

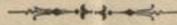
Wiener Stadt-Bibliothek.

28744 B



7893

Entwurf eines Stadtbauplans für Wien.



Ein Stadtbauplan für Wien hat, dem gegebenen Programm gemäss, für die Zukunft auf Grund der gegenwärtigen Entwicklung berechnet zu sein und hat ein Strassennetz sammt seinen baulichen Knotenpunkten gemeinsam mit Schienen- und Wasserstrassen zu entwickeln.

Das vorliegende Project sucht dieser Forderung im Bereich des gesammten Wiener Gemeindegebietes zu entsprechen und ist so ein Gesamtentwurf.

Es wird nun angemessen sein, mit einigen Zügen die Charakteristik dieses Entwurfes zu geben, in weiterer Linie hätte dann die Beschreibung bezirkswise zu folgen und erst in letzter Linie die Begründung.

I. Charakteristik.

Wien ist central angelegt und soll so bleiben. Daher ist die innere Stadt nicht bloss City, sie soll es noch mehr werden. Die Ringstrasse zeigt wohl das Centrum in bestem Lichte, doch wünscht man diesen guten Eindruck nicht bloss beim Vordringen in das Innere zu erhalten, sondern man wünscht, womöglich eine Steigerung der Effecte, welches aber jetzt nicht stattfindet.

Diese Steigerung des Eindruckes ist nur dann zu erreichen, wenn der Gruppenbau der Burg als Muster angenommen wird und vor derselben links und rechts grossartige Baugruppirungen der Regierungsämter einer- und den kirchlichen Charakter tragenden Bauten andererseits formirt werden. Dadurch kommt die mächtige Trias:

Dynastie, Kirche und Regierung zum weit-ausgreifendsten baulichen Ausdruck und soll es im innersten Centrum einer Grossstadt als Capitol auch sein.

Die Ringstrasse bildet ferner trotz ihrer Pracht doch ein unentwickeltes Glied der Umgebung. Ihre Brüche und die Lage der Polygonseiten sind in derselben oder Umgebung nicht begründet.

Es wurde nun versucht, den Burgcomplex über den Burgring hinaus zu den höheren Geländen ebenso zu entwickeln wie die Rathhausgruppe über den Franzensring; aber auch ähnliche Formirungen über den Kolowrat-, Kärntner- und Schottenring sowie in das Centrum des II. Bezirkes fortzuführen. Um dies zu können, bedarf es weitgezogener Radialstrassen, welche ihre richtige Lage nur durch Durchbrüche der alten Viertel gewinnen können.

Diese Durchbrüche sind aber hier, und zwar in besonderer Hinsicht auf finanzielle Verhältnisse, stets in Verbindung mit einem elektrischen Secundärnetz der Stadtbahn gedacht und sollen beide Massnahmen fördernd ineinander greifen.

Dieses vereinigte Strassen- und elektrische Bahnnetz enthält an passenden Knotenpunkten alle Erfordernisse grossstädtischer Entwicklung und zwar Märkte, Amtshäuser, Spitäler, Asyle, Haltestellen, Centralstationen etc.

Dieses elektrische Bahnnetz als eigentliche Stadtbahn für den Verkehr von Bezirk zu Bezirk steht in weiterer Beziehung zum Extern- und Internnetz und den Wasserstrassen.

Das Schienenstrassennetz, wie es heute projectirt erscheint, bedarf nur einiger Ergänzungen, das Wasserstrassennetz wird aber für Wien nur dann werthvoll sein, wenn die Route von Norddeutschland zum Orient unbedingt über Wien geht, durch Hochwässer und Eisgänge des Donaustromes keine Unterbrechung erfahren kann und der Verkehr direct auf den Donaucanal eingebunden wird.

Dies ist hier versucht, doch kann dies nur mit einschneidenden Aenderungen der Stromverästlung geschehen, die in Vereinbarung mit den Wünschen der Kraftausnützung näher zu begründen sind.

Ebenso ist das elektrische Stadtbahnnetz in Hinsicht des möglichst geringen Kraftaufwandes rücksichtlich der Reversirbarkeit auszunützen.

Desgleichen sind weitere Benützungen der Verhältnisse, beziehungsweise die Hieherverlegung der Eisenindustrie, der Hochdruckwasserleitung und der Kohlenvergasung im Grossen von Einfluss auf die städtische Austheilung.

Die Kasernen sind insoferne eine unbedingt städtische Angelegenheit, als es gegenüber verschiedenen Bestrebungen wünschenswerth erscheint, Ordnung durch richtige Vertheilung der Kasernen, wenigstens vorläufig als befestigte Feldlager herzustellen und an den geeigneten Stellen festzulegen. Diese Stellen sind sowohl im Marchfelde als auch auf den Höhen von Favoriten, der Schmelz, Alsecken und Nussberg gegeben.

Die Märkte, sowohl die Grossmärkte an den Externlinien der Bahnen als ebenso die Detailmärkte der einzelnen Bezirke an dem elektrischen Netz, sind in ihrer Lage fixirt.

Diese Lagen sind meist an jenen Stellen angeordnet, wo die Kraft für die elektrische Bahn in Centralstationen erzeugt wird, die aber ebenso auch anderen Zwecken zu dienen vermag, d. i. zur Strassenbeleuchtung, Aufzugbewegung u. s. w.

Die Bezirksamtshäuser sammt dazu gehörigen Asylen, Kranken - Aufnahmsanstalten etc., ebenso wie Kirchen sammt Pfarrhof und Schulen u. s. w. bilden Gruppen von Baulichkeiten, die im Strassennetze, an richtigen Stellen angeordnet, denselben erst Charakteristik und Werth verleihen.

Des Weiteren wurde der Arbeiterwohnfrage gedacht und baulich entwickelt. Da eine Erwerbung von Arbeiterhäusern nach dem Cottageprincip sich auf längere Zeit principiell nicht halten lässt, so wurden bestimmte Quartiere hiezu gewidmet, die bestimmt sind, dem Fabriksbetriebe zu dienen und wo vorläufig erleichterte Bestimmungen der Bauordnung in Kraft treten können. Anschliessend daran wurde auch bezüglich des Asylwesens und der Gelegenheit zur Arbeit durch Anlage solcher Anstalten vorgesorgt.

Aufnahmsspitäler, Leichenhäuser sind in inniger Verbindung mit dem Secundärnetze, ebenso bezüglich der gewünschten organischen Verbindung mit dem Centralfriedhofe so angelegt, dass eine Reform des Begräbnisswesens angebahnt erscheint.

Die Umgestaltung des Stromästuariums im Norden Wiens bemüßigte zum Hinausgreifen über die Grenzen des Gemeindegebietes, die hier jedenfalls für die Zukunft zu enge gezogen sind. Es stehen aber die Gebiete von Floridsdorf bis Aspern zu sehr dem Wiener Rayon, besonders rücksichtlich der Wasserstrassen nahe, um vernachlässigt werden zu können.



Beschreibung nach einzelnen Bezirken.



I. Bezirk.

Behandelt man zuerst die noch unverbauten Flächen, so drängt sich vorerst die Wienflusspartie auf. Hier wurde die Carlskirche mit umgebaut gedachtem Polytechnicum und dem ebenso ins Grössere veränderten Künstlerhaus und Musikvereinsgebäude zu einer Einheit zusammengefasst, deren Mittelpunkt die über der in der beiläufigen Axenrichtung der Carlskirche errichtete Wienflussbrücke ist.

Um nämlich die heutigen Perspectivesn, der Höhe nach, nicht wesentlich zu ändern und die heutige Mitwirkung des tief liegenden Wienflussbettes, welches die Carlskirche höher erscheinen lässt, als sie thatsächlich ist, für die Zukunft nicht zu entbehren, wurde vor der Carlskirche der Wienfluss nicht eingewölbt angenommen. Dies kann um so unbedenklicher geschehen, als für Zuflüsse, die reichlich genug sind, um den Ausdruck Fluss zu rechtfertigen, vorgesorgt erscheint.

Die vorgenannte Mittelsäule im Centrum des Vorplatzes der Kirche hätte der Ausdruck der durchgeführten Wienflussregulierung zu sein und könnte sich architektonisch zu den Vorsäulen der Kirche in Beziehung setzen. Damit wäre eine Verbindung mit der Kirche hergestellt, die ja als solche ein Denkmal bezüglich hygienischer Verhältnisse ist. Sie wurde bekanntlich wegen glücklicher Abwehr der Pest errichtet.

Diese Mittelpunktssäule liegt aber andererseits in einer Geraden, die von dem etwas gegen die Palaisrampe verschobenen Hochstrahlbrunnen zum Mittelpunkte des Platzes vor der Akademie der bildenden Künste

geht. Diese Visur ist auch die Axe einer breit gehaltenen freien Durchsichtszone.

Seitlich dieser Zone an der Stadtseite ist rittlings der Wiedner Hauptstrasse, an der Stelle der Elisabethbrücke, ein im Grundrisse dreieckförmiger Bau geplant, welche Form durch die Erhaltung der Aussichten auf die Wienthalstrasse und zur Kirche sich ergibt; aber ebenso in der Lage ist, das Bahnnetzdelta aufzunehmen und im Kellergeschoss die Räume für die Station zu bieten. Die bis jetzt geplante Anlage vor der Technik kann so entfallen.

Die Möglichkeit dieser Art Anlage ist allerdings davon abhängig, dass die Spannweite 23 m der Einwölbung vom Donaucanale bis zum Schikanedersteg constant durchgeführt wird, wodurch die Bahn die Ueberbrückung mit 1 m Luftraum vollziehen kann. Der nothwendige Wechsel der Einwölbungsseite zur Rennweglinie vollzieht sich seitwärts der Kirche, durch Gartenanlagen markirt, ohne die Einwölbung als solche zu durchschneiden.

Beim Schwarzenbergplatz wurde, um die Höhenwirkung zu verschärfen, wieder zur Offenhaltung der Einwölbung gegriffen, und so ein Vorhof, ähnlich dem Schlosshof von Versailles, herzustellen vermeint. Demgemäss müssen vorgelegte Flankenbauten diesen Hof formiren und von den begleitenden Strassen: Rennweg und Heugasse, die seitwärts gedrückt wurden, trennen. Der Hochstrahlbrunnen erhält ein eigenes grosses Bassin, dessen Ueberschüsse cascadenartig in den Wienfluss überfallen.

Im weiteren Verlaufe war dem Stadtparke eine bessere Begrenzung zu geben, als

er heute besitzt. Aehnlich dem hoch gelegenen Coburg-Palais auf der einen Seite wäre das ebenso gelegene Palais des Herrn Erzherzogs Franz Ferdinand heranzuziehen, und behufs Freimachung desselben die vorliegenden Häuser niederzulegen. Damit ist der Ersatz für die Verbauung des Reservegartens gegeben. Dieser fällt nämlich ganz den Baublöcken anheim, und zwar solchen mit ausreichenden Vorgärten, die auf der Einwölbung zu errichten sind. Ueber derselben bleibt in der Mitte bloss eine für Fussgänger frei zu haltende Promenade. Die Vorgärten erhöhen den Werth der Grundstücke und verwerthen so theilweise die Kosten der Einwölbung. Ausserdem geben diese im Vereine mit den sonst dem Pflanzenwuchs überlassenen Plätzen einen genügenden Ersatz für die jetzigen grünen Bestände.

Im Einklange mit der geplanten Verbauung und im Zusammenhange mit der Freimachung des erzherzoglichen Palais steht es, dass die geplante Internlinie der Stadtbahn bei der Tegetthoffbrücke dort noch Tiefbahn ist, um die Hochführung des Strassenzuges vom Ring direct auf das Palaisplateau zu gestatten.

Von der jetzt bestehenden Markthalle an und über den Eislaufplatz sind Grossmarkthallen gedacht, die einerseits am Wienflusse liegen, dessen Wände terrassirte Mauern, welche einer Böschung von 1:2 entsprechen, darstellen, um so auch als Hafen benützbar zu sein. Trotz dieser Mehrbauten bleiben doch noch einige verwerthbare Baublöcke hinter den Museen übrig.

Vom Zollamte abwärts spaltet sich die Ringstrasse, um einerseits ihr Ende in dem Nibelungenplatz zu finden, andererseits sich in gerader Verlängerung der heutigen Museenflucht als Quaistrasse fortzusetzen.

Um den Abschluss des vorgenannten grossen Platzes zu markiren, sind die Baublöcke an dessen Enden demgemäss angelegt. Trotzdem bleibt eine grosse deltaförmige Wasserfläche an der Wienflussmündung für die Schifffahrt übrig.

Obwohl die jüngsten Entschliessungen die Parcellirung des Franz Josef-Kasernenareales als unnöthige Arbeit erscheinen liessen,

ist hier doch nochmals darauf aufmerksam zu machen, dass mit Hilfe des Gruppenbaues bedeutende Ersparungen an Baugrund möglich sind, und ist dies auf diesem Platze umsomehr hervorzuheben, als die möglichst intensive Verwerthung dieses Objectes der Angelpunkt der ganzen Kasernenfrage ist.

Der Nibelungenplatz erstreckt sich von der Augarten- zur Aspernbrücke in der Länge von ca. 1500 m und ferner in der Breite der Entfernung der beiderseitigen Häuserfluchten, d. s. ca. 120 m. Die Wasserspiegelfläche wird den Eindruck des Platzartigen in Hinsicht auf die sehr zahlreichen Brücken und den grossen Verkehr nicht hindern, umsomehr, wenn die Brücken als steinerne (resp. Monier-System) mit dazu passender Steinarchitektur und architektonischem hohen Aufbau mit Kolossalfiguren, Nachbildungen des rothen Thurmes u. s. w. zur Ausführung gelangen. Dieser Platz ist allein der richtige Endabschluss der beiden Ringstrassenäste (der Franz Josefs-Quai ist für diesen Zweck zu unbedeutend) und ist in seiner Grösse der mitten durchgehenden grossen Durchmesserstrasse angepasst.

Keht man nun zum innersten Kern der Stadt zurück, so ist es gewiss, dass einige Durchschlagsstrassen noch keine Reform sind und dass die vielen winkligen Gässchen auch dadurch noch kein pulsirendes Verkehrsleben erhalten können. Andererseits ist der Werth des Baugrundes doch zu hoch, um mit Demolirungen zu Gunsten von Miethbauten ein Geschäft zu machen.

