„Inter duos litigantes?“

# I.

Ein Minister unserer Zeit erklärte in einer öffentlichen Rede: Er erblicke im Anwachsen großer Städte ein großes Uebel. — Er mag in seinem politischen Sonderbundskriege Recht haben. Es heißt das Einem Alles nehmen, ohne einem Anderen etwas zu schenken. Uns hat die traurige Erfahrung gelehrt, wie man einer Stadt großen Schaden bringen kann, ohne einer anderen zu nützen. — Das Einmaleins der Städtegeschichte lehrt, daß jeder Staat, jedes Land oder Ländchen eine Capitale, einen geistigen, politischen und administrativen Centralpunkt haben müsse, die durch Größe, Reichthum, hervorragendes geistiges und industrielles Wirken den Provinz- und Landstädten als Beispiel vorleuchte. Rom wurde groß durch Rom selbst, alle Generationen holten Geist und Classicismus aus Athen, Paris ist Frankreich, und Berlin hat trotz dem deutschen Particularismus ein geeinigtes Deutschland geschaffen, ist aus der bescheidenen Residenz eines Markgrafenthums die Hauptstadt, die dominirende Weltstadt eines Europa gebietenden Staates geworden.

Die Erfahrung lehrt das Gegentheil dieses weisen Ausspruches. Wir leben im Jahrhunderte der Stadterweiterungen, der sich ausdehnenden, sich schmückenden Städte, in einer Epoche fieberhafter Bauthätigkeit und leiden schwer an einer Ueberproduction von Gebäuden. Die Baugeschichte zeigt ein Bild des Wandels, des Kommens und Vergehens. So sind die 14.000 Insulae, die Miethhäuser des alten Rom, in den Staub gesunken, die Millionenstadt der römischen Weltherrschaft sank im Mittelalter auf 40.000 Seelen herab, und wie viele Städte haben das gleiche Schicksal getheilt, sind jetzt leere Stätten mit Ruinen der Archäologie, Reste des classischen Alterthums. Das Mittelalter, hervorragend im Städtebau, ist wie in Allem Italien mit seinen durch Denkmale gezierten, bethürmten Städten in seiner Entwicklung gefolgt; die beginnende Neuzeit verändert Styl und Form im Kirchen- und Profanbau, die Bedürfnisse des Wohn- und Palastbaues steigern sich, Luxus in den Räumen, verschwenderische Decoration veranlassen die größte Blüthe der Architektur, die, an die äußersten Grenzen ästhetischer Größe gelangt, entartete, sich entnüchterte und von den glänzendsten Leistungen in maßlose Plattheit und planlose Formlosigkeit versank.

Erst der größte Geist des vorigen Jahrhunderts, Napoleon, erweckte neues Leben und vergaß neben seinen zahlreichen Kriegs- und Eroberungszügen nicht auf die schönen Künste; es war sein italienisches Vaterland ein geistiges Geschenk dieses Landes, das dessen Söhne begeistert, der Kunst zu gedenken. Ein Alles übersehendes Genie, vom Grunde aus beginnend, schuf er Landstraßen, Meisterwerke, ähnlich und würdig der alten Römer, wie die lombardische Straße; die Beendigung des Mailänder

Doms, das Amphitheater, der Triumphbogen daselbst waren seine Werke. Er war ein Gönner Canova's, und wie Vieles wurde in Frankreich und Paris unter seiner kurzen Regierungszeit geschaffen! Der Styl Empire, der in unserer Zeit auf's Neue seine Wiedergeburt in Architektur und Kunstgewerbe feiert, sind Reminiscenzen an Kaiser Napoleon's hervorragendes Wirken auf diesem Gebiete.

Der corsische Held fiel. Die Sehnsucht nach dem Frieden, nach langentbehrter Ruhe, die Geldlosigkeit der Staaten und ausgeplünderten Unterthanen brachten einen vollkommenen Stillstand in die Bauthätigkeit der Völker.

---

Doch überblicken wir in Kurzem, was in Wien zur Verschönerung der Stadt an Profan- und Monumentalbauten bis zum Beginne der Stadterweiterung ausgeführt wurde.

