

WIEDERHERSTELLUNG DES WESTBAHNHOFES IN BUDAPEST

Dezső Dercsényi

Im Jahre 1873 einigte sich der städtische Rat von Pest mit der österreichischen Staatseisenbahngesellschaft, einen neuen, der Hauptstadt würdigen Kopfbahnhof zu bauen. Die Stadt bestimmte den zur Donau verhältnismäßig nahe gelegenen Bruchpunkt der großen Ringstraße. An diesem, in Beziehung zum Stadtbild wahrlich bedeutenden Platz wurde zwischen 1875-1877 ein würdiger Bahnhof gebaut. Im Grunde genommen folgte der Querschnitt des Gebäudes einer dreischiffigen Basilika, mit dem Unterschied, daß das Hauptschiff, in diesem Fall die Empfangshalle der Züge, dreimal so breit war wie die Nebenschiffe. Diese letzteren dienten zur Trennung und Bedienung der Abreisenden und Ankommenden. Ihrer Funktion gemäß war die rechtsseitige prächtiger ausgestaltet, und hier bekam das Restaurant sowie die Paketbeförderung Platz, hier standen auch die Fahrkartenschalter. Die Seite der Ankunft war weniger prunkvoll, mit Ausnahme des Wartesaales, der zum Empfang des kaiserlichen Paares diente, und der mit reichem Stukko- und Freskenschmuck versehen war.

Nicht nur die geistreiche Lösung der Verteilung des abgehenden und ankommenden Verkehrs war derzeit eine Neuigkeit, sondern auch die Gleishalle, deren Dachstuhl mit Polonceau-System 42 m überbrückte, bis 25 m aufstieg und 153 m lang war. Die kühne Stahlkonstruktion war nicht nur in Ungarn, d.h. in der Monarchie, eine Neuigkeit, sondern im Hinblick auf die Spannweite konnte man sogar im Weltmaßstab nur vier größere. Zur selben Zeit war die Halle von besonderer Leichtigkeit und prachtvoller Erscheinung, die durch das aus den Oberlichtfenstern und durch die seitlichen Wände einströmende Licht noch erhöht wurde, und das - nach der damaligen Ansicht - den Raum nicht nur belichtete, sondern auch großartig gestaltete. Am besten zeigt vielleicht die ausländische Anerkennung, daß der Bahnhof in der Pariser Weltausstellung vom Jahre 1878 ungeteilte Anerkennung gewann, und die Maschinen-Ausstellungshalle baute man sogar nach dem Muster des Budapester Bahnhofes.

Die ungarische Fachliteratur konnte bis heute nicht beantworten, wer der Planer dieses wahrlichen Meisterstückes seiner Zeit war. Die Projekte, die derzeit auch ausgestellt waren, und von welchen einige Teile bekannt sind, errichtete Augustin de Serres, der Oberbaudirektor der Eisenbahngesellschaft, d.h., seine Unterschrift ist darauf zu sehen. Zur damaligen Zeit war der Gedanke so neuartig und kühn, daß er schwerlich mit einer Person zu verbinden ist, von der andere, ähnlich großzügige Arbeiten nicht bekannt sind. Durch nichts wird das besser bezeugt, als durch den Umstand, daß die Ausführung weder eine österreichische, noch eine ungarische Firma übernahm, sondern dafür mehrere ausländische Firmen aufgefordert wurden, und endlich die Firma Eiffel et Co. den Auftrag bekam. Der geistige Autor der Eisenkonstruktion der Gleishalle war T. Seyry, ein französischer Ingenieur, einer der Kompagnons von Eiffel und Chef der Firma. Deshalb wird mehrfach in der ungarischen Fachliteratur die Meinung vertreten, daß der Schöpfer dieser kühnen und in seiner Zeit fast alleinstehenden Plankonzeption in diesem Kreis zu suchen ist. In bedeutendem Maß fällt noch ein anderer Umstand ins Gewicht. Die österreichischen Staatsbahnen waren wegen der wirtschaftlichen Schwierigkeiten des Staates zu einem bedeutenden Teil in den Händen von französischen Interessengruppen.

Die Firma fabrizierte und lieferte eigentlich nur die dreischiffige Eisenkonstruktion. Mit den anderen Arbeiten wurden ungarische Firmen beauftragt, und auch die lokale technische Leitung versah ein Ungar, László Gyenge. Trotzdem spiegelt die äußere Erscheinung, sowie der innere Schmuck, den Geschmack des französischen Historismus wieder.

Der im Jahre 1877 dem Verkehr übergebene Bahnhof konnte - eben wegen seiner zeitgemäßen Gegebenheiten - mehr als hundert Jahre lang die Anforderungen des an einer Hauptlinie liegenden Kopfbahnhofs befriedigen.

