

Zeitschrift:	Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber:	Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band:	27/28 (1896)
Heft:	24
Artikel:	Das Mozart-Denkmal in Wien: Bildhauer: Professor Viktor Tilgner
Autor:	[s.n.]
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-82355

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: 15.01.2026

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

kleiner gemacht. Eine 5malige Vergrösserung, wie solche ein guter Feldstecher hat, genügt zur hinreichend scharfen Einstellung in den meisten Fällen, wo es sich um das Ausmessen und Verwerten zahlreicher Aufnahmen handelt. Die Nonien der Kreise geben direkt 20" und durch Schätzung 10". Man kann die Messungen in verschiedenen Lagen des Instrumentes machen und durch gleichzeitiges Einstellen bekannter, direkt eingeschnittener Punkte die Genauigkeit entsprechend erhöhen u. s. w.

Die verlangten Winkel, Azimut und Höhe werden in solcher Weise direkt und auf ebenso einfacher Weise erhalten, wie durch eine gewöhnliche Theodolit-Messung, nur mit dem Unterschiede, dass die ganze Detailmessung ins Zimmer verlegt wurde und die Aufnahme selbst in einem günstigen Momente gemacht werden kann. (Forts. folgt.)

Das Mozart-Denkmal in Wien.

Bildhauer: † Professor *Viktor Tilgner*.

(Mit einer Tafel.)

Am 21. April — sechs Tage nach dem Hinschied des ausführenden Künstlers — wurde das auf dem Albrechtplatz in der Nähe des neuen Opernhauses aufgestellte Mozart-Denkmal enthüllt, das erste grosse, monumentale Werk von Bildhauer Professor *Viktor Tilgner*, welches einen öffentlichen Platz Wiens schmückt und das Andenken seines Schöpfers an einer hervorragenden Stelle der österreichischen Landeshauptstadt verewigt. Bevor wir uns der im Bilde vorliegenden Darstellung seines letzten Werkes zuwenden, möge ein kurzer Ueberblick über den Lebensgang und das Wirken des Verstorbenen vorausgeschickt werden.

Mit *Viktor Tilgner*, der im 52. Lebensjahre in der Vollkraft seines Schaffens und auf der Höhe künstlerischer Entwicklung einem Herzschlag erlegen, ist einer der bedeutendsten Bildhauer der Gegenwart vom Schauplatz einer äusserst fruchtbaren, durch reiche Erfolge verschönten Thätigkeit abgetreten. Er wurde am 25. Oktober 1844 zu Pressburg geboren und zeigte schon in früher Jugend vielversprechende Anlagen für die Kunst, in der er später eine so hervorragende Meisterschaft erreichte. Nachdem er den Unterricht des Bildhauers *Schönthaler* genossen hatte, setzte er sein Studium an der Wiener Akademie der bildenden Künste als Schüler der Professoren *Bauer* und *Gasser* mit ausgezeichnetem Ergebnis fort; denn außer einem Preisstipendium finden wir ihn schon während seiner Studienzeit im Besitze der goldenen Füger-Medaille und mehrerer Preisauszeichnungen, auch fällt bereits in diese Periode der ehrenvolle Auftrag zur Ausführung der Büste des Komponisten *Bellini* für das neue Opernhaus und der Statue des Herzogs *Leopold VI. von Babenberg* für das Arsenal in Wien.

Gleich den meisten grossen Künstlern, die, mit ausgeprägter Eigenart begabt, neue Wege einschlagen, hatte auch der Verstorbene bei Beginn seines selbständigen Wirks noch viele Jahre mit drangvollen Schwierigkeiten zu kämpfen, bis sein ausserordentliches Talent, das sich besonders erfolgreich im Genre der Porträtsbildhauerei entfaltete, die gebührende Anerkennung erringen konnte.

Aus der grossen Zahl der von ihm geschaffenen Porträtsbüsten seien hier die s. Z. auf der Wiener Weltausstellung im Jahre 1873 allgemeines Aufsehen erregenden Büsten der *Charlotte Wolter* und des Dichters *Laube*, aus einer späteren Zeit die Büste des Kaisers *Franz Joseph* mit dem Lorbeerzweige hervorgehoben.

Von Plastiken für öffentliche Anlagen und andre Zwecke ist vor allem die, seine erste grössere Arbeit darstellende, in Bronze gegossene Gruppe des Triton mit der Nymphe zu nennen, welche vom Kaiser angekauft und im Volksgarten zu Wien aufgestellt wurde; ferner Brunnen- und Bassinggruppen für die kaiserlichen Villen in Jschl und im Tiergarten bei Wien, sowie Brunnengruppen für das Palais *Schwarzenberg* in Wien und für Pressburg, dann das Bildnis der Mater dolorosa für die Kapelle in Meyerling und das Grabmonument des Grafen *O'Sullivan*, des Gatten

der oben genannten Tragödin, welche an der Büste ihres Gemahls trauernd dargestellt wird.