Wien sah die Fürsten und Herren des beginnenden Congresses, der neben einer Reihe von überschwänglichen und überflüssigen Festen Länder beschnitt und erweiterte, Völker gnädigst einem nahm, um sie dem anderen zu schenken. Wie Alles, so hatte auch dies ein Ende, und das lustige Wien verließen traurig all die Fürsten und Diplomaten, gedenkend der lustigen Zeit in der Kaiserstadt, die nun stille geworden, nach den mannigfachen Kriegsbedrängnissen und Festen erleichtert aufathmete.

Den ersten Anlaß zu einer Verschönerung Wiens gaben aber die Franzosen. Die Sprengung der Festungswerke in den Monaten October und November 1809 bot Anlaß zum Neubau der Basteien, die früher wüsten Plätze und Wege wurden mit Alleen bepflanzt, die Stadtgräben wieder gleichmäßig ausgehoben und regulirt. Auch im Innern der Stadt selbst geschahen mannigfache Veränderungen, der alte Bischofssitz, der Passauerhof, der sogenannte Katzensteig wurde abgetragen, der Salzgries erweitert. Noch drei Jahre vor dem Congresse wurde das neue Franzensthor an der neuen Cortine zwischen Löwel- und Mölkerbastei eröffnet, welches von der Teinfaltstraße nach der Alservorstadt und Josefstadt führte. Das Lusthaus im einstmaligen Paradiesgarten wurde zu einem Kaffeehaus adaptirt, mit englischen Anlagen umgeben und mit einer 2' hohen Brustwehr versehen; auch die Strecke von der Burg zur Mölkerbastei wurde geebnet und mit Alleen bepflanzt, die sich zum Corso für die elegante Welt entwickelten. 1812 wurde die Burgbastei und das alte finstere Thor, dunkles Thor genannt, abgetragen. Es führte vom inneren Burgthor, jetzt Rittersaal, in einem schiefen Winkel zum Basteithore, von hier lag eine hölzerne Brücke über den Stadtgraben zum dritten und letzten Thore, das nach Ueberschreitung eines Walles auf das Glacis führte. Cagnola, ein italienischer Architekt, wurde mit dem Baue eines monumentalen Thores beauftragt, doch gedieh derselbe kaum über die Grundmauern, bis Pietro Nobile, ein italienischer Schweizer, der berühmteste Architekt seiner Zeit, Organisator der akademischen Bauschule und Erwecker der classischen Baukunst in Oesterreich, durch Kaiser Franz nach Wien berufen wurde. Leider blieb seine geniale anregende Thätigkeit gegen die geistlosen Schöpfungen seiner Zeit wegen des durch den Hofbaurath geübten Baubureaukratismus wirkungslos. Er war ein Mann von vielseitiger theoretischer und gelehrter Bildung, was wir wohl auch aus seiner musterhaften Büchersammlung, im Besitze

der hiesigen Akademie-Bibliothek, ersehen, ein hervorragender Lehrer seiner Kunst, und wußte er durch seine Vorträge die Begeisterung seiner Schüler zu erregen, als deren Hauptpriester ihm ein Palladio und Vignola vorschwebten. Seine Mitarbeiter an der Bauschule entbehrten jeder schöpferischen Kraft. Die Statthalterei, das Hauptzollamt, das Münzgebäude, Werke des vielbeschäftigten Sprenger, zählen zu den geistlosesten Schöpfungen dieser Zeit.

Nobile selbst hat wenige, doch für die damals arg darniederliegende Kunst bedeutsame Bauten geschaffen. Das äußere Burgthor, ähnlich den Propyläen Athens, wurde am 18. October 1822 feierlich eröffnet. Eine herrliche Reproduction griechischer Baukunst, ein Gebäude voll einfacher stiller Ruhe und Harmonie in beiden Façaden. Leider hat dieses Monument von seiner Gesammtwirkung durch den Fall der einschließenden Basteien viel eingebüßt und erscheint, seines massiven Rahmens beraubt, zu massiv und gedrückt, welcher Eindruck durch die gegenüberliegenden, reich ornamentirten und decorirten Museen nur erhöht wird.

