

VI. CAPITEL.

Das Heugässl (Heugasse).



Die Heugasse bildet die natürliche Grenze zwischen der Landstrasse und dem Wiedener Bezirke. Sie ist nur an der rechten Seite mit Häusern bebaut, während die linke in ihrer ganzen Ausdehnung an die Gartenmauer des Fürsten Schwarzenberg und des Belveders stösst. Den Namen „Heugässl“ erhielt sie von den kaiserlichen Magazinen, die oberhalb des Schwarzenberg'schen Palais standen und am 24. Juni 1759 einer Feuersbrunst zum Opfer fielen, die (wie schon erzählt) im Freihausa ihren Anfang nahm. Der Weg vom heutigen Hause Nr. 2 bis Nr. 36 war noch zu Beginn des vorigen Jahrhunderts von wenigen Häusern bebaut.¹⁾

Vom Hause Nr. 38 aber bis zum Ausgange der Strasse (d. i. bis zur heutigen Belveder-Linie) breitete sich eine öde Sandfläche aus, die man die „Sandgestätte“ nannte. Das erste und älteste Wohngebäude auf dieser Sandstätte war hier

Das Sandwerferhaus Nr. 123 (neu 44).

Martin Schabenecker, „kaiserl. Sandwerfer“, erbaute dieses Haus im Jahre 1720²⁾ und machte den Grund für ärarische Zwecke dienstbar; auch die Häuser Nr. 38, 40 und 42, welche Franz Liechtenstern im Jahre 1802 hier erbaute, waren Abtheilungen der zum „Sandwerferhaus“ gehörigen Gründe; dasselbe Bewandniss war auch mit dem Hause Nr. 36, welches der Handelsmann Johann Trexler im Jahre 1802 hier erbaute. Im Jahre 1816 wurde das Sandwerferhaus Gegenstand allgemeiner Besprechung. Ignaz Höpfinger, Mitglied des äusseren Stadtrathes, wollte nämlich das Haus, welches er seit 1806 im Besitz hatte, auf vortheilhafte Art wieder an Mann bringen und veranstaltete zu diesem Zwecke im Jahre 1816 mit Bewilligung der Landes-Regierung (es war dies der erste Fall in Wien) eine öffentliche Realitäten-Lotterie, wobei das Haus sammt Garten dem Gewinner des Haupttreffers zufallen sollte. Die Ziehung fand hier in Wien

