

res bildete doch die Halbquana des Deutschen Kaisers und 14 deutscher Bundesfürsten am 7. Mai, eine Kundgebung persönlich und politischer Freundschaft, die in den Jahrhunderten der Geschichte unersetzlich ist. Und für alle öffentlichen Art, konnte man sich kaum eine genauere Stelle, eine schönere Wölle denken, als die Kaiserstadt Wien. Man pflegt wohl gern Paris den Mann als der ersten Feststadt der Welt einräumen; allein in Paris ist doch das ungeheure Leben der Weltstadt so hoch angeschwollen, daß es alles Andere überdient; die Kuffen erdrücken das Schauspiel. Und dazu kommt, daß Paris jener Zug fehlt, den Wien besitzt und den man doch nur bei Städten des germanischen Kulturgebietes findet: der Zug der Freundschaft und der Intimität. Was Paris die glänzendere Stadt ist, die mensichlich angenehmer bleibt Wien unter allen Umständen und das gibt Wiener Festen einen herzlichen und persönlichen Zug, der selbst den glänzenden Veranstaltungen der Seinstadt abgeht.

Wie aber Wien heute ist, bildet es ein einaliges Denkmal der Regierung Kaiser Franz Josefs I., das imposanteste Denkmal, das diesem Fürsten je errichtet werden kann. Denn Wien, dies Wien, das wir alle heute kennen und lieben; das ist durchaus das Werk dieser letzten 60 Jahre. Man kann die ganze Stadtgeschichte Wiens in zwei Abschnitte teilen, deren erster von den Anfängen des Gemeinwesens bis zum Beginne der Regierung Franz Josefs zu gehen wäre, während der zweite mit 1848, oder genauer gesagt, mit der Stadterweiterung von 1857 beginnt. Der erste Abschnitt umfaßt beiläufig 2000, der zweite ungefähr 60 Jahre; aber in jenen ganzen 2000 Jahren hat sich Wien nicht so schnell, so vollkommen und bedeutungsvoll verändert, wie in den letzten beiden Menschenaltern, der Regierungzeit Franz Josefs I. Langsam hat sich von Urzeiten her hier am Donaukrome das Stadtwesen entwickelt. Nach und nach sich ausbreitend, umgab sich Wien, nach einer Seite hin vom Flusse geschützt, rings mit Wällen, Bastionen und Gräben. Aber in die lachende Ebene hinaus streben rührige Vorstädte. Ihre Hauptstraßen bilden ganz natürlich, und bilden noch heute die alten Durchstraßen des Verkehrs. Eine jede dieser Vorstädte trägt ihren eigenen Charakter; aber durch ihren Mauerkranz heben sie sich die Altstadt streng von ihnen ab. Schon nimmt diese Altstadt nur einen Bruchteil des ganzen Stadtbereichs ein; dennoch bleibt sie das Herzstück des ganzen Gemeinwesens. Sie birgt die Kaiserbürg, die achtzehn Gotteshäuser, die Zentralbehörden, die archaischen Ehrenwürdigkeiten. Vorstädte und Altstadt sind unabweislich aufeinander angewiesen, und dennoch wiederum durch jenen Mauerkranz voneinander abgegrenzt. Es kann sich kein richtiges einheitliches Gemeinwesen bilden und Kirchturmsinteressen aller Art treiben ihr Wesen.

