Vergangenheit und Gegenwart des Wiener Nordwestbahnhofes

Von Hofrat Dr. RUDOLF JARY, Wien

Der nach dem Entwurfe des Architekten B ä u m e r erbaute und im Jahre 1872 eröffnete Wiener Nordwestbahnhof gehörte vor dem Weltkrieg zu den belebtesten Bahnhöfen der österreichischen Hauptstadt. Von hier gingen nicht nur die großen Bäderzüge in die böhmischen Bäder, von hier aus gingen insbesondere die direkten Züge nach Deutschland.

Nach dem Zusammenbruche der österreichischen Wirtschaft im Gefolge des Krieges verlor dieser Bahnhof infolge der durch die Friedensverträge geschaffenen neuen Staatenbildungen seine Bedeutung, da die von ihm ausgehenden Routen den entgegenstehenden Wirtschaftszielen zum Opfer fielen. Dieser Rückbildungsprozeß machte derart rapide Fortschritte, daß im Jahre 1923 nach Auflassung des Frachten- und Personenverkehrs das mächtige Gebäude stillgelegt und gesperrt worden ist. Von da ab bildete der Wiener Nordwestbahnhof unablässig ein Sorgenkind der Bahnverwaltung. Zahlreiche Projekte tauchten auf, wurden aber nicht ausgeführt. Kurze Zeit hindurch fristete hier eine künstliche Skisprungschanze, wo Sodapulver den Schnee ersetzen sollte, ihr naturwidriges, von Haus aus zu baldigem Untergange verurteiltes Dasein. In den letzten Jahren beherbergte die einst von pulsierendem Leben durchwogte Halle auf ihren fünf Gleisen ausrangierte, kaltgestellte Lokomotiven. Dicht aneinandergedrängt standen verrostete, verbeulte Maschinen, teils ohne Schlot, teils mit geöffneten Leibern, in denen die Heiz- und Siederohre am Tageslicht lagen, teils abmontiert als gliederlose Rümpfe. Die verstümmelten Leichen dieser einst pfauchenden, heißen, durch die Landschaft sausenden Lebewesen führten dem Beschauer mit erdrückender Deutlichkeit das entsetzliche Los des österreichischen Wirtschaftslebens vor Augen.

Über Nacht wurde nun mit einem Schlage diese dem Tode geweihte Bahnhofshalle zu neuem Leben erweckt und damit ein vielverheißender Auftakt gegeben. Innerhalb weniger Tage mußte die Halle zu einem Versammlungsraum größten Stils umgebaut werden, als es hieß, daß die großen Abstimmungsreden des Führers und seiner Getreuen über den Anschluß Österreichs an Deutschland von hier aus in die Welt gesandt werden sollten.

Der Nordwestbahnhof vor der Führerrede — Lichtbild Wodal

Ankunft des Führers

Lichtbild Hilscher

Die Eignung des Raumes für Versammlungszwecke stand außer Frage und hatte sich bereits im Jahre 1933 bewährt, als Gauleiter Frauenfeld hier vor einer riesigen Versammlung der ehemaligen NSDAP. Österreichs sprach. Der einschlagende Erfolg dieser Versammlung hatte aber das alsbaldige Verbot dieser Partei durch die österreichische Regierung zur Folge. Es war daher naheliegend, daß nach dem Aufbruch der durch fünf Jahre unterdrückten Volksbewegung gerade an dieser Stätte die Welttribüne der Führerreden zur Errichtung kam. Zu diesem Zwecke mußten die fünf Gleisabschlüsse (Prellböcke) entfernt, die Schienen überschottert und 3000 qm Fußboden verlegt werden. Sitzbänke für 7000 Personen wurden aufgestellt und die offene Ausfahrtseite verschalt, weil hier die große Rednertribüne ihren Platz finden mußte. Entsprechende Beleuchtungs-, Scheinwerfer-, Tonfilm- und Lautsprecheranlagen wurden installiert und die erste provisorische Ausschmückung der Halle derart fristgerecht fertiggestellt, daß am Samstag, den 26. März, Generalfeldmarschall Göring vor 12.000 Personen seine große Rede halten konnte.

In der auf diese Rede folgenden Nacht wurden die weiteren notwendigen Arbeiten fortgesetzt, die gesamte Halle neu gefärbelt und Ausgänge geschaffen. Bereits zwei Tage später sprach von hier aus Reichspropagandaminister Dr. Goebbels.

