

## Notizen zur Biographie des Architekten und Bauunternehmers Carl Schlimp (1834—1901)

Von

**Friedrich B. Polleroß, Wien**

Mit 8 Abbildungen

*Carl Schlimp* (Bild 1) kann zu jenen Männern gezählt werden, die vom wirtschaftlichen Aufschwung der „Gründerzeit“ profitierten, und es gelang ihm, sich vom böhmischen Bauernsohn zum Kommerzialrat in der Residenzstadt emporzuarbeiten. Als Architekt gehört er in die Gruppe jener, die zwar in kunsthistorischen Werken kaum erwähnt werden, aber doch einen wichtigen Beitrag zur architektonischen Gestaltung Wiens in der Zeit des Historismus leisteten. Vor allem aber schuf *Schlimp* die Pläne für zahlreiche Bahnhofsbauten der österreichisch-ungarischen Monarchie.

Er wurde am 10. 1. 1834 in Welleitz, Böhmen, als ältester Sohn eines Wirtschaftsbesitzers geboren. Nach dem Besuch der Realschule studierte er 1850—1852 am Prager Polytechnischen Institut Höhere Mathematik und Mechanik. Anschließend begab er sich nach Wien, denn „der Ruf, dessen sich die Lehrkanzel der Bauwissenschaft am polytechnischen Institute zu Wien erfreute, und die erhöhte Bautätigkeit der Residenz ließen es dem Gefertigten wünschenswert erscheinen, die Fächer, welchen er sein Leben zu widmen gesonnen war, in Wien zu absolvieren“<sup>1</sup>. 1852—1854 setzte er seine Studien am Wiener Polytechnikum mit ausgezeichnetem Erfolg fort. Seine

---

<sup>1</sup> Alle Zitate und Angaben für die keine anderen Quellen genannt sind, stammen aus folgenden handschriftlichen Aufzeichnungen im Besitz der Familie *Merckens-Schlimp* in Wien XIX: Lebenslauf von *Carl Schlimp* 1866, Tagebuch von *Carl Schlimp* 1857—1899 und ein erst später verfaßtes „Werkverzeichnis“ der Architektenfamilie *Schlimp-Kaiser* (dieses enthält auch Material über Oberbaurat *Eduard Kaiser* 1830—1911 und Baurat *Max Kaiser* 1862—1948).

Für Auskünfte und Hinweise danke ich der Familie *Merckens-Schlimp* sowie den Herrn Dr. *Cerny* (Archiv der Akademie), Dr. *Lechner* (Technische Universität), Hofrat Dr. *Mechtler* (Verkehrsarchiv) und Ing. Dr. *Schober* (Eisenbahnmuseum).



Bild 1: Carl Schlimp (1834—1901)

Lehrer waren hier Professor *Josef Stummer von Traunfels* für Landbauwissenschaft, Bauökonomie, Baubuchhaltung, Zeichnen nach Plänen sowie Wasser- und Straßenbau, Professor *Anton Schrötter von Kristelli* in Chemie und Professor *Franz Leydolt* in Mineralogie<sup>2</sup>.

Anschließend besuchte er die „Vorbereitungs- und Architekturschule der k. k. Akademie der bildenden Künste“. 1854/55 war er Schüler von Professor *Eduard van der Nüll*<sup>3</sup> und im folgenden Studienjahr bei Professor *August Siccard von Siccardenburg*.

<sup>2</sup> Aufnahms- und Prüfungskataloge der technischen Abteilung des k. k. polytechnischen Institutes für die Studienjahre 1852/53 und 1853/54 im Archiv der Technischen Universität Wien.

<sup>3</sup> Schülerregister der Akademie 1854/55 (Ifd. Nr. 72); Befreiung von der Zahlung des Schulgeldes, Akt Nr. 431/1854 im Archiv der Akademie der Bildenden Künste, Wien.

Dieser befürwortete eine Befreiung von der Zahlung des Schulgeldes, da sich *Schlimp* „durch Fleiß, Begabung und Betragen dieser Begünstigung würdig erwiesen habe“<sup>4</sup>.

Im März 1856 erhielt *Carl Schlimp* eine Stelle als Assistent der Bauwissenschaften und Baubuchhaltung von Professor *Stummer* am Polytechnischen Institut<sup>5</sup>. Er hielt damals einen Vortragszyklus über „die Symbolik der Baustyle“ und wirkte „insbesondere für die Ausbildung der Hörer im Zeichnen vorzüglich nützlich“ mit<sup>6</sup>. Im Sommer dieses Jahres unternahm er eine zweimonatige Studienreise nach Italien.

Da er aber „nun nicht gesonnen ist, sich dem Lehrstande zu widmen, sondern sein Glück auf dem weiten Felde der Ingenieurwissenschaften versuchen will“, bat er im September 1857 um Enthebung von seinem Dienst<sup>7</sup>.

Nach kurzer Tätigkeit bei Stadtbaumeister *Johann Sturany* trat *Carl Schlimp* in die Firma des Stadtbaumeisters *Eduard Kuschée* ein und arbeitete als Bauführer bei den Wohn- und Fabriksgebäuden der Firma *Bösendorfer*.

Von 1858—1868 stand *Carl Schlimp* im Dienst der Südbahngesellschaft<sup>8</sup>. Die ersten beiden Jahre arbeitete er als Assistent in der Baudirektion der Orientbahn für ungarische Linien und er hat „namentlich die Projekte für die Hochbauten der größeren Bahnhöfe Ofen, Stuhlweißenburg und Kanisza bearbeitet und alle Berechnungen und Detailpläne hiezu selbständig verfaßt“.

Daneben schuf *Schlimp* — seit 1858 Mitglied des Österreichischen Ingenieur- und Architektenvereines — ein Projekt für eine Irrenanstalt in Budapest, das mit dem 3. Preis (1000 fl.) ausgezeichnet wurde. Weniger Erfolg hatte er mit seinen Plänen für das Krankenhaus Rudolfstiftung, während das Projekt für ein Bankhaus in Sachsen-Altenburg „von der Jury belobt wurde“.

