

Linke Wienzeile 48-52

IdAdr.: Joaneligasse 2

Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen. Bau der öffentlichen und privaten Repräsentation und Verwaltung. 7 Geschosse

Baujahr: 1910

Architekt: Hubert Johann Gessner

Erster Eigner (1914): Berufsgenossenschaftliche Unfall-Versicherungs-Anstalt der österreichischen Eisenbahnen.



Bildquelle: MA19 2010

Geschichte

1888 wurde in Österreich nach deutschem Vorbild das Unfallversicherungsgesetz erlassen; Gegenstand der Versicherung bildete der Ersatz des Schadens, der durch Verletzung oder Tod entstand. Diese gesetzlichen Bestimmungen galten für alle Arbeiter; für die Eisenbahnbediensteten gab es darüber hinaus Sonderregelungen – schließlich bestand in diesem überaus gefährlichen Beruf bereits seit **1869** das österreichische "Eisenbahnhaftpflichtgesetz". Die "Berufsgenossenschaftliche Unfall-Versicherungs-Anstalt der österreichischen Eisenbahnen" nahm ihre Arbeit am 1. November 1889 auf.

Die Anstalt hatte ihren Sitz zunächst in einem Haus der Bundesbahnen, 1., Gauermannngasse 2. Infolge Raummangels übersiedelte man bald in das Haus 6., Theobaldgasse 9. Da auch diese Lösung nicht optimal war, beschloss man, ein eigenes Gebäude zu errichten. Das Haus an der Linken Wienzeile wurde nach Plänen des Architekten Hubert Gessner in den Jahren 1910-12 errichtet – die fünf überlebensgrossen Drei-Figuren-Gruppen stammen von *Anton Hanak*¹ – und konnte kurz vor Beginn des Ersten Weltkriegs, im Jahr **1913**, bezogen werden.

Auch im Inneren des Gebäudes setzt sich die künstlerisch hochwertige Ausstattung fort. Dabei sind im Speziellen die Glasgemälde der Hauptstiegenhausfenster von *Leopold Forstner*, dem neben Kolo Moser bedeutendsten Glaskünstlers Wiens, hervorzuheben. Bei den farbigen Medaillons mit Motiven aus dem Bahn- und

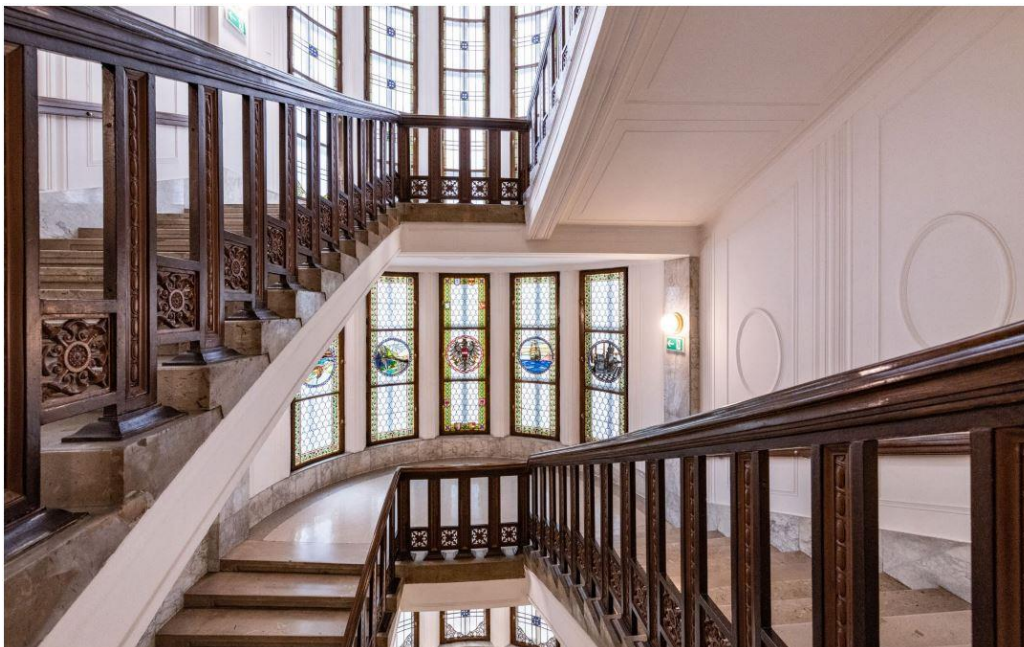
1 Anton Hanak (* 1875 in Brünn; † 1934 in Wien) war ein österreichischer Bildhauer. Er studierte bei Edmund Hellmer an der Wiener Akademie und war Mitglied der *Wiener Secession*, der *Wiener Werkstätte* sowie Gründungsmitglied des *Österreichischen Werkbunds*.

