

10. / 11. 1918

Im Atelier der Untergrundbahn.

Die Vorbereitungen für das größte Wiener Friedensbauwerk.

Wien wird jetzt unterirdisch durchforscht. In zäher Vorfriedensarbeit werden die „Baulose“ ausgemittelt, die sich, wenn die Zeit da sein wird, zum gigantischen Netz der Untergrundbahn zusammenfügen werden. Immer wieder wurde dieser Bau aufs neue verschoben. Der Krieg riß die bereits stark verdichteten Fäden entzwei, die vorläufig auf Plänen und in Akten von Peripherie zu Peripherie sich spannten, und erst vor kurzem fand der Gemeinderat, daß es endlich Ernst werden müsse mit der Untergrundbahn.

Jeder Baie weiß, daß nicht von heute auf morgen der stählerne Schlangenkörper, das Stahlrasselnde Ungeheuer mit den farbigen glühenden Glöhaugen, wie Ingenieur Franz Musil es schildert, durch die Eisen- und Betongerippe toll dahinjagen werden. Daß noch auf Jahre hinaus die Ruhe des verjüngten St. Stephans-Freibahnhofes nicht von Donnerndem Expresflärm gestört werden wird. Schon arbeitet aber eine Gruppe von Technikern unter der Oberleitung des Stadtbauamtsdirektors Goldemund in stiller Studienarbeit daran, die Vorbedingungen für das größte Bauobjekt zu schaffen, das seit der Stadiregulierung geplant wurde.

Eingehende Studien müssen, wie erwähnt, dem ersten Spatenstich vorangehen. In den Anfangsstadien des Projekts behaupteten Aengstliche: „Es geht absolut nicht. Denken Sie nur, die — „Katalomben!“ Die gefährlichen unheimlichen „Katalomben“, die den Bahnzug plötzlich über schwindelnde Tiefe „in der Luft hängen“ lassen werden, die, weiß Gott, wie weit sich hinziehen, und solide alte Stadthäuser infolge der „Erschütterung“ durch die Bahn mit Einsturz bedrohen würden. Dieser Schreckschuß läßt heute das Wiener Stadtbauamt kalt. Bauamtsdirektor Goldemund, bekanntlich ein Spezialist der Wiener Stadiregulierung, kennt die unterirdischen Wegsysteme des uralten Wien, die verholtenen Nachlässe aus der Zeit der Babenberger genau. Jeder soll des zukünftigen Schienenweges wird geprüft, sondiert werden. Die gesamten Hilfsmittel moderner Technik werden das Märchen von den unheimlichen Katalombengefahren sozusagen an seinen tiefsten Entstehungspunkten aufsuchen und eben als Märchen feststellen.

Einstweilen setzt der gewaltige Studienapparat, den ein solches Riesennunternehmen erfordert, ein. Was das bedeutet, erklärt der Fachmann: Zunächst müssen die Hindernisse bestimmter Höhenlagen der Kanalterrassen, aller denkbaren, vorhandener Einbauten berücksichtigt werden. Die Lage der Wasser- und Gasrohre, der natürlichen Gerinne, die Beschaffenheit des Untergrundes, alles ist bedeutungsvoll, alles muß für die Linienführung beachtet werden. Wichtige Verkehrsstrahlen der Oberfläche sind gleichzeitig in Betracht zu ziehen. Unter dem Neuhofert, unter dem Berliner Rathaus braust die Untergrundbahn durch. Große Menschenansammlungen, Theater, Bahnhöfe, ein Zentralbahnhof sind ins Kalkül einzubeziehen. Rennbahnen, Ausflugsorte sollen mit der Stadt verbunden werden.

Dann beginnt das Detailstudium: Haltestellen, Treppenzugänge, Lüftungsproblem, enge Straßen, Kreuzungen, Linienführung untereinander, wie unter der Place de l'Opera in Paris. Tiefliegende Stationen, Rolltreppen, Begegnungen mit der alten Stadtbahn. Dann Betriebsmittel, Fahrzeuge, Schiebetüren direkt vom Perron aus, Waggonzahl, Signale, Sicherungen. Gaben einmal die Techniker das letzte Wort gesprochen, dann beginnt das Thema der künstlerischen Ausgestaltung. Prachtvolles ist in Deutschland, in Amerika gerade auf dem Boden des architektonischen Untergrundbahnschmuckes geleistet worden. In manchen deutschen Untergrundbahnhallen sieht es aus, wie im Bremer Rathauskeller, andere gleichen Konzertsälen. Spiegelblanke Fliesenwände mit eingelegten symbolischen Ornamenten. Aufgestellte Riesenschauensfenster großer Modefirmen, unterirdische, taghell beleuchtete Riesenkaffeehäuser mit dem Bahugeleise daneben. Kein Staub, keine Klanten, kein Rauch oder Dunst. Und so soll auch — erklären die Techniker — die Wiener Untergrundbahn werden!

Ingenieur Franz Musil, der bekanntlich in den Dienst des neuen städtisch-technischen Bureaus für die Erbauung der Untergrundbahn übernommen wurde, skizziert die Aufgaben einer künstlerischen Ausschmückung der Stationen in der Innern Stadt folgendermaßen: „Sie sollen mehr sein, als hellerleuchtete Räume für den Zugverkehr, keine Fremdkörper im Bereiche der an geschichtlichen Tatsachen sagenreichen Umgebung. Die Haltestelle nächst dem Stephansplatz könnte in Reliefs die bewegte Vergangenheit des herrlichen Domes, die Kriegsschreden, die ihn oft umstobten, und den einstigen Friedhof zu St. Stephan vor Augen führen. Auch an das Wien der Römerzeit könnten nächst dem Hohen Markt unterirdische Bildwerke die historische Erinnerung festhalten. Etwas Haltestellen „Oper“ und „Freyung“ würden auf historischem Boden liegen, wenn auch Erinnerungen, wie zum Beispiel das Kärntner Tor teilweise aus der jüngeren Zeit stammen. Derart durch Glanzpunkte verschönt, werden sich die Untergrundbahnen rasch die Gunst der Bevölkerung erworben haben, sich bald in das heimliche Empfinden einspinnen... Die Untergrundbahnen sind berufen, erhaltend auf den kostbaren Schatz künstlerischer und ehrwürdiger Baudenkmäler zu wirken, indem sie Demonstrationen, die der Oberflächenverkehr erzwingen würde, entbehrlich machen.“

So wird hoffentlich ein baldiger Frieden Raum für das bedürftigste bauliche Riesennetz schaffen, das Wien zur wirklichen Metropole des neuen Oesterreich macht. Auch für die Wiener Untergrundbahn werden die „Stunden des rasenden Verkehrs“ kommen, die Musil in Amerika beobachtet konnte: „Drohende schnelllaufende Aufzüge sausen mit ihrer Menschenfracht in die Tiefe hinab. Expres- und Lokalzüge nehmen die Menschenmengen auf und führen sie durch die Nacht der Tunneln zu den weit draußen im Glanz der Abendsonne und im Grün der Gärten liegenden Wohnstätten. Ein einziger Mann, der Motorführer, vermittelt spielend leicht den Lauf der eisernen Zugmassen. Ein Druck, sie stehen stille. Preßluft öffnet lautlos die zahlreichen Schiebetüren, und schon raffelt der Zug mit fünfzig Kilometer-Eile weiter. Während die Passagiere ihre Gedanken dem Zuge voraus, dem Ziele entgegenneilen lassen, fühlen die an den Wagendecken angebrachten Bürdräder den von der Tagesarbeit Müden die heiße Stirn“...“