Im Jänner 1860 wurde *Carl Schlimp* zum Ingenieur befördert und im Juni dieses Jahres wurde ihm „die Bauführung der am Südbahnhofe in Wien, und der in den Stationen Hetzendorf, Atzgersdorf und Liesing auszuführenden Rekonstruktions- und Neubauten anvertraut“. Er projektierte bis 1865 sämtliche Hochbauten dieser Stationen (ca. 400 Detailpläne) und war auch mit Kostenvoranschlägen, Abrechnungen und der Bauaufsicht betraut. 1862 wurden seine Leistungen mit einer „Gratifikation“ von 500 Gulden belohnt.

1865 berief man *Schlimp* in das Zentralbüro der Baudirektion, wo er „namentlich die Projekte für die Hochbauten der Brennerbahn, das Vorprojekt für den Umbau und die Vergrößerung des Bahnhofes Triest, und Projekte für einige andere Rekonstruktionsarbeiten verfaßte“.

<sup>4</sup> Schülerregister 1855/56 (I. Bd. Nr. 73); Akt Nr. 377/1855 im Archiv der Akademie der Bildenden Künste, Wien.

<sup>5</sup> Geschäftsprotokoll des polytechnischen Institutes pro 1856, Nr. 237 und 574, im Archiv der TU Wien.

<sup>6</sup> Zeugnis-Abschrift, Geschäftsprotokoll pro 1857, Nr. 1147, ebenda.

<sup>7</sup> Ansuchen um Dienstenhebung, ebenda.

<sup>8</sup> *Eisenberg, L.; Groner, R.*: Das geistige Wien, Wien 1889. Seite 184.

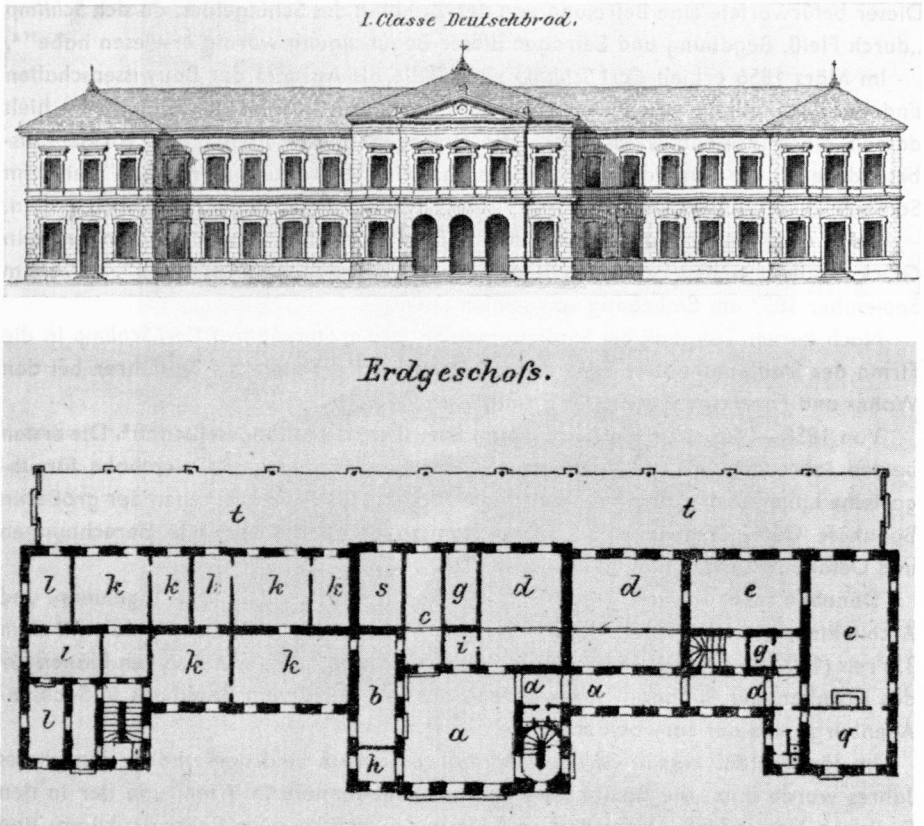


Bild 2: Der Bahnhof von Deutschbrod, Österreichische Nord-Westbahn, Fassade und Grundriß des Erdgeschosses, um 1870 erbaut

Im selben Jahr baute der Architekt auch das Wohnhaus in der Sandwirtgasse 10 in Wien VI, dessen Fassade mit Rustizierung im Erdgeschoss, profilierten Fenstereinfassungen mit geraden Verdachungen, Terrakottareliefs über den Fenstern der Beletage und einem Konsolgesims mit Palmettenfries versehen ist<sup>9</sup>. 1866 bewarb sich *Carl Schlimp* um die Stelle eines Professors für Hochbau in Graz, wurde aber nur an 2. Stelle (von sieben Kandidaten) gereiht. Ein Jahr später vermählte er sich mit *Josephine Stein*, die ihm vier Kinder schenkte.

Mit 15. 8. 1868 wurde *Carl Schlimp* von Generaldirektor *Hellweg* als Inspekt und Vorstand der Hochbauabteilung zur Österr. Nord-Westbahn berufen. In die:

<sup>9</sup> Die Pläne für dieses Haus sind in der Plan- und Schriftenkammer im Wiener Rathaus nicht handen.

