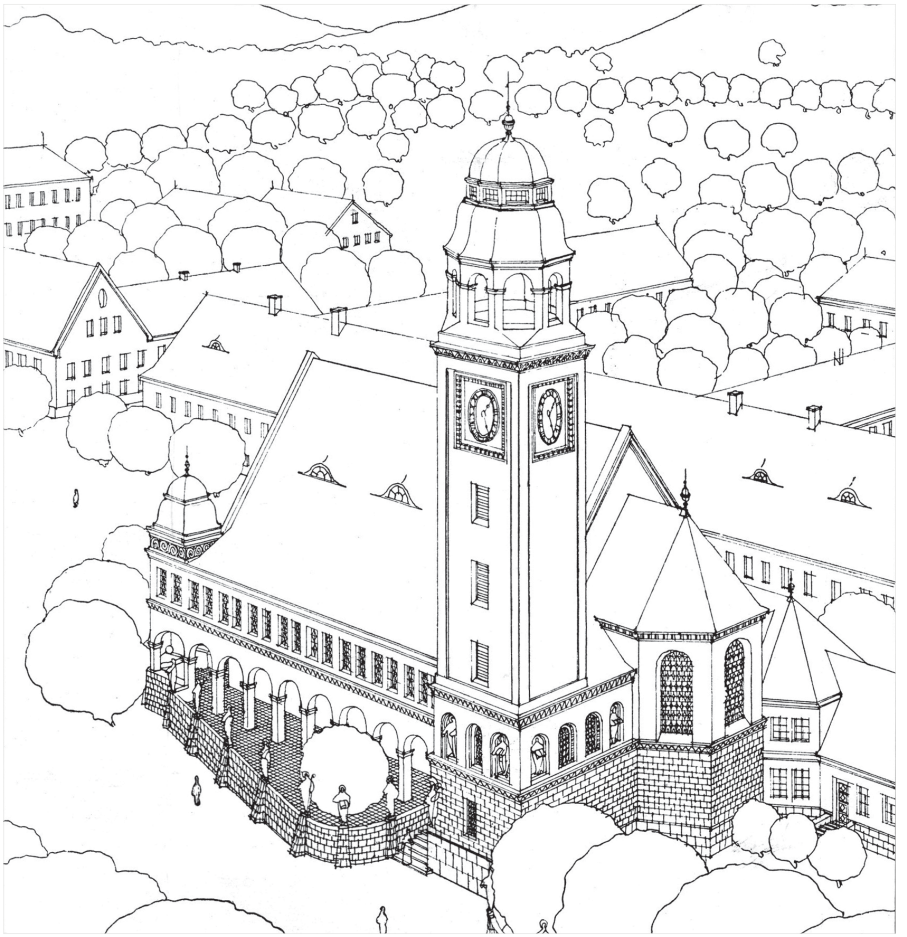
Aus dem Archiv des Vereins DENK*MAL

Ing. Hannes Trinkl

Kulturblätter

Neustift am Walde und Salmannsdorf

Geplant aber nicht verwirklicht



Liebe Freunde des Vereins DENK*MAL

Schon vor der Gründung des Vereins DENK*MAL im Jahr 2005 wurde viel Interessantes und Vergessenes aus der Vergangenheit unserer ehemaligen Dörfer und ihrer Bewohner zusammengetragen.
Seitdem wird dieses Wissen durch eigene Forschungen ergänzt und in Archiven dokumentiert.
Das vorliegende zehnte Kulturblatt „Geplant aber nicht verwirklicht" dokumentiert eine Vielzahl von mehr oder weniger großen Projekten in unseren ehemaligen Dörfern Neustift am Walde und Salmannsdorf und der unmittelbaren Umgebung, die niemals ausgeführt wurden.

Bisher sind neun Kulturblätter erschienenen

2019 „Kleindenkmäler"
2020 „Dreimarksteingasse"
2020 „8. April 1945"
2021 „Vom Leiterwagerl zum Autobus"
2021 „Lebensmittelgeschäfte"
2021 „Gewerbebetriebe und Dienstleistungsbetriebe"
2022 „Weinhüter und deren Bräuche"
2022 „Gasthäuser und Weinschänken"
2022 „Denkmalgeschützte Objekte"

Es werden noch weitere Kulturblätter in unregelmäßigen Abständen folgen. In gesammelter Form ergeben sie eine umfassende Geschichte von Neustift am Walde und Salmannsdorf. Die Metallösen sollen die Ablage erleichtern.
Mitglieder des Vereins DENK*MAL erhalten die Kulturblätter automatisch. Nichtmitglieder erhalten die Kulturblätter auch während der DENK*MAL-Stammtische oder auf Wunsch zugesendet.
Sollten Sie jemanden kennen, der ebenfalls Interesse an unseren Kulturblättern hat, ersuchen wir Sie, uns dies mitzuteilen.
Mitteilungen per Post an DENK*MAL, Neustift am Walde 32, 1190 Wien oder per E-Mail an „denkmal.neustift@gmx.at".

Größere geplante Projekte, die nicht verwirklicht wurden, hätten Neustift am Walde und Salmannsdorf auf Dauer verändert, unsere Umgebung würde heute anders aussehen. Über den Zeitraum um die Weltausstellung 1873 bis in die 1920er Jahre haben wir acht Vorhaben im Detail dokumentiert.
Von einem Befestigungsfort als Verteidigungsanlage am Dreimarkstein, Verkehrsinfrastruktur wie die Wiener Waldbahn, eine Straßenbahn nach Neustift am Walde, Straßen durch Weingärten, einem Museumsdorf, einem Sportstadion bis zu einem Gänsehäufel bei der Sommerhaide reichten die Ideen.
Dass es nicht zur Verwirklichung der Projekte gekommen ist, ist nicht so sehr der Sorge um die Umwelt, sondern eher der wirtschaftlichen Lage um und nach dem Ersten Weltkrieg zu verdanken. Beim Projekt Straßenbahn nach Neustift am Walde kam es leider zu keiner Verwirklichung.
Josef Schöffel mit seinem Kampf um den Schutz des Wienerwaldes, die Anerkennung des Wienerwaldes zum Biosphärenpark durch die UNESCO, die Festlegung von Schutzgebieten durch Flächenwidmungspläne und der politische Wille, unsere Wein-, Wald- und Grünlandgebiete zu schützen, sind heute weitgehend Garant für den Schutz unserer Umgebung.

Geplant aber nicht verwirklicht

Befestigungsfort am Dreimarkstein

Wiener Waldbahn von Währing nach Sieghartskirchen

Straßenbahn durchs Krottenbachtal

Generalstadtplan mit Straßen durch Weingärten

Museumsdorf „Klein Österreich“

Kirchenneubau für Neustifter und Salmannsdorfer

Sportstadion in Salmannsdorf

Währinger Gänsehäufel auf der Sommerhaide

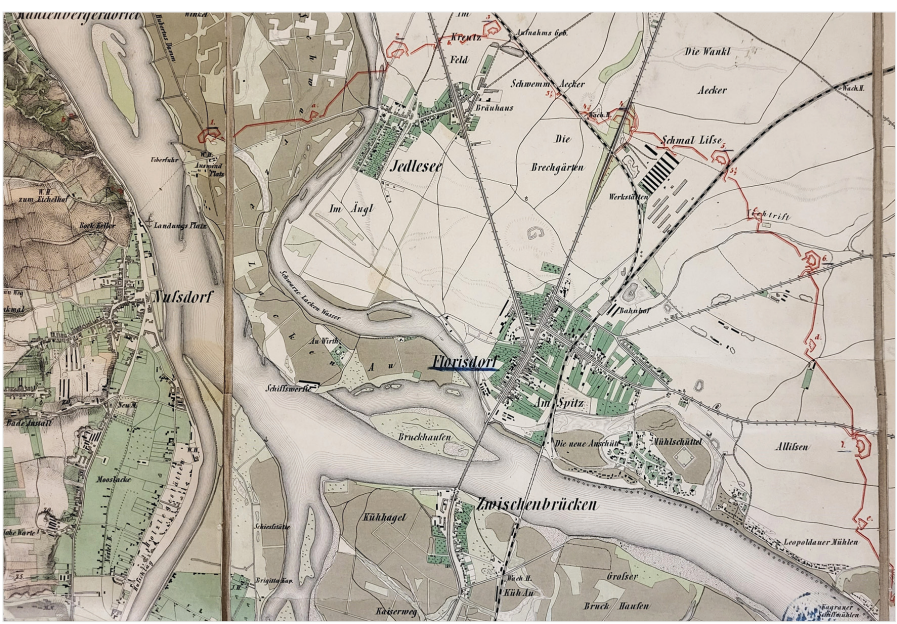
Befestigungsfort am Dreimarkstein

Das 19. Jahrhundert begann für Wien sehr turbulent. Die Franzosen kamen zweimal zu uns, der Wiener Kongress 1814/15 brachte dann zwar wieder Ruhe und Ordnung, aber gegen Mitte des Jahrhunderts brodelte es in der Bevölkerung. Die Märzrevolution mit der blutigen Niederschlagung der Oktoberrevolution des Jahres 1848 brachte Umwälzungen bei Gesetzen und in der Verwaltung mit sich.

In der Wiener Stadtverwaltung hörte man erste Stimmen, die Stadt zu vergrößern und die Vorstädte sowie die außerhalb des Linienwalls liegenden Vororte nach Wien einzugemeinden.

Den ehrgeizigen Plänen der Erweiterung stand aber die Bastei, der Befestigungsring um Wien aus der Mitte des 16. Jahrhunderts, im Wege. Im Jahre 1858 wurde das Bauwerk innerhalb von nur sechs Jahren geschliffen, die Ringstraße mit ihren Prachtbauten entstand.

1861 wurden aus Heereskreisen erste Berichte über eine neue notwendige Befestigung Wiens laut, Zeitungen berichteten bereits.



