westbahn von Wien nach Salzburg mit der Abzweigung von Wels nach Passau. Das damalige Bahnhofsgebäude war im Stil des Romantischen Historismus gehalten und als gestalterisches Hauptmotiv war der Rundbogen eingesetzt. Nach Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg fiel der Entschluss, den Westbahnhof komplett neu aufzubauen. Der zwischen 1950 und 1954 gebaute neue Westbahnhof wurde von den Architekten Robert Hartinger und Josef Wöhhart geplant. Bis heute überzeugt der Westbahnhof mit seiner klaren Gliederung und den kurzen und direkten Wegen vom Eingang zu den Gleisen. Die denkmalgerechte Sanierung der Bahnhofshalle wurde Ende 2011 abgeschlossen, wobei nun unterirdisch eine ‚Bahnhofscity‘ für die heutigen Shopping-Anforderungen eingebaut wurde. Die ehemals großzügige und markante Lage am Europaplatz ist nun durch zwei flankierende und mächtige Büro- und Einkaufsgebäude merklich geschmälert.



1966-70: Triebwagen Baureihe 4010 (Abb. 20)

Zu der Zeit der Inbetriebnahme galt der sechsteilige Triebwagenzug der Baureihe 4010 als der modernste und repräsentativste Elektro-Triebwagenzug der ÖBB, und seit 1970 waren 29 derartige Triebwagenzüge im nationalen und internationalen Schnellzugsverkehr im Einsatz. Die Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h, die großzügig bemessene Bestuhlung sowie ein die Städte Österreichs verbindender Fahrplan führten zu einer grundlegenden Komfortsteigerung für die Reisenden und waren noch 1972 die Grundlage für die Bewerbung dieses Zuges als ‚Ein schöner Zug von uns‘. Zwischen 2001 und 2008 erfolgte die Ausmusterung der Triebwagenzüge, und im Jahr 2010 wurde der Triebwagen 4010.09 (mit Steuerwagen 6010.09 und Zwischenwagen) unter Denkmalschutz gestellt und befindet sich nun bei der Österreichischen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (ÖGEG) und soll wieder fahrbereit aufgearbeitet werden.

Eisenbahnmuseum Strasshof „Das Heizhaus“

Lebendige Eisenbahngeschichte

In der Nähe von Wien gibt es einen Platz, wo die österreichischen Veteranen der Schiene zu Hause sind. Das Eisenbahnmuseum Strasshof „Das Heizhaus“ wurde im Bereich der früheren Zugförderungsstelle, die bis 1978 in Betrieb war, durch den „1. österreichischen Straßenbahn- und Eisenbahnklub“ (1.öSEK) eingerichtet und 1984 eröffnet.

Derzeit umfasst die Fahrzeugsammlung 39 Dampfloks, 25 Elektroloks, 20 Dieselloks, 7 Triebwagen und ca. 180 Stück zum Teil über 100-jährige Waggons, sowie etliche Sonderfahrzeuge. Für die fachgerechte Instand-

Foto- und Filmdokumente hinterlassen zu können.

Hieraus entstand auch der Kontakt zur damals noch in Betrieb stehenden Zugförderungsstelle der ÖBB in Strasshof sowie zum Österreichischen Eisenbahnmuseum (ÖEM). Schon bald hatten sich einige fachlich interessierte Mitglieder gefunden, die versuchten, die in ganz Österreich verteilten, ungepflegten, bestohlenen und verrosteten Dampflokomotiven, die für das staatliche Eisenbahnmuseum vorgesehen waren, in das vor der Schließung stehende Heizhaus zu bringen. Diese Initiative kam dem ÖEM gelegen und mündete schließ-

lichter Verein eine denkmalgeschützte Anlage erhält, um die darin ebenfalls von ihm betreute staatliche Eisenbahnsammlung fast ausschließlich aus Eigenmitteln zu sanieren und zu revitalisieren.

Vereinsaktivitäten

Es ist zwar Ziel, möglichst viele Exponate zu restaurieren und der Öffentlichkeit zugänglich zu machen, was jedoch nur nach Maßgabe der finanziellen Situation realisierbar ist. Daneben ist es ein großes Anliegen des 1. öSEK, vor allem den nächsten Generationen den Dampfbetrieb zu vermitteln, den sie im Normalbetrieb



Abb. 21: An den so genannten Dampfbetriebstagen begeistern die fahrfähigen Dampfloks unsere Besucher. Bei einer Führerstandsmitfahrt kann man die schwere Arbeit beobachten.



Abb. 22: Personenwagen mit Holzkastenaufbauten sind heute in Österreich eine Rarität. Der einzig erhalten gebliebene Schlafwagen aus der Zeit um 1900 ist schon sehr stark verfallen.

haltung und Renovierung der Fahrzeuge steht eine gut sortierte Werkstätte mit historischen Werkzeugen zur Verfügung. Ein weiterer Schwerpunkt entsteht mit der Sammlung der Sicherungstechnik (Signale und Stellwerke) des Eisenbahnwesens. Zusätzlich wird am Aufbau einer Bibliothek und eines Archivs gearbeitet.

Der Museumsträger

Der 1.öSEK - ein gemeinnützig tätiger Verein - wurde 1973 zu einer Zeit gegründet, zu der das Ende des Dampflokalters in greifbare Nähe gerückt war. Die Hauptaktivität des jungen Klubs war damals die Veranstaltung von Sonderfahrten mit alten Straßenbahn- und Eisenbahnfahrzeugen, um sie noch einmal in Betrieb zu sehen und der Nachwelt brauchbare

lich in einem Leihvertrag für die hinterstellten Exponate.

Erstmals tauchte in dieser Zeit die Idee auf, das Heizhaus nach der Schließung in ein Eisenbahnmuseum zu verwandeln. Es sollte fast 3 Jahre dauern, bis eine für alle Seiten befriedigende Lösung gefunden werden konnte, um die staatliche Eisenbahnsammlung dauerhaft zu schützen und sie der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Die seit 31. Dezember 1978 gesperrte Heizhausanlage samt zugehörigen Nebenanlagen wurde schließlich unter Denkmalschutz gestellt.

Am 1. Juni 1983 wurde vom 1.öSEK der Pachtvertrag mit den ÖBB unterzeichnet. So entstand die in Österreich wohl einmalige Situation, dass ein privater, nicht auf Gewinn ausge-

nie gesehen haben. Aus diesem Grund baut der 1.öSEK ein Betriebsmuseum auf, in dem der Besucher die Veteranen der Schienen möglichst original erleben kann.

Darüber hinaus kann man im Eisenbahnmuseum Strasshof mitarbeiten. Als Mitglied des 1.öSEK kann man nach Herzenslust im Museum tätig werden. Die Tätigkeitsbereiche sind vielfältig: vom Museumsdienst über den Modellbau bis hin zur staatlichen Kesselwärterprüfung. Das nötige Fachwissen wird über die Generationen von aktiven Vereinsmitgliedern weitergegeben. So ist „Das Heizhaus“ nicht bloß ein Museum oder eine inszenierte Erlebniswelt, sondern eine lebendige Institution. Der 1.öSEK zählt mittlerweile über 500 Mitglieder, von denen pro Jahr ca. hun-

dert Mitglieder über 30.000 Arbeitsstunden für das Museum leisten.

Betrachtung über die Erhaltungsart von Schienenfahrzeugen

In jüngster Zeit wurde in Österreich über die Erhaltungsart von Schienenfahrzeugen heftig diskutiert. Aus Deutschland wurde die Meinung importiert, dass bei technischen Exponaten, welche in Betrieb genommen werden, die historische Substanz vernichtet werde. Daher sei die bloße Aufstellung der Fahrzeuge erstrebenswert.

Sollte sich diese Anschauung durchsetzen, sind die Tage gezählt, an denen noch historisch interessante Lokomotiven in Österreich fahren. Der 1.öSEK sowie alle Mitglieder des Österreichischen Verbands der Museums- und Touristikbahnen (ÖMT) vertreten die Meinung, dass nicht nur die materielle Frage, sondern auch die fachliche Handhabung und das handwerkliche Können an historischen Fahrzeugen der Nachwelt weiter-

überliefert werden sollte. Darüber hinaus erreicht man mit betriebsfähigen Exponaten eine wesentlich größere Öffentlichkeit. Als Orientierungshilfe hat der ÖMT eine Empfehlung zur Erhaltung historischer Schienenverkehrsmittel basierend auf der Riga-Charta des europäischen Dachverbands erarbeitet. Somit wird der 1.öSEK auch in Zukunft bemüht sein, die Exponate wieder in einen historisch wertvollen und wenn möglich lebendigen Zustand aufzuarbeiten, um sie der Nachwelt zu erhalten und Schienenverkehrsgeschichte authentisch zu vermitteln.

Obwohl Österreich eine Vielzahl an historischen Schienenfahrzeugen besitzt, gibt es nur eine Handvoll Exponate, an denen sich umfassende historische Spuren ablesen lassen.

Grund dafür ist der chronische Geldmangel für die historischen Schienenfahrzeuge. So sind die meisten Exponate jahrzehntelang im Freien ungeschützt abgestellt gewesen oder als Denkmale aufgestellt worden. Die überlieferten Betriebsspuren sind dadurch unwiederbringlich vernichtet worden. Durch die große Anzahl der betroffenen Exponate ist eine Restaurierung im klassischen, musealen Sinn nicht zielführend. Eine komplette Aufarbeitung mit teilweisen Rekonstruktionen ist bei den meisten Exponaten mittlerer Weile unaus-

Durch diese Arbeitsweise können im Schnitt pro Jahr zwei bis drei Mitarbeiter fachspezifische Fähigkeiten erwerben. Bei betriebsfähigen Exponaten hat es sich als vorteilhaft erwiesen, wenn der Projektleiter nach Abschluss der Renovierungsarbeiten Fahrzeugbetreuer bleibt.

Perspektiven der Museumsentwicklung

Die größte Herausforderung der nächsten Zukunft ist die Schaffung von genügend witterungsgeschützten

Abstellflächen, um den Verfall der Exponate zu verhindern. Der 1.öSEK macht schon seit Jahren das Unterrichtsministerium auf die prekäre Situation der staatlichen Fahrzeugsammlung aufmerksam. Hierfür ist mit einem Investitionsvolumen von etwa 24 Millionen Euro zu rechnen, die der Verein nie erwirtschaften kann. Es ist völlig unverständlich, dass die zuständigen Stellen in dieser Angelegenheit keine Lösung herbeiführen. Gerade in der Zusammen-

arbeit mit den Idealisten des 1.öSEK, könnte für den Staat eine finanziell günstige Bewahrung der Fahrzeugsammlung erreicht werden.

Ziel ist es, das Eisenbahnmuseum Strasshof zum Kompetenzzentrum für historische Schienenfahrzeuge auszubauen. Es besteht damit die einzigartige Chance, ein umfassendes nationales Österreichisches Eisenbahnmuseum zu bilden.

Rupert Gansterer
1. Österreichischer Straßenbahn- und Eisenbahnklub

① Eisenbahnmuseum Strasshof
Das Heizhaus, Sillerstraße 123
2231 Strasshof
www.eisenbahnmuseum-heizhaus.com



Abb. 23: Die Dampflokomotive 29.22 der kkStB von 1912 wartet auf eine Aufarbeitung. Viele der heute betriebsfähigen Dampflokomotiven befanden sich in einem ähnlich schlechten Zustand, bevor die Mitglieder des 1. öSEK sie mit einem Aufwand von durchschnittlich 8.000 Arbeitsstunden renoviert haben.

weichlich geworden. Diese Arbeiten sind so umfangreich, dass für eine Inbetriebnahme nur noch ein verhältnismäßig geringer zusätzlicher Aufwand getätigt werden muss. Bei großen Projekten hat sich folgende Arbeitsweise bewährt:

Zu allererst werden die erhaltungstechnischen und wirtschaftlichen Aspekte ergründet. Dazu gehören unter anderem die Quellenforschung, die Absprache mit dem Eigentümer und dem Bundesdenkmalamt sowie die Ausarbeitung eines Zeit- und Finanzplans. Danach erfolgt eine Beschlussfassung im Vereinsvorstand, bei der auch ein Projektleiter ernannt wird. Dieser hat die Aufgabe, die Arbeiten zu koordinieren, da Arbeitsschritte oder Komponenten an einzelne Mitarbeiter oder Firmen vergeben werden.

Denkmalschutz und Eisenbahn

Die besondere österreichische Melange - kritisch betrachtet

Die Unterschutzstellung historischer Substanz wird vielfach als Bürde, als Einschränkung der persönlichen Freiheit, damit nach Gutdünken damit verfahren zu können, gesehen. Bei Immobilien sind sicher monetäre Belange, die Schmälerung des zu erzielenden Profits, Gründe dafür.

Bei Bahnfahrzeugen geht es immer um die Einschränkung des persönlichen Spieltriebes, auch wenn es nicht zugegeben wird. Der grenzenlos dumme Spruch, ein Fahrzeug sei kein Stehzeug, wird dann als Totschlagargument bemüht.

Eine große Rolle in diesem Poker spielen die Eisenbahnfotografen, die längst vergangenen Zeiten nachhängen. Für das eine ultimative Foto, für ihre besondere Fahrt, gehen sie buchstäblich über Leichen. Selten werden bei derartigen Veranstaltungen die Kosten eingespielt.

Wie kann in diesem Spannungsfeld eine alle Interessen befriedigende Lösung gefunden werden? Hierzulande wahrscheinlich keine. Wir haben zu wenig Maschinen! Ja, richtig gelesen. Von vielen Typen ist gerade noch ein Stück über geblieben. Selbst das meist nur mit großen Schwierigkeiten, oft privat finanziert.

Nehmen wir Deutschland. Neben den Einrichtungen von Bund und Ländern gibt es eine Vielzahl privater Sammlungen, teilweise mit bis zu fünfzehn Maschinen gleicher Bauart. Da kann ich noch hundert Jahre Dampflokspielen, bevor auf das letzte historische Stück zurückgegriffen werden muss.

Nehmen wir Holland. Der Dampfbetrieb endete in diesem Land schon in den 50er Jahren. Es blieben nur wenige historische Stücke erhalten. Als nun die Zeit der Museumsbahnen anbrach, gingen die Niederländer auf Einkaufstour quer durch Europa. Dampf- und Diesellokomotiven von deutschen Industriebahnen, Personenwagen aus Österreich und der Schweiz. Mit Beendigung des kalten

Krieges warfen Norwegen und Schweden ihre „strategischen Reserven“ auf den Markt. Nahezu betriebsfähige Dampflokomotiven zu Ende des 20sten Jahrhunderts! Eine ähnliche Gelegenheit ergab sich nach der Wende in der DDR. Damit wird der Planbetrieb abgewickelt, das eigene historische Gut bleibt besonderen Ereignissen vorbehalten. Ein Unterschied ist auch, dass historischer Betrieb großteils auf eigenen Strecken stattfindet. Damit sind technische Auflagen, die ein moderner Netzbetreiber vorschreiben muss, nicht von Belang und gravierende Eingriffe in die Substanz des Objekts nicht erforderlich.

rem Elend. Möglichkeiten eines sinnvollen Umganges gäbe es schon. Natürlich müssen Einschränkungen beim Fahren hingenommen werden. Wo steht, dass sich immer alles drehen und bewegen muss? In der Vermittlung von Inhalten und Zusammenhängen gibt es eine breite Palette von Möglichkeiten. Zur Vorführung der Technik eines Fahrzeuges gibt es doch einige Duplikate. Von der bekannten Kriegslokomotive Reihe 52 sogar etliche. An älteren Elektrolokomotiven herrscht auch kein Mangel. Es sind ohnedies nicht die Mittel da, alles immer betriebsfähig zu erhalten.



Abb. 24: Dampfloks in Betrieb - ein Spektakel für Fotografen?

Nehmen wir England – doch besser nicht. Auch wenn sich dort manche Einschränkungen für den Betrieb von Zügen auf dem Netz so wie bei uns auswirken, liegt diese Insel nicht in Europa, nicht auf dem Festlandsockel und nicht auf dieser Welt. Das ist eine eigene Galaxie, schon vom Verständnis her, das die Bevölkerung der Technik und ihrer Geschichte entgegenbringt. Die Zahl der technischen Denkmäler ist unüberschaubar. Hoppla! Da ist eine „wichtige“ Schnellzuglokomotivbaureihe versehentlich in den 60er Jahren verschrottet worden. Sie wird, unter anderem aus Mitteln der Lotteriegewinne NEU gebaut. Damit kommen wir zurück zu unse-

Ein einziger Verein griff nach der Wende in der DDR und in Rumänien zu. Ihm gelingt es auch Gewinne zu erwirtschaften, allerdings fast ausschließlich durch Vermietung nach Deutschland.

Betrachten wir doch die positive Seite des gesetzlichen Schutzes. Eine Unterschutzstellung erhöht die Wahrscheinlichkeit einer langfristigen Erhaltung ungemein. Auch die nächsten Generationen können sich dann noch daran erfreuen.

Franz Kamper

VEF – Verein der Eisenbahnfreunde /
Eisenbahnmuseum Schwechat

Die Demontage des Weltkulturerbes Semmeringbahn

Um im international geschützten UNESCO-Welterbe-Gebiet des Semmerings den Basistunnel realisieren zu können, wird seit Jahren auf mehreren Ebenen getrickst. Selbst der Managementplan steht im krassen Widerspruch zur UNESCO-Welterbe-Konvention.

Ende der 60er Jahre des vergangenen Jahrhunderts erkannte die Organisation der Vereinten Nationen für Erziehung, Wissenschaft und Kultur (UNESCO), dass mit der Boden-, Luft- und Wasserverschmutzung, der Industrialisierung, dem unkontrolliertem Verkehrszuwachs und dem hemungslosen Massentourismus ein rapider Biodiversitäts- und Landschaftsverlust einhergeht. Das stete Wachstum der Bevölkerung und deren Ansprüche, die Landschaftszersiedelung und Urbanisierung sowie die technik- und wirtschaftsorientierte Entwicklung der Gesellschaft führen in immer stärkerem Ausmaß zum Untergang traditioneller Lebensformen sowie zur Zerstörung natürlicher und kultureller Werte. Vor allem die letzten Jahrzehnte zeigen deutlich, wie sehr der Mensch den Sinn für wahre Werte und Notwendigkeiten verloren hat und blindlings dem vermeintlichen Fortschritt und Wirtschaftswachstum nachjagt, dessen Auswüchse in immer rasanterem Tempo zum Verfall bzw. zur Zerstörung unwiederbringlicher Natur- und Kulturgüter führen.

Um dieser negativen Entwicklung zumindest ein wenig entgegen zu steuern, beschloss die Generalkonferenz der UNESCO 1972 die „Konvention zum Schutz des Kultur- und Naturerbes der Welt“ (Welterbe-Konvention). Sie hat zum Ziel, weltweit Landschaften von hervorragender Schönheit und Vielfalt sowie die Zeugnisse vergangener und die Schätze bestehender Kulturen vor dem Untergang zu bewahren und als Welterbe der gesamten Menschheit für zukünftige Generationen zu erhalten.

Die erste Welterbe-Eisenbahn der Welt

Österreich trat der Welterbe-Konvention mit mehr als zwanzigjähriger

Verspätung 1993 bei, hatte man doch in den 1980er Jahren die Befürchtung, Naturschützer könnten für die Nominierung der Donau-March-Thaya-Auen als potentiell Weltkulturerbe eintreten, was den Plänen der Regierung und der E-Wirtschaft hinsichtlich Realisierung eines Laufkraftwerks bei Hainburg diametral entgegen gestanden wäre. Dementsprechend vermied man es jahrelang, dem Übereinkommen beizutreten. Die Österreichische UNESCO-Kommission, die Österreichische Gesellschaft für Kulturgüterschutz und andere Nichtregierungsorganisationen (NGOs) bemühten sich zwar um einen Beitritt Österreichs zur Welterbe-Konvention, doch stießen sie bei den Politikern und Beamten immer wieder auf taube Ohren. Erst als die Landschaftsschutzorganisation „Alliance For Nature“ Anfang der 1990er Jahre politischen Druck ausübte, unterzeichneten 1992 Bundespräsident Thomas Klestil und Bundeskanzler Franz Vranitzky die Ratifikationsurkunde, infolge dessen die Welterbe-Konvention im März 1993 auch für Österreich in Kraft trat. „Alliance For Nature“ unterbreitete sogleich den Vorschlag, die Semmeringbahn, bedroht durch den Semmering-Basistunnel, als potentielle Welterbestätte zu nominieren. Ein Vorschlag, der sogar die UNESCO in Paris vollends überraschte, hatte man doch bis dahin hauptsächlich Schlösser, Kathedralen, Städteensembles und ähnlich wertvolle Kulturgüter zum „Welterbe der Menschheit“ erklärt. Aber eine Eisenbahn stand bislang noch nicht zur Diskussion. Vor allem Niederösterreichs Landeshauptmann Erwin Pröll begeisterte sich für die Idee der „Alliance For Nature“ und unterstützte deren Initiative. Letztendlich konnte diese auch die UNESCO vom *außergewöhnlichen universellen Wert* überzeugen, sodass die Semmeringbahn 1998 als erste Eisenbahn weltweit den Status einer Welterbestätte erhielt (mittlerweile gibt es in Indien drei und in Europa zwei Welterbe-Eisenbahnen). Somit wandte „Alliance For Nature“ erstmals in der Geschichte des österreichischen Naturschutzes das „Welterbe“ als internationales Schutzinstrument an, hatten doch Umweltorganisationen bislang fast ausschließlich den „Nationalpark“

als Gegengewicht zu Großprojekten ins Treffen geführt (Hohe Tauern, Donau-Auen, Neusiedler See).

Damit aber NGOs und Bürgerinitiativen (wie jene von Wien-Mitte) in weiterer Folge nur ja nicht auf die Idee kommen, die Welterbe-Konvention nun öfters als Schutzinstrument gegenüber Großprojekten einzusetzen, verniedlichte man die Bedeutung der UNESCO-Welterbe-Konvention. Der Welterbe-Status sei, so die Meinung einiger Beamten im Smalltalk, nichts anderes als eine internationale Auszeichnung für ein nationales Kultur- oder Naturdenkmal. Von einem rechtswirksamen Instrument zum Schutz gefährdeter Naturlandschaften oder Kulturdenkmäler könne jedenfalls keine Rede sein. Doch trotz permanenter Abwertung durch Politiker und Beamte wurde sowohl beim Hochhausprojekt in Wien-Mitte als auch beim Basistunnelprojekt am Semmering das „Welterbe“ erfolgreich gegen Gigantomanie bzw. falsch verstandenen Fortschritt eingesetzt.