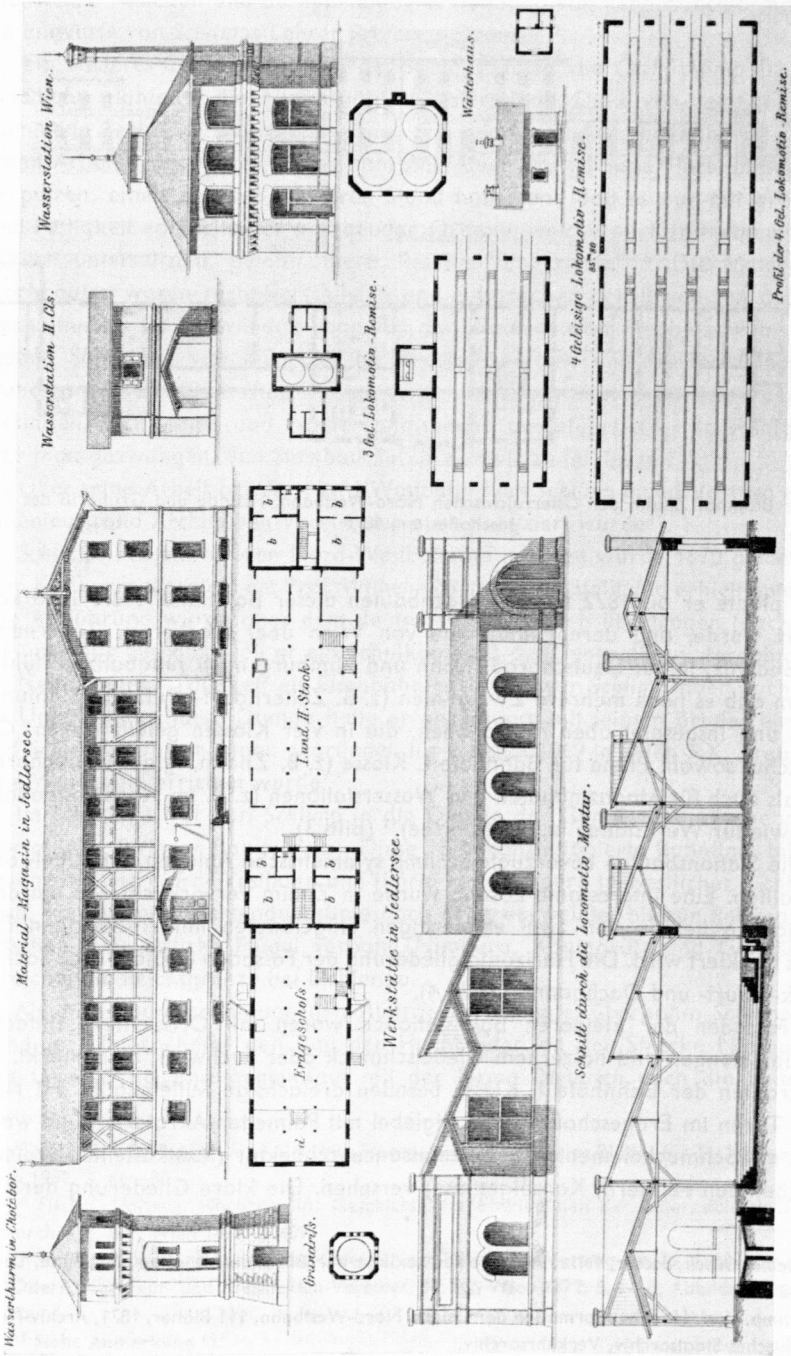


Bild 3: Magazinbauten, Wassertürme und Werkstätten der Österreichischen Nord-Westbahn bis 1871 errichtet

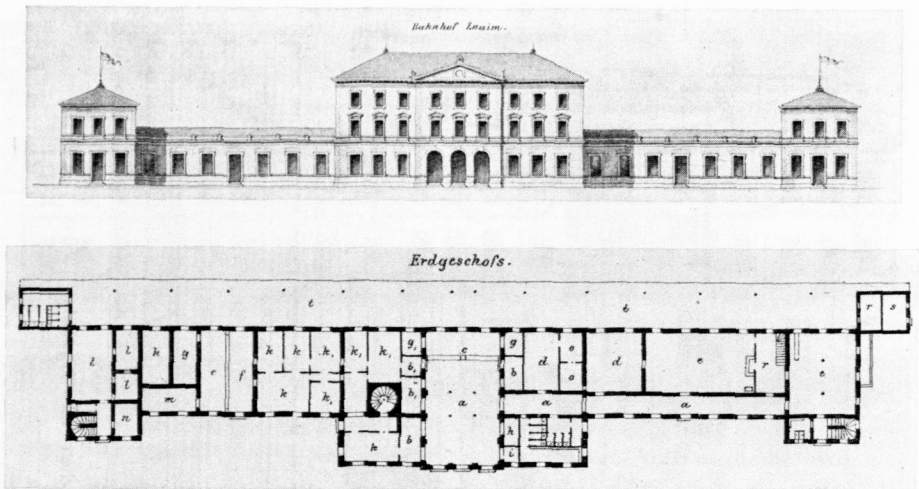


Bild 4: Der Bahnhof Znaim der Österreichischen Nord-Westbahn, Fassade und Grundriß des Erdgeschosses, um 1870

Funktion plante er bis 1872 fast alle Hochbauten dieser Bahnlinie<sup>10</sup>, die 1868 konzeptioniert wurde, und deren Hauptlinie von Wien über Stockerau, Zellerndorf, Znaim, Budwitz, Iglau, Deutschbrod, Kolin und Nimburg nach Jungbunzlau führte. Außerdem gab es noch mehrere Zweiglinien (z. B. Zellerndorf—Pulkau—Sigmundshergberg) und insgesamt über 70 Stationen, die in vier Klassen geteilt waren. Carl Schlimp schuf sowohl Pläne für Bahnhöfe I. Klasse (z. B. Znaim, Iglau, Deutschbrod) (Bild 2) als auch für Magazinbauten und Wasserstationen (z. B. im Nordwestbahnhof Wien) sowie für Werkstätten (z. B. Jedlersee)<sup>11</sup> (Bild 3).

Für die Stationsbauten bevorzugte Schlimp symmetrische Anlagen mit Mittel- oder Seitenrisaliten. Eine interessante Lösung wurde in Znaim verwirklicht, wo ein dreigeschossiger Mittelbau von zwei ebenerdigen Flügelbauten mit einstöckigen Eckpavillons flankiert wird. Die Horizontalgliederung der Fassaden erfolgt durch Sockel-, Sohlbank-, Gurt- und Dachgesimse (Bild 4).