Befestigungsring links der Donau

Noch bevor im Frühjahr 1866 die Preussische Regierung Österreich den Krieg erklärte, fasste die Regierung bereits den Entschluss, für den Fall eines unglücklichen Verlaufes des bevorstehenden Feldzuges, Wien von der Nordseite zu befestigen.

Es sollte damit die einzige Verbindung der Hauptstadt mit dem nördlichen Teil des Reiches geschützt, das Marchfeld beherrscht und der Bisamberg besetzt werden.

Um den Feinden den Donauübergang in einer Ausdehnung von „*drei Meilen*" in der Nähe Wiens unmöglich zu machen und der sich zurückziehenden Armee einen gesicherten Sammelpunkt zu weiteren Operationen zu bieten.

Nach dem vorgelegten Plan wurde Ende Mai 1866 mit der Ausführung folgender Befestigungen begonnen. *„Eine über vier Meilen lange Kette von einzelnen Werken fing an der Donau oberhalb Lang-Enzersdorf an, zog sich über den Kamm des Bisamberges und zwar an der Abdachung desselben nach auswärts, durchschnitt die Brünner Straße bei der ersten Poststation (Rendez-vous-Wirthshaus), zog sich unterhalb Gerasdorf gegen Leopoldau nach Eipeldau, wobei früher die Nordbahn durchgeschnitten wurde, schloss Leopoldau und Kagran, dann weiter Hirschstetten und Aspern ein, und zog sich dann über die vielen Donauinseln bis zur großen Donau und gegenüber dem Pratereck in der Gegend der Rennbahn. In dieser Linie, dem äußeren Gürtel, welcher das Lager einschloss, lagen 31 größere, sonst freistehende Werke (Forts), welche einander gegenseitig unterstützten und wobei jedes für sich vertheidigungsfähig war".*

Beim Bau wurden keine Quader verwendet, wie sie sonst bei Festungsbauten üblich waren, denn man wollte keine Festungswerke in dem sonst gewohnten Sinne errichten, sondern ein verschanztes Lager, das zum Schutz eines großen Teiles und im Notfalle selbst der ganzen Armee dienen sollte.

So bestand dieser Bau hauptsächlich aus Erdarbeiten und nur das Notwendigste, wie z.B. Munitionslager wurden in fester Bauweise errichtet.

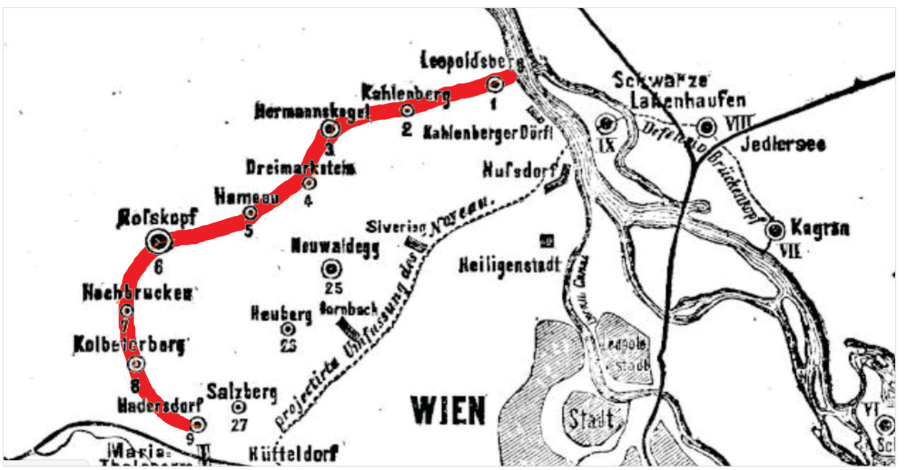


Befestigungsbauwerk links der Donau

Die Befestigungsarbeiten am linken Donauufer schritten schon im Sommer 1866 rasch voran. Die Arbeiten an den Erdwällen von Bisamberg bis Stadlau, die Verschanzung des Brückenkopfes bei Floridsdorf, sowie jene des Brückenkopfes für die aufzuschlagende Pontonbrücke über die damals noch nicht regulierte Donau bei Stadlau, die Arbeiten bei sämtlichen 34 Werken waren nahezu vollendet. Die gesamte Erdbewegung dürfte bis zu diesem Zeitpunkt „*6 bis 10.000 Kubikklafter*“ (40-70.000 m³) betragen haben. Dies war „höheren Orts“ allerdings zu wenig, die Zahl der Arbeiter musste vermehrt werden.

Wenige Monate nach den Friedensschlüssen von Prag und Wien trat das Gerücht auf, dass die Regierung die Absicht habe, die Stadt nicht bloß gegen Norden, sondern nach allen Richtungen hin zu befestigen, wobei man die Pläne, welche schon im Jahre 1850 zu diesem Zwecke entworfen worden waren, zur Ausführung bringen wollte. Dies sollte nun begonnen werden, nachdem der Befestigungsring am linken Donauufer nahezu fertiggestellt war.

Ein Zeitungsbericht aus 1867 zeigt die Größenordnung der Befestigung am rechten Donauufer: „*Die Festungswerke am rechten Donau-Ufer tragen einen von den linksseitigen wesentlich verschiedenen Charakter. Sie sind bestimmt, dem feindlichen Hauptangriff Trotz zu bieten und unsere Hauptarmee nach einer verlorenen Hauptschlacht aufzunehmen. Sie sind daher als ein verschanztes Lager größter Dimension angeordnet. Während die durch elf Werke am linken Ufer markirte Linie nur drei Meilen lang ist, schlingen am rechten Stromufer dreißig sturmfreie, permanente und sich durch gegenseitige Feuerwirkung direct unterstützende Gürtelforts eine Kette um Wien, welche im Umfange sechs Meilen mißt, da sie sich von den Linien Wiens 8000 bis 12.000 (ca. 6-9 km) Schritte entfernt*“.



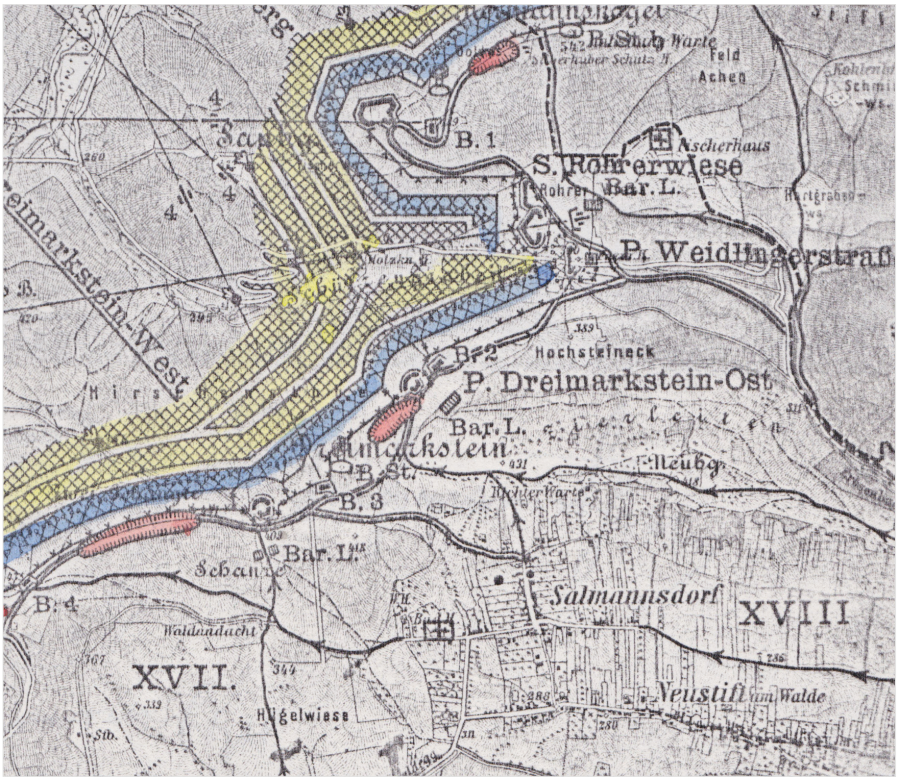
Befestigtes Gürtelfort am rechten Donauufer

Diese Gürtel-Linie war geplant vom Leopoldsberg, über den Hermannskogel, Neuwaldegg, Hütteldorf, setzte sich sodann durch den „Thiergarten“ bis gegen Perchtoldsdorf fort und sollte von der Teufelsmühle weg nahezu in einer geraden Linie von West nach Ost bis an die Donau, 3000 Schritte südlich von Mannswörth, folgen.

Die äußeren Gürtelforts sollten an folgenden Stellen stationiert werden:

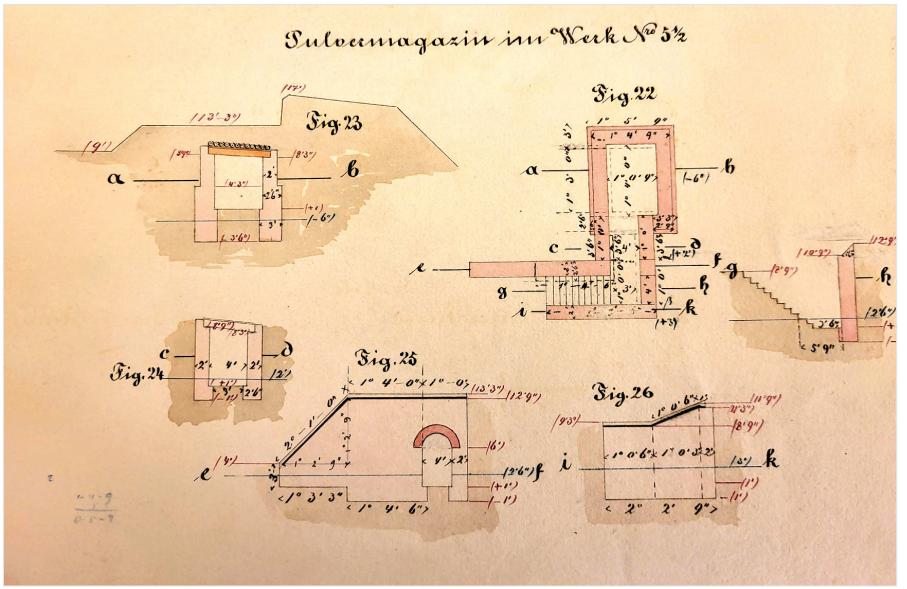
- Leopoldsberg mit Straßen- und Stromsperre
- Sulzwiese, westlich der Kuppe des Kahlenberges

- Hermannskogel
- Dreimarkstein
- Schafberg
- Heuberg
- Satzberg
- Wolfersberg und nach dem Wiental weitere 14 Werke bis östlich von Schwechat



Armierungsplan mit den geplanten Schanzanlagen im Bereich des Dreimarksteins noch im Jahre 1908

Die einzelnen Befestigungsforts an der rechten Gürtellinie waren nicht alle gleich groß geplant. Als Mindestmaß pro Fort wurde aus damaliger Sicht eine Ausstattung von mindestens 20 schweren Geschützen und eine Infanterie Besatzung von etwa 150 Mann mit den entsprechenden Räumlichkeiten vorgegeben.



