

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 8/9 (1878)  
**Heft:** 21

**Artikel:** Der Bau des k.k. Reichsrathsgebäudes in Wien  
**Autor:** Hansen, Theodor Ritter v.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-6786>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 16.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**



worden sind, und unsere Neubauten bilden das Resultat von solchen Anstrengungen. Der Vortragende glaubt daher, dass man mit Beruhigung der Beendigung dieser Werke entgegensehen könne.

Nach diesen kurzen ganz allgemeinen Betrachtungen, geht der Redner zu seinem Werke über und spricht:

Ich habe Ihnen nur zu sagen, wie es kommt, dass ich gerade den griechischen Styl gewählt habe. Von Jugend auf durch die Werke des unvergesslichen *Schinkel* zu diesem Style hingezogen, war mir Gelegenheit geboten, nachdem ich nach Beendigung meiner Studien das Glück hatte, acht Jahre in Athen zu leben, mich in der alten classischen Kunst mehr bekannt zu machen als es sonst dem Architekten möglich ist, und ich betrachte es daher als einen ganz ausserordentlichen Glücksfall, in meinen alten Tagen mit einer Aufgabe betraut worden zu sein, wozu meiner Ansicht nach kein Styl so passt, wie der griechische. Hiezu kommt noch der Umstand, dass ich auch in der Lage war, die richtigen Materialien zur Ausführung dieses Styles zu benützen und darum nicht nothwendig hatte, durch Verwendung von Surrogaten den Werth des Baues zu beeinträchtigen. Den Eisenbahnen, welche auf das ganze Leben so ausserordentlichen Einfluss genommen haben, haben wir es zu verdanken, dass wir heutzutage von sehr bedeutenden Entfernungen alle möglichen passenden Materialien für unsere Neubauten haben können, ohne dass dies eine wesentlich grössere Ausgabe erfordert.

Bis vor Kurzem waren wir in Wien gewohnt, nur wenige Steingattungen zu brauchen u. z.: den Margarethner, den Loretto-, den Kaiserstein, den Breitenbrunner u. s. f., und wenn es eine bessere Qualität sein sollte, den Wöllersdorferstein etc. Heutzutage steht es anders.

Als ich den Bau der Börse in Angriff nahm, wurde mir vom Bau-Comité gegen meinen Vorschlag, nur unsere Steinmetze in beschränkter Concurrenz einzuladen, der Auftrag, dass eine ganz allgemeine Concurrenz stattfinden soll. Dies hatte zur Folge, dass früher gar nicht gekannte Firmen zum Vorschein kamen, ja das Merkwürdige war, dass welche die fertige Arbeit aus Trienter Marmor geschliffen und polirt, trotz des Transportes von 100 Meilen billiger anboten, als dieselbe Arbeit in unserem schlechten Kaiserstein, wobei zur Bedingung gemacht war, dass die Arbeiten fix und fertig nach den Plänen, Ausmassen und Beschreibungen auf den Bauplatz geliefert werden sollten. Der Grund hiefür liegt darin, dass die Arbeitslöhne dort bedeutend billiger sind als hier und in der Umgebung. Wenn dann eine zum Versetzen nothwendige Nacharbeit vorkam, war vorgesehen, dass keine Vergütung geleistet wurde.

Ebenso musste der Unternehmer sich verpflichten, beim Versetzen dieser Steine einen oder mehrere Steinmetze unentgeltlich beizustellen. Man sollte nicht glauben, dass es möglich wäre, dass solche Contracte eingegangen werden könnten, und es geschah doch. Wer in Wien gebaut hat, wird wissen, was für Nachforderungen von Seite der Steinmetzmeister für Nacharbeiten gemacht worden sind; sie erreichten manchmal dieselbe Summe, wie die Arbeiten selbst.

Dieselbe Methode wurde bei der Vergebung der Steinmetzarbeiten auch beim Reichsrathsgebäude eingeschlagen und dadurch nicht nur ein Ersparniss von über fl. 400 000, d. i. 20% gegenüber dem Voranschlag erzielt, sondern so viele Lieferanten verschiedener Marmorarten gewonnen, um durch diese Arbeittheilung die grösstmögliche Beschleunigung des Baues zu erreichen. Wenn man betrachtet, was im verflossenen Jahre geleistet worden ist, so glaube ich, dass man mit den Fortschritten zufrieden sein kann. Alle Constructionen bestrebe ich mich ganz im Sinne der Alten auszuführen und bitte jene Herren, welche sich hiefür interessieren, den Bau zu besuchen, wobei Sie zugleich das Modell desselben in  $\frac{1}{40}$  natürlicher Grösse besichtigen können.