Während des Zweiten Weltkrieges erlitt der Bahnhof zwar schwere Schäden, diese wurden aber nach dem Krieg nach Möglichkeit ausgebessert. Im Jahre 1952 wurde er zum Denkmal erklärt, sozusagen unter den ersten ungarischen Denkmälern überhaupt, da wegen des veralteten Gesetzes bis zu jener Zeit nicht einmal ein halbes Hundert unter Schutz gestellte Denkmäler in Ungarn bestanden. Trotzdem beschloß die Direktion der ungarischen Staatsbahnen den Abriß.

Der Antrag auf Abbruch wurde mit dem lebensgefährlichen Zustand der Bedeckung der Bahnhalle begründet. Mehrere Faktoren verursachten diese Beurteilung des Zustandes der Großhalle.

Als der Bahnhof gebaut wurde, stand er sozusagen an der Grenze zur Peripherie der Hauptstadt. Aber nach 100 Jahren gehörte er infolge der großzügigen Entwicklung von Budapest bereits zur Innenstadt. In allen europäischen Hauptstädten ist diese Erscheinung bekannt, die in Ungarn noch dadurch erschwert wurde, daß die anderen beiden Bahnhöfe der Hauptstadt, der Ost- und der Südbahnhof, ebenfalls in das Herz von Pest, d. h. in Buda eingeklemt sind. Aus dieser Zwangslage erwogen die Stadtdenckungspläne des vergangenen halben Jahrhunderts natürlich den Gedanken der Verlegung nach außerhalb. Ebenso ist es bekannt, daß eine Hinausverlegung nicht allein wegen des Neubaus der Empfangsgebäude an einem anderen Ort, sondern wegen des Neubaus der Gleisanlagen, der Sicherungs- und anderen Einrichtungen so riesengroße Summen verschlingen würde, daß zu ihrer Deckung die Eisenbahn kaum fähig wäre.

Obwohl die beiden oben aufgeführten Umstände bekannt waren, sorgten die ungarischen Staatsbahnen nicht genügend für die Einschränkung der schädlichen Rauchgase der Lokomotiven. "Das Gebäude wird ja sowieso abgerissen".

Als die ungarische Denkmalpflege den Abriß untersagte und den Eigentümer verpflichtete, die inzwischen entstandenen Schäden zu beseitigen, kam noch ein drittes Moment hinzu, das die Rettung von Eiffels Kunstwerk beinahe unmöglich machte.

Als die Bahnhalle gebaut wurde, existierten in Ungarn noch keine statischen Normen. Nach den seitdem eingeführten und mehrmals verschärften statischen Normen wäre die Halle auch in dem Fall lebensgefährlich gewesen, wenn ihre Konstruktion nicht korrodiert wäre. Kurz gesagt, nach Meinung der besten Statiker war die Halle im Sinne der ungarischen Normen schon damals lebensgefährlich, als sie gebaut wurde. Die Fachleute der Denkmalpflege argumentierten natürlich umsonst damit, daß die Halle bereits ein Jahrhundert lang aufrecht steht, und daß sie, wenn sie ausgebessert wird, noch weiter stehen bleibt. Die Statiker konnten selbstverständlich die Sicherheit eines Gebäudes, das einen derartigen Massenverkehr hat, nicht garantieren, hauptsächlich wegen der unbestreitbar veränderten meteorologischen Verhältnisse.

In Ungarn untersteht die Denkmalpflege dem Ministerium für Bauwesen und Stadtentwicklung, was außer der engen Zusammenarbeit mit der Stadtplanung noch viele andere Vorteile hat. Im Sinne unserer Rechtsregeln kann der Minister die statischen Normen aufheben. Der Staatssekretär, der ein ausgezeichneter Statiker ist, nahm für ein Jahr diese Verantwortung auf sich, und so, Zeit gewinnend, konnte man erreichen, daß die ungarischen Staatsbahnen für die Planung eines neuen Bahnhofgebäudes einen Wettbewerb ausschrieben, aber im Sinne des Auftrages konnten auch für die Modernisierung des vorhandenen Gebäudes Vorschläge gemacht werden.

Von den eingereichten 43 Vorschlägen wurde der erste Preis Dr. Tibor Sigray zugeteilt, weil sein Plan die historische Konstruktion erhielt und sie in geistreicher Weise befestigte. Das Ergebnis war funktionell

in ästhetischer Hinsicht und im Hinblick auf das Baudenkmal das beste. Nach Meinung der Jury war es nicht gelungen, mit den vielen Neubauvorschlägen eine dem Original gleichwertige Lösung zu finden. Nach Sigray's Plan wurden korrodierte Teile, die an einigen Stellen 50 % erreichten, ausgetauscht und den statischen Vorschriften durch eine kaum bemerkbare Verstärkung Genüge getan.

Die Lösung eines weiteren Problems stand noch bevor. Die ungarischen Eisenfabriken waren namentlich wegen der großen Bauarbeiten, die im Land ohnehin schon Spannung verursachten, für Jahre ausgelastet und hätten die mit dem Austausch und der Verstärkung zusammenhängende, viel Arbeit erfordernde Aufgabe nicht gerne auf sich genommen. Die Zeit drängte aber, weil die Bahnhalle in die eben im Bau befindliche Station der Metro einbezogen wurde. Sobald diese fertig wurde, mußte auch die Halle stehen.