Deshalb wurden in Verfolgung des bedeutenden baulichen Eindruckes der Burggruppe die ohnehin nahe beieinander liegenden Gebäude der Ministerien, Statthalterei, überhaupt Regierungsämter und solche ähnlichen Charakters durch einen ähnlichen Gruppenbau zusammenzubinden gewünscht. Zinshäuser sind dabei nicht störend, sie können in die Gruppe aufgenommen werden und bei Vermehrung der Aemter diesen in späteren Zeiten dienen. Ebenso reihen sich die im Wege befindlichen Strassen, Plätze, Kirchen und sonstigen öffentlichen Gebäude ein. Statt der heutigen Zersplitterung sollen diese in einem Gruppencomplex Aufnahme

finden, der sowohl im Grund- als Aufrisse die Bedeutung der Regierungsgewalt zum starken Ausdrucke bringt.

Der Unterschied des geplanten Gruppenbaues gegenüber der jetzt üblichen Blockparcellirung ergibt sich am einfachsten aus der Erwägung, welchen Eindruck die Burg machen würde, wenn sie statt aus langen untereinander verbundenen Tracten aus einzelnen, durch Strassen getrennten Baublöcken bestehen würde?

Es wäre dies gar nicht auszudenken.

Eine solche Zusammenbindung müsste gegenüber den einzelnen Interessenten wie eine Commassirung von Feldgründen behandelt werden.

Ebenso sind die hinter der Stefanskirche liegenden Kirchen der Dominikaner, Franziskaner, des deutschen Ordens, die Universitätskirche, die dazu gehörigen Klostergebäude, das Pazman'sche Institut, Ursulinerinnen, Damenstift, ferner die hierher zu verlegende Capucinergruft, die Nuntiatur u. s. w. zu einem grossen Baucomplex mit kirchlichem Charakter zu vereinen.

Damit ist wieder die Absicht verbunden, unserem gewaltigen Dom, welchem mit kleinteiligen Mitteln von Mehr- oder Minderfreilegung oder Einbau nicht gedient ist, zu einer Resonanz zu verhelfen. Solche riesige, Alles überragende Gebäude dürfen nicht unvermittelt auf einem beliebigen Fleck Erde stehen, sie müssen aus einer ihnen passenden Umgebung hervorgehen, die denselben als Folie dient. Dem Stefansdome ist bloss eine grosse, wie hier geplante Gruppe dienlich, deren ungefähre Grundriss sich in den Linien des Domes zusammengedrängt wiederholt.

Zwischen der Burg und diesen so vorgeschilderten Flankenbauten pulsirt das mächtige städtische Leben und als Mittelpunkt desselben der grosse Centralbahnhof der elektrischen Bahnen. Die innere Stadt erhält so erst die Sicherheit, dass sie Brennpunkt des städtischen Lebens bleibe, und zwar in grösserem Massstabe, als sie es bisher war.

Indem ferner die Tuchlauben und Parallelstrassen die früher erwähnte grosse Durchmesserstrasse in sich enthalten, ziemt es sich, der alten Vergangenheit Wiens umsomehr

ein Denkmal zu errichten, als sie sich damit ihren Geburtsschein ausstellt. Dies geschähe mit der Errichtung eines Forums, anschliessend an den Hohen Markt, mit dem Platznamen Vindobona und der Statue Marc Aurel's.

Die weiteren Strassenzüge brauchen nicht besonders erwähnt zu werden. Ebenso wenig ist die Begründung der Lage des elektrischen Bahnnetzes nothwendig. Sie begründen sich auf den Plänen von selbst. Es ist bloss noch auf die Verlegung des Marktes Am Hof, in neue Marktgebäude, die auf den alten Gründen des Tieten Graben aufgebaut sind, zu verweisen.

II. Bezirk.

Dieses äusserst umfangreiche Territorium umfasst vier ganz ungleichartige Theile. Erstens die Brigittenau, die Gegenstand specieller Bahn- und Wasserstrassen hier bloss naturgemäss sein kann, ferner die Donaustadt, die in Zukunft ein grosser Lagerhausbahnhof sein wird, und zwar in gleicher Weise für Schienen- und Wasserstrassen; den Prater als Vergnügungsort aller Sporte und Spiele, aber zuletzt auch die eigentliche Leopoldstadt als die schwierigste Partie, der ein baulicher Ausdruck erst zu geben sein wird.

Es wird nun angemessen sein, hinsichtlich des historischen Alters den Namenspatron des II. Bezirkes in Erinnerung zu bringen, denn er war es ja, der die Inseln der heutigen Donau dem Stifte Klosterneuburg widmete; es wäre auch auszudrücken nothwendig, dass in der heutigen Leopoldstadt von den Wienern der Vergangenheit und Gegenwart mit schweren Opfern der Strom abgerungen werden musste.

Es ist daher nothwendig, die grosse Durchmesserverkehrslinie NS. von der Mitte des Morzinplatzes bis zum grossen Donauplatze bei der Karmeliterkirche als grosse Radialstrasse anzulegen, um so auch den Ursprung der Leopoldstadt als ein Kind der inneren Stadt anzudeuten.

Der grosse Donauplatz (bei der Karmeliterkirche) hätte der Repräsentant der riesigen Flächen zu sein, welche die Culturarbeit so vieler Jahrhunderte dem Strome abgerungen

hat. Deshalb hat er entsprechend grosse Dimensionen zu erhalten und ausser dem markanteren Vortreten des Institutes der barmherzigen Brüder in der Nähe der Karmeliterkirche und des dazu gehörigen Klosters sowie der Verwaltungsgebäude weiters die Gebäude der Erhaltung des Stromes und der darauf Schifffahrt treibenden Gesellschaften in sich aufzunehmen. Es sollen auch figurale Ausschmückungen, beziehungsweise der Donau und ihrer Nebenflüsse, den Charakter des Platzes kennzeichnen.

Am Kopfe dieses Platzes vereinigen sich die elektrischen Linien, von verschiedenen Seiten kommend, zu einem grossen Bahnhofe. Von dort aus markiren sich ferners einige grössere Strassendurchbrüche. Die Pazmanitenstrasse wäre soweit als thunlich dem Vordringen der grossen Mittelstrasse zur Donaustadt und mittelst eigener Brücke nach Leopoldau dienstbar einzurichten. Damit hätte die Leopoldstadt neben der Taborstrasse eine passende grosse, weitgedehnte Verkehrsstrasse.

Damit den eigentlichen Kern des II. Bezirkes verlassend, müssen nunmehr die übrigen Annexe vorgeführt werden: die Brigittenau, Donaustadt, der Prater und die Bezirke über den Durchstich hinaus.

Die Brigittenau hat Markirungen im Endpunkte der grossen Praterallee, welche durch den Augarten hindurch fortzusetzen ist. Ebenso in der Einbindung der Gürtelstrasse vom IX. Bezirke zur Donaustadt und in gleicher Weise durch Führung des Hochdruckstranges von den Höhen des XIX. Bezirkes zur weiteren Kraftvertheilung für die Donaustadt.

Dieser Bezirkstheil wäre nicht der Verbauung mit Zinshäusern zu widmen, es ist für diesen nach Einführung eines Zweiges des Grundwassercanales die Etablirung von Fabriken, die viel Wasser und auch Kraft bedürfen, ganz besonders empfehlenswerth.

Die alte Brigittacapelle ist als Baucomplex auszugestalten, welcher jene Gebäude enthält, die dort nicht allein für die Brigittenau, sondern ebenso für den oberen Theil der Donaustadt nothwendig sind.

Die Donaustadt der Zukunft bestünde nach diesen Planungen nicht bloss aus der schmalen Zone, die gegenwärtig diesen Namen

trägt, sondern auch aus dem heutigen Inundationsgebiet des Durchstiches. Viele Brücken verbinden diese beiden Streifen des regsten Geschäftsverkehrs, der unsomewhat emporblühen dürfte, als Hochwässer und Eisgänge von den Bassins des Durchstiches ausgeschlossen sind. Diese Brücken sind (in der Höhenlage der gegenwärtigen Brücken) nicht bloss für den öffentlichen Verkehr, sondern auch für Handelsgesellschaften für Ausladen und Beladen etc. eingerichtet. Die regulären Zustände bezüglich des Wassers und die billige Wasserkraft werden Anziehungspunkte sein, sich dort anzusiedeln.

Wie ferner später des Näheren angegeben, werden die gegenwärtigen Verhältnisse sich leicht zur Etagenführung der Wasser-, Bahn- und gewöhnlichen Strassen einrichten lassen und nimmt jedes Gebäude innerhalb dieser Streifen an allen Combinationen des Verkehrs theil.

Von dort aus vollziehen sich auch zwei Einbrüche des nördlich gelegenen Schifffahrtcanalverkehrs zum Donaucanal, und zwar einestheils über den Augarten und anderentheils über das städtische Lagerhaus. Damit gelangen die Schiffe in den mit Grundwasser gespeisten Donaucanal (im Winter keine Vereisung), und zwar direct zu den grossen Länden: Weissgärber und Rossau, beziehungsweise auch zu den grossen Centralmärkten der Rossauer Kaserne und des Eislaufplatzes. Von letzteren sind weitere Wege offen in das Wienthal und zum Südcanal.

Der Donaucanal muss in den neueren Combinationen, gleichgiltig, ob in Haltungen dieser oder jener Zahl eingetheilt, seine eigene Charakteristik darin finden, dass er warmes Wasser hat und daher ebenso eisfrei bleibt, als er es gegenwärtig infolge der Strömung (bei vorgelegtem Sperrschiff) ist.

Wird nun weiters der Prater behandelt, so ist es nicht nöthig, denselben ausser der erwähnten Wasserquerstrasse beim Lagerhaus noch weiters mit solchen Traversircanälen zu durchschneiden. Es wäre bloss dafür zu sorgen, die heute bestehenden natürlichen Arme (Heustadlwasser, Hagelarm u. s. w.) zu ergänzen und mit Wasser zu versehen, auf welchen Wasserflächen der

Rudersport und Eislaufen im grössten Massstabe betrieben werden könnten. Die betreffenden Gebäude, die dazu gehören, ebenso wie jene sonstiger Sporte hätten sich zwanglos längs der Hauptallee anzuordnen, so dass der heutige Charakter gewahrt bleibt und bloss eine Verfeinerung erfahren würde.

Von wesentlichem Werthe bezüglich des äusseren Aspectes der Leopoldstadt von der Stadtseite aus wäre die Führung der vielfach gewünschten Externlinie als Hochbahn längs des Donaucanals am Leopoldstädter Gelände statt auf der Stadtseite. Im Hinblick auf die Kosten einer Hochbahn als continuirliche Brücke kann die zweifache Ueberbrückung des Donaucanals gar nicht in Betracht kommen.

Es fordert ferner eine solche Hochbahn eine bauliche Verbindung mit den anstossenden Häusern, die stadtseitig gar nicht möglich ist. Abgesehen von den geschädigten Fernblicken sind die hohen Ufer der Stadtseite dem Anblicke einer Hochbahn auf kurzen Stützen mit langen Feldern nicht günstig, wohl aber können auf der Bezirksseite hohe Stützen und Arcadenbildung im grössten Massstabe eingeführt werden. Es hätte so der zu formirende Nibelungenplatz eine grosse, einheitlich zusammenfassende Umrahmung.

Die Gebiete ausserhalb des Durchstiches enthalten zwei neue Flussbette, und zwar je ein Hochwasserbett und eines für Eis- aufbauung beide mit hochgelegenen Umlaufgräben versehen, welche es gestatten, Donauwasser hoch zuzuleiten und beim tiefen Absturz in die neugegrabenen Bette Kraft zu erzeugen.

Der städtische Charakter ist naturgemäss allen diesen Gebieten nicht abzusprechen. In Floridsdorf, Jedlersee, Jedlersdorf, Leopoldau, Kagran und Umgebung geht die Art der Verbauung direct aus den Nothwendigkeiten der Bahn- und Wasserstrassenverbindungen hervor. Doch in Kaisermühlen und den weiteren ähnlich gelegenen Grundflächen, bei der Militärschiessstätte ist gesucht, den besseren städtischen Charakter wohl zu wahren.

Die Kasernanlage in diesem Bezirke vertheilt sich auf drei Stellen, und zwar Lobau, Kagran und Stammersdorf. In den Plänen ist die Austheilung näher ersichtlich gemacht. Es ist kein Zweifel, dass dieser Art der Austheilung mit Hinzufügung der eigenartigen Lage und mit Berücksichtigung der dort gedachten neuen ringartigen Donaubette eine Art Befestigung militärischen Charakters von Wien gegen Nord zu gegeben ist.

Ebenso ist hervorzuheben, dass dieser Bezirk in seiner grossartigen Ausdehnung eine ebene und tiefe Niveaulage hat und so die Entwässerungsanlagen schwierig sich gestalten. Doch findet sich in diesem Entwurfe überall Vorsorge für hochgelegenes Wasser und tiefen Abzug. Die Canalisation kann so leicht die kräftigste Spülung erhalten und damit eine werthvolle Verbesserung gegen heutige Zustände erlangen.

In der Anlage ist in Hinsicht darauf, dass die Rohartikel weit auswärts sich ablagern werden, der Raum des Nord- und Nordwestbahnhofes verringert und der so gewonnene Raum anderen besseren Zwecken gewidmet.

III. Bezirk.

Der Stadttheil Landstrasse besteht der Wesenheit nach ausser dem eigentlichen Träger dieses Namens auch aus dem tiefgelegenen Bezirkstheile Weissgärber und dem hochgelegenen Erdberg.

Die ehemaligen Weissgärber haben nur eine Zukunft, wenn sich eine Umwandlung in ein Geschäftshausviertel, das vom Umschlag des Donaucanals lebt, sich vollziehen wird. Der Erdberg ist nur entwicklungsfähig durch Anlage von grossen Bahnverbindungen, die zwischen dem Aspanger Bahnhofs, respective Viehhofbahn und den weit zu vergrössernden Erdberger Gasöfen und Kohlenhafen zu liegen kämen.

Diese Schienenverbindungen, zu denen sich noch die elektrischen Bahnen gesellen, verlangen ebenso die Einführung einer grossen Lastenstrasse vom Wasser aufwärts gegen das Arsenal zum Wasserhofe des Neustädter Canals als ebenso eine neue grosse Längsstrasse bis nach Schwechat (Carnuntumstrasse).

Ausser den gegebenen grossen Centralmärkten des Eislaufplatzes, des Viehhofes ergeben sich bauliche Knotenpunkte ungezwungen beim Rudolfs-Spitale sowie in der Nähe des heutigen Landstrasser Marktplatzes.

