XII. CAPITEL.

Allee oder Forstmeister-Allee (heute Nordbahnstrasse).

Bei Gelegenheit, als Kaiser Josef II. den Prater einer gründlichen Regulirung im Jahre 1775 unterzog, liess er gleichzeitig auch eine schöne mit hohen Bäumen bepflanzte Allee errichten, welche die Verbindung zwischen dem Prater und dem Tabor herstellte; auch übersetzte er das alte **Forsthaus** (das bis dahin noch hinter dem **Fugbache** im Prater, im sogenannten **Stadtgut**, sich befand) an jene Stelle, wo heute das Haus Nordbahnstrasse 26 (»Hôtel Donau«) sich befindet. Dieses k. k. Forsthaus war das einzige Gebäude, welches sich in dieser neugewonnenen, etwas öden, damals noch abgelegenen Strasse befand und nach ihm wurde daher diese Strasse „**Forstmeister-Allee**" genannt.

Diese schöne schattenreiche Allee währte bis in die Vierzigerjahre und die älteren Wiener werden sich derselben gewiss noch lebhaft erinnern. Gegenwärtig ist keine Spur mehr von ihr und dem ehemaligen Forsthause vorhanden; denn im Jahre 1837 wurde hier mit dem Bau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn begonnen, wobei eine grössere Verbreiterung der Strasse nothwendig war, um eine bequemere Zufahrt zu gewinnen.

Der Kaiser Ferdinands-Nordbahnhof.

Fast wie mit einem Zauberschlage war der Bahnhof (mit der Hauptfront gegen die Forstmeisterallee) binnen 8 Monaten aus der Erde gestiegen und schon zu Ende des Jahres 1837 konnte mit den ersten Probefahrten von Wien über die beiden Donaubrücken nach Deutschwagram begonnen werden.

Der Bahnhof, welcher im Jahre 1839 seine Vollendung erhielt, war für die damalige Zeit ein stattliches Gebäude; die Architektur einfach, mit glatten Mauern, ohne Verzierungen, nur am Giebel erhob sich über den Eingangsthüren ein geschmackvoll verziertes Frontispice, in welchem mit grossen Metall-Buchstaben die Worte »K. k. ausschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn« zu lesen waren. Die Grundfläche aller Gebäude umfasste im Jahre 1838 einen Flächen-Raum von 1367 Quadratklaftern und das Ganze war mit einer glatten, schmucklosen, acht Fuss hohen Mauer eingefriedet, in welcher sich zwei grosse, ebenfalls schmucklose Einfahrtsthore befanden.[1]) Wenn auch das Aeussere dieses ersten Bahnhofes Wien's einen allzubescheidenen, fast ärmlichen Eindruck machte und mit der Wichtigkeit seines Berufes im schreiendsten Gegen-

[1]) Wie sehr sich der neue Bahnhof gegen den früheren erweiterte, beweisen folgende mit Ziffern belegte Daten, die ich durch die gefällige Mittheilung der Betriebs-Direction der Ferdinands-Nordbahn erhielt. Die Grundfläche aller Gebäude betrug hiernach im Jahre 1838 in Summa 1367 Quadratklafter, während die jetzigen Gebäude den Raum von 16.882 Quadratklaftern einnehmen. Der Belegsraum für Waaren war im Jahre 1838 nur im Ganzen 312 Quadratklafter, während gegenwärtig die Grundfläche des Waarenperrons 6663 Quadratklafter ausmacht. Die Maschinenwerkstätte am nördlichen Ende des Bahnhofes, welche für den eigenen Betrieb Wechsel, Drehscheiben und Requisiten aller Art verfertigt, umfasst nebst ihren Depôts einen Raum von 1385 Quadratklaftern. Die vier Heizhäuser haben einen Flächenraum von 1286 Quadrat-

satze stand, so waren dagegen die Innenräume für die damalige Zeit äusserst luxuriös. Die Versammlungssäle der Reisenden, sehr lichte, freundlich gemalte und schön decorirte Hallen mit grossen Glasflügelthüren, führten auf den Perron, welcher 14 Fuss erhöht, im Niveau mit dem ersten Stockwerke des Gebäudes lag. Die Hauptgebäude waren mit Ziegeln gedeckt, die übrigen Abtheilungen des Bahnhofes hatten Eisenblech-Dachungen. So standen die Dinge vom Jahre 1838 bis zum Jahre 1859.