An Stelle der durch die Franzosen gesprengten Bastionen wurde 1823 der Volksgarten eröffnet, der noch zwei bemerkenswerthe Bauten Nobile's bewahrt, seitdem das dritte Gebäude, das Schaustellungslocal des Kunstvereines, unterdessen abgetragen wurde. Das erstere dieser Gebäude ist der auch in den Details dem Cimon'schen Theseustempel in Athen nachgebildete Theseustempel daselbst und das einstige Colonadencafé Corti's, das sich noch heute als Concertlocal eines zahlreichen Zuspruches erfreut und jetzt durch einen stylvollen Anbau erweitert wird. Schon früher wurden die gesprengten Außenwerke vom Paradiesgarten bis zum Kärntnerthore geebnet, an den Contre-Escarpen Rasen und Alleen angelegt, die neue Stadtmauer zwischen Löwel- und Augustinerbastei weit auf das Glacis hinausgerückt, so daß vor der kaiserlichen Burg ein geräumiger Platz, der heutige Heldenplatz, geschaffen wurde, der eine Länge von 140 Klafter und eine Breite von 105 Klafter besitzt, an dessen beiden Längsseiten der Hofgarten und für die misera contribuens plebs der sogenannte Volksgarten angelegt wurden. Der städtische Bauinspector Behsel, von dem das städtische Archiv einen ausgezeichneten Stadtplan besitzt, erbaute in vier Monaten ein neues Thor an der Seilerstätte mit einer über den Wienfluß gelegten Bohlenbrücke. Andere Brückenbauten waren die Franzensbrücke und die alte Schlagbrücke, jetzt Ferdinandsbrücke, die von Kudriaffsky hergestellt wurden, welch letztere trotz ihrer einer Großstadt unwürdigen Repräsentation und veralteten technischen Armseligkeit die competente Baubehörde noch immer nicht veranlaßt hat, an den Bau einer neuen zu denken. Auch das Ravelin vor dem Kärntnerthore wurde geebnet und über den sogenannten Wollgraben eine neue Brücke erbaut, gar luxuriös für die damals so sparende Welt mit vier Eisengeländen versehen. Um dieselbe Zeit wurden die bisher in ziemlich verwahrlostem Zustande befindlichen Verbindungsstraßen zwischen Stadt und Vorstädten mit Granitwürfeln gepflastert, wodurch auch eine Veranlassung zu allgemeiner Pflasterung der Stadt gegeben wurde.

Das mit der Städteentwicklung großgewordene Gespenst der Wohnungsnoth war für Wien damals noch neu. Wegen der über Niederösterreich, besonders Wien, hereingebrochenen Kriegsstürme hatten Adel, Clerisei, Rentiers und Privatiers der Donaustadt den Rücken gekehrt.

Vor und auch nach der Congreßzeit waren wieder der österreichische, ungarische und böhmische Hochadel zeitweilig nach Wien übersiedelt, zahlreiche Fremde waren zugezogen, welche hier bleibenden Wohnsitz nahmen, namentlich aus dem südlichen Deutschland, und errichteten neue Industrien; doch machte sich trotz diesem bedeutenden Anwachsen der Bevölkerung keine Wohnungsnoth geltend, ja in den Vorstädten gab es stets eine genügende Zahl leerstehender Wohnungen.

Schon die große Kaiserin Maria Theresia, die selbst wenig Lust am Bauen fand, errichtete die erste Baucommission, deren Hauptzweck die Verschönerung der Stadt und so nebenbei auch die Controle über die Privatbauten war. Leider war von der Thätigkeit der mehr als 60 Jahre wirkenden hohen Commission nicht viel zu bemerken, und auch mit Nivellirungen, Expropriirungen und Baulinienbestimmungen plagte sich weder der staatliche Verschönerungsgeist, noch der Magistrat mit seinen wenigen technischen Kräften, da man sich in Ermanglung gerader Straßen auch mit Schlangenlinien zufrieden gab. Wohl wirkten in dieser Epoche ein von Hillebrand, Nigelli, doch gingen sie eben als Meteore neben geistlosen Satelliten einher, trotz verblassender Stylentwicklung.