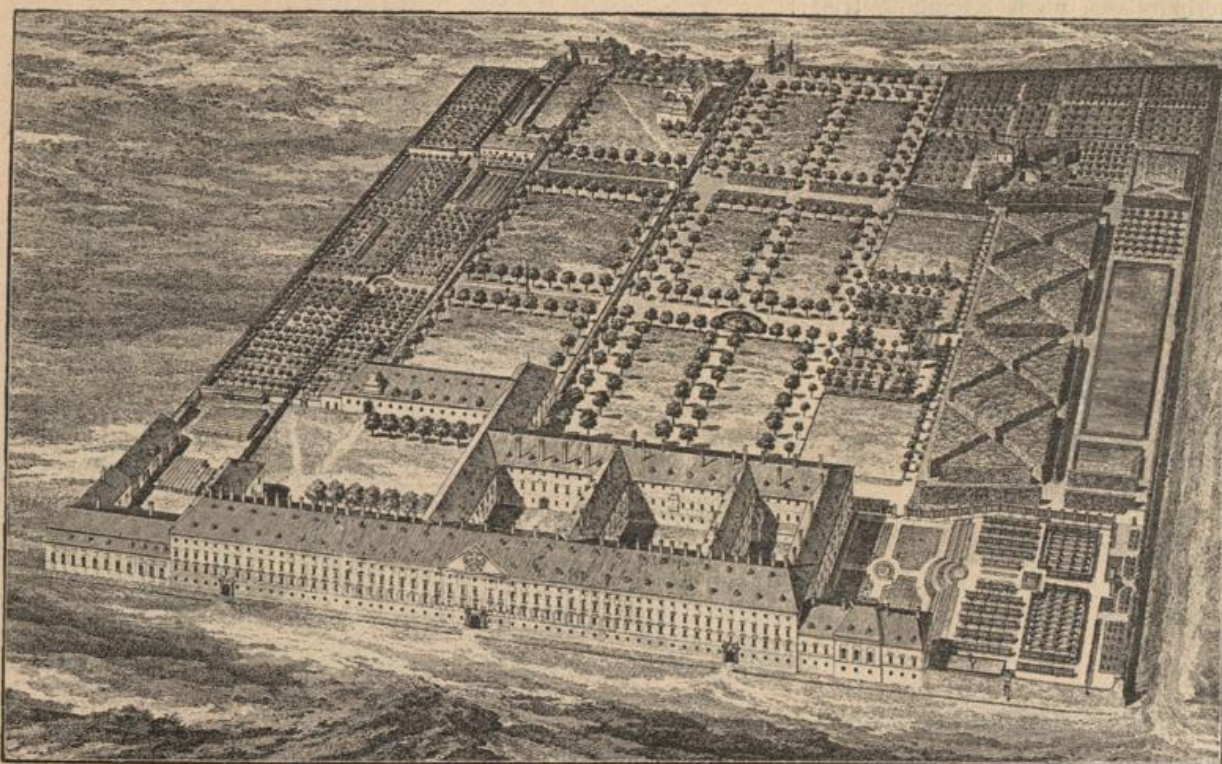
¹⁾ Im Jahre 1700 erbaute Thomas Conradl das Haus 112 (heute 22), mit dem Schilde „Zum Sultan“; im selben Jahre Johann Schmidl das Haus 114 (heute Nr. 26); gleichzeitig Barbara Kringer das Haus Nr. 115 (heute Nr. 28) mit dem Schilde „Zum spanischen Kreuz“, und im Jahre 1729 legte Fürst Adam Schwarzenberg den Grund zu einem »Küchengarten« und Waschhause, an dessen Stelle sich später das Haus Nr. 111 (heute Nr. 20) erhob.

²⁾ Im Grundbuche vom Jahre 1720 heisst es wörtlich: „Erpaute Hofstatt Weingarten sammt Ueberlandshends Gründen am Goldpühle in der „alten Jeuß“, außer der kaiserl. Favoriten-Allee im Jahre 1720 von Martin Schabenecker, kaiserl. Sandwerfer.“

unter grossem Zulauf am 25. Jänner 1816 statt und die Losnummer 17.408 fiel dem Commisariats-Gerichtstafel-Beisitzer Nicolaus Mariassy von Marcus und Batisfalva zu. Der glückliche Besitzer veräusserte aber sein aus Fortuna's Hand erlangte Haus schon nach wenigen Monaten (25. Juli 1816) an Ferdinand Girosch.¹⁾

Das Galvanihaus mit der ersten Dampfbrodbäckerei, Haus Nr. 126 und 128 (neu 46 und 48).

In der Zeit der Vierziger-Jahre, als die Wiener Bevölkerung so oft und laut den Klageruf nach besserem und billigerem Brode ertönen liess, war es kein geringes Verdienst,



Figur 54.