Detailplan eines Pulvermagazins

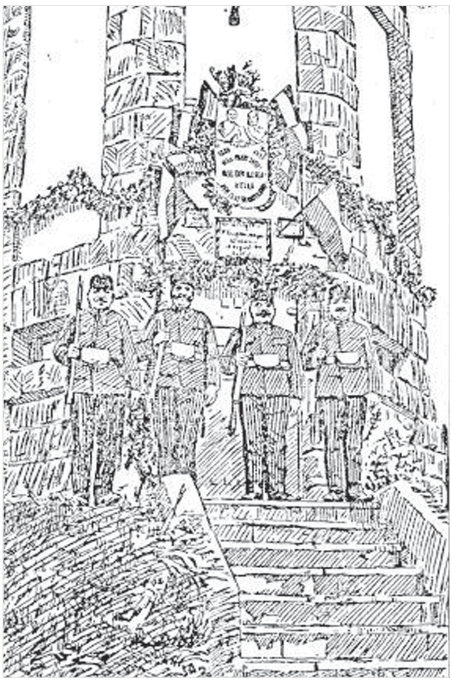
Wie groß und wo genau das Befestigungsfort am Dreimarkstein geplant war, ist aus den vorhandenen Unterlagen nicht klar ersichtlich. Vielleicht lag dies auch daran, dass auf Grund der immer lauter werdenden Zweifler an dem ganzen Projekt die Detailplanungen stockten oder gänzlich zum Erliegen kamen.

Obwohl die Bauten am linken Donauufer weit fortgeschritten waren, wurden immer mehr Stimmen laut, die an der Sinnhaftigkeit des gesamten Projektes zweifelten. Die exorbitant hohen Kosten veranlassten den Wiener Gemeinderat und den Niederösterreichischen Landtag dazu, das Projekt neu zu betrachten.

Die Morgenpost zeigt sich am Februar 1867 schon ernst besorgt um „Die Festung Wien". „*Die Befestigung Wiens ist beschlossene Sache und nicht mehr rückgängig zu machen!" so äußert man sich seit Kurzem in Kreisen, die als unterrichtet angesehen werden können. Forscht man dort nach dem Zweck der kostspieligen Bauten, mit denen Wiens Umgebung verschönert werden soll, so bekommt man achselzuckend zur Antwort, der Zweck sei nicht ganz klar.*

Dass jedoch die Vorarbeiten zu der Befestigung Wiens während der abgelaufenen Monate bereits in aller Stille beinahe zu Ende geführt wurden, so dass die Wiener nach Verlauf von noch einigen Monaten nicht wenig überrascht sein werden, ein ganzes System befestigter Schanzen und mehrere Stock hohe Forts um die Vorstädte herum erblicken".

Nachdem sich der Wiener Gemeinderat, der Niederösterreichische Landtag und der Reichsratsausschuss auf Grund der Kosten und weiterer negativer Umstände gegen das Projekt „Befestigung Wiens" vehement aussprachen, ordnete Kaiser Franz Josef im Juni 1867 das Ende des Vorhabens an.



Wacht am Dreimarkstein

Trotzdem tauchen die „Gespenster einer Befestigung Wiens" 1900 noch einmal auf.

Eine kleine „Auferstehung" des Forts am Dreimarkstein sollte es knapp fünf Jahrzehnte später dennoch geben. Unter den vielen Wachtposten, die die k.k. Kriegskorps-Wachabteilung Wien stellte, zählt wohl der auf dem Dreimarkstein zu den „höchsten".

Der „Wachtturm" war zwar der Standrohrbehälter der 2. Hochquellen-Wasserleitung, dessen ungeachtet machten die Mannen des „k.k. Kriegervereins Prinz Eugen von Savoyen" den Wachdienst dort seit Kriegsbeginn.

Wiener Waldbahn von Währing bis Sieghartskirchen

Im letzten Drittel des 19. Jhs. schrieb ein Chronist: *„Die rapide Zunahme der Bevölkerung Wiens hat bekanntlich Übelstände hervorgerufen, deren Beseitigung von außerordentlicher Wichtigkeit für die jetzigen*



Lokomotive aus den 1880 Jahren

Zustände der Residenz, noch mehr aber für deren zukünftige Entwicklung ist".

Mit dem Börsenkrach 1873 und der Weltwirtschaftskrise ging die Gründerzeit zu Ende.

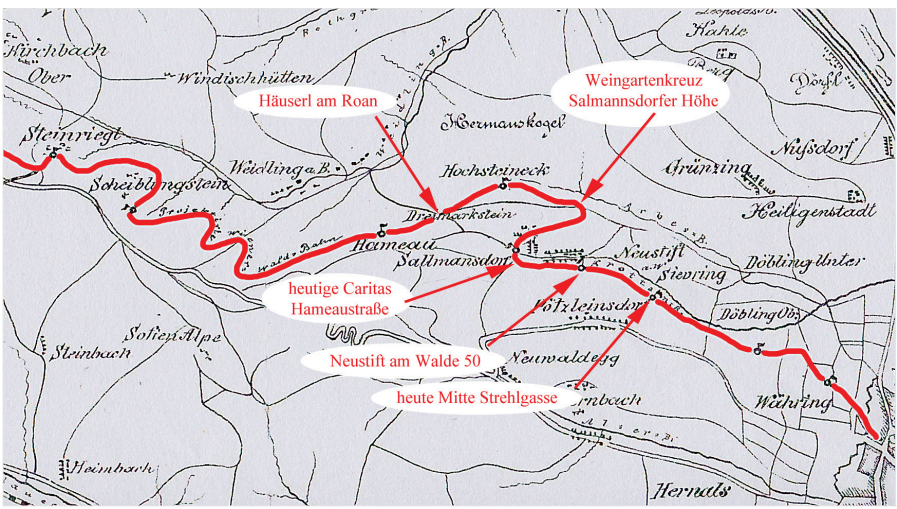
Jedoch in dieser Zeit öffnete die Weltausstellung im Prater ihre Pforten und Wien zeigte sich von seiner besten Seite. Immer mehr Menschen wollten am bescheidenen Wohlstand teilhaben und mobiler werden. Die Ausflugsziele in der Umgebung der Stadt wurden immer beliebter, Fiaker, Kutschen und Zeiserlwagen konnten den Transport der Massen nicht mehr bewältigen.

Es war die Zeit der Dampftramways und Kleinbahnen. Die Zahnradbahn auf den Kahlenberg, die Drahtseilbahn auf den Leopoldsberg und die sogenannte Knöpferbahn von der Rieglerhütte auf die Sophienalm wurden gebaut und in Betrieb genommen.

Es fehlte jedoch ein leistungsstarkes Verkehrsmittel, das der Bevölkerung den Anreiz gab, sich weiter draußen, in damals noch unbewohnten Gebieten, anzusiedeln. Ein weiterer Grund, neue Überlegungen anzustellen, war der immer größer werdende „Hunger" der Großstadt Wien an Lebensmitteln, Baumaterialien und Brennstoffen. Dafür brauchte man ein billiges Transportmittel, das auch dem immer stärker zu spürenden Preisauftrieb entgegen wirken sollte.

1873 berichtet das Centralblatt für Eisenbahnen sehr detailliert über ein Projekt einer schmalspurigen Eisenbahn von Wien über Währing, Türkenschanze, Pötzleinsdorf, Salmannsdorf, Weidling am Bach, Hameau,

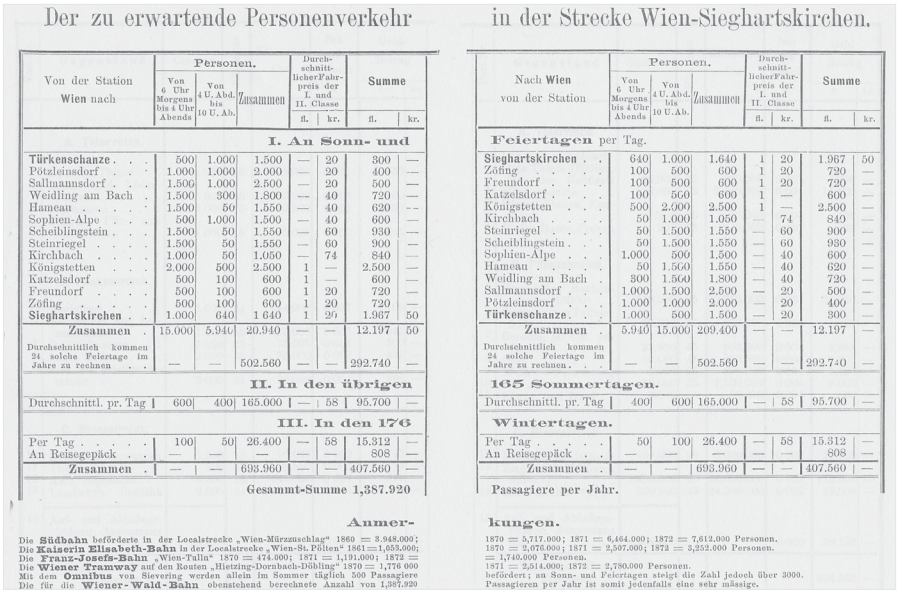
Scheiblingstein, Steinriegel, Kirchbach, Königsstetten, Katzelsdorf, Frenndorf und Zöfing nach Sieghartskirchen. Sie sollte eine Streckenlänge von sechs Postmeilen, umgerechnet ca. 45 Kilometer, haben.
Das k.k. Handelsministerium erteilte aber erst 1887 dem Bauunternehmern Stern & Hafferl in Wien die Bewilligung zur Aufnahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn von der Gürtelstraße aus. Als Stationen waren geplant: innerhalb Währinger Linie (etwa heutige Kreuzung Währinger Straße/Nussdorfer Straße) - Türkenschanze - Pötzleinsdorf (etwa in der Mitte der heutigen Strehlgasse) - Neustift am Walde (etwa bei Nr. 40-44) - Salmannsdorf (etwa bei der Keylwerthgasse) - Hochsteineck (nördlich dem Neuberg) - Dreimarkstein - Hameau - Scheiblingstein - Steinriegel - St. Andrä - Königstetten - Tulbing - Freundorf - Lösing - Sieghartskirchen.