Endlich erwachte wieder der lang genug entschlummerte bureaukratische Verschönerungsgeist. Leider ließ sich trotz allem guten Willen eben in der Stadt selbst nicht viel verschönern, denn das Raumbedürfniß gestattete keine eingreifenden Veränderungen, die Straßen waren eng und winkelig, und konnte die Thätigkeit höchstens auf Entfernung der zahlreichen den Kirchen angeklebten Buden (vide Schulhof!), der häßlichen Bretterbuden auf öffentlichen Plätzen gerichtet sein; der Staat ließ wohl einige Adaptirungen, Neuherstellungen vornehmen, doch auf eine Regulirung der Straßen, Plätze konnte nicht im Entferntesten gedacht werden. Die Stadt konnte bei ihren damaligen beschränkten Mitteln, bei der allgemeinen Geldknappheit und wegen des Mangels an bau- und unternehmungslustigen Privaten an keine einschneidende Reform der Stadtvergrößerung schreiten, und der Staat selbst war nach überstandenem Bankerott, Kriegslasten, durch den Bau der zahlreichen Wiener Befestigungswerke, trotz aller Liebe des Kaisers Franz für seine treuen Wiener nicht in der Lage, etwas Bedeutendes zu unternehmen, da andererseits auch Wien, wenigstens der inneren Stadt, der Charakter einer befestigten Stadt nicht genommen werden konnte.

Welche Riesensummen für ausgeführte Befestigungen, Gebäude, Straßen in der kurzen Periode von 1812—19 in der Gesammtmonarchie verausgabt wurden, ersehen wir aus den im Cabinetsarchive erliegenden Decreten der obersten Baubehörde, des Hofbaurathes. So wurden für Hochbauten 100 Millionen, für Straßen 98 Millionen und für Wasserbauten 37 Millionen verausgabt.

Ein bedeutender Schulbau dieses Monarchen war auch der nach den Entwürfen des Hofbaudirectors Schemerl ausgeführte Bau der polytechnischen Hochschule, eines dringenden Bedürfnisses der Zeit, einer segensreichen Anstalt, die schon Tausenden Erwerb, neue Industrien in Oesterreich mit Erfolg eingeführt, und auch glänzende wissenschaftliche Leistungen und weitberühmte Lehrer aufgewiesen hat. Zu den gelungeneren Werken damaliger Sculptur zählt auch der Façadenschmuck, die sieben

Basreliefs dieses Gebäudes, ein Werk des Bildhauers Klieber. Leider hat die Regierung, trotz vielfacher Vorstellungen des Rectorats, sich noch immer nicht bemüssigt gefunden, dem herrschenden Mangel an Raum und Lehrsälen irgendwie Gehör zu schenken.

Die Vorstädte und Vororte, besonders in westlicher Richtung, vergrößerten und erweiterten sich zu ansehnlicher Ausdehnung, denn eine fortwährende Steigerung der Einwanderer aus allen Provinzen des Reiches, aus dem Auslande, die Errichtung von neuen Gewerbszweigen, Industrien und Fabriken, denen man mit Vergnügen ein ausschließliches Privilegium gab, wählten mit Vorliebe die freie, gesunde Behausung außer dem Mauergürtel, umsomehr als die Lebensbedürfnisse auch um Erkleckliches billiger anzuschaffen waren.

Einen wahren Enthusiasmus der damaligen Kunstfreunde erregte das Bankpalais der damals im Embryo liegenden privilegirten Nationalbank. Man liest in damaligen Berichten überschwängliches Lob über den geritterten Architekten, über dorische Säulenordnungen, Meisterwerke ꝛc.! War dies vielleicht das erste Reclamepalais einer Bank, Trinkgelderfolg, ein ähnliches Anziehungsmittel, wie wir es von Assecuranzen und anderen Tagelöhnern der Volkswirthschaft zum Wohle — der ärmeren Classen in unseren Tagen errichtet und von Kunstrichtern besungen hören? Und doch welch künstlerischer Fortschritt bis zu Ferstel's zweitem Bankgebäude!

1839 wurde mit der Abtragung der Spitze des Stefansthurmes begonnen, der schon im Jahre 1809 durch den Krieg großen Schaden gelitten hatte, und der Neubau aus einem Gerippe von Guß- und Schmiedeeisen am 20. October 1842 vollendet und eingerichtet. Wie weit man mit dieser thörichten Construction gelangte, hat die Zeit gelehrt. Im selben Jahre wurde auch das Rathhaus vergrößert, welches durch Zukauf, Arrondirung, Aufbau eines dritten Stockwerkes nunmehr von drei Seiten freigelegt wurde.

Am 1. Juli 1845 wurde die Gasbeleuchtung in Wiens Hauptplätzen und Straßen der inneren Stadt mit Ausnahme der Basteien eingeführt, nachdem der Magistrat der englischen Imperial Continental Gas Association auf zehn Jahre die Beleuchtung der Stadt mit 700 Gasflammen übertragen hatte.

