

Eine

r a d i k a l e

Idee

a u s

Wien

K A P I T E L I

I n g e n i e u r
R. v. Felbinger und Architekt Josef Hudetz haben
dem Gemeinderathe ein Project überreicht zur An-
lage von Begräbnißhallen, zu welchen die Leichen-
beförderung gänzlich ungesehen von der Außenwelt
in unterirdischen Tunnels mittelst Luftdrucks ge-
schehen soll.

Deutsche Zeitung, Morgenblatt, 30. Dezember 1873

Wann genau die Schrift, die die Bestattungskultur in Wien radikal verändern wollte, den zuständigen Gemeinderat erreichte, lässt sich nicht mehr rekonstruieren. Die Öffentlichkeit konnte jedenfalls bereits Ende Dezember 1873 in der Zeitung von dem Vorhaben des Maschinenbauingenieurs Franz Felbinger (1844–1906) und des Architekten Josef Hudetz (1842–1909) lesen, ein neuartiges System für den Transport von Leichen zum Wiener Zentralfriedhof zu errichten. In der Stadt hatte eben erst die Weltausstellung ihre Tore geschlossen, mit der die Monarchie die Technik und nicht zuletzt die großen infrastrukturellen Maßnahmen in der Reichshaupt- und Residenzstadt der vergangenen Jahre gefeiert hatte, zu denen etwa die Donauregulierung, die Erste Hochquellenleitung und die Ringstraßenbauten zu zählen sind – und weitere Maßnahmen der sogenannten Stadthygiene wie der Zielort der geplanten Bahn, der Zentralfriedhof, der im November 1874 eröffnen sollte.

Das städtebauliche Projekt von Felbinger und Hudetz, eine „Begräbnishalle mit pneumatischer Förderung“, sah eine Aufbahrungshalle „in unmittelbarer Nähe“¹ zur Stadt Wien vor, die durch eine viereinhalb Kilometer

l a n g e
Tunnelbahn mit dem Zentralfriedhof verbunden ist. Die Aufbahrungshalle, eigentlich ein Komplex aus mehreren Gebäuden, soll unterschiedlich gestaltete Kapellen für Angehörige der drei großen Konfessionen (Katholik:innen, Protestant:innen, Israelit:innen) zur Verfügung stellen; jede dieser Kapellen ist durch einen hydraulischen Aufzug mit dem pneumatischen Transportsystem verbunden, das im Kellergeschoß unterhalb der Hallen das logistische Rückgrat des angestrebten Gesamtsystems bildet. (→ Abb. 1)

Den Ablauf der Bestattung beschrieben Felbinger und Hudetz in einer Publikation aus dem Jahr 1874 folgendermaßen: Je nach konfessioneller Zugehörigkeit – ein nicht-konfessioneller Rahmen war nicht vorgesehen – endet der Trauerzug, der die Hinterbliebenen vom Ort der Aufbahrung zur neuen Begräbnishalle gebracht hat, in einer der Kapellen. Nach den „üblichen Ceremonien und Sängerschöre[n]“ wird die Leiche durch den „Versenkungsarskophag“,² auf dem der betreffende Sarg während der Zeremonie steht, in das Souterrain transportiert. Da die „entstandene offene Stelle des Bodens [...] sofort vor den Augen der Anwesenden“³ verschlossen wird, stellt dieser Moment den Höhepunkt der Feierlichkeiten dar. Die weiteren Schritte der Bestattung, insbesondere der Transport und die Beerdigung, werden von da an „unter behördlicher Aufsicht“ durch „beeidete Beamte“⁴ verrichtet. „Die ganze Arbeit [ist] eine höchst reinliche und systematisch eingetheilte“,⁵ wie es Felbinger und Hudetz formulierten.

Das eigentliche Versenden erfolgt durch das Umladen der Särge auf Züge. Diese setzen sich aus mehreren

Waggons zusammen, die jeweils bis zu vier Särge aufnehmen können. Die Räder der Züge laufen auf Schienen, die in einen Tunnel führen, durch den die Fahrt von der Begräbnishalle zum Zentralfriedhof unterirdisch und damit auf kürzestem Weg erfolgt. Die Tunnelröhre, die die Begräbnishalle in der Stadt mit der Station am Zentralfriedhof verbindet, hat einen Durchmesser von eineinhalb Meter. Die Waggons sind so konstruiert, dass sie den Querschnitt der Röhre vollständig ausfüllen, wodurch sie den Druck der Luftsäule optimal aufnehmen können und von ihm vorwärtsgedrückt werden. (→ Abb. 2)

Nachdem der fertigbeladene Zug in den Tunnel eingebracht worden ist, werden die Türen, sowohl der Versende- als auch der Empfangsstation, verschlossen. Das Öffnen der für den Betrieb vorgesehenen Ventile bringt die in großen Stahlzylindern zwischengespeicherte komprimierte Luft in den Hohlraum vor den Waggons ein. Der Luftüberdruck treibt die Waggons bis zum Zentralfriedhof voran. Mit der Annäherung an den Zielort baut sich ein Luftpolster vor den Waggons auf, der die Geschwindigkeit des Zugs beim Eintreffen sukzessive verringert, um ihn kollisionsfrei zum Stillstand zu bringen. Nach Eintreffen der Waggons entladen die Beamten die Särge und bringen sie an die Oberfläche, wonach sie in den vorgesehenen Gräbern beerdigt werden.