Seeverkehr wurde, wie für die Kirche am Steinhof, kostbar opalisierendes Glas verwendet.²

Anton Hanak: Steinfiguren. Bilquelle:
www.maschler.at/wien-1900



Fenster im Hauptstiegenhaus von Leopold
Forster. Bildquelle:
www.wienerkomfortfenster.at 2019



Parallel dazu entwickelte sich durch das Bemühen der Gewerkschaften, für die die soziale Betreuung der Bediensteten ein Hauptanliegen darstellte, ein System von Unterstützungskassen, die nach Einführung des Arbeiterkrankengesetzes im Jahr **1888** in Betriebskassen umgewandelt wurden. Entsprechend der großen Anzahl von Unternehmen gab es im Jahr 1890 nicht weniger als 29

Eisenbahn-Betriebskrankenkassen; erst mit der zunehmenden Konzentration (und Verstaatlichung) kam es auch hier zu einer Konzentration der Krankenversicherungseinrichtungen.

Nach Kriegsende **1918** wurde die "Berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen", die mit dem Zerfall der Monarchie ihren Arbeitsbereich eingebüßt hatte, in ein einheitliches Unfallversicherungsinstitut für alle Eisenbahnbediensteten der jungen Republik umgewandelt. Maßgeblich daran beteiligt war Ferdinand Hanusch, Staatssekretär für soziale Verwaltung. Die neue Anstalt wurde "Unfallversicherungsanstalt der Eisenbahnen in der Republik

² BDA-Wien, 2018



Österreich" und schließlich "Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen" benannt.³

Bildquelle: Bezirksmuseum Mariahilf um 1914

1920 wurde auch die "Krankenversicherungsanstalt der Staatsbediensteten", die heutige "Versicherungsanstalt öffentlich Bediensteter", ins Leben gerufen. Für die Eisenbahner stellte sich die Frage, ob sie sich dieser zentralen Krankenversicherungsanstalt für die Staatsbediensteten anschließen oder die eigenen, berufsständisch ausgerichteten Krankenversicherungseinrichtungen beibehalten wollten. Schließlich entschloss man sich zum Ausbau der bestehenden Betriebskrankenkassen. Die neue "Krankenkasse der österreichischen Bundesbahnen" wurde geschaffen und ihre Satzung dem Leistungsniveau der Krankenversicherung der Bundesangestellten angepasst.

In der Ersten Republik zählte die Eisenbahnerkrankenversicherung zu den besten und leistungsfähigsten Krankenversicherungen ihrer Zeit – mit ein Grund, warum die Krankenversicherung der Eisenbahner von den Reformen in der allgemeinen Krankenversicherung nicht erfasst wurde, da diese keine Verbesserung dargestellt hätten.

Nach Ende des *Zweiten Weltkriegs* wurde durch das Bundesgesetz von **1947** bestimmt, dass die neu gegründete "Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen" neben der Unfallversicherung ab 1. Januar **1948** auch die Kranken- und Invalidenversicherung durchzuführen habe.