Die Fassaden der kleineren Bahnstationen waren mit Ortssteinen, einfachen Fenstereinfassungen und hölzernem Giebelschmuck oder Fachwerk geschmückt. Die Straßenfronten der Bahnhöfe I. Klasse besaßen dreiachsige Mittelrisalite mit rundbogigen Türen im Erdgeschoß und Frontgiebel mit Palmetten-Akroterien und waren sparsam mit Schmuckelementen der Renaissancearchitektur (Rustikasteine, Dreiecksgiebel über den Fenstern, Konsolgesimse) versehen. Die klare Gliederung der sym-

<sup>10</sup> Thieme, Ulrich; Becker, Felix: Allgemeines Lexikon der Bildenden Künstler, 30. Band, Leipzig 1936, Seite 112.

<sup>11</sup> Schlimp, Carl: Hochbaunormalien der Österr. Nord-Westbahn, 111 Blätter, 1871, Archiv-Nr. 37, Österreichisches Staatsarchiv, Verkehrsarchiv.



metrischen Fassaden und die sparsame Verwendung von Renaissanceformen erinnert an Entwürfe von *Schlimps* Lehrer Professor *Stummer*<sup>12</sup>.

Ein weiteres Charakteristikum der Stationsbauten, die *Carl Schlimp* für die Nord-Westbahn plante, ist die Ausführung im Materialbau. Diese von der Südbahn übernommene Technik<sup>13</sup> führte aber dazu, daß der Architekt „gegenüber den einheimischen Arbeitskräften, welche gewohnt sind, auch das schönste Hackelmauerwerk zu verputzen, einen ziemlich schweren Stand hatte, und daß es nur mit großer Mühe und Festigkeit von Seite der ausübenden Organe, welche mich in meinem Bestreben redlich unterstützten, gelang, dieses Resultat zu erzielen“<sup>14</sup>. Die Materialien der Hochbauten waren recht verschieden und entsprachen den jeweiligen geologischen Verhältnissen. So verwendete man für die Gebäude von Neubidžow bis Bělohrad gelben Sandstein, von Neupaka bis Trautenau roten und weißen Sandstein. Die Stationen von Zellerndorf bis Znaim wurden als Ziegelbauten mit steinernen Sockeln, Gesimsen, Ortssteinen und Fenstereinfassungen ausgeführt. Nur in wenigen Fällen war man gezwungen, den Steinbau durch Verputz zu imitieren.

Über seine Arbeit bei der Nord-Westbahn hielt *Schlimp* einen Vortrag im Österr. Ingenieur- und Architekten-Verein, der auch publiziert wurde<sup>15</sup>.

*Schlimps* Projekt für den Nord-Westbahnhof in Wien wurde 1870 gemeinsam mit dem Konkurrenzprojekt des Prof. *Wilhelm Bäumer* ausgestellt und erhielt gute Kritiken. Die Ausführung wurde aber dem deutschen Architekten übertragen (nach Meinung *Schlimps* nur deshalb, weil er ein Schulkamerad des Generalbauunternehmers war).

Neben seiner Tätigkeit als Eisenbahningenieur war *Schlimp* aber auch seit 1868 als Unternehmer tätig. Damals hatte er gemeinsam mit seinem Bruder ein Tischler- und Schlosser-Unternehmen gegründet, für welches 1869 in Wien XX, Treustraße 74, eine Werkstätte errichtet wurde.

Im Mai 1872 trat *Carl Schlimp* in die Dienste der Generalbauunternehmung der Elbetalbahn (Wiener Bankverein). Diese 1870 konzessionierte Bahnlinie bildete eine Ergänzung der Nord-Westbahn und führte von Nimburg in westlicher Richtung über Lissa, von wo eine Verbindungslinie nach Prag abzweigte, bis zur Reichsgrenze bei Tetschen. Der östliche Flügel verband Nimburg, Königgrätz und Geiersberg und erreichte die Reichsgrenze bei Lichtenau.

Als die Bauunternehmung den Auftrag zurücklegte, übernahm *Schlimp* als selbständiger Unternehmer den Bau der Hochbauten an der Strecke Nimburg—Lissa und Lissa—Prag und gemeinsam mit der Firma *Dieterich* auch die Unterbauten.

<sup>12</sup> Vgl.: *Gollob, Hedwig: Josef Mauritius Stummer von Traunfels*, in: *Blätter für Technikgeschichte* 14, Wien 1952. S. 64—80.

<sup>13</sup> *Fischel, Hartwig: Hochbau*, in: *Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie*, 2. Bd., Wien 1898. S. 409.

<sup>14</sup> *Schlimp, Carl: Hochbauten der Österr. Nord-Westbahn*, Vortrag am 15. 4. 1871, in: *Zeitschrift des Österr. Ingenieur- und Architekten-Vereines*, 24. Jg., Wien 1872. S. 1—6, Abbildungen Blatt Nr. 1 und 2.

<sup>15</sup> Siehe Anmerkung <sup>14</sup>.



Bild 5: Mitteltrakt des Nord-Westbahnhofes in Prag (Praha-Tešnov), 1872—1875 gebaut

Außerdem erhielt er den Auftrag für die Ausführung der Einfriedungen und Mobilien der ganzen Elbetalbahn.

Das Ansehen, das der Architekt damals in Prag genoß, führte zu seiner Wahl in das Exekutiv-Komitée der neugegründeten Baugesellschaft des Prager-Bankvereines.

Am Schnittpunkt der Nord-West- und der Elbetalbahn, in Nimburg, entstand 1873/74 eine ganze Arbeiterkolonie mit 21 Arbeiterhäusern, acht Beamtenwohnhäusern, einem Restaurant, Kaufhaus, Waschanstalt und Magazinen.

