

Die Empfangsgebäude der Habsburger Monarchie

Die repräsentative Gestaltung der Empfangsgebäude – in Österreich als Aufnahmegebäude bezeichnet – war den Bahnverwaltungen schon in den ersten Jahren des Eisenbahnbaus ein wichtiges Anliegen. Dazu gab es bei den verschiedenen Eisenbahnanlagen errichtenden Gesellschaften oft recht unterschiedliche Vorstellungen. Die unterschiedlich gestalteten Empfangsgebäude spiegeln daher auch ein Stück Eisenbahngeschichte wider, das erst bei Kenntnis der entsprechenden Zusammenhänge verständlich wird. Zu beachten ist auch, daß der einheitlich regierte Vielvölkerstaat der Habsburger Dynastie nach der militärischen Niederlage gegen Preußen 1866 eine wesentliche Umgestaltung erfuhr. Durch den „Ausgleich von 1867“ wurde dieser Staat in eine Doppelmonarchie umgewandelt, deren beide Teile nur durch die Person des Monarchen, das Heer und die gemeinsame Außenpolitik miteinander verbunden waren. Somit waren die Eisenbahnverwaltungen, auch wenn es sich um staatliche handelte, in den beiden Landesteilen völlig getrennt. Im folgenden soll nur die österreichische Reichshälfte dargestellt werden.

1837 hatte in Österreich die erste Dampfeisenbahnfahrt auf der privilegierten Kaiser-Ferdinand-Nordbahn stattgefunden. Die nach diesem Erfolg einsetzende rege private Bahnbautätigkeit veranlaßte sehr bald maßgebliche Politiker, eine Verstaatlichung des Eisenbahnwesens zu empfehlen. Diese Entwicklung wurde dann 1841 durch kaiserliches Dekret erfolgreich eingeleitet. In den folgenden Jahren wurden neue Bahnstrecken bzw. Verbindungsstrecken zwischen bestehenden Bahnlinien vorrangig dort errichtet, wo ein besonderes gesamtstaatliches Interesse bestand. Die triste Entwicklung der Staatsfinanzen führte allerdings 1854 zur Aufgabe dieses Konzeptes und zu einer Privatisierung der Staatsbahnen. Dabei wurden einzelne Streckenteile an verschiedene Firmen verkauft. Im besonderen zu nennen ist die Südbahngesellschaft mit der Bahnverbindung Wien-Triest, die mit unterschiedlichen Gesellschaftsnamen bis 1924 als private Eisenbahngesellschaft bestanden hat. Ihr gehörten auch andere Eisenbahnstrecken, wie etwa jene über den Brenner. Eine andere sehr wichtige Gesellschaft war die „k.k. priv. österreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft“, kurz STEG, die einer französischen Finanzgruppe gehörte. Ihr französischer Generaldirektor J. Maniel berief in das Architekturbüro der Gesellschaft den Württemberger Wilhelm Flattich, der nach seinem Architekturstudium in Stuttgart im Büro von Carl Etzel in Basel sowie bei Studienreisen nach Frankreich einige Berufserfahrung erworben hatte.

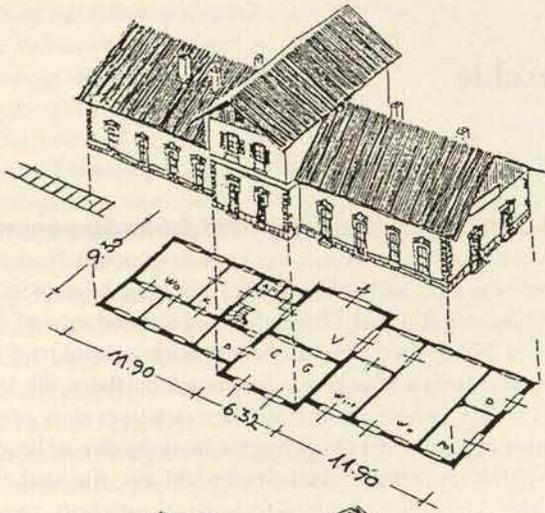
Flattich wurde sofort nach seiner Berufung 1855 damit beauftragt, für die weitere Bautätigkeit der Gesellschaft sog. Normalien auszuarbeiten. Dieses System einheitlicher Richtlinien für die Gestaltung des Hochbaus einer Bahngesellschaft bestand in Frankreich bereits seit 1850. Zu diesem System gehörte auch, daß die einzelnen Stationen entsprechend ihrer Bedeutung in drei verschiedene Klassen eingeteilt wurden, so daß dementsprechend nur drei verschiedene Typen von Empfangsgebäuden entlang einer Strecke anzutreffen waren. Dabei wurde jeder Typus aus entsprechender Vergrößerung – das heißt Anbauten bzw. Aufstockungen – des kleineren weiter entwickelt.