Die riesige Entwicklung dieses Unternehmens, ihre rapide fast ungeahnte Ausdehnung machte auch eine räumliche Vergrösserung der Bahnlocalitäten dringend nöthig. Es ist daher nicht zu wundern, wenn sämmtliche Anlagen eine gewaltige Veränderung erfuhren und einen Neubau nothwendig machten, der den modernen Ansprüchen des Schönen und Eleganten auch nach seiner künstlerischen Seite hin entspräche.

Dieser Neubau wurde also mit dem Jahre 1859 begonnen und im Herbste des Jahres 1865 vollständig zu Ende geführt. Die Bau-Pläne wurden nach dem detaillirten Programme des Directions-Präses, k. k. Professor J. Stummer, unter der Oberleitung des Architekten der Anstalt, Oberingenieur E. Ehrenhaus, von dem Ingenieur F. Hoffmann entworfen und von den Genannten auch die Ausführung geleitet. Hiernach war das Hauptgebäude des Personen-Bahnhofes aus zwei von hohen Thürmen flankirten Tracten gebildet. Besonders imponirte die Personenhalle, ein Vestibül, das aus grossen von Granitsäulen und Marmorpfeilern getragenen Wölbungen besteht.

Zu den schöngeschmückten Wartesälen (welche im Bahnniveau liegen) führen jetzt breite Granittreppen. Der für den kaiserl. Hof bestimmte Empfangssalon lässt an reichen Verzierungen, an werthvollen Fresco-Gemälden und geschmackvollen Fontainen nichts zu wünschen übrig. Anselm Freiherr von Rothschild, der Hauptactionär dieses Unternehmens, befindet sich im Stiegenhause in einer schönen lebensgrossen Portraitfigur pietätvoll aufgestellt. Er kann mit Recht die Seele des Ganzen genannt werden, denn sein Geld war jene treibende Zauberkraft, die dieses Bahngeschäft so rapid emporschnellte!

Ein Bild ***sub Figur 65*** und ***66*** zeigt uns, welche wunderbare Erweiterung dieses erste und grösste Etablissement unter den übrigen späteren Bahnhöfen im Laufe der Zeit erfuhr.[1])

---

klaftern, die Wagenremissen von 822 Quadratklaftern. Ausserdem sind hier noch die Wasserstationen, nebst 12 anderen grösseren und 5 kleineren Wohnhäusern und 3 Waghäusern für die verschiedenen Bedürfnisse des Bahn- und Zolldienstes situirt; kurz mit einem Worte, während im Jahre 1838 der gesammte Flächenraum dieses Etablissements eine Grundfläche von 10.640 Quadratklaftern mit einer Gesammt-Geleislänge von 924 Currentklaftern repräsentirte, nimmt gegenwärtig die ganze Area einen Raum von 56.350 Quadratklaftern mit einer Geleislänge von mehr als 1924 Currentklaftern ein. Zu bemerken ist, dass alle diese Ziffern nur bis zum Jahre 1873 ausgerechnet sind, die weiteren etwaigen Raumvergrösserungen nach dem Jahre 1873 wurden noch nicht ausgemittelt, entziehen sich daher der Beurtheilung.