Nach diesem Tage aber setzten in ununterbrochenen Tag- und Nachtschichten die Hauptarbeiten ein, um den würdigen Raum zu schaffen, der für Adolf Hitlers große Führerrede am 9. April angemessen war.

Der künstlerische Entwurf der Gesamtanlagen wurde von Professor Popp, dem kommissarischen Leiter der Akademie der bildenden Künste, gemacht, dem Architekt Ubl zur Seite stand. Die Beaufsichtigung der Arbeiten oblag in erster Linie der Streckenleitung der Reichsbahndirektion Wien, deren Oberbaurat Ingenieur Baumgartner sie mit Umsicht leitete. Alles bis zum letzten Hilfsarbeiter legte freudig Hand an das große Werk, von dem aus die Verkündigung einer neuen Ära des deutschen Volkes erfolgen sollte.

Die 140 m lange und 39 m breite Halle wurde in letzter Ausführung an beiden Stirnseiten durch Holzwände bis an die Dachkonstruktion abgeschlossen. An der gegen das Bahnhofgelände zu gelegenen Front wurde ein über die ganze Front reichendes, 2.40 m hohes Holzpodium erbaut. An der gegenüberliegenden

Stirnseite wurde zwischen der Halle und dem Hauptgebäude eine Ehrenhalle im Ausmaß von 12×24 m im Geviert errichtet. Eine hölzerne Galerie wurde über die ganze Hallenbreite angelegt, welche vorne 5 m und nach rückwärts stufenförmig ansteigend 6.70 m über den Fußboden emporreicht. Die Tragkonstruktion der Fachwerkswände dieser Galerie ruht auf 24 Holzsäulen, die einzeln eine Last von 44 Tonnen zu tragen haben. Behördlich vorgeschrieben war sowohl für die Galerie als auch für die Seitenpodien eine Tragfähigkeit von 1000 kg per qm. Dabei durfte aber die Bodenbeanspruchung für die Betonfundamente 1 kg per qcm nicht übersteigen. Der Mittelteil dieser Galerie war für das Orchester und zur Aufstellung von 400 Sängern bestimmt. An den beiden Seitenteilen wurden Bänke für weitere 400 Personen angebracht.

Für die Presseberichterstatter, Photographen, Rundfunksprecher, für verschiedene Aufnahmezwecke sowie für den technischen Aufsichtsdienst wurden entlang der vorderen Seitenwände der Halle über den Verkehrswegen zunächst und bis zum großen Podium heranreichend brückenartige Galerien errichtet. Die notwendigen Ausgänge mußten derart geschaffen werden, daß sie durch Arbeitsräume der Einnahmenkontrolle (Registratur, Maschinenraum) hindurchführten.

Aus feuerpolizeilichen Gründen wurden alle Holzkonstruktionsteile sowie Stoffbespannungen und Fahnen flammsicher imprägniert, während die Wiener Feuerwehr für Feuerlöschzwecke und für erste Löschhilfe entsprechende Vorsorgen traf.

Die Halle sowie die straßenseitige Front des Bahnhofes wurden festlich geschmückt. Die Eingangsmittelfront sowie die Front über den großen Tribünen war teils mit rotem, teils mit lichtbraunem Stoff zur Gänze überspannt, und in diesen Feldern das Reichshoheitszeichen in riesiger Ausführung angebracht. Die Decke der Halle wurde mit gewellten, über den Dachbindern liegenden Stoffen abgespannt, während seitlich von den Untergurten der Dachbinder mächtige Hakenkreuzfahnen herabhingen. Auch die Seitenwände waren mit Stoff tapeziert. Über dem Podium schließlich hing ein prächtiges, silbergerändertes, schwarzes Hakenkreuz.

In der Tatsache, daß von hier aus die grundlegenden Botschaften über die Begründung Großdeutschlands in die Welt gesandt wurden, erblickt der gesamte Berufsstand der Eisenbahner ein glückverheißendes Symbol. Denn die österreichischen Männer des Flugrades hatten mit geschärftem Gehör die Reden vernommen, die anläßlich des Jubiläums der Reichsbahn in Berlin gehalten wurden, und haben es sich gut gemerkt, als der Führer sagte, die Reichsbahn sei das köstlichste Gut des deutschen Volkes und müsse in seinem Besitzstand gehegt und gepflegt werden.

Die Nordwestbahnhalle während der Führerrede

Lichtbild Hilscher