Heute beherbergt das markante Gebäude an der Linken Wienzeile die "Versicherungsanstalt für Eisenbahnen und Bergbau (VAEB)", die durch die Fusion zweier traditionsreicher Sozialversicherungsträger entstanden ist und die berufsständischen Traditionen der Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen und der Versicherungsanstalt des österreichischen Bergbaues verbindet.⁴

Die Rettung des Paternosters

Im Hauptstiegenhaus befindet sich einer der letzten noch erhaltenen Paternoster Wiens. Bei dieser Sonderform einer Aufzugsanlage zirkulieren mehrere Kabinen ständig, ohne stehen zu bleiben, was den Einstieg in beide Richtungen und in allen Stockwerken fast gleichzeitig ermöglicht. Auch eine Fahrt über die Endpunkte im Keller und im Dachboden ist grundsätzlich ungefährlich, worauf auch die Beschilderung hinweist, da die Kabinen nicht umgedreht, sondern unten und oben lediglich von einer Kette zur anderen gehoben werden.

Der Paternoster wurde erstmals im Jahr 1885 in Hamburg zum Personentransport genutzt. Um 1900 stellt der Umlauflift aufgrund seiner großen Förderkapazität ein

³ Weblexikon der Wiener Arbeiterbewegung, Wien 2008

⁴ Das Rote Wien. Lexikon der Wiener Sozialdemokratie, abgerufen 17.1.2021

modernes Fördermittel für den starken Personenverkehr dar. Seine Erfindung und Ausbreitung fällt zwar in denselben Zeitraum wie das Aufkommen der Rolltreppe, der Paternoster wurde jedoch bevorzugt in Rathäusern sowie Verwaltungs- und Bürogebäuden, nicht in Warenhäusern oder Bahnhöfen eingesetzt. Seit den 1960er Jahren ist die Neuerrichtung von Personenumlaufaufzügen in Österreich verboten. Als Symbol des Vertikalverkehrs der Administration fand der Paternoster auch im Versicherungsgebäude an der Wienzeile einen prominenten Platz. Geschossweise differenziert gestaltete Holzportale rahmen den Aufzugsschacht. Hauptbestandteile des 1913 durch die Firma Freissler errichteten Paternosters der VAEB sind, wie bei allen Umlaufaufzügen, zwei parallel laufende Endlosketten, zwischen denen die Kabinen, hier sechzehn an der Zahl, aufgehängt sind. Die Fahrgeschwindigkeit beträgt 0,2 Meter pro Sekunde. Der Antrieb beider Kettenradpaare erfolgt gemeinsam durch einen Motor über ein Getriebe im Triebwerksraum am Dach.

Aus Sicherheitsgründen musste der Paternoster 2015 stillgelegt werden. Um den zu den "gefährdeten Arten" von Maschinen zählenden Lift weiter in Betrieb halten zu können, entschied sich die Versicherungsanstalt für Eisenbahnen und Bergbau vorbildhaft zur Instandsetzung der technischen Anlage. Die von der Firma OTIS durchgeführte Generalsanierung inklusive des exakten Nachbaus der bereits ausgedehnten Kettenglieder und der Räder basieren auf dem in Zusammenarbeit mit dem TÜV-Austria und dem Bundesdenkmalamt entwickelten Konzept. Die Arbeiten schließen weiters die tischlermäßige Instandsetzung und Restaurierung der sechzehn Aufzugskabinen sowie der Aufzugsportale in den einzelnen Stockwerken ein. Nach Rückführung der jeweils 283 kg schweren Kabinen konnte der Betrieb Anfang November 2018 wieder aufgenommen werden. Ein bauzeitlicher Ölbehälter schmiert nach wie vor, Tropfen für Tropfen, die Ketten. Und die Bediensteten der VAEB kommen wieder in den Genuss des, trotz Hinweistafel, leicht mulmigen Gefühls, wenn sie beim Richtungswechsel ins Dunkel eintauchen und die neu gegossenen Kettenglieder und -räder von der Nähe betrachten können.

Bildquelle: BDA-Wien 2018



Was am Beispiel des Paternosters der VAEB in hervorragend abgestimmter Zusammenarbeit gelungen ist, sollte Vorbild für den Umgang mit den in Österreich mittlerweile nur noch acht verbliebenen Stück dieser Aufzugsrarität sein. Denn die größte Gefahr für den Paternoster stellen nicht die neuen Aufzugsgesetze und modernen Standards dar, aus denen sie ausgenommen sind, sondern vielmehr der Zahn der Zeit und vor allem die hohen Kosten von Reparatur und Wartung der mechanisch stark beanspruchten festen und beweglichen Teile.