Auch im benachbarten Deutschland kam die Welterbe-Konvention zum Aufsehen erregenden Einsatz. Denn nachdem Politiker und Beamte der Stadt Dresden nicht einsehen wollten, dass Jungfrau und Kind, sprich „Waldschlösschenbrücke“ (ein die Elbe überquerender Autobahnzubringer) und „Welterbe Dresdner Elbtal“, nicht miteinander vereinbar sind, wurde Deutschland der Welterbe-Titel für diese außergewöhnliche Fluss- und Kulturlandschaft aberkannt. Hätte sich das UNESCO-Welterbe-Komitee breitschlagen lassen und dem Dresdner Elbtal trotz Bau der Brücke den Welterbe-Status belassen, wäre die Glaubwürdigkeit und der Sinn der Welterbe-Konvention weltweit verloren gegangen.

Nationaler Schutz als Voraussetzung für das Welterbe

Als Konsequenz auf diesen Konflikt ausgang im Nachbarland schlägt Österreich nun einen etwas diffizileren Weg ein, um doch noch ein Großprojekt in einem UNESCO-geschützten Welterbe-Gebiet durchsetzen zu können. Nicht Konfrontation sondern geschickte Agitation soll hier den Weg für den neuen Semmering-Ba-

sistunnel (SBTn) mit all seinen großtechnischen Eingriffen im Weltkulturerbe Semmeringbahn und umgebender Landschaft ebnen. Als Mittel zum Zweck dienen hiefür verschiedenste Maßnahmen sowie der seit langem geforderte Managementplan.

Damit ein Natur- oder Kulturgut von außergewöhnlichem universellen

Seite Teil des Landschaftsschutzgebietes „Rax-Schneeberg“ (seit 1955), auf steirischer Seite Teil des Landschaftsschutzgebietes „Stuhleck-Preutl“ (seit 1981). Auf internationaler Ebene ist der Semmering zudem Bestandteil des Natura-2000-Gebietes „Nordöstliche Randalpen“ (seit 1998). Die Voraussetzung des gesetzlich verankerten Schutzes war

klärte die UNESCO die Semmeringbahn mit ihrer umgebenden Kulturlandschaft zum Welterbe und begründete ihren Entschluss folgendermaßen: „Die Semmeringbahn, die zwischen 1848 und 1854 über eine Strecke von 41 km Gebirgslandschaft gebaut wurde, ist eine Pionierleistung im Eisenbahnbau dieser frühen Periode. Die Qualität der Tunneln, Viadukte und andere Bauten haben eine Nutzung dieser Bahnlinie bis zum heutigen Tag ermöglicht. Sie verläuft vor dem Hintergrund einer spektakulären Gebirgslandschaft mit zahlreichen schönen Ferienhäusern, die im Gefolge der Erschließung der Region durch die Eisenbahn entstanden. Kriterium (ii) Die Semmeringbahn steht für eine herausragende technische Lösung eines bedeutenden physischen Problems bei der Errichtung früher Eisenbahnlinien. Kriterium (iv) Mit dem Bau der Semmeringbahn wurde der Zugang zu Landstrichen von großer natürlicher Schönheit erleichtert; in der Folge entwickelten sich Wohn- und Erholungsräume und damit eine neue Form von Kulturlandschaft.“

Mit anderen Worten: Ohne die spektakuläre Gebirgslandschaft mit ihren tiefen Gräben und hoch emporragenden Steilwänden wäre am Semmering nie eine derart pionierhafte Eisenbahnstrecke entstanden. Und ohne die Erschließung dieser von großer natürlicher Schönheit geprägten Region durch die Eisenbahn wäre nie eine derartig harmonische Kulturlandschaft mit zierlichen Villen (im „Semmering-Stil“) und prunkvollen Hotels entstanden. Dem Rechnung tragend (Kriterium ii und iv), erklärte die UNESCO das „Gesamtkunstwerk“ von Natur, Kultur und Technik zum „Welterbe der Menschheit“ – so wie es die Republik Österreich in ihrer Dokumentation beschrieb („The World Heritage – Documentation for the Nomination of Semmering – railway – cultural site – Semmeringbahn Kulturlandschaft, 1995“) und Mitte der 1990er Jahre zur Aufnahme in das Welterbe beantragte. Oder anders ausgedrückt: Die Semmeringbahn und ihre umgebende Kulturlandschaft wurden gleichrangig und gleichwertig als Welterbe nominiert. Der umgebenden Landschaft („the Cultural Site of the Semmering“) wurde in der Welterbe-Dokumenta-



Abb. 25: Ein IC-Zug auf dem Kalte-Rinne-Viadukt der Semmeringbahn

Wert überhaupt in das international geschützte „Welterbe der Menschheit“ gemäß UNESCO-Konvention aufgenommen wird, muss es den national gesetzlich verankerten Schutz genießen. Bei der Semmeringbahn und umgebenden Kulturlandschaft war diese Grundvoraussetzung zum Zeitpunkt der Nominierung gegeben. Denn die Semmeringbahn steht bereits seit 1923 ex lege unter Denkmalschutz und die umgebende Landschaft ist auf niederösterreichischer

somit anno dazumal auf nationaler (und internationaler) Ebene gegeben. 1995 nominierte die Republik Österreich schließlich die Semmeringbahn samt ihrer umgebenden Kulturlandschaft mit einer Gesamtfläche von über 8.800 Hektar, wobei in der diesbezüglichen Dokumentation die Gebirgsbahn und die umgebende Landschaft mit all ihren Reizen („magic mountains“) als Symbiose zwischen Natur, Kultur und Technik Lob gepriesen wurde. Im Dezember 1998 er-

tion sogar mehr als viermal soviel Raum gewidmet wie der Semmeringbahn selbst. Nun aber wird in Beamtenkreisen abwertend nur noch von der „Semmeringeisenbahn“ als Weltkulturerbe gesprochen, während die umgebende Landschaft kommentarlos übergangen wird.

Salami-Taktik zugunsten eines Großprojektes

Zugunsten des gigantomanischen Semmering-Basistunnels wird seit Jahren dieses harmonische „Gesamtkunstwerk“, wie es in der Welterbe-Dokumentation so schön heißt, in Stücke zerteilt und schrittweise auf ein Minimum reduziert. Schon kurz nach der offiziellen Nominierung durch die Republik Österreich, aber noch vor der tatsächlichen Erklärung zum „Welterbe der Menschheit“ durch das UNESCO-Welterbe-Komitee, begann das Kulturministerium die scheibchenweise Demontage des Weltkulturerbes Semmeringbahn. Denn am 17. März 1997 hat das dem Kulturministerium unterstellte Bundesdenkmalamt einen Bescheid herausgegeben, der die Semmeringbahn im Streckenabschnitt 75,650 bis 114,820 unter Denkmalschutz stellt. Demnach wurden die Bahnhöfe Gloggnitz und Mürzzuschlag ausgespart. Ein Schelm, der denkt, es stecke Absicht dahinter, um eine Abzweigung für den Semmering-Basistunnel knapp hinter dem Bhf. Gloggnitz und kurz vor dem Bhf. Mürzzuschlag seitens des Denkmalschutzes doch noch zu ermöglichen. Ob die UNESCO über diese kaum wahrnehmbare, aber richtungsweisende „Weichenstellung“ informiert wurde, bleibt dahin gestellt. Ebenso fraglich ist, ob die UNESCO bezüglich der Verkleinerung des Landschaftsschutzes kontaktiert wurde. Denn per Verordnung vom 22.06.1981 wurden große Teile der Landschaft auf der steiermärkischen Seite des Semmerings zum Landschaftsschutzgebiet „Stuhleck-Pretul“ erklärt, per Verordnung vom 26.03.2007 aber auf rund ein Drittel der ursprünglichen Fläche verkleinert, und zwar genau in jenem Bereich, wo der neue Semmering-Basistunnel (SBTn) verlaufen soll. Inwieweit einem Welterbe-Gebiet der nationale Schutz entzogen werden kann, ohne eine der wichtigsten Grundvoraussetzungen für den Welt-

erbe-Status zu verletzen, wäre ebenfalls noch zu prüfen. Den Gipfel des frivolen Umgangs mit dem Weltkulturerbe Semmeringbahn und ihrer umgebenden Kulturlandschaft bildet aber der im Auftrag des „Vereins Freunde der Semmeringbahn“ erstellte Managementplan. Unter Mitarbeit der ÖBB Infrastruktur Bau AG, des Kulturministeriums, des Bundesdenkmalamtes und zahlreicher weiterer öffentlichen Stellen wird das Weltkulturerbe „Semmeringbahn – Kulturlandschaft“ nun auf ein Minimum reduziert, indem einfach nur noch die Trasse der Semmeringbahn zur Kernzone mit einer Fläche von gerade einmal 156 ha erklärt wird, während die

gen Ausmaßes mit sich bringt, zu schützen. Im Managementplan steht auch nichts darüber, welche Staatsverträge oder einklagbaren Garantieerklärungen es zur Erhaltung und zum Schutz der Semmeringbahn samt ihrer umgebenden Landschaft in jener Form gibt, wie sie von der UNESCO zum Welterbe erklärt wurde, und wie das international geschützte Welterbe-Gebiet vor den geplanten großtechnischen Eingriffen durch den SBTn, die unter anderem dauernde Bergwasserausleitungen im Ausmaß von bis zu 38 Millionen Liter Wasser pro Tag vorsehen, geschützt wird. „Sollte die Semmeringbahn tatsächlich einmal durch einen Basistunnel



Abb. 26: Semmeringbahn, Krauselklaus bei Breitenstein, Photochromdruck um 1900

seinerzeit so gepriesene, mit „großer natürlicher Schönheit“ ausgestattete Kulturlandschaft von über 8.580 ha abgewertet und zur so genannten Pufferzone degradiert wird. Abgesehen davon, dass der Managementplan sich inhaltlich oft widerspricht und falsche Behauptungen aufweist, wird als eine der ersten Maßnahmen zur langfristigen Bestandserhaltung der Semmeringbahn das Bauvorhaben Semmering-Basistunnel angeführt. Dies steht aber in krassem Widerspruch zur UNESCO-Welterbe-Konvention, wurde sie doch mit dem Ziel beschlossen, außergewöhnliche universelle Kultur- und Naturgüter vor großtechnischen Eingriffen, wie es einmal ein Tunnelprojekt derarti-

ersetzt werden, könnte dies zur Stilllegung und schlimmstenfalls zum Verfall dieser bedeutenden Gebirgs- und Landschaftsbahn führen. Eine Eintragung in die Rote Liste des gefährdeten Welterbes wäre die Folge“. Diesen Worten des Gründungsdirektors des UNESCO-Welterbe-Zentrums, Bernd von Droste zu Hülshoff, ist kaum noch etwas hinzuzufügen.

*DI Christian Schuhböck
Landschaftsökologe und österreichischer
Staatspreisträger für Umweltschutz*

① www.alliancefornature.at

Bücher: „Österreichs Welterbe“ (Verlag Christian Brandstätter), „Weltkulturerbe Semmeringbahn“ (Kral-Verlag)

Die Wächterhäuser an der Semmeringbahn

In den Jahren 1848-1854 wurde unter der Leitung von Carl Ritter von Ghega die 42 km lange Bahn über den Semmering als erste Hochgebirgsbahn der Welt errichtet. Diese Pionierleistung schloss eine Lücke im Baltisch-Adriatischen Korridor. Wien, die Hauptstadt der Donaumonarchie wurde per Bahn mit den Häfen der oberen Adria verbunden. Die Semmeringbahn ist durch 55 Wächterhäuser, die kontinuierlich entlang der Bahntrasse positioniert sind, charakterisiert. Davon sind heute noch 48 erhalten. In einem Forschungsprojekt am Institut für Landschaftsarchitektur der Universität für Bodenkultur, unterstützt durch das Bundesministerium für Unterricht, Kunst und Kultur, die ÖBB, die Länder Niederösterreich und Steiermark sowie den Verein der Freunde der Semmeringbahn, werden derzeit der historische und der aktuelle Bestand dieser Wächterhäuser typologisch untersucht.

Im Projekt wird nach Antworten auf folgende Fragen geforscht: Nach welchen funktionalen Kriterien wurden

schaft? Welche Auswirkungen hat die Funktion der Bahn auf die Gestalt der Wächterhäuser?

Aufnahmen und Untersuchungen vor Ort sowie Recherchen im Österreichischen Staatsarchiv und in den Archiven der Österreichischen Bundesbahn stellen das Datenmaterial für die Bearbeitung des Projektes dar. Alle Häuser wurden im Maßstab 1:200 in Grundrissen und Ansichten gezeichnet. Im selben Maßstab wurde an jedem Wächterhaus ein Profilschnitt gelegt, der die Beziehung des Hauses zum Gleiskörper und zum angrenzenden Gelände darstellt. In übergeordneten Maßstäben wird die Beziehung der einzelnen Häuser zueinander analysiert.

Der Architekt

Der Architekt Moritz von Löhr war in der Zeit von 1838 bis 1857 an mehreren Projekten mit dem Eisenbahnbau in Österreich befasst. 1848 wurde er mit der „Behandlung der Hochbauangelegenheiten des gesam-

nant wird, trat erst - nach Fertigstellung der Semmeringbahn - 1855 in den Dienst der Staatsbahn ein, er war zuvor in Württemberg, Frankreich und der Schweiz tätig.

55 Wächterhäuser

Carl Ritter von Ghega schreibt im „Malerischen Atlas der Eisenbahn über den Semmering“ (1854) von 57 Wächterhäusern entlang der Strecke. August Birk und Anton Aichinger führen in der „Beschreibung der Anlage und des Betriebs der Semmering-Eisenbahn“ (1861) 55 Wächterhäuser an, die sie in einer Karte verorten. Auf Grundlage dieser Karte konnten im Zuge des Projektes die bestehenden und zum Teil veränderten Wächterhäuser verifiziert werden und die sieben bereits abgetragenen Wächterhäuser lokalisiert werden. 38 der Wächterhäuser stehen (von Wien kommend) links der Bahn und damit, bezogen auf die Topografie, unter der Bahntrasse, die anderen 17 Wächterhäuser stehen rechts und damit oberhalb der Bahn. Der durchschnittliche Abstand zwischen den einzelnen Häusern beträgt ca. 770 m. Viele der Häuser hatten unmittelbare Blickbeziehung zueinander, die heute durch Aufforstungen nur noch teilweise bestehen. Konnten die Signale wegen „mangelnder Fernsicht“ nicht von Haus zu Haus weitergegeben werden, wurden zwischen den Wächterhäusern zusätzlich Signal- und Schilderhäuser errichtet. Das Infrastrukturbauprodukt Bahn konnte lückenlos überwacht werden.

Aufgaben der Bahnwächter

In den „Instruktionen für die Bahnwächter auf der k.k. südlichen Staats-Eisenbahn“ (1847) wurden die Anforderungen an die Bahnwächter formuliert: Sie sollten des Lesens und des Schreibens kundig sein, sich durch Verlässlichkeit, Treue und gutes Benehmen auszeichnen und mussten das Legen und die Instandhaltung des Oberbaus praktisch erlernt haben. Der Dienst im Wächterhaus war verheirateten Männern vorbehalten, während für den Dienst an den Signal- und Schilderhäusern unverheiratete Wächter vorgesehen waren. Das Wächterhaus diente dem



Abb. 27: Wächterhaus Nr.192, Fenster mit Viererteilung, Wiener Stock u. Putzfaschen

die Wächterhäuser entlang der Bahnstrecke positioniert? Welche Rolle spielte die lückenlose Überwachung der gesamten Strecke für die Positionierung der Häuser? Wie reagiert der stets gleiche Haustyp auf unterschiedliche Situationen in der Land-

ten staatlichen Eisenbahnnetzes“ betraut. In dieser Funktion zeichnet er auch für die Hochbauten der Semmeringbahn, unter ihnen die Wächterhäuser, verantwortlich. Wilhelm von Flattich, der oft fälschlicherweise als Architekt der Semmeringbahn ge-

Bahnwächter als Dienstraum und Wohnung. Die Beobachtung der Bahn war die wichtigste Aufgabe der Bahnwächter. Sie mussten die Strecke nach Möglichkeit vor jedem Zug auf Hindernisse, Schäden an Ober- und Unterbau, an Schienen und Schwel-

xibilität des Haustyps unter Beweis gestellt. Für die Orientierung der Ausrichtung der Häuser hatte die Funktion der Überwachung der Bahn oberste Priorität. Landschaftliche Qualitäten, wie die Orientierung zur Sonne und die Anbindung an beste-

Ziegelrad - welches das Giebelfenster fasst - zu einem Charakteristikum der Gebäude wurden. Die geschwungen verzierten Sparrenköpfe und Pfettenenden sind an den meisten Häusern erhalten. Die geschweiften Fensterverkleidungen, die bei den Kasten-



Abb. 28: Wächterhaus Nr. 137, Fenster in Sechserteilung mit Grazer Stock und geschweiften Verblendung



Abb. 29: Wächterhaus Nr. 153, Fenster in Sechserteilung mit Wiener Stock und Putzfaschen

len überprüfen. Über Signale wurden Informationen zwischen den benachbarten Bahnwächtern und den Lokführern fortgepflanzt. Sie mussten die Schranken betätigen und darauf achten, dass Fremde die Bahn nicht betreten - „Bahnfrevel“ war anzuzeigen.

Ein Haustyp in zwei Varianten

Hochbauten in Zusammenhang mit dem Eisenbahnbau waren neue Bauaufgaben, die nicht auf Gestaltungstraditionen zurückgreifen konnten. Für die Wächterhäuser an der Semmeringbahn entwickelte von Löh ein Haustyp in zwei Varianten. Das einfache zweigeschoßige Haus mit Satteldach ist in der einen Variante zur Hälfte, und in der anderen zur Gänze unterkellert. Durch die Nutzung der Topografie wird in der zweiten Variante ein zusätzlicher ebenerdiger Eingang im Kellergeschoß, der sich mit einer Ausnahme immer an der, der Bahn abgewandten Seite befindet, möglich.

Der stets gleiche Haustyp in zwei Varianten wurde 55-mal in unterschiedlichem Kontext errichtet. Mit kleinen Anpassungen wurde auf die speziellen Situationen reagiert und die Fle-

hende Siedlungsstrukturen hatten untergeordnete Bedeutung. Drei Fensterachsen sind der Bahn zugeordnet, das Stiegenhausfenster an der, der Bahn abgewandten Fassade ist häufig das einzige Fenster, das den Blick Richtung Süden in die Landschaft ermöglicht. Die Konzentration und der Fokus des Gebäudes sind auf die Bahn gerichtet.

Die Häuser sind von schmuckloser Gestalt, die weder Anleihen an die Industriearchitektur des 19. Jahrhunderts nimmt, noch auf andere architektonische Vorbilder verweist. Die Lochfassaden sind im Kontext der technischen Bauaufgabe „Eisenbahn“ zu sehen und kündigen die Gestaltungsideale des Funktionalismus an. Sowohl aus historischen Aufzeichnungen über die „Lieferbedingungen“ der Baumaterialien als auch aus den frühesten Fotografien der Semmeringbahn geht hervor, dass bereits von Beginn an Wächterhäuser mit Fassaden in Naturstein sowie in Putz konzipiert und errichtet wurden. Die wenigen Dekorelemente sind teilweise konstruktiv bedingt. An den Fenstern und Türen treten meist Ziegelüberlager auf, die besonders am

fenstern mit Grazer Stock angebracht wurden, sind nur selten erhalten und wurden oftmals im Zuge eines Fenstertausches durch Putzfaschen ersetzt.

Seit 1997 stehen die Wächterhäuser unter Denkmalschutz, 1998 wurden sie in die Welterbeliste der UNESCO aufgenommen. Vier der 48 bestehenden Wächterhäuser sind im Privateigentum, alle übrigen stehen im Eigentum der Österreichischen Bundesbahn. Einige der Häuser können von der ÖBB nicht mehr vermietet werden, da die öffentliche Zugänglichkeit ohne die Gleisanlagen zu überschreiten nicht gewährleistet ist. Mangelnde Wasser- und Stromversorgung machen viele der Häuser zu unattraktiven Mietobjekten. Eine aktive Nutzung wäre jedoch die Grundbedingung für den lebendigen Erhalt der Wächterhäuser an der Semmeringbahn.

Dr. Roland Tusch
Institut für Landschaftsarchitektur
Department für Raum, Landschaft und
Infrastruktur, Universität für Bodenkultur Wien

**iD-Tageswanderung entlang
der Semmeringbahn**
05.05.2012 (siehe S. 43)

Die Feistritztalbahn – Geschichte und Denkmalschutz

Die am 14. 12. 1911 eröffnete Feistritztalbahn ist eine Schmalspurbahn, die von der oststeirischen Bezirkshauptstadt Weiz über Anger nach Birkfeld führt. Dem Bau war eine jahrelange Diskussion über verschiedenste Projekte in punkto Streckenführung, Ausstattung und Finanzierung vorausgegangen. Letztlich gelang aus Kostengründen der Bau einer Schmalspurbahn in der Spurweite von 760 mm zur Ausführung. Die Geldmittel zum Bau der Bahn wurden allein und direkt aus der Region – ohne öffentliche Fördermittel –

Kohle auf dem Schienenweg zuerst nach Birkfeld und über Weiz weiter nach Gleisdorf zu befördern.

Im Jahre 1930 übernahm dann das steirische Landeseisenbahnamt den durchgehenden Betrieb von Weiz über Birkfeld nach Ratten. Damit hatte die Strecke Weiz – Ratten eine Gesamtlänge von 42 Kilometern. Nach dem zweiten Weltkrieg hatte die Bahn zuerst einen wirtschaftlichen Aufschwung zu verzeichnen. Durch die einsetzende Motorisierung und die Einführung eines parallel zur

Im Jahre 1980 wurde auch der Güterverkehr auf der Strecke von Birkfeld nach Ratten eingestellt. Damit war die Streckenlänge auf 24 Kilometer geschrumpft. Hauptkunde blieb dann der Talkumbergbau in Oberfeistritz, der bis heute das Rückgrat im Güterverkehr bildet ...