Zahlreich sind auch die Büsten und Statuen, welche er zum Schmucke von Wiener Monumentalbauten anfertigte. Hierher gehören u. a.: die *Rubens*-Statue für die Fassade des Künstlerhauses in Wien; die Statuen von *Moritz Schwind*, *Cornelius Rauch* und *Lucas Führich* für das kunsthistorische Museum; *Alex. v. Humboldt*, *Leopold v. Buch*, *Newton* und *Linné* für das naturhistorische Museum; die Porträtmedaillons der namhaftesten Vertreter der Wiener medizinischen Schule für das Hochparterrefries der neuen Poliklinik in Wien, sowie eine Reihe von Statuen und Nischengruppen, die auf dem Parlamentsgebäude, dem neuen Hofburgtheater, dem neuen Opernhaus Aufstellung fanden. Es würde zu weit führen, hier aller derartigen Kunstwerke zu gedenken, welche *Tilgners* schöpferische Hand gestaltet. Bemerkenswert sind jedenfalls auch seine monumentalen Lösungen auf dem Gebiete des Platzarrangements, so sein Projekt für die Umgestaltung des Rathaus- und des Schwarzenbergplatzes in Wien durch architektonische Anlagen und plastische Gruppen.

Gelangen wir schliesslich zu den Denkmälern, die im Atelier des rastlos thätigen Künstlers entstanden sind, so haben wir dasjenige des Komponisten *Hummel* in Pressburg, des Waffenfabrikanten *Werndl* in Steyer und seine letzte Arbeit, das *Mozart*-Denkmal in Wien zu verzeichnen. Das einzige unvollendet gebliebene grosse Werk *Tilgners* ist das schon im Entwurf ausgearbeitete Denkmal seines Freundes *Hans Makart*, der neben dem französischen Bildhauer *Déloye* auf seine künstlerische Richtung im Sinne der naturalistischen Auffassung und der malerischen Komposition wesentlichen Einfluss gewonnen hatte.

Betrachtet man *Tilgners* Mozart-Denkmal, mit dessen Ausführung das Denkmalkomitee den bereits anlässlich des ersten Wettbewerbs durch einen zweiten Preis ausgezeichneten Künstler nach der zweiten Konkurrenz betraute, so tritt ein bei allen aus seiner Hand hervorgegangenen grossen Werken charakteristischer Zug in erster Linie in Erscheinung: der glückliche Aufbau, sowie das malerisch-realistische Gepräge des plastischen Teils, das in der Pracht des schimmernd-weissen Marmors eine ungemein packende Gesamtwirkung hervorbringt. Der den Architekten vor allem interessierende Unterbau zeichnet sich durch seinen der josephinischen Zeit entsprechenden strengeren Stil aus, der vergoldete Zierrat der Enbleme, Musikinstrumente, Blumengehänge u. s. w. erinnert an das Empire. Das Standbild, in dessen lebensvoller Hauptfigur *Tilgner* die wichtigsten Züge der künstlerischen Eigenart und Persönlichkeit Mozarts mit überzeugender Deutlichkeit betont und herausgebildet hat, stellt, wie unsere, der österreichischen Zeitschrift „Neubauten und Konkurrenzen“ zu verdankende Abbildung zeigt, den Meister der Töne in lässiger Haltung dar, die linke Hand leicht auf ein Notenpult gestützt, die rechte, wie zum Taktenschlag erhoben, das Antlitz mit begeistertem Ausdruck nach oben gerichtet. Reizvoll dargestellte und bewegte Kinderfiguren streben zu beiden Seiten des durch eine halbelliptische Balustrade umschlossenen Sockels empor, die ernste und heitere Musik symbolisierend. Die Vorder- und Rückseite des Sockels zieren zwei Reliefs: „Don Juan und der Gouverneur“ und „Mozart, als Kind von Vater und Schwester begleitet, Klavier spielend.“ Vorn, auf der von Blumenschmuck umrankten Tafelplatte trägt der Sockel den Namen des Komponisten. Unter der Tafel sind in hellvergoldeter Bronze ausgeführte Instrumente und ein Notenblatt aus Marmor angeordnet. Durch die den Sockel umlaufende, niedrige, an der Vorderseite offene Ballustrade ist das Denkmal in sich abgeschlossen. Für den Unterbau des Sockels kam Mauthausener Granit, für den Aufbau und die Ballustrade Sterzinger Marmor zur Anwendung, während das Material der Figuren Laaser Marmor bildet.

