Die Niederösterreichische Landes Heil- und Pflegeanstalten für Geistes- und Nervenkranke "Am Steinhof" in Wien

Der Niederösterreichische Landtag beschloss am 22. Juni 1902 den Bau einer Niederösterreichischen Landesirrenanstalt. Der Reichsrats- und Landtagsabgeordnete Leopold Steiner regte diesen Bau an, um für die Insassen die tristen und menschenunwürdigen Verhältnisse in der bestehenden "N.Ö. Landesirrenanstalt" in der Lazarettgasse im neunten Wiener Gemeindebezirk zu verbessern. An den Hängen des Gallitzinbergs, damals im 13. und 16. Wiener Gemeindebezirk gelegen, erwarb das Land Niederösterreich eine 143 ha große Fläche um einen Betrag von 4,4 Millionen Kronen für die Errichtung der Anstalt "Am Steinhof". Die Ortsbezeichnung "Steinhof" geht auf die, seinerzeit in diesem Gebiet gelegenen, Steinbrüche und Steinlagerplätze zurück. Das Generalkonzept der weitläufigen Anlage wurde vom N.Ö. Landesbaurat Carlo von Boog ausgearbeitet, und umfasste 66 Gebäuden, davon 36 Krankenpavillons, und eine Anstaltskirche. Landesoberbaurat Franz Berger wurde die Leitung für den Bau übertragen, Otto Wagner erhielt den Auftrag zur Planung und Ausgestaltung der Kirche. Zwischen 1905

und 1907 wurde die Anlage errichtet, wobei fast das gesamte Steinmaterial mittels einer Feldbahn aus den nahegelegenen Steinbrüchen herangeschafft wurde. Für die Anlieferung des übrigen Baumaterials, Holz. Ziegel, Zement und anderes, wurde eine 2,7 km lange normalspurige Anschlussbahn vom Bahnhof Ottakring ausgehend errichtet.

Nach zweieinhalbjähriger Bauzeit fand am 8. Oktober 1907 die offizielle Eröffnung statt, die Festrede hielt in Vertretung des "erkrankten" Kaisers Franz Josef I. sein Sohn Erzherzog Franz Ferdinand. Die Niederösterreichische Landes Heil- und Pflegeanstalten "Am Steinhof" war zum Zeitpunkt ihrer Eröffnung die größte und modernste Nervenheilanstalt Europas. Nördlich grenzen die 45 Hektar großen "Steinhofgründe" an, die ein Teil der Heilanstalt waren und gärtnerisch genützt wurden.

Die Kirche, eines der wichtigsten Bauwerke von Otto Wagner, wurde am höchsten Punkt des Geländes errichtet und ist dem heiligen Leopold geweiht. Die Kircheneinrichtung passte Otto Wagner den Bedürf-



Die Postkarte von 1910 zeigt die Großzügigkeit der errichteten Anlage "Am Steinhof". Zum Vergleich am unteren Bildrand ist der Bahnhof Hütteldorf zu sehen. Die wenigen Häuser in der Bildmitte stehen entlang der noch wenig verbauten Linzerstraße (Foto: P. Ledermann/Verlagsarchiv/vormals Sammlung Manfred Hohn).



Die Lokomotive Nr. 2 präsentiert sich im Sonnenschein am 11. April 1964 dem Fotografen (Foto Horst Kurdiovsky).



Am frühen Nachmittag wurden die leeren Speisecontainer wieder mit der Versorgungsbahn zurück zur Küche befördert. Die spätere Lok 4 war an diesem Tag für diese Fahrt eingeteilt. Grundsätzlich galt im Anstaltsgelände ein Fotografierverbot. Johann Kössner sucht im Mai 1959 beim Magistrat der Stadt Wien um eine Fotografiererlaubnis an, und bekam diese auch für einen Tag. Nach vorheriger Rücksprache mit der Anstaltsleitung hielt er einen betrieblichen Alltag im Sommer 1959 fest. Das Personal stand mit viel Freude für die Aufnahmen gerne zur Verfügung (Foto Johann Kössner, Sammlung Horst Kurdiovsky).



Die noch nummernlose von der AEG-Union/Berlin 1941 gebaute Lokomotive ist mit fünf Speisetransportwagen im Bereich des ehemaligen Pferdestalls im Sommer 1959 unterwegs (Foto Johann Kössner/Sammlung Horst Kurdiovsky).