Die interessanteste Aufgabe dieser Zeit war aber wohl die Planung des Nord-Westbahnhofes in Prag (heute Praha-Tešnov), dessen Straßentrakt aus einem Mittelbau und zwei niederen Flügelbauten besteht. Im Gegensatz zu den fast schmucklosen Seitentrakten gestaltete *Schlimp* den Mittelbau in der Art eines römischen Triumphbogens mit reichem plastischem Schmuck<sup>16</sup> (Bild 5). Durch vier Säulen auf Postamenten mit Kompositkapitellen werden vier Wandfelder gebildet, die je eine rundbogige Öffnung (eigentlich Blendarkade, in die Portal und Fenster eingelassen sind) enthalten. Die beiden seitlichen Öffnungen sind schmaler und reichen bis zur Kämpferzone des Mittelbogens. Das Gebälk mit stark vorkragendem Dachgesims verkröpft sich über den Säulen und bietet so für vier Statuen Platz.

<sup>16</sup> Fischel, Hartwig: a. a. O., S. 409—410, Abb. 270.



Die Flächen zwischen Gebälk und Kämpfergesims werden in den seitlichen Wandfeldern mit Reliefs von Girlanden und gerahmten Schrifttafeln geschmückt. Über dem Gebälk und hinter den vier Statuen erhebt sich eine Attika, die durch Lisenen ebenfalls in drei Wandfelder geteilt wird, in die Inschriften eingelassen sind. Über dem Mittelfeld der Attika befindet sich eine Statuengruppe mit einer stehenden und zwei sitzenden Figuren.

Obwohl *Carl Schlimp* nach der Eröffnung dieses Bahnhofes im Mai 1875 in seinem Tagebuch sowohl einen „ökonomischen“ als auch einen „künstlerischen“ Erfolg verbuchen konnte, zog er sich damals aus dem Eisenbahngeschäft zurück.

In diesem Jahr entstanden noch ein Wohn- und Geschäftshaus der Firmen *Schlimp* und *Dieterich* in Prag-Karolinenthal und die Pläne für das Wohn- und Geschäftshaus des k. k. Hofwagenfabrikanten *Jakob Lohner* in Wien IX (Porzellangasse 2—Servittengasse 1)<sup>17</sup>. Die symmetrischen Fassaden dieses Eckhauses (Bild 6), dessen Baumeisterarbeiten ebenfalls *Schlimp* durchführte, besitzen einachsige Seitenrisalite mit Mansardenturmdächern. Die Betonung der Horizontalachsen findet sich auch hier, obwohl



Bild 6: Wohn- und Geschäftshaus des k. k. Hofwagenfabrikanten *Jakob Lohner* in Wien IX, Porzellangasse Nr. 2, 1875—1876

<sup>17</sup> Plan- und Schriftenkammer im Wiener Rathaus, EZ. 694.