Wiener Waldbahn mit den geplanten Haltestellen in unserer Umgebung

Die Projektanten bewarben diese Linienführung mit einer Menge von Vorteilen: Erschließung von großen Gebieten, neue Ansiedelungen in der Nähe der Stadt Wien, Begünstigung von „*gesunden Ortschaften, Inslebenrufung von Colonien*“. Weiters sollte das Projekt dem Tourismus neue Impulse geben und eine „*Vergnügungsbahn par excellentes*“ werden. Die wesentlichste Begründung bildeten die Lebensmitteltransporte

von und nach Wien, die Versorgung der Stadt mit Brennholz aus dem Wienerwald sowie die Zufuhr von Ziegeln und Kohlen aus dem neu entdeckten Kohlenlager bei Sieghartskirchen zu günstigsten Konditionen. Die geplanten 1,4 Millionen Fahrgäste und der Transport von rund 10.000 Tonnen tierischer Produkte, 36.000 Tonnen pflanzlicher Rohstoffe und ca. 120.000 Tonnen mineralischer Materialien sollten die Wiener Waldbahn lukrativ werden lassen.



Der zu erwartende Personenverkehr in der Strecke Wien-Sieghartskirchen.

Von der Station Wien nach	Personen. Von 6 Uhr Morgens bis 4 Uhr Abends	Von 4 U. Abd. bis 10 U. Ab.	Zusammen	Durchschnittlicher Fahrpreis der I. und II. Classe fl.	kr.	Summe fl.	kr.
I. An Sonn- und							
Türkenschanze	500	1.000	1.500	—	20	300	—
Pötzleinsdorf	1.000	1.000	2.000	—	20	400	—
Sallmannsdorf	1.500	1.000	2.500	—	20	500	—
Weidling am Bach	1.500	300	1.800	—	40	720	—
Hameau	1.500	50	1.550	—	40	620	—
Sophien-Alpe	500	1.000	1.500	—	40	600	—
Scheiblingstein	1.500	50	1.550	—	60	930	—
Steinriegel	1.500	50	1.550	—	60	900	—
Kirchbach	1.000	50	1.050	—	74	840	—
Königstetten	2.000	500	2.500	1	—	2.500	—
Katzelsdorf	500	100	600	1	—	600	—
Freundorf	500	100	600	1	20	720	—
Zöfing	500	100	600	1	20	720	—
Sieghartskirchen	1.000	640	1 640	1	20	1.967	50
Zusammen	15.000	5.940	20.940	—	—	12.197	50
Durchschnittlich kommen 24 solche Feiertage im Jahre zu rechnen	—	—	502.560	—	—	292.740	—
II. In den übrigen							
Durchschnittl. pr. Tag	600	400	165.000	—	58	95.700	—
III. In den 176							
Per Tag	100	50	26.400	—	58	15.312	—
An Reisegepäck	—	—	—	—	—	808	—
Zusammen	—	—	693.960	—	—	407.560	—
Gesammt-Summe 1,387.920							

Nach Wien von der Station	Personen. Von 6 Uhr Morgens bis 4 Uhr Abends	Von 4 U. Abd. bis 10 U. Ab.	Zusammen	Durchschnittlicher Fahrpreis der I. und II. Classe fl.	kr.	Summe fl.	kr.
Feiertagen per Tag.							
Sieghartskirchen	640	1.000	1.640	1	20	1.967	50
Zöfing	100	500	600	1	20	720	—
Freundorf	100	500	600	1	20	720	—
Katzelsdorf	100	500	600	1	—	600	—
Königstetten	500	2.000	2.500	1	—	2.500	—
Kirchbach	50	1.000	1.050	—	74	840	—
Steinriegel	50	1.500	1.550	—	60	900	—
Scheiblingstein	50	1.500	1.550	—	60	930	—
Sophien-Alpe	1.000	500	1.500	—	40	600	—
Hameau	50	1.500	1.550	—	40	620	—
Weidling am Bach	300	1.500	1.800	—	40	720	—
Sallmannsdorf	1.000	1.500	2.500	—	20	500	—
Pötzleinsdorf	1.000	1.000	2.000	—	20	400	—
Türkenschanze	1.000	500	1.500	—	20	300	—
Zusammen	5.940	15.000	209.400	—	—	12.197	—
Durchschnittlich kommen 24 solche Feiertage im Jahre zu rechnen	—	—	502.560	—	—	292.740	—
165 Sommertagen.							
Durchschnittl. pr. Tag	400	600	165.000	—	58	95.700	—
Wintertagen.							
Per Tag	50	100	26.400	—	58	15.312	—
An Reisegepäck	—	—	—	—	—	808	—
Zusammen	—	—	693.960	—	—	407.560	—
Passagiere per Jahr.							

Anmerkungen.

Die **Südbahn** beförderte in der Localstrecke „Wien-Mürzzuschlag" 1860 = 3.948.000;
Die **Kaiserin Elisabeth-Bahn** in der Localstrecke „Wien-St. Pölten" 1861=1,653.000;
Die **Franz-Josefs-Bahn** „Wien-Tullin" 1870 = 474.000; 1871 = 1,191.000; 1872 =
Die **Wiener Tramway** auf den Routen „Hietzing-Dornbach-Döbling" 1870 = 1,776 000
Mit dem **Omnibus** von Sievering werden allein im Sommer täglich 500 Passagiere
Die für die **Wiener-Wald-Bahn** obenstehend berechnete Anzahl von 1,387.920

1870 = 5,717.000; 1871 = 6,464.000; 1872 = 7,612.000 Personen.
1870 = 2,076.000; 1871 = 2,507.000; 1872 = 3,252.000 Personen.
= 1,740.000 Personen.
1871 = 2,514.000; 1872 = 2,780.000 Personen.
befördert; an Sonn- und Feiertagen steigt die Zahl jedoch über 3000.
Passagieren per Jahr ist somit jedenfalls eine sehr mässige.

Planungsunterlagen zur Errichtung der Wiener Waldbahn

Nachdem sich sowohl der Wiener Gemeinderat als auch die von der geplanten Bahn berührten Gemeinden und auch Niederösterreich für diese Bahn ausgesprochen hatten, fehlten zur Realisierung der Wiener Waldbahn nur mehr die staatlichen Bewilligungen sowie die Unternehmungen, welche die Bahn finanzieren, erbauen und betreiben sollten. Das Innenministerium erteilte im Frühjahr 1873 die Bewilligung zur Errichtung einer Aktien-Gesellschaft der Firma „Wiener Waldbahn und Baugesellschaft", an welcher sich einige Baufirmen beteiligten. In der Planungsphase des Projekts im Verlauf der Jahre 1873/74 wurde die Planung der Trassenführung innerhalb der Stadt und der Vororte immer

komplizierter, da gleichzeitig auch das Straßennetz sowie das Kanal- und Wasserleitungsnetz berücksichtigt werden mussten. Dies verzögerte das ambitionierte Projekt. Auch das Bahnprojekt selbst unterlag einige Male einer Umplanung: Varianten einer Normalspur, ein- oder zweigleisig, Verbindung mit der Kaiserin Elisabeth Bahn - heutige Westbahn - ja oder nein und schlussendlich blieb aus Kostengründen nur mehr eine Schmalspurvariante bis zum Hameau.



Anfang 1875 schlug sich die Wirtschaftskrise auf den Immobilien- und Finanzmarkt derart stark durch, dass immer mehr Unternehmen in Schwierigkeiten kamen und das erforderliche Kapital für den Bau der Wiener Waldbahn nicht mehr auftreiben konnten. Die Zustimmung zu dem Projekt hatte danach immer weniger Befürworter, sodass sich der Gemeinderat erneut mit der Angelegenheit befassen musste. „Die Presse“ berichtet am 9. März 1875 über die Beratungen: „*Zwei Referate erinnern an die ‚gute, alte Zeit’, es sind dies die Referate über die Einwölbung des Wienflusses und die Erbauung der Wiener-Wald-Bahn - es denkt heute kaum einer der Projectanten noch an die Existenz der Projecte, geschweige denn an deren Ausführung*“. Damit war dem Projekt Wiener Waldbahn jeder Elan genommen und es wurde nie mehr zum Leben erweckt.

Heute muss man sagen, es war gut so, denn was wäre aus dem Wienerwald geworden, wenn der Bahnlinie entlang überall Siedlungen entstanden wären. Josef Schöffel, der schon 1870 gegen eine Abholzung des Wienerwaldes kämpfte, hätte sich vermutlich besonders über das Nichtzustandekommen der Wiener Waldbahn und deren mögliche Auswirkungen auf den Waldbestand gefreut.

