

besser gesagt zweier Bretterstege) gelangen konnte, wovon der eine mehr nördlich gegen das Stadtgut, der andere mehr südlich gegen den heutigen Nobelprater gelegen war. Weil jedoch bei anhaltenden Regengüssen der Fugbach diese Gegend nicht selten überschwemmte und bedeutenden Schaden verursachte, so liess Kaiser Josef II. bei Gelegenheit der Praterregulirung (1775) diesen Bach vollständig abdämmen, die beiden Brücken cassiren und den ganzen Weg vom Tabor bis zur heutigen Franzensbrücke ebnen und durch Anschotterung erhöhen. Die Gegend aber längs des ausgetrockneten Wasserbettes wurde seit dieser Zeit im Volksmunde „Am Sugbach“ genannt und jener Strassenzug, der heute die Nordbahnstrasse mit der Franz Josefsstrasse verbindet, zur Erinnerung an die frühere Beschaffenheit dieser Gegend, seit Ende der Zwanzigerjahre mit dem Namen „Fugbachgasse“ bezeichnet. Doch war diese Gegend bis zum Jahre 1824 mit keinem Hause bebaut, sondern bestand aus Wiesen, Feldern und öden Gründen. Der erste Ansiedler dieser Strasse war Zimmermeister Michael Anderl. Er kaufte hier den grössten Theil der Feldgründe an, verwandelte dieselben in einen Zimmermannsplatz, schlichtete bedeutende Bauholzvorräthe auf, errichtete einen grossen Arbeitsplatz für Zimmerleute und friedete das Ganze mit hohen Holzplanken ein. Im Jahre 1827 erbaute er hier das erste Wohnhaus, welches die Nummer 615 (neu Fugbachgasse 24) führte und noch heute eine Ecke in die Nordbahnstrasse bildet und mit dem Hause Nordbahnstrasse Nr. 14 identisch ist. Zu Ende der Dreissigerjahre gieng dieses Haus sammt den dazugehörigen Gründen durch Kauf in den Besitz des k. k. Hofzimmermeisters Johann Gierth über, der die Zimmermannsplätze durch Ankauf der Nachbargründe bedeutend erweiterte, das Haus aber an Frau Ludmilla Herth veräusserte, die noch gegenwärtig im Besitze sich befindet.

Die Fugbachgasse wird heute von zwei Nebenstrassen (Mühlfeld- und Darwin-gasse) durchschnitten und ist in 24 Baustellen parcellirt, wovon erst zehn Plätze verbaut sind, während die übrigen 14 noch immer ihrer Bauherren harren.

XX. CAPITEL.

Die Franzensbrückenstrasse.



Daum war Josef II. von seiner Studienreise (die er zur Besichtigung der österreichischen Seehäfen machte) im Mai 1775 wieder zurückgekehrt, als er es für seine wichtigste Aufgabe hielt, für einen kräftigeren Aufschwung des Handels und der Industrie in Oesterreich Sorge zu tragen. Er glaubte in der Anlegung besserer Communicationswege das wirksamste Mittel hierzu erblicken zu müssen. Die Frage, ob und welche neue Verkehrswege von Wien aus (als dem Herzen des Reiches) angelegt werden sollten, trat nun wieder lebhaft in den Vordergrund. Es ist daher wohl nicht zu verwundern, wenn Josef noch in demselben Jahre (1775), als er die Regulirung des Praters und die Austrocknung des Fugbaches in's Werk setzte, gleichzeitig auch zur Ueberzeugung gelangte, dass die Leopoldstadt noch immer viel zu sehr vom Handelsverkehre abgeschlossen sei; denn trotz der Wichtigkeit des Handels mit Böhmen und Mähren (dessen Commercialstrasse einzig und allein nur durch die Leopoldstadt gieng) hatte diese Vorstadt doch nur eine einzige Brücke, die »alte Schlagbrücke«, welche die Verbindung zwischen der Stadt