In edler Harmonie hat der Künstler die fein individualisierten Einzelheiten seines Werkes zu einem untrennbaren Ganzen zusammengefügt. So mag der gewaltige Eindruck der glänzenden und doch nicht überladenen Formensprache in *Tilgners*



Mozart - Denkmal in Wien.

Bildhauer: *Viktor Tilgner* † in Wien.

Seite / page

172(3)

**leer / vide /
blank**

Mozart-Denkmal an jenes den Kunstwert architektonischer Erscheinungen kennzeichnende Epigramm *Platens* erinnern, worin der Dichter ausspricht, dass nicht „Pomp, Zierraten, dorische Säulen und gothische Schnörkel“ an sich, sondern erst der das Ganze durchdringende „geheime Begriff“ es ist, der ein wirkliches Kunstwerk zum „versteinerten Rhythmus“ stempelt.

Bahnhof-Umbau in Zürich.

Für die erste Periode des Bahnhof-Umbaus hat die N. O. B. am 1. Mai d. J. den zuständigen Behörden ein Projekt vorgelegt, für welches die Generalversammlung dieser Eisenbahngesellschaft inzwischen den erforderlichen Kredit erteilt hat. Das Projekt sieht eine Vermehrung der Geleise im jetzigen Personenbahnhof voraus, der Eilgutbahnhof wird auf der rechten Seite der Bahn beibehalten und an die Stelle des bestehenden Zollgebäudes verlegt, während der Güterbahnhof, wie im Projekte von 1895 vorgesehen, auf die linke Seite der Bahn, jenseits der Linksufrigen hinausgerückt wird. In einer zweiten Periode soll die Verlegung der Werkstätten und die Anlage des sogenannten Rangierdammes und in einer dritten der weitere Ausbau des Bahnhofes fallen.

Da durch die Genehmigung dieses ersten Vorstosses der N. O. B. die spätere Ausführung des von der Stadt und der Regierung angefochtenen Projektes von 1895 eingeleitet wird, so ist es selbstverständlich, dass die Stadt gegen die Ausführung dieses Provisoriums Stellung nahm. Unterstützt von dem Gutachten der Kaufmännischen Gesellschaft und der Special-Kommission des Zürcherischen Ingenieur- und Architekten-Vereins hat der Stadtrat eine Reihe von Einwendungen gegen dieses Projekt erhoben, von welchen wir, der Kürze halber, hier nur die wesentlichsten erwähnen wollen.

Der Stadtrat bezeichnet die Vorlage als unannehbar, mit Rücksicht auf die Grösse der Stadt und des Verkehrs im Hauptbahnhof (1894: 2,65 Millionen Reisende und 613000 t Güter) und zwar sei dieselbe um so unannehbarer, als voraussichtlich nach Vollendung der betreffenden Arbeiten eine Reihe von Jahren weiter nichts mehr geschehen werde. Die Disposition im Personenbahnhof sei unzulässig; die Entfernung der Wartsäle II. und III. Klasse von den Zügen nach Aarau, Affoltern und Meilen beträgt 200 bis 300 m. Die Passagiere II. Klasse nach dem linken Ufer, Luzern und dem Gotthard müssen diejenigen, welche nach den Zügen aller andern Linien gehen, kreuzen und es werden sämtliche Passagiere von der am Stirnperron ausmündenden Gepäck- und Expressgut-Expedition belästigt. Der Stirnperron ist dreifach gekröpft; es fehlt daher jede Uebersicht und die meisten Reisenden werden sich nicht zurecht finden können. Von den Zügen bis zum Bahnhof-Ausgang beträgt der Weg mehr als 200 m. Der Eilgutschuppen ist vom Güterbahnhof durch den ganzen Bahnhörper getrennt, auch fehlt ihm eine genügende Geleiseverbindung, da er nur mittelst Drehscheiben zugänglich ist. Eine unzulässige Verschlechterung gegenüber dem jetzigen Zustand besteht darin, dass der Güterbahnhof mit dem grössten Teile der Stadt nur durch die Niveau-Uebergänge der Brauer- und Hohlstrasse verbunden ist. Es fehlt sodann völlig die Verbindung mit dem Bahnhofplatz durch den Rohmaterialbahnhof, sowie auch der Anchluss des bestehenden (östlichen) Industrieleises der Hardstrasse. Das Projekt übergeht ferner alle Ansprüche der Stadt auf Verbesserung der Verkehrsverbindungen mit einziger Ausnahme der Hardstrasse; eine Fahrstrasse am linken Sihlufser mit Ueber- oder Unterführung ist ausgeschlossen, der Mühleweg wird nicht überführt u. s. w.