Straßenbahn durch das Krottenbachtal

Im Plan für den Ausbau der Krottenbachstraße und die gleichzeitige Einwölbung des Krottenbaches im Jahr 1901 war auch eine Straßenbahnlinie von der Billrothstraße nach Neustift am Walde vorgesehen. Die Grundabtretungen für den Ausbau der Straße und damit auch die baldige Realisierung einer Straßenbahnlinie scheiterten jedoch an den jahrelangen Verhandlungen mit den Grundstücksbesitzern.



Die nach Neustift am Walde geplante Straßenbahn

Es sollte noch bis 1912 dauern, bis den Bewohnern der Krottenbachstraße und den Neustiftern der Kragen platzte. Das Neue Wiener Tagblatt berichtete ausführlich von einer Bürgerversammlung (gekürzt): „*Die Krim und das Krottenbachtal bis inklusive Neustift am Walde waren von jeher Stiefkinder von Groß-Wien. Erst hat der Krottenbach seine gesundheitsschädlichen Ausdünstungen über die Bezirksteile Döblings ausgebreitet, so daß dessen Einwölbung, die gar lange auf sich warten ließ, gewiß nur eine sanitäre Maßnahme der allerbringendsten Art war.*

Nunmehr ist es die Frage der Herstellung der elektrischen Straßenbahn durch die Krottenbachstraße, die eine Lebensfrage für Neustift am Walde bedeutet.
Diese Frage wird um so wichtiger gestellt, als man ja Neustift am Walde als einen beliebten Wiener Ausflugsort kennt und als man allgemein weiß, wie teuer und unbequem sich heute noch die Verbindung mit diesem freundlichen Oertchen gestaltet. Wie notwendig eine gute, rasche und von der Mittel- und Arbeiterklasse auch leicht bezahlbare Fahrgelegenheit zu den Hängen des Dreimarksteines ist, kann man an schönen Sonntagen sehen, an denen trotz des Mangels an jeglichen volkstümlichen Beförderungsmitteln die Krottenbachstraße vom Anfang bis zum Ende mit Ausflüglern besät ist. Die Stellwagen von Pötzleinsdorf nach Neustift am Walde an Sonntagen als ein geeignetes Verkehrsmittel anzuerkennen, kommt wohl nicht ernstlich in Frage.
Die Stellwagen werden belagert. Hunderte warten oft stundenlang, bis sie endlich einsehen, daß sie sich keinen Platz im sogenannten Verkehrsmittel der Großstadt erkämpfen können. Sie stapfen dann murrend und scheltend in die Finsternis und eilen bis zur Billrothstraße, um dort natürlich ebenfalls gefüllte Wagen, von Grinzing und Sievering kommend, an sich vorüberfahren lassen zu müssen. Selbstredend verlässt der größte Teil der Ausflügler, in der Kenntnis dieser Verkehrsmisere, schon viel zeitlicher, als es anderswo der Fall ist, die gastfreundlichen Gefilde Neustifts. An den Bürgermeister, die Gemeinde- und Bezirksvertreter, wenden sich viele hunderte Anrainer der Krottenbachstraße mit der Forderung der ehesten Erbauung der elektrischen Straßenbahn durch die Krottenbachstraße.“
Es sollte weitere drei Jahre dauern, bis der Wiener Stadtrat die Erbauung einer Straßenbahnlinie durch die Krottenbachstraße, entsprechend dem von der Straßenbahndirektion vorgelegten Projekt, grundsätzlich genehmigte.
Noch 1919 wurde ein Antrag an die Stadtverwaltung gestellt, dass das Projekt einer Straßenbahnlinie 39 über die Krottenbachstraße nach



Straßenbahn Typ D, gebaut von 1899 bis 1938 Quelle: Wiener Linien

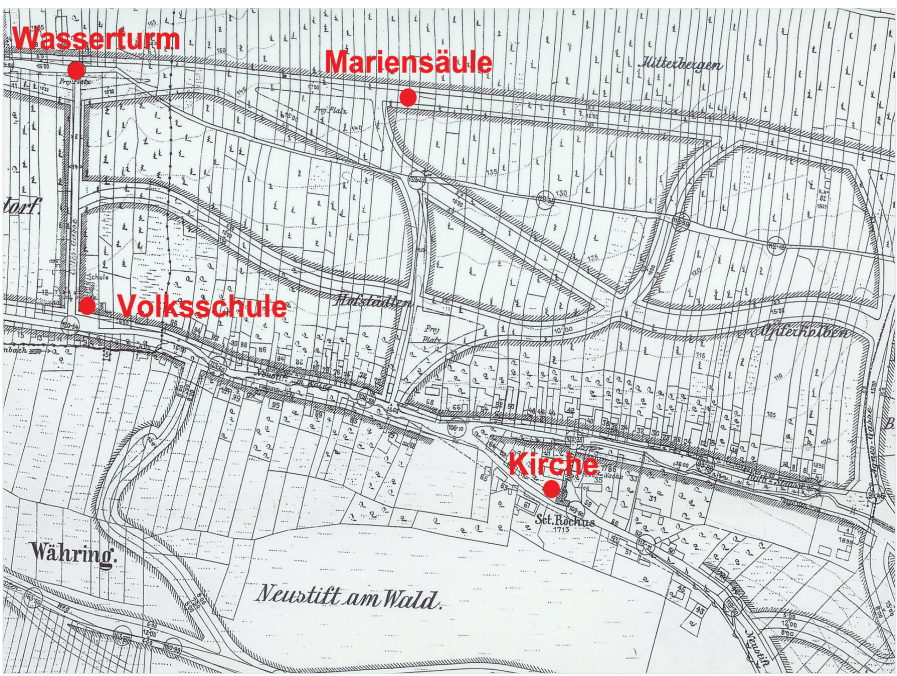
Neustift am Walde weiterzuführen ist und diese Arbeiten als Notstandsarbeiten (Arbeitsprogramm für arbeitslose Kriegsheimkehrer) in Angriff genommen werden.
Die nachfolgende Wirtschaftskrise und die damit einhergehende Geldentwertung verhinderten schlussendlich für immer die Verwirklichung einer Straßenbahnlinie in der Krottenbachstraße.

Generalstadtplan mit Straßen durch Weingärten und Grünland

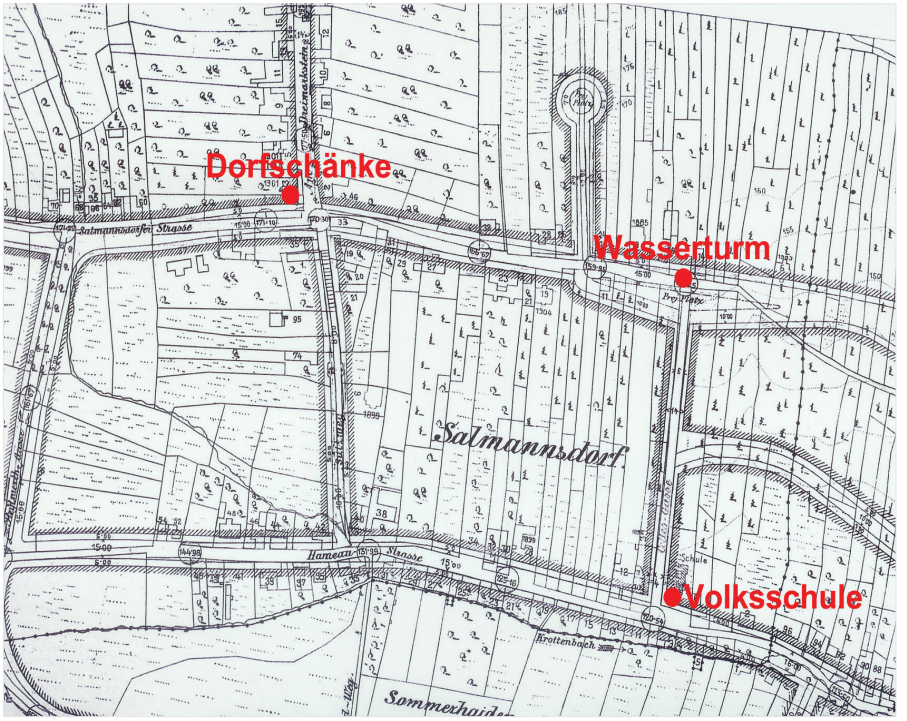
Die rasante politische, technische und demografische Entwicklung in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts - Wien hatte 1880 in den heutigen Grenzen über 1,1 Mio. Einwohner - bewirkte enorme Veränderungen des Wiener Stadtbildes.
Viele grundsätzliche Vorhaben veränderten das damalige Gebiet der Stadt Wien und hatten Auswirkungen auf die direkte Umgebung. Die größten waren:

- Ab den 1830er Jahren entstanden die großen Bahnlinien und deren Bahnanlagen.
- 1850 wurden das Gebiet innerhalb des Linienwalls und die darüber hinausreichenden Teile des Burgfrieds in das Wiener Stadtgebiet einbezogen (Entstehung der heutigen Bezirke 1 bis 9 und der innere Teil des 10. Bezirks).
- 1857 wurde die Niederlegung der Basteien und die Auflassung des Glacis angeordnet. Bau der Ringstraße.
- 1870 bis 1875 wurde die Donau reguliert.
- 1890/1892 fand die zweite Stadterweiterung durch Angliederung der Vororte statt (heutige Bezirke 11 bis 19).

Die öffentlichen Stellen sahen sich zunehmend vor neue stadtplanerische Aufgaben gestellt. Zu deren Bewältigung fehlte es jedoch an einheitlichen Planungsunterlagen, insbesondere an einem übergreifenden, großmaßstäblichen Planwerk.