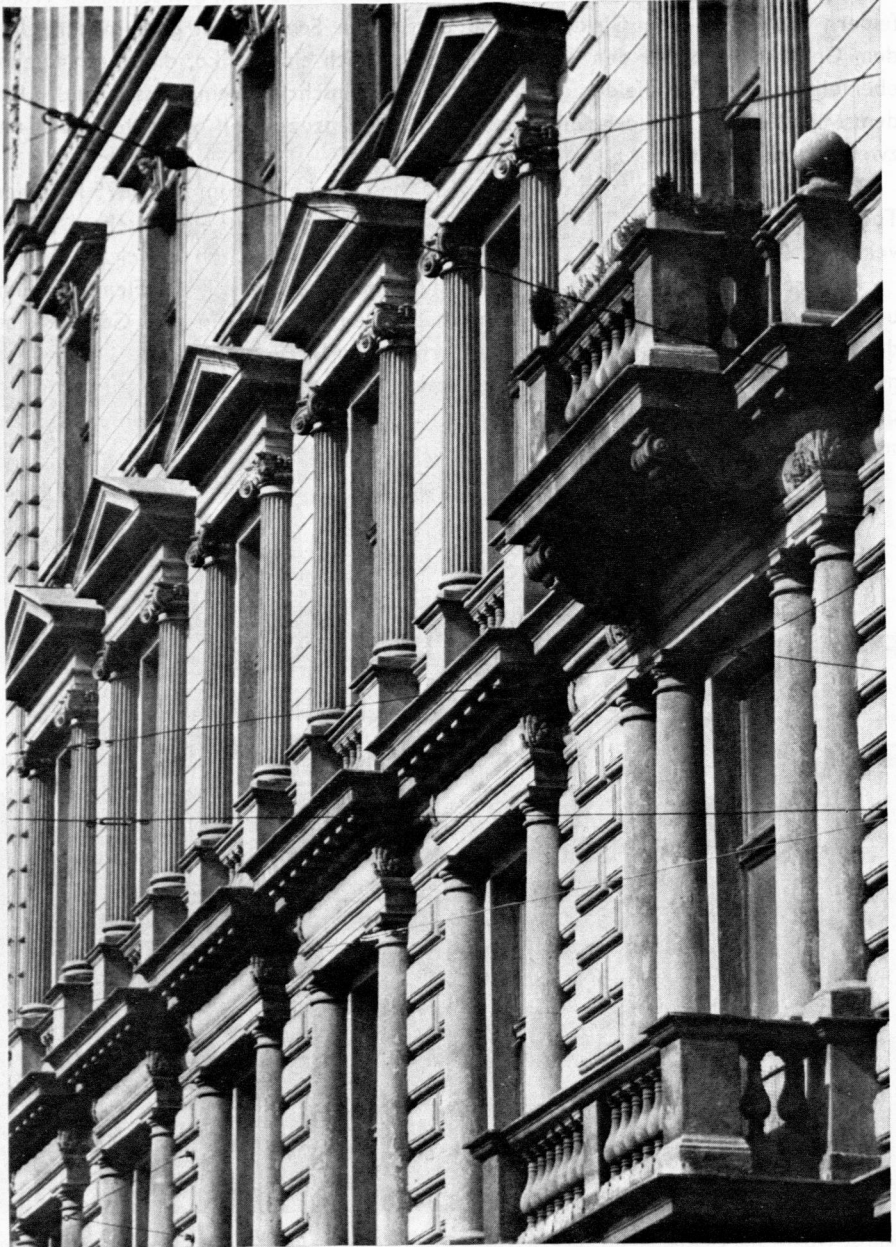


Bild 7: Detail aus der Fassade des Lohner-Hauses

es bereits mehr vertikale Akzente als bei den Fassaden der Bahnbauten gibt. Die stark plastischen Dekorationselemente (Rustika, Arkaden, toscanische und ionische Säulen, Rund- und Dreiecksgiebel, Baluster, Hermenpilaster etc.) (Bild 7) wurden der italienischen Renaissance entlehnt und verleihen dem Geschäftshaus des mit *Schlimp* befreundeten größten Pferdewagenfabrikanten der Monarchie ein repräsentatives Aussehen. Sowohl der Fassadentypus als auch die Art der Dekoration stehen in der Tradition der Wiener Bauten der 70er Jahre. Interessante Übereinstimmungen gibt es aber mit dem Haus Heßgasse 7 (*Franz Fröhlich*, 1871), in dem sich *Schlimps* Wiener Büro befand.

1876 baute *Schlimp* zwei Wohnhäuser in Wien-Wieden, deren Fassadendekor aber nicht mehr erhalten ist. Mostgasse Nr. 9 besaß eine schlichte Fassade mit Bänderung im Erdgeschoß und einfachen Fenstereinfassungen, die im zweiten Geschoß mit geraden Verdachungen versehen waren. Das Nachbarhaus Nr. 11 im Besitz von *Johann Trübenbacher* war etwas reicher geschmückt (Rustizierung im Erdgeschoß, Dreiecksgiebel im zweiten und gerade Fensterverdachungen im dritten Geschoß, laufender Hund zwischen den beiden Hauptgeschossen)<sup>18</sup>.

Für sein Projekt der königl. Böhm. Landesirrenanstalt in Dobřan bei Pilsen erhielt *Carl Schlimp* den 3. Preis (1500 fl.), während Architekt *Benischek* (2. Preis — 1. Preis wurde keiner vergeben) mit der Ausführung der endgültigen Planung unter Zuhilfenahme der prämierten Projekte betraut wurde. Die Baumeisterarbeiten wurden der Firma *Schlimp & Klotz* übertragen. Die symmetrische Anlage im Pavillonsystem besteht aus einem Zentralgebäude, mehreren Krankenpavillons, einem Administrations-, Wirtschafts- und Wohngebäude sowie einer landwirtschaftlichen Kolonie und wurde erst 1880 vollendet. Der Vortrag, den *Schlimp* 1877 im Ingenieur- und Architekten-Verein über diesen Bau hielt, erschien auch im Druck<sup>19</sup>. 1876 vergrößerte *Schlimp* sein Unternehmen durch den Kauf der Klinkerfabrik *Schattau* gemeinsam mit Generaldirektor *Hellwag*, dessen Anteile er drei Jahre später ebenfalls übernahm. 1878 errichtete er gemeinsam mit *Agular* und *Skazil* das Rosenhügelreservoir der 1. Wiener Hochquellenwasserleitung und bis 1880 die Volks- und Bürgerschule für Knaben und Mädchen in Saaz, über die er ebenfalls im Ingenieur- und Architekten-Verein referierte<sup>20</sup>.

1879 entwarf der Architekt die Pläne für eine Knaben- und Mädchen-Volksschule in Wien VI, Stumpergasse 56. Die Straßenfassade dieses Baues, der nicht erhalten ist — heute befindet sich dort das Institut für Höhere Studien und Wissenschaftliche Forschung — war durch klare Gliederung, Betonung der Horizontalachsen und asymmetrische Stellung des Portales gekennzeichnet. Die einfache Dekoration (pro-

<sup>18</sup> Plan- und Schriftenkammer im Wiener Rathaus, EZ. 522, 523.

<sup>19</sup> *Schlimp, Carl*: Über den Bau der kön. böhm. Landesirrenanstalt zu Dobřan bei Pilsen, Vortrag vom 1. 3. 1877, in: Wochenschrift des Österr. Ingenieur- und Architekten-Vereines, 2. Jg., Nr. 14, Wien 1877. S. 127—131.

<sup>20</sup> Wochenschrift des Österr. Ingenieur- und Architekten-Vereines, 6. Jg., Wien 1881. S. 111.

filierte Fensterrahmen mit geraden Verdachungen) erhielt nur durch Pilaster, die das Tor, und Koren, die das darüberliegende Doppelfenster flankierten, sowie durch ein Gebälk mit Triglyphenfries im rustizierten Erdgeschoß besondere Akzente<sup>21</sup>.

1879—1881 baute *Schlimp* das Gymnasium in der Marchettigasse, ebenfalls im 6. Bezirk, dessen langgestreckte Fassade durch dreiaxige Seitenrisalite und triumphbogenartige Portalzone (rundbogiges Tor mit zwei kleineren Rundbogenfenstern, vier Pilaster mit toscanischem Kapitell) gegliedert wird<sup>22</sup>. Die Fenster besitzen im 2. Geschoß Ädikulaen, im 3. Geschoß profilierte Einfassungen mit geraden Verdachungen und Sohlbänken und im obersten Stockwerk nur profilierte Rahmungen. *Schlimp* kontrastierte bei dieser Fassade Schmuckziegelwand (2.—4. Geschoß der Rücklage) und Steinimitation (rustiziertes Erdgeschoß, Risalite mit Bänderung, Fenstereinfassungen) und griff damit auf ein Gestaltungsmittel zurück, das er bereits bei den Stationen der Nord-Westbahn angewendet hatte. Es existierten aber damals auch schon in Wien mehrere Gebäude im Rohziegelbau (Börse, Rossauer Kaserne, Maximiliansgymnasium).

Im Jahre 1880 ernannte der Österreichische Ingenieur- und Architekten-Verein *Carl Schlimp* zum Referenten eines Komitees, das eine *Petition an das Parlament zur Unterstützung eines Antrages auf Steuerbefreiung von Neubauten* ausarbeitete<sup>23</sup>.