Schon heute kann man sich nur noch eine unvollkommene Vorstellung von der Wiener Altstadt machen, wie sie in jenen Tagen innerhalb des Mauerwerks ausgebreitet haben mag. Wie alle mittelalterlichen Städte sind auf einen nach unseren heutigen Begriffen erstaunlich engen Raum angewiesen, ist sie genötigt, diesen mit der äußersten Sparlichkeit auszunutzen. Ein Labornuß enger und enger Gassen, die nur hier und da von Plätzen durchschnitten werden, die man notwendig als Verkehrsadern bezeichnen kann, ein Durcheinander von Höfen, Durchgängen, überhängenden Wällen, Sackgassen, alles bei der Enge des zur Verhüllung fehlenden Raumes nach Möglichkeit in die Höhe strebend mifflig, durcheinandergeworfen, verzwirrt; so muß Alt-Wien nach im ersten Drittel des 19. Jahrhunderts ein Stadtbild gezeigert haben, dessen malerischer Reiz man sich am besten gar nicht ohne genaue Denker kann. Allein nun kommt die neue Zeit, die den Reiz vor den malerischen Schönheiten des Altertums mit Recht abwirft, weil sie leben und neuen Lebensbedingungen Rechnung tragen muß. Schon vor 1848 hat in der Altstadt eine ziemlich lebhaft Bautätigkeit geherrscht, und schon längere die ersten Alt-Wiener über das Verfallende einiger ihrer kühnen und malerischen alten Höfe. Aber was half's? Sie mußten fallen, wenn dem Verkehr überhaupt Raum geschaffen werden sollte. Und nun, im Jahre 1857 fiel dann die große Entscheidung: die Schließung der Befestigungs der Innentadt wurde beschlossen, und eine neue Epoche in der Geschichte der Stadt Wien begann. Altstadt und Vorstädte, bisher mehr oder weniger künstlich von einander getrennt, fielen nun in die Arme, nachher erst jetzt zu einem modernen, riesenhafte Stadtorganismus zusammen. Der Mauerkranz, bisher das Symbol ihrer Trennung, fällt, und an seiner Stelle wird ein Straßennetz gebildet, der vielmehr die innige Verbindung zwischen der inneren Stadt und den neuen Teilen herstellt. Und so sind in dem Bilde des neuen Wiens, wie es sich allmählich im Laufe von mehr als 50 Jahren herausgebildet hat, zwei Charakterzüge entscheidend geworden: die Altstadt als Zeuge der Vergangenheit sich anpassende Veranwendung, und als die Vertretung

der modernen Epoche die westberühmte Ringstraße, die an die Stelle der alten Wälle getreten ist.

Die Altstadt hat sich ja natürlich in diesem halben Jahrhundert so manche tief einschneidende Veränderung gefallen lassen müssen, und gewiß, nicht alle sind zu ihrem Vorteile gewesen. Andererseits ist zu bemerken, daß sie auch wieder durch die Entstehung einige charakteristische Züge gewonnen hat, wie z. B. besonders an jenen Punkten, wo sich die alten Bastionen befanden und wo die darauf zurückgehende unregelmäßige Terrains- und Raumgestaltung zu sehr glücklichen Bildern geführt hat (Dominikanerbastion und besonders die Augustiner-Bastion). Allein man nun die Altstadt auch manches eingebüßt haben, ihren ursprünglichen Charakter und Reiz hat sie sich doch in der Hauptsache zu erhalten gewußt, und man darf sagen, daß unter den Weltstädten überhaupt keine, aber selbst unter den anderen Städten nur äußerst wenige ein Städtebild von so hoher Schönheit, von so außerordentlicher Mannigfaltigkeit und so großer organischer Uebereinstimmung besitzen, wie es die innere Stadt Wien bietet. Gleichsam von selbst rollt sich vor dem Betrachter der Plan dieser inneren Stadt auf, und doch enthält sie wieder so fesselt Ueberraschungen, man möchte fast sagen: so originelle Lösungen, daß man immer vor etwas Neuem, vor etwas Unreinem steht. In der unmittelbaren Nachbarschaft belebter Verkehrsstraßen finden sich Plätze von so weltabgewandener Stille und so rein historischer Stimmung wie der an der Kirche Maria-Stragen oder der an der Salvatorstraße. Vielleicht findet sich, ein gewisses Viertel in Rom ausgenommen, nirgends mit so vollkommener Klarheit und Meisterhaft ein ausgezeichnetes Prinzip der alten Städtebaukunst besetzt und entwickelt, in dessen Unterordnung die heutige Wissenschaft vom Städtebau noch ziemlich weit zurück ist. Es ist dies der eigentümliche Wechsel und Abwechslung von Straße und Platz, den man hier findet. Um es kurz zu fassen, besteht das Wesentliche dieses Prinzips darin, daß der Städtebau aller Zeit sich allerdings oft mit sehr engen Gassen befaßt, diese aber schon nach kurzen Strecken immer wieder in offene Plätze auflöst. Diese dienen also der Licht- und Luftzufuhr, der Vertiefung des Verkehrs und endlich auch als die natürliche Ausweichstellen der Wagenzüge. Jeder berühmte Straßenzug, der noch heute den beliebten Platanen der Wiener und Wienerinnen bildet und vom Stad-im-Gienplatz über den Graben, die Bogner- und die Raasdorfstraße zum Plage im Dorf und der Kreutza führt, setzt dieses Bild des Wechsels von Straßen und Plätzen in geradezu klassischer Schönheit.