So skurril der Entwurf von Felbinger und Hudetz auch anmutet: Er sprach ein ungelöstes Problem an. Ab der bevorstehenden Eröffnung des peripher gelegenen Zentralfriedhofs waren alle Verstorbenen Wiens auf den neuen Friedhof zu transportieren. Wie die Leichen überstellt werden sollten, war aber unklar. Die 1861 eingerichtete

Friedhofskommission des Wiener Gemeinderates hatte auf diese Frage auch Ende 1973 noch keine Antwort gefunden. Die Kommission umfasste neben einigen Abgeordneten auch Beamte der Sanitäts- und Polizeisektion des Magistrats, hinzu kam die Expertise des Stadtbauamtes und weiterer geladener Gäste. Die Kommission war interdisziplinär aufgestellt, dominiert von Juristen und Ärzten.

Die Friedhofskommission rechnete mit rund fünfzig Leichen pro Tag, die sie bevorzugt über die damalige Preßburger Reichsstraße, die heutige Simmeringer Hauptstraße, transportieren wollte. Aber entlang der vorgesehenen Strecke formierte sich Widerstand der lokalen Bevölkerung, der in den Zeitungsberichten der liberalen, der nationalen und der konservativen Medien durchwegs tendenziös diskutiert wurde. Zeitgenössische Medien, wie beispielsweise die *Neue Freie Presse*, fanden bald mit dem „Central-Schlachtfeld“ ein passendes Bild für die Auseinandersetzung, bei der die Interessen und Ideologien des liberalen Wiens, der Monarchie und der Kirche aufeinanderprallten.

Die liberale Stadtverwaltung hatte unterschiedliche Handlungsfelder abgesteckt, in denen sie tätig werden wollte, um so das wenige politische Kapital, das ihr seit der gescheiterten Revolution 1848 zur Verfügung stand, innerhalb der absolutistischen Monarchie für ihre bürgerlichen, emanzipatorischen Bemühungen einzusetzen. Die Stadthygiene war eines dieser Felder und der neue Friedhof ein Baustein, mit dem eine neue, antiklerikale, bürgerliche Bestattungskultur durchgesetzt werden sollte.

Ihre technische Vision einer durchrationalisierten Begräbnisweise überantworteten Felbinger und Hudetz dem

Verwaltungsapparat der Gemeinde Wien, den der damalige Bürgermeister Cajetan Felder (1814–1894) als „eine aus so vielen und verschiedenartigen Elementen zusammengesetzte Maschine“⁶ beschrieb. Zeitungen in der Habsburgermonarchie berichteten über den ungewöhnlichen Vorschlag und den Fortschritt bei den Verhandlungen zwischen Gemeinde und den beiden Unternehmern, aber auch außerhalb Österreichs, etwa in Frankreich, verfolgte man das Projekt mit großem Interesse:

Wien ist sicherlich eine ebenso katholische Stadt wie unsere gute Stadt Paris. Nun, zwei angesehene Ingenieure, die Herren von Felbinger und Hudetz, haben dem Gemeinderat gerade einen Plan zum Transport von Leichen vorgelegt, der an Kühnheit alles übertrifft, was sich unsere eigenen Stadträte vorstellen könnten. [...] Die Wiener Ingenieure schlugen vor, die religiöse Zeremonie radikal von der Bestattung zu trennen. [...] Sobald die Zeremonie beendet war, würde eine Falltür geöffnet [...] und alles verschwände in einer Rohrpost [tube pneumatique].⁷

Der anonyme Autor des ausführlichen Berichts in der französischen Tageszeitung *Le Temps* zeigte sich durchaus angetan von dem Vorschlag, den Transport der Verstorbenen mit einer Technik zu erledigen, die er der Leser:innenschaft mit dem Verweis auf die städtische Rohrpost zu erklären versuchte.

Der Wiener Gemeinderat lehnte die pneumatische Leichenbeförderung in seiner öffentlichen Plenarsitzung

am 12. November 1875 ab – annähernd zwei Jahre nach der ersten öffentlichen Erwähnung des Vorhabens. Der grundsätzlich positiven Einstellung des Gemeinderates, des Magistrates und des Stadtphysikus zur vorgeschlagenen Lösung von Felbinger und Hudetz standen vor allem finanzielle Überlegungen gegenüber. Die Stadt war überschuldet, die Großprojekte der vergangenen Jahre, die über Anleihen finanziert worden waren, verschärften die Finanzkrise des Jahres 1873 noch zusätzlich. Die Stadt konnte den Antragstellern folglich keine Zinsgarantien gewähren. Auch das politische Kapital war weitgehend aufgebraucht, man kämpfte an vielen Fronten mit den politischen Gegner:innen, der liberale Gemeinderat konnte sich nicht noch zusätzlich für eine neue Art der Bestattung mit gänzlich unerprobter Technik stark machen.