Da sich der bisher maßgebende Architekt des Staatsbahnwesens, Moritz Löhr, mit diesem System konsequenter Normung des Hochbaus nicht anfreunden konnte, übersiedelte er 1856 zur neu gegründeten Kaiserin-Elisabeth-Westbahn und entwarf dort mit einem Arbeiterteam sämtliche Stationsgebäude auf der etwa 300 km langen Strecke von Wien nach Salzburg, die 1860 eröffnet wurde. Seine Entwürfe zeichnen sich trotz einer gewissen Einheitlichkeit in der Grundrißgestaltung durch eine beachtliche Vielfalt im äußeren Erscheinungsbild aus. Sie sind aber durch eine einheitliche architektonische Handschrift zusammengefaßt. Von den über 30 Empfangsgebäuden der Eröffnungstrecke sind heute nur mehr vier annähernd unverändert erhalten.

Eine erste konsequente Anwendung der von Flattich für die Staatseisenbahngesellschaft entwickelten Normalien erfolgte ab 1857 beim Bau der Kaiser-Franz-Josef-Orientbahn, einer wichtigen Bahnstrecke quer durch Westungarn. Die Gesamtleitung lag in Händen des von Basel nach Wien gerufenen Carl Etzel. Für die genormten Hochbauten war auch eine einheitliche Farbgebung vorgeschrieben, nämlich grauer Naturstein für den Sockel, hellgrauer Verputz, rote Ziegelfriese, grüne Fensterläden und brauner Anstrich für die hölzerne Dachkonstruktion.

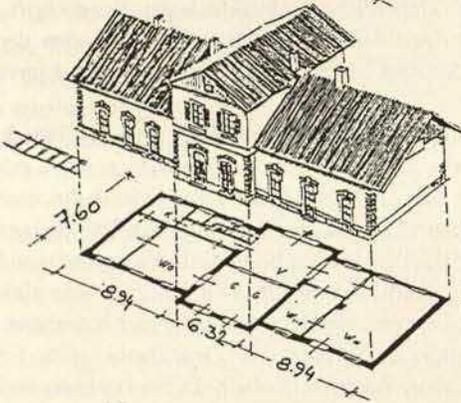
Die sog. Privatbahnära in den Jahren 1856 bis 1881 führte zu einem regen Bahnbau in Österreich und Ungarn. Dabei kam es neben den drei bestehenden zur Errichtung weiterer fünf von Wien ausgehender Hauptbahnlinien. Da jede der Bahnlinien ihren eigenen Chefarchitekten hatte, kam es zu sehr unterschiedlichen architektonischen Gestaltungen, damit aber auch zu einem klar umrissenen architektonischen Erscheinungsbild der einzelnen Bahnlinien. Trotz vieler im Laufe der Jahrzehnte erfolgter baulicher Veränderungen ist die Signifikanz der einzelnen Bahnstrecken auch heute noch gegeben und ablesbar. Wenn die einzelnen Bahnverwaltungen auch unterschiedliche Grundriß- und Aufrißkonzepte hatten, das Prinzip der Normung des Hochbaus war von allen übernommen worden.

Ein sehr wichtiges Bauvorhaben dieser Jahrzehnte war die Errichtung der Brennerbahn von Innsbruck nach Bozen ab 1864. Planung und Bauleitung war Carl Etzel übertragen worden, der sich Wilhelm Flattich zur Gestaltung der Hochbauten holte. Während die STEG-Normalien im Flachland noch jahrzehntelang Bedeutung hatten, mußte hier im Gebirge ein neues System entwickelt werden. Aus Platzgründen wurden die Empfangsgebäude prinzipiell zweigeschossig ausgebildet. Ein vermehrtes Raumangebot bei wichtigeren Stationen wurde durch Vermehrung der Fensterachsen also Verlängerung des Gebäudes erzielt. Charakteristisch für diesen Gebäudetypus ist die Fassadengestaltung mit Naturstein, der jeweils aus den nächstgelegenen Steinbrüchen bezogen wurde, so daß sich die einzelnen Stationsgebäude oft sehr deutlich durch unterschiedliche Steinoberflächen unterscheiden. Die Dachzone wurde sehr aufwendig unter reicher Verwendung von Holz gestaltet. Dazu wird in der zeitgenössischen Literatur ausdrücklich betont, daß dieser „Schweizer Stil“ als am besten geeignet für Hochbauten im Alpenbereich angesehen wird.