Total-Ansicht des Theresianums aus dem Jahre 1750.

dass Pietro Ritter di Galvani eine neue Backmethode im Wege der Dampfbäckerei ins Leben rief. Gestützt auf die praktischen Erfahrungen des Bäckermeisters Leopold Wimmer, vereinigte er sich mit diesem und dem Kupferschmied Anton Schmid, verschaffte beiden ein ausschliessliches Privilegium, versah sie mit den nöthigen Geldmitteln und richtete ihnen in seinem Hause in der Heugasse 46 eine Betriebsstätte ein. Die Eröffnung des Backhauses geschah am 2. Jänner 1848. Der Zulauf war ein ungeheurer, der Eifer und die Anerkennung für die Sache lebhaft und ungetheilt. — Zwei grosse, eiserne Oefen von besonderer Construction waren aufgestellt und so

¹⁾ Die weiteren Eigenthümer waren: 1817 Carl von Badenfeld, mährisch-schlesischer Deputirter der k. k. Staatsschulden-Tilgungs-Commission; im Jahre 1822 Josef Marquart; 1860 Adam Mittermayer; 1861 die Mittermayer'schen Erben, und gegenwärtig Josef Hassa, k. k. Hof-Tapezierer

construirt, dass in jedem derselben 270 Laib per Stunde gebacken werden konnten. Anfänglich hatte Galvani 30 Arbeiter beschäftigt, die täglich 9000 Laib Brod von verschiedenem Gewichte und 3000 Stück Luxusgebäck lieferten.¹⁾

Ungeachtet der wirklich nachgewiesenen mehrseitigen Vorthelle an Geld-, Zeit- und Materialersparniss, vermochte die junge und hoffnungsvolle Unternehmung trotz des besten Willens der Gründer ihr Dasein nicht länger als bis zum 1. August 1848 zu fristen. Was in ruhigen Zeiten, bei geordneten Verhältnissen hätte gelingen müssen, konnte diesmal dem Ansturme der Revolution nicht weiter standhalten; die Arbeiter waren zu einer geregelten Arbeit nicht mehr zu bewegen, der Bedarf nach Brod nicht mehr zu decken und der Zusammenbruch des Ganzen also unvermeidlich. Die Realität wurde 1852 an die k. k. Versicherungs-Gesellschaft (Assicurazioni Generali) in Triest verkauft. So nahm eine gute Sache ein schlechtes Ende, weil sie den Zeitverhältnissen nicht Rechnung trug!!

Jener Theil der Heugasse, der sich von der Theresianumgasse bis zur Weyringergasse, also vom Hause Nr. 50 bis 74 erstreckt, war noch bis in die Vierziger-Jahre **Weyringer'scher Sandgestättengrund** und führte den Namen von seinem Besitzer, dem Lust- und Ziergärtner **Josef Weyringer**, der sich schon im Jahre 1829 hier ansässig machte. Erst um die Mitte der Vierziger-Jahre wurde dieser Grund mit Häusern bebaut. Wie einsam und öde überhaupt diese Gegend war, die sich knapp an die Rückseite der Favorita anlehnte, zeigt uns insbesondere ein hochinteressanter Prospect aus dem Jahre 1750, den ich hier *sub Figur 54* beischliesse.²⁾

Das k. k. Linienamts-Gebäude Nr. 645 (neu 82)

wurde erst im Jahre 1841 erbaut. Die Veranlassung hierzu gab das Inslebentreten der Wien-Raaber Eisenbahn und der hierdurch bedeutend gesteigerte Verkehr, in Folge dessen auch ein neues k. k. Gefällsamt mit der Wegmauth und dem Verzehrungssteueramt hier aufgestellt und eine neue „Linie“, welche man (wegen des nahen Belveder-Schlusses) die „Belveder-Linie“ nannte, eröffnet werden musste. Diese Anordnung geschah mittels Circular der k. k. nied.-österr. Landes-Regierung vom 7. Juni 1841; gleichzeitig wurde auch die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft dem Verkehre übergeben.

Die Gloggnitzer und Raaber Eisenbahn (heute Südbahn- und österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft).