Generalstadtplan von Oktober 1904, Bereich Neustift am Walde



Generalstadtplan von Oktober 1904, Bereich Salmannsdorf

1882 brachte der über Verwaltungsgrenzen hinweg tätige Wienfluß-regulierungs-Verein eine Petition zur Anlage eines solchen Plans im Maßstab 1:2.880 (Katastermaßstab) ein. Dies bewirkte, dass der Gemeinderat nach langwierigen Verzögerungen Ende 1887 die Schaffung eines Generalstadtplans beschloss. Dieser sollte als Basis für die Erarbeitung eines Generalregulierungsplans (Vorläufer des heutigen Flächenwidmungs- und Bebauungsplans) dienen.

Mit der Arbeit am Generalstadtplan wurde 1888 unter Oberingenieur Pia begonnen. Ab 1894 war das vom Stadtbauamt und Magistrat geschaffene Regulierungsbüro mit der Erstellung und Vervollständigung des Generalstadtplans beauftragt, der auch die 1890/92 eingemeindeten Vororte territorial umfasste.

Der Generalstadtplan entstand nicht durch Neuvermessung, sondern durch behelfsmäßiges Zusammenzeichnen der in Wien sehr uneinheitlichen

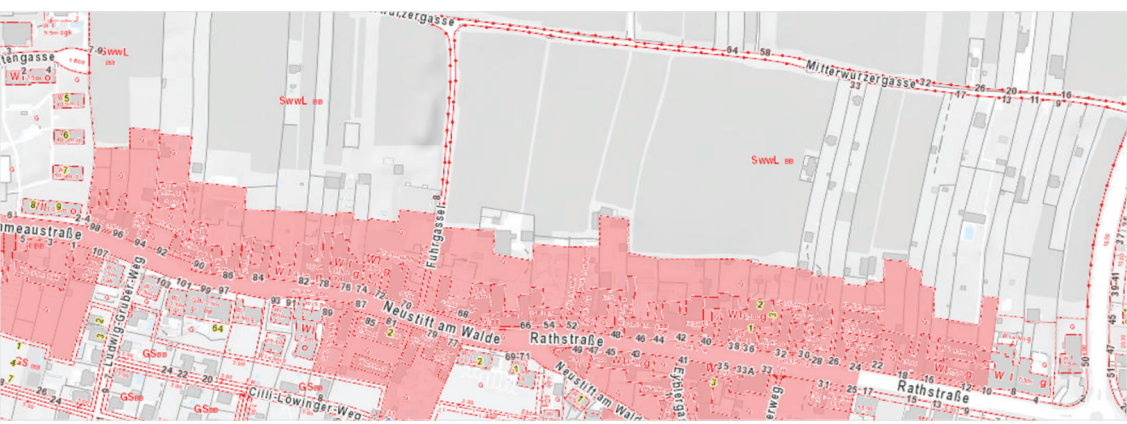
Katastermappen und der Vorortgemeinden (alte Bezirke 1:1440, Vororte 1:1.250, 1:1.440, 1:2.880 und 1:10.000) der 70 Katastralgemeinden. Er war zunächst auf 83 Blatt angelegt, durch spätere Eingemeindungen vergrößerte sich der Umfang.

Der Generalstadtplan bildete bis nach dem Zweiten Weltkrieg die Kartengrundlage von Wien.

Die Vervielfältigung war sehr umständlich und eine Fortführung war deshalb nur mangelhaft geplant. Da am übrigen Planinhalt nichts geändert wurde und somit die Situation dem Katasterstand zur Zeit der Erstherstellung entsprach, war ein Großteil des Generalstadtplans in kurzer Zeit veraltet. 1914 wurden zur Beseitigung dieser Mängel Vermessungsingenieure eingesetzt, das Vorhaben konnte jedoch infolge des Kriegsausbruchs nicht realisiert werden.

Dieser Generalstadtplan bildete die kartographische Grundlage von Wien bis zu seiner Einstellung im Jahre 1952.

Der Generalstadtplan aus 1904 hätte für unsere Umgebung zur Folge, dass nicht nur der Sommerhaidenweg und das Gebiet zwischen Mitterwurzergasse und Zierleitenweg zu einer Durchzugsstraße, sondern auch das Gebiet der Weingärten, also im Norden der Hauptstraße, von Straßen durchzogen wäre. An diesen Straßen wären natürlich auch Bauten entstanden.



Gültiger Flächenwidmungsplan

Die nachfolgenden Flächenwidmungspläne ersetzen ab etwa 1972 den Generalstadtplan. Sie schreiben z.B. Grenzen und Form von möglichen Gebäuden, aber auch Grenzen zu Wohn- und Gewerbegebieten oder Erholungsflächen vor und sind in der Wiener Bauordnung geregelt. Für unsere Umgebung sind folgende Widmungskategorien von besonderer Bedeutung:

- Schutzzonen, Bebaubarkeit nur unter bestimmten Voraussetzungen möglich (im Plan rosa unterlegt) Baulinien, innerhalb derer ist eine Bebauung möglich
- VB, Verkehrsbänder, vorgesehen für Straßen und Verkehrswege
- SWW, ist für die Erholung der Stadtbevölkerung bestimmt. Hier sind nur jene Bauten zulässig, die der Erholung der Allgemeinheit dienen, wie zum Beispiel Ausflugsgasthöfe. Die land- und forstwirtschaftliche Nutzung ist erlaubt.
- SwwL, Wald- und Wiesengürtel ist ausschließlich der landwirtschaftliche Nutzung, z.B. dem Weinbau vorbehalten. Nur Nutzbauten ohne Wohnräume sind zulässig.
- G, gärtnerische Gestaltung vorgegeben
- W, Wohngebiete sind Gebiete, in denen nur Wohngebäude und Bauten zulässig sind, die religiösen, kulturellen, sozialen oder öffentlichen Zwecken dienen. Betriebe kleineren Umfanges innerhalb von Wohngebäuden sind erlaubt. Die entsprechenden max. Bauhöhen von Gebäuden werden festgelegt.
- WGV, Wohngebiet - Geschäftsviertel, hier muss das Erdgeschoss durch Geschäfte oder Gewerbebetriebe genutzt werden.

Unvorstellbar, wenn der Generalstadtplan aus 1904 nach den 1950er Jahren noch Gültigkeit hätte - Neustift am Walde und Salmannsdorf wären vollkommen verbaut, Weingärten gäbe es nur mehr an der Ried Neuberg (etwa oberhalb Zierleitenweg), Straßen und Wohnbauten wären in heutigen Grün- und Schutzgebieten. Ein Dankeschön an die damalige Bezirks- und Gemeindebehörde, die im Flächenwidmungsplan die heutigen Grüngebiete und Verbauungsbereiche festgelegt haben!

Freiluftmuseum „Klein Österreich“

Im Mai 1914 berichten viele Zeitungen vom Plan der Errichtung eines Freiluftmuseums „Klein Österreich“. Die maßgebenden Körperschaften im Staat, die Wiener Stadtgemeinde und die Vereinigungen, die sich die Pflege des Heimatschutzes zur Aufgabe gesetzt hatten, legten die Grundlinien eines Planes fest, die Mannigfaltigkeit des österreichischen Völkerlebens in ihren wechselseitigen Kulturbeziehungen zu einer großen Übersicht zusammenzufassen.

Ausstellungen, die sich diesen Gedanken widmeten, waren aus verschiedenen Gründen gescheitert, Museumsgebäude waren für solche gewaltige, zusammenfassende Zwecke nicht verwendbar. Ein solches „Klein Österreich“ ließ sich nur in der Form eines Freiluftmuseums verwirklichen. Vorbild waren bestehende Museumsdörfer, die in skandinavischen Staaten bestanden. Doch die Ausführung in Wien sollte sich von den nordischen Museen gänzlich unterscheiden.



Trolischbacherl unterhalb der Zierleiten

In Zeitungen war zu lesen: „*Dieses Österreich im Kleinen sollte im Nordwesten der Stadt Wien, in einer der schönsten Gegenden des Wiener Waldes erstehen, der mit seinen ungeheuren Laubwäldern die Stadt umschließt wie ein riesiger grüner Gürtel. Der Dreimarkstein, ein Berg von einem halben Hundert Meter Höhe, bildet dort den Abschluß eines herrlichen Talgrundes und sieht herab in das idyllisch gelegene Weinbauerdörfchen Salmannsdorf*“.

„Alle Vorbedingungen für eine solche Schau über das Leben der Völker Österreichs waren gegeben: Steilhänge für ein Tiroler Dorf samt Kirchlein, Almwiesen für Sennhütten, Laubwälder für ein slowakisches Holzhauerdorf aus den Karpathen, Bergrücken für die Ansiedlungen der Heimarbeiter aus dem Riesen- und Erzgebirge, im Tal genügend Fläche für eine Wasseranlage, an der sich die Hütten dalmatinischer Fischer erheben sollen. Auf diesem Fleck Erde ist gleichsam alles vereinigt, was die Umgebung der Kaiserstadt so reizvoll macht. Quellbäche schießen allenthalben zu Tal, Weingärten klettern bis zum Wald empor, Obstgärten wechseln mit fetten Wiesen; allenthalben lassen sich mit wenig Mühe die charakteristischen Merkmale der so mannigfaltigen Landschaften Oesterreichs in die Gegend verpflanzen. Elektrische Bahnen führen in weniger als einer Stunde aus dem Zentrum der Stadt bis in den Talboden“.



Holzkirche am Rande der Beskiden

Die leitende Idee dieses Wiener Freiluftmuseums war, „*darzustellen, wie die deutsche Kultur ihren Weg in die östlichen Gebietsteile des Reiches genommen und die Heimatkunst dieser Völker beeinflusst hatte*“.