[1]) Das Bild sub Figur 65, von Carl Würbs nach der Natur im Jahre 1839 gezeichnet und von J. M. Kola gestochen, zeigt uns den alten Bahnhof, wie er in der Zeit von 1839 bis zum Jahre 1859, also durch volle 20 Jahre unverändert bestand. Auch die alte Allee erscheint noch in ihrer unveränderten Gestalt, die aber schon zu Anfang der Fünfzigerjahre verschwand, da sie in den Märztagen grosse Schäden erlitt und den immer lebhafter werdenden Verkehr in dieser Gasse störte. Das Bild sub Figur 66 macht uns mit dem neuen Bahnhof-Gebäude bekannt, wie es seit dem Jahre 1865 bis gegenwärtig noch besteht. Der Renaissance-Styl ist hier nicht zu verkennen. Besonders effectvoll sind die Eckthürme und die ober dem Haupteingange in gleichem Geschmacke ausgeführten thurmartigen Erhöhungen; besonders imponirt auch der Mitteltract, in welchem sich die Personenhalle mit ihren fünf hohen bogenartigen Glasfenstern befindet. Sie ist durchaus von Eisen construirt und mit Glasdecken versehen. Die Construction ist vom Ingenieur J. Hermann entworfen und die Ausführung auch von ihm geleitet. An das südliche Ende des Nordbahnhofes schliesst sich die Wiener Verbindungsbahn mit zwei Armen an den Personen- und Waarenbahnhof an uud überschreitet mit einem langen Viaduct den Praterstern und die Leopoldstadt bis zum Donau-Canal, welcher mit einer Kettenbrücke überbrückt ist, worauf der Viaduct bis zum Hauptzollamte fortsetzt, von wo aus die Verbindungsbahn in dem alten Bett des Wiener-Neustädter-Canals zum Südbahnhofe geführt ist.