Erwähnenswerth ist unbedingt der Durchbruch des Verbindungschanales vom Eislaufplatz bis zum Südcanal, die Unterfahrung des Lastenstrassenzuges von der Heugasse unter dem Rennweg über die Heumarkt-Kaserne, vor dem erzherzoglichen Palais und unter der Verbindungsbahn zur Invalidenstrasse. Desgleichen die Führung der elektrischen Bahn quer über den Schwarzenberg-Garten und Belvedere. Dieselbe ist theils gedeckt, theils offen zu führen und unterstützt jedenfalls den Terrassencharakter der bestehenden Anlage.

Besonderes Gewicht ist auf die Erhaltung des aristokratischen Charakters der Partien von der Jacquingasse zur Wieden gedacht, wie spätere Darlegungen dies zeigen werden.

Der Platz vor dem Arsénale, dem Süd- und Staatsbahnhofe in Zusammenschliessung mit dem Belvedere fordert bezüglich seiner eigenartigen und hohen Lage zu einer besonderen Platzbildung in Verbindung mit den Verknüpfungen der dort sich zusammen treffenden Bahnlinien des städtischen Netzes besonders auf.

Die Gürtelstrasse ist in dem Zuge Matzleinsdorfer Linie bis zur Marxer Linie auf gelassen angenommen und über Favoriten geführt, um so den eleganten Stadttheilen ihren vornehmen Charakter zu wahren.

Die grossen Gartencomplexe des Belvedere, Schwarzenberg-Garten etc. erfahren keine Veränderung, bloss die vom Palais Franz Ferdinand vom Heumarkt heraufkommende elegante Parkstrasse bricht sich bis zum Platze oberhalb des Belvedere durch, ebenso die Lastenstrasse (gedeckt) oberhalb dem Schwarzenberg-Palais und die elektrische Bahn von der Plösslgasse quer durch bis zur Klosterkirche am Rennweg.

Es ist noch hinzuzufügen, dass die Zusammenbindung der heutigen grösseren convergent zusammenlaufenden Strassenzüge sich ungefähr in derselben Entfernung vom

Parkringe vollzieht, wie ähnliche Gruppierungen in anderen Bezirken und diese Bildung auch ungefähr über der Mitte der dortigen Ringpolygonseite liegt. Damit ist die Gleichartigkeit um den ganzen Ring herum hergestellt.

IV. Bezirk.

Der Bezirk Wieden hat eine eigenartige zusammenlaufende Strassenbildung, die sich am besten in der ungefähren Nähe der Waaggasse zusammenbinden lässt und im Anschlusse an das dortige Gemeindehaus und die Paulanerkirche einen Gruppenbau gestattet, der ungefähr in der Mitte des Kärnterringes eine Begründung der betreffenden Ringpolygonseite durchführt.

Eine besondere Sorgfalt ist aber dem Umstande zu widmen, dass von der Jacquingasse im III. Bezirk bis zur Matzleinsdorferlinie im V. Bezirk die höher gelegenen Theile vielfach von Palais der höchsten Aristokratie eingenommen sind, und empfiehlt es sich, diesem ganzen grossen Stadttheil diesen Charakter als spezifische Eigenart zu belassen und die heute noch bestehenden, diesen Ausdruck störenden Elemente in Zukunft auszuschliessen.

Daher die Verlegung der Gürtelstrasse von der Matzleinsdorferlinie an über Favoriten und Umbildung der Partien längs der Südbahn mit dem Linienwalle zu grösseren Gartenanlagen.

Die Theresianische Akademie mit ihrer grossen Flächenausdehnung ist umgebaut gedacht im Sinne einer wirklichen Favorita mit Terrassenbildung, ähnlich dem Belvedere, sie bietet zugleich die Möglichkeit, Centrum eines Diagonalstrassenpaares zu sein, wovon die eine das Palais des Erzherzogs Carl Salvator mit der Palaisgruppe Erzherzog Rainer und Fürst Schaumburg verbindet. Andererseits den grossen Platz oberhalb dem Belvedere ungefähr mit jenem des Palais des Erzherzogs Ludwig Victor.

In diesem Umbildungsprocess ist die ganze dichtverbaute Häusergruppe um die Elisabethkirche einzubeziehen. Um- und Neubauten sollen dort nur mit Rücksicht auf Vor- und innere Gärten, resp. Strassenhöfen

gestattet sein, um sich bezüglich der Ausdrucksformen der Umgebung anzuschliessen.

Obwohl von einem ganz anderen Gesichtspunkte aus wird der untere Theil der Wieden längs des Wienflusses umzuwandeln zu suchen, indem der Bagedanke des Margarethenhofes weiter entwickelt würde, und zwar im Anschlusse an denselben längs der Margarethenstrasse bis in die Nähe der Stadt.

Die Carlskirche wurde nicht freigelegt, weil die grossartige Wirkung der Façade mit der Grösse des Grundrisses in keinem Verhältnisse steht, doch ist dem Charakter der Kirche durch Angliederung von Gebäuden mit Säulengängen zu entsprechen versucht worden.

Die Verkehrsverhältnisse der Favoriten- und Wiedner Hauptstrasse sind besser gestaltet und wird der Engpass von der Paulanerkirche durch Demolirung des Pensionshauses der Künstlergenossenschaft beseitigt werden. Da die Künstlergenossenschaft den Bauplatz vor dem Künstlerhause erhalten wird, so wird es möglich sein, einen würdigen Umbau des Künstlerhauses vor der Carlskirche in einer Weise zu erzielen, die den Pensionsfonds nur stärken kann.

Weitere neue Durchbrüche im mittleren Theile des Bezirkes ergeben sich aus den Bedürfnissen von Verbindungsstrassen zu den einzelnen neu zu schaffenden Baugruppen der verschiedenen Verwaltungsweige.

V. Bezirk.

Dieser Stadttheil bietet bezüglich seiner der neuesten Zeit entstammenden Anlagen wenig Gelegenheit zu besonderen Einführungen für die Zukunft. Wie früher schon erwähnt, wäre der Theil zwischen Matzleinsdorferstrasse und Südbahn möglichst mit vornehmer Gestaltung auszurüsten und ist so der Gürtel in die ihm mehr passende Sphäre von Favoriten einzulegen.

Die bereits vorgesehenen Bahndurchbrüche sind dementsprechend dort auch ausgenützt.

Auf die Matzleinsdorferkirche und die in deren Nähe sich ergebenden Motive ist Rücksicht genommen.

Besonders wichtig ist der Knotenpunkt der grossen Externlinie mit der elektrischen

Rundlinie und dem Strassennetze, und ist so eine neue grosse Strasse nach Meidling über den Hundsthurmer Friedhof gehend eine Nothwendigkeit.

Das Motiv des Margarethenhofes ist zur Ausgestaltung im Sinne dieser Anlage benützt und hat dieselbe durch Zusammenbindung mit den schmalen Häuserinseln des Wienflusses einen positiven Hintergrund.

Diese vorgenannten Häuser sind nämlich so schmal, dass es eigentlich ganz unnöthig ist, dieselben von zwei Strassen begegnen zu lassen. Es genügt die heutige Einfahrt von den bestehenden Strassen. Es ist besser, den Raum zwischen der Bahn und den Hausfluchten nicht zu einer Strasse zu verwenden, sondern in Bahnniveletthöhe zu einem Garten und Souterrain zu benützen, der den Passagieren freundliche Eindrücke verschafft und den betreffenden Hausbesitzern die Möglichkeit einer besseren Ausnützung gibt. Wird die Einwölbung vollzogen, so bietet diese ohnehin Raum genug zu einer Strasse.

Die heutigen Verhältnisse des Linienwalles wären im Sinne besonderer Anlagen, wie in den Plänen angegeben, auszunützen mit Kirchenbauten und Markthallen zu versehen, um so die Gürtelstrasse architektonisch zu beleben. Die Gürtelstrasse vermeidet ferner die heute geplante Lage, insofern sie dem hier projectirten Zuge der Bahn und auch anderen Factoren folgend, über den eingewölbten Wienfluss beim Gumpendorfer Schlachthause gelegt ist.

VI. Bezirk.

Hier ist eine erhöhte Bedeutung den baulichen Anlagen zuzuweisen, indem es angemessen erscheint die grosse Verkehrsrichtung Süd-Nord als Durchmesser der Stadt über diesen Stadttheil zu legen und so durch diesen Verkehrsweg grössten Styles, welche den Burgcomplex direct mit Schönbrunn verbindet, der Erweiterung desselben besondere Bedeutung zu geben. Andererseits wird dieser hochentwickelte Stadttheil mit einer monumentalen Strasse geziert. Eine fernere Grundlage desselben bildet eine der Hauptlinien des elektrischen Bahnnetzes, welche in verschiedener Form entweder als

Untergrund, freie oder eingebaute Hochbahn dieselbe noch näher in den einzelnen Theilen begründet. Die Kreuzungspunkte mit den rundlaufenden elektrischen Linien sind besonders benützt und mit den entsprechenden, dem Bezirke nothwendigen Bauten versehen. Die alten zurückgebliebenen Bezirkstheile Windmühle, Laimgrube und das Ratzenstadtl wurden umzuwandeln gesucht, und zwar durchbricht die erstgenannten Stadttheile die grosse Externlinie, welche mit der weiteren elektrischen Linie einen besonders architektonisch gestaltbaren Knotenpunkt bei der Laimgrubener Pfarrkirche bildet und einen besonderen Strassenzug über die Bettlerstiege und Kaserne zu bilden erlaubt. Dieser Strassenzug soll die Mariahilferstrasse, bezüglich ihres Engpasses umgehen, respective es vermeiden, die dortigen Häuser so weit mit grossen Kosten rücksetzen zu müssen, wie es eigentlich dem Anfange einer so grossartigen Strasse entsprechen würde.

Weiters bildet die von Margarethen kommende grosse Lastenstrasse, welche den Wienfluss-Boulevard übersetzt, mit der Extern- und elektrischen Linie bezüglich des daran schliessenden Magdalenengrunds die richtige Lage für einen grossen Centralmarkt und wäre hieher der Grosshandel des Naschmarktes zu verlegen, während der Südfrüchten- und Blumenhandel in dem neu vorgeschlagenen Bahnhofgebäude der Elisabethbrücke bestehen bleiben könnte.

Längs des Wienflusses wären ebenso wie in Margarethen die schmalen Blöcke auf der Wienflusseite mit Gartenstreifen einzusäumen, dort aber, wo die Blöcke tiefer sind, durch Einlage einer Strasse durch Theilung solcher Blöcke solche schmale Parcellen besonders zu schaffen.

Obwohl erst dem benachbarten Bezirke angehörend, ist aber schon jetzt zu bemerken, dass die Fortsetzung der Burgmuseen ihren Abschluss nicht bloss in dem umgebauten Hofstallgebäude, sondern in Bauten bis zur Stiftskirche reichend finden müsse. Diese hochgelegene Partie fällt nun einerseits zum Wienflusse, respective Gumpendorferstrasse, andererseits zur Neustiftgasse ab. Die Unterführungen der tief gelegenen Lastenstrasse

sowie der Externlinie geben zu grossartigen Portalbildungen beim Eindringen vom Terrain in die Bergpartien Anlass, die auf der steil abfallenden Seite der Laimgrube besonders auffallend ausbildbar wären.

Zu betonen ist weiters die Freilegung des Theaters a. d. Wien, die Bildung eines Platzes vor der Akademie der bildenden Künste, die Einlegung einer eigenen Strasse zur Fünfhauser Kirche am Gürtel, die erst dadurch bezüglich der Platzwahl eine Begründung erhält. Besonders ist es nöthig, darauf aufmerksam zu machen, dass die Baublöcke der ehemaligen Mariahilfer Linie so umzubauen wären, dass sie die Gürtelstrasse monumental aufputzen und die Erinnerung an den ehemaligen Bestand der Linienthore festhalten. Es sollte dies auch an anderen Orten geschehen.

Für Grossmärkte ergeben sich günstige Lagen oberhalb des Magdalenensteges, auf dem Grunde der aufzulassenden Kaserne, eventuell des Gumpendorfer Schlachthauses, welches übrigens als Verbindungsstation der Wienthal- und Gürtellinie besonders werthvoll ist, aber auch als Kohlenstation und für Anlage von Gaswerken.

Bezüglich der Einbindung der Gürtelstrassenlinie in den Westbahnhof wurden die in den Plänen eingezeichneten, von der officiellen Annahme abweichenden Tracen und Niveaux angenommen.

VII. Bezirk.

In den Bereich dieser Theilfläche der Stadt fällt eine der grössten Umbildungen in baulicher Beziehung, nämlich der Abschluss des Burgecomplexes.

Es ist keinem Zweifel unterworfen, dass das Hofstallgebäude in seiner gegenwärtigen Gestaltung nicht genügt, um Endabschluss der grossartigen Burgbauten zu sein. Denn ein stylgemässer und in grosser Entwicklung gedachter Bau kann wohl in seiner Grundrisswirkung, nicht aber in Wirklichkeit genügen. Sehr einladend zu zweckentsprechenden besseren Gestaltungen ist die grosse Höhenlage der Partien der Militärakademie bis zur Stiftskirche, welche, wenn sie mit besonderer Rücksicht auf diese Höhenlage des Terrains ausserdem noch mit Thürmen u. s. w.

ausgestattet werden, einen sehr guten Prospect von der Ringstrasse aus abgeben werden.

Es ist nun direct von Zinshausbauten selbst bei Vorschrift einer gebundenen Bauordnung dieses nicht in dem Masse zu erwarten, als wenn hinsichtlich der Verbauung der Gründe der aufzulassenden Militärakademie besondere Rücksichten Platz finden könnten. Es wäre nämlich angemessen, zum Abschluss des grossartigen Burgbaues Gebäude für die Hofgendarmerie, der deutschen und ungarischen Garde, der Arcièren u. s. w. zu verwenden, und so Alles, was zur Burg gehört, baulich zusammenzuschliessen.

Diese Gruppierung passt ferner in den Rahmen der natürlichen Verhältnisse, weil das vorbezeichnete Hochterrain einerseits von dem Abbruch der Laimgrube, andererseits von dem Terrainhang des Spittelberges bis zum Ottakringerbach begrenzt ist. Dieser Höhenrücken wird am besten von scharf abfallenden Terrains, die baulich noch zu verschärfen sind, begrenzt, und wächst so seine Position. Es bietet hiezu die Durchführung der tief, horizontal durchlaufenden Lastenstrasse und der Externlinie den erwünschten Anlass.

