

Architektur im Ringturm



Bahnhöfe

Stationen in Europa

9. Juli bis 15. November 2024

- Presseführung:** Montag, 8. Juli, 10:00 Uhr
- Am Podium:** Adolph Stiller
- Pressefotos:** honorarfrei nur im Rahmen der Berichterstattung sowie mit Angabe des Copyrights zum kostenfreien Download unter www.airt.at.
- Kurator:** Adolph Stiller
- Ausstellungsort:** Ausstellungszentrum im Ringturm
Schottenring 30, 1010 Wien
- Öffnungszeiten:** Montag bis Freitag: 9:00 bis 18:00 Uhr, freier Eintritt
(an Feiertagen geschlossen)
- Eröffnung:** Montag, 8. Juli um 18:30 Uhr
(Einlass nur mit Einladung)
- Rückfragen an:** Romy Schrammel
T: +43 (0)50 350-21224
F: +43 (0)50 350 99-21224
E-Mail: presse@wst-versicherungsverein.at

Katalog:

Architektur im Ringturm LXV: Bahnhöfe – Stationen in Europa. Mit Beiträgen von Irina Kurtishvili, Jan Sapak, Adolph Stiller. Ca. 180 Seiten. Deutsch/Englisch.

Preis: 34 Euro



200 Jahre Architektur- und Kulturgeschichte in Europa: Mit Fokus auf Bahnhöfe als Passagier-Aufnahmegebäude bewegt sich die aktuelle Ausstellung u. a. zwischen London – Paris, Helsinki, Tiflis, Sofia, Belgrad, Skopje oder Rom – Florenz – Venedig sowie in der Tschechischen Republik zwischen Ostrava-Vitkovice und Pardubice. Herausragende Beispiele werden präsentiert – als Kriterien dienten einige sich im Zuge der Sammel- und Auswahlphase beinahe von selbst ergebende Merkmale, etwa historische bzw. aktuelle Bedeutung, richtungsweisende Architektur, einzig erhaltene Konstruktionen, seltenes Anlageprinzip, unbekannte Spitzenbauten in Süd- und Südosteuropa, vorbildliche Restaurierung oder Belebung durch Nutzungsänderung.

Als 1825 in England die weltweit erste Eisenbahnlinie Stockton–Darlington eröffnete, folgte im Jahr darauf die Errichtung einer „Schutzhülle“ für die Reisenden – der erste Bahnhof war entstanden. Reisen war bis dahin langsam (die Durchschnittsgeschwindigkeit mit Postkutsche betrug 6 km/h), teuer und gefährlich, deshalb blieb es nur einigen wenigen vorbehalten. Die Geschwindigkeit, mit der man sich neuerdings von einem Ort zum anderen bewegen konnte, verleitete manche Kritiker:innen außerdem dazu, vor einer Benutzung zu warnen, weil sie eine gesundheitsschädigende Wirkung auf die Körper der Reisenden vermuteten: 30 km/h wurden bereits als sensationell empfunden.

Mit dem Bau von Eisenbahnlinien wurde in Österreich offiziell vor allem aufgrund des Gütertransportes begonnen, was aber vermutlich nur als Argument zur raschen Erlangung der Baubewilligung diente. Sehr bald wurden nämlich von den damals privaten Bahngesellschaften schon Berechnungen angestellt, wie Reisende in großer Zahl gewonnen werden könnten, um auch aus dem Erlös für Fahrkarten einen Beitrag zur Deckung der hohen Kosten für Herstellung und Betrieb der teuren Bahnanlagen zu erzielen. Das bedeutete in der Tat einerseits den Beginn einer Sozialisierung des Reisens – eigentlich eine Revolution auf diesem Gebiet – andererseits aber auch den Beginn der Entwicklung eines völlig neuen Bautyps.

Viele Bahnhofsgebäude der ersten Generation wurden schon nach wenigen Jahrzehnten durch modernere und leistungsfähigere ersetzt. Bahnhöfe waren nicht mehr ausschließlich Ankunftsort der Züge, sondern wurden zu wichtigen Knotenpunkten mit Umsteigemöglichkeiten in den laufend ausgebauten Netzen bis hin zu gesellschaftlichen Treffpunkten in den oft luxuriösen Bahnhofsrestaurants. In ungekannter Dynamik entwickelte sich in den beiden ersten Dezennien des 19. Jahrhunderts das Bahnwesen und damit der neue Gebäudetypus. Bescheidene Klein- und Mittelstadtbahnhöfe wurden zu wesentlichen Faktoren für das Stadtbild, die immer mehr die Quartier- und Stadtentwicklung beeinflussten.