und der Leopoldstadt, also die Verbindung zwischen der Landes-Hauptstadt und dem nordischen Handel herstellte. Dieser auffallende Mangel war wohl genugsam in die Augen springend, um schleunigst hier Abhilfe zu schaffen. Die Schwere dieser Thatfachen und der Feuereifer Josefs reichten hin, um noch im selben Jahre (1775) eine neue Commercialstrasse an Stelle des aufgelassenen Fugbaches gegen den Tabor anzulegen und diesen Strassenzug auch nach einer anderen Richtung hin, nämlich über den Donaucanal gegen die Weissgärber, weiter fortzusetzen. Gleichzeitig projectirte Josef auch noch einen neuen Verbindungszug von der Oberen Donaustrasse gegen den Augarten. So entstand die sogenannte »Neuegasse« (die heutige Untere Augartenstrasse), eine Schöpfung Josef II., und da dieser obere Theil der Leopoldstadt noch immer von der Stadt so gut wie abgesperrt war, so wurde auch hier am Ausgange der Neuegasse nach dem gegenüber liegenden Schanzel eine Brücke über die Donau geschlagen, welche den Namen »Neuebrücke« oder »Augartenbrücke« führte. So hatte die Leopoldstadt plötzlich zwei neue Brücken erhalten, welche zwar nur von Holz, aber massiv genug waren, um den Uebergang auch für schwere Frachtwägen zu ermöglichen.

Besondere Sorgfalt legte Josef auf die Herstellung jener Handelsstrasse gegen die Weissgärber, die wohl unter seiner Regierung noch keinen eigenen Namen führte, aber zu Ehren des Kaiser Franz und mit Rücksicht auf die von ihm später erbaute steinerne Franzensbrücke den Namen »Franzensbrückenstrasse« erhielt.

Als nämlich nach dem Tode Josefs II. wiederholte Eisgänge die Weissgärberbrücke stark beschädigten und einige Joche sogar wegrissen, war man ernstlich darauf bedacht, diese Brücke möglichst dauerhaft herzustellen und sie gegen alle Unfälle zu schützen.

So wurde denn im Jahre 1800 der Aufbau einer neuen steinernen Brücke beschlossen und dem zweiten Vorstande des Wasserbau-Amtes, Freiherrn von Pacassi, die Ausführung übertragen. Die Brücke ruhte auf zwei mächtig grossen Landjochen aus Quadersteinen und einem massiven ebensolchen Mittelpfeiler. Am 12. September 1801 wurde bereits der Grundstein von Kaiser Franz I. gelegt und der äusserst schwierige Bau noch zwei Jahre bis zum Spätherbst 1803 fortgesetzt, dann aber, am 7. November 1803, eröffnet und dem Verkehre übergeben; sie war für die damalige Zeit wohl ein Meisterwerk der Wasserbaukunst. Besonders merkwürdig war sie wegen ihrer weiten Spannung bei einem sehr flachen Bogen. Die Eröffnung ging mit besonderer Feierlichkeit vor sich.¹⁾

Eine Ansicht dieser Brücke aus jener Zeit hat sich noch erhalten, welche ich hier *sub Figur 84* folgen lasse.²⁾

Diese Brücke hat aber auch noch eine geschichtliche Bedeutung. Als im Jahre 1809 am 7. Mai die Franzosen bis nach Wien vordrangen, war Alles daran gelegen, die Stadt möglichst schnell in Vertheidigungsstand zu setzen; binnen wenigen Stunden geschah beinahe

¹⁾ Um 11 Uhr Vormittags, am 7. November 1803, fuhr Kaiser Franz und dessen Gemahlin in Begleitung der Erzherzoge Carl, Rainer, Ludwig, Rudolf, Herzog Albert von Teschen und dem Herzog Ferdinand von Württemberg bei der Brücke vor. Finanzminister Graf Zichy und der Regierungs-Präsident der niederösterreichischen Landesregierung Freiherrn von Sumarau geleiteten die Angekommenen zu einem am linken Ufer errichteten Prachtzelte. Auf ein gegebenes Zeichen sanken die Gerüste, welche den Bau bis nun umschlossen hielten, und die am Pfeiler angebrachte Inschrift (auf der Vorderseite: *Franciscus II. R. F. A. A.* und auf der Rückseite die Jahreszahl der Vollendung *MDCCLIII*) stellte sich plötzlich den Augen der zahlreichen Zuschauer dar.