Diese vorgeschilderte Lage bildet eine beherrschende Stellung in dem Linienzuge der Stadt und müssen demgemäss auch die Strassen die entsprechende Richtung erhalten. Der eine Strassenzug geht seitlich des Casa piccolo nach Schönbrunn, der andere symmetrisch (in Beziehung auf die verlängerten Burgcomplexe gesprochen) zur Achse der Schmelz. Ersterer ist im VI. Bezirke einermassen skizzirt, die zweite Strasse (Aufmarschstrasse) ist in eine Prachtavenue mit Gärten und monumental wirkenden Gebäuden verwandelt gedacht.

Diese Avenue verschneidet sich mit der Rundlinie der elektrischen Bahnen und der diese begleitenden Strassen und bietet Anlass zu weiteren baulichen Gestaltungen.

Charakteristisch für den VII. Bezirk ist das Vorhandensein zahlreicher Privatgärten, deren Erhaltung anzustreben ist. Es wären also die Baublöcke servitutsmässig im Grundbuche zu verhalten, die in den Plänen angegebenen Gartenstreifen, respective Alleen, mit Gestattung des öffentlichen Durchganges

bleibend als solche zu lassen und von der Verbauung auszuschliessen.

Der Lerchenfelderstrasse wurde durch die geänderte Art der Einmündung von Seitenstrassen bauliche Motive zu geben versucht, ebenso ist die Umgebung der Ullrichskirche gebessert und wäre ähnlich der Laimgrube der sanitär hoch bedenkliche Spittelberg ganz umzugestalten und durch das Mittel der Aufstellung eines Marktes mit Garten eine gründliche Aenderung zu versuchen.

VIII. Bezirk.

Hier findet die Begründung der Ringpolygonseite des Franzensringes eine nähere Darlegung, indem im Verhältnisse zu den anderen entsprechenden Ausbildungen die bauliche Entwicklung rücksichtlich der Tiefe zwischen Rathhaus, Parlament und Universität eine viel zu geringe ist. Es handelt sich aber in Hinsicht auf die Wichtigkeit des Rathhauses, als eigentlichen bürgerlichen Mittelpunktes der Stadt, um die Umformung der Umgebung in entsprechender Weise.

Da nun in deutschen Städten das Bürgerthum, respective das durch fleissige Arbeit emporstrebende Arbeiterthum, die Seele der Stadtentwicklung bildet, so entsteht die Nothwendigkeit, das Rathhaus in die Mitte von Baulichkeiten zu setzen, welche dasselbe nach dem Muster der Londoner City als höher entwickelte Guild hall erscheinen lassen.

Daher die Umgestaltung des Strassenplanes mit Bezugnahme auf die Rathhausachse, und ist gedacht, dass, wenn auch anfänglich Zinshausbauten sich diesen Linien einfügen, doch die Ablösung derselben seitens der Gewerbsgenossenschaften stattfinden wird, so dass das Rathhaus in Zukunft von einem Kranze der Zunfthäuser sammt dazu gehörigen Annexen von Magazinen, Genossenschaftsbanken, Ausstellungsbauten u. s. w. mit allem Zubehör der späteren Entwicklung ausgestattet sein wird.

Das Rathhaus sammt seiner so vorgeschilderten Umgebung braucht aber auch einen grossen Abschluss nach aussen und eine grosse Strasse zwischen dem Rathhaus und seiner Endkrönung.

Ebenso wie Schönbrunn seine Gloriette besitzt, das auf grosser Höhe erst den richtigen Abschluss gibt, so ist auch der grosse Baucomplex des Rathhauses nicht bloss der baulichen Entwicklung nach, sondern noch mehr seiner inneren Bedeutung nach genöthigt, mit einer grossartigen Gloriette abzuschliessen. Die verlängerte Rathhausachse schneidet nun das grossartige Plateau Satzberg-Galizynberg-Heuberg nahezu in der Mitte und ist so ausgezeichnet passend, den entsprechenden, weithin sichtbaren Abschluss auszudrücken.

Innerhalb des Bezirkes auf dem Wege dahin ist der Kreuzung mit der elektrischen Rundlinie auf dem Gebiete der Kaserne zu gedenken sowie der Gruppierung des Piaristen- und Schönborn-Gartencomplexes in Verbindung mit den neu projectirten Bauten. Die Achse dieses von dem Rathhause sich axial abzweigenden Strassenzuges bildet aber eine für den gewerblichen Aufschwung Wiens hochwichtige Eisenbahnlinie der inneren Alpenbahn, die in Verbindung mit einer neuen, möglichst grossen Hochdruckwasserleitung bis zum Erzberg in Steiermark gehen soll.

Die im Untergrunde laufende Externlinie von der Ullrichskirche bis zur Alservorstädter Kirche gestattet in Hinsicht auf das zur vorerwähnten grossen Strasse aufsteigende Terrain vielfach wechselnde Ausgestaltungen zwischen dem Niveau der Bahn und Strasse, umsomehr als ein grosses Gesamtbild durchführbar erscheint bezüglich der vorgeschilderten Rundstrasse, der Radialstrasse und der grossen Baugruppe der Piaristen in Verbindung mit jener auf dem Areale des Schönborn-Gartens.

IX. Bezirk.

Hier sind Stadttheile ganz verschiedenen Charakters zu besprechen, und zwar ausser dem eigentlichen Alsergrund sowohl jener, dessen Grundfläche die Spitäler einnehmen, als auch jene von Lichtenthal und weiters die Rossau.

Das Allgemeine Krankenhaus ist in seiner Lage an grossen Strassen, wodurch die bisherigen Grundflächen schon zu grosse Werthe

darstellen, nicht am Platze und könnte durch Verwerthung dieser Flächen Geld für Neubauten in modernem Pavillonsinne gewonnen werden. Zu diesem Behufe ist in den Plänen die grosse Fläche der Landes-Irrenanstalt in Aussicht genommen und sind Andeutungen gemacht, die aber wohl nicht als directer Vorschlag zur Verbauung für die zu planenden Krankenhäuser zu nehmen sind. Da das Allgemeine Krankenhaus Centralanstalt aller Krankenhäuser der Stadt sein soll, so ist die Anlage eines centralen Knotens für vier von verschiedenen Seiten kommenden elektrischen Bahnlinien wohl gerechtfertigt.

Das niedrig gelegene Lichtenthal erhält eine neue Strasse auf der Axe des Liechtenstein-Palais, ebenso auch eine quer darauf gelegte, über den Sobieskiplatz, die in ihrer weiteren Verlängerung nach Gersthof zu der Baulichkeitsgruppe, bezüglich der Befreiung Wiens von den Türken führt. In diesem Gebiete laufen weiters elektrische Bahnlinien längs des alten Hochufers des Donaucanals und von dort einerseits nach Döbling, andererseits zur Brigittenau, ferner ist eine Kehrcurve von der staatlichen Gürtellinie über den Franz Josef-Bahnhof vorgesehen (Hochbahn).

Die Rossau in ihrer Lage zum Donaucanal besitzt in der kreisförmigen (ideal gedachten) Fläche der Detailpläne niedrige Lagen, die zu Bassinformirungen des den Donaucanal begleitenden Hochcanales (Grundwasserzubringer) sehr gut passen und ähnlich den Weissgärbern die Schaffung von Fleeten (schmale Hamburger Wasserführungen) möglich machen würden, so dass im Laufe der Zeiten statt der heutigen Wohnviertel, anschliessend an die Donauländen, entwickelte Handelsviertel entstehen würden.

Quer durch die bereits verbauten Gründe der Rossau führt die zu verlängernde Franz Josef-Bahn als Hochbahn zum Anschlusse an die Externlinie bei der Rossauer Kaserne und würde sich dort in Hinblick auf die Lage der grossen Extern- und elektrischen Bahnlinien in inniger Verbindung mit den Wasserstrassen eine grosse Frachtenstation ergeben. Sie würde ausser dem Schanzel und Fischmarkt überhaupt den Wassermarkt mit

seinem nothwendigen Umschlagsverkehr zur Bahn und Strasse aufzunehmen haben, und dies umso mehr, als dort der directe Einbruch der grossen Wasserstrassen von Nord über den Augarten in den Donaucanal erfolgt und so die ganze Partie Augarten- bis Brigittabrücke einen äusserst lebhaften Verkehr aufweisen wird.

Dieser hochwichtige Abschluss bei der Augartenbrücke ist im Sinne der Begrenzung des bei Bezirk I erwähnten Nibelungenplatzes noch besonders baulich zu entwickeln, um den nöthigen Abschluss in architektonischer Hinsicht zu verwirklichen.

Weiters wurde versucht, die höheren Lagen dieses Bezirkes besser zu gliedern (Strudelhof), um einige gute Abschlüsse zu gewinnen.

X. Bezirk.

In diesem ausgedehnten, erst in neuerer Zeit entwickelten Bezirke kann bloss die Einbindung der Gürtelstrasse mit den an passenden Stellen eingefügten Kirchen Erwähnung gethan werden.

Um ferner in die Monotonie der Parcelirung ein besseres Element zu bringen, wären in den noch nicht verbauten Parzellen grüne Gartenstreifen und Alleen einzulegen, die nicht verbaubar wären.

Die äussere Charakteristik des Bezirkes ist jene eines dreieckigen Plateaus, dessen eine Ecke das Arsenal einnimmt. Die anderen zwei Ecken sind bezüglich der sie vermittelnden Linie auf der Grathöhe des Wienerberges gelegen und wird die Strasse, welche die Baulichkeiten von Wien einschliesst (Burgfrieden), diese zwei Ecken verbinden. Die militärische Wichtigkeit macht die vorgenannten Ecken in erster Linie zu Kasernen geeignet (Laaerberg und Spinnerin am Kreuz). Ferner wäre das Laaerberg-Waldl zu einem Parke zu formiren.

Die Höhen des Laaerberges wären in ihrer Abdachung zum Centralfriedhofe an diesen anzugliedern und zwischen dem jetzigen Bestande desselben und der zukünftigen denkbaren Entwicklung ein Todtenpark mit landschaftlichem Hintergrunde für umfangreichere Todtendenkmäler herzustellen.

Die Abdachungen wären zu terrassiren und zu Columbarien der Feuerbestattung einzurichten, dessen Crematorien auf der Höhe des Laaerberges gelegen sind.

Die Anlagen der Bahn sind derart durchgeführt, dass eine centralisirte Todtenbestattung mittelst der elektrischen Bahn möglich ist.

Weiters an die Kasernen angelagert und die Höhen des Laaerberges benützend, münden hier die Heisslufröhren der Vergasungsfeuerungen von Simmering, indem so Gelegenheit zur Entwicklung daran betheiligter Industrien gegeben ist.

Diese Partie ist umso mehr zu industriellen Anlagen geeignet, als hier das grosse Geleisbündel der Aspang- und Staatsbahn-Gesellschaft läuft, welche in sich grossen Raum zur Schaffung von Fabriksbahnhöfen bieten würde, indem so jede Fabrik direct mit den Bahnen verbunden wäre.

Um aber nun diese Flächen den Industrien zu erhalten und nicht von Zinshäusern besetzen zu lassen, welche die Fabriken vertreiben, ebenso um billigere Wohnungen möglich zu machen, als es die dort schon hoch getriebenen Preise erlauben; wäre über diese Flächen ein Bauverbot dahin gehend zu legen, dass nur Wohnstätten mit zeitlich kurzem Bestande, mit allen thunlichsten Erleichterungen, also auch Holzbauten, gestattet wären. Man kann so billige Arbeiterwohnungen erzielen und den Fabriken damit die Grundpreise niedrig halten.

Die Lösung der Arbeiterwohnfrage mit eigenen Arbeiterhäusern ist, nach den verschiedensten Richtungen betrachtet, direct auf die Zeit nicht haltbar.

Um aber ferner jenen Arbeitsuchenden zu entsprechen, welche eine Wohnung nicht zahlen können, sind in den Plänen am Laaerberg Arbeitercomplexe als grosse Asyle eingerichtet, die von der Gemeinde zu errichten wären, deren Bewohnern eine genügende Kost etc. zu geben ist und welche dasselbe abzuarbeiten hätten, indem sie Accumulatoren laden (Treiben von Maschinen mit Hand), ein eventueller Mehrverdienst wird denselben angerechnet und beim Austritt baar ausbezahlt. Weiters soll nur die Nothwendigkeit

solcher Asyle in dem Bezirke überhaupt und hier als Centralinstitut betont werden. Die Schaffung dieser Anstalten kommt indirect den Arbeitgebern aller Art, den Heruntergekommenen und der Stadt selbst zugute.

Auf dem Hange dieses Bezirkes gegen die Liesing mündet hier der Südcanal ein, der vom Laaerberge abwärts als schiefe Ebene (elektrisch) zu den Simmeringer Canälen niedersteigt.

XI. Bezirk (Simmering).

Dieser ehemalige Vorort im Zusammenhange mit Favoriten bildet jenen Gebiets-theil Wiens, der als eigentliche Industriestätte der Zukunft zu betrachten ist, u. zw. in der Auffassung als Grossindustrie.

In den Niederungen dieses Bezirkes bietet sich die günstigste Gelegenheit, Schiffahrtsverbindungen in beliebiger Höhenlage herzustellen und ist so die Ent- und Beladung der Waaren leicht durchführbar.

So sind nun auch die Fläche der Simmeringer Haide und deren nachbarliche Anschlüsse vorerst von einem Hauptcanal drainirt, der tief gelegen, sich an das Ziegelwasser anschliesst und der so selbst Hochwasserrückstauungen vom Strome nicht viel zugänglich ist. Ferner sind aber einerseits zwischen diesem und dem Donaucanale und andererseits in der Zwischenpartie zum Hochgelände hoch gelegene Wasserspiegel vorgesehen, welche ihre Speisung vom Südcanale her erhalten.

Zwischen diesen Canälen sind die betreffender Bahnanlagen angenommen und ist es gewiss, dass so den Bedürfnissen des Ausladeverkehrs von Rohproducten, Kohle, Petroleum, Erzen u. s. w. ebenso genügt ist als den weiteren Bedürfnissen des Strassen- und Bahnumschlages.

Besonders geeignet ist diese Partie als Kohlenumschlagscenrum für die Anlage der Vergasungsöfen. Diese sind so gelagert, dass die Beschickung ebenso leicht möglich ist wie die Entfernung der Asche etc. Die Verbrennungsgase können nun in eigenen hohen Schornsteinen abgelassen werden, oder aber in eigenen Abzugscanälen, die auf die Höhe des Laaerberges ausmünden. Dadurch wäre

es möglich, die Wärme der Verbrennungsgase auf dem Wege bis dahin in seitlichen Anlagen nutzbar zu machen, indem man so ein Netz von Heissluftführungen erhalte.