ist so Alt-Wien als ein Kunstwerk höchsten Ranges anzupreisen, so erblicken wir in der vornehmsten Abtheilung Neuwien's, in der Ringstraße, mehr einen abgewandten und glücklichen Gedanken, als ein Werk vollkommener Ausführung. Der Gedanke, auf den wir uns beziehen, ist bekanntlich der, die Ringstraße zu einer Monumentalstraße auszubilden. Die Altstadt rückt den Vorstädten entgegen, sie gibt gleichzeitig die historischen Gebäude heraus, die sich jetzt an der Grenze, wo sich Alt und Neu begegnen, erheben. Es war ferner ein bedeutender Gedanke, die großen Monumentalgebäude an der Ringstraße gruppenweise zusammenzufassen. So bilden bekanntlich die Museen eine Gruppe, und zu einer zweiten schließt sich das Parlamentsgebäude mit der Universität und dem Rathaus zusammen. Diese Eigentümlichkeit, verbunden mit der besseren Anlage von Parkwegen und den lebhaften modernen Verkehr, der die Ringstraße durchflutet, haben ihr eigentlich den Rang der größten Berühmtheit von Wien erworben und der Fremde, der von Wien spricht, denkt wohl zuerst eben an die Ringstraße. Indessen dürfen wir uns nicht verhehlen, daß diese Anlage, so großartig sie ist, doch auch empfindliche Mängel aufweist. Der erste liegt in der Architektur der Monumentalbauten, die ungeschicklich abgelesen sind und sich durchaus im Range der historischer Gebäude nicht halten. Die Gruppe des Rathauses, des Spielplatzes erhalten. Sieht man die griechischen, gotischen und Renaissancestile in der Gruppe Parlament-Rathaus-Universität vereinigt, so hat man das Gefühl, als ob man kunstgeschichtliche Modelle vor sich hätte. Hat also dadurch die Ringstraße immerhin einen gewissen frostigen Charakter erhalten, so wird er vielleicht noch verstärkt durch den Mangel an Mannigfaltigkeit, den die Anlage setzt. Vielleicht noch nicht heute, aber wenigstens in 20 Jahren dürfte man bei einer solchen Anlage weit lieber vorziehen, sie hier zusammenzusetzen, dort phantastisch erweitern, dann wieder die Macht ihrer Dimensionen an Intimen, sich an sie anlehnenden Plätzen erkennbar machen, den Strom der Spaziergänger hier und da in Gassen untertauchen, dann wiederum durch Gebäude, die in die Straße hervortreten, sich stellen lassen und mehr. Wenn trotz solcher Schwächen die Anlage der Ringstraße etwas gewaltig Anmutendes bietet, so ist es eben die Größe ihres Grundgedankens, worin die Bedeutung liegt. Nach ihrer Entstehung ist sie gar wohl mit den Pariser Boulevards zu vergleichen, aber an Monu-