Kaum hatte Anselmus Freiherr von Rothschild eine Concession für die Nordbahn erhalten, bewarb sich auch Georg Freiherr von Sina im Jahre 1836 um eine ähnliche Eisenbahn-Concession. Beide Männer waren reich genug, um sich an die Spitze eines so grossartigen Unter-

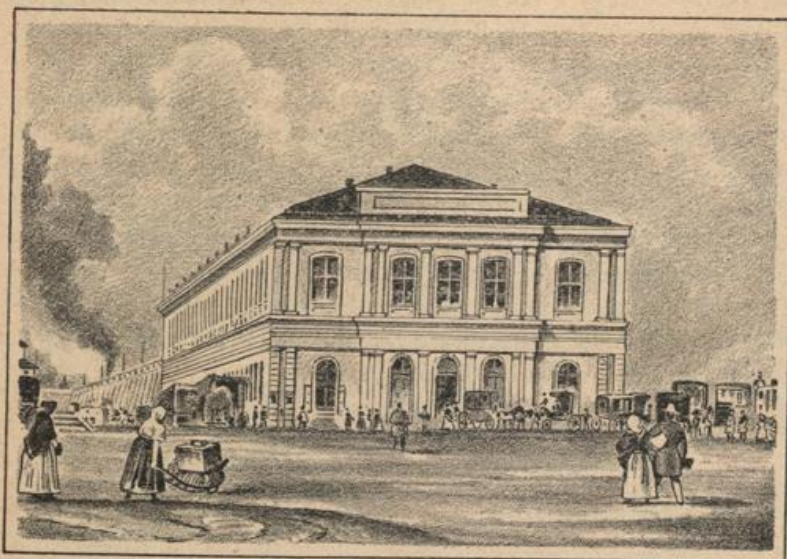
¹⁾ Die Wiener Zeitung vom 19. Jänner 1848, Nr. 19, spricht sich über die Richtigkeit obiger Daten, sowie auch über das ganze Gebahren auf das Wohlwollendste aus und hebt zugleich die Vorthelle einer solchen Schnell-Dampfbrotbäckerei hervor.

²⁾ Der Prospect, von F. C. Zoller gezeichnet und in Kupfer gestochen, 21 cm hoch und 24 cm breit, ist aus der Vogelperspective aufgenommen, daher auch die rückwärtige Partie nächst der Heugasse sichtbar wird; rechts im Bilde sehen wir die **Feldgasse** (heutige Theresianumgasse) ihrer ganzen Länge nach, noch ungeebnet, auch fehlen die Allee-bäume, die erst in letzterer Zeit hieher gesetzt wurden. Ebenso ungeebnet ist im Vordergrunde der alte „**Kaiserweg**“ (heute Favoritenstrasse) und desgleichen auch links jenes Terrain, wo später sich die „**Wohllebengasse**“ erhob. Der Hintergrund schliesst mit der Partie nächst der „**Heugasse**“ ab; auch hier finden wir das Erdreich noch ungeebnet und hügelig.

nehmens zu stellen, zugleich auch weitsehend genug, um frühzeitig schon den hohen Werth dieses modernen Verkehrsmittels und dessen national-ökonomische, sowie auch handelspolitische Wichtigkeit zu erkennen, und beiden Männern verdankt Oesterreich den beneidenswerthen Ruhm, zuerst unter allen Staaten des Continents die Eisenbahnen ins Leben gerufen und für ihren raschen Ausbau und ihre zweckmässige Erweiterung Sorge getragen zu haben. — Sina bewarb sich um die Concession für zwei Strecken nach Raab; die eine Linie sollte direct über Bruck und die andere indirect über Neustadt und Oedenburg nach Raab führen. Beide Strecken sollten, durch eine Verbindungsbahn vereint, vom Raaber Bahnhof bis zum Stubenthor hinabgeführt werden, um das Zollamt und die Nordbahn zu vereinen. Dieses Project war geistreich und einfach in der Idee, jedoch die Ausführung sollte manche Veränderungen erleiden. Schon am 2. Jänner 1838 erhielt Sina die Concession und er bildete alsbald eine Gesellschaft, der er die Concession abtrat, welche sich den Titel: „Kais. königl. Wien-Raaber Eisenbahn-Gesellschaft“ beilegte. Am 16. Februar 1839 langte die definitive Bewilligung zum Baue für die indirecte Strecke von Wien über Neustadt und

Oedenburg herab und ein Jahr später, am 6. Juni 1840, erfolgte auch die Bewilligung für die andere, direct nach Raab führende Bahnlinie.