Am 16. Juni 1846 wurde Marchesi's Monument des vielgeprüften Kaisers Franz I. enthüllt; an der Hauptseite die einst zu viel Irrungen und Enttäuschungen Anlaß gegebene Inschrift: „Die Liebe meinen Völkern.“ Die Schule Canova's ist wohl auf den Künstler, dessen schwächste Seite die Perspective gewesen zu sein scheint, jedenfalls ohne Einfluß geblieben.

In derselben Zeit geschah auch die Anlage von 50 Röhren- oder Auslaufbrunnen, vom Volke fälschlich „Bassener“ genannt, in den Vorstädten Wiens, ferner in Meidling, Hietzing, Hetzendorf, Döbling mit dem bescheidenen Wasserquantum von 1700 Eimern. Das Anwachsen der Bevölkerung machte trotz zahlreicher Hausbrunnen die Anlage eines artesischen Brunnens zur zwingenden Nothwendigkeit. Derselbe wurde am Bahnhofe der Wien-Gloggnitzer Bahn (L. Südbahn) angelegt und lieferte bei einer täglichen Wasserhöhe von 120′ ungefähr 15.000 Eimer. Welch kleinliche Leistung gegen unsere heutige so viel geschmähte Wasserleitung!

Auch das Werk eines Ausländers, ein Geschenk Wiener Bürger, des berühmten Bildhauers Schwanthaler, eine Zierde Wiens, gelangte am 16. October 1846 zur Aufstellung. Es ist dies der monumentale Brunnen auf der Freiung. Traurig blickt die mauergekrönte Austria mit ihren vier Hauptflüssen auf den des Morgens geräuschvoll sich entwickelnden Zwiebel- und Knoblauchmarkt darnieder, bittere Zähren über den Gemeinderath vergießend, der noch nie daran gedacht, den Marktunfug aus den dichtestbevölkerten und höchstbesteuerten Stadttheilen zu entfernen.

Es erübrigt noch schließlich in dieser kurzen Uebersicht der Bauthätigkeit Wiens vor der Stadterweiterung zweier Kirchenbauten zu erwähnen. Die Vorstadt Jägerzeile, ein Theil der heutigen Leopoldstadt, besaß wohl eine im Jahre 1708 erbaute kleine Kirche, die schon seit langer Zeit für die stark anwachsende Bevölkerung kaum annähernd Raum bot, und so schritt man nunmehr zum Bau einer neuen Kirche an anderer Stelle. Es würde weit vom Ziele führen, hier die Baugeschichte dieser Kirche mit allen Chicanen, Stylverböserungen der hohen Baubureaukratie wieder zu geben, deren duldender, schaffensfreudiger Architekt Rösner, Lehrer an der Akademie, Entwürfe in allen Stylarten anfertigte — ohne den Beifall dieser Kunstrichter zu finden. Um allen Stylfehden gerecht zu werden, warf man schließlich alle Entwürfe zusammen, wählte aus Gothik, dem Romanischen, der Renaissance, was eben am besten paßte, und brachte das heutige Mixtum compositum zusammen, einen Raum mit Dämmerlicht für die schönen Arbeiten Führich's und Anderer, wo man doch, abgesehen von allen Stylverballhornungen, bei der freistehenden Disposition wenigstens das Licht, den Hauptfactor einer Kirchenanlage, hätte berücksichtigen müssen. — Die geplante Erbauung der Altlerchenfelder Kirche, der Protest des Ingenieur- und Architektenvereines, die Herstellung der Pläne in der endlich durchgeführten Concurrenz durch den geistvollen, leider der Kunst zu früh entrissenen Müller bilden auch ein trauriges Charakteristikon der Intriguen jener Zeit.

In diese 50jährige Periode fällt auch die Erbauung des Palais Erzherzog Albrecht durch Montoyer, die nüchterne Façade 1867 reicher geschmückt; auch das Rasumovsky-Palais, jetzt Geologische Reichsanstalt, ferner der Zubau an die Burg, der Rittersaal sind sein Werk. J. Hardtmuth erbaut das Liechtenstein'sche Palais in der Herrengasse, Nigelli die beiden evangelischen Bethäuser, der erzherzogliche Baumeister A. Pickl das Landhaus und das Palais Modena-d'Este auf der Landstraße, endlich Josef Kornhäusel den Juden eine Synagoge in der Seitenstettengasse, in dem für die Cultuszwecke dieser Nation wenig gebrauchten Renaissancestyl; auf Befehl des Erzherzogs Albrecht eine Copie der Weilburg in Nassau im Helenenthal bei Baden.