Auch die Vergasungsöfen selbst, in welchen tagaus, tagein grosse Feuer lodern, wären in nächster Nähe anzulegen, um die überschüssige Wärme nutzbar zu machen. Verbrennungsöfen für Kehrlicht, Eintrocknung von Fäcalien, überhaupt Verwerthung städtischer Abfälle fänden hier ihre richtige Oertlichkeit.

Die Abfallindustrie ist eine Zukunftssache, die sich noch sehr grossartig feststellen wird und den Werth hat, an die Scholle der Stadt gebunden und andererseits von fremder Concurrenz unabhängig zu sein, wenn die Anlieferungsbedingungen halbwegs günstige sind.

Solche Industrien, die an den Ort gebunden sind, zu schaffen, muss Aufgabe jeder Stadt sein, und ist deshalb hier in Nachahmung des heute bestehenden Hochofens von Schwechat vorgeschlagen, grössere Flächen dem Gedanken zu widmen, mittelst eigener Bahn, in stetem Gefälle von Eisenerz bis Wien, Erze, resp. Roheisen zu befördern, da sie hier profitabler verarbeitet werden können als dort an der Erzeugungsstelle. Ebenso blieben hier alle Geschäfte, die an dem Raffinirverfahren hängen.

Die Ausgestaltung von Kaiser-Ebersdorf im Sinne dieser Hochofenanlage ist in den Plänen gegeben.

Weiters ist der Kasernenanlage in Schwechat am Ausgangspunkte des dortigen Strassennetzes zu gedenken. Diese Anlage ist mit jener in der gegenüberliegenden Lobau geeignet, den Strom von unten herauf militärisch zu sperren.

XII. Bezirk (Meidling).

Dieser bereits ziemlich verbaute Stadttheil hat trotz seines industriellen Gepräges den Vortheil, an Schönbrunn sich anzuschliessen und ebenso auf seiner Crête angenehme Vortheile für Wohnungen zu bieten.

Demzufolge ist mit Benützung der Theresienbad-Realität, an welche sich die weiteren Bezirksbaulichkeiten schliessen, eine Zusam-

menfassung des Bezirkes mittelst weiterer Radialstrassen gedacht, deren eine in directer Verlängerung auf die Niveauhöhe des Schönbrunner Gloriettes zur Kirche mit anschließenden Baulichkeiten führt und so einen richtigen Abschluss des Bezirkes bildet.

Die längs des Wienflusses liegenden schmalen Häuserinseln wären ebenso durch Gartenstreifen in ungefährer Schienenhöhe zu trennen, wie dies in anderen Bezirken geschieht. Es ist weiters nöthig, ein bestimmtes Stück des Wienflusses, und zwar an der Uebersetzung mit der elektrischen Bahn, sofort ins Auge zu fassen, da dort auch ein Uebergang der beiderseitig liegenden Längsbahnen des Wienflusses über die Einwölbung im Niveau möglich ist, da der eigentliche Zug der Wienthalstrasse aus Schönheitsrückichten seitlich geschoben werden muss.

Diese so günstig gelegene Stelle empfiehlt sich besonders zur Herstellung eines grossen Marktes für diesen Bezirk.

Weiters ist noch besonders auf den Einbruch der grossen Durchmesserstrasse nach Schönbrunn hinzuweisen und wäre diese einerseits über Schönbrunn weiterzuführen, ebenso über die Einwölbung zu leiten und andererseits der Rundweg zur Kirche offen zu halten.

Die Einwölbung längs des Lustschlosses ist in der ganzen Länge ins Auge zu fassen und wäre der Aufbau so zu denken, dass das Niveau der Einwölbungsdecke gegenüber dem tiefgelegenen Vorpark durch eine Terrassenmauer abgeschlossen wird. Die Einwölbungsdecke wäre so die erste Terrasse, auf welcher die Strasse geführt werden könnte. Weiter rückwärts liesse sich eine weitere Terrassenmauer mit zweiter Terrasse anlegen, welche als Wintergarten eingerichtet werden könnte.

Das Portale des Schlosses selbst wäre durch vorgelegte Arcadengänge besonders zu markiren und hätte auch dem Umstande Rechnung zu tragen, dass die obere Schlosshälfte, die des Wienflusses wegen nicht bloss ganz unentwickelt geblieben ist, sondern auch keine freien Vorplätze besitzt, ausgebaut wird.

Würde Schönbrunn über die eingewölbte Wien bis zum Rondeauabschluss derselben

gegen Penzing vorgerückt werden, so wäre Schönbrunn erst in seiner richtigen Gestalt gegeben, es wäre dann mehr als ein Versailles.

Die Einwölbung des Wienflusses erhielte so Anfang, Zweck und Begründung mit einem Objecte grossartigsten Styles.

XIII. Bezirk (Hietzing).

Bezüglich dieser grossen Fläche sind allgemein beherrschende Conceptionen durchzuführen nur von den Höhen möglich, die den Bezirk umgeben und ihn in Verbindung mit dem Nutzwasseraquäduct auch begrenzen würden.

Längs des Wienflusses wird an gezeichneter Stelle der richtige Punkt für die Einbindung eines Zweiges vom Südcanal sein welcher sein Wasser in den Wienfluss abgibt. Da ferner die Rücksichten auf ein hochwasserfreies Dock, welches ja der Donau-canal der Zukunft sein soll, einer Wienflussableitung für die Hochwässer des Gablitz- und Mauerbaches nach Tulln eine billige Lösung geben, und deren Tunnel zugleich einem Steigrohr von dem mit Wasserkraft betriebenen Tullner Schöpfwerk Aufnahme gibt, so kann eine ziemlich bedeutende Wasserzuführung dem Wienflusse geboten werden.

Diese Einbruchstelle vom Südcanal, respective die Ausgestaltung derselben zu einer Hafenstelle für Schiffe zur Versorgung des Wienflussgebietes, ist also mit Wasser genügend versehen und sind die Hochwasserabflüsse des oberen Wienflusses nach Ausschluss des Gablitz- und Mauerbaches nicht stark genug, um von einer Hochwasserbelästigung mehr sprechen zu können.

Als Platz für die daran sich schliessenden Depots, Hallen und sonstiges Zubehör wären die der Gemeinde gehörigen Flächen am linken Ufer zwischen der Franz Carl-Brücke und der Verbindungsbahn (längs der Westbahn) vorzusehen.

Damit wäre der industriellen Thätigkeit Rechnung getragen, soweit es die örtlichen Verhältnisse zulassen.

Längs des Hanges von Baumgarten und Hütteldorf ist, wie auch in anderen Bezirken, bezüglich der betreffenden Wildbäche ein offener, mit Bäumen besetzter Canal geplant,

der überschüssige Wienflusswässer von Weidlingau bis zur Westbahnlinie führt, um dort längs des Linienwalles sich weiter zu entwickeln. Dies soll zur gelegentlichen Spülung der Canäle dienen. Zugleich ist damit eine Strassenanlage verknüpft.

Auf eine grosse Länge parallel dazu zieht sich der zukünftige Aquäduct der Nutzwasserleitung. Er wird in seinem weiteren Verlaufe durch die übrigen Bezirke bezüglich seiner Horizontalität die Basis einer elektrischen Bahn abgeben, ferner eine Combination von Strassen und Plätzen, den sogenannten Burgfrieden. Eines äussersten Strassenzuges, der den städtischen Rayon begrenzt.

Weiter gegen Breitensee zu wird an der Kehre des Aquäductes ein grosser Platz geplant, der zugleich Centrum einer grossen Kasernenanlage ist, welche bezüglich der dominirenden Lage dort am Platze sein dürfte. Die Grössen-Abmessungen im Allgemeinen sind hier wie in den anderen Bezirken den Gruber'schen Normalien entnommen.

Die längs des Wienflusses der Gemeinde gehörige Fläche wäre bis zu jener Zeit, wo der Südcanalhafen in Action gesetzt wird, als ein Volkspark für die westlichen Bezirke einzurichten, der sich nach und nach zu einer Art Prater der äusseren Gebiete entwickeln könnte.

Die Höhenabdachungen von Hütteldorf über Baumgarten nach Penzing erhielten im Friedhofe oberhalb Baumgarten (Vorortefriedhof) mit Nachbargrundstücken einen besonderen Park. Hier wäre darauf hinzuweisen, dass die grossen Flächen dieser Abdachungen, die weithin sichtbar sind, terrassenartig zu behandeln wären und die Häuserverbauung sich danach einzurichten hätte. Dasselbe würde von den Ober-St. Veiter Höhen längs der Thiergartenmauer gelten, ebenso auch von den Anhöhen des Kiniglberges.

Terrassenmauern mit dazugehörigen Balustraden, Stiegen und Rampen geben äusserst wirkungsvolle Staffagen und wird der Kostenpunkt durch die Erhöhung des Werthes der Hausflächen wohl hereingebracht werden.

Das grosse städtische Plateau wird auf den Höhen des Satzberges den Abschlussbau

auf der einen Seite finden, von dort geht die Erzbergbahn steil herab (elektrische Rampe), und von dort weiters nach Ebersdorf. Weiters ist des Nutzwasseraquäductes zu erwähnen, welcher einen wirkungsvollen Abschluss des Bezirkes bilden wird.

XIV. Bezirk (Rudolfsheim).

Hier findet sich ein dichtbevölkerter Bezirk, welcher bereits heute ein ziemlich ausgebildetes Marktcentrum, an welchem viele Geschäfte betheilt sind, besitzt. Es wurde daher direct eine Grossmarkthalle an der Schönbrunnerstrasse geplant. An diese anschliessend wären an der Stelle des heutigen Heu- und Strohmärktes weitere Marktbaulichkeiten anzuordnen, welche architektonisch als Rundbau gegenüber dem Schlosse gestaltet sind und so den heutigen unschönen Anblick des Westbahndammes verdecken.

Weiters ist im Mittelpunkt des alten Bezirkes in der Umgegend der Reindorfer Pfarrkirche es leicht möglich, eine ganze Baugruppe wichtiger Gebäude anzuordnen und so diesem Gebiete Charakter und Ausdruck zu geben.

Dieses Gebiet sammt Strassen und elektrischem Bahnstrang ist oben und unten in weitere Fortsetzungen eingebunden.

Der neu angelegte Theil des Bezirkes Rudolfsheim enthält eine Variante der heute geplanten Vorortelinie der Stadtbahn insofern, als die Station Penzing höher entwickelbar erscheint und Verbindungen nach allen Richtungen vorzusorgen möglich ist.

Desgleichen ist auf eine bessere Strassenverbindung des neuen mit dem alten Bezirke durch Einführung einer neuen Strassenunterführung der Westbahn bei der Tegetthoffstrasse vorgesehen, ferner wurde die heutige Hochrampe bei der Grenzgasse weiter entwickelt und bezüglich Vermeidung der Störung des ohnehin lebhaften Verkehrs der Schönbrunnerstrasse dieselbe überführt; die Rampe endet bei der Fünfhauser Gürtelkirche.

Die Kasernenbauten am Kopfe des Exercirplatzes der Schmelz dürften einen architektonischen Abschluss geben. Die Schmelz selbst ist von zwei elektrischen Bahnen durchkreuzt,

die im Bedarfsfalle als militärische Ein- und Auswaggonirplätze sich entwickeln könnten.

XV. Bezirk (Fünfhaus).

Innerhalb dieses Rayons ist bezüglich der Bahnverbindungen auf eine Neuführung der Westbahngeleise hinzuweisen, wodurch der heutige Westbahnhof ein Etagenbahnhof würde und so die Möglichkeit eröffnet wäre, die Höhenentwicklung der Gürtellinie wienflussabwärts günstiger zu gestalten und sich den Niveletten auf der Fläche des Gumpendorfer Schlachthauses, respective der Wienflusslinie besser als gegenwärtig anzuschliessen.

Die Gebäudegruppe der diesem Bezirke entsprechenden öffentlichen Bauten schliesst an das Bestehende an und erscheint gegenüber der Hauptstrasse geöffnet.

Die sonstigen verschiedenen Gruppenstellungen und Strassendurchbrüche erklären sich in den Plänen von selbst.

XVI. Bezirk (Neulerchenfeld-Ottakring).

In diesem Bezirke ist die Centralstrasse hervorzuheben, die ungefähr in der Axenrichtung des Rathhauses, und zwar längs der Lerchenfelder Hauptstrasse in die Degengasse läuft, um mit Zuhilfenahme dieser, aber mit entsprechender Verbreiterung, auf dem grossen Hochplateau Satzberg-Galizinberg-Heuberg zu enden.

Dieses Hochplateau hat in seinem natürlichen Verlaufe, als ein bedeutendes Stück des Wien umgürtenden Gebirgskammes, eine Längenentwicklung, die nahezu senkrecht auf vorgenannter Axe steht, und bietet die Ausnützung der horizontalen Schichten die Möglichkeit, das passende weite Planum für grossartige Bauten zu schaffen.

Geht so einerseits die grosse Durchmesserstrasse von Nord nach Süd, direct nach Schönbrunn und durch die Burg und fällt so die Schweraxe des Verkehrs mit der Linie der höchsten Staatspotenzen zusammen; so bildet die Gloriette von Schönbrunn gewissermassen einen Abschluss. Nichtsdestoweniger hat auch die Stadt als solche in ihrer geistigen Tendenz ein Recht auf grossartigen baulichen Ausdruck, der als ver-

grösserte Gloriette die Bauten des vorgenannten Plateaus zu dienen hätten.

Für Wien als Stadt im Ganzen bildet der umlaufende Höhenkamm geradezu die Zinne, welche so weit als möglich mit hochstrebenden Baulichkeiten besetzt sein sollte; eine Art Akropolis, welche dem Wiener Stadtbild seine Bekrönung geben soll.

Heute baut man nicht im Sinne unserer Vorfahren grosse Dome zur Charakteristik der Zeit, beziehungsweise des Vermächtnisses an die Nachkommen, wohl aber grosse Institute, welche die Menschen fördern helfen sollen, sowohl in geistiger und besonders werthvoll in materieller Hinsicht.

Auf dieses Plateau, dessen Centrum die einmündende Erzbergbahn sowie die Hochdruckwasserleitung bildet, wären ähnlich den massigen Bauten eines Krystallpalastes und Imperial-Institutes in London, nach und nach vorbedachtem Plane entsprechend, Baulichkeiten für praktische Schulen zur Erhöhung und Beförderung des Erfindungsgeistes durch die Stadt zu errichten.