Eisenbahnkarten vom Ende des 19. Jahrhunderts beweisen, dass in wenigen Jahrzehnten der ganze Kontinent erschlossen war. Eine in der Ausstellung im Ringturm präsentierte Karte aus dem Jahre 1910 zeigt darüber hinaus, dass beinahe jeder Ort der Monarchie mit der Eisenbahn erreichbar geworden war. Das bedeutete auch eine unüberschaubare Anzahl von Gebäuden, seien es nun Bahnhöfe oder nur schlichte Haltestellen.

1837 wurde hierzulande die erste große Eisenbahnstrecke der Habsburgermonarchie, die Kaiser Ferdinand Nordbahn (von Anselm Salomon von Rothschild privat finanziert) feierlich eingeweiht. Am 14. November dieses Jahres fand die erste Fahrt von Wien nach Deutsch-Wagram statt, was übrigens Johann Strauss Vater bereits ein Jahr zuvor zu seinem Eisenbahnwalzer (Opus 89) inspirierte. Die Wiener Bahnhöfe, opulente Artefakte der Baukunst des Historismus und weithin aus bahntechnischer sowie aus architektonischer Sicht geschätzte Beispiele – sind schon lange Geschichte, wurden sie doch allesamt im Zweiten Weltkrieg zerstört.

Der Architekt und Architekturwissenschaftler aus Brünn Jan Sapak beschäftigt sich im Rahmen der Ausstellung näher mit der Strecke im heutigen Tschechien, an der auch der heute vermutlich älteste Bahnhof liegt, nämlich jener in Rajhrad. Die Bahnstrecken Richtung Süden – und damit nach Triest, zur wichtigsten Hafenstadt der Monarchie – benötigten nicht zuletzt aufgrund des schwierigen Terrains mehr Bauzeit. Rund zwei Jahrzehnte wurden benötigt, bis ab 1857 ein durchgehender Verkehr auf der rund 580 km langen Strecke möglich war.

Die Überwindung des Semmerings galt zuvor als unmöglich, Carl Ritter von Ghegas bewundernswerter Ingenieursleistung war es schließlich zu verdanken, dass die Bergstrecke mit Normallokomotiven befahren werden konnte. Besonders deren Streckenführung und deren Bedeutung für die Landschaft sind heute als schützenswertes Weltkulturerbe einzustufen. Eine interessante Eigenheit betrifft die einheitliche Gestaltung aller Hochbauten (dazu zählten auch Wohnhäuser für die Bediensteten, wie sie in Wien Meidling seit 1870 existieren) vom Architekten Wilhelm Flattich (1826–1900; 1878 für seine Leistungen geadelt), der dazu auch ein Buch veröffentlichte. Einigermassen im Originalzustand erhalten ist allerdings nur noch der kleine Bahnhof in Schottwien und am Zielpunkt der Hauptbahnhof in Triest direkt am Hafen (1878; aus demselben Jahr stammt das von ihm geplante Südbahnhotel).

Bahnhöfe entwickelten sich aber auch in baulicher Hinsicht zu Superlativen, von denen eine Auswahl in der Schau präsentiert wird. Unter dem Fokus Bahnhof als Passagier-Aufnahmegebäude bewegen wir uns in der Architekturgeschichte zwischen Historismus und klassischer Moderne bis Spätmoderne und heutigen Spitzenleistungen; geografisch geht die Reise dabei von den Metropolen London–Paris bis nach Tiflis, Helsinki oder Sofia, sowie Rom–Florenz–Venedig, um auch in die geografische Nähe Tschechiens nach Ostrava-Vitkovice oder Pardubice zu schauen. Die Auswahl kam natürlich nicht um gewisse Höchstleistungen herum: die größte Halle (St. Pancras, London), die größte erhaltene Halle am Festland (Köln), der erste Bahnhof der Moderne (Florenz); die Serie von nahezu unbekanntem Bahnhöfen des Corbusier und Lurçat-Schülers Danda in Tschechien; Bauwerke des Brutalismus (Sofia und Tiflis), die Bahnhöfe mit der höchsten Frequenz (Paris-Gare du Nord und Rom); ein zum Museum mutierter Bahnhof mit unheimlicher Anziehungskraft (Musée d'Orsay, Paris) etc.

Durch die Dynamik der versammelten Bilder soll eine Reise im Kopf der:des jeweiligen Ausstellungsbesucher:in entstehen: abstrakt und ohne Ortswechsel können Bahnhöfe als Stationen in Europa besucht werden.