Die VEF-Sonderfahrt vom 11. April 1964

Trotz Fotografierverbot gelang es dem Verband der Eisenbahnfreunde – VEF – für den 11. April 1964 einen Sonderfahrtag für interessierte Fotografen zu organisieren. Unter den strengen Blicken der Anstaltsleitung wurden alle Gleise, welche zu diesem Zeitpunkt noch in Betrieb waren, abgefahren. Der Fotozug bestand aus sieben Speisetransportwagen und wurde von der Lok 2 gezogen. Zusätzlich gab es unzählige Fotohalte. Alle Teilnehmer waren sichtlich mit viel Freude dabei.



Bei herrlichem Sonnenschein fand die VEF-Sonderfahrt am 11. April 1964 statt. Die Lok 2 schiebt den Zug bis zur nächsten Abzweigweiche zurück (Foto Alfred Luft).



Ein Schleifengleis verlief durch einen abgesperrten Teil des Geländes. Der VEF-Sonderzug erreicht wieder das Anstaltsgelände (Foto Alfred Luft).

Museal erhalten gebliebene Lokomotiven

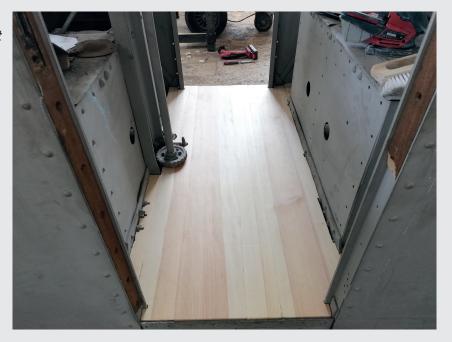
Lokomotive 1

Nach der Einstellung der Bahn 1965 übernahm das im Technischen Museum Wien untergebrachte Eisenbahnmuseum, damals noch eine Dienststelle der Österreichischen Bundesbahnen, die Lokomotive. Aus Platzgründen wurde die Lok dem neugegründeten Feld- und Industriebahnmuseum in Wien-Hietzing übergeben. Dieses kleine Museum konnte auch noch einige Wagen der Spitalsbahn in seinen Besitz bringen und so vor der Verschrottung bewahren. Auch dort stand das Fahrzeug im Freien und wurde nur fallweise bewegt oder geschmiert. Über Initiative eines Mitarbeiters des Feld- und Industriebahnmuseums gelang es, in den späten 1970er-Jahren die Lokomotive durch die Lehrwerkstätte Floridsdorf der Österreichischen Bundesbahnen aufarbeiten zu lassen. Kurze Zeit später wurde das Eisenbahnmuseum aus den ÖBB ausgegliedert und organisatorisch dem Technischen Museum angeschlossen. Durch eine kleine Umgestaltung des Museums konnte die restaurierte Lokomotive bis 1992 ausgestellt werden, danach verschwand sie in einem Depot. Wieder durch eine Initiative eines Mitarbeiters des Feld- und Industriebahnmuseums ist es gelungen, die Lokomotive zur Ausstellung "100 Jahr Materialbahn Steinhof" als Leihgabe des Technischen Museums Wien in das Feld- und Industriebahnmuseum zu bringen. Zwischen Mai 2007 und November 2010 konnten Besucher dieses einmalige Fahrzeug in Freiland bestaunen. Heute befindet sich die Lok wieder in einem, der Öffentlichkeit nicht zugänglichen, Depot des Technischen Museums.



Jeweils einen aufgearbeiteten Speise- und Wäschetransportwagen können Besucher im Feld- und Industriebahnmuseum Freiland (FIM) während der Besuchstage besichtigen (Foto Manfred Hohn/Verlagsarchiv).

Bevor wieder Einbauten erfolgen konnten, musste auch der Fußboden neu verlegt werden, 1. Juni 2022 (Foto Mario Zelsacher).



In den Führerstand werden schrittweise die überholten Elemente wieder eingebaut, 29. Juli 2022 (Foto Mario Zelsacher).



Nach der Neubespannung des Daches konnte die Halterung für den Scherenbügel montiert werden, 4. Dezember 2022 (Foto Mario Zelsacher).