Auch in den öffentlichen Sanitätsanstalten machte sich ein Fortschritt bemerkbar. Die wenigen Badeanstalten — mit Ausnahme der natürlichen, der blauen Donau — befanden sich in einem primitiven Zustande. Einen guten Anfang zum Besseren machte die im Jahre 1840 genehmigte Dianabad-Actiengesellschaft. Als Wannenbad bestand dies Bad seit ungefähr 30 Jahren, und man traf nunmehr die Einrichtung, den Gebrauch eines kalten Bades und von Schwimmübungen in jeder Jahres-

zeit zu ermöglichen. Diese Schwimmschule wurde in einem großen Saale im Renaissancestyl nach Moreau's Plänen errichtet und mit filtrirtem Donauwasser versehen. Im Carneval wurde das Bassin mit Parquetten bedeckt und sah in dieser Eigenschaft in verflossenen Jahren glänzende Ballfeste — und zur Verbesserung der öffentlichen Sitten sehr zweifelhafte Maskenbälle. Die später errichtete Sophienbad-Actiengesellschaft ist diesem Beispiele gefolgt, doch gelangen die Actionäre trotz vielen Bädern, Concordia- und anderen Bällen zu keinem greifbaren Erfolge.

Die erste Hälfte unseres Jahrhunderts bewirkte die größten Veränderungen in den Verkehrs- und Industrieverhältnissen der Welt. Der elektrische Funke, der Dampf brachten eine Revolution, einen Umsturz in alten Gewohnheiten und in den hergetretenen Geleisen des Verkehrswesens. Auch Oesterreich, und besonders das Herz des Reiches, Wien, konnte sich dieser Strömung nicht verschließen. Schon 1818 machte Anton Bernhard und der Chevalier St. Leon mit Dampfbooten Probefahrten auf dem Donaucanale, doch leider mit wenig Erfolg. Zwei Engländer, Andrews und Pitchard, mit reicheren Erfahrungen auf dem neuen Gebiete, waren bei ihren Versuchen vom Glücke begünstigt, so daß sie von der Regierung mit Leichtigkeit ein Privilegium erlangten. Sie waren auch die Gründer der Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft, eines Actienvereines, dessen erste Papier-Emission in 200 Stück Actien à fl. 500 als Stammcapital bestand; und mit welchem Eifer an dem Schiffsbau gearbeitet wurde, ersehen wir daraus, daß schon 1831 das erste Dampfboot „Franz I.“ mit 60 Pferdekräften die Linzer Fahrt antreten konnte. Diesem folgten „Nádor“ mit 60, „Ferdinand I.“ mit 100, „Fürst Metternich“ mit 140 und „Stambul“ mit 160 Pferdekräften. Von diesen kleinen Anfängen, im steten Anwachsen des Schiffsparkes, Ausdehnung der befahrenen Linien, entstand die heutige Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft mit 130 Passagier-, Remorqueur- und Ketten- und 600 Transportschiffen. Ihre Schiffe befahren die Strecke von Passau bis Constantinopel, die Flüsse in Ungarn, haben Anschlüsse in Regensburg und stehen mit den russischen Dampfbooten auf dem Schwarzen Meere in Verbindung.

Wohl etwas verspätet gegen die übrigen Staaten Europas wurden auch in Oesterreich die ersten Dampfeisenbahnen von Privatunternehmern erbaut, nachdem schon lange vorher zwei Pferdeeisenbahnen, die von Linz nach Budweis und von Preßburg nach Tyrnau, in Betrieb gesetzt waren.