Als jedoch der ungarische Landtag gegen den Bau über Oedenburg Einsprache erhob, weil die Bahn auf ungarischem, also fremdem Gebiete grosse Schwierigkeiten verursachen würde und Ungarn jetzt selbst am linken Donauufer von Pest über Pressburg nach Wien eine Eisenbahn („ungarische Centralbahn“) zu bauen beabsichtigte; so beschloss die Raaber Bahngesellschaft den Bau der zweiten Linie (obgleich hierfür bereits mehr als eine Million Gulden verausgabt war) gänzlich aufzulassen, um dafür die erste, bereits bis Neustadt vollendete Linie von



Figur 55.

Der Gloggnitzer Bahnhof.

da ab, statt nach Oedenburg, nach Gloggnitz weiter zu führen. So bildete sich eine neue Gesellschaft, welche von nun an den Titel: „Wien-Gloggnitzer Eisenbahn-Gesellschaft“ führt. Es wurde jetzt mit rastlosem Eifer sowohl an dem Ausbau der Strecke, wie auch an einem zweckmässigen und der Wichtigkeit des Unternehmens und der Würde der Residenz entsprechenden Bahnhofe gearbeitet, so dass schon am 15. Mai 1841 die Strecke von Baden nach Neustadt, am 29. Mai jene von Mödling nach Baden und am 20. Juni von Wien nach Neustadt dem Verkehre übergeben werden konnte. Erst ein Jahr später war es möglich, die ganze Strecke von Wien bis Gloggnitz zu vollenden und sie am 5. Mai 1842 auch feierlichst zu eröffnen!! Was den Wiener Gloggnitzer Bahnhof betrifft, so wurde er bereits im Jahre 1839 zu bauen begonnen und im Jahre 1841 vollendet.

Der Gloggnitzer Bahnhof

wurde von Ober-Ingenieur Mathias Schönerer nach dessen eigenen Plänen entworfen und ausgebaut. Von ungemeiner Wirkung für die damaligen Verhältnisse war der Anblick der imposanten Personenhalle, deren Bedachung damals ein Meisterwerk von Zimmermannsarbeit und Eisenconstruction genannt werden konnte. Die Holzconstruction war mit eisernen Verbindungs- und Zugstangen hergestellt. Noch überraschender war das grossartige Stiegenhaus, welches zum Perron führte, der im Niveau des ersten Stockes sich befand und so geräumig war, dass er ganze Trains auf vier Geleisen und viele Tausende von Reisenden bequem fassen konnte. War der ganze Bau auch in seinem Innern grossartig und zweckmässig eingerichtet, so konnte doch der äusseren Façade der Vorwurf von all zu grosser Nüchternheit und Kahlheit nicht erspart bleiben. Beifolgendes Bild *sub Figur 55* wird uns die Wahrheit des Gesagten bestätigen ¹⁾