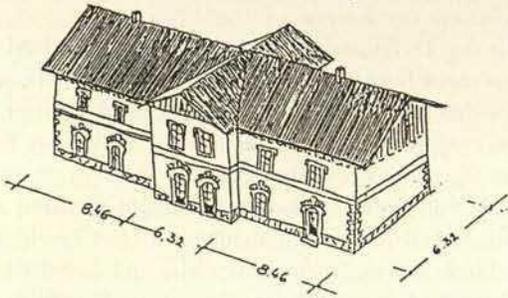
Typ A

mit charakteristischem Fachwerkgiebel
(Feldkirchen: Abb. 91, Launsdorf, Hieflau, u.a.)



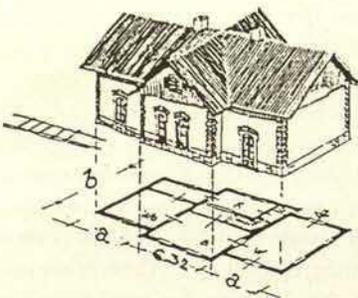
Typ B

(Thörl-Maglern, Scheifling, u.a.)



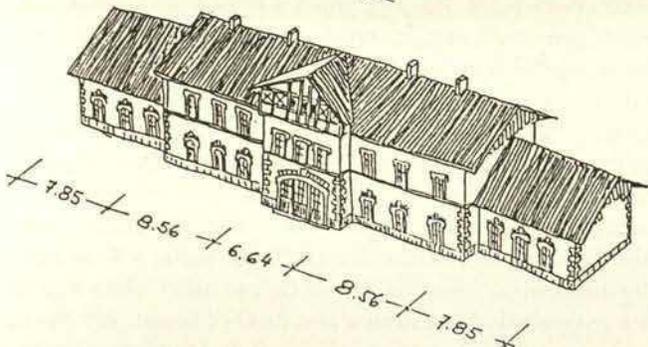
Typ C

(Ossiach, St. Georgen ob Judenburg, u.a.)



Typ D

D₁ a = 3.80 m, b = 4.90 m (Eberstein)
D₂ a = 4.58 m, b = 6.32 m (Glanegg, u.a.)
D₃ a = 5.22 m, b = 6.64 m (Warmbad Villach)



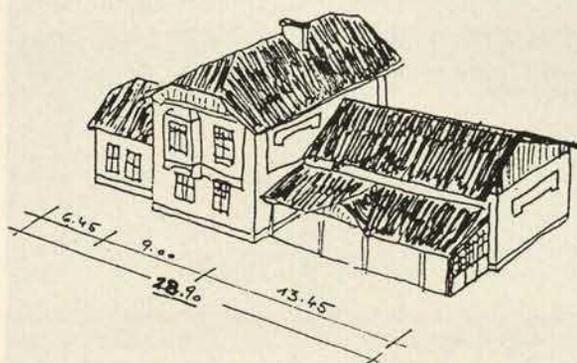
Typ E – straßenseitige Ansicht

(Steyr, Eisenerz, St. Michael, ev. Waidhofen)

Abb. 88. Kronprinz-Rudolf-Bahn (1868-70). Regeltypen der Aufnahmegebäude (Umzeichnungen des Verfassers, teilweise nach M. Kubinszky).

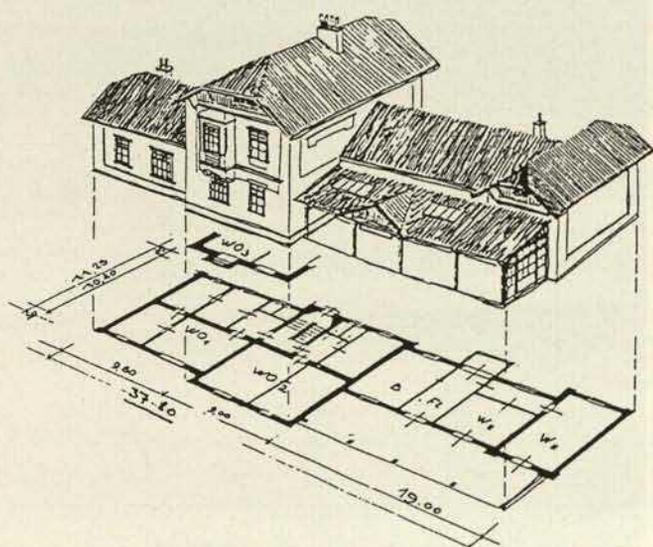
Typ A

(Maria Ellend i.R., Angertal)