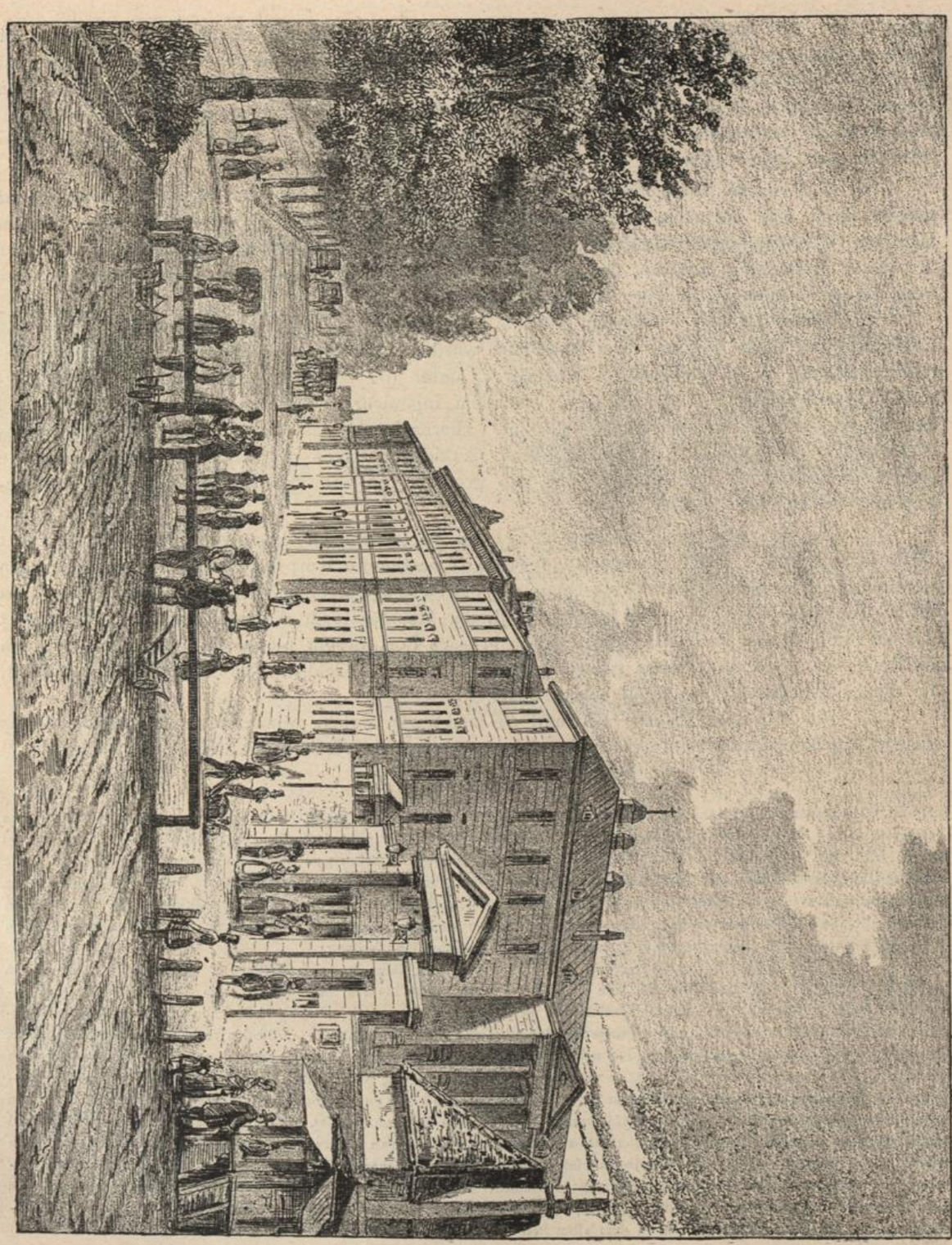
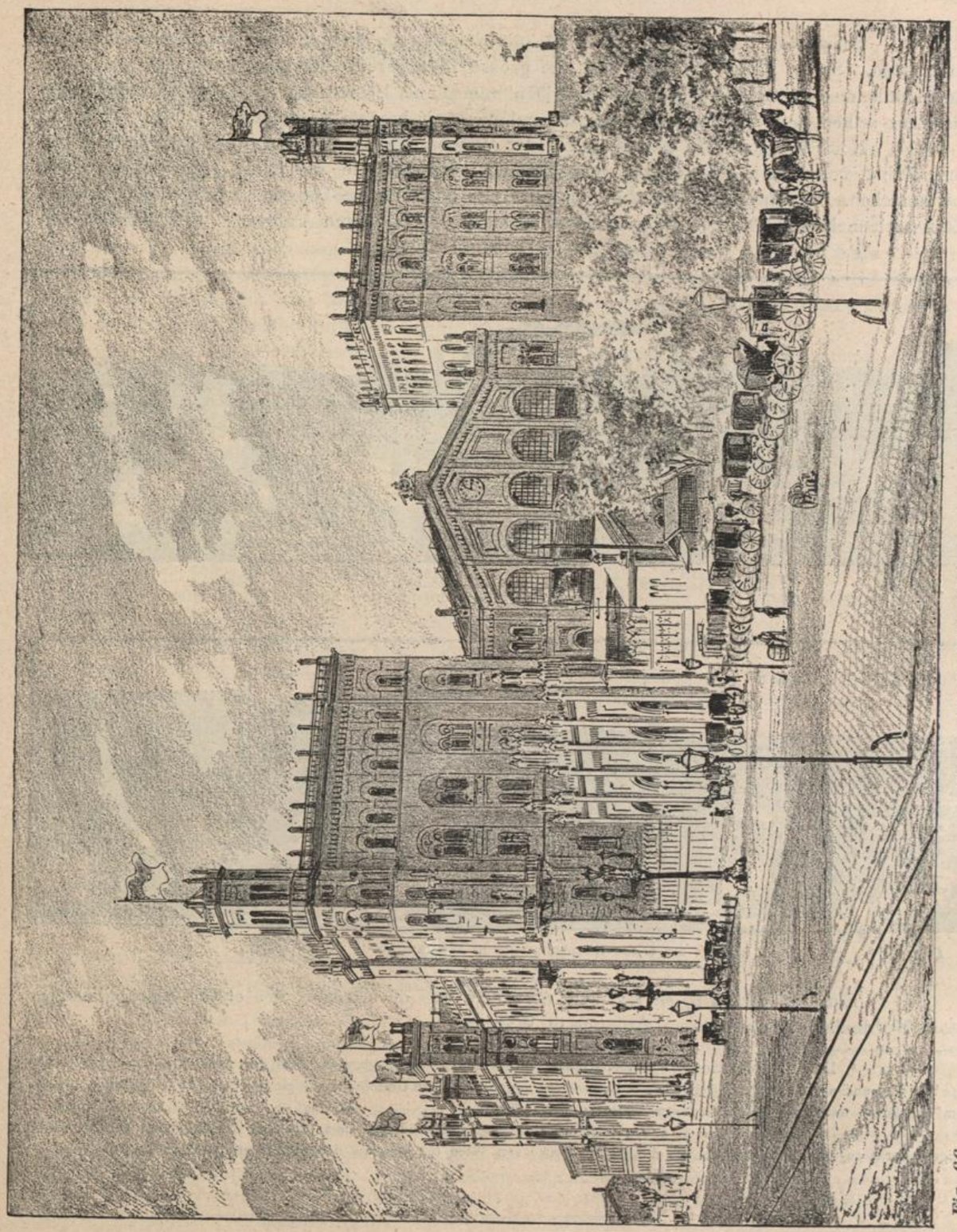


