

BADENER ZUCKERLN

Aus der Arbeit des Stadtarchivs

Nr. 6

Bahnhof

Der Badener Bahnhof - eine unendliche Geschichte

Nachdem jahrelang Vermessungsbeamte und -offiziere die Bevölkerung verunsichert hatten, wurden im Jahre 1838 die Grundablösen für die „k.k. privilegierte Wien Raaber Eisenbahn“ (so der älteste Name der heutigen Südbahn) durchgeführt. Das bedeutete einen tiefen Eingriff in die historisch gewachsene Landschaft. Allein in der Ortschaft Braiten (heutige Gartengasse) mußten drei Gehöfte mit den dazugehörigen landwirtschaftlichen Flächen der Neuzeit weichen - das war ein Viertel der Ortschaft!

Die sichtbaren Arbeiten begannen 1839 mit der Errichtung einer provisorischen Werkstätte - der Bauplan und eine Ansicht sind im Stadtarchiv Baden erhalten. Am 14. April 1840 wurde der Bauplan für den Badener Bahnhof vorgelegt, gezeichnet Schönerer (ebenfalls im StA B). Matthias Ritter von Schönerer (1807-1883), „eine Celebrität im Fache des Eisenbahnbaues und Betriebes“, leitete den Bau der Wien-Gloggnitzer Bahn und blieb bis 1853 ihr Betriebsleiter.

Gerühmt wird in der Fachliteratur die zweckmäßige Anlage des Bahnhofs auf nur 220 x 30 m. Außer dem Aufnahmegebäude, das in stark veränderter Form bis heute erhalten ist, gab es noch zwei „Dampfwagenschoppen“ (auf dem hier abgebildeten Plan als „Lokomotiv-Remise“ und „Schmiede“ bezeichnet) und ein „Wasserstationsgebäude“. Diese Nebengebäude waren für Lokomotiven durch eine Drehscheibe erreichbar. Für uns besonders auffallend, daß man neben den zwei Hauptschienensträngen noch Platz für drei Nebengeleise fand, die die Züge direkt in die überdachten Personenhallen führten. Damals war Baden alles andere als eine unbedeutende Haltestelle!

Nach der Eröffnung mehrerer Teilstrecken war es am 20. Juni 1841 so weit: Die Strecke zwischen Wien und Wr. Neustadt war durchgehend befahrbar. Zehn Lokomotiven, die jeweils einen Eigennamen hatten, besorgten den Verkehr (eine davon hieß „Baden“, eine andere „Rauhenstein“). Schon im ersten Betriebsjahr bewältigte der Bahnhof 200.000 Passagiere! An Sonntagen verkehrten immerhin 34 Züge und einige „Extratrains“ (Sonderzüge).

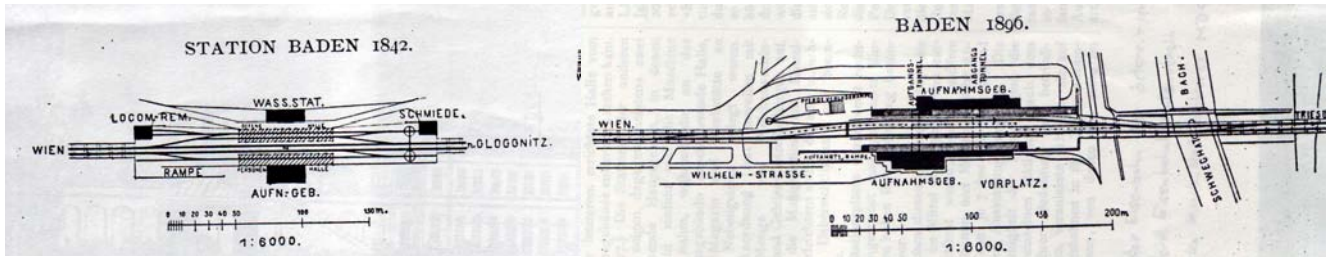


Entwurf für die Fassade, (StA B, TSB 3347)

Aber der neue Bahnhof war nicht nur zweckmäßig, er war auch schön. Der große Bau war in drei von einander abgesetzte Blöcke aufgelöst, die Fassade war durch Pilaster, Rundbögen und Gesimse elegant gegliedert. Die Rückwände der Bahnsteige, die heute so kahl und eintönig sind, wirkten damals licht und fast schwerelos: Sie bestanden nur aus den Pfeilern, die das Dach trugen; die Zwischenräume waren durch Glaswände geschlossen. Alles in allem: geradezu ein Biedermeierschloß, das mit den etwa gleichzeitig entstandenen Villen des Bahnhofplatzes ein überaus attraktives Ensemble bildete. Nicht umsonst entwickelten sich Bahnhofspark und -restaurant zu einem gesellschaftlichen Zentrum Badens, wo man nicht nur in den Fiaker (später in die Tramway) umstieg, sondern auch promenierte, Kaffee und Zeitung, ja sogar Gartenkonzerte genoß (das bis heute bestehende Häuschen Ecke Palffygasse war eigens zu diesem Zweck mit einem hölzernen Pavillon bekrönt).