Diese grossartige Hochwarte der Stadt ist weiters mit elektrischen Linien nach dem Principe der überall eingehaltenen Horizontalität mit Rampen aufgebaut (Ausnützung der Reversirbarkeit).

Die Parcellirungen gegen die Schmelz sind bloss insoweit mit Diagonalstrassen durchbrochen, um wichtige Strassenzüge, z. B. jene des Flötzersteiges einzubinden. Um aber doch die Eintönigkeit der ewig sich wiederholenden Quadrate in etwas zu mildern, wird vorgeschlagen, durch die Blöcke grundbücherlich festgelegte Gartenstreifen mit Alleen einzulegen, um so auch den sanitären Verhältnissen Rechnung zu tragen.

Die Baugruppen für Verwaltungsgebäude, Spitäler, Märkte und Centralstationen sind am Knotenpunkte der zusammenlaufenden Strassen untergebracht. Hier verlangen die örtlichen Verhältnisse die Umgestaltung einer weitgedehnten Partie, und zwar von der Lerchenfelder Kirche bis zum Ottakringer Marktplatz.

Die centrale Strasse vom Rathhaus aus verlangt die Verbreiterung der Degengasse und wird längs derselben für die Anlage

von Kirchen sowie anderer Baulichkeiten, die den Bedürfnissen der Bewohnerschaft der höheren Lagen entsprechen, auszustatten sein.

XVII. Bezirk (Hernals).

Da eine bauliche Verbesserung der bestehenden engen Hauptstrassen nicht leicht erfolgen kann, ist der alte Gedanke eines Alsbach-Boulevards hier wieder aufgenommen, der oberhalb des Friedhofes bis Dornbach über den heutigen Alsbach läuft, in weiterem Verlaufe desselben aber neben diesem direct zur Votivkirche führt.

Es war auch dringend, der Vorortelinie der Stadtbahn bei dem Schlachthause und dem Ziegelwerke in nächster Nähe der Tramwayremisen und den ehemaligen Milde-schen Werken, einen grossartigen Bahnhof zu geben, um so den Platz für die zukünftigen Geleise freizuhalten. Naturgemäss war sowohl auf die Herstellung eines grossen Strassennetzes als auch auf die Einbindung der elektrischen Bahnen Rücksicht zu nehmen.

In die heutige unglückliche Gestaltung der Alsbachpartie und die sich endlos wiederholenden engen Baugruppen musste an einigen Stellen schärfer eingegriffen werden, so sehr im Allgemeinen dieses überall zu vermeiden gesucht wurde.

Dadurch erhält aber der Bezirk einen richtigen Mittelpunkt für die Anwendung der ihm gebührenden öffentlichen Baulichkeiten, ebenso wurde gesucht, die alte Hernalser Pfarrkirche in entsprechende Beziehung zu vorgedachten Gruppen zu bringen.

Der Nutzwasseraquäduct sammt seinem Zubehör, der elektrischen Bahn und des Burgfriedens, übersetzt hoch das Alsbachthal und bietet so Gelegenheit zur Umgestaltung der Gelände, von welchen besonders der Höhenzug Alsecken in organischer Verbindung besonders geeignet ist, grosse ständige Bauten (Ausstellung) aufzunehmen. Es ist überall als Princip gedacht, in dem Gebiete vor der Stadt bis zu dem grossen Höhenkamm des Wien umgebenden Gebirgszuges, die Höhen nicht abzuschleifen, sondern besonders durch hohe Bauten zu markiren, das Terrain scharf zu pointiren, um so eine Stadtentwicklung zu schaffen, die im Gegensatze zur Ebene

ein weithin sichtbares imposantes Stadtbild liefern soll.

Auf der Höhe des Alseckerzuges also Vorsorge für Baulichkeiten einer permanenten Ausstellung mit vorgelagertem Park, Auf-fahrtsrampen, Terrassen, Stiegen etc.

Weiter gegen Dornbach hinaus bietet das Schwarzenberg-Schloss den Anknüpfungspunkt zur Zusammenbindung von wichtigen Strassenzügen.

Ein anderes architektonisch verwerthbares Motiv bietet der Hoचाquäduct der Nutzwasserleitung über das Alsbachthal.

Ebenso bieten weitere Motive der Ausgestaltung der Gelände die horizontal in der Rundung laufenden elektrischen Bahnen mit ihren Stationen und Erzeugungsstätten der elektrischen Kraft.

XVIII. Bezirk (Währing).

In den eng verbauten Theilen dieses Bezirkes musste der heutige Mittelpunkt besser ausgestattet werden und mittelst des Werkzeuges der elektrischen Bahnen einige Durchbrüche herzustellen gesucht werden, um vorbesagtes Centrum mit den passenden Punkten der Umgebung in Verbindung zu bringen.

Von wesentlicherem Werthe ist aber die Ausgestaltung der über Gersthof bis zum Höhenkamm liegenden Partie, welche in den historischen Namen der Türkenschanze mannigfache Erinnerungen an den Durchbruch des Entsatzheeres von Tulln nach Dornbach wachruft.

In unserer an historischen Ereignissen so reichen, aber an passenden Erinnerungsdenkmälern so armen Stadt wäre hier der geeignete Platz, der Stadt, welche den Westen vor der türkischen Barbarei zweimal rettete die entsprechenden baulichen Entwicklungen zu widmen.

Dies würde am besten so geschehen können, dass der Ausdruck des wehrhaften Bürgerthums: die Schiessstätte in grossen Zügen gedacht, hier Platz fände, in Verbindung mit einer grossen Sängerkirche, den dazu gehörigen Vorplätzen, Terrassen und Parkanlagen, und zwar zwischen den parallelen Höhenzügen Alsecken und den Pötz-

leinsdorfer Höhen, ansteigend über den Schafberg. Im Hintergrunde eine Höhengsäule im Sinne der Habsburgwarte, eine Victoria vorstellend.

Diese ganze Bautengruppe läge inmitten einer grossen Rundung, die durch die Höhenzüge Alsecken und des Pötzleinsdorfer Rückens mit ihren hohen Bauten (Ausstellung und Kasernen) umrahmt wäre, und so den grossartigen Charakter festhält trotz der in den Niederungen befindlichen Massen der kleinen Landhäuser, welche denselben nicht verwischen können.

Naturgemäss bilden nach der Stadt zu der Burgfrieden und die elektrischen Stations- und Centralstationsanlagen den entsprechenden Abschluss.

Von der neuen Gersthofer Kirche bis zum Döblinger Friedhof wäre in Hinsicht auf eine neue Kirche auf der Türkenschanze eine terrassirte Strasse anzulegen, die mit Statuen, die einen Calvarienberg formiren, zu versehen wäre.

Damit wäre dem Friedhof und der sonstigen Umgebung entsprochen, daran schliesst sich dann zwanglos die Ausgestaltung der Sandgruben der Türkenschanze.

Die eigentliche sogenannte Cottageanlage ist bezüglich ihrer nicht gerade originellen Entwicklung nicht zu bessern möglich. Es wird aber auf Döblinger Grunde eine Terrassirung vorgeschlagen, die dieser Anlage wenigstens zu einem passenden Abschlusse verhilft.

XIX. Bezirk (Döbling bis Nussdorf).

Die baulichen Reformen in diesem Bezirke beginnen mit der Markirung des alten Donaucanalhochufers, indem die Promenade beim Wirthshaus »Zur schönen Aussicht« nach allen Seiten entwickelt und ebenso der Abschluss bei den Ziegelwerken in Nussdorf einbezogen ist.

Weiters ergab die Führung der elektrischen Bahn durch Döbling die Möglichkeit eines durchlaufenden grossen Strassenzuges, der, vom Gürtel ausgehend, das Krottenbachthal oberhalb der Klosterkirche hoch überschreitet und mit möglichster Beibehaltung des hohen Niveaus eine Parallelstrasse zur

Hohen Warte, respective eine Fortführung dieser bis zum Kahlenberge ergibt.

Die Höhenentwicklung von der Gürtelstrasse bis zur Türkenschanze wurde zu einer terrassirten Anlage mit Bassins etc. im Sinne des Belvedere auszunützen gedacht. Es würde so die landläufige Parcellierungsmethode eine wohlthuende Unterbrechung erfahren.

Das Krottenbachthal wäre als solches beufen, eine eigenartige Promenadestrasse zu schaffen (mit Ausschluss des Wagenverkehrs). Sie ginge in der Tiefe von der Nussdorferstrasse bis zur Neustiftgasse und würden die hübschen, hoch entwickelten Gehänge einen besonderen Reiz gewähren. Aehnliche Promenadestrassen wären über den Grinzinger-, Erbsen- und Schreiberbach zu schaffen.

Der Burgfrieden mit dem Aquäduct und elektrischen Bahn bietet Gelegenheit bei der Kreuzung mit dem Krottenbache, den Strassen von Unter-Sievering, bei der Grinzinger Kirche und dem Nussberge zu begründeten besonderen baulichen Markirungen.

Es erschien hier wünschenswerth, nicht alle Gebiete der Verbauung preiszugeben, sondern Reservationen für Fortführung des Wien eigenthümlichen Weinbaues zu schaffen und hiezu die Gelände von Salmannsdorf und zwischen dem Krotten- und Erbsenbache zu widmen. Auf den Höherücken dieser Gebiete könnte eine Strasse mit den Baulichkeiten der Winzer errichtet werden.

Die vom Begründer des Christenthums Severin in unserer Gegend gestiftete Kirche in Sievering bildet den Gegenstand von besonderen baulichen Formirungen.

Die nahe beieinander stehenden Kuppen des Himmel- und Latisberges, die auch sehr geringe Höhenunterschiede zeigen und sich schon von ferne sichtbar machen, sind besonders geeignet zur passenden Krönung des Stadtbildes. Hier sei die neu einzuführende Hochdruckwasserleitung baulich weithin sichtbar auszudrücken, als Repräsentant der Wasserleitungswerke von Wien.

An dem Rande dieses Bezirkes findet sich eine Dreierheit von Berggipfeln, die unter sich in einen baulichen Zusammenhang gebracht werden sollten. Die heutige Kahlenberghöhe entwickelt sich ohnehin günstig,

der Leopoldsberg sollte aber seiner historischen Bedeutung nach einen prächtigen Umbau erfahren, die höchste Bergspitze des Kahlenberges jedoch ein Schloss Runkelstein der österreichischen Geschichte überhaupt werden.

Dieser Partie wäre ein Ensemble-Charakter zu wahren und die Verbauung bis zum Kahlenbergerdorfe hinunter nicht in geschlossenen Formen, sondern nur in sehr zerstreuter Lage zu gestatten. Von den übrigen Bezirken

wäre aber dieser eigene Erdenwinkel durch die Kasernenbauten des Nussberges wirksam abzuschliessen.

Längs der Gelände des Kahlenberges ist eine Hochstrasse mit elektrischer Bahn geplant, um so eine Luxusstrasse mit fortwährendem Ueberblick über die Donau zu schaffen. Unten dehnt sich infolge der neuen Stromverzweigungen, die herzustellen sind, der Donaustrand als Düne mit seinen Wellenbädern.



Begründungen

der hier angewendeten Grundzüge, die in den einzelnen Bezirken verschiedenen Ausdruck fanden, in einheitlicher Darstellung.



I. Bahnnetz.

Bezüglich des in Ausführung stehenden Schienenstrassennetzes, soweit darunter die Externlinien, d. i. ausser den in Wien einmündenden grossen Bahnen, die Vororte-, Donaustadt- und Gürtellinie gemeint sind, wird hier nichts bemerkt.

Die in Antrag gebrachten unbedeutenden Alternativen bedeuten nichts bezüglich des Zusammenhanges dieses grossen Bahnnetzes.

Doch muss vorerst darauf hingewiesen werden, dass in den voraussichtlichen Entladestationen der Wasserstrassen in Donaufeld, Kagran u. s. w. die eigentlichen grossen Frachtstationen für Rohgüter der Zukunft sich entwickeln werden und dass so eine umfassende Bahnverbindung aller in Wien nördlich einbrechenden Bahn- und Wasserstrassen selbstverständlich ist. Dadurch werden seitens der betreffenden Bahngesellschaften die bisherigen Frachtenbahnhöfe des Nord- und Nordwestbahnhofes gerne für die Verbauung frei gemacht werden.

Es muss auch gesagt werden, dass der Externverkehr, soweit er den Eilzug- und Approvisionierungsverkehr betrifft, durchaus nicht unterschätzt werden darf und dass es gerechtfertigt erscheint, die grossen Bahnliesen mittelst einer neu einzuschaltenden Externlinie vom Nordwestbahnhofe zur Südbahn, in welche die direct verlängerte Franz Josef- und Westbahn einmünden, zusammenzubinden. Es darf auch die Nothwendigkeit grosser Extern-Bahnhöfe nicht vergessen werden, daher die Anordnung des Rossauer- und Naschmarktes etc.

Anschliessend an die bestehenden Linien wäre der Viehmarkt und der Zollamtsbahnhof hervorzuheben. Es handelt sich bezüglich des letzteren um Belassung des heutigen Zustandes und Vorbeiführung neuer Bahnen, welche die alten Linien nicht stören. Das Ideal wäre wohl ein einheitlicher Tiefbahnhof, doch lassen dies andere Factoren nicht zu. Man muss so zum Hochbahnhofe greifen und weil es eine Versündigung wäre, auf dem Franz Josef-Quai eine neue Barricade gegen die freie Aussicht zu errichten, ist es am besten, die Hochbahn auf die Leopoldstädter Seite zu verlegen. Der Unterschied der Lage besteht bloss in zwei Brücken, deren Kosten im Hinblick auf die dadurch gebesserte Lage nebensächlich sind.

Es ist daher in den Plänen über den Eislaufplatz und die Markthalle eine von der Leopoldstädter Seite kommende Hochbahn gelegt, welche beim Münzamt einerseits zur Wienthallinie, andererseits zur Verbindungsbahn absteigt.

Man erhält so einen grossen Markthallenbahnhof, welcher durchlaufende Geleise an der Invalidenstrasse und an der anderen äusseren Seite gegen den Wienfluss zu besitzt. Alle zwischen diesen äussersten Geleisen liegenden, inneren Geleise dienen dem Markthallen- resp. Zollamtsverkehr.

Da längs des jetzigen Zollamtes keine Rampen einschneiden, können Geleise in einer Etage des neuen Gebäudes conform der inneren Einrichtung geführt werden. Denn es kann keinem Zweifel unterliegen, dass an der Stelle der heutigen dürftigen Baulichkeiten grosse Bauten mit besserer Raum-

benützung, basierend auf ausgedehnte Benützung der Aufzüge entstehen werden.