In der Generalversammlung vom 30. Juni 1844 wurde der Ausbau mehrerer Zweigbahnen beschlossen, u. zw. eine von Neustadt bis zur ungarischen Grenze bei Katzelsdorf, zum Anschlusse an die dort einmündende Oedenburger Bahn (ungarische Gesellschaft), und eine zweite von Mödling nach Laxenburg. Auch das Jahr 1853 bezeichnete einen neuen Aufschwung, denn schon am 4. August 1853 erwarb der Staat die Wien-Gloggnitzer Bahn sammt allen Nebenlinien und nannte sich: „Wien-Raaber Eisenbahn-Gesellschaft“. Die Regierung sorgte nun nach Kräften für einen rascheren Ausbau der einzelnen Linien, sowie für einen geregelteren Anschluss mit dem Auslande. Mit der Vermehrung der Linien war aber auch die Vergrösserung des alten Bahnhofes dringend geboten. Der Umbau desselben begann daher schon im Jahre 1869 und wurde in der Zeit von 1872 auf 1873 vollendet. Wahrhaft wirkungsvoll war der neue Bau, die geräumige Personenhalle, die hohen Eingangspforten, die schön verzierte Bedachung, die elegante Hauptfaçade, die zum Perron emporführende Doppelstiege für die Ankommenden, gleichwie die für die Abgehenden bestimmte Seitenstiege. Als bald sollte dieser Bahnhof auch auf der entgegengesetzten Seite einen zweiten Bahnhof für die ungarische Route erhalten, von dem im Nachstehenden die Rede ist.

Der Staatsbahnhof

wurde im Jahre 1854 nach den Plänen des Professors J. Stummer erbaut und 1855 auf 1856 vollendet und dem Verkehr übergeben. Besonders imposant ist die säulengeschmückte, reich verzierte Façade, sowie die am Frontispice angebrachten schönen Sculpturen. Die Personenhalle hat eine Länge von etwas mehr als 320 Fuss bei einer Breite von nur 78 Fuss. In dieselbe münden vier Geleise ein; sie ist durch eine Holzcoustruction mit eisernen Verbindungs- und Zugstangen überdacht. Die Trennung und Sonderung des Personalverkehrs vom Frachtenverkehre ist in allen Einrichtungen dieses Bahnhofes auf das Consequenteste durchgeführt. Von hier aus führen zu diesem Behufe Verbindungsgeleise zur Süd- und Ferdinands-Nordbahn, sowie auch zum Arsenal

¹⁾ Das Bild wurde von Rudolf Alt im Jahre 1843 gezeichnet und in Kupfer gestochen. Es zeigt uns die Haupt-Façade mit den drei Eingangspforten, welche viel zu schmal und niedrig sind und zum Ganzen in schlechtem Verhältniss stehen. Auch das Dach ist zu niedrig und ohne alle Verzierung, daher das Gebäude all zu gedrückt, ja fast ärmlich erscheint. Erst mit der Erweiterung der Bahnlinien wurde auch im Jahre 1869 für einen zeitgemässen Umbau gesorgt, der im Jahre 1872 auf 1873 vollendet wurde. Diesen Umbau leitete Professor J. Stummer.

und zu dem 20 Fuss tiefer liegenden Waarenbahnhof. Ein Bild *sub Figur 56* zeigt uns den Staatsbahnhof von der Seitenansicht.²⁾

Der Staatsbahnhof bildet den Ausgangspunkt der Wien-Raab-Neu-Szönyer Bahnlinie, welche die Bestimmung hatte, sich in östlicher Richtung auszudehnen. Der Bau fällt in die Zeit der Privat-Unternehmungen, als nämlich die Regierung dem Grundsatz huldigte, dass die Staatsbahnen an Privatkräfte überlassen werden müssten. Es wurden daher auch wirklich einige Staatsbahnlinien an Consortien von österreichischen und französischen Capitalisten abgetreten. So bildete sich denn auch im Jahre 1854 ein



Fig. 56.

Der Staatsbahnhof aus dem Jahre 1856.