Die zwei ersten Eisenbahn-Concessionen in Oesterreich erfolgten im Jahre 1836 und 1838. So ertheilte der Kaiser am 4. März 1836 dem Associé des Bankhauses S. M. Rothschild ein ausschließliches Privilegium auf 50 Jahre zur Anlage einer Dampfeisenbahn von Wien nach Bochnia in Galizien mit einer Strecke von 60 deutschen Meilen, nebst Seitenlinien nach Brünn, Olmütz, Troppau. Kaum erlangt, wurde dieses Privilegium fruchtbringend veräußert, eine Actiengesellschaft zusammengebracht und dieser gegenwärtig rentabelsten Bahn der Name Kaiser Ferdinands-Nordbahn beigelegt. Schon am 6. Jänner des nächsten Jahres wurde die erste Theilstrecke bis Wagram, am 9. Mai 1839 bis Dürnkrut, am 7. Juli bis Brünn, am 15. August 1842 von Prerau bis Leipnik, im Ganzen 42 Meilen, eröffnet. Das freie Terrain,

die bescheidenen Bahnhofsanlagen und anderweitigen Oberbauarbeiten nahmen den für die Länge der Bahnlinie ganz bescheidenen Betrag von 16,450.000 fl. C.-M. in Anspruch.

Auch einem anderen glücklichen Banquier, Georg Sina, der bei allen seinen Unternehmungen von besonderem Glücke begünstigt war, wurde am 2. Jänner 1838 eine Concession zum Bau einer Eisenbahn von Wien nach Bruck a. d. M., Raab, Preßburg nach Wiener-Neustadt—Gloggnitz, Neustadt—Oedenburg, nebst Seitenbahnen nach Neudörfl, Brennberg verliehen. Einer zweiten Actiengesellschaft wurde diese Concession — um den Selbstkostenpreis -- verkauft. Am 20. Juli 1841 wurde die Linie Wien—Wiener-Neustadt eröffnet und das Bahnhofsgebäude der Hauptstation Wien erbaut. Dieses damalige erste Aufnahmsgebäude der Wien—Gloggnitzer Eisenbahn bestand aus einem schmucklosen stockhohen Gebäude mit einer im ersten Stocke gelegenen Einsteighalle mit vier Geleisen. Die wenigen anderen Räume enthielten zu ebener Erde ein Vestibule für die Billeten- und Frachtencasse, das Stiegenhaus im ersten Stockwerke die Restaurationslocale, die bei der damaligen Anspruchslosigkeit der Zeit zugleich als Wartelocale benützt wurden.

Als ein Vorläufer der großartig angelegten Hochquellen-Wasserleitung ist hier noch die Kaiser Ferdinands-Wasserleitung zu erwähnen. Das hiezu nöthige Capital, welches über 1 Million Gulden C.-M. betrug, wurde durch Beiträge, Sammlungen in der Stadt und den Vorstädten aufgebracht. Das Wasser wurde aus der Donau filtrirt und bis zum Jahre 1843 nur an öffentliche Anstalten in einem Quantum von 100.000 Eimer täglich abgegeben. Doch bald war der Baufonds erschöpft und wurde auch an Private Wasser abgegeben. Doch war die Bevölkerung im steten Anwachsen, was eine stets steigende Vergrößerung der Werke veranlaßte, so daß die Leistungsfähigkeit bis 200.000 Eimer im Jahre 1862 erhöht wurde. Die Baukosten erreichten von 1835 bis 1862 den Betrag von 2 Millionen Gulden.

Die Bureaukratisirung des gesammten Bauwesens von Staatswegen ist das charakteristische Kennzeichen jener Epoche. Die freie Concurrenz der Künstler, der Wettlauf des Talentes waren jener Zeit unbekannt. Pläne wurden im Hofbaurath ausgeführt; für Privatarchitekten gab es nur bescheidene Privatbauten. Doch auch aus dieser geistigen und künstlerischen Lethargie gab es ein Erwachen; München, Berlin betraten neue Bahnen, wieder gab es eine Renaissance der Kunst, es begann eine Zeit des Neubaues der Städte, der Stadterweiterungen.

## II.

Die Bewegung in der Städtegeschichte zur Verschönerung, Erweiterung der Städte ist von München ausgegangen. Es war ein Weihopfer der Kunst, welches ein hochgebildeter König — aus eigenen Mitteln — seiner Hauptstadt darbrachte. Schon sammelt er als Kronprinz während seines langen Aufenthaltes in Griechenland, Italien Kunstschätze des Alterthums, um sie später in griechischen Bauten seinen Landeskindern als belebenden und bildenden Anschauungsunterricht vorzuführen. Schätze der Malerei wurden mit großen Geldopfern zusammengetragen und ein neues System von Galerien begründet, welches allerwärts Nachahmung fand und Mitveranlassung war, daß die Münchener