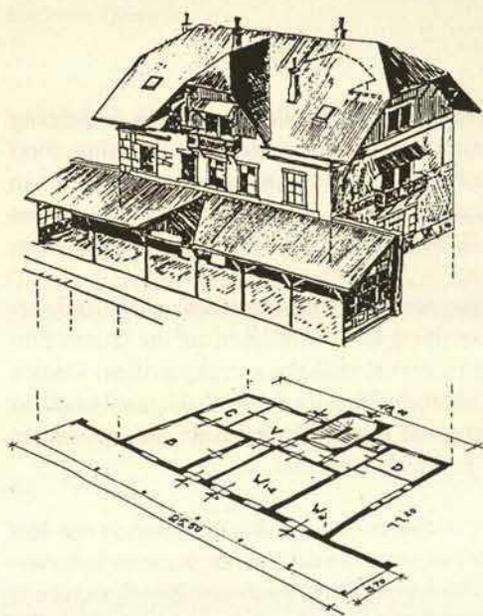
Typ Ae

(Ausschlag-Zöbern, Hinterstoder)



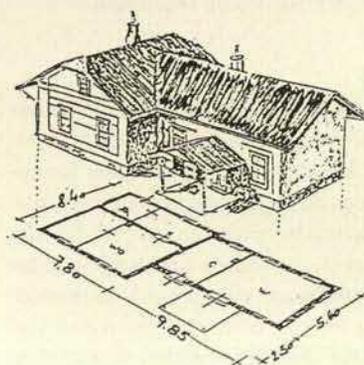
Typ B

(Faak a. See, Spital a. Pyhrn, Bad Hofgastein)



Typ D

(Schön a. Pyhrn, ehem. Böckstein Hst., Pinggau)



Typ C

(Sonderform: nur Hofgastein Hst.)
(o. Abb.)

Typ E

(Mönichkirchen, Wachau – Nibelungengau)

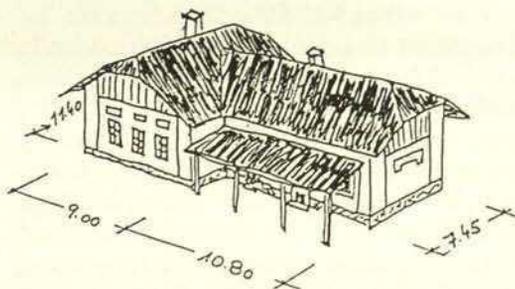


Abb. 89. K.K. Staatsbahn-Normalien für die großen Bahnbauten (Alpenübergänge) nach 1900 (Umzeichnungen des Verfassers, teilweise nach M. Kubinsky).



Abb. 90. Abfaltersbach (Osttirol), Aufnahmegebäude der sog. Pustertalbahn, errichtet 1870/71; Regeltypus der 1856 von Wilhelm Flattich entwickelten Normalien für die Kaiser-Franz-Joseph-Orientbahn.

Die Südbahngesellschaft, zu deren Verwaltung die Brennerbahn gehörte, war naturgemäß an einer Verbindung ihrer einzelnen Strecken interessiert, so daß nach Fertigstellung der Brennerbahn ab 1870 der Ausbau der Pustertalbahn begonnen wurde. Sie ist die Fortsetzung der schon bestehenden Flügelbahn von Marburg bis Villach und verlief über Lienz und Brunneck bis Franzensfeste im Eisacktal. Für diese von ihrem Verkehrsaufkommen nicht so bedeutende Strecke entwarf Flattich eine vereinfachte Modifikation der für die Brennerbahn entwickelten Hochbaunormalien (Abb. 90, 93). Dieses System sollte den Bahnbau der nächsten Jahrzehnte bestimmen.