1881 übernahm *Schlimp* gemeinsam mit *Agular* und *Skazil* die Eisenbahnbauten der ungarischen Strecke von Rakos bis Ujasz (75 km), die ihm allerdings ein Defizit brachten. Im folgenden Jahr errichtete er ein Kaolinschlemmwerk in Winau bei Znaim. 1882—1884 baute der Architekt auf einem ihm gehörenden Grundstück im 9. Wiener Gemeindebezirk fünf Zinshäuser<sup>24</sup>. Aus den Plänen dieser Häuser läßt sich eine Änderung im Dekorationsvokabular *Schlimps* erkennen. Während die ersten Pläne für Servittengasse 16<sup>25</sup> und 18<sup>26</sup> von Oktober 1882 noch schlichte, von der italienischen Renaissance inspirierte Schmuckelemente zeigen, wurden bei den Auswechslungsplänen (November 1883) und der Ausführung komplexere von deutsch-niederländischen Bauten der Spätrenaissance angeregte Zierformen verwendet (Pilaster mit applizierten Diamantquadern, Säulen mit Faschen im unteren Drittel, ornamentale Reliefs, betonte Scheitelsteine etc.). *Schlimp* griff damit eine Modeströmung auf, die sich um 1880 in Wien bemerkbar machte (vgl. Häuser am Rathaus- und F. Schmidt-Platz).

Die Fassaden von Nr. 16 und 18 bilden heute mit der von Nr. 20 (ebenfalls 1883)<sup>27</sup> eine symmetrische Anlage mit gleicher Horizontalgliederung. Die beiden seitlichen

<sup>21</sup> Plan- und Schriftenkammer im Wiener Rathaus, EZ. 999 (alter Planbestand).

<sup>22</sup> Ebenda, EZ. 643 (alter Planbestand).

<sup>23</sup> Wochenschrift des Österr. Ingenieur- und Architekten-Vereines, 5. Jg., Wien 1880, S. 5—8.

<sup>24</sup> Die ursprüngliche Bezeichnung des Grundstückes lautete: Servittengasse 16/Hahngasse 25, Parzelle 1—5.

<sup>25</sup> Plan- und Schriftenkammer im Wiener Rathaus, EZ. 928.

<sup>26</sup> Ebenda, EZ. 1293.

<sup>27</sup> Ebenda, EZ. 1294.

Fassaden sind auch in sich symmetrisch, da jeweils die äußeren Achsen durch Doppel- fenster und besondere Fensterverdachung von den mittleren unterschieden werden. Der „Mittelbau“ Nr. 18 wurde durch Seitenrisalite mit Ortsteinen und Dachgaupen, und reichere Dekoration (Bänderung, mehr Fenstergiebel, Halbsäulen, Reliefs usw.) hervorgehoben.

Die Fassade Servitengasse 22 und ihr Pendant Hahngasse 25a<sup>28</sup> sind durch geringeren Abstand der Fensterachsen und stärkere Horizontalbetonung charakterisiert. Die Segmentgiebel des zweiten Geschosses ruhen auf Konsolen und stoßen fast aneinander. Die beiden Fassaden wurden ebenso wie die vorher genannten in ein rustiziertes Sockelgeschoß, zwei Hauptgeschosse und ein niedrigeres Obergeschoß auf einem Sohlbankgesims gegliedert.

Das letzte Haus dieses Komplexes, Hahngasse 25, wurde erst 1884 gebaut<sup>29</sup> und seine Fassade stimmt fast vollständig mit Servitengasse 18 überein. In der Hahngasse wurde nur die Mittelachse durch einen Balkon im ersten Stockwerk betont.

Zwei Jahre nach dem Tod seiner ersten Gattin (1882) heiratete *Carl Schlimp* ein zweitesmal, und errichtete 1884/85 für seine Familie ein Wohnhaus in der Strohgasse 24 (3. Bezirk), dessen Fassaden „in deutscher Renaissance zum Teil in Materialbau“<sup>30</sup> ausgeführt wurden. Der Architekt verzichtete hier — wahrscheinlich auf Grund der Ecklage — auf eine Symmetrie der Fassaden und versah die eine Seite mit einem Risalit mit Stufengiebel, die andere Front mit einem Erker. Horizontal war das Gebäude, das nicht mehr erhalten ist, in zwei rustizierte Sockelgeschosse und zwei Hauptgeschosse mit reich geschmückten Fenstereinfassungen sowie einem Sohlbankgeschoß gegliedert. Die Attikazone war mit rundgiebelartigen Schmuckelementen über den Fensterachsen ausgestattet.

Zwei Jahre später baute er auf einem ihm gehörenden Grundstück in Wien I, Wipplingerstraße 15 ein Wohn- und Geschäftshaus, dessen Fassade ebenfalls eine klare Gliederung und Dekorationselemente der deutschen Renaissance aufweist<sup>31</sup>. Die beiden Sockelgeschosse werden durch gebänderte Pilaster zusammengefaßt. Über einem Gebälk folgen drei Hauptetagen, deren Fenster im 2. Stock mit Ädikulaen, im 3. und 4. Stockwerk mit profilierten Einfassungen versehen sind. Den Abschluß bildet ein Obergeschoß über einem Sohlbankgesims. Die Fassade erhält durch einen dreiachsigen Mittlererker, der ganz mit Dekorationen überzogen ist (Rundbogenfenster, toscanische und ionische Halbsäulen mit Faschen, Hermenpilaster, Rollwerk etc.) einen besonderen Akzent.

1887 vollendete *Schlimp* ein Haus in Wien XX, Wintergasse 11 und übernahm den Bau des Wasserreservoirs auf dem Wienerberg.

<sup>28</sup> Ebenda, EZ. 1295.

<sup>29</sup> Plan- und Schriftenkammer im Wiener Rathaus, EZ. 1296.