Vor allem aber: Man konnte die neuesten Nachrichten aus Wien erfragen! „Wie gewöhnlich an jedem Morgen begab ich mich auch heute nach dem Bahnhofe, um von den mit dem 9 Uhr Train ... ankommenden Personen etwas Neues zu erfahren“, schrieb am 30. Okt. 1848 der Wiener Beamte M.F. Perth, der die Revolution in Baden erlebte, in sein Tagebuch. „Hunderte eilten zum Bahnhof, um den um 8 Uhr von Wien eintreffenden Zug zu erwarten und von den Ankommenden bestimmte Nachrichten zu erhalten“, meldet der „Badener Bote“ über den Tag, an dem 1898 in Genf Kaiserin Elisabeth ermordet wurde.

1896 erfolgte ein Umbau des zu klein gewordenen Bahnhofs: Die Nebengebäude wurden entfernt, die Zahl der Geleise reduziert. Die Wasserstation wurde durch ein zweites Aufnahmegebäude am Bahnsteig Richtung Wr. Neustadt ersetzt. Die Passagierströme versuchte man durch ein System „Aufgang über Stiege im Bahnhofsgebäude - Abgang über Rampe und Unterführung“ zu trennen.



Im Jahre 1920 wurde durch Josef Luegmayer, „Vorsteher der Genossenschaft der Gastwirte und Kaffeesieder im Bezirke Baden“, zusätzlich zum alten Bahnhofsrestaurant auf dem Vorplatz, ein Buffet im Bahnhofsgebäude selbst begründet, in das 1924 der funktionslos gewordene Hof-Warteraum einbezogen wurde. Dieses Bahnhofsbuffet besteht bis heute.

Nach dem 2. Weltkrieg war der Bahnhof völlig heruntergekommen, „wahrlich ein Schmerzenskind unserer Stadt“. Seit 1950 drängte Bgm. Hahn auf Abhilfe. Ab August 1954 erfolgte eine durchgreifende Sanierung, für die 26 Firmen ca. 60.000 Arbeitsstunden benötigten. Bei der feierlichen Eröffnung am 15. Dez. 1955 stellte man fest: „Schön, modern und praktisch!“

Tatsächlich hatte man im Sinne der damaligen Zeit durchaus mit künstlerischem Anspruch gearbeitet: Die Fassaden wurden von allen Dekorationen „gereinigt“, die Rundbögen begradigt, zahlreiche Fenster vermauert - das Funktionelle sollte für sich selbst sprechen. Größere Wandflächen wurden durch Gemälde der Badener Künstler Kaulfersch, Parzer und Weiß in Sgraffitotechnik und Kreideschnitt gestaltet. Die Kassenhalle wurde mit Badener Konglomerat architektonisch gegliedert, ihre Wände mit Salzburger Marmor verkleidet. Übrigens: abgesehen vom Lob der „äußerst geschmackvollen Form“ des neuen Bahnhofs appellierte Bgm. Hahn bei der Eröffnung an die Bundesbahndirektion bereits damals „betreffs des Haltens von Schnellzügen“ (Badener Zeitung vom 24. XII. 1955).

Die vor fast 50 Jahren als gediegen empfundene Atmosphäre des Bahnhofs hat sich inzwischen - wohl durch den raschen natürlichen Alterungsprozeß öffentlicher Gebäude - längst wieder verloren. Auf die Fortsetzung der unendlichen Geschichte unseres Bahnhofs darf man gespannt sein!

Literatur: Familie DRESCHER: Streifzüge in und um Baden (Baden 1982). - FESTSCHRIFT: 40 Jahre Hoteliervereinigung (Wien 1929). - Rudolf MAURER, Sisi's Wege (Baden 1998). - Ernst REITLER, Geschichte der Eisenbahn der österr.-ung. Monarchie, Bd. 2 (Wien 1898). - Theodor STÖHR, Neues aus der Glanzzeit Badens (Baden 1996). - Für wertvolle Hinweise bedanke ich mich bei Hildegard Hnatek und Norbert Ruttner.

(Anfrage vom 29. IX. 1998)

Rudolf Maurer

Für den Inhalt verantwortlich: Städtische Sammlungen Baden
 Rollett-Museum, Weikersdorferplatz 1, 2500 Baden
 Öffnungszeiten: täglich außer Di 15.00-18.00 Uhr
 Stadtarchiv Baden, Elisabethstr. 61, 2500 Baden
 Öffnungszeiten: Nur nach Terminvereinbarung!
 Tel. 02252/48 2 55
 e-mail: rollett-museum-stadtarchiv@baden.gv.at