Als Bahnverwaltungen mit besonders ausgeprägter Architektur ihrer Hochbauten seien die Kronprinz-Rudolf-Bahn (Abb. 88, 91), eröffnet 1868-70, die parallel zur Südbahn, jedoch weiter westlich gelegen und unter Umgehung des Semmerings eine zweite Verbindung nach Triest herstellen sollte, und die Aspangbahn, eröffnet 1881, genannt, die als Wien-Saloniki-Bahn geplant, letztlich nur bis Aspang, 80 km südlich von Wien, errichtet werden konnte.

Mit der Konsolidierung der Staatsfinanzen und dem wirtschaftlichen Aufschwung der Österreich-Ungarischen Monarchie in den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts, tauchte ab 1873 auch wieder der Gedanke einer Staatsbahnorganisation auf, der tatsächlich ab 1882 realisiert wurde. In der Folge wurden eine Reihe von Privatbahnen in die staatliche Verwaltung übernommen, was vor allem die Komplettierung bestehender Hauptlinien und die Herstellung wichtiger kleinerer Verbindungsstücke oder die Zulegung zweiter Gleise, kaum jedoch die

Errichtung von Nebenbahnen nach sich zog. Die Durchführung lokaler Bahnbauten war weiterhin privaten Gesellschaften überlassen. Sehr wichtig für die Staatsbahnverwaltung war aber in diesen Jahrzehnten die weitere Erschließung des Kronlandes Galizien, dessen Gebiet sich heute auf Südpolen und die Westukraine erstreckt.

Bei der Gestaltung neu zu errichtender Hochbauten wurde bei der Staatsbahnverwaltung im wesentlichen auf die letzten Entwürfe Flattichs bei der Pustertalbahn zurückgegriffen. Flattich selbst ging 1880, nunmehr Direktor der Südbahngesellschaft, in Pension und hatte somit keinen Einfluß mehr auf die weitere Entwicklung des Eisenbahnhochbaus.

Die letzte Blüte erlebte der österreichische Bahnbau mit dem Projekt der Herstellung einer zweiten durchgehenden Bahnverbindung aus Österreich nach Triest. Zu diesem Zweck wurden in den Jahren 1900 bis 1911 vier Bahnprojekte realisiert, nämlich die Tauernbahn über den Alpenhauptkamm, dazu parallel die Pyhrnbahn südlich von Linz, die Karawankenbahn und die Wocheinerbahn durch den Karst. Von geringerer Bedeutung war die östlich des Semmerings errichtete Wechselbahn, wodurch bestehende Nebenbahnen in Niederösterreich und der Steiermark miteinander verbunden wurden. Für die Stationsgebäude dieser Strecken, aber auch einiger weiterer Nebenbahnlinien, wurden ein letztes Mal neue Normalien entwickelt, bei denen die Fassadengestaltung bereits sehr deutliche Einflüsse des um diese Zeit vorherrschenden Jugendstils aufweist (Abb. 89, 92). Nur die für beengte Platzverhältnisse vorgesehenen zweigeschossigen Empfangsgebäude stellen eine letzte Variante der von Flattich ursprünglich für die Brennerbahn entwickelten Ge-



Abb. 91. Feldkirchen (Kärnten), Aufnahmegebäude der Kronprinz-Rudolf-Bahn, errichtet 1868/70: Regeltypus A mit charakteristisch überhöhtem mittlerem Quertrakt.

bäudetyphen dar. Eine wesentliche Neuerung brachten die für Knotenpunkte angewandten Bahnhöfe mit Mittelbahnsteig, wie sie in Salzburg, Bischofshofen und Selztal ausgebildet worden sind. Dort sind die wichtigsten Einrichtungen wie Bahnhofsrestaurant und Fahrdienstleitung jeweils auf dem zwischen den Gleisen gelegenen breiten Bahnsteig untergebracht, und die ganze Anlage ist durch eine große Stahlbogenhalle überdacht.

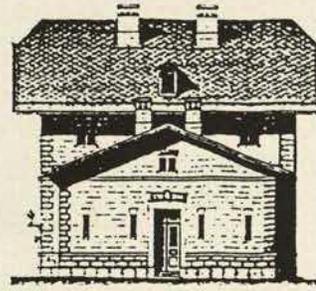
Seine Grenzen fand das System der Normierung des Eisenbahnhochbaus bei den großen repräsentativen Empfangsgebäuden bedeutender Städte, insbesondere in der Haupt- und Resi-

Abb. 92. Gödersdorf bei Finkenstein (Kärnten), Aufnahmegebäude, errichtet 1906: Typ A der um 1900 gültigen Staatsbahnnormalien.