<sup>30</sup> *Tischler, Ludwig* (Hg.): Wiener Neubauten. Serie A. Privatbauten, III. Band, Wien 1891. S. 3, Tafel 33—36.

<sup>31</sup> Ursprünglich Nr. 19 und 21, Plan- und Schriftenkammer im Wiener Rathaus, EZ. 1426.

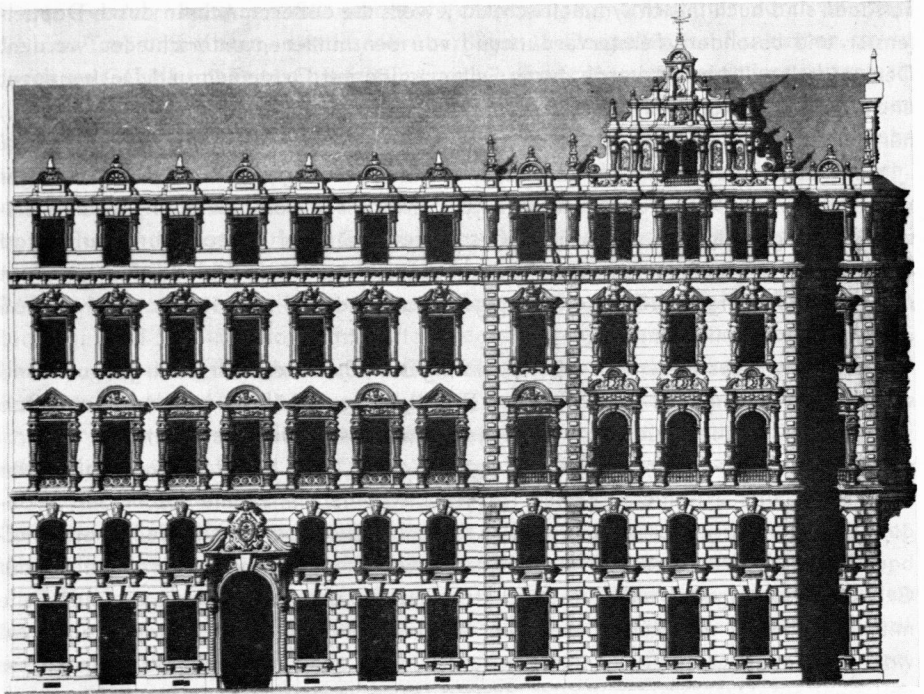


Bild 8: Das Wohnhaus der Familie *Carl Schlimp* in Wien III, Strohgasse 24, 1884–1885 erbaut; die Fassadendekoration ist nicht mehr erhalten

Anlässlich des 40jährigen Regierungsjubiläums von Kaiser *Franz Josef* 1888 stiftete *Carl Schlimp* zwei Stipendien. Eine 1000-Gulden-Silberrente sollte den Schülern seines Geburtsortes Welletitz zugute kommen, eine Silberrente von 5000 fl. Schülern der Fachschule für Ton-Industrie in Znaim.

Seit dieser Zeit widmete sich der Architekt vor allem der Leitung seines „Fabriks-Etablissements“<sup>32</sup> in Schattau.

Die Fabrikanlage wurde bis 1892 um zwei Ofenhäuser mit 24 Klinkeröfen, ein Ofenhaus für Steinzeug, sechs Feinklinkeröfen, zwei Kesselhäuser, zwei Arbeiterhäuser, zwei Beamtenwohnhäuser und ein Gasthaus vergrößert. Für seine Leistungen als Unternehmer erhielt *Carl Schlimp* 1893 den Titel Kommerzialrat verliehen.

Ein Jahr später gab er als „beh. auf. Civil-Architekt und Thonwaren-Fabrikant“ eine Studie in Buchform über die Einwölbung des Wienflusses heraus<sup>33</sup>. Er glaubte es nämlich „als Ehrensache betrachten zu müssen, dem löblichen Gemeinderate der

<sup>32</sup> Eisenberg, L.: *Das geistige Wien. Künstler- und Schriftsteller-Lexikon*, 3. Jg., Wien 1893. S. 313.

<sup>33</sup> *Schlimp, Carl; Nobis, Leopold*: Projekt für die Einwölbung des Wienflusses mit Klinker-Steinen, Wien 1894.



k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien, ein Projekt der Wienfluß-Einwölbung zu überreichen, das auf die Anwendung der Schattauer Klinker basiert ist“.

*Schlimps* Anregungen wurden aufgegriffen, und 1896—1898 war er gemeinsam mit *Skazil* mit den Arbeiten am linken Wienflußufer vom Stadtpark bis Schönbrunn betraut.

*Carl Schlimp* starb 1901 im Alter von 67 Jahren in Wien.

Seine bedeutendste Leistung war wohl die Planung und Ausführung der Hochbauten der Nordwestbahn mit den Bahnhöfen Prag, Znaim, Deutschbrod und Iglau. Er leistete aber auch einen Beitrag zur Wiener Architektur des Historismus und trat auch als Bauunternehmer und später als Erzeuger der Schattauer Klinker in Erscheinung.

Der Architekt *Schlimp* bevorzugte symmetrische Fassaden mit Mittel- und Seitenrisaliten, deren Gliederung in Achsen und Geschosse immer deutlich sichtbar bleibt. Die Horizontalachsen werden durch zahlreiche Gesimse betont, und der Aufbau in rustizierte Sockelzone, Hauptgeschosse und niedrigeres Obergeschoß entspricht der Wiener Tradition. Die Dekoration bleibt auf Formen der Renaissancearchitektur beschränkt, was vielleicht auf die Ausbildung zurückzuführen ist, paßt sich aber dem Zeitgeschmack an (Terrakottareliefs in den 60er Jahren, Elemente der italienischen Renaissance in den 70er und solche des deutschen Manierismus in den 80er Jahren). Die Technik des Materialbaus überträgt *Schlimp* von seinen Bahnhofsbauten auch auf andere öffentliche Bauten, während die verputzten Privatbauten Materialkontraste nur vortäuschen.