Der mittlerweile sehr bedeutsame touristische Dampfbahnverkehr war zu diesem Zeitpunkt schon nicht mehr aus der Region wegzudenken. Im Zuge der Einstellung der Strecke von Oberfeistritz nach Birkfeld durch die Steiermärkischen Landesbahnen übernahm dann die Feistritztalbahnbetriebs-Ges.m.b.H. den touristischen Teil des Verkehrs. Seit dieser Zeit betreibt diese private Gesellschaft, welche aus den Gemeinden Weiz und Birkfeld, den Club U 44 – Freunde der Feistritztalbahn und einzelnen privaten Organisationen besteht, mit großem Erfolg die Bahn. Heute ist diese Bahn aus dem Tourismusgeschehen nicht mehr wegzudenken.

Auch das Bundesdenkmalamt ist auf diese Bahn aufmerksam geworden. In einer Begehung der Strecke ist man zur Erkenntnis gekommen, dass die Strecke von Weiz bis Birkfeld in ihrer Gesamtheit schützenswert ist. Allein die Streckenführung, die Kunstbauten an der Strecke und die weitgehend im Originalzustand erhaltenen Gebäude und Anlagen sind in ihrer Einzigartigkeit als technisches Denkmal erhaltenswert. Deshalb wurde auch der gesamte Schienenweg mit allen Anlagen gemäß Bescheid des Bundesdenkmalamtes unter Schutz gestellt. Das Verfahren ist derzeit noch nicht abgeschlossen, weil die Steiermärkischen Landesbahnen Einspruch gegen diesen Bescheid erhoben haben. Derzeit liegt das Verfahren beim zuständigen Ministerium zur weiteren Entscheidung. Es ist aber sehr zu hoffen und wünschen, dass das Verfahren mit einem positiven Ergebnis abgeschlossen wird.

Karl Schellauf

Geschäftsführer Feistritztalbahnbetriebs GmbH

① Club U 44 – Freunde der Feistritztalbahn
www.club-u44.at



Abb. 30: Der 276 Meter lange Grubviadukt ist ein Wahrzeichen der Feistritztalbahn

erbracht. Trotz der „billigeren“ Ausführung in Form einer Schmalspurbahn waren aufwändige Kunstbauten zur Überwindung der doch schwierigen topografischen Lage erforderlich. So entstanden viele Brücken, Viadukte und auch drei Tunnel. Beim Bau der Viadukte wurde erstmals die Schalungsbetonweise angewendet. Nur der Bachviadukt wurde in traditioneller Form in Steinbauweise errichtet.

Für den Kohlebergbau im Raum Ratten entstand bis zum Jahr 1921 eine Kohleschleppbahn, ausgehend vom Birkfelder Bahnhof nach Ratten. Damit war es möglich geworden, die

Bahn verkehrenden Autobusses erlitt der Personenverkehr auf der Bahn große Verluste. Im Jahre 1961 wurde dann der Kohlebergbau in Ratten geschlossen. Damit verlor die Bahn ihren Hauptkunden. Im Jahre 1968 schließlich wurde der Personenverkehr zwischen Birkfeld und Ratten eingestellt und im Jahre 1973 fuhr auch der letzte Personenzug zwischen Weiz und Birkfeld. Im Jahre 1971 kam man aber auf die Idee, mit den noch vorhandenen Dampflokomotiven einen nostalgischen, touristischen Eisenbahnverkehr einzurichten. Die Steiermärkischen Landesbahnen waren damit Pioniere auf diesem neuen Gebiet.

Die Wachau und die Bahn Krems – Grein, 1909-2010

Die Wachau stand im 19. Jahrhundert rund fünfzig Jahre im Schatten der Verkehrs- und Wirtschaftsentwicklung. Die Westbahn führte seit 1858 im Süden über St. Pölten am Donautal vorbei, wenngleich sie die Stadt Melk berührte und Krems seit 1872 durch eine Flügelbahn an die Franz-Joseph-Bahn angeschlossen war. Erst 1889 folgte die Bahnlinie Krems-St. Pölten. Die Wachauorte waren bis 1909 nur mit der Postkutsche zu erreichen. Jahrzehntlang war um den Bau der Bahn gerungen worden, wie so oft war die Finanzierung schwierig zu lösen. An der Spitze der „Localbahngesellschaft Krems – Grein – Mauthausen“ stand der Gastwirt Leopold Heindl, Bürgermeister von Mauthausen, als Präsident des Verwaltungsrates. Er war ein erfahrener deutschliberaler Politiker der etwas mehr als dreißig Jahre dem Oberösterreichischen Landtage angehörte. Ihm zur Seite stand der Holzhändler Carl Jedek, Bürgermeister von Spitz und christlichsozialer Reichsratsabgeordneter. Erst im Jahre 1905 gelang es Gelder der Stadt Wien, aus den kaiserlichen Fondsgütern, der Länder Nieder- und Oberösterreich so sicherzustellen, dass mit dem Bau begonnen werden konnte. Als am 2. Dezember 1909 die Bahn Krems – Grein mit zwei festlichen Sonderzügen eröffnet wurde, war dies ein Großereignis von lokaler Bedeutung. Man hatte die Feier absichtlich an diesen Mittwoch angesetzt: es war dies der Tag an dem Kaiser Franz Joseph I. sein 61. Regierungsjahr vollendet hatte. Der fahrplanmäßige Bahnbetrieb wurde zwei Tage später, am Freitag, den 4. Dezember 1909 aufgenommen.

Eine Kulturbewegung, Entdeckung einer Landschaft

Die Wachau war auf diesen Eingriff in das Erbe an Bauwerk und Landschaft gut vorbereitet. Die Kulturhistorikerin Hermine Cloeter hatte als Zeitzeugin erlebt und später niedergeschrieben, wie rund 40 Persönlichkeiten, vor allem Maler, aber auch Architekten und Bauingenieure in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts den Anstoß dazu gegeben hatten, dass die Wertschätzung dieser Kulturlandschaft in weiten Kreisen Wurzeln fas-

sen konnte. Aus dieser Künstlerkolonie bemühten sich einige hervorragende Persönlichkeiten die Wachau für kommende Generationen unbeschädigt zu erhalten. Erstmals in der Geschichte des Bahnbaues war Denkmal- und Landschaftspflege gegenüber den wirtschaftlichen materiellen Interessen fast ein gleichberechtigter Partner. Dabei wurde der zukunftsweisende Schritt über das Einzeldenkmal hinaus zum Schutz der Kulturlandschaft getan.

der Wachau wahrnehmen sollte, empfahl ihm der k.k. Statthalter des Landes Unter der Enns (NÖ), Erich Graf Kielmannsegg, den damals 30 Jahre alten Rudolf Pichler, der zum großen Lehrmeister der Heimatgestaltung in der Wachau werden sollte. Er wurde 1874 in Oberösterreich, in der Stadt Urfahr an der Donau geboren, studierte Architektur an der Technischen Hochschule in Wien. Als Statthaltereie-Ingenieur an der Bezirkshauptmannschaft Krems war er



Abb. 31: Bundesbahn, bei Dürnstein in der Wachau

Das Wirken Franz Ferdinands

Der Thronfolger Erzherzog Franz Ferdinand hatte großes Interesse an der Denkmal- und Landschaftspflege. Er war seit 1904 Ehrenmitglied und ab 1910 Protektor der „k.k. Zentral-Kommission für Erforschung und Erhaltung der kunst- und historischen Denkmale“. Während Franz Ferdinand auf diesem Gebiete zweifellos sehr verdienstvoll wirkte und vieles vor Verunstaltung und Vernichtung bewahren konnte, war seine manchmal schroffe Ablehnung gegenüber der zeitgenössischen Kunst störend.

Rudolf Pichler, der Zeichner, Architekt und Denkmalpfleger

Auf der Suche nach einem Fachmann der Franz Ferdinands Interessen in

seit 1902 korrespondierendes Mitglied der „k.k. Zentral-Kommission“ und 1904/05 Sonderbeauftragter Franz Ferdinands bei allen Verhandlungen über den Bau der Bahn durch die Wachau.

Rudolf Mayreder, der technisch-politische Universalist

Pichler gehörte zum Kreis der Dürnsteiner Künstlerkolonie rund um den gleichgesinnten Bauingenieur Rudolf Mayreder (1864-1937). Beide erarbeiteten gemeinsam das technische Projekt der Linienführung der Wachaubahn. Mayreder hatte Rechtswissenschaften und gleichzeitig Bauingenieurwesen studiert, war zehn Jahre Mitglied des Reichsrates, des Wiener Stadtrates und später erfolgreicher Zivilingenieur und Bauunter-

nehmer. Sein Name ist mit vielen bedeutenden Bahnbauten in allen Gegenden der Monarchie verbunden. Mayreders Brüder Julius und Karl waren Architekten, letzterer ab 1904 Professor für Baukunst an der Technischen Hochschule in Wien.

gung durch einen kurzen Tunnel vermeiden, konnte sich aber dort nicht durchsetzen. Er rang um jedes Haus, um Bildstöcke, die dann auf sein Betreiben versetzt wurden. Den wichtigsten Teil des gotischen Rathauses von Spitz konnte er durch eine Ver-

Im Narrenschiff des Zeitgeistes

Im Sommer 2006 geriet die Wachaubahn in den Sog der ungelösten Finanzierungsfragen der Nebenbahnen der ÖBB. Widersprüchliche Berichte über eine mögliche Einstellung beunruhigten die Öffentlichkeit. Im Stillen wurde verhandelt. Am 14. Jänner 2010 verkauften das Verkehrsministerium und die Bundesbahnen 630 km Nebenstrecken an das Land NÖ, darunter die Wachaubahn von Krems bis an die oberösterreichische Grenze. Im Herbst 2010 wurde klar, dass der Wachaubahn die Einstellung des Regelverkehrs drohte. Trotz heftiger Proteste der ansässigen Bevölkerung, aber auch von Wachaufreunden des In- und Auslandes in der Presse, aber auch bei der UNESCO-Welterbe-Kommission in Paris, fuhr am 11. Dezember 2010 der letzte fahrplanmäßige Zug sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr. Stattdessen wurde ein Busverkehr eingerichtet. Die Holztransporte aus dem Waldviertel, früher auf den Güterbahnhöfen von Spitz und Weissenkirchen auf Züge verladen, belasten nunmehr die Straße. Im Vorfeld der Mauterner Brücke, wo sich der Verkehr bündelt, entlang der bekannten historischen Häuserzeile von Stein, verkehren heute rund 80 Autobusse pro Tag. Auch in die alten Ortskerne von Loiben und Spitz wird durch die Busse im Stundentakt viel Unruhe gebracht. Den Schulkindern drohen beim Ein- und Aussteigen an der Bundesstraße die üblichen Gefahren.



Abb. 32: Histor. Postkarte der Wachaubahn bei der Teufelsmauer / Spitz a. d. Donau

Ziele und Erfolge rücksichtsvoller Planung

Rudolf Pichler hat seine Arbeit für die Wachaubahn sehr genau dokumentiert und veröffentlicht. So haben wir heute einen guten Einblick in seine Leistung. Galt es zunächst die aus kommerziellen Gründen geplante generelle Führung der Trasse an der Donau abzuwehren, so war es im Gefolge in Stein, Dürnstein, Weißenkirchen, St. Michael, bei der Ruine Hinterhaus, bei der sagenumwobenen Teufelsmauer in Spitz und in Weitenegg notwendig eine Führung im Tunnel durchzusetzen, um die Orte nicht durch einen Damm von der Donau abzuschneiden oder den Landschaftsraum zu stören.

Doch auch falsche Entscheidungen wurden getroffen. Eine Sprengung von Felsmassen (65.000 m³) am Fuße des Vogelberges, westlich von Dürnstein, wurde am 4. Mai 1909 von Franz Ferdinand persönlich gezündet. Dies zeigt einmal mehr, wie ambivalent sein Charakter gewesen ist. Das Ergebnis war eine starke Zerrüttung des Steingefüges und die Notwendigkeit bis zum heutigen Tage immer wieder Sperren nach Felsstürzen oder Sicherungsmaßnahmen durchzuführen. So zuletzt in den Jahren 2009 und 2011. Pichler wollte die Spreng-

schwenkung der Geleiseachse um wenige Meter erhalten. Beim Bau der Bahnhöfe und der Nebengebäude von Spitz, Dürnstein und Weißenkirchen wich man von den üblichen Schablonen des „Bauamtsstiles“ ab. Pichler bekannte sich zu einem Anknüpfen an die, „Mitte des vorigen Jahrhunderts abgebrochene Bautradition und zur Rücksicht auf die Umgebung.“ Julius Mayreder löste als Architekt diese Aufgabe mit großem Feingefühl.

Die Bahn – Wegbereiter der Wirtschaft

Die Bahn war bis zur Eröffnung der neuangelegten Bundesstraße im Oktober des Jahres 1958 das einzige leistungsfähige Verkehrsmittel der Wachau. Sie war Voraussetzung für das Ansteigen des Fremdenverkehrs nach 1918 und Wegbereiter für den wirtschaftlichen Aufstieg. Mit der Verbindung Mauthausen – St. Valentin ist die Wachau damit auch an die Westbahn angeschlossen. Für den Personenverkehr, für Wein-, Obst-, Holz-, Steintransporte und vieles anderes mehr war sie bis 2010 der verlässliche, stets einsatzfähige Verkehrsträger. Über hundert Jahre kamen tausende Erholungssuchende mit der Bahn aus den Großräumen von Wien und Linz sicher und bequem in die Wachau.

Es wirkte wie der Fluch der bösen Tat als am 15. Jänner 2011, fast auf den Tag ein Monat nach der Einstellung der Bahn, ein kleines Hochwasser die Sperre der Wachau-Straße notwendig machte. Das Bussystem brach zusammen, die Pendler am Bahnhof Krems erhielten ein Flugblatt mit den Worten: „Alle Fahrgäste für Destinationen in diesem Abschnitt werden gebeten, sich während der Zeit der Sperre, falls möglich, ein Taxi zu nehmen! Die Kosten für diese Fahrten werden vom Land NÖ refundiert“. Man musste also Umwege über die unwegsamen nördlichen Wachauberge nehmen, um die Orte am linken Donauufer zu erreichen. Damit war die Unverzichtbarkeit der Wachaubahn als einziges hoch-

wassersicheres Verkehrsmittel ein-drucksvoll bewiesen. Noch wenige Wochen davor waren die mahnen-den Worte der Fachleute überhört worden.

Bahn oder Straße?

In den Achtzigerjahren plante die Landesregierung die Wachaustraße wegen des zunehmenden Schwerverkehrs zu verbreitern. Hermann Kno-flacher, der international bekannte Verkehrsfachmann von der TU-Wien, berichtete darüber im Dezember 2010 in der Tageszeitung „Die Presse“: „Hätte man diese Pläne umgesetzt, wäre nicht nur noch mehr Schwerverkehr erzeugt worden, man hätte längst eine Auto-bahn für dieses damit erzeugte „Verkehrswachstum“ bauen müssen und die Wachau wäre heute kein Welt-kulturerbe, sondern abgas- und lärm-verseuchter Transit-korridor. Was da-mals nicht gelang, will man, so scheint es, mit diesem brutalen Buskonzept und der Einstellung des Regelbetriebes der Bahn in der Wachau, durch die Hintertüre tückisch bewerkstelligen. Man hat fast den Eindruck, es herr-sche ein tief sitzender Hang zur Ver-nichtung aller höheren Werte in den Köpfen der Verantwortlichen im Mi-nisterium und im Land. Die Einstel-lung der Wachaubahn ist ein Lehrbei-spiel, wie Infrastrukturministerin und Landesregierung die Zukunft einer Region ruinieren.“

Knoflacher verwies dabei besonders auf Staaten zukunftsweisender Ver-kehrspolitik, dort werden Nebenbah-nen nicht eingestellt, sondern ausge-baut oder wieder in Betrieb genom-men, wie in der Schweiz, in mehreren deutschen Bundesländern und nicht zuletzt in Südtirol mit der Vintsch-gaubahn. Aber auch in Österreich

gibt es Beispiele. So die Stern & Haf-ferl-Privatbahn zwischen Lambach, Vorchdorf und Gmunden, ebenso zwi-schen Vöcklamarkt und Attersee, wo seit September 2011 Niederflurgarni-turen neuester Bauart verkehren.

Der Schutzgedanke in Theorie und Praxis

Die Wachau ist rechtlich theoretisch noch nie so geschützt gewesen wie heute. Sie ist seit 1979 NÖ. Land-

Wende zum Besseren ist in Sicht

Spät aber doch befreit sich Nieder-österreich aus der Hand der „Event-manager“ und der „Buslobbyisten“. Ende Dezember 2011 meldete die Niederösterreichische Verkehrsorgani-sationsgesellschaft m.b.H. (NÖVOG), dass mit 1. Jänner 2012 das ge-samte Landesbahn-Streckennetz an die „ARGE Bahnbau Austria“ überge-ben wird. Sie ist aus zwei Unterneh-men durch ein EU-weites Vergabe-

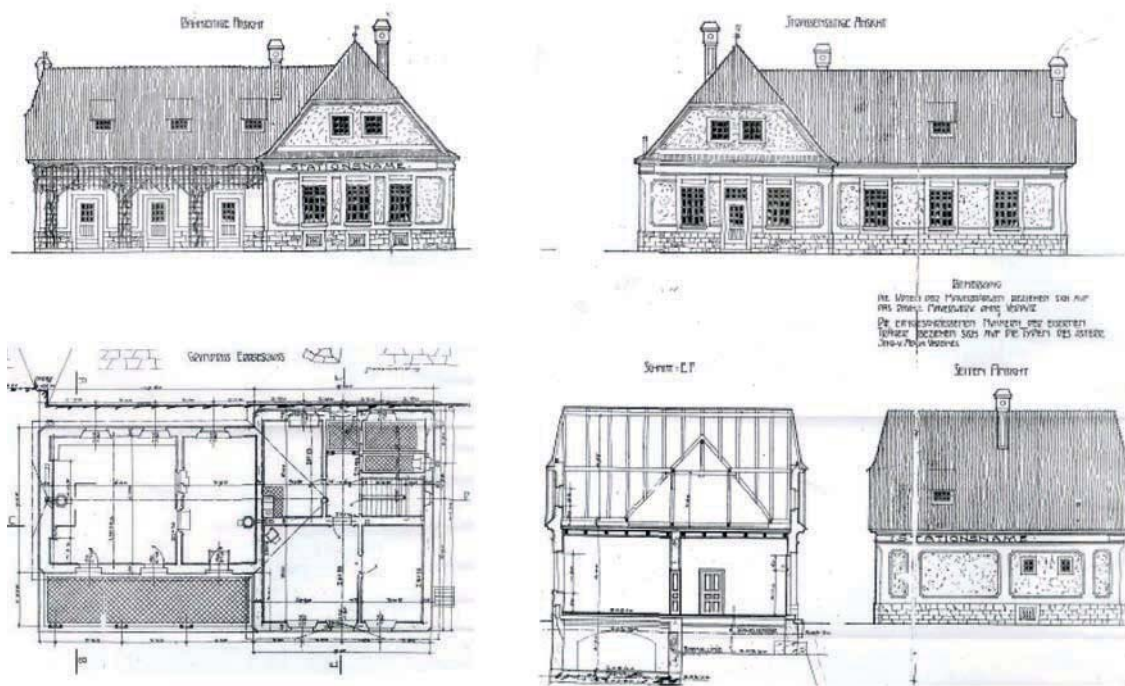


Abb. 33: Aufnahmegebäude Stein - Spitz: Typenbauten aus dem Jahr 1909

schaftsschutzgebiet, verfügt seit 1994 als erste Kulturlandschaft über das europäische Naturschutzdiplom und ist im Jahre 2000 in die Welter-beliste der UNESCO als Kulturland-schaft aufgenommen worden. Die Bahnlinie, die Bahnhöfe und einige Nebengebäude, wie der Wasserturm von Spitz, stehen seit April 1999 unter Denkmalschutz. Sie ist in der Begründung zum Welterbe achtmal genannt, sie müsste daher „in Be-stand und Wertigkeit erhalten wer-den“, das heißt als Bahn im Regelver-kehr für das Alltagsleben der Bewoh-ner und nicht bloß als sommerliche „Nostalgiebahn“, als „rollender Heu-riger“ für den Tourismus, wie dies im Sommer 2011 an Wochenenden mit einigen „künstlerisch versprayten“ Garnituren geschehen ist.

verfahren hervorgegangen. Einer der Partner „ist das Bauunternehmen Leonhard Weiss GmbH. & Co. KG. mit Sitz in Göppingen, die bereits seit 2004 die Südtiroler Vintschgaubahn betreut. Diese Bahnstrecke gilt als Musterbeispiel für die erfolgreiche Wiederaufnahme des Betriebes einer bereits eingestellten Bahnstrecke. Sie wurde im Jahr 2005 nach einer um-fassenden Sanierung mit modernem Rollmaterial und sanierten Bahnhöfen wieder in Betrieb gesetzt“ (Presse-aussendung der NÖVOG, Dezember 2011). Dies – und nichts anderes – muss Vorbild für die Wachau sein.

Dr. techn. Wilfried Posch
emer. o. Univ.-Prof. für Städtebau
und Raumplanung

📄 iD-Tagesfahrt Wachaubahn
25.08.2012 (siehe S. 44)

Zukunft braucht Herkunft: Kulturerbe Ybbstalbahn

Die Ybbstalbahn (Spurweite 760mm) ist im Unterschied zu den meisten schmalspurigen Alpenbahnen keine Sackbahn, sondern führt ausgehend von Waidhofen an der Ybbs durch die herrliche Voralpenlandschaft des Mostviertels. Vorerst im Tal der sma-

von Denkmal- und Landschaftsschutz die Politik zu überzeugen. Gelingt es zusätzlich die Werte zu bündeln, sodass sich Ybbstalbahn und Radweg harmonisch ergänzen, könnte das Ybbstal endlich der ideale Naherholungsraum für die Zentralräume

bild von Waidhofen ist der Schwarzbachviadukt mit einer Gesamtlänge von 194 m. Im Weiteren sind die Fischbauchträgerbrücken bei Gstadt und Furth-Prolling zu nennen. Die wohl bekanntesten Brücken der Ybbstalbahn sind die beiden in Trestlework-Bauweise errichteten Brücken auf der Bergstrecke zwischen Pfaffenschlag und Gaming. Sie alle stehen als herausragende Beispiele österreichischer Ingenieurkunst und genialer Werkarbeit unter Denkmalschutz. Aus denkmalpflegerischer Sicht ebenso beachtenswert ist es, dass die eigens für die Ybbstalbahn gebauten drei Dampflokomotiven (Baujahr 1896) noch erhalten sind, wobei eine Maschine voll betriebsfähig ist.