Den geäußerten Ansichten zufolge würden alle in Wien einmündenden grossen Bahnen in den Aussenbahnhöfen die schweren Frachtgüter zurücklassen und bloss mit Eilzügen, resp. auch besonderen Approvisionierungszügen, sich in Wien selbst zu einer Schleife zusammenschliessen. Diese Schleife bildet die Verbindungsbahn im Zusammenschlusse mit der noch durchzuführenden Externlinie: Nordwestbahn, Rossauer Kaserne, Spittelberg, über Margarethen zur Hungenbrunnengasse mit Wiederzusammenbindung mit Verbindungsbahn und Südbahn.

Ein weiterer Ring ist dann die Vorortelinie mit Donauuferbahn und zurück über die Donauländebahn nach Penzing.

An diese Ringe als Verbindungslinien schliessen sich grossartige Frachten- und Fabriksbahnhöfe, u. zw. in Leopoldau ein Frachtenbahnhof für Rohgüter, in der Donaustadt ein Lagerhausbahnhof, im XI. Bezirke bis zum Anschlusse an die Aspangbahn ein Fabriksbahnhof.

Um eine grössere Verbindungsfähigkeit mit dem weiteren Internetze (Linien, die vom Stadtverkehr grösstentheils erhalten werden) zu schaffen, bindet sich die Gürtelstrassenlinie zwischen Franz Josef-Bahn und Südbahn ein, ferner die Hochbahn längs des Donaucanals bis zum Münzamt, zur Verbindung mit der Wienflusslinie.

Die Wienflusslinie selbst bindet sich ebenso ein zweites Mal an die Gürtellinie beim Gumpendorfer Schlachthause.

An diesen so vorgeschilderten Externetze sind die Eilzugsbahnhöfe und die grossen Centralmärkte angegliedert.

Das Internetz.

Um den grossen Eisenbahnverkehr den städtischen Bezirken näher zu bringen, als es die grossen externen Linien zu thun im Stande sind, hat man Vorsorge für ein weiteres Netz getroffen, welches aus der Wienthal-, Donaucanal-, inneren Ring- und Rennweglinie besteht.

Ohne diese Netzconception einer weiteren Besprechung zu unterziehen, soll hier bloss

der Modificationen gedacht werden, die hier vorgenommen wurden.

Die Donaucanallinie dieses Charakters Bahnen ist längs der Rossau und den Weissgärbern als dem Umschlage grösstentheils dienend gedacht worden, u. zw. als Hochbahn, weil der Ausladeverkehr unter derselben nicht gestört wird. Längs des I. Bezirkes jedoch als Tiefbahn, die sich auch nach unten zu fortsetzt.

Die Wienthallinie ist bezüglich des zu erwartenden grossen Verkehrs der Zukunft so eingerichtet, dass zu beiden Seiten der Einwölbung Bahnen gelegt werden. Naturgemäss als Untergrundbahnen in beiden Fällen.

Die innere Ringlinie könnte entfallen, ist aber in den Plänen, weil nicht störend, belassen worden.

Damit ist wohl mit Ausnahme einiger sonst gedachten Zukunftslinien die Besprechung dieser Gattung erschöpft, doch kann die Bemerkung nicht unterdrückt werden, dass diese Bahnen in Zukunft mehr dienende Glieder des Betriebes der grossen Bahnen sein werden als eigentliche Stadtbahnen.

Eigentliche Stadtbahnen werden nur Linienzüge sein, die in weit dichteren Mäassen alle Bezirke berühren und die innere Stadt als Centrum haben und die so am hauptsächlichsten dem inneren Verkehre entsprechen. Dies müssen Bahnen sein, die nicht bloss wie die früher erwähnten ihre Lage nehmen, wo zufällig in baulicher Beziehung freie Räume sind, sondern die unbekümmert um Verbauung direct dem Verkehre nachgehen. Ein solches Bahnnetz muss sich allen Verkehrsschwankungen so dicht als möglich anpassen, keine störenden Belästigungen anderer Art veranlassen, also ein elektrisches Bahnnetz sein.

Dieses rein städtische Netz hätte naturgemäss in sich selbstständig zu sein und bloss Berührungslinien mit den übrigen grossen Netzen an Hauptbahnhöfen zu suchen. Es hat wegen der Uebergangsfähigkeit von Frachtwagen normalspurig zu sein, doch Rampen bis 1:10 und Radien bis zu 50 m in sein Programm aufzunehmen. Dieses Netz unterläge (ebenso wenig wie die Trambahnlinien) nicht dem staatlichen Heimfallsrechte.

Die Centralstationen, welche dieses Netz mit elektrischer Kraft versorgen, hätten auch anderen städtischen Bedürfnissen zu entsprechen, d. h. sie sollen zugleich die Beschaffung von elektrischem Licht und Kraft dem ganzen Stadtgebiete, überall verbreiten, wohin überhaupt der Verkehr die Legung einer elektrischen Bahnlinie verlangt.

Die Elektrizität soll aber hier umsomehr empfohlen werden, als sie in sich das Princip der Reversion schliesst.

Eine elektrische Maschine kann mittelst Kraftzuleitung eine Rampe auffahren, erzeugt aber ebenso beim Herabfahren selbst Elektrizität, welche die Primärmaschine in Thätigkeit versetzt und dieselbe befähigt, eventuell eine hydraulische Pumpe für einen Accumulator mit hochgespanntem Wasser in Thätigkeit zu setzen. Würde der Kolben hoch genug gegangen sein, so könnte derselbe beim Herabgehen wieder Arbeit verrichten, resp. Elektrizität erzeugen und wäre so der Effect von über die Rampe herabgehenden Lasten nutzbar gemacht.

Da jedes Geleise für Hin- und Rückgang eigene Zuführungsschienen besitzt, die zu den betreffenden Primärmaschinen gehen, so hat die Umkupplung der jeweilig benützten Maschinen an Wasseraccumulatoren keine Schwierigkeit.

Dieses Princip, welches heute als durchführbar bereits bekannt ist, aber in grossem Maassstabe noch nicht ausgeführt ist, käme bei einem elektrischen Bahnnetze wie hier, wo grosse Niveaudifferenzen auch bedeutend mehr Kraft als in flach gelegenen Städten nothwendig machen, besonders zur Geltung.

Würde man, wie hier in den Plänen geschehen, bloss horizontale Niveletten anwenden, die an bestimmten Stellen durch steile Rampen verbunden werden, so wäre eigentlich bloss für die Bewegung auf den Horizontalen Kraft zu verwenden nothwendig, da bei den Steilrampen (ähnlich Aufzügen beim Seilbetrieb) die auf einem Geleise nothwendige Kraft zur Hebung des Zuges von der am anderen Geleise durch den Niedergang erzeugten Kraft ausgeglichen würde. Natürlich unter gewissen Voraussetzungen.

Immerhin wäre eine bedeutende Kraftersparung vorauszusetzen.

Die möglichste Horizontalität aller Linien bietet aber den Vortheil, dass diese Bahngattung sich den Häuseretagen überall anpassen kann und je nach der gegebenen Niveaulage im Keller, ebener Erde oder Stockwerken einlegbar ist.

Wenngleich in den Plänen vorzugsweise Strassen für diese Linien offen gelassen sind, so ist es doch zu erwarten, dass in Hinsicht des geräuschlosen und keine Dampf- und Rauchentwicklung verursachenden Betriebes die Einbauung in Häusercomplexen Regel werden wird, und ist diese Eigenschaft ein hervorragender Factor für die Entwicklung elektrischer Bahnsysteme in Städten.

Es ist nämlich die Grunderwerbung so kostspielig, dass die Einführung eines solchen Stadtbahnnetzes an den Kosten vielfach scheitert, umsomehr, als die Strassenbenützung als Tiefbahn kostspielige Decken und als Hochbahn ein kostspieliges Eisengerüst erfordert. In den Häusern untergebracht, fallen grösstentheils auch diese Auslagen fort.

Bedenkt man, dass die kostspielige, sonst aber mustergiltige Pariser Stadterweiterung bei ihren Strassendurchbrüchen den Fehler der Nichtberücksichtigung der Einlage, respective Vorsorge, für Stadtbahnlinien gemacht hat, der sich bis heute gerächt hat und die Einführung der Stadtbahn in Paris selbst mit grossen Kosten nahezu unmöglich macht — so ersieht man, dass eine Stadtplanung mit Strassendurchbrüchen, wie sie jetzt hier in Aussicht genommen wird, gleichfalls nicht denselben Fehler machen darf, von der Einlage von Stadtbahnlinien abzusehen.

Daher ist hier überall das elektrische Bahnnetz das constructive Stützwerk aller neuen Strassenanlagen.

Es ist ferner bekannt, dass die Strassendurchbrüche in Paris vielfach ein lohnendes Geschäft für Baugesellschaften waren, indem neue, schöne Strassen inmitten verödeter oder zurückgebliebener Viertel ganz neue Werthe geschaffen haben. Dies wird in Wien ebenso der Fall sein. Es wäre aber von weiterem Werthe, wenn bei einer solchen

Umgestaltung die Hausbesitzer sofort den Besitz der Bahnstrecke grundbücherlich einverleiben liessen und als Prioritäre des elektrischen Bahnnetzes erschienen, die dann lediglich einen Unternehmer zu suchen brauchen, welcher alle Einrichtungen für den Betrieb auf eine bestimmte Reihe von Jahren erwirbt. Die Prioritäre hätten so einen Reiz, den Betrieb möglichst auszudehnen und intensiv zu gestalten, um für ihren Antheil eine möglichst grosse Rente zu erzielen. Andererseits findet sich für das geplante Bahnnetz leicht ein Unternehmer, weil ein grosser Theil des das Unternehmen sehr belastenden toten Capitals für den Unterbau wegfällt.

Das elektrische Bahnnetz wäre so ein Rüstzeug der neuen Strassenentwicklung und würden die baulichen Verhältnisse dasselbe nur fördern, statt wie heute die schlimmsten Hemmungen zu bieten.

Die grosse Wichtigkeit dieser Neuerung sei hier nochmals betont.

In noch weiterer Ausführung obiger Verhältnisse ist zu bemerken, dass die Erzeugungsstätten der elektrischen Kraft naturgemäss zu den Rampen zu legen sind, und dass in Hinsicht auf die Ersparnisse durch die Reversion Kraft auch zu anderen Zwecken, Beleuchtung u. s. w. Verwendung finden kann, so dass sie städtische Centralstationen für beliebige Verwendung der Elektrizität werden. Das zu schaffende elektrische Bahnnetz gibt also Gelegenheit zur Verbreitung der Electricität überhaupt und könnte dann auch so der allgemeinen elektrischen Strassenbeleuchtung, die sich schon jetzt auf den grösseren Verkehrswegen als dringend nöthig erweist, wirksam vorgearbeitet werden.

Das elektrische Bahnnetz, wie es hier geplant ist, bildet daher mit seinen Radial- und Rundlinien, Haltestellen und Centralstationen das Skelett der Strassenentwicklung und ist so ein grundlegender Factor des Ganzen.

Bei diesem Netze ist es, da es eigentlich bloss den Stadtverkehr von Bezirk zu Bezirk vermittelt, wohl selbstverständlich, dass alle Linien in die innere Stadt geführt werden, so dass von dort aus nach beliebigen Be-

triebsarten der Verkehr im Gange erhalten wird.

Dass dieses Netz sich auch möglichst zahlreiche Berührungsstellen mit dem Intern- und Externnetze sucht, um dort das Umsteigen zu ermöglichen, ist wohl selbstverständlich.

Im Allgemeinen ist rücksichtlich der Netzanordnung noch hervorzuheben, dass die im Burgfrieden horizontal laufende Linie mit der Cote 240 respective 83 über Null sich in die ebenfalls horizontale, wenn auch tiefer gelegene Donaustadtlinie einbindet und so einen grossen Umfangsring darstellt, von wo zu dem centralen Doppelkreise der inneren Stadt die Radiallinien sich einbinden. Ausserhalb dieses grossen Ringes zweigen sich an bestimmten Stellen die weiter nach auswärts sich ästenden Linien los und verbreiten sich diese über das ganze hier in Betracht kommende Gebiet, namentlich aber auch über die noch unverbauten Flächen, bis zu den Höhen der Bergkämme.

Die Tramwaylinien haben dann ihren eigentlichen Werth verloren, sie verfallen dem Omnibusverkehr, der, wie Paris zeigt, sehr leistungsfähig ist und alle Strassen dienstbar macht.

Es ist ja auch für die Zukunft vorauszusehen, dass die Einlegung von Eisenbahnschienen in den Strassen (Flachschiene ohne Spur) nicht bloss Eigenheit der Tramway bleibt, sondern allen Wägen behufs erleichterter Bewegung zugute kommen muss.

II. Wasserstrassen.

So sehr Wien, bezüglich seiner Lage an einem der mächtigsten Ströme Europas, welcher in seinem Laufe bis zum Meere wichtige Handelsgebiete durchzieht, berufen wäre, heute schon auf diesem Gebiete eine massgebende Rolle zu spielen und nähere Begründungen entfallen sollten, so sehr nothwendig erscheint diese nach der wirklichen Sachlage.

Der Strom ist bei Wien eigentlich noch zu sehr mit der Charakteristik der Bergwässer versehen, ebenso ist die Grenze des See- und Continentalclimas, die nach Wien fällt, vielfach mehr von letzteren allein ab-

hängig. Dasselbe bringt regelmässig infolge excessiver Hitze und Kälte niedrige Wasserstände im Herbst und langdauernde Eisgänge im Winter, die sogar zu totaler Eisversetzung ausarten. Die von Norden oder Süden vordringenden Canalschiffe finden daher vielfach statt einer Erleichterung bezüglich des Zuges von Nord nach Süd oder Ost nur eine Verkehrsbarre, vor welcher wochenlang auf bessere Zeiten gewartet werden muss.

Soll nun Wien ein Knotenpunkt des Wasserhandels von und nach allen Richtungen werden, so wäre für Zweierlei zu sorgen. Erstens für einen eisfreien Stadthafen, weiters für die Möglichkeit der Stromtraversirung, selbst bei ungünstigen Stromverhältnissen.

Der eisfreie Stadthafen kann nur der erweiterte Donaucanal sein, doch muss durch Zuleitung grösserer Mengen von Grundwasser ein ähnlicher Zustand geschaffen werden, wie er heute in natürlicher Weise als Fischamender Hafen an der Ausmündung der Grundwässer der Fischa besteht.