Die *Baumeisterarbeiten* sind von der *Union-Baugesellschaft* übernommen worden; es gereicht mir zum grössten Vergnügen, hiermit meine vollste Zufriedenheit über die Leistungen dieser Gesellschaft auszusprechen, ebenso wie ich der eifrigen, gewissenhaften Unterstützung meines Assistenten, des Herrn Architekten *Auer*, bei dieser Gelegenheit meine vollste Anerkennung ausdrücke.

Die Steine, die ich verwende, sind: *Granit* von der *Strassen- und Brückenbau-Gesellschaft*; *Trientiner Marmor* von *J. Torelli* und *Fr. Stanzi*; *Rotticino* von *J. Torelli*; *Karst* von den Firmen *Scalmanini*, *Triester Baubank* und *Rabattu* und *Juch* geliefert; die *Salzburger Marmore* in verschiedenen Farben von Herrn Baron *Löwenstern* in Oberalm und für die Bildhauerarbeiten der Castellierstein aus Pola vom Steinmetzmeister *Wilda* und endlich *Mannersdorferstein* von der Union-Baugesellschaft (Von diesen Sorten lagen Proben zur Ansicht vor).

Durch die erwähnte grosse Ersparniss ist es mir gelungen, einen kleinen Theil der so nothwendigen Bildhauerarbeiten, welche leider vom hohen Reichsrathe noch gar nicht bewilligt sind, zur Ausführung zu bringen, nämlich die für die Unterfahrt der beiden Hoflogen bestimmten Karyatiden.

Diese werden von Laaser Marmor gemacht, welcher sich nach den an den Statuen für die Giebelfelder der Glyptothek und der Walhalla gewonnenen Erfahrungen als hiezu ganz geeignet erweist.

Die Zusammenstellung der verschiedenen Gesteine, glaube ich, wirkt günstig, und war nothwendig, weil es in meiner Absicht lag, das Gebäude auswendig ganz auf antike Weise zu polychromiren.

Im weiteren Verlaufe zeigt und erläutert der Vortragende die Pläne und motivirt seine Anschauung über die Polychromie.

Diese von einem Altmeister der Kunst gemachten Mittheilungen über ein von ihm geschaffenes Werk erregten das lebhafteste Interesse, und wurden mit dem lebhaftesten Beifalle entgegengenommen.

W. d. ö. I. u. A. V.

\* \* \*

## Kleine Mittheilungen.

Die grösste englische Eisenbahn ist gegenwärtig die *Great Western* mit einer Ausdehnung von 3 348,33 Kilometer. Sie beginnt in London, endet auf der äussersten Spitze von Wales und beherrscht nunmehr nach der in letzter Zeit erfolgten Verschmelzung mit der *Bristol and Exeter*, *South Devon* und *West Cornwall Railway* fast den ganzen Südwesten von England. Es ist bekannt, dass die *Great Western* ursprünglich die *Brunel'sche* Spurweite von 7' englisch angenommen hatte und dadurch von den anschliessenden Bahnen mit der normalen Spurweite von 4' 8" englisch vollständig isolirt war. Durch Anwendung ungeheurer Kosten für den Umbau des Oberbaues und der Stationen, sowie zum Theil auch der Brücken ist es nach dem Verlauf einer Reihe von Jahren gelungen, die breite Spur fast vollständig zu beseitigen, oder doch auf denselben Strecken, auf welchen die breite Spur (7' engl.) liegt und innerhalb derselben die normale Spurweite herzustellen, so dass auf diesen Strecken mit gemischter Spurweite Locomotiven und Wagen auf den Geleisen mit breiter und mit normaler Spurweite verkehren.

Die ungeheuren Ausgaben, welche durch diesen Wechsel der Geleisweite entstanden sind, hatten während vieler Jahre die Rente der *Great Western* auf ein Minimum berabgedrückt, nachdem jedoch diese Krisis glücklich überstanden, geht die *Great Western* mit ihrem grossartigen Verkehr nunmehr einer gesicherten Zukunft entgegen.

Die *Kraft-Transmissionsanlage in Schaffhausen*. — Die Anfrage eines unserer verehrten Leser, wie viel die Abnehmer per Pferdekraft und Jahr bezahlen, können wir dahin beantworten, dass die ältesten Abnehmer per Pferd und Jahr Fr. 120, spätere Fr. 140 entrichten müssen.

Die Transmission ist nur von Morgens 5 bis Abends 7 Uhr in Bewegung.

Die Kraft wird für jeden Abnehmer ein für alle Mal durch Messung bestimmt; vermehrt derselbe die Zahl seiner Maschinen, so hat er es anzuzeigen, damit man den Kraftverbrauch derselben bestimmen kann.

Der Besuch der Ausstellung in Paris. — Die *Revue nouvelle de l'Industrie et des travaux publics* bespricht den muthmasslichen Erfolg der Pariser Ausstellung von 1878 an der