In einer konferentiellen Verhandlung der Beteiligten, welche am 16. Mai stattfand, wurde seitens des Eisenbahndepartements folgendes festgestellt:

„Die Hauptfrage der Verlegung des Personenbahnhofes wird zur Zeit noch nicht erörtert; immerhin wird die

Nordostbahn eingeladen, dem Departemente beförderlich eine Vorlage für den Umbau des Bahnhofes in einen Hochbahnhof einzureichen, damit links und rechts der Sihlstrassen zur Verbindung der ober- und unterhalb der Bahn gelegenen Stadtteile geschaffen werden können, welches Begehr der Stadt als ein berechtigtes anzusehen ist.

Die Lage des Güterbahnhofes wird erst bestimmt, wenn seitens des Departements festgestellt sein wird, dass dessen Anlage dem Entscheide über die Frage der Verlegung des Hauptbahnhofes nicht voreilt.

In Uebereinstimmung mit der Haltung der Stadtbehörde werden die baulichen Anordnungen im jetzigen Hauptbahnhof nur im Sinne eines Provisoriums genehmigt. Der Nordostbahn wird nicht gestattet werden, hernach eine Pause eintreten zu lassen; vielmehr wird ihr obliegen, nach Genehmigung eines Projektes seitens der Bundesbehörde die Arbeiten ohne Unterbrechung zu Ende zu führen.

Die *bloss provisorische* Geltung vorausgesetzt, wird die Vorlage als annehmbar erachtet, wenn die Geleise nach Altstetten bis auf die Höhe des Stirnpercrons für die übrigen Linien ausser der Rechtsufrigen verlängert werden und das im Wege stehende Gebäude geschleift wird; von dem Begehr der Stadt, dass die Percrons einzudecken seien (was von der Nordostbahn nicht beabsichtigt wird), wird Vormerk genommen.

Der Nordostbahn liegt es ob, den neuen Güterbahnhof mit dem Bahnhofplatze durch eine Strasse zu verbinden, worüber sie noch eine Vorlage zu machen hat. Das Departement erachtet, dass die Stadt sich an den hieraus erwachsenden Kosten in einem gewissen Masse beteiligen soll.

Die Stadt Zürich wird Gelegenheit erhalten, sich über diese Pläne wie über diejenigen für den Hochbahnhof noch auszusprechen.“

Obschon vom Eisenbahndepartement die Arbeiten dieser ersten Bauperiode klar und deutlich als Provisorium bezeichnet werden, so können wir uns der Befürchtung nicht verschliessen, dass damit die erste Etappe im Feldzug der N. O. B. gegen die Stadt erreicht wird. Sind einmal die fünf Millionen Franken glücklich verbaut, so steht die Lapidarschrift der ausgeführten Bauten deutlicher und machtvoller da, als alle papierenen Bedingungen und so wenig als der total verfehlte Winterthurer-Viadukt wieder abgerissen wird, so wenig wird man an eine Entfernung des sogenannten Provisoriums denken, um einer rationellen Lösung der Bahnhoffrage Raum zu geben. Wir glauben, dass der richtige Weg des Vorgehens der gewesen wäre, zuerst *principiell die Umbau-Frage zum Abschluss zu bringen und dann erst provisorische Bauten zu gestatten*. Die Stadt Zürich und der Bund, wenn er den Rückkauf vollzieht, werden somit einen Bahnhof erhalten, dessen Anlage von fachmännischer Seite wiederholt als unannehbar bezeichnet worden ist. Vergleicht man das Vorgehen des Departements gegenüber der Centralbahn beim Bahnhof-Umbau in Basel, so ist das rasche Entgegenkommen, das die Nordostbahn gefunden hat, nicht recht begreiflich. Es soll uns freuen, wenn wir von massgebender Seite dahin belehrt werden, dass wir zu schwarz sehn.

Miscellanea.

Bauverwaltung der Stadt Zürich. Der Vorsteher des Bauwesens unserer Stadt, Herr Dr. Paul Usteri, hat seinen Rücktritt erklärt, um in eine andere, weniger mühevolle Stellung überzutreten. Die Stadt Zürich verliert in ihm einen Beamten von ausserordentlicher Arbeitskraft. Seinem Wirken und seiner Energie ist grösstenteils das Zustandekommen der Vereinigung Zürichs mit den Aussengemeinden zu verdanken, deren Grundlagen er entworfen und mit seltemen Geschick durchgeführt hat. Die Auffüllung der Lücke, die durch das Ausscheiden Dr. Usteri's aus dem Stadtrat entsteht, wird nicht leicht sein und sein Nachfolger wird Mühe haben, neben der grossen Zahl der täglich zu erledigenden Geschäfte sich in die Stellung einzuarbeiten und sich mit der Ausführung der bedeutenden Aufgaben zu befassen, die unmittelbar bevorstehen. Wenn in Interessenkreisen der Wunsch besteht, es möchte ein Fachmann an die Spitze des Bauwesens der Stadt gestellt werden, wie dies auswärts auch der Fall ist, so darf dieses