Fig. 65. Der alte Kaiser Ferdinands-Nordbahnhof.



Der neue Kaiser Ferdinands-Nordbahnhof.

Fig. 66.

Beispiellos war der Enthusiasmus, mit welchem die Wiener die ersten Eisenbahnfahrten begrüssten. Schon die Probefahrt über die grosse Donaubrücke im December 1837 wurde mit einem solennen Feste eingeleitet und eine Denkmünze, als Erinnerung an dieses wichtige Ereigniss, zur selben Zeit geprägt und unter die geladenen Fahrgäste vertheilt.[1])

Noch grösser aber war der Jubel der Wiener, als am 6. Jänner 1838 die erste öffentliche Fahrt von Wien nach Wagram stattfand. Jeder wollte der Erste sein, um die Fahrt mitzumachen. Der übermässige Zudrang konnte nur durch Polizei-Organe zurückgehalten werden. Erst nach mehreren Wochen legte sich der Ansturm des erhitzten Volkes.

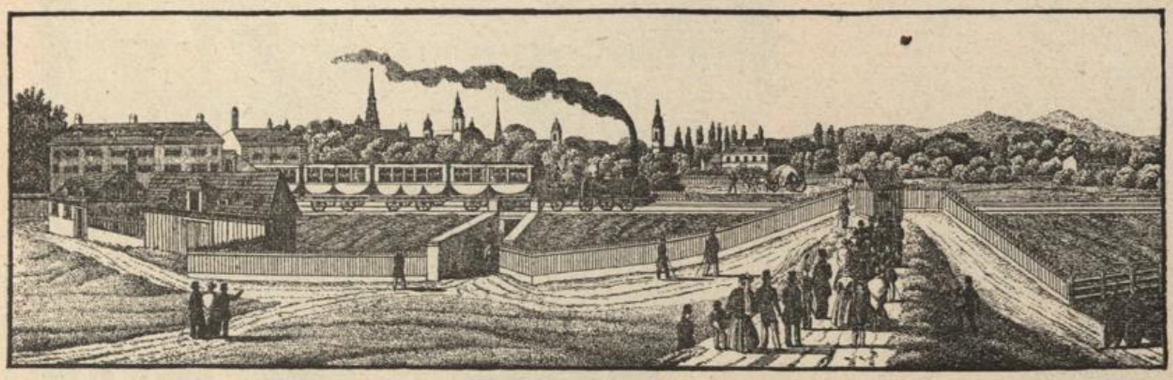


Fig. 67. Abfahrt des ersten Eisenbahnzuges vom Nordbahnhofe am 6. Jänner 1838.

Fig. 68. Ankunft des ersten Eisenbahnzuges in Wagram am 6. Jänner 1838.

Ein Bild ***sub Figur 67*** und ***68*** zeigt uns die Abfahrt des ersten Eisenbahnzuges vom Nordbahnhofe und dessen Ankunft in Wagram.[2])

[1]) Diese Denkmünze war aus Kupfer im November 1837 geprägt, Auf der Aversseite war das »Bahngebäude« und auf der Reverseite die erste Locomotive abgebildet. Die Umschrift enthielt den Spruch: *„Vim ovis teneat"*. Im Abschnitte waren die Worte zu lesen: *„Fungit initio finem"*.

[2]) Die beiden Bilder sind von J. Folwarczny gezeichnet und sind dem, zur Zeit der Eröffnung der Nordbahn eigens herausgegebenen Album, welches die ganze Strecke von Wien bis Wagram darstellte, entnommen.