Wenngleich das Projekt einer luftbetriebenen Leichenbeförderung letztlich nicht umgesetzt wurde, erfolgte die Ablehnung des Vorschlages keinesfalls wegen dessen vermeintlicher Skurrilität. Schließlich folgte die Friedhofs-kommission aus der intensiven Prüfung des Konzeptes von Felbinger und Hudetz, dass eine Umsetzung dem Stand der Technik entspräche und zweckmäßig wäre. Die begeisterte Berichterstattung in den Zeitungen und die vertiefende Auseinandersetzung in technischen Fachzeitschriften untermauerten diese Einschätzung. Tatsächlich war der Entwurf einer Begräbnishalle mit pneumatischer Beförderung eingebettet in eine transnationale Erzählung von den Vorzügen und schier unendlichen Möglichkeiten der Anwendung von Luft zum Zwecke des Personen- wie Gütertransportes. Bereits im ausgehenden 18. Jahrhundert hatten Ingenieure im Vereinigten Königreich fantastische

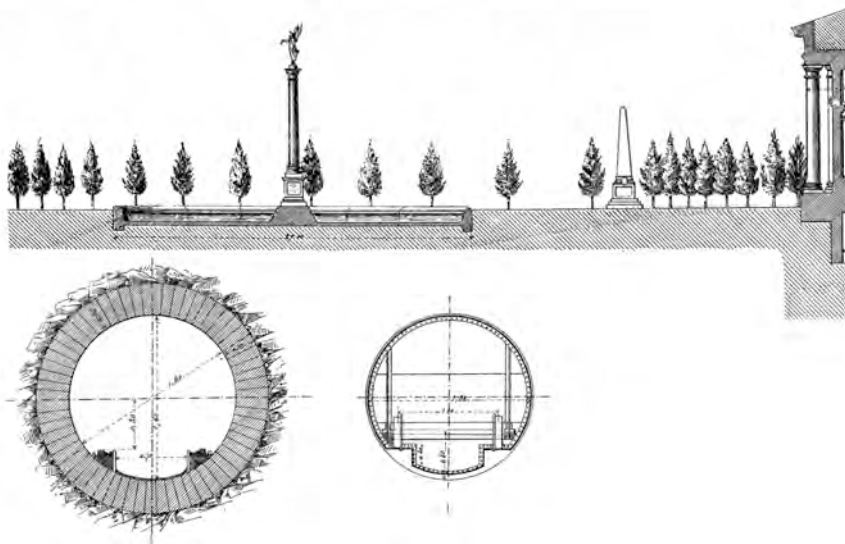
Maschinen entworfen, die Luft speichern und Waggons vorwärtstreiben sollten. Felbingers Vision fügte sich nahtlos in diese Erzählung ein.

Auch wenn das neue Beerdigungssystem abgelehnt wurde, erwies es sich für den Wiener Maschinenbauer als lukrativ: 1874 beauftragte das k. k. Handelsministerium Franz Felbinger, der nun als Fachmann für Pneumatik galt, mit der Errichtung der Wiener Stadtrohrpost als Teil des staatlichen Telegrafen. Im März 1875 eröffnete die Rohrpostanlage mit insgesamt zehn Stationen.



Abb. 1

**Felbinger und Hudetz sahen für ihren Entwurf einer Begräbnishalle mit pneumatischer Förderung eine prunkvolle Innengestaltung vor.
Quelle: Hudetz 1886, Tafel 58 (Foto: FB)**



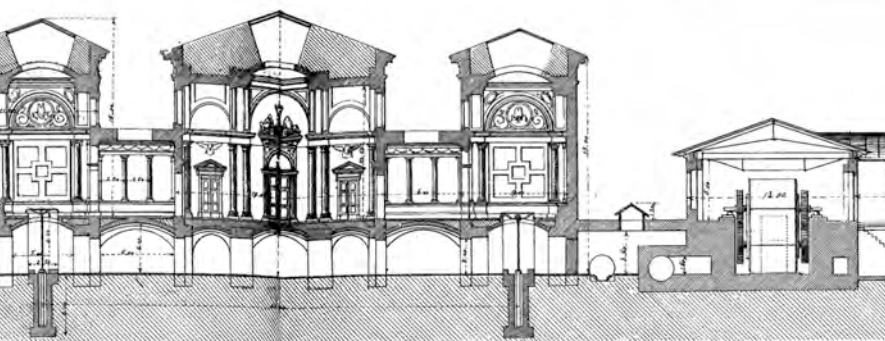


Abb. 2

**Querschnitt der Begräbnishalle inkl. der technischen Einbauten und das
projektierte Tunnelprofil. Quelle: *Annales industrielles*, 5.7.1874, Tafel 53**