„Umfassende Vorstudien hatten bereits ein gewaltiges Material ergeben, aber auch in oft überraschender Weise gezeigt, wie vielfach unsere moderne Werkstätten- und Dekorationskunst wiederum von der naiven Bauernkunst Anregungen empfängt, die sich bis in die entlegensten Dörfer der slowakischen Holzfäller zurückverfolgen lassen. Nur ein Beispiel für viele. Die in Wien eben aufkommende, durch ihre Kontrastwirkung frappierende Schwarzweiß Dekoration vornehmer Innenräume wird in



Bemalte Holzhäuser in der Slowakei

den slowakischen Holzkirchen des Karpatenwaldes schon jahrhundertelang geübt. Die Bauernkünstler dieser Gegenden entwickeln in der Ornamentik einen ganz eigenartigen Geschmack, der auf ihren Geweben, ihren Mänteln und aufgenähten Pelzen zum Ausdruck kommt."

Der angedachte Lehrwert eines solchen Freiluftmuseums für Schulzwecke und künstlerische Weiterbildung sollte sichtbar werden, indem die Objekte in die für sie charakteristische heimatliche Umgebung gesetzt und auch mit der dazu gehörigen Flora und Fauna umgeben werden sollten. Holzschnitzer aus den Tiroler Tälern, Spielsachenerzeuger aus dem Erzgebirge, Verfertiger von Handleinen vom Fuß der Schneekoppe und der Sudeten, siebenbürgische Klöpplerinnen und dalmatinische Stickerinnen, Goldschmiede aus Ragusa und istrianische Barkenbauer, jeder dieser Erwerbszweige sollte dem Beschauer in den ursprünglichen Behausungen dieser Volksgruppen präsentiert werden.

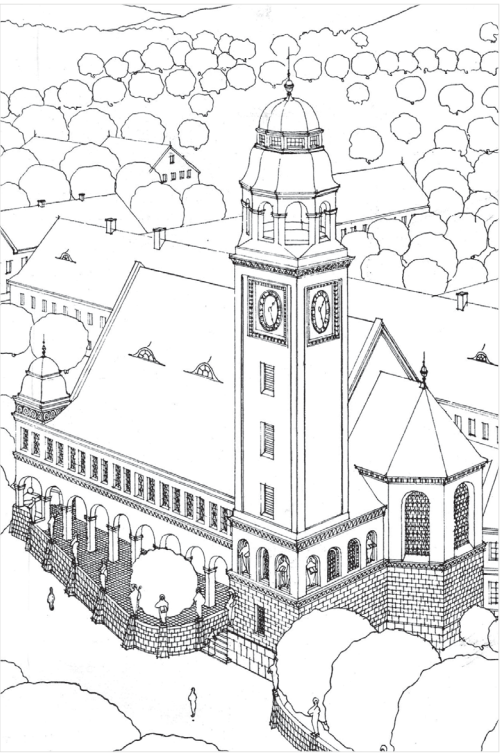
Die Authentizität sollte unter allen Umständen gewahrt bleiben. Alles ausstellungsmäßige, Prater- und Volksfestartige, wie es an Sonntagen

in den nordischen Freiluftmuseen zu sehen war, sollte in Wien verbannt bleiben.

Die Naturschutzparkbestrebungen konnten in dieser Zeit bereits auf sehr schöne Erfolge zurückblicken. In den Hohen Tauern war bereits ein weites Gebiet der gewerbsmäßigen Ausbeutung entzogen. Einige Karstlandschaften, die Urwälder des Böhmerwaldes, ein großer Teil des Schneeberggebirgsstockes und des Mittelgebirges bei Aussig in Böhmen waren bereits geschützt, vieles war allerdings zu dieser Zeit bereits verloren gegangen, was für das Hinüberretten einer Ausstellung „Klein Österreich" für künftige Zeiten wert gewesen wäre. Die turbulenten Zeiten des Weltkrieges und der Zerfall der Monarchie bedeuteten auch das Ende eines Museums „Klein Österreich".

Unbeschreiblich, wenn es zur Vollendung des Projektes gekommen wäre, Neustift am Walde und Salmannsdorf ein Museum, vielleicht mit Touristenansturm wie in Salzburg oder Hallstatt.

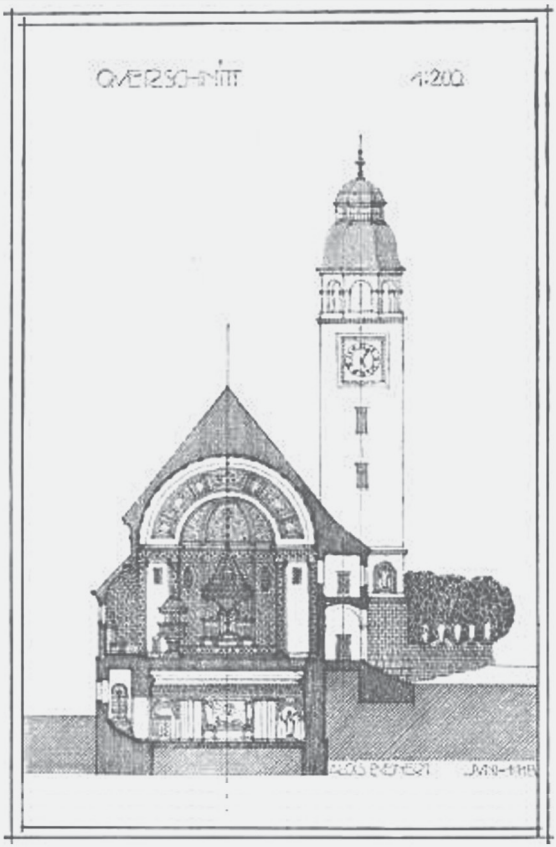
Kirchenneubau für Neustifter und Salmannsdorfer



Die Generalversammlung des Allg. Wiener Kirchenbauvereins beriet 1918 über das Thema „Kirchennot" in Wien. Schon im Jahre 1857 legte Kardinal Rauscher ein umfassendes Memorandum an den Stufen des Kaiserthrones nieder, in dem er der schweren Sorge Ausdruck verlieh, dass in den Vorstädten Wiens mangels entsprechend geräumiger Gotteshäuser von einer eigentlichen pfarrlichen Fürsorge keine Rede mehr sein könne. Seitdem waren 60 Jahre verstrichen, in denen 20 neue Kirchen in Wien erbaut wurden, darunter einige mit monumentalem Charakter.

Wien war in den letzten Dezennien so ungeheuer rasch gewachsen, dass man besonders in einzelnen Vorstadtbezirken von „geradezu amerikanischen Verhältnissen der Bevölkerungszunahme“ sprach.
Die Sorge, die pfarrliche Betreuung der Bevölkerung in den Randgebieten der Großstadt weiter gewährleisten zu können, gipfelte in dem Aufruf, den Bau weiterer Kirchen voranzutreiben.





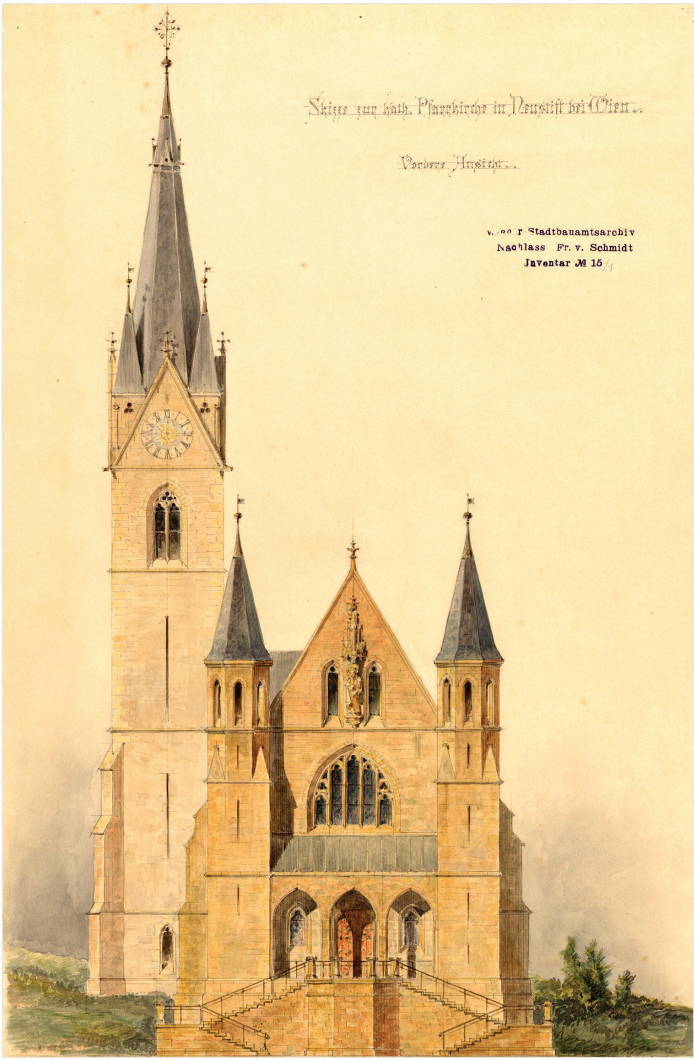
ENTWURF ZU EINER KIRCHE IN NEUSTIFT A. WALD.
ARCHITEKT: ALOIS BIENERT.

Der akademische Architekt Alois Bienert, Lehrer an der Fachschule in Bruck an der Mur, bekam den Auftrag, einen Entwurf einer Neustifter

Kirche vorzulegen. Er veröffentlichte entsprechende Zeichnungen in der Österreichischen Bauzeitung 1918.

Anscheinend drang der Wunsch eines Neubaus einer Kirche nicht bis Neustift am Walde durch, wird doch in der Pfarrchronik des Jahres 1918 kein Neubau erwähnt. Einträge über derartige Pläne finden sich allerdings ab 1871 bis kurz nach 1900 unter den Pfarrern Fischer und Podhradsky.

Die Gemeinden von Neustift am Walde und Salmannsdorf hatten sich schon auf einen Neubau geeinigt und diesen auch beschlossen, aber man konnte sich nicht auf einen Standort einigen. Als möglicher Bauplatz galt immerhin ein Grundstück im Bereich der Celtesgasse. Das Stift Klosterneuburg schien die Errichtung jedoch immer wieder zu verzögern. Die Kriegsjahre und die darauffolgende wirtschaftliche Not bereiteten aber offensichtlich dem Vorhaben ein endgültiges Ende.