Dieser Grundwassercanal zweigt vom Tullner Becken ca. 3 m unter Null mit seiner Sohle ab und führt im rechtsseitigen Ueberschwemmungsgebiete der Donau mit 0.1 pr. Mille bis zum Donaucanale. Dort angelangt, theilt er sich in Arme für den II. Bezirk und weiters in den parallel zum Donaucanal laufenden Hochcanal über den IX. und I. Bezirk, um beim Wienflusse in der Nähe des Schickanedersteges zu enden. Hier gibt er trotz der verschiedenen Verwerthungen bei Docks oder Kraftausnutzungen noch genügend Wasser ab, um den unteren Wienflusslauf mit fliessendem Wasser zu beleben.

Um dem zweiten Erforderniss bezüglich der Traversirung des Stromes gerecht zu werden, wäre ein eigenes Bett für Stromniederwässer, welche Eis führen, zu graben und über Leopoldau etc zu legen. Sobald die Eisversetzung von unten aus Wien erreicht, muss das Eisrinnen über den neuen Arm geleitet werden, so dass der Eisstoss bei Wien sich in dem neuen Bett festläge und oberhalb Wiens im Strom weiter nach aufwärts baue.

Ebenso ist es nicht mehr nothwendig, zu betonen, dass die in letzteren Jahren sich ergebenden hohen und langdauernden Hochwässer die Schaffung eines eigenen Hochwasserbettes verlangen, wie es in den Plänen angegeben ist.

Hat man nun so zwei gesonderte Bette, so kann eine Traversirung des Eiscanals (mit Ausschluss der Hochwässer) mittelst einer Canalbrücke, jenes für Hochwässer mittelst einer in die Sohle vertieften Schleuse erfolgen (wenn dasselbe trocken ist), respective bei Hochwässern mit directer Ueberfahung.

Diese Anordnung ist bei dem jetzigen Zustande des Stromes insoferne unausführbar, als eine Canalbrücke über den Durchstich mit den dort nöthigen Spannweiten unausführbar ist und bei Hochwasser der Strom zu breit ist, um ein gefahrloses Traversiren von Ufer zu Ufer zu ermöglichen.

Um nun aber das Wasser zu zwingen, in die neu gegrabenen Bette einzutreten, ist für den Einlauf der Eiswässer (zu oberst gelegen) eine Barre quer über den Strom nöthig, für jene der Hochwässer aber eine schärfere Absperrung, die nach dem Muster der bestehenden grossartigen Barragen des Nil (unterhalb Cairo) zu schaffen wäre.

Letztere sind Brücken mit kleineren Spannweiten, die zwischen den Oeffnungen weitere Schleusen besitzen. Sie sind dazu bestimmt, die Hochwässer des Nil auf die Bewässerungsfelder zu leiten.

Die Anwendbarkeit solcher Beispiele auf die Donau bietet insoferne keine Schwierigkeiten, als der Nil wohl weit grössere Hochwassermengen als die Donau liefert, und der Untergrund für solche Bauten im Nilschlamm noch schwieriger ist. Erleichternde Bedingungen bei den erwähnten Nilstauwerken sind bloss das kleinere Gefälle und der Mangel an Eis.

Das grössere Donaugefälle wäre nur dann vom Belange, wenn der Stau besonders hoch sein müsste, um kräftiger zu wirken, und wenn die Einmündungslänge mangeln würde. Nun kann aber diese infolge der weitgedehnten Auen bis Korneuburg lange genug ausgestreckt werden und sind unangenehme

Folgen nicht zu besorgen, da die Schotterbewegung wegen der stärkeren Gefälle in den Seitenbetten, die durch den Aufstau nur verstärkt werden, nicht gehemmt wird und nicht ungünstig beeinflusst erscheint. Auch beim Nil bedingen die Stauwerke keine Verschlammung.

Das Eis aber bietet, so lange das Eisrinnen vor sich geht, gar keinen Anstand, selbst während der Eisstossbildung ist nichts zu besorgen. Unangenehm wäre es nur, wenn die Eisstossbewegung mit Hochwasser gepaart wäre. Dies ist beim heutigen Zustande eine regelmässige Gefahr, sie entfällt aber bei den für die Zukunft vorgeschlagenen Massnahmen eines Doppelbettes.

Hat man aber nun eine Barre oben eingesetzt, so hat es weiter keinen Anstand, auch weiter unten im Durchstich an passenden Stellen deren mehrere zu errichten. Das wäre die Einstauung des Durchstiches.

Wird von diesen Staustellen aus, der Abfluss von Werkcanälen längs des jetzigen Ueberschwemmungsdammes durchgeführt und der Abfluss in die tiefer liegenden Bassinwasserspiegel angenommen, so ist die einfachste Art der Kraftausnützung des Donaustromes gegeben.

Die ganz bedeutenden Massen Wasser des Donaustromes in Verbindung mit dem Gefälle desselben von der ersten Barrage beim Leopoldsberg bis zu jener unterhalb Schwechat geben mindestens 5 m Nutzgefälle, die mit ca. 1700 m³ Mittel-, resp. Nullwasser des Stroms, selbst bei geringem Nutzeffecte ganz bedeutende Ziffern ergaben, die selbst bei sehr geringen Annahmen per Pferdekraft, bezw. des Verkaufes, solche Summen erwarten lassen, dass bezüglich der Durchführung in technischer und finanzieller Hinsicht kein Zweifel gestattet ist. Dass bisher in Wien an die Möglichkeit der Durchführbarkeit sehr wenig gedacht wurde, trotzdem Mittel für andere Zwecke, die es oft nicht werth waren, in gleicher Höhe leicht aufgebracht wurden, gehört eben zu unseren Eigenthümlichkeiten.

Es sei nun bezüglich des Vorgesagten dahin geschlossen, dass die geplante Um-

wandlung des Donaustromes, abgesehen von der Kraftverwerthung, sich für die Führung der zukünftigen Wasserstrassen als unbedingt nothwendig herausstellt.

Warum dieses so ist, zeigt leicht die Geschichte des Donau-Oder-Canales. Obwohl dieser Canal, als in dem natürlichen Gesenke von Nord nach Süd liegend, der richtigste Vermittler des norddeutschen Canalnetzes nach Süden ist, kann es möglich sein, dass dem specifischen Interesse Wiens es besser gedient ist, keinen Canal zu haben, als einen solchen, der mit Umgehung der Stadt seine Wege direct nach Ungarn sucht.

Allerdings ist auch diese Befürchtung keineswegs so schnell vorhanden, denn die Donaustrecke bis Raab wird trotz aller Regulirungen auch in Zukunft keineswegs zu jenen Wasserstrecken zählen, die in gewissen Zeiten mit Vorliebe von Schiffern aufgesucht werden.

Mag ferner das Vorgesagte mehr oder weniger richtig sein, so ist es doch gewiss, dass das Handelsschicksal einer so grossen Stadt wie Wien nicht von dem Zufalle einiger technischer Kniffe abhängen darf. Sie muss als Stadt Einrichtungen von solcher Art treffen, dass ihre Stellung, unbekümmert um feindliche Richtungen der Nachbarländer, stets gewahrt bleibe.

Gelänge dies nicht, dann ist Wien keine fixe Ziffer im Calcul der sie umliegenden Länder, dann hat sie auch keine Anziehungskraft für den Handel und dann ist die Versumpfung besser als ein halbes Aufraffen.

Es ist auch für die Stadt werthlos, die Einrichtung eigenartiger Häfen der Nordcanäle in unserem Marchfelddistricte ins Auge zu fassen und zu denken, dass die Anlagen ausserhalb der Stadt jene innerhalb ersetzen werden. Solche denkbare Anlagen werden aber stets bloss von Schiffern aufgesucht werden, welche hier bestellt sind, Transitschiffe werden seitlich die Stadt umgehen. Doch ist es nicht gleichgiltig, ob ein Transitverkehr eine Stadt umgehe oder direct durchfahre, weil auch bei diesem Verkehre Conjunctionen ausnützbar sind, die Mangels des Durchzuges überhaupt nicht verwerthbar sich gestalten.

Je mehr es wahrscheinlich ist, dass für unsere gebirgigen Länder, und dazu gehören unsere Nordcanäle, die schiefen Ebenen zur Ausführung gelangen, umsomehr wächst die Wahrscheinlichkeit, dass auch bei Frost die Canalschiffe so weit als möglich werden gelangen wollen, um so immer gewichtiger den Unterschied zwischen Eisenbahn- und Wasserfracht wettmachen zu können.

Nun ist es klar, dass ein mit Hilfe vorgegebener Mittel den Strom übersetzt habendes Schiff während Hochwasser oder Eisgang doch nicht den Strom benützen kann, wenn nicht für einen weiteren Umgehungs-canal der Donau bis Raab gesorgt ist, der, gespeist von den Grundwässern der von Wien bis Neustadt der Donau zufließenden Flüsse, für weiteren Transport bis über die Grundwässer des Hansag dient. Dort ist die Einbindung in die Donau schon einfacher, eventuell ist auch die Möglichkeit der Fortführung in ein weiteres Canalnetz offen.

Werden daher bloss die zunächst vollwerthigen Linien betrachtet und Agitationscanäle ausser Acht gelassen, so verlängert sich der Donau-Oder-Canal von Angern direct nach Wien und weiters bis nach Raab.

Damit wäre die internationale Route dauernd festgelegt und wird so erst Wien seiner Lage froh werden.

Diese Verbindung nach Raab, der sogenannte Südcanal (ein Parallelcanal zum Wiener-Neustädter Canal), soll so angelegt werden, dass er von Grundwässern der Fischa etc. versorgt wird, dann wäre ein Einfrieren hintangehalten. In dieser Form ist dieser Südcanal mindestens ebenso werthvoll als der Donau-Oder-Canal im Ganzen und die Ausführung des einen ohne den anderen nicht denkbar.

Um weiters das Stück zwischen dem Donaustrom und der March vor Vereisung zu schützen, kann, weil warmes Grundwasser nicht vorhanden, dies durch scharfes Abfließen wettgemacht werden, wie dies die Werkcanäle im Allgemeinen zeigen. Deshalb ist diese Strecke nicht horizontal, sondern in dem Gefälle gedacht, welcher die Vereisung nicht gefährlich macht.

Es ist hier überhaupt zu erwähnen nicht überflüssig, dass die Anlagen längs des ganzen Donaucanals, bezw. der hoch und und tief liegenden Canäle eine solche ist, dass entweder die Wärme des Grundwassers oder die scharfe Strömung die Eineisung verhindern muss und so der Donau-canal sammt Umgebung nicht ein schmales Schiffs-fahrtsband, sondern ein wirklicher Hafen und dies ganz besonders im Winter auch sei.

Ehe nun die Donau verlassen wird, ist es noch nothwendig (ohne in Rechnungen einzugehen) zu sagen, dass die Durchführbarkeit der vorgeschlagenen Massnahmen ungefähr darauf beruht, dass die Abfluss-cubaturen im Strom als 10fach jener im Donaucanale bei gleicher Wasserhöhe angenommen wurden.

Dass ferner die Niederwässer in erster Linie dem Hochcanal des Donaucanals zur Ausnützung überlassen wurden, in zweiter Linie kommt bei höheren Wasserständen der Durchstich an die Reihe. In dritter Linie weiters die hochgelegenen Umlaufcanäle der neu zu grabenden Bette.

Ständige, wenn auch geringere Kraftleistungen fallen daher dem Donaucanale zu, höhere und den grössten Theil des Jahres umfassend — dem eingestauten Durchstiche — weitere, aber veränderliche Leistungen dem Aussengebiete.

Anschliessend daran ist die Wienfluss-regulirung anzuführen. Es wird von dem Gedanken ausgegangen, dass eine so grossartige technische Leistung sich nicht unbedingt auf die Wasserregulirung allein beschränken sollte und dass in Zukunft ebenso Erweiterungen der jetzt geplanten Anlage wohl zulässig sind.

Die unterste Strecke vom Schikanedersteg hält sich innerhalb der Grenzen des gegebenen Entwurfes. Wünschenswerth wäre es, 23 m Lichtweite constant in der ganzen Strecke anzunehmen, um so die Ueberbrückungen bei der Elisabethbrücke mit 1 m Luftraum unter der Construction zu erhalten. Die Mehrkosten wären von der Bahnunternehmung zu tragen.

Die Offenhaltung der geplanten Stellen wird in Hinblick auf die 30 m^3 pro Sec., die vom Donaucanale ständig geliefert werden, keinem Anstande begegnen, umso mehr, wenn die Ausgestaltung des Stadtparkes und die Benützung von der Stubenbrücke abwärts für die Schifffahrt bedacht wird. Innerhalb des städtischen Centralmarktes am Eislaufplatz bindet sich auch der Zweig des Südcanals ein.

Einwölbungen sind überall dort gedacht, wo die gegenüberliegenden Häusergruppen, durch Benützung derselben für Vorgärten, erhöhten Werth erhalten und so diese rechtfertigen. Zwischen diesen Vorgärten wären bloss Promenaden einzuschalten.

Doch ist oberhalb des Schikanedersteges in Hinsicht auf den verlegten Grossmarkt des Naschmarktes und weiters auf die Nothwendigkeit ausgedehnter Wagenpassage die Einwölbung bis über den Magdalenensteg nothwendig.

Ebenso verlangt die Gürtelstrasse sowohl für sich als für die Einbindung in die benachbarten grossen Strassenzüge die Einwölbung vom Wackenrodersteg bis oberhalb der Stiegerbrücke.

Das Endstück der Einwölbung von der Maria Theresien- bis zur Hietzinger Brücke ist nicht nöthig weiter zu begründen.

Das Endstück enthält auf der Franz Josef-Kasernen-Realität keine Parcellirung, sondern einen Gruppenbau aus Gründen der besseren Verwerthbarkeit, wie dies in weiteren Capiteln näher erörtert ist.

Der Endpunkt der Ringstrasse ist stets von dem Standpunkte des Abschlusses beider Aeste derselben durch den grossen zu schaffenden Nibelungenplatz aus zu beurtheilen.

Inwiefern nun diese Wasserstrasse, welche Wasser am Kopfe des Flusses in Purkersdorf, vom Tullner Donauwerke, ebenso in Baumgarten vom Südcanale, beim Schikanedersteg vom Donaucanal und endlich bei der Markthalle wieder vom Südcanale erhält, zum Waarentransport geeignet ist, wird von den