²⁾ Das Bild ist von S. Perger gezeichnet und von J. Blasche in Kupfer gestochen, 16 cm. breit und 14 cm. hoch, aus dem Jahre 1803. Es zeigt uns den soliden äusserst massiven Bau aus ungeheuern Quadersteinen, wovon einige mehr als 100 Centner wogen. Die Brücke war zum Theile ein »Häng-« und zum Theile ein »Sprengwerk«; denn die fünfzehn sogenannten »gespannten Rüste«, welche aus mehreren Stücken zusammengesetzt waren, bildeten ebenso viele gewölbte Bogen, welche mittels der Durchzüge unter einander und mittels der Hängesäulen an die vier gespannten Rüste befestigt waren.



Fig. 84.

Die alte Franzensbrücke (1803).



Fig. 85.

Die neue Franzenskettenbrücke (1848).

Unglaubliches. Der Landsturm wurde aufgeboten, die Stadtwälle mit Kanonen besetzt, das Glockengeläute untersagt, der Prater verschanzt, die Bürgerwehr auf den Basteien aufgestellt, das wichtigste Augenmerk jedoch auf die Franzensbrücke gerichtet; denn schon drangen die Franzosen in der Nacht vom 9. auf den 10. Mai bis an das Glacis vor. Es galt also, noch rasch genug am 9. Mai die Franzensbrücke abzubrennen, um dem vorrückenden Feinde die Communication mit dem Prater und der Leopoldstadt abzuschneiden. Mit riesiger Anstrengung gelang es, noch rechtzeitig die Holztheile der Brücke in Asche zu legen und so die Brücke zu zerstören. Erst nach sechs Monaten, als die Franzosen am 20. November wieder von Wien abgezogen waren, wurde an die Herstellung der Franzensbrücke gedacht, die Renovirung derselben durch den Director des Wasserbau-Amtes, Ritter von Kudriaffsky, in Angriff genommen und dieselbe am 1. Juli 1810 dem allgemeinen Verkehre wieder übergeben.

Diese Brücke blieb bis zum Jahre 1814 unverändert im Gebrauche. Da sich aber seitdem der Verkehr in unglaublicher Weise steigerte, überdies die Durchfahrt unter der Brücke für Dampfschiffe viel zu niedrig war (an das damals bei Errichtung der Brücke im Jahre 1803



Fig. 86.

Die Erste Dampf-Eisenbahn-Brücke (1860).

und 1810 Niemand dachte), so blieb nichts Anderes übrig, als dieselbe durch eine höher gestellte, womöglich durch eine Kettenbrücke zu ersetzen. Die alte steinerne Franzensbrücke wurde also mit grossem Kostenaufwande im Jahre 1844 abgetragen, die beiden Landjoche um 8 Schuh erhöht, mit einer grossartigen äusserst kunstvoll construirten Ketten-Hänge-Brücke versehen und dieselbe im Jahre 1848 am 15. Februar dem Verkehre übergeben.

Ein Bild *sub Figur 85* zeigt uns die Franzens-Kettenbrücke von der West-Seite aus besehen.¹⁾

Der gesteigerte Eisenbahnverkehr der Nordbahn erheischte dringendst einen bequemeren und schnelleren Frachtransport in der Richtung gegen die beiden Bahnhöfe (Süd- und Staatsbahn), u. zw. auf der kürzesten Strecke. Dies konnte nur durch eine Eisenbahnbrücke

¹⁾ Das Bild, von Czermak gezeichnet und von Sandmann gestochen, aus dem Jahre 1848, bringt uns die Franzens-Kettenbrücke zur Anschauung. Sie ist eine Fahr- und Gehbrücke mit 32 Fuss Fahrbreite und zwei Gehwegen. An der Stirnseite der Durchfahrtsmauer ist die Jahreszahl der Erbauung in arabischer Schrift 1848 angebracht. Der landschaftliche Hintergrund zeigt uns den Schüttel mit seinen damaligen An- und Umbauten.