Auch der Architekt des Wiener Rathauses, Friedrich von Schmidt, machte einen Entwurf zu einer katholischen Pfarrkirche in Neustift (Wien 19, Hauptfassade, 1877, Wien Museum Inv.-Nr. 157015/1, CC0)

Sportstadion in Salmannsdorf

Mehrere Zeitungen berichten im August 1918 über die Standortfrage eines Neubaus eines Stadions in Wien. Die damals wichtige Frage der Schaffung von großen Sportplätzen musste für die Zeit nach dem Krieg entschieden werden.

Die Platzfrage war schon über das Vorstudium hinaus gediehen und es gab darüber bereits konkrete Vorschläge. Bis zu dieser Zeit wurde bei den großen sportlichen Veranstaltungen meistens der Pratersportplatz des WAC benützt, der bei Ausnützung jedes Raumes zirka 25.000 Zuschauer fasste, von denen sich aber mindestens ein Drittel die Hälse verrenken musste, um etwas zu sehen. Dieser Zustand war auch für damalige Verhältnisse unhaltbar. Nun wollte sich der niederösterreichische Verband einen eigenen Sportplatz schaffen.

Dieser Platz sollte mindestens vierzig- bis fünfzigtausend Zuschauer fassen. Des Weiteren hatte das österreichische Komitee für olympische Spiele den Plan gefasst, auf den Gründen des Wiener Wald- und Wiesengürtels im Bereich Neustift am Walde oder Salmannsdorf eine Riesenarena für alle möglichen Sportveranstaltungen (Radfahrer, Turner, Schwer- und Leichtathletik, Fußball usw.) zu schaffen. Das Stadion sollte gleich nach dem Kriege gebaut werden.

Schon im Mai 1918 besichtigten die Delegierten der dem Oesterreichischen Zentralverband für gemeinsame Sportinteressen angehörenden Verbände das Gelände für den Stadionbau in der Tiefau, nächst der Salmannsdorfer Waldandacht. Die Mulde, in der der Bau des Stadions gedacht war, liegt wohl landschaftlich sehr hübsch, aber es wurden auch die außerordentlichen Schwierigkeiten gewürdigt, die sich der Verwirklichung des Projektes entgegen stellten. Diese betrafen besonders die verkehrstechnische Lage sowie die geringe Möglichkeit einer Ausweitung nach dem waldreichen Westen.

Das Projekt zog auch die vollständige Umgestaltung des Schwarzenbergparkes in Erwägung.

Die Standortfrage wurde noch 1920 immer mehr zu einem Hin und Her zwischen einem Stadionneubau in der Tiefau oder einem auf der Jesuitenwiese im Prater. Die Entscheidung fiel schlussendlich auf den Standort Jesuitenwiese, damit war der Stadionbau in der Tiefau aufgeben. Bald nach Kriegsende wurde die Arbeit für die Errichtung des Stadions auf der Jesuitenwiese aufgenommen.

Das Gänsehäufel auf der Sommerhaide

Im Mai 1919 berichtet die Wiener Morgenzeitung aus dem Gemeinderat: „*Einem schon lange gehegtem Wunsche der Bewohner von Währing (Neustift am Walde und Salmannsdorf waren damals noch Währing zugeordnet) und der Nachbarbezirke dürfte nun entsprochen werden. Es ist nämlich die Errichtung eines Luft- und Sonnenbades mit Schwimmgelegenheit auf der Sommerhaide in Neustift am Walde geplant. Die massgebenden Stellen beschäftigen sich bereits mit der Angelegenheit, der ja keine besonderen Hindernisse entgegenstehen. Die Schaffung der erwähnten Erholungsstätte würde dem Mangel an Bädern in einem der volksreichsten Bezirke, Neustift und Salmannsdorf haben keine Bäder und das Bad in Pötzleinsdorf wurde aufgelassen, ein Ende bereiten und die Bewohner von Währing würden ihr langersehntes Gänsehäufel bekommen*“.



Bademode zu Beginn des 20. Jahrhunderts

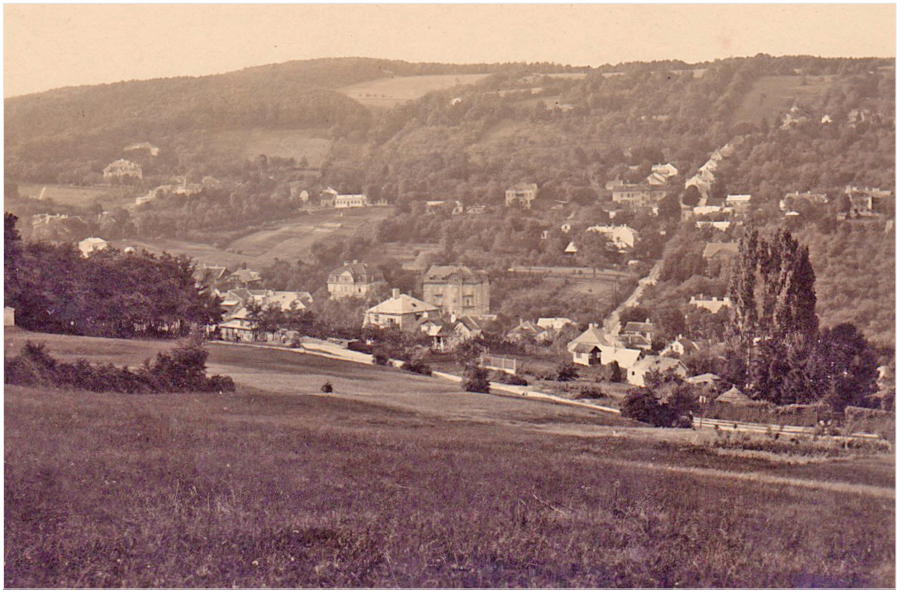


Bademode in den 1930 Jahren

Die Sehnsucht nach Sonnenbaden hatte sich in den Nachkriegsjahren verstärkt, aber auch geändert, wie eine Zeitung in den 1920er Jahren anmerkt: „*Der Drang nach Sonne hat es mit sich gebracht, daß die Badekostüme viel mehr Hautoberfläche zur Bratung freilassen als in früheren Zeiten. Die sogenannte gute, alte Zeit hielt nicht viel von den Sonnenbädern und verlangt besonders bei den Damen eine geradezu erschreckende Badebekleidung. Eine kühn ausgezackte Badehose, die in tausend Falten schlotterte, hing bis zu den Fußknöcheln nieder und zauberte aus einer Schar wunderschöner Damen eine Gesellschaft badender Vogelscheuchen*“.

Das Wasser für ein Bad sollte von den Quellen am Abhang des Michaelerberges kommen. Eine alte Wasserversorgung der Salmannsdorfer, auch als „Michaelerberg Wasserleitung“ bezeichnet, war etwa am Ende der heutigen Kleingartensiedlung und ging hinunter in den Bereich Celtesgasse und versorgte zwei Brunnen in der Hameaustraße. Das Wasser wurde im 19. Jahrhundert in Reservoirs aufgefangen und über eine Leitung hinunter ins Dorf geführt. Diese Wasserleitung wurde 1914 außer Betrieb genommen, da schon Wasser aus der Hochquellenleitung zur Verfügung stand. Die nicht mehr genutzten Wasserreservoirs sollten für das Schwimmbad herangezogen werden.

Aber wo war dieses Wasserreservoir, wo sollte das Bad auf der Sommerhaide entstehen?



Lagerwiese oberhalb der Sommerhaide, heute Friedhof

Auf den gemeindeeigenen Gründen unterhalb des Weges Sommerhaide ist schon auf dem Generalstadtplan von 1904 eine Parzellierung und Verhüttelung ersichtlich. Der vorgesehene Standort eines Luft- und Sonnenbades konnte daher nur oberhalb des Weges geplant gewesen sein. Bevor in den 1960er Jahren der Neustifter Friedhof nach Westen erweitert wurde, befand sich an dieser Stelle eine riesige Wiese, die von den Bauern als Futterquelle und später von Ausflüglern als Lager- und Spielwiese benutzt wurde.

Obwohl es keine bekannten Spuren vom ehemaligen Wasserreservoir mehr gibt, ist anzunehmen, dass die Errichtung des „Währinger Gänsehäufel" auf dieser Wiese vorgesehen war. Im Franziszeischen Katasterplan von 1829 ist am Ende des heutigen Friedhofs ein kleines Grundstück eingezeichnet, es ist dies mit hoher Wahrscheinlichkeit der Standort des ehemaligen Wasserreservoirs und damit auch des Gänsehäufels.

Die schon angedachte nochmalige Erweiterung des Friedhofs und die Weltwirtschaftskrise der 1920er Jahre waren für das Ende des Traumes eines Währinger Gänsehäufels auf der Sommerhaide verantwortlich.

Text: Ing. Hannes und Dr. Brigitte Trinkl
Lektorat: Christina Tröscher
Layout: Walter Tröscher

Quellen

ANNO
Wien.gv.at
Wien Museum
WIKI Wien Geschichte
Wien Bibliothek
Staatsarchiv
Techn. Museum
Ing. Michael Alt
Archiv Trinkl

Nicht alle Quellen der Fotos sind klar ersichtlich. Wir erklären daher, dass eine eventuelle Urheberrechtsverletzung unbeabsichtigt ist. Die Inhalte der Sammelhefte dürfen nur für private Zwecke verwendet werden.

Jede weitere Verwendung, auch auszugsweise, ist ohne schriftliche Genehmigung weder auf elektronische, schriftliche noch andere Art gestattet.

Medieninhaber: Verein DENK*MAL, 1190 Wien
Hersteller: flyeralarm, 2351 Wr. Neudorf, Februar 2023

© Ing. Hannes Trinkl

Unterstützt aus Kulturförderungsmitteln
des Bezirks Döbling