Consortium für die Bruck-Raab-Linie, welches sich (da die Bahn nur bis Bruck ausgebaut war) „Wiener Brucker Eisenbahn-Gesellschaft“ nannte. Mit Urkunde vom 1. Jänner 1855

²⁾ Das Bild ist einer Photographie des M. Frankenstein, aus dem Atelier von A. A. V. Angerer in Wien, entnommen und zeigt uns die dem Südbahnhofe zugekehrte Seitenansicht. Die Fassade besteht aus einem Mitteltrakt und zwei Seitenflügeln. Der Mitteltrakt umfasst den eigentlichen Bahnhof mit seiner hohen Glasdachung; die beiden Seitenflügel sind mit Balustraden und zwischen den hohen Fensterbögen mit Säulen reich geschmückt. Sehr schön, mit plastischen Figuren ausgeführt sind auch die an der Stirnseite des Daches angebrachten beiden Frontispice, »Handel« und »Gewerbe« darstellend. Auch zu ebener Erde sehen wir dieselbe Säulenordnung zwischen hohen Bogenfenstern stylvoll angebracht. Rechts im Bilde werden die Localitäten für die Ankommenden sichtbar und links die Räumlichkeiten für die Abgehenden.

erhielten die Capitalisten Georg Freiherr von Sina, Freiherr von Eskeles, Isak Pereira, und Raphael Herzog von Galliera die Concession zum Ausbaue der Brucker-Raaber Bahn und schon am 12. desselben Monats langte die definitive Sanction von der Regierungsbehörde herab.

Seitdem hat die Gesellschaft verschiedene Entwicklungsphasen aufzuweisen. Schon im Jahre 1856 ging die Strecke Wien—Bruck—Raab mittelst Kauf in das Eigenthum der österreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft über und Sina trat mit seinem Consortium zurück. Einzelne Linien wurden nach dem herrschenden Bedürfnisse erweitert, riesige Capitalien verschlungen und ein vollständiges Eisenbahnnetz von 515 Meilen Länge zu Stande gebracht, so dass nun ein Verkehr mit zwei grossen Häfen Italiens, eine Verbindung mit zwei grossen Handelsstrassen, mit dem Adriatischen und Mittelländischen Meere, mit Deutschland und dem östlichen Europa hergestellt wurde. Gewiss ein glänzender Erfolg, der den grössten Erfolgen Frankreichs und Englands auf dem Gebiete der Eisenbahn-Unternehmungen würdig zur Seite gestellt werden kann!!!

Nun habe ich nur mehr die kleineren Strassen der Wiedner-Vorstadt zu besprechen, die ich der besseren Uebersicht wegen in alphabetischer Ordnung folgen lasse. Selbstverständlich kann nur von den ältesten Strassen die Rede sein, während die neuen nur insoferne Erwähnung verdienen, als sich an dieselben historische Erinnerungen knüpfen.

VII. CAPITEL.

Am Glacis (jetzige Technikerstrasse).



Der Weg, welcher sich entlang der am Glacis gelegenen Häuser von der Wiedner Hauptstrasse bis zur Heugasse hinabzieht, wurde einstens „am Glacis“ genannt; in neuester Zeit aber führt es den Namen „Technikerstrasse“, weil hier die technische Hochschule das wichtigste Gebäude bildet.

Besondere Erwähnung verdienen hier folgende Häuser:

Die evangelische Schule Nr. 1097 (neu 15).

Auf Kosten der evangelischen Gemeinde wurde nach Plänen des Architekten Theophil Hansen im Jahre 1860 das evangelische Schulhaus erbaut und im Herbst 1862 vollendet. Es besteht aus einem zweistöckigen und im Mitteltracte dreistöckigen Vierecke, welches den mit einem Glasdache überspannten Hofraum umfasst. In diesen münden ringsum die Bogengänge aus, welche zu den Schulräumen und Wohnungen führen. Von Aussen zeigt sich das Gebäude als Rohziegelbau, von welchem die reichen weissen Steingesimse und Fenstereinfassungen recht wirkungsvoll sich abheben. An der Stelle dieses Gebäudes stand einst die alte „Steinmetzwerkstätte“.¹⁾

¹⁾ Das Schulhaus umfasst zunächst eine selbstständige Unterrealschule von drei Classen, eine Hauptschule von vier Jahrgängen so wie auch eine Mädchenschule. Die Kosten wurden von der evangelischen Gemeinde bestritten.