über den Canal in der Richtung gegen die Landstrasse geschehen, sollte nicht unnütz Zeit und Geld verschwendet werden. Die Sache lag klar zu Tage, nur konnte, ungeachtet vielseitiger Schreibereien, nicht ermittelt werden, wer die Kosten einer so kostspieligen Unternehmung bezahlen sollte. Da ergriff endlich die Direction der Nordbahn selbst die Initiative und erklärte sich bereit, diese Kosten zu tragen. Nun stand dem Baue einer sogenannten »Ersten Dampf-Eisenbahn-Brücke« von Seite der Behörden nichts mehr im Wege; rasch wurde sie ins Leben gerufen und noch im Jahre 1860 eröffnet.

Ein Bild *sub Figur 86* macht uns mit dieser ersten Dampf-Eisenbahn-Brücke aus dem Jahre 1860 bekannt.¹⁾

XXI. CAPITEL.

Die Fuhrmannsgasse (heute Circusgasse).



Schon seit dem vorigen Jahrhunderte hatte die Fuhrmannsgasse von den vielen Fuhrleuten, die hier ihre Wohnstätten hatten, ihren Namen. Die nahe gelegene Haupt- und Commercialstrasse nach Mähren und Böhmen, welche die Handelsgüter nur von hier aus über die alte sogenannte »Pragerstrasse« führte, machte die Ansiedlung dieser Grossfuhrleute leicht erklärlich und noch bis in die letzte Zeit fand man hier ihre Stallungen und Wagenremisen untergebracht. Erst als im 1853 Ernst Renz das Haus Nr. 419 (neu 44) in der Fuhrmannsgasse ankaufte, dasselbe niederriss und an dessen Stelle im Jahre 1854 einen grossartigen Circus für seine Kunstreiterproductionen erbaute, wurde diese Strasse »Circusgasse« genannt.²⁾

Zu den historisch-interessanten Häusern dieser Gasse müssen folgende gerechnet werden:

Das Haus „Zur österreichischen Kaiserkrone“ Nr. 482 (neu 3).

Zu Anfang dieses Jahrhunderts, als die Leopoldstadt sich noch viel zahlreicher und grösserer Einkehr- und Gasthöfe erfreute, war das Wirthshaus „Zur österreichischen Kaiserkrone“ eines der ältesten, beliebtesten und namentlich von den böhmischen und mährischen Fuhrknechten besuchten. Es hatte nach vorne grosse Gasthauslocalitäten und nach rückwärts einen geräumigen Garten mit zwei grossen Höfen, die einen Durchgang in die Hafnergasse (heutige Grosse Mohrengasse) bildeten.³⁾

¹⁾ Das Bild, nach der Natur gezeichnet, 16 cm. hoch und 20 cm. breit, zeigt uns diese Kettenbrücke von der Stadt-Seite aus besehen. Die Brücke wurde von den Ingenieuren Schnirch und Fillungen nach einem von ihnen selbst erfundenen vollkommen neuen Kettenbrücken-System gebaut. Die Fahrbahn ist doppelgeleisig.

²⁾ Schon auf dem Vogelperspectivplan von 1683 (sub Figur 1) erscheint die Fuhrmannsgasse als eine selbstständige Seitengasse der Jägerzeile, und weil sie sich vom Anfange der Jägerzeile bis hinauf zur Stadtgutgasse erstreckte, so wurde sie auch die Grosse Fuhrmannsgasse im Gegensatze zur Kleinen genannt, die erst später von obiger sich abzweigte und nur die kurze Strecke zwischen der Rothen Stern-gasse und der Schmelzgasse einnahm. Gegenwärtig wird sie von zwei Seitengassen durchschnitten, u. zw. von der Rothen Stern-gasse und der Novaragasse. Sie mündet ausserdem noch in vier Seitengassen aus, u. zw. in die Komödien-, Schmelz-, Schrotgiesser- und Aloisgasse.

³⁾ Das Haus gehörte im Jahre 1824 dem Georg Zach, dem Ahnherrn eines alten Wiener Bürgergeschlechtes, der hier das Wirthsgeschäft selbst schwungvoll betrieb. Im Jahre 1827 kam das Haus in den Besitz der Zach'schen Erben und wurde im Jahre 1842 von Grund aus neu, vier Stock hoch, erbaut. Gegenwärtig ist Sofie Gräfin Thurn im