Damit ist wohl klar gestellt, dass nach dem neuzeitlichen Ensemble-schutz die Ybbstalbahn in ihrer Gesamtheit als einmalige Symbiose zwischen Natur und Technik eines außergewöhnlichen Schutzes bedarf. Im Sinne von Kulturerbe, weit blickendem Denkmalschutz sind die Weichen auf Zukunft zu stellen. Nicht nur, um das Erbe unserer Vorfahren zu bewahren, sondern auch mit Hinblick auf Klima und Umwelt und um die eigentliche Attraktion für den zukünftigen Tourismus im Ybbstal nicht leichtfertig zu verspielen!



Abb. 34: Der Schwarzbachviadukt der Ybbstalbahn prägt das Stadtbild von Waidhofen/Ybbs (Foto: 2007)

ragdgrünen Ybbs bis Lunz am See (53,5km), dann über den Pfaffensattel ins Tal der Erlauf nach Kienberg (70,9km), schließt sie an beiden Enden an Normalspurbahnen an. Von Gstadt führt ein kurzer Flügel nach Ybbsitz (5,7km). Erbaut wurde sie zwischen 1896 und 1899.

Während das Teilstück von Waidhofen nach Gstadt (5,5km) als Stadtbahn genützt wird und die Bergstrecke zwischen Kienberg und Lunz bereits als Museumsbahn dient, soll das landschaftlich reizvollste Teilstück zwischen Gstadt und Lunz (58km) einem Radweg geopfert werden.

Gegen das sinnlose Herausreißen der Schienen wehren sich die beiden um die Ybbstalbahn bemühten Vereine Club 598, Freunde der Ybbstalbahn und Pro Ybbstalbahn mit insgesamt 1000 Mitgliedern. Vereint in der YEG (Ybbstalbahn-Entwicklungsgemeinschaft) tätig, hoffen sie im Sinne

Wien, St. Pölten und Linz werden. Seit den 60er Jahren des vorigen Jahrhunderts werden auch Werke rein technischen Ursprungs verstärkt als Kulturgüter anerkannt. Der von Wissenschaftsministerin Dr. Herta Firnberg geforderte Schutz auch von Denkmälern des technisch-industriellen Fortschritts und nicht nur für Kunstdenkmäler trifft in besonderer Weise für Verkehrsmittel und deren Komponenten zu. So ist es geradezu selbstverständlich dass Bauten und Brücken der Ybbstalbahn noch vor der Jahrtausendwende unter Denkmalschutz gestellt wurden.

Als typische Architekturbeispiele sind hier der Lokalbahnhof Waidhofen, einziger einstöckiger Bahnhof an einer Schmalspurbahn, der Bahnhof Ybbsitz und die dortige Remise unter Schutz gestellt. Die Besonderheit der Ybbstalbahn sind jedoch die Stahlbaubrücken. Prägend für das Stadt-

In seltener Einigkeit zwischen Bund, Land NÖ und ÖBB versucht man mit fadenscheinigen Argumenten dieses Kleinod der Region Oberes Ybbstal zu zerstören. Dagegen gibt es heftigen Widerstand auf breitester Basis. 11.000 Unterschriften gegen das Zusperrern, eine Phalanx über alle Parteigrenzen hinweg kämpft gegen eine unwillige Politik des Einsparens und Zerstörens.

Der Kampf ist längst nicht entschieden. Es ist zwar fünf Minuten vor zwölf, aber die Hoffnung, dass Vernunft obsiegt, besteht, weil in zunehmend krisenhaften Zeiten ein rasches Umdenken der Politik in Richtung modernes Verkehrsmittel Ybbstalbahn einfach unumgänglich ist!

Ing. Siegfried Nykodem
Obmann „Club 598 – Freunde der Ybbstalbahn“

① www.ybbstalbahn-club598.at

Die Werkstatthalle der Preßburgerbahn in Schwechat

Denkmalpflege und die Problematik für Vereine

Das Eisenbahnmuseum Groß Schwechat ist in der ehemaligen Zugförderung der „Lokalbahn Wien - Preßburg“ untergebracht und wurde vom Verein VEF (Verband der Eisenbahnfreunde) gemeinsam mit mehreren Partnern eingerichtet. Unter anderem sind auch viele Fahrzeuge des Technischen Museums Wien hier beheimatet. Der Bahnhof „Groß Schwechat“ wurde am 6. Jänner 1884 an der Strecke Klein Schwechat - Fischamend - Mannersdorf von der Staatseisenbahn-Gesellschaft (StEG) eröffnet.

Zentrale Bedeutung erlangte der Bahnhof mit der Aufnahme des durchgehenden Betriebes der elektri-

2011 unter Denkmalschutz stehen. Aufgrund von Wasserschäden an der ehemaligen Werkstatthalle musste schnell gehandelt werden und Dachschäden sofort in Angriff genommen werden; eine Gesamtsanierung des Gebäudes wurde überlegt und die zu treffenden Sanierungsarbeiten in acht Bauabschnitte geteilt (Kostenvoranschläge von Professionisten).

Der sofort in Auftrag gegebene Bauabschnitt 1 betraf einen Teil des Daches, da durch Wassereintritt betroffene Werkstätten mit historischen – heute wieder in Betrieb befindlichen – Maschinen und Teile der Substanz stark gefährdet waren.

Dazu musste der Verein tief in die Tasche greifen, da eben Gefahr in Ver-

Die Katze und ihr Schwanz

Durch Eigenleistungen und Spenden konnten (voraussichtlich) weitere 27% vorerst verbucht werden – jedoch die restlichen 33% sind noch offen und da beginnt erst das Problem: Die Katze beißt sich in den Schwanz, da ohne Abdeckung des offenen Betrags ein Finanzierungskonzept eben nicht vorgelegt werden kann.

Wie weit der Bund unterstützend tätig werden kann/wird, ist zu jetzigem Zeitpunkt nicht geklärt. Fest steht, dass in diesem Objekt ebenfalls unter Denkmalschutz stehende Fahrzeuge untergebracht sind, die wiederum durch noch nicht durchführbare Sanierung der Halle unter Mitleidenschaft gezogen werden.



Abb. 35: Der renovierungsbedürftige Bürotrakt der 1914 erbauten Halle des Schwechater Eisenbahnmuseums



Abb. 36 (o.) und 37 (u): Das Dach der Schwechater Werkstättenhalle vor und nach der Sanierung

schen Lokalbahn Wien - Preßburg am 1. Februar 1914. Neben der Hauptwerkstätte und Remisen befand sich hier die Wechselstation zwischen der mit 600 V Gleichstrom betriebenen Stadtstrecke und der mit 16 kV Wechselstrom betriebenen Überlandstrecke bis Köpcesny (= Kittsee). Die Gleisanlagen wurden entsprechend erweitert und blieben mit wenigen Umbauten bis etwa 1970 unverändert.

Auf dem Gelände des heutigen Eisenbahnmuseums Schwechat befinden sich noch zwei der drei originalen Hallen aus dem Jahr 1914, die seit

zug war. Die Renovierungskosten für die Werkstatthalle der Preßburgerbahn belaufen sich auf EUR 166.000,- (Dachsanierung, Verputz inkl. Malung, Fenstersanierung, Fundamenttrockenlegung). Förderansuchen wurden nachträglich gestellt – das Bundesdenkmalamt (Hr. Dr. Wittasek) war schnellstens vor Ort und half mit weiteren wertvollen Informationen und Vorschlägen.

Das BDA fördert mit maximal 20% des Gesamtaufwands, das Land Niederösterreich ebenfalls voraussichtlich mit 20%, jedoch muss ein Finanzierungsplan vorgelegt werden.

Ein Verein wie das Eisenbahnmuseum Schwechat hat (wie die meisten auf Spenden angewiesenen Vereine) nur begrenzte finanzielle Möglichkeiten, solch große Projekte durchzuführen, ohne den eigentlichen Auftrag des Betriebs – die Erhaltung und Konservierung historischer Schienenfahrzeuge – zu gefährden.

Manfred Böckl
Verband der Eisenbahnfreunde
Eisenbahnmuseum Schwechat

① Eisenbahnmuseum Schwechat
Hintere Bahngasse 2b, 2320 Schwechat
www.eisenbahnmuseum.at
Spenden Kto.-Nr.: 004-72948, BLZ 20111

Historischer Bahnhof Perchtoldsdorf: Rettung in letzter Minute

Die 1883 eröffnete Nebenstrecke von Wien-Liesing nach Kaltenleutgeben besaß einst kunstvolle Stationsgebäude mit Holz-Ziegel-Fachwerkstrukturen und verspielten Holzdekorationen. Nur eines von ihnen, der Bahnhof von Perchtoldsdorf, existiert noch. Doch auch sein Abriss war im Jahr 2009 schon fix beschlossen. Der

Grand Hotel) in Toblach (Pustertal, eröffnet 1878), sowie das „ursprüngliche“ Südbahnhotel am Semmering (eröffnet 1882, ab 1900 stark verändert und erweitert). Zahlreiche weitere Bauten am Semmering zeigen ebenfalls die architektonische Handschrift des Teams um Flattich. Auch die Kaltenleutgebnerbahn präsen-

nicht erhaltenswert sei. Es sei schwierig, sagte mir das BDA im Jahr 2009, jetzt einen Bescheid zu erlassen, der dem 20 Jahre alten Bescheid widerspreche und plötzlich eine Schutzwürdigkeit erkenne.

Seit 2007 wies der Verein „Pro Kaltenleutgebnerbahn“ unablässig auf den Wert des Bahnhofes und der Strecke hin. Auch der Bürgermeister von Perchtoldsdorf, Martin Schuster, konnte für das Anliegen gewonnen werden, und das BDA erließ am 12. August 2011 nun doch einen Schutzbescheid für den Bahnhof.

Während der Bahnhof nun gerettet sein dürfte, ist das Schicksal der Strecke zwischen Liesing und Waldmühle (die Fortsetzung wurde 1959 abgetragen) ungewiss. Das riesige Zementwerk nahe Waldmühle ist seit 1995 außer Betrieb. Bis 2010 wurde noch Zement per Bahn aus der Slowakei angeliefert und vor Ort in LKWs umgeladen, weswegen die Gleise kürzlich aufwändig saniert wurden.

Da der Zementtransport inzwischen zur Gänze auf der Straße stattfindet, droht der historischen Bahntrasse das

endgültige „Aus“. Ein Sonderverkehr mit dem Diesellokomotiv „VT 42“ aus dem Jahr 1935 stieß am 6. November 2011 bei 350 Fahrgästen auf großes Interesse. Experten warnen indes, dass die großen Wohnviertel, die anstelle der Zementfabrik gebaut werden sollen, zu einer täglichen Pendler-KFZ-Kolonie führen werden. Vielleicht wird ja die Idee eines Triebwagenzubringers nach Liesing doch noch aufgegriffen, und der historische Bahnhof von Perchtoldsdorf könnte nach einem halben Jahrhundert wieder zum Leben erwachen.

Dr. Gerhard Hertenberger

① Verein Pro Kaltenleutgebnerbahn
www.pro-kaltenleutgebnerbahn.at

① **iD-Sonderfahrt** gemeinsam mit dem Verein Pro Kaltenleutgebnerbahn
17.06.2012 (siehe S. 43)



Abb. 38: Seit 2011 unter Denkmalschutz: Der Bahnhof Perchtoldsdorf der Kaltenleutgebner Bahn

engagierte Einsatz mehrerer Personen hat das Bauwerk nun gerettet, es steht jetzt unter Denkmalschutz.

Vor allem im Sommer gab es einst einen dichten Ausflugsverkehr zum damaligen Kaltwasser-Kurort Kaltenleutgeben (wo auch der US-Schriftsteller Mark Twain Kurgast war). Die Bahnhöfe dieser Strecke wurden im Büro von Wilhelm von Flattich (1826 – 1900) entworfen, dem „Hausarchitekt“ der privaten Südbahngesellschaft, von dem auch der prachtvolle Wiener Südbahnhof von 1873 stammte.

An den Strecken der einstigen privaten Südbahngesellschaft finden sich Bauten, die architektonische Ähnlichkeiten mit dem Bahnhof Perchtoldsdorf aufweisen und ebenfalls aus dem Büro Flattich stammen: etwa das einstige „Südbahnhotel“ (heute

tierte sich in einer ähnlichen architektonischen Identität. 1951 wurde der Personenverkehr auf der Kaltenleutgebnerbahn eingestellt. 1983, bei der 100-Jahr-Feier, standen noch fast alle historischen Bahnhöfe, nur jener in Rodaun war 1979 bei einem Zugunglück zerstört worden. Doch dann musste jener in Kaltenleutgeben einer Wohnhausanlage weichen, jener in Neumühle einer Steinbruchzufahrt, und der Bahnhof Waldmühle wurde 1993 abgerissen, um Rundtanks für das Zementwerk zu errichten.

Nur der Bahnhof von Perchtoldsdorf blieb erhalten, doch 2009 sollte auch er auf Wunsch der ÖBB einem profitableren Supermarkt weichen. Die ÖBB besaßen einen Bescheid des Bundesdenkmalamtes aus den 1980er Jahren, dass das Bauwerk

Das Mödliner Stadtverkehrsmuseum

Warum überhaupt ein Verkehrsmuseum in Mödling? Nun, Gründe dafür gibt es wahrlich genug: Denn schließlich fuhr hier ab 1883 die erste dauerbetriebene elektrische Straßenbahn der Welt, außerdem endete ab 1887 die erste dem Personenverkehr dienende Dampfstraßenbahn der Donaumonarchie in Mödling, und in Laaxen befindet sich der einzige heute noch erhaltene Biedermeierbahnhof Österreichs. Weitere Themen sind die Dampftramway Wien/Wiener Neudorf (später Guntramsdorf), die Badnerbahn, die Straßenbahnlinie 360, das Autobusunternehmen LOBEG usw. Von allem Anfang an war daran gedacht, in diesem Museum der Zukunft auch Fahrbetriebsmittel zu zeigen, womit wir zur Unterbringung natürlich eine richtige Fahrzeugehalle benötigen. Daher zeigen wir heute auch restaurierte Waggon der Straßenbahnlinie 360.

Besonderheiten aus der Sicht des Denkmalschutzes: Der Beiwagen 14 der Hinterbrühler Elektrischen

Dieses Fahrzeug wurde 1887 von der Südbahnwerkstätte gebaut und war bis zum Ende der Hinterbrühler Elektrischen im März 1932 im Einsatz. Danach wurden die „kleinen“ Wägelchen der Ursprungszeit verschrottet, wobei der Wagenkasten des 14ers jedoch überlebte, was über Jahrzehnte allerdings vollkommen unbekannt war. Erst im Jahre 1982 konnte er in einer Schottergrube bei Himberg aufgefunden werden, wo er als Bauhüttenhülle diente. Zwar konnte das Fahrzeug damals geborgen werden, die anschließenden Restaurationsbemühungen der HTL-Mödling waren jedoch leider nicht erfolgreich. Seit 1992 bemüht sich nun ein Vereinsmitglied um die Aufarbeitung und Komplettierung. Seine Bedeutung: es handelt sich um einen der ältesten heute noch erhaltenen primär für den elektrischen Betrieb gebauten Straßenbahnwagen der ganzen Welt!

Kurze Geschichte unserer Museumshalle

Nach zwanzig Jahren Betriebsdauer wurde die Hinterbrühler Elektrische im Jahre 1903 grundlegend modernisiert. Die Beschaffung von zehn neuen („großen“) Motorwagen machte einen dreigleisigen 37 Meter

hundert die damals noch vorhandenen Gebäude des einstigen Bahnhofensembles der Elektrischen für die Errichtung einer Park and ride Anlage abgebrochen. Lediglich die große Wagenremise konnte mit Zweckbindung für ein späteres Verkehrsmuseum vor der Spitzhacke bewahrt werden. 1987/88 konnten wir mit unseren ersten Fahrzeugen in das damals noch vom Mödliner Wirtschaftshof genutzte Gebäude einziehen.

Seit Anfang der 90er-Jahre ist die Halle nun denkmalgeschützt, seit 2004 ist unser Museum in einer ersten Ausbaustufe geöffnet. Die Jahre dazwischen haben wir zur Restaurierung unserer in schwerst havariertem Zustand übernommenen historischen Straßenbahnwagen genutzt, deren ältester nun auch



Abb. 39: Der 14er-Wagenkasten auf einem von Stern & Hafferl beschafften, aber keinesfalls passenden Untergestell. Heute befindet sich der Kasten in Rekonstruktion (Foto: 1992)



Abb. 40: Die große Wagenremise, sowie die Lokremise und die kleine Wagenremise der „Hinterbrühler Elektrischen“. Der Wert der kleinen Gebäude aus der Ursprungszeit der Bahn wurde leider nicht erkannt, und so fallen sie 1987 dem Projekt Park-and-Ride-Anlage zum Opfer (Foto: 1967)

langen Remisenneubau notwendig, der direkt an die Bahnhofstraße (später „Bahngasse“, dann „Tamussinostraße“) gebaut wurde.

Diese „große“ Wagenremise wurde direkt an die Lokomotivremise und die „kleine“ Wagenremise (beide aus der 1. Bauphase) angebaut, sodass nun ein zusammenhängendes Ensemble aus drei Hallen entstand. Nach dem Ende der Bahn im März 1932 wurden die Remisenbauten bahnfremd genutzt. Leider wurden in den 80er-Jahren des vorigen Jahr-

schon über 100 Jahre alt ist. Ein von einem Baumeister erstelltes Hallensanierungskonzept unter Beachtung der Denkmalschutzkriterien liegt vor, aus finanziellen Gründen konnten bisher aber leider keinerlei Restaurierungsmaßnahmen eingeleitet werden.

Dr. Peter Standenat
Obmann Mödliner Stadtverkehrsmuseum

① Mödliner Stadtverkehrsmuseum
Tamussinostraße 3, 2340 Mödling
www.dr-peter-standenat.at/museum/index.html

Der Bahnhof Wien Meidling

Im Meidlinger Bahnhof der Südbahn befanden sich laut Dehio die letzten vorhandenen Stationsbauten in Wien aus der Zeit der 1841 eröffneten Wien-Gloggnitz-Bahn. (Dabei handelte es sich um den Mittelteil des Aufnahmegebäudes und das Wohnhaus an der Eichenstraße (Nr. 27), alle anderen Bauwerke stammten aus späteren Um- und Ausbauphasen.)

Der als „Station 2. Klasse“ erbaute Bahnhof Meidling wurde mit dem Verbindungsbahn-Bau 1860/61 und der Pottendorfer Linie-Inbetriebnahme

ten ging der Garten an drei Seiten verloren. Nur an der westlichen Seite blieb die erhöhte Grünfläche bis zuletzt erhalten.

Seine Nutzung als Wohnhaus verlor es durch den Bau der Arbeiterwohnhäuser 1870 durch Wilhelm Flattich (Eichenstraße 11–23). Diese Bauten werden als Vorläufer späterer „Arbeiterreihenhäuser“ angesehen und stellen – wenn auch der derzeitige Zustand dies nicht bezeugt – zeitgeschichtlich wichtige Bauwerke dar, die heute unter Denkmalschutz stehen.

Gleisen liegenden Reiterstellwerk errichtet. Es bestand bis 1985, als ein neues Stellwerk in Matzleinsdorf, zu dem der Bahnhof seit 1967 gehört, die Aufgaben übernahm.

1938/39 wurden die Baulichkeiten erweitert und instand gesetzt: Intern wurden Kassenhalle und Bahnhofsgelände für einen besseren Zugang umgestaltet, das Verbindungsbauwerk zwischen dem Aufnahmegebäude und dem Wohnhaus errichtet. 1978 wurde der Stiegenaufgang im Kassenraum umgedreht, neue Personenkassen errichtet, die Bahnsteige



Abb. 41: Panoramaansicht des ehemaligen Meidlinger Bahnhofs mit Darstellung der Bauphasen.

1874 immer bedeutender. Heute zählt der Bahnhof Meidling zu den größten Umsteigebahnhöfen Österreichs. Hauptbauwerk war das Aufnahmegebäude, in dem Kasse, Warteraum und Diensträume von Bahnhofsvorstand und Fahrdienstleiter sowie Wohnungen untergebracht waren. Als gestaltender Architekt wird der für die Bahngesellschaft tätige Moritz Löhr genannt.

1841-50 lag südlich vor dem Aufnahmegebäude eine Personenhalle, in die 2 Gleise zum Ein- und Aussteigen führten. 1850 versah man das Aufnahmegebäude mit Vor- und Dach („Veranda“) und baute zu beiden Seiten des Aufnahmegebäudes je einen Trakt an, die in Form und Größe etwa der abgebrochenen Halle entsprachen. Das Bahnbediensteten-Wohnhaus war 1841 allseits von einem Garten umgeben, der 1,60m über Straßenniveau lag. Aufgrund von Straßenregulierung und Zubau-

Die erst 1907 entstandenen Häuser Eichenstraße Nr. 5–9 stehen dagegen nicht unter Schutz.

1887 wurde einer der ersten Übergangssteg in der Bahnhofsgeschichte Österreichs eröffnet, da erstmals Perrons angelegt wurden, an denen die Züge nur mehr an einer Seite verlassen bzw. bestiegen werden durften. Die 2 „Insepperrons“ waren über einen eisernen Steg durch breite Aufgangstreppe mit dem Randbahnsteig („Veranda“) verbunden. 1908 wurde die Brücke abgebrochen und die Unterführungen (der „Personentunnel“ genannte Bahnsteigzugang und der „öffentlicher Durchgang“ von der Eichenstraße zur Eibesbrunnengasse) errichtet. Aus ersterem wurde 2005/06 der heutige Durchgang, aus letzterem ein Technikbereich, in dem die östlichen Aufzüge des Bahnhofs situiert sind. 1936 wurde eine neue Sicherungsanlage in einem quer zu den

verlängert und mit an die 1888 errichtete Überdachung angepassten Säulen und Dachformen versehen.