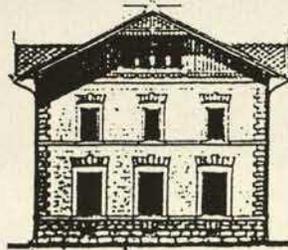
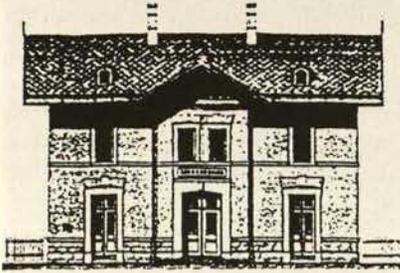
denzstadt Wien. Der 1850 nach den Plänen Moritz von Löhrs erbaute Westbahnhof stand noch in enger Beziehung zu dem von ihm für die Hochbauten der Westbahn geprägten Stil. Doch alle anderen ab 1870 in Wien erneuerten bzw. überhaupt neu errichteten Empfangsgebäude von Kopfbahnhöfen waren von jenem Ende des 19. Jahrhunderts für Repräsentationsbauten so beliebten Stil geprägt, der aus einer Mischung von Neorenaissance und Neobarock entstanden war. Innerhalb von zehn Jahren wurden der Nordwestbahnhof, der Franz-Josef-Bahnhof, der Ostbahnhof, der Südbahnhof (nach den Plänen Wilhelm von Flattichs) und der Aspangbahnhof errichtet. Daß diese Art der Gestaltung von Empfangsgebäuden nicht auf Wien beschränkt blieb, zeigt etwa der 1883 errichtete Südbahnhof in Triest. Und während bei den Hochbauten der in den letzten Jahren vor der Jahrhundertwende errichteten Wiener Stadtbahn bereits der Jugendstil prägend wurde, war für große Projekte in der übrigen Monarchie auch nach 1900 noch das Repräsentationsschema der Empfangsgebäude in Wien verbindlich. Im selben Stil wurden daher noch 1904 der Hauptbahnhof in Lemberg (heute Lwow) und 1908 jener in Budweis erbaut. Demgegenüber wurde aber der 1905 errichtete Villacher Westbahnhof ganz in Anlehnung an die zu dieser Zeit von Otto Wagner errichteten Bauten gestaltet.

Die weitere Entwicklung ging dann doch in Richtung Jugendstil, doch führte der Erste Weltkrieg zum Stillstand. 1918 folgte der Zusammenbruch des Vielvölkerstaates. Damit endete – auch – eine für Mitteleuropa bedeutende Eisenbahnära.



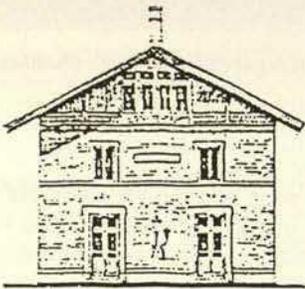
B = 40 m
T = 12 m

a. I. Klasse (Bruneck, Lienz)



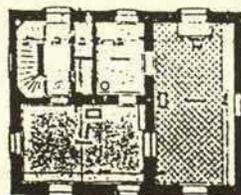
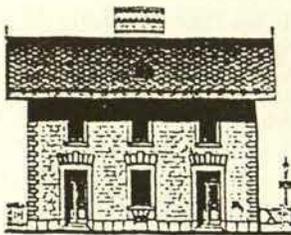
B = 16.95 m
T = 11.60 m

b. II. Klasse (Sachsenburg)



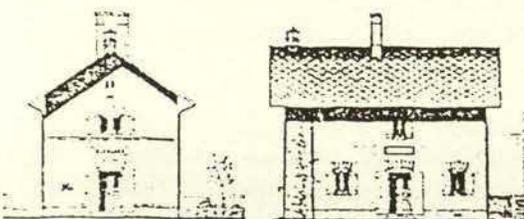
c. III. Klasse (Greifenburg, Oberdrauburg, Sillian)

B = 11.50 m
T = 12.10 m



B = 12.85 m
T = 9.70 m

d. IV. Klasse (Dellach i.D., Thal)



e. Doppeltes Wärterhaus
als AG (Kleblach)

B = 7.30 m
T = 11.00 m

Abb. 93 a-e. Pustertalbahn (nach 1870). Normalien der Aufnahmegebäude, bahnseitige Ansichten.