Die ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft löste in eigener Ausführung mit hauptsächlich älteren Fachleuten des Bahnbetriebswerkes eines kleinen ungarischen Dorfes die Aufgabe, wegen die man vor 100 Jahren nach Paris zu der weltberühmten Firma Eiffel gehen mußte.

Die Wiederherstellungsarbeiten wurden zur vorgesehenen Zeit fertiggestellt und kosteten weniger als die ursprünglich vorgesehenen 100 Millionen Forints/etwa 900.000 Mark. An die Wiederherstellung der Bahnhalle schließen sich natürlich auch die Empfangsgebäude an. Diese Arbeit dauert noch immer fort, und von den Erfolgen kann ich Ihnen den königlichen Wartesaal vorzeigen.

LES GRANDS MAGASINS: PARISER INGENIEURARCHITEKTUR DER ZWEITEN HÄLFTE DES 19. JAHRHUNDERTS

Ruth-Maria Ullrich

Die Pariser Stadtlandschaft ist seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts von repräsentativen Großbauten geprägt worden, deren vielfältiges Raumprogramm ein großes Bauvolumen erforderte, so daß die überbaute Grundfläche oft mehrere Häuserblöcke einnahm. Diese Blockbebauung - im allgemeinen ein Merkmal öffentlicher Bauwerke, wie Garniers Grand Opéra und Lefuels Neuer Louvre - wird auch zum Charakteristikum privater Handelsunternehmen, der "Grands Magasins".

Paul Göhre hat sie 1907 mit Ozeandampfern verglichen, "in deren Innern jedes Plätzchen auf das sorgfältigste und überlegenste ausgenutzt, in die das ganze komplizierte Leben der heutigen Gesellschaft zusammengepreßt ist. Beide, Ozeandampfer wie Warenhaus, ein Triumph moderner gesellschaftlich organisierter Arbeit."

Das Raumkonzept der Grands Magasins umfaßte eine zentrale Halle und Treppenanlage zur Zirkulation des Publikums, Galeriegeschosse zum Verkauf der unterschiedlichen Warengattungen, "Komforträume" für die Kundschaft, wie Buffet, Billardsaal, Bibliothek, Kunstgalerie und Wintergarten, sodann Ateliers, Verwaltungs-, Schlaf- und Speiseräume für die Angestellten, Untergeschosse für die Vorratslager, für Heizung, Beleuchtung und Wasserversorgung, Ecurien für die Kavallerie, Remisen für die Expeditionswagen.

Jedoch beweisen die baugeschichtlichen Fakten der Pariser Großwarenhäuser, daß sie nicht von Anfang an in riesigen Dimensionen errichtet worden sind. In der Regel wuchs das Unternehmen aus dem Kern einer kleinen Boutique durch beharrlichen Ankauf weiterer Läden und Wohnungen. Erst nach dem Erwerb des gesamten Häuserblocks konnte der endgültige Neubau erstellt werden. So fielen "La Belle Jardinière" 1867 neun Häuser am Quai de la Mégisserie zum Opfer, der Grundbesitz von "Le Printemps" zählte bis 1881 elf Hausnummern.

Die Entstehung der Grands Magasins als Großverkaufsstätte von Produkten verschiedenster Art geht bis auf die Zeit nach der Französischen Revolution zurück. Mit der "Proclamation de la Liberté du Travail" vom 2. März 1791 wurde die Gewerbefreiheit verkündet und das Zunftwesen mit seinem die Konkurrenz behindernden Konzessionssystem beseitigt. Die Entwicklung der Großindustrie setzte ein, gefolgt vom Wachstum der Städte und dem Erstarken des kapitalkräftigen Bürgertums. Für den wirtschaftlichen Aufstieg der Grands Magasins waren nicht nur die Flut industrieller Erzeugnisse entscheidend, sondern neue impulsegebende Handelsmethoden: Herabsetzung der Gewinnspanne, die ein steigender Umsatz ermöglichte, feste Preise, Verzicht auf jeglichen Kaufzwang, Zurücknahme der schon erworbenen Ware, Gewinnbeteiligung des Verkaufspersonals.

Die Faszination, die von den neuen Handelsformen ausging, das Geheimnis ihres Erfolges, "die ununterbrochene und rasche Umsetzung des Kapitals, wobei es darum geht, dieses so oft wie möglich innerhalb eines Jahres in Waren zu verwandeln" - nach Zola - vermittelt heute noch sein Roman von 1883: "Au Bonheur des Dames", die Warenhauswelt als "Paradies der Damen". Zola hat auch die sozialen Schattenseiten des Phänomens beschrieben, wie die Zerstörung des Kleinhandels durch die Warenhauskonkurrenz, die skrupellose Ausnutzung des Personals. Doch glaubte er, daß eine "Phalanstère des Handels" im Sinne des Utopisten Charles Fourier die soziale Gerechtigkeit wiederherstellen könnte.