Durch den Bau der U-Bahn-Linie U6 (1986-89) wurde eine neue Ausrichtung des Bahnhofs hin zur Philadelphia-Brücke erforderlich, der sich in der Verlängerung der Bahnsteige mit Rolltreppen und Stiegenanlagen zum Passagengeschoss der U-Bahn-Station Philadelphia-Brücke abzeichnete. Die fehlende Nutzung, der Zustand der Gebäude sowie die Tatsache, dass ein zusätzliches Gleis im Bereich der alten Bahnhofsbaulichkeiten errichtet werden sollte, führte zwischen 2002 und 2005 zum Abbruch der letzten Originalbauten der Wien-Gloggnitz-Bahn in Wien.

Ludwig Varga
Bezirksmuseum Meidling

Kurzfassung der Monografie zur Geschichte des Meidlinger Bahnhofs, erschienen in den Blättern des Meidlinger Bezirksmuseums, Heft 57, Wien 2003.

Die Wiener Stadtbahn

Landschaft und Eisenbahn strukturieren die gründerzeitliche Stadt

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts vervierfachte sich die Einwohnerzahl von Wien. Diese extreme Bevölkerungsprogression war der Ausgangspunkt für die gründerzeitliche Stadterweiterung. Veränderte militärische Bedingungen, technischer Fortschritt und die Forderung nach Arbeit für die aufständische Bevölkerung waren Anlass für die Umsetzung von Großprojekten. Die Schleifung der Stadtmauern eröffnete den Raum zum Bau der Ringstraße, die Umsetzung des ersten Donaudurchstichs bot Arbeit für Tausende und die großen Kopfbahnhöfe des 19. Jahrhunderts versuchten, unter Nutzung der technischen Möglichkeiten und der landschaftlichen Voraussetzungen, die Eisenbahnen so nahe wie möglich an die Vorstädte heranzuführen. Diese Großprojekte waren „voneinander isolierte Unternehmungen“, führt der Architekt Hermann Czech in den 1960er Jahren in seiner Schrift „Otto Wagners Verkehrsbauwerk (1963/68)“ aus und weist darauf hin, dass hingegen „der Bau der Stadtbahn, die Regulierung von Wienfluss und Donaukanal und die Errichtung der Gürtelstraße von vornherein als Einheit gesehen“ wurden und damit „die Stadtbahn ein Musterbeispiel einer strukturellen Lösung“ in der städtebaulichen Entwicklung Wiens ist (CZECH 1996, 24). Der Bau der Stadtbahn ist in engem Zusammenhang mit der Stadtregulierung des 19. Jahrhunderts zu sehen. Die Landschaft stellt dabei stets eine Basis für die Stadtentwicklung dar, sie ist das Terrain auf dem sich die strengen Strukturen gründerzeitlicher Stadterweiterung abbildeten.

1892 wurde die „Commission für Verkehrsanlagen“ gegründet, welche die Koordinierung folgender drei Planungsinstanzen innehatte: Tracierungsbureau der k.k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen, zuständig für die Stadtbahn, Stadtbauamt der Gemeinde Wien, zuständig für die Wienflussregulierung und Sammelkanalherstellung, Donauregulierungskommission zu-

ständig für die Donaukanalumgestaltung. Otto Wagner wurde 1894 von der Genossenschaft bildender Künstler einstimmig in den künstlerischen Beirat der Kommission gewählt und vertraglich verpflichtet die architektonische Ausgestaltung der gesamten Stadtbahnanlage vorzunehmen. In den kommenden Jahren wurde in Verbindung mit Wienfluss- und Do-

tätsfall an die Hauptbahnen anzuschließen. Mit Beginn des Ersten Weltkrieges konnte die Stadtbahn ihre militärische Aufgabe als „Verbindungsbahn“ aller in Wien einmündenden Bahnen voll erfüllen.

Für den Bau der Stadtbahn standen drei unterschiedliche Systeme zur Auswahl: Hochlage, Niveaulage und



Abb. 42: Hochbahnhof Alser Straße als Torbautyp

naukanalregulierung die Wiener Dampfstadtbahn als städtebauliches Gesamtprojekt umgesetzt. In den Jahren 1898-1901 wurde die Stadtbahn in Abschnitten eröffnet und von den k.k. Staatsbahnen betrieben.

Das Konzept der Stadtbahn basiert auf vier Linien, welche die Qualitäten und Bedingungen der Landschaft nutzten: Die Donaukanallinie, die obere und die untere Wientallinie, die Gürtellinie und die Vorortelinie. Durch diese Struktur wurde nicht nur für die Zivilgesellschaft ein leistungsfähiges öffentliches Verkehrssystem aufgebaut, das bis heute in Betrieb ist, der Bau der Wiener Stadtbahn stand vor allem vom militärischen Standpunkt im höchsten Interesse, es wurde die Möglichkeit geschaffen die großen innerstädtischen Kasernen im Mobili-

Tieflage. Die Niveaulage schied aus, da sie den Verkehrsfluss auf Straßenniveau zu sehr störte. Die Tieflage wurde von Otto Wagner grundsätzlich favorisiert, da sie allerdings die teuerste Ausführung war, kam sie schließlich alternierend mit Strecken in Hochlage zur Ausführung. Landschaftselemente wie der Wienfluss, der Donaukanal und der durch die Schleifung des Linienwalles frei gewordene Gürtel wurden als strukturierende Elemente identifiziert und zu Trägern der städtischen Verkehrsinfrastruktur ausgebaut. Aufgrund des hügeligen Geländes, vor allem im Westen der Stadt entstanden Bahnrassen, wo sich Abschnitte in Hoch- und Tieflage abwechseln. Im Wiental wurde die Stadtbahntrasse im offenen Einschnitt angelegt, während entlang des Donaukanals die Bahn in

einer seitlich offenen Galerie trassiert wurde. Die Fahrt mit der Stadtbahn wurde zum urbanen Schauspiel. Die nach Möglichkeit natürliche Durchlüftung erklärt sich aus den funktionalen Anforderungen des Dampfbetriebs. 50 der Stadtbahnstammstrecken wurden in Hochlage errichtet, 18 im Tunnel und 32 im offenen Einschnitt. Die Brücken liegen bis zu 16 m über Straßenniveau und die Tunneln bis zu 30 m unter Straßenniveau, die Höhendifferenz zwischen höchstem und tiefstem Trassenpunkt beträgt etwa 70 m.

Die Horizontalität stellte für Otto Wagner eine wichtige Anforderung an

strecke eine Ausführung in Eisen zur Anwendung (vgl. CZECH 1996, 27).

Das Interesse an einer engen Beziehung zwischen der bestehenden städtebaulichen Struktur und dem technischen Verkehrsbauwerk wird an zwei Stellen besonders deutlich. Am Karlsplatz wurden für die Stadtbahn pavillons bewusst die Achsen Karlskirche, Akademiestraße-Technische Universität zugunsten eines verkehrsgünstigeren Standpunktes bevorzugt. Im Abschnitt der Wienflussquerung/Aspernplatz (heute Julius-Raab-Platz) zeichnet die Stadtbahn eine städtebauliche Achse nach und unterstreicht mittels einer zusätzli-

strukturieren die Viadukte. Die Tiefbahnhöfe liegen als Pavillons brückenartig über der Bahntrasse, von kleinen Eingangshallen gelangt man über Treppen nach unten zu den Bahnsteigen. Aufgrund der Betriebsweise mit Dampflokomotiven wurden keine geschlossenen Bahnhofshallen errichtet, Ruß und Dampf hätten die Räume zu sehr beeinträchtigt.

1924/25 wurde die Wiener Stadtbahn elektrifiziert, technischer Fortschritt hat zu ständigen Veränderungen an der Stadtbahn geführt, die ihre markanteste Ausprägung und Erweiterung im Zuge des U-Bahn-Baus erfuhr. Ab 1976 wurden die Gürtel-,



Abb. 43 (oben) und 44 (links): Wienflussquerung der Stadtbahn (U4) mit Zollamtssteg; Tiefbahnhof Pilgramgasse als Pavillontyp

die Gestaltung der Abschnitte in Hochlage dar. Die horizontale Linie im Stadtraum ist für ihn die klarste und ruhigste Form des Eingriffes, während die diagonale Linie das Stadtbild gestört hätte. Um einen Dialog zu den der Stadtbahntrasse gegenüber liegenden Wohnhäuser aufzubauen, wurden die Bahnstrecken im Gefälle in den Außendekorationen stufenförmig abgesetzt. An den genieteten Viadukten wurden die flankierenden Fachwerkträger horizontal gelagert. Die Trasse überwindet, zwischen den Trägern liegend, den Niveauunterschied im Gefälle. Je nach Entfernung zum Stadtzentrum variiert die Ausführung der Strecken in Hochlage. So kam an den Strecken der Vorortelinie Quadermauerwerk, an der Gürtellinie Ziegelmauerwerk und an der Galerie-

die Achse zwischen dem ehem. Zollamt und dem ehem. Kriegsministerium.

Die Stationsbauten zeichnen sich durch typologische Klarheit aus. Insgesamt wurden an den Stammstrecken der Stadtbahn 11 Bahnhöfe und 23 Stationen errichtet. Die Bahnsteigmindestlänge betrug 120 m, wovon mindestens 70 m überdacht waren. Neben den drei Sondertypen in Heiligenstadt, Hütteldorf und beim Hauptzollamt wurden für die Hoch- und Tiefbahnhöfe zwei Haupttypen entwickelt. Die Hochbahnhöfe wurden als Torbauten konzipiert. Unter der Trasse kann man in einem gewölbten Durchgang das Stationsbauwerk queren, von hier erreicht man über Treppen die darüber liegenden Bahnsteige. Die massigen Baukörper

Wiental- und Donaukanallinie zu wichtigen Bestandteilen des Wiener U-Bahn-Netzes, die Vorortelinie ist heute ein Teil des Wiener S-Bahn-Netzes. Erst im Zuge des U-Bahn-Baus wurde der Denkmalwert der Wiener Stadtbahn erkannt, dennoch wurden einzelne Stationen durch Neubauten im U-Bahn-Design ersetzt. Ein Teil der historischen Aufnahmegebäude konnte inklusive der Stiegenabgänge und Bahnsteige original erhalten bleiben. An anderen Stationen wurden Stiegenabgänge und Bahnsteige neu gestaltet. Die Stadtbahnkonzeption von Otto Wagner erweitert durch die Planungen der Architektengruppe U-Bahn sind bis heute signifikante Bauwerke im Wiener Stadtbild.

Dr. Roland Tusch
Institut für Landschaftsarchitektur,
Department für Raum, Landschaft und
Infrastruktur, Universität für Bodenkultur Wien

Der Aspang-Bahnhof in Wien Landstraße

Ein riesiges Brachland innerhalb des Gürtels: so präsentierten sich die Aspanggründe drei Jahrzehnte lang, ehe hier mit der Errichtung neuer Wohnbauten begonnen wurde. Ein vergessenes Stück Wiener Boden ohne Geschichte von Belang? Mitnichten! Gerade hier wurde Geschichte geschrieben, die von hochfliegenden Plänen, dürtiger Umsetzung und auch vom Grauen des Holocaust zu berichten weiß.

An der Wende zum 19. Jahrhundert schien die Zukunft des Transportweges in künstlichen Wasserstraßen zu liegen. So ging man daran, einen Kanal zu graben, über den Wien bequem und billig mit Holz, Kohle und Ziegel versorgt werden sollte. Verwirklicht wurde das Projekt bis Wiener Neustadt, der Ausbau bis Triest – damals Österreichs wichtigster Hafen – unterblieb.

Dann revolutionierte die Eisenbahn das Verkehrssystem. Die Schifffahrtskanal-AG beantragte 1872 eine Konzession für den Bau einer Bahnlinie, die von Wien nach Saloniki im damaligen Osmanischen Reich führen sollte. Der Börsenkrach von 1873 machte dem ehrgeizigen Vorhaben ein Ende. Immerhin gewann die Kanal-Gesellschaft die Société Belge de chemins de fer als Finanzpartner, der dem Bau der Bahn nur bis Pitten – Aspang zustimmte. Als Ausgangspunkt der „k.k. priv. Eisenbahn Wien Aspang“ (EWA) wurde das bisherige Hafengelände bestimmt. Im Juli 1879 stellte man den Schiffsverkehr ein und ließ das Wasser ab. Danach entstand hier ein Durchgangsbahnhof mit dem fast 100 Meter langen Aufnahmegebäude nach Plänen Franz von Grubers, Prof. der Technischen Militärakademie. Er entschied sich für den Stil der Neorenaissance. Zwei überragende Seitenrisalite mit Sockelrustizierung sowie flankierende Säulen mit bekrönendem

Dreiecksgiebel an den Portalen waren die markanten Merkmale des Bahnhofsgebäudes. Innen gab es Wartesäle der 1., 2. und 3. Klasse, ein Restaurant, ein Postamt mit Rohrpostanlage und ein Telegraphenamt. Die ganze Anlage war ein Durchgangsbahnhof, da ein Kopfbahnhof wegen der nahegelegenen Verknüpfung mit der Verbindungsbahn Richtung Hauptzollamt/Nordbahnhof nicht möglich war. Im Oktober 1881 konnte der Verkehr Wien – Aspang aufgenommen werden. Die Fahrtdauer betrug 3 Stunden 20 Mi-

Nach kriegsbedingten Zerstörungen dauerte es nach 1945 noch lange, bis ein normaler Verkehr auf der Aspang-Bahn wieder möglich war. Der Betrieb wurde aber immer unrentabler. Die Schaffung des S-Bahnnetzes in der Region Wien versetzte der Aspang-Bahn dann den Todesstoß. 1971 wurde der Bahnbetrieb eingestellt, der Bahnhof gesperrt. Im Sommer 1977 fielen seine Mauern der Spitzhacke anheim.

Derzeit entsteht auf diesem Areal Europas größte Passivhaussiedlung



Abb. 45: Historische Ansicht des Empfangsgebäudes des Aspangbahnhofs

nuten. Pro Tag ging ein Personenzug jeweils am Vormittag und einer am Nachmittag von Wien ab. An die großen Pläne erinnerten nur noch die Trassierungsgrenzsteine mit den Buchstaben WSB (Wien-Saloniki-Bahn).

Mit dem Aspang-Bahnhof ist auch das düsterste Kapitel der jüngsten Geschichte verbunden. Für abertausende jüdische Mitbürger und andere Verfolgte des NS-Regimes war der Bahnhof das Letzte, was sie von Wien sahen, bevor sie zur angeblichen Umsiedelung Richtung Osten abführen, in Wahrheit der Weg in eine generalstabsmäßig geplante Vernichtung.

mit dem Namen „Euro-Gate“. Den Bauarbeiten voran gingen archäologische Grabungen, bei denen Reste der mächtigen Stützmauern des ehemaligen Hafenbeckens zum Vorschein kamen. Schon früher wurden bei Grabungen auf dem Gelände ein Hockergrab aus der Bronzezeit, Reste von Häusern der römischen Zivilstadt mit Fußbodenheizung, der Torso einer römischen Götterstatue, römische Münzen und ein Awarengrab freigelegt. Zeugnisse einer Besiedelung der Aspanggründe von frühesten Zeiten an.

Dr. Edgard Haider
Buchautor

Salzburg Hauptbahnhof – 1860 bis 2012

150 Jahre technischer Fortschritt – Eine Herausforderung an Ingenieure und Architekten

Der Salzburger Bahnhof wurde 1859/60 als Übergangs- und Grenzstation zwischen den bayerischen und österreichischen Eisenbahnen errichtet. Er hatte ursprünglich großteils den Ortsverkehr und wenige direkte Züge – wie den Orientexpress von Paris nach Constanza – aufzunehmen, weshalb das Empfangsgebäude seitlich der Gleisanlage angeordnet wurde.

Züge und zehn Kopfgleise, sowie ein durchgehendes Gleis, das zwar beiderseits angeschlossen war, aber nur hier endenden Zügen diente. Unmittelbar am Empfangsgebäude befindet sich ein schmaler Bahnsteig, der damals für Orientexpresszüge und Hofzüge benutzt wurde. Jenseits des dritten Gleises entstand ein sehr geräumiger, 52 m breiter und 164,5 m langer Inselbahnsteig, an dessen beiden Enden (der österreichischen und der bayrischen Seite) je drei Zungenbahnsteige anschlossen. Von dem Empfangsgebäude führten drei Per-

steig von einer dreischiffigen eisernen Halle überdacht, deren mittlerer Teil von Dreigelenkbogenbindern mit 25,1 m Stützweite, die niedriger gehaltenen Seitenhallen von Zweigelenkbogen mit überkragenden Armen, die jeweils bis zur Bahnsteigkante 13,85 m maßen und auf gusseisernen Pendelstützen lagerten, gebildet wurden. Beim aktuellen Umbau wurden nur sieben Binder der mittleren Bogenhalle wiedererrichtet. Die Gesamtplanung für die umfangreichen Bauarbeiten erfolgte im Hochbaudepartement des k. k. Eisenbahnministeriums, wobei die Detailplanung und künstlerische Ausgestal-



Abb 46 (oben): Schürzenbinder der wieder aufgebauten Bogenhalle (Foto Jän. 2012) und Abb. 47 (unten): Perrondach der an die große Bogenhalle anschließenden Seitenhalle mit Kragarm (Foto vor Demontage, 2008)



Abb 48 : Planzeichnung eines Schürzenbinders der Bogenhalle mit den auf österreichischer Seite angebrachten dekorativen Elementen (Ausschnitt)

Wegen der gewaltigen Verkehrszunahme am Anfang des 20. Jahrhunderts erweiterte man 1907/09 vor allem die Bahnsteiganlagen, beließ das Empfangsgebäude in seiner alten Lage und gestaltete es nur im Inneren durch einen großzügigen Umbau neu. Der Bahnhof besaß drei Personenhauptgleise für durchgehende

sonentunnel und zwei Gepäcktunnel zum Inselbahnsteig mit dem Wartesaalgebäude von ca. 25 m x 44 m Grundfläche, in dem die Wartesäle, Restaurationsräume, Kassen, Zollrevisionshallen etc. untergebracht waren. An den beiden Schmalseiten des Gebäudes anschließend, war der Bahn-

tung der Architekt Hans Granichstedten besorgte. Für die Bauleitung zeichnete der Ingenieur der k. k. Staatsbahnen, Architekt Ladislaus Friedrich von Diószeghy verantwortlich. Für die Innenraumgestaltung sowohl der neuen Halle im Empfangsgebäude als auch der Wartesäle und der neuen Gaststätte auf dem Inselbahnsteig

wurde der Architekt Heinrich Kathrein vom k. k. Gewerbeprüfungsamt in Wien herangezogen. Mit der feierlichen Übergabe des neuen Bahnhofs an den öffentlichen Verkehr am 5. Juli 1909 fand auch eine Ausstellung zur Eröffnung der gleichzeitig fertiggestellten Tauernbahn statt.

Die im 2. Weltkrieg schwer beschädigte Bogenhalle und eines der beiden seitlich anschließenden Perrondächer wurden 1948 in der ursprünglichen Form wiederhergestellt. Die dekorativen Teile am Schürzenbinder der österreichischen Seite (auf bayrischer Seite hatte man schon 1909 auf Dekorelemente verzichtet) wurden nicht mehr erneuert, nur das stilisierte Wappen und die Handelssymbole an First und Traufe hat man wiederversetzt. Die zerstörte Innenausstattung des Bahnhofsrestaurants wurde unter Beibehaltung der Proportionen mit edlem Adneter Marmor („Marmorsaal“) eindrucksvoll neu gestaltet. Der Marmor soll ursprünglich für ein anderes Bauwerk vorgesehen gewesen sein.

In Österreich fiel den Bahnhofshallen nicht jene hervorragende Rolle im Bahnhofsbau zu, welche sie im Ausland spielten. Diese Tatsache hing mit der relativ langsamen Verbreitung des Eisens als Baumaterial des Hochbaues in Österreich zusammen. Die großen Endbahnhöfe in Wien, die in den 1860er und 1870er Jahren von bedeutenden, meist aus dem Ausland berufenen Architekten mit zunehmend großem Aufwand neu gestaltet wurden, hatten englische und französische Vorbilder. Die Bahnhofshalle der Kaiserin- Elisabeth-(West-) Bahn in Wien war mit einem eisernen Dachstuhl nach dem System Polonceau, von 27,40 m lichter Weite ohne Zwischenstützen, überspannt. Die Hallen des Südbahnhofs und des Franz Josef-Bahnhofs besaßen die gleiche Konstruktion mit 36,10 m bzw. 28,70 m, ebenso der Wiener Bahnhof der Staatseisenbahn-Gesellschaft (später Ostbahnhof) mit einer zweischiffigen Halle von zusammen 40,30 m Breite. Eine schwere stützenlose, 39 m weite Halle mit parabolischen Sichelträgern erhielt der Nordwestbahnhof, während man beim Nordbahnhof eine dreischiffige Anlage mit Gitterträgern in Kielbogenform ausführte. Alle diese technikgeschichtlich und architekturhistorisch hervorragenden Wiener Hallenkon-

struktionen wurden nach den schweren Zerstörungen des Zweiten Weltkriegs nicht wiederhergestellt. Besonders bedauerlich war der Abbruch des Nordbahnhofs 1965.

Der Bautypus eines Inselbahnhofs mit Hallenüberdachung wurde in Österreich im Gegensatz zu Deutschland selten angewendet, um 1900

architektonisches, technikgeschichtliches und kulturhistorisches Denkmal. Nach Verlusten durch Krieg und Wiederaufbau wird sich sein Erscheinungsbild durch die seit 2008 stattfindende grundlegende Neuordnung des Bahnbetriebs auf Basis einer wohl zu ehrgeizigen Umbauplanung (Architekten Klaus Kada und Gerhard

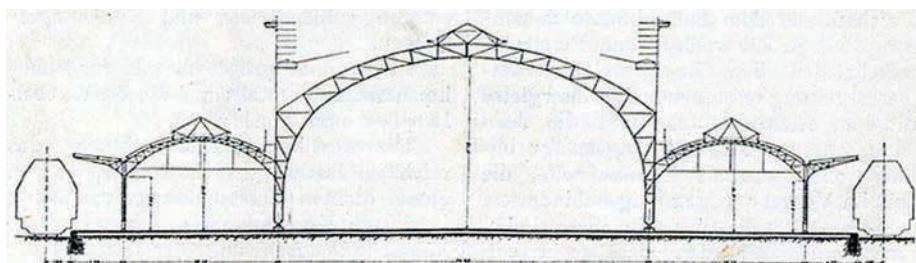


Abb. 163. Salzburg; Schnitt durch die Hallen des Mittelbahnsteiges.



Abb 49 (oben): Schematischer Schnitt durch die Hallen des Mittelbahnsteiges; Abb. 50 (unten) Gesamtansicht des ehem. Inselbahnsteiges (vor d. Abbau, Mai 2000)

etwa bei neueren Anlagen der Nordwestbahn in Böhmen oder beim Umbau des Bahnhofs Krakau. Diese Sonderform wurde bei der Erweiterung des Hauptbahnhofs in Salzburg gewählt, weil sie den Anforderungen des bayerisch-österreichischen Grenz- und des internationalen Fernverkehrs (Orientexpress!) am besten entsprach.

Am Anfang des 20. Jahrhunderts bildete der Hauptbahnhof ein Symbol für den technischen Fortschritt. Seinerzeit bedeutende Architekten und Ingenieure aus dem bestens ausgebildeten eigenen Beamtenstab der Staatseisenbahn und des Eisenbahnministeriums und nicht zuletzt maßgebliche Werkstätten der Monarchie wurden für die Planung der neuen Bahnanlage, für die Hochbauten, für die architektonische Gestaltung der Eisenkonstruktionen bis zum Innenausbau für die Realisierung herangezogen. Der Salzburger Hauptbahnhof ist auch heute in seiner Gesamtheit ein

Wittfeld) bedeutend verändern. Innerhalb der Modernisierung mischen sich glückliche mit weniger glücklichen Umständen: Ein Teil der nach Zerstörungen in und nach dem Zweiten Weltkrieg in Österreich einzig verbliebenen, historischen Stahlhalle über dem früheren Inselbahnsteig wurde restauriert und in den neuen Entwurf einbezogen – bedauerlicherweise in stark reduzierter Form. Hier kann wohl nur noch von einem Zitat gesprochen werden. Gänzlich abgetragen wurde der Marmorsaal, seine Ausstattung wurde eingelagert und wartet auf seine Aufstellung an einem anderen Ort. Dagegen hat das Empfangsgebäude durch die Wiederaufindung der Fliesenbilder und die gelungene Rückführung der Schalterhalle in den Zustand von 1909 sein repräsentatives Erscheinungsbild wiedererlangt.

Dr. techn. Ute Georgeacopol
TICCIH Austria

① www.ticcih.org

übergeben werden sollten, protestierte die Brauereiführung heftig, aber vergeblich. Wenige Tage später, am 17.3.1944, erfolgte der erste Bombenangriff auf Schwechat. Da ein großer Teil der Brauerei-LKWs für die Umsiedelung von Teilen der Rüstungswerke Steyr-Daimler-Puch in Schwechater Brauereikeller requiriert wurde, kam die Bierauslieferung ins Stocken. Die Schließung der Brauerei drohte, wurde aber im letzten Moment verhindert.

Auch Heinkel-Flugzeuge wurden in Brauereikellern zusammengebaut. Im Gipsbergwerk der Seegrotte bei Mödling (Deckname Languste) wurden ab 1944 Rumpfteile des Strahltriebwerk-Flugzeugs Heinkel He 162 („Volsjäger“) von KZ-Häftlingen montiert. Die Fertigstellung erfolgte zunächst in Hangars am Fliegerhorst Schwechat, wurde jedoch im Sommer 1944 in die Brauereihallen bei der Bruck-Hainburger Strasse 26 verlegt.

KZ-Außenlager in Schwechat

Schon im März 1944 dürften laut Ezsöl die ersten KZ-Häftlinge aus Mauthausen in den Brauereikellern eingetroffen sein, um den Einzug der „Flugmotorenwerke Ostmark“ vorzubereiten. Ein umzäuntes Barackenlager wurde am ehemaligen Phönix-Sportplatz bei der heutigen Alfred-Horn-Straße errichtet. In 15 Baracken, neben einem Appellplatz und



Abb. 53: Ein Blick in die alten Schwechater Brauereikeller

einer Verwaltungsbaracke, wurden bis zu 600 KZ-Häftlinge eingepfercht. Ab April 1944 hatte der berühmte SS-Obersturmführer und Massenmörder Anton Streitwieser das Kommando über die KZ-Außenlager Wien-Schwechat, Wien-Floridsdorf, Wien-Jedlese und Seegrotte-Hinterbrühl. Ezsöl schildert ausführlich die grausamen Brutalitäten, die unter seinem Kommando an den Häftlingen von Schwechat verbrochen wurden. 1952

wurden die Spuren des Konzentrationslagers beseitigt und, als wäre nichts gewesen, wieder ein Sportplatz angelegt. Ebenso wurden die Spuren der Rüstungsbetriebe entfernt und im Krieg beschädigte Teile der Brauerei wieder aufgebaut, daneben neue Produktionsgebäude errichtet.

plexes, ja geradezu verwirrendes System von großen und kleineren Hallen und Räumen. Ein Teil davon wurde offensichtlich als Luftschuttkeller genutzt (Luftfilter der Firma Dräger, Überdruckventile gegen einen Gasangriff, entsprechende Beschriftungen). Ein sehr langer Verbin-



Abb. 52: Blick vom Getreidespeicher auf Pavillon und Brauerei (November 2011)

Erforschung der Kellersysteme

Unter dem Areal der alten Brauerei, das derzeit plattgemacht wird, konnten im Zuge von Begehungen zwei große Kellersysteme festgestellt werden, die anscheinend nicht miteinander verbunden sind. Unter dem sogenannten „Büffelberg“ befindet sich ein System sehr großer Hallen samt Brunnen und unterirdischen Gär tanks. Eingebaute Räume nahe dem Eingang könnten aus dem Zweiten Weltkrieg stammen, ihre Ziegelwände und -pfeiler enthalten zahlreiche gekritzelte Inschriften mit Datumsangaben vom Herbst 1944, sowie Frauennamen und die Stadtnamen Budapest und Debrecen. Es wäre zu untersuchen, ob sich hier Zwangsarbeiterinnen (vielleicht ungarisch-jüdischer Herkunft) verewigt haben, oder ob die Inschriften von „regulären“ Arbeiterinnen oder von Luftschutzsuchenden stammen.³ Im Bereich zwischen dem „Alten Brauhaus“ (Brauhausgasse 8, „Bienenhof Mandl“, wird nicht abgerissen) und dem Friedhof befindet sich unterirdisch ein zweites, sehr kom-

plexes mit Seitenräumen erstreckt sich von dort bis unter den kürzlich abgerissenen hohen Getreidegroßspeicher, der 1940/41 errichtet wurde.

Ob nach dem Abbruch der meisten oberirdischen historischen Gebäude nun auch alle historischen Kellerranlagen verüllt werden, oder ob vielleicht doch ein kleiner Teil davon für die Nachwelt erhalten bleibt (z. B. jener mit den Inschriften), wird sich nach der Untersuchung durch Denkmalamt und Zeitgeschichte-Experten entscheiden.

Dr. Gerhard Hertenberger

① **iD-Vortrag Schwechater Brauerei**
15.11.2012 (siehe Seite 44)

Endnoten:

- ¹ <http://www.bda.at/documents/571380313.pdf>, Seite 284
- ² in: Historisches Schwechat, Forschungsberichte aus dem zeitgeschichtlichen Archiv Adolf Ezsöl, Nummer 1, Sept. 2008
- ³ vgl. E. Lappin-Eppel: Ungarisch-jüdische Zwangsarbeiter und Zwangsarbeiterinnen in Österreich 1944/45

Historische Brauereien in Österreich

Die Auswirkungen der Konzentration der Brauindustrie auf die historische Bausubstanz der österreichischen Braustätten am Beispiel der Brau Union

Nach dem großen Sterben der veralteten kleinen handwerklichen Braubetriebe in der Zeit zwischen dem Ende des 19. Jahrhunderts und dem Ersten Weltkrieg verlagerte sich die Bierproduktion zu den bereits seit Mitte des 19. Jahrhunderts bestehenden industriellen Brauereien, die sich in Folge einen immer stärkeren Konkurrenzkampf lieferten. Während einige Großbetriebe ins Gigantische expandierten, mussten viele andere aufgeben.

Die Folge war die Konzentration der österreichischen Brauindustrie, die 1921 mit dem Zusammenschluss der Brauereien Hofbräu Kaltenhausen, Linzer Aktienbrauerei und Malzfabrik vormals Hatschek, Poschacher Brauerei in Linz-Lustenau, Salzkammergut Brauerei AG in Gmunden und Wieselburger Aktienbrauerei, vormals Kaspar Bartenstein zur Braubank AG

1926 kam die Niederösterreichische Obstverwertung und Brauerei GmbH Kröllendorf, 1928 die Aktiengesellschaft der Liesinger Brauerei Wien sowie 1929 das Bürgerliches Brauhaus Innsbruck, die Brauerei Reutte GmbH die Vereinigte Tiroler Brauerein Kundl – Jenbach AG, die Aktiengesellschaft Sternbräu Salzburg, die Stiftsbrauerei Engelszell und die Aktiengesellschaft der Brunner Brauerei, Brunn am Gebirge dazu. Ebenso die Brau- und Lieferrechte der stillgelegten Schlossbrauerei Büchsenhausen und Löwenbräu in Innsbruck.

1932 wurden die Brau- und Lieferrechte von Schatzl in Raab und 1933 vom Marktbrauhaus Sarleinsbach erworben. 1935 beteiligte man sich zu 40% an der Brauerei Zipf. In den Jahren 1939 - 1945 firmierte die Österreichische Brau AG unter dem Namen Ostmärkische Brau AG – Linz. 1943 wurden die Brau- und Lieferrechte der Klosterbrauerei Seefeld, 1952 Seyr in Perg und 1957 Stiftsbrauerei St. Florian (beide an Göss mit Beteiligung der Brau AG), 1956 Hinterweibenbach, 1962 Wendberg, 1964

bei Wien) und Übernahme der Brauereien Hütteldorf, Jedlesees, Floridsdorf und Nussdorf. 1974 wurde die Brauerei Blattl Saalfelden und 1975 die Brauerei Mattighofen erworben und still gelegt. Im Jahre 1988 wurde die Brau-Beteiligungs-Aktiengesellschaft (BBAG) gegründet, die 1993 „durch feindliche Übernahme“ der Steirerbrau (Brauereien Göss Leoben, Puntigam/Reininghaus Graz, Falkenstein Lienz, Adambräu Innsbruck) zur Brau Union Österreich AG wurden. 1986 ging bereits die Brauerei Mühlgrub in der Steirerbrau auf. Nach der Übernahme von 33% an der Schladminger Brau GmbH wurde die Brau Union 2003 von Heineken Zoeterwoude übernommen. Über eine 50% - Beteiligung ist die Brau Union unter anderem auch an den Vereinigten Kärntner Brauereien (Villacher, Schleppe, Piestinger) beteiligt. Im selben Jahr wurden die Brau- und Lieferrechte von der stillgelegten Brauerei Mayr in Kirchdorf an der Krems übernommen.

Derzeitige Situation

Heute wird durch die Brau Union (wenn man von den Beteiligungen absieht) nur mehr in Wieselburg, Zipf, Schwechat sowie in Graz-Puntigam, Göss und Lienz industriell gebraut. Da die Brauereien Wieselburg und Schwechat in neue Betriebsgebäude übersiedelt sind, wird nur mehr in Zipf, Graz-Puntigam, Göss und Lienz an den historischen Orten gebraut. Die Brau Union ist mit einem Marktanteil von etwa 50% Marktführer am heimischen Biermarkt.

Die Auswirkungen

Die folgende Übersicht listet die Veränderungen an den einzelnen Standorten auf:

Totalverluste der Produktionsgebäude (in Klammer das Jahr des Abbruchs, ggf. noch bestehende Nebengebäude und Restaurationen sind nicht berücksichtigt): in Wien: Hütteldorf (1937), St. Marx (um 1950), Floridsdorf (um 1960), Nussdorf (1965), Jedlesees (1978), Simmering (um 2005) und Liesing (2009); in Niederösterreich: Brunn am Gebirge (1957-59), Kröllendorf (1998) und



Abb. 54: Die Mälzerei Mannswörth im Jahr 2002

erst so richtig losging. Zuvor waren schon eine Vielzahl kleinerer, aber auch größerer Brauereien - wie z.B. Sigl in Ottensheim - speziell in den beiden Linzer Brauereien aufgegangen. Am 1. Jänner 1925 wurden die fünf Brauereien mit ihrer „Mutter“ zur Österreichischen Brau Aktiengesellschaft (Brau AG) verschmolzen.

Berndorf bei Salzburg und 1968 Neufelden erworben.

1970 fusionierte die Brau AG mit der Brauerei Zipf AG, vormals W. Schaub und 1978 mit der Schwechater Brauerei AG - diese entstand einst aus dem Zusammenschluss der Wiener Brauereien St. Marx und Simmering sowie Kleinschwechat (zeitweise

Wieselburg (2001); in Oberösterreich: Linzer Aktienbrauerei, Sarleinsbach, St. Florian, Hinterweißenbach, Mattighofen; in Salzburg: Alter Sternbräu (1930), Berndorf (nach 1980); in der Steiermark: Reining-

Graz-Puntigam (151.540 m²), Sternbrauerei Salzburg (15.227 m²) und Teile des Schwechater Areals (8.350 m²) die Asset One Immobilienentwicklungs AG gegründet. Das Hauptgebäude der Sternbrauerei

ten verbliebenen denkmalgeschützten Teil des Brauhofes (ehemals Bürgerliches Zeughaus, wo 1671 Peter Graf Zrinyi, Banus von Kroatien und Franz Frangepany, Markgraf der Küstenlande enthauptet wurden) für die



Abb. 55: Das Sudhaus des Simmeringer Brauhauses vor dem Abbruch (um 2005)



Abb 56: Die Schwechater Mälzereikamine - einst Wahrzeichen der Stadt - vor dem Abbruch

haus Graz; in Tirol: Bürgerliches Brauhaus Innsbruck (2005), Reutte (nach 1980), Kundl (nach 1945), Jenbach (nach 1945), Seefeld (?) und Löwenbräu Innsbruck (?).

Teilverluste: In Niederösterreich: altes Schwechater Brauhaus; in Oberösterreich: Poschacher Linz, Gmunden, Ottensheim, Engelszell, Perg, Neufelden, Schatzl Raab; in Salzburg: Saalfelden, Wendlberg; und in Tirol: Adambräu Innsbruck.

Weitgehend erhalten: in Oberösterreich: Kirchdorf an der Krems, Mühlgrub; in Salzburg: Hofbräu Kaltenhausen, Sternbräu; in Tirol: Innsbruck/Büchsenhausen; in Kärnten: Hermagor, Steinbrücken, Völkermarkt, Sorgendorf.

Abbruch oder Revitalisierung

Wie sorgsam mit dem kulturellen Erbe umgegangen wird, liegt schlussendlich bei den Gemeinden. Dass nicht mehr benötigte und brach liegende Areale verkauft werden, kann man einem Braukonzern nicht vorwerfen. Dass in letzter Zeit die Objekte in vielen Fällen bei Investoren landen, die auf Gewinnoptimierung ausgerichtet sind, macht die Sache spannend. Im Falle der Brau-Union wurde 2005 für die Verwertung der Areale in Graz-Reininghaus (545.150 m² + 290.499 m²),

dürfte weitestgehend erhalten bleiben und in Puntigam sind Gebäude weitestgehend nicht betroffen. Anders schaut die Situation auf den Reininghaus-Gründen aus. Hier wurden bereits große Teile der alten Bausubstanz dem Erdboden gleich gemacht. Nur wenige denkmalgeschützte Gebäude wie etwa der riesige Getreidespeicher und die Malztenne, die allerdings nicht mehr den Eindruck einer Brauerei vermitteln, sind am Areal verstreut erhalten.

Doch schon in den Jahren zuvor wechselten viele Areale den Besitzer und wurden neuen Nutzungen zugeführt. Besonders schmerzhaft war der schlagartige Totalverlust der alten Wieselburger Braustätte 2001, die einem an Hässlichkeit nicht mehr zu überbietenden Einkaufszentrum weichen musste. Wieselburg hat sich immer als „die“ Braustadt bezeichnet - für den Erhalt des kulturellen Erbes hatte man jedoch nichts übrig. Man hat nicht den geringsten Versuch unternommen, die alte Bausubstanz auch nur irgendwie zu integrieren. Aber auch der Bürgerbräu Innsbruck wurde 2005 komplett kassiert und auf dem Areal 2006 bis 2009 unter dem Namen „Bürgergarten“ ein Versicherungs- sowie ein Gesundheits- und Sozial-Zentrum, sowie ein Bildungshaus und Wohnungen errichtet.

In Wiener Neustadt schreckte man nicht einmal davor zurück, den letz-

ten Erweiterung eines Möbelhauses und zur Schaffung von Parkplätzen zu opfern.

In Wien-Liesing verfolgte man über Jahrzehnte die Taktik der scheibchenweisen Demolierung - bis nichts mehr erhaltenswertes übrig war. 2005 wurde nach einem Brand mit dem Abbruch der verbliebenen Gebäude begonnen. 2008 bis 2010 entstanden auf dem 10 Hektar großen Gelände ein Einkaufszentrum und mehr als 450 Wohnungen.

Der Abbruch der alten Schwechater Brauerei wurde am 21. Jänner 2012 mit der Sprengung des Schlotkes abgeschlossen. Nachdem bereits vor Jahren nicht mehr benötigte Gebäude abgerissen und die Einrichtungen des Sudhaus und der Maschinenhäusern demontiert wurden, gerieten die Gebäude immer mehr in Verfall bis sie November/Dezember 2011 abgerissen wurden.

Dass es auch anders geht, zeigen uns die beispielhaft revitalisierten Gebäude der ehemaligen Stiftsbrauerei in Lambach. Auch in Kirchdorf an der Krems ist man bemüht, die Bausubstanz der ehemaligen Brauerei Mayr zu erhalten und darin die Polytechnische Schule anzusiedeln. Die Adaptierungsarbeiten gestalten sich durch die unerwartet schlechte Bausubstanz allerdings schwieriger als geplant.



Abb. 57: Das Wieselburger Brauhaus vor dem Abbruch 2001



Abb 58: Der Wiener Neustädter Brauhof vor dem Abbruch

Das von weitem sichtbare Zeichen einer Brauerei war lange Zeit der Mälzereiturm

An vielen Orten waren Brauereien ein prägender Teil des Stadt- bzw. Ortsbildes. Erkennbar waren bzw. sind Brauereien seit dem 19. Jahrhundert an den charakteristischen Mälzereitürmen mit ihren typischen Windfängen bzw. -hauben. Es lohnt sich, der Entwicklung des Mälzereiwesens in unserem Zusammenhang etwas näher nachzugehen: Eine der größten Errungenschaften des 19. Jahrhunderts war die Einführung der Englischen Malzdarren, die auch die Wandlung der Brauereilandschaft von der handwerklichen zur industriellen Brauerei einläutete.

Historisch gesehen haben Brauereien selbst gemälzt und waren daher Brauerei und Mälzerei in einem. Mit der rasanten Expansion einiger Brauereien kam es jedoch rasch zu Engpässen. Die Brauerei Schwechat - in ihrer Blüte die größte Brauerei am Kontinent - war so gezwungen, sämtliche kleinere Brauereien der Umgebung aufzukaufen, stillzulegen und nur mehr die Malzdarren zu benutzen bzw. zu erweitern.

Eine der größten Anlagen entstand so 1850 in Mannswörth, wo der Betrieb auf 13 Malztennen ausgebaut wurde und bis 1902 Malz nach Klein-Schwechat lieferte. Die Malzdarre stand noch - immer mehr in sich zusammenbrechend - bis um 2005 und wurde dann abgebrochen. Weitere

Mälzereien befanden sich in Kettenhof und Margarethen am Moos. Auch die Mälzereikamine der beiden ehemaligen Schwechater Brauereien Figdor und Popper prägten zusammen mit den mächtigen Exemplaren der Schwechater Brauerei noch in den 1960er-Jahren die Skyline von Schwechat. Die riesige Saladin-Mälzerei des ehemaligen Stadtbräu in Schwechat-Rannersdorf wurde erst Ende der 1990er-Jahre abgebrochen.

Mit zunehmender Industrialisierung wurde die Herstellung von Malz immer mehr von der Bierherstellung gelöst und die Mälzereien wurden zu eigenständigen Unternehmen. Heute stellt in Österreich keine einzige Brauerei mehr selbst Malz her. Trotzdem ist das Mälzen untrennbar mit dem Brauen verbunden. Für jeden Hektoliter Bier werden immerhin ca. 17 kg Malz benötigt. Der Braugartenbedarf für die inländische Bierproduktion belief sich 2010 auf rund 170.000 Tonnen.

Grob wird in zwei Mälzereitypen unterschieden

1. die Tennenmälzerei (engl. floor maltings). Das Getreide wird in relativ dünnen Schichten (ca. 30 cm) auf dem Boden ausgebreitet und regelmäßig manuell gewendet. Das traditionelle Verfahren ist relativ arbeitsaufwändig bei geringer Kapazität.
2. die Kastenmälzerei (engl. Saladin box). Das Getreide wird in von unten belüfteten Kästen zum Keimen gebracht und mechanisch gewendet.

Das Verfahren wurde vom Franzosen Charles Saladin entwickelt.

Nachdem die Produktion in Wien-Liesing und Pottendorf eingestellt wurde, konzentriert sich nun die österreichische Malzproduktion auf drei Standorte. Vom Marktführer mit seinen zwei Produktionsstandorten in Wien-Stadlau und Graz-Reininghaus werden über der österreichischen Produktion abgedeckt. Die kleine, heute noch in Familienbesitz befindliche Mälzerei in Grieskirchen produziert hauptsächlich Spezialitäten.

Malzdarren mit Kamin und Windhaube sind nur mehr wenige erhalten - so z.B. in Wien-Ottakring, Laa/Thaya, Schrems, Grieskirchen, Kirchdorf an der Krems, Ried im Innkreis, Schärding (Kapsreiter alt), Sierninghofen, Lambach, Kaltenhausen, Salzburg (Stiegl), Oberndorf bei Salzburg, Innsbruck-Büchsenhausen, Hermagor, Klagenfurt-Winklern, Kolbnitz, Villach, Hüttendorf, Gödersdorf (Stobitzen), Sorgendorf, Völkermarkt, Weißkirchen in Steiermark und Leoben-Göss.

Mit Kamin, aber ohne Windhaube finden sich Mälzereigebäude noch in Horn, Weitersfeld (verfallend), Schrems, Weitra, Poysdorf, Pottenbrunn, Himberg, Piesting (verfallend?), Neumarkt im Hausruckkreis, Schwertberg und Steinbrücken (verfallend?)

Christian M. Springer

① www.brautopo.at

Das Wiener Wasserschloss

Zur Geschichte des Schlosses Laudon in Wien-Hadersdorf

Am Rande Wiens, im idyllischen Tal des Mauerbachs steht das einzige Wasserschloss des heutigen Stadtgebiets: Schloss Laudon, das bis ins 20. Jahrhundert als „Schloss Hadersdorf“ bekannt war. Die erste urkundliche Erwähnung war im Jahre 1130, das damalige Anwesen war der Sitz des adeligen Geschlechtes derer von Heydersdorff. Um 1440 baut es Herzog Wilhelm von Österreich zu einem Jagdschloss aus. Nach der ersten Türkenbelagerung Wiens, bei der das Schloss sehr schwer beschädigt wurde, erfolgte die Verpfändung an den Glasfabrikant Nicolaus Piti. Er

Nach einigem Besitzerwechsel erwarb 1655 Hofkammerpräsident David Ungnad Graf von Weissenwolf das Anwesen für Kaiserin Eleonore, die 2. Gattin Ferdinand III. Sie ließ das Schloss instand setzen, stattete den Park mit Springbrunnen aus und ließ einen Pavillon auf der kleinen Insel im erweiterten Wassergraben anlegen, wie ein Stich Vischers von 1672 anschaulich zeigt. Das Schloss wurde 1683 Opfer der zweiten Türkenbelagerung und bald darauf von Andreas Schellerer, dem Pfalz-Neuburgischen Residenten in Wien, als frühbarockes Wasserschloss inmitten freundlicher Gärten wieder aufgebaut. Im April 1708 verbrachte Prinzessin Elisabeth Christine von Braunschweig, die Mut-

bedeutsame Anwesenheit hat über großen Glanz hervorgebracht. Nach diesem sei uns daher dies Haus teuer.“ 1744 war Franz Wilhelm Schellerer alleiniger Inhaber des Schlosses und gestaltete den letzten einheitlichen Umbau, der bis heute unverändert geblieben ist. Schließlich kaufte 1776 Feldmarschall Ernst Gideon Freiherr von Laudon mit finanzieller Unterstützung durch Kaiserin Maria Theresia das Schloss.

Laudon lebte von 1717 bis 1790. Er trat 1742 in die Dienste der Kaiserin Maria Theresia, siegte gegen die Preußen unter Friedrich dem Großen und vertrieb 1789 die Türken endgültig aus Belgrad. Laudon war ein gro-



Abb. 59: Die Südfassade des Schloss Laudon, dem einzigen Wasserschloss auf Wiener Gemeindegebiet (2005)

baut die Ruine zum Schloss im Renaissancestil um. Nur zehn Jahre später gab er es der Hofkammer wieder zurück, da sein Plan, hier eine große Glasfabrik zu errichten, nicht erfolgreich war. Ab 1551 war Andreas von Teuffenbach, Landesverweser der Steiermark und Waldmeister in Österreich, Herr in Hadersdorf. Er baute den Ansitz weiter aus.

ter Maria Theresias, hier zwei Nächte vor ihrer Vermählung mit Karl III., damals König von Spanien, später römisch-deutscher Kaiser (Karl VI.). Am großen Stiegenaufgang des Schlosses erinnert eine Gedenktafel in lateinischer Inschrift an dieses Ereignis: "Hier verweilte die spanische Königin zwei Nächte vor dem Tage, an dem sie frohgemut Karl heiratete. Diese

ßer Förderer von Kunst und Wissenschaft, er verbrachte seine letzten Lebensjahre in diesem Schloss. Unter seiner Leitung wurde es kunstvoll eingerichtet. 1790 starb er ohne direkte Nachkommen, seine Witwe Klara lebte noch bis 1806 im Schloss. Das Schloss blieb bis 1925 im Besitz der Familie des Bruders des Feldmarschalls. Nach dem Zusammenbruch

der österreichischen Monarchie, zog sich die Familie Laudon auf ihr Gut Bistritz in Mähren zurück und verkaufte das Schloss an den Großindustriellen Dr. Otto Pollak Edler von Parnegg. Dieser wurde 1938 in ein Konzentrationslager verbracht. Das Schloss diente nach 1945 zehn Jahre lang als russische Kommandantur. In dieser

beim Abriss von Schloss Donaudorf im Zuge des Baus des Kraftwerks Ybbs-Persenbeug gerettet wurden, in den Festsaal im ersten Stock des Schlosses Laudon übertragen. Diese Fresken zeigen Darstellungen der damals bekannten vier Kontinente sowie Maria Theresia als Beherrscherin dieser vier Erdteile. Erlesene Kunst-

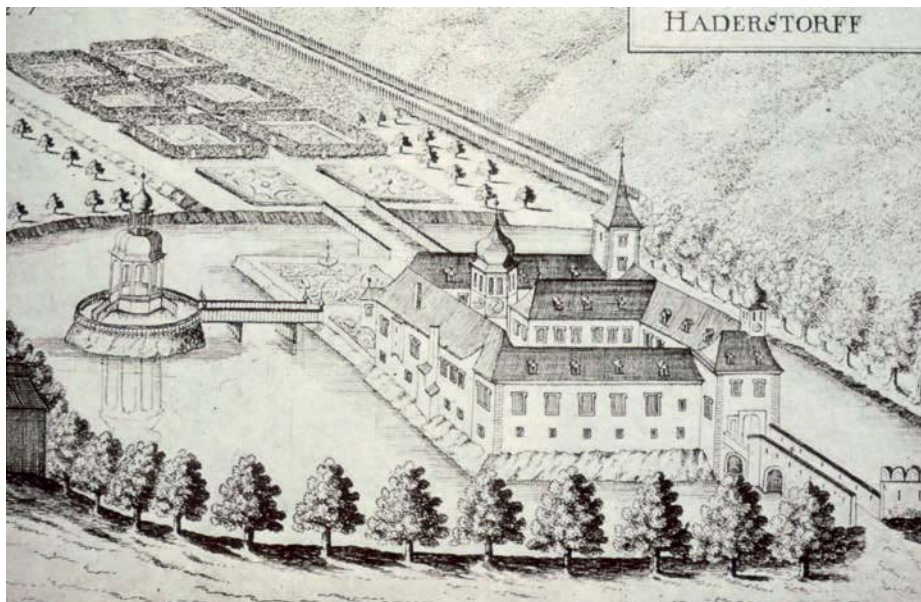


Abb. 60: Schloss Hadersdorf / Laudon auf einem Stich von Georg M. Vischer, 1672

Zeit wurde es sehr stark verwüstet. Das Schloss wurde nach der Rückgabe an die Erben des letzten rechtmäßigen Besitzers 1958 an die Wiener Erzdiözese verkauft, die es 1960 an KR Konsul Alfred Weiss, den Eigentümer der Wiener „Arabia“ Kaffeerösterei, verkaufte.

Nach Jahrzehnten des Verfalls begann damit eine neue Phase der Umgestaltung des durch die Besatzungsjahre stark beschädigten Anwesens. Im Geiste Laudons veranlasste Konsul Weiss eine profunde Renovierung und prachtvolle Ausstattung mit allen Errungenschaften der modernen Zeit. Gäste aus aller Welt erlebten im Luxushotel Schloss Laudon den Hauch einer großen Vergangenheit und mussten dennoch nicht auf den Komfort des 20. Jahrhunderts verzichten. Im Zuge dieser Renovierung erhielt der Wiener Gartenarchitekt Oskar Wladar den Auftrag, die Umgebung des Schlosses, vor allem aber den kleinen Park, der als "Botanischer Garten" bezeichnet wird, neu zu gestalten. In Zusammenarbeit mit dem Denkmalamt wurden 1963 die vom berühmten Barockmeister Johann Bergl gemalten Fresken, die 1954

werke, mit viel Liebe und Sachkenntnis von Konsul Weiss gesammelt, schmückten die Säle, Zimmer und Korridore des Schlosses. Wo einst Minister der Kaiserin ihren Kronrat abhielten, wurden nun Konferenzen und Sitzungen veranstaltet. Im Schlosspark wurde eine ganzjährig geöffnete Freizeitanlage mit Schwimmbad, Sauna, Kegelbahnen und Tennisplätzen errichtet. Ein gut ausgestatteter Pferdestall und erfahrene Reitlehrer ermöglichten den Gästen herrliche Geländeeritte im Schlosspark und über die Hänge des Wienerwaldes. Im Winter wurde Eislaufen am Schloss-Teich und Fahrten im Pferdeschlitten angeboten. Fleisch, Milchprodukte und Gemüse für die Küche kamen frisch aus dem eignen Gutshof. Die eigene große Gärtnerei versorgte Zimmer und Säle mit herrlichem Blumenschmuck. Das waren alles Angebote, die in den 1960er Jahren innovativ und einzigartig waren.

Nach dem Tod von Konsul Weiss erbte seine Tochter Eva Wieser 1975 das Schloss. Gemeinsam mit ihrem Ehemann Alfred Wieser hat sie das Wirken ihres Vaters erfolgreich fortgeführt. Seit 1976 ist die Republik

Österreich Mieter des Schlosses und betreibt hier die Verwaltungsakademie des Bundes. In Abstimmung mit dem Bundesdenkmalamt, Abteilung für Historische Gärten, wurde von Familie Wieser 1996 unter Leitung von Dipl.-Ing. Stefan Schmidt ein Parkpflegewerk in Auftrag gegeben. So konnte die historische Entwicklung des Parks analysiert, Verfälschungen und Schäden ermittelt und ein Weg zur Wiederherstellung der denkmalwürdigen Gartenräume des 19. Jahrhunderts aber auch der 60er Jahre aufgezeigt werden. Auf Initiative der Eigentümerfamilie hin blieb es nicht bei der Ausarbeitung des Parkpflegewerkes. In der Praxis wurde der 1996 errichtete Neubau des Seminargebäudes Oktogon (der Beitritt Österreichs zur EU verlangte von der Verwaltungsakademie mehr Leistungen, die mit den vorhandenen Räumlichkeiten nicht erbracht werden konnten) zum Anlass genommen und die unbefriedigende Gestaltung zwischen Teich und dem östlichen Eingang in den Schlosspark angemessen umgestaltet. In einem weiteren Schritt wurden im Botanischen Garten die Koniferenpflanzungen der 60er Jahre gerodet. Die alten Gartenräume wurden dadurch wieder erlebbar.

Schließlich erfolgte von 1998 bis 2002 die vollständige Erneuerung der beiden, den Pleasureground einfassenden Alleen und der Randallee des Teiches. Im Zuge dieser Arbeiten wurden insgesamt mehr als 100 Linden und Kastanien neu gepflanzt. Nicht nur die Parkanlagen werden liebevoll gepflegt, sondern auch die Gebäude werden laufend in Schuss gehalten. Selten vergeht ein Jahr in dem es nicht dem Einsatz von Maurern, Spenglern, Dachdeckern, Tischlern und Anstreichern bedarf. So wurden 2010 über einen Zeitraum von 4 Monaten die gesamten Dachflächen des Schlosses neu gedeckt, sämtliche Dachrinnen und Verblechungen erneuert, die Fassaden und Fenster renoviert und frisch gestrichen.

Für die Zukunft ist zu hoffen, dass sich auch über das absehbare Ende des Mietvertrages mit der Republik Österreich hinaus eine dem Ensemble adäquate Nutzung findet.

Werner Hammerl
www.burgen-austria.com

id-Sommerfest Schloss Laudon
27.07.2012 (siehe S. 44)

iD-Hintergrund: Kulturelles Erbe, Landschaft und Umwelt – ein europäischer Paradigmenwechsel für eine bewahrende Kulturlandschaftsentwicklung

Fortsetzung des Beitrages „Die Dokumentation „Bauernhöfe – Historische Gehöfte in Oberösterreich“ von Gunter Dimt“ in „Denkma[i]l Nr. 9

Die Landschaften Europas verfügen nach wie vor über ein reiches natürliches und kulturelles Erbe, das geschützt, gepflegt und weiterentwickelt werden muss. Die Sensibilität im Hinblick auf diese Güter hat sich in den letzten Jahren erhöht. Das Problem der heutigen Kulturlandschaftsentwicklung liegt vor allem in der Intensität des Veränderungs- und Umformungsprozesses. Die erkennbaren Zeugen der kulturlandschaftlichen Entwicklungsstadien in der Landschaft werden weiter dabei reduziert. Durch vollständige Zerstörung an Stelle weitgehender Berücksichtigung der vorhandenen Bausubstanz, durch Vereinheitlichung anstatt Beibehaltung regionaler bzw. örtlicher Bauformen und Baumaterialien tritt ein Verlust von erlebbaren Identitätswerten ein.

Es geht um die gesamte heutige Kulturlandschaft – Neue Ziele für die bewahrende Entwicklung unseres Lebensraumes und dessen Identität

Neue internationale Dokumente sprechen die gesamte heutige Kulturlandschaft an. Es geht um integrale Strategien für ein System zum Schutz und zur Pflege der Umwelt sowie die Revitalisierung, nachhaltige Aufwertung und Entwicklung des architektonischen Erbes und der Landschaft. Dieser Paradigmenwechsel manifestiert sich einerseits in der europäischen Umweltgesetzgebung, zehn internationalen bzw. europäischen Initiativen und Dokumenten. Hervorzuheben sind dabei z.B. die Europarat-kampagne „Europa, ein gemeinsames Erbe“, das Europäische Raumentwicklungskonzept (EUREK), die Europäische Empfehlung Nr. R (95) 9 zur integrierten Erhaltung von Kulturlandschaften, die UNESCO-Welterbekonvention, die Alpenkonvention zum Schutz der Alpen mit dem speziellen Protokoll „Naturschutz und Landschaftspflege“ und insbesondere die Europäische Landschaftskonvention (Florenz, 20. Oktober 2000). Die Europäische Landschaftskonvention, die

von bisher 33 europäischen Staaten unterzeichnet und von 22 Mitgliedstaaten des Europarates ratifiziert wurde, kann jedoch als das neue Instrument einer umfassenden Landschaftspolitik in Europa und daher als Rahmen/Innovation für Aktivitäten auf allen Entscheidungsebenen angesehen werden.

reichischen Kulturlandschaft ist u.a. die Aufarbeitung der Bauaufnahmen von R. Heckl, des Archivs von A. Klaar und G. Dimt.

- Aufbereitung der Grundlagenforschung für die Inventarisierung des bäuerlichen baukulturellen und landschaftskulturellen Erbes.

Kulturlandschaft in der Anwendung



Abb. 61: Bund Heimat und Umwelt (2010) „Kulturlandschaft in der Anwendung“. Der Band gibt einen umfassenden Einblick in praxisorientierte Konzepte zur Erfassung, Erhaltung und Entwicklung und kann gegen eine Spende unter der e-Mail Adresse: bhu@bhu.de angefordert werden.

Hinweise für die Weiterführung der Grundlagenforschung

- Gunter Dimt nennt die Notwendigkeit für eine interdisziplinäre haus- und baukundliche Schichtenforschung
- Grundlagen hierfür und für eine vertiefte Inventarisierung für eine bewahrende Entwicklung der oberöster-

- Aktualisierung der historisch-geographischen Darstellung auf regionaler Ebene.

Die erste regionale Darstellung erfolgte, wie schon erwähnt 1971 (A. Klaar) und die letzte österreichweite Darstellung erfolgte durch I. Kretschmer und E. Tomasi im Rahmen des Österreichischen Volks-

kundeatlas 1977 und von I. Kretschmer in den Mitteilungen der Österreichischen Gesellschaft (1978): Das ländliche Siedlungsbild.

Hinweise für die Grundlagen einer bewahrenden Entwicklung der Kulturlandschaft

Die Inventarisierung von Kulturlandschaften besitzt als Momentaufnahme grundlegende Bedeutung für die planvolle Entwicklung der Landschaft. So ist ein Kulturlandschaftsinventar nicht als Ausdruck eines statischen Landschaftsverständnisses zu sehen, sondern als Bezugspunkt in einem dynamischen Entwicklungsprozess.

- Einrichtung von staatlichen Kulturgüter- und Kulturlandschaftsinventaren auf Bundes- und Landesebene.
- Integration des kulturellen Erbes (bauhistorisches und kulturelles Erbe, archäologisches und landschaftskulturelles Erbe) bei den landschafts- und umweltrelevanten Plänen der Gemeinden, des Landes und Bundes durch den Prüfungsmechanismus der Strategischen Umweltprüfung.

Viele Beispiele hierfür finden sich in allen europäischen Ländern. Der Kulturgüterkataster Wien, Kunstkataster Tirol und das wegen seiner Methode, Umsetzung und Rechtsrelevanz international bedeutsame nationale „Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz“ (ISOS), das nach 30 Jahren nunmehr für alle Kantone fertiggestellt ist, seien hier herausgegriffen. Eine aktuelle Zusammenstellung der Inventarisierungsunternehmungen in Deutschland ist der Publikation „Kulturlandschaftliche Informationssysteme“ des Bundes Heimat und Umwelt in Deutschland (2008) zu entnehmen. Einen praxisorientierten Einblick in die Umsetzung einer umfassenden Kulturlandschaftspolitik gewährt die Publikation „Kulturlandschaft in der Anwendung“.

Dr. Hans-Peter Jeschke
Johannes-Kepler-Universität Linz

Literatur

BOHNER, U. (1986): Die Europäische Kampagne für den ländlichen Raum. Europarat.

BUND HEIMAT UND UMWELT (2008): Kulturlandschaftliche Informationssysteme in Deutschland. Bonn.

BUND HEIMAT UND UMWELT (2010): Kulturlandschaft in der Anwendung – Aktuelle Projekte, Publikationen und Aktivitäten. Bonn.

DIMT, G. (1978): Der Mittertenn-Einhof und der Weiler Palmsdorf. In: Jeschke, H. P. (Hrsg. 1978): Umfassende Kulturgüterkarte Attersee. Projektgruppe Raumordnung, Linz. S. 23-45.

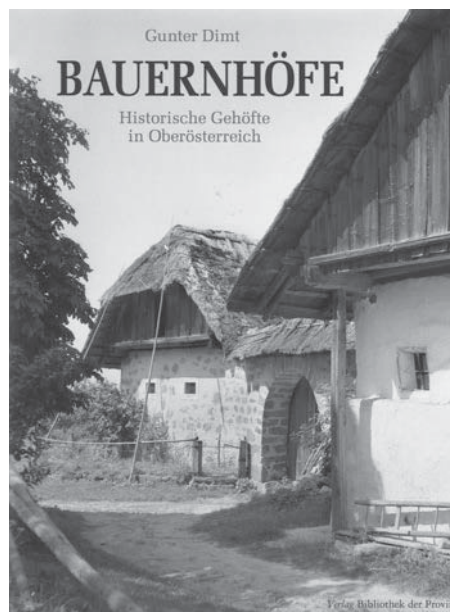


Abb. 62: Der „Meilenstein der österreichischen Hausforschung“: Gunter Dimt, *Bauernhöfe – Historische Gehöfte in Oberösterreich*, 2009

DIMT, G. (1980): Die Hauslandschaften Oberösterreichs. In: Spielhofer, H. (Hrsg. 1980): In alten Bauernhäusern leben! Forschungsgesellschaft für Wohnen, Bauen und Planen, Bd. 29. Graz.

DIMT, G. (1984/1985): Der Mittertennhof (Bd. 1); Der Dreiseithof (Bd. 2); Streck-, Haken- und Doppel-T-Hof (Bd. 3); Die Haufen- und Paarhöfe (Bd. 4); Unregelmäßige Vierseithöfe „Ein- und Doppel einspringer“ (I) (Bd. 5); Unregelmäßige Vierseithöfe „Einspringer und Doppel einspringer“ II (Bd. 6); Vierkanthof, regelmäßige Vierseithöfe (Bd. 7) und Der offene Vierseithof (Bd. 8). In: Jeschke, H. P. (Konzept 1984/85): Reihe „Bauernhöfe erhalten – neu gestalten“. Oö. Raiffeisen-Zentralkasse (Hrsg.) und Projektgruppe Raumordnung (Fachl. Träger) Linz.

DIMT, G. (2009): Bauernhöfe – Historische Gehöfte in Oberösterreich. Studien zur Kulturgeschichte von Oberösterreich. Folge 21, Oö. Landesmuseen. Linz.

GEMEINDE ATTERSEE & PROJEKTGRUPPE RAUMORDNUNG (1987): Europ. Kampagne für den ländlichen Raum / Hof-, Dorferneuerung und Gemeindeentwicklung in Attersee. (Vw.: NR Dr. Sixtus Lanner und Bgm. Dr. Karl Oberndorfer) Drittes Oö. Europagemeindenseminar 29.05.1987 / Katalog / Attersee-Linz

HECKL, R. (1946): Brief an den Leiter der Volkskundlichen Abteilung im Landesmuseum Linz, Herrn Dr. Franz Lipp (26.11.1946). In: Dimt, G. (2009), a.a.O., S. 53-59.

HECKL, R. (1947): Landschaft und Bauwerk in Oberösterreich. In: Der Aufbau, 2. Jg. Wien. S. 101-106.

HECKL, R. (1949): Oberösterreichische Baufibel. Die Grundformen des ländlichen Bauens, Bd. 1. Salzburg.

JESCHKE, H. P. (1981): Handbuch zum Umfassenden Kulturgüter und Ortsbildkataster/ Kulturgüterinformationssystem, 3 Bde., 800 S. Amt der Oö. Landesregierung. Linz.

JESCHKE, H. P. (Hrsg., 1998): Hof-, Dorf- und Stadterneuerung bzw. Kulturgüterdokumentation in Oberösterreich – ein Pilotprojekt des Europarates, 2 Bde., Projektgruppe Raumordnung, ISBN 3-9500802-0-2, Linz.

JESCHKE, H. P. (2001): Das Leitbild der oö. Freilichtmuseen. Verband der Oö. Freilichtmuseen. Linz.

JESCHKE, H. P. (2002): Zur Geschichte der kommunalen und regionalen Raumplanung im oö. Salzkammergut unter besonderer Berücksichtigung der „Salzkammergutplanung“ von Landesbaudirektor Dipl.-Ing. A. Sighartner. In: Jeschke, H. P. (Hrsg. 2002): Das Salzkammergut und die Weltkulturerbelandschaft Hallstatt-Dachstein / Salzkammergut. Oö. Musealverein-Gesellschaft für Landeskunde. Linz. S. 205-297.

KLAAR, A. (1971): Bäuerliche Ortsformen in Oberösterreich. In: Pfeffer, F. und Burgstaller, E. (Hrsg. 1971): Atlas von Oberösterreich. Atlasblatt Nr. 60 und 4. Erläuterungsband, Linz. S. 117-134.

KRETSCHMER, I. (1982): Dokumentation der historischen Siedlungs-, Gehöft- und Flurformen in Oberösterreich (Jeschke, H.P. Hrsg.) 3 Bde. (1.335 Seiten). Oö. Landesarchiv.

KRETSCHMER, I. (1978): Das ländliche Siedlungsbild Österreichs – kartographisch neu dokumentiert. In: Mitteilungen der Österr. Geographischen Gesellschaft, Bd.120/II. Wien, S.244-264.

SIGHARTNER, A. (1949): Sinn und Aufgabe der Baufibel. In: Heckl, R. (1949): a.a.O. S. 7-14.

TOMASI, E. (1977): Historische ländliche Ortsformen. In: Österr. Volkskundeatlas, 6. Lieferung, Wien.

Oberösterreich – Schlüßlberg: Erdpresser-Hof „Moar in da Au“ droht der Abriss

Das urkundlich 1569 erstmals erwähnte Meiergut des Schlosses Schlüßlberg, auch genannt Erdpresser-Hof „Moar in der Au“, ist als Bauernhof ein typischer Einspringer, wie es nur mehr wenige in Oberösterreich gibt. Von Seiten der Gemeinde werden aktuell Abriss- und Neubaupläne verfolgt, von Baufälligkeit ist die Rede. Die Gemeinde hat sogar schon



Abb. 63: Erdpresser Hof „Moar in da Au“

eine Baubewilligung für einen Wohnungsneubau erteilt. Die Anlage Meierhof, Nebengebäude samt Wagenhütte befindet sich aber in einem guten und erhaltenswürdigen Bauzustand, wie unser oberösterreichischer iD-Landesobservator Viktor Zotter berichtet. In einer Presseaussendung appellierte die Initiative Denkmalschutz an die Gemeinde, doch noch umzudenken und die wertvolle Hofanlage zu erhalten. Von der Bürgerinitiative „Zur Rettung des Meiergutes“ vor Ort wurden Unterschriften zur Erhaltung der Anlage gesammelt, auch das Bundesdenkmalamt wurde informiert.

Wien I: Großbrand im Bankgebäude Am Hof

Am 18. November 2011 beschädigte ein Großbrand die ehem. Länderbank (Bank Austria Zentrale) in der Wiener Innenstadt schwer. Besonders betroffen waren die wertvolle Beletage mit ihren Prunkräumen, darunter der prachtvolle Festsaal, die Zimmer des Generaldirektors sowie der Goldene Saal. Die Initiative Denkmalschutz hat im ersten Augenblick befürchtet, dass diese Räumlichkeiten nun für immer Geschichte sind und nicht wiederhergestellt werden, sondern dies zur Gelegenheit genommen wird den

Brand zu einer optimalen fiskalischen Verwertung und Quadratmetermaximierung des historisch bedeutenden und unter Denkmalschutz stehenden Monumentalbaues zu nutzen. Umso erfreuter zeigt sich nun die Initiative Denkmalschutz in einer Presseaussendung über die Ankündigung und das Versprechen von Investor René Benko: "Die althehrwürdigen Räumlichkeiten werden wieder so restauriert und wiederhergestellt wie sie waren" (APA-Zitat, 19.11.). Allein eine Ankündigung des Wiederaufbau



Abb. 64: Bankgebäude Am Hof 2

mit dem Bundesdenkmalamt abzustimmen würde dazu nämlich nicht ausreichen. Wenn der Brand durch einen Unfall verursacht wurde und keine Brandstiftung nachgewiesen wird, kann nämlich keine Wiederherstellung aufgetragen werden (§ 36 Abs. 1 Denkmalschutzgesetz).

Wien XIII: Feldebahn Lainz stillgelegt

Die längste durchgängig in Betrieb befindliche Feldebahn Österreichs wurde am 27. November 2011 eingestellt: die Feldebahn des ehem. Versorgungsheims Lainz in Wien-Hietzing. Sie wurde im Jahr 1904 eröffnet und führte die Versorgung der Anlage mit Essen, Wäsche und Brennstoff durch. Auf einer Streckenlänge von ca. 4000 m und mit einer Spurweite von 500 mm waren zunächst E-Loks, später Dieselloks im Einsatz. Sie werden jetzt durch LKWs ersetzt. Da sich – laut Wikipedia – die Gleisanlagen teilweise unter Denkmalschutz befinden, bleiben diese erhalten, der Lokschuppen soll jedoch abgerissen werden.

Wien XIV: Steinhof - Beginn der Mediation

Nach heftigen Bürgerprotesten stoppte im Herbst vergangenen Jah-

res die Stadt Wien die heftig umstrittene Verbauung im denkmalgeschützten Jugendstiljuwel Otto-Wagner-Spital und beschloss den Dialog mit den Bürgern zu suchen (vgl. Denkm[i]l Nr. 9). Am 22. Februar trat nun die Initiative Denkmalschutz gemeinsam mit der Bürgerinitiative Steinhof in die Vorphase der Mediation ein. In dieser ersten Phase erfolgt eine für alle Konfliktparteien passende Darstellung der Ausgangslage, sowie die Erarbeitung und konkrete Ausformulierung der Zielset-



Abb. 65: Haus am Döblinger Gürtel 1

zung für die Mediation am Otto-Wagner-Spital Areal (vgl. www.ows-mediation.at).

Wien XIX: Gürtel-Ensemble bedroht

Das Gründerzeithaus Döblinger Hauptstraße 2 / Döblinger Gürtel 1 steht als "Tor zu Döbling" am Eingang in die Döblinger Hauptstraße an einem städtebaulich wichtigen Punkt. Aktuelle Planungen zufolge soll es einem Hotel-Neubau der Accor-Kette „All Seasons“ weichen. Die Initiative Denkmalschutz fordert den Erhalt des Hauses. Der Verlust in diesem sensiblen Bereich in unmittelbarer Nähe zur Otto-Wagner-Stadtbahn-Station „Nußdorfer Straße“ wäre für den Wiener Gürtel überaus groß. Auf einer aus diesem Anlass von unserem Verein veranstalteten Pressekonferenz meinte etwa Dr. Madeleine Petrovic, Autorin des Buches "Der Wiener Gürtel. Wiederentdeckung einer Prachtstraße": "Die Bemühungen um Ensembleschutz und Denkmalschutz sind keine Absage an moderne Architektur. Es geht darum das richtige Projekt am richtigen Ort zu entwickeln. Ein Ensemble wie dieses zu zerstören und zu glauben, das hätte mit Modernität zu tun, wäre dumm und unklug."

Adolf Loos, feuchtes Parkett und 1500 Dachziegel: Die Geschichte einer Renovierung

Das Haus Wattmanngasse 11 in Wien Hietzing kann auf eine interessante Geschichte zurückblicken: Das im Kern vorgründerzeitliche Wohnhaus erhielt im Jahr 1917 eine Inneneinrichtung von Adolf Loos. Bauherr war Valentin Rosenfeld, ein angesehener Wiener Jurist und Ehemann von Eva Rosenfeld, die als enge Freundin Anna Freuds eine wichtige Rolle in der Geschichte der Psychoanalyse einnimmt.

Der Ausgangszustand, als ich das Gebäude kennen lernte, war trist: die Fassade war schon vor 1945 abgeschlagen worden, der „Plastikputz“ aus den 1960er Jahren abbröckelnd.



Abb. 66: Blick in die Loos-Bibliothek des Hauses Wattmanngasse 11 in Wien

Die Ziegel-Bausubstanz stammte aus verschiedenen Epochen. Das mit Teerpappe gedeckte Dach war teilweise undicht, die Decken abgesunken. Das Innere machte einen muffigen Eindruck. Doch wenn man sich das umherstehende Gerümpel wegdachte und begann, die ursprüngliche Loos-Einrichtung auf sich wirken zu lassen, sah das schon anders aus: Wirklich entscheidend, die Renovierung doch zu wagen, war ein Mitbewerber, der die Loos Bibliothek entfernen wollte um den Raum in eine Garage umzubauen.

Zuerst wurde die Fassade abgeschlagen, sämtliche zugängigen Mauern

durchschnitten und mit Nirostastahl gegen die aufsteigende Feuchtigkeit isoliert. Der Parkettboden wurde komplett entfernt und trocken gelagert, da das Haus nur teilweise unterkellert ist und die Parkettbretter auf der bloßen Erde lagen. Die Einrichtung der Bibliothek wurde persönlich abmontiert und an einem sicheren Ort gelagert.

Dann begann die Suche nach Originalmaterialien aus diversen Abbruchhäusern: Kehlheimer Platten für Eingang und den ersten Stock, Holzstöckelpflaster für die Einfahrt, Wiener Taschen für das Dach. Letztere stammen vom Dach der letzten Pferde-

Restaurierung ist die, die man nicht erkennt! Nur bei der Küche funktioniert das nicht: Versuchen Sie einmal Ihrer Frau eine Küche aus einem Abbruchhaus hinzustellen! Hier habe ich mir den Luxus einer exakten Kopie einer Loos Küche geleistet.

Nachdem das Mauerwerk saniert und trockengelegt war, begann ich den Parkettboden wieder zu verlegen. Zum Glück hatte ich die Parkettbretter vorher nummeriert, da vier (!) verschiedene Arten bzw. Längen von Brettern verlegt worden waren. Das Haustor mit Gehtürl kam von einem Abbruch am Schwendermarkt. Vom Stil her passt es genau zu der ursprünglichen Form der Fassade. Um die passenden Fassadenelemente wieder anzubringen, nahm ich ihre Form von einem baugleichen Haus in der Wattmanngasse ab. Diese Fassadenelemente wurden dann auf meine Fassade übertragen.

Inzwischen fand ich Originalaufnahmen der Loos-Innenaustattung aus den 1930er Jahren. Die Bibliothek und die anderen Räume wollte ich so original wie möglich wiederherstellen. Was nicht leicht war, da kaum ein Tischler mir dies noch bewerkstelligen mochte: Alle wollten auf den Wänden einen Lattenrost anbringen um daran die Vertäfelung wieder zu befestigen, was jedoch eine wesentliche Veränderung der originalen Vertäfelung bedeutet hätte. Bis ich dann doch einen innovativ begnadeten Tischler fand, der alles original wiederherstellte.

Zuletzt wurde das Dach mit den oben erwähnten Dachziegeln (dazu musste ich ungefähr 1500 Dachziegel je zweimal durchbohren!) und mit Kupfer gedeckt.

Als das Haus dann halbwegs bewohnbar war, stellte sich Nachwuchs ein. Zu dieser Zeit knickte ein Sturm eines nachts zwei Drittel der drei im Garten stehenden alten Eiben. Ich ließ die Stämme zu Brettern verarbeiten und der Tischler hat mir daraus zwei Kinderbetten angefertigt. Aber das ist eine andere Geschichte.

Dr. Ernest Steiner

Veranstaltungen / Termine

Samstag, 24. März 2012

Das Wiener Arsenal, ein Frühlingsspaziergang: Vom architektonisch herausragenden Militärkomplex der Monarchie zum multifunktionalen Stadtteil der Gegenwart. Dauer ca. 2 Stunden. Es führt Dr. Franz J. Maringer vom Verein Initiative Arsenal (www.vi-arsenal.at).

Treffpunkt: 10 Uhr, Innenhof des Objekts 1, Eingang Ghegastraße/Schweizergartenstr., 1030 Wien (Autobuslinie 69A, Station "Arsenal").

Anmeldung erforderlich, Führungsbeitrag (Spende) 8.- Euro

Samstag, 14. April 2012

Vollversammlung der Initiative Denkmalschutz im Festsaal des Palais Klein, einem historistischen Ringstraßenpalais von Carl Tietz, unter Einfluss von Theophil Hansen. Die Fassade wurde 2010-11 in ihrer alten Farbenpracht wiederhergestellt. Vor der Vollversammlung **Vortrag über das Palais Klein** von Frau Mag. Ines Müller (Restauratorin/Kunsthistorikerin), die bei der Restaurierung maßgeblich mitarbeitete und sich mit der Geschichte des Hauses und seines Architekten beschäftigt hat.

Ort: Dr.-Karl-Lueger-Platz 2 (Prunkstiege in der Einfahrt links, 1. Stock), 1010 Wien (U3-Station "Stubentor")

Zeit: 10 Uhr Vortrag; ab 10:30 Uhr Vollversammlung

Samstag, 5. Mai 2012

Tageswanderung entlang der Semmeringbahn:

Dr. Günter Dinobobl hat sich als Autor von Büchern und Aufsätzen über die Geschichte der Semmeringbahn umfangreiches Wissen über diese von der UNESCO ausgezeichneten Bahnlinie angeeignet. Er wird uns entlang dem Bahnwanderweg vorbei an Aussichtspunkten, Viadukten und anderen Bahnbauten zwischen Payerbach und Semmering führen.

Anmeldung erforderlich, Führungsbeitrag (Spende) 15.- Euro.

Treffpunkt: 9:15 Uhr, Bahnhof Semmering

Anreise: individuell bzw. per Bahn ab Wien-Meidling (8:02 Uhr)

Samstag, 19. Mai 2012

"Am Steinhof" - Begegnung mit der "Moderne"

Dr. Mara Reissberger, als Kunsthistorikerin Spezialistin für die Zeit um 1900, führt uns durch Steinhof, der größten und modernsten Heil- und Pflegeanstalt für Geistesranke seiner Zeit.

Treffpunkt: 14:45 Uhr, Otto-Wagner-Spital, Haupteingang, Baumgartner Höhe 1, 1140 Wien (Autobus 48A, "Otto-Wagner-Spital")

Anmeldung erforderlich, Führungsbeitrag (Spende) 8.- Euro

Sonntag, 17. Juni 2012

Sonderzug auf der Kaltenleutgebnerbahn: Der Verein Pro Kaltenleutgebnerbahn veranstaltet einen Pendelverkehr auf der Strecke Meidling – Liesing – Perchtoldsdorf – Rodaun – Waldmühle und zurück. In Perchtoldsdorf kann der kürzlich unter Denkmalschutz gestellte Bahnhof besichtigt werden.

Anmeldung erforderlich, Führungs-/Fahrtbeitrag (Spende) €13.-

Treffpunkt: Bahnhof Wien-Meidling 9:40 Uhr (Abfahrt ca. 9:55)

Freitag, 22. Juni 2012 (Wiederholung)

Baustellenführung durch das Winterpalais des Prinzen Eugen

Mit dem 1697 errichteten Winterpalais des Prinzen Eugen hat das Finanzministerium einen Sitz mit langer Tradition. Das 1752 von Maria Theresia erworbene Palais war nach einigen Adaptierungen zuerst Sitz der Münz- und Bergbehörde und seit 1848 das k.k. Finanzministerium. Angeblich erfolgte die Restaurierung der Prunkräume letztmals in den Jahren 1967-1973. Nun ist wieder eine Generalsanierung der auch das Palais Questenberg umfassenden Anlage des Finanzministeriums um ca. 130 Mio. Euro erforderlich. DI Wolfgang Brenner wird uns als einer der verantwortlichen Architekten durch die Baustelle führen.

Ort: Himmelpfortgasse 8, 1010 Wien, **Zeit:** 15:30 Uhr

Anmeldung erforderlich, Führungsbeitrag (Spende) 8.- Euro



Abb. 67: Wiener Arsenal - Frühlingsspaziergang, 24.03.



Abb. 68: Palais Klein - Vollversammlung, 14.04.

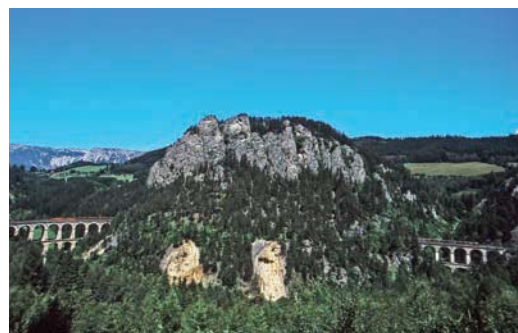


Abb. 69: Semmeringbahn - Tageswanderung, 05.05.



Abb. 70: Am Steinhof - Führung, 19.05.



Abb. 71: Kaltenleutgebnerbahn - Sonderfahrt, 17.06.

Veranstaltungen / Termine

Freitag, 27. Juli 2012 (Ersatztermin 3. August)

Sommerfest des Vereins im Park von Schloss Laudon

Das einzige Wasserschloss von Wien wurde 1776 von Feldmarschall Laudon erworben und verfügt über eine bemerkenswerte Inneneinrichtung, die wir ebenfalls besichtigen werden. In einem Raum neben der Bibliothek, deren klassizistische Ausstattung zur Gänze erhalten ist, sind die Fresken von Johann Bergl untergebracht, die 1954 beim Abriss von Schloss Donaudorf im Zuge des Baus des Kraftwerks Ybbs-Persenbeug gerettet und 1963 hierher übertragen wurden.

Ort: Mauerbachstraße 43-45, 1140 Wien, **Zeit:** 16 Uhr

Anmeldung bis Freitag, 20. Juli erforderlich (begrenzte Teilnehmerzahl). Bei Schlechtwetter Ersatztermin 3. August.

Beitrag für Führung inklusive Buffet & Getränke (Spende): 15.- Euro

Samstag, 25. August 2012

Die Wachaubahn zwischen Krems u. Emmersdorf (Tagesfahrt)

Die Bahn Krems - Grein ist in die Geschichte des Bahnbaues eingegangen. Erstmals ist die Denkmal- und Landschaftspflege gegenüber den materiellen Interessen als fast gleichberechtigter Partner anerkannt worden. Em. Univ.-Prof. Dr. Wilfried Posch, Wachau-Beauftragter des Nationalkomitees von ICOMOS-Österreich, beschäftigt sich seit Jahrzehnten mit dieser Bahnstrecke. Er wird uns zu den besonderen Punkten der Trassenführung mit ihren Tunneln, Viadukten und Bahnhöfen führen und dabei das "Weltkulturerbe" in "Bestand und Wertigkeit" erklären.

Anmeldung erforderlich. Genaue Details werden noch bekannt gegeben (im nächsten Denkmal[i] bzw. unter www.idms.at)

Samstag, 8. September 2012

Wiener Naschmarkt: Der Wiener Naschmarkt ist nicht nur der traditionsreichste Viktualienmarkt der Stadt, sondern ebenso beliebter "Spielplatz" abenteuerlicher Spekulationen. Richard Weihs, Künstler und engagierter Bürger dieser Stadt, weiß um die vielen "Angriffe" auf den Markt, die er zum Teil mit Erfolg abwenden konnte. Doch was von dem einstmaligen weltstädtischen Flair dieses Viertels der Wienzeile noch erhalten geblieben ist, wird er uns bei einem Spaziergang durch's Grätzl zeigen, Mutationen inklusive.

Treffpunkt: 10 Uhr, Vis-à-vis Haupteingang U4-Station Kettenbrückengasse, 1060 Wien

Anmeldung erforderlich, Führungsbeitrag (Spende) 8.- Euro

Donnerstag, 15. November 2012

Brauerei Schwechat: Der Untergang eines Industriedenkmals

Vortrag von Dr. Gerhard Hertenberger. Nach dem Neubau der Brauerei standen die historischen Bauten und Keller seit Jahren leer und wurden Anfang 2012 fast komplett demoliert. Dabei stand um 1860 hier die größte Brauerei am europäischen Kontinent, und in den riesigen Kellersystemen wurden in der NS-Zeit Rüstungsfabriken untergebracht. Der Vortrag zeigt faszinierende Bilder eines nicht mehr existierenden Industriedenkmals. **Ort:** Bezirksmuseum Hietzing, Am Platz 2, 1130 Wien, **Zeit:** 19 Uhr, Eintritt für Mitglieder € 5.-, Nicht-Mitglieder € 7.-

MITGLIEDERTREFFEN

5. März, 23. April, 4. Juni, 3. September und 15. Oktober 2012

Zeit: ab 18:30 Uhr (jeweils Montag) – Auch Nichtmitglieder sind herzlich willkommen! **Ort** (wenn nicht anders angegeben): Gasthaus „Zur Reblaus“ (im Hof hinten), Obere Augartenstraße 72, 1020 Wien (U2-Station Taborstraße, Ausgang Taborstraße)

Hinweise: Die Teilnahme an Veranstaltungen ist (falls nicht anders angegeben) nur Mitgliedern möglich, für Neumitglieder ist die erste Führung gratis! Bei Mitgliedertreffen sind Gäste und Interessenten immer willkommen. Allfällige Änderungen und nähere Informationen werden rechtzeitig per Newsletter (e-Mail) und auf www.idms.at bekannt gegeben.

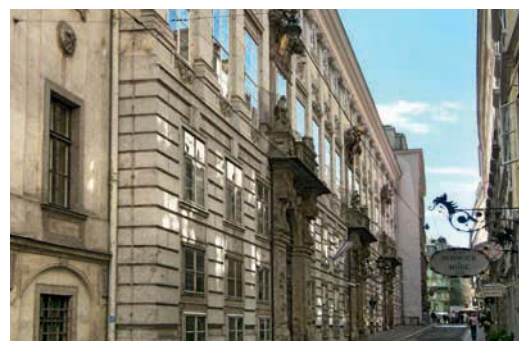


Abb. 72: Winterpalais Prinz Eugen - Führung, 22.06.



Abb. 73: Schloss Laudon - Sommerfest, 27.07.



Abb. 74: Die Wachaubahn - Tagesfahrt, 25.08.



Abb. 75: Wiener Naschmarkt - Führung, 08.09.



Abb. 76: Brauerei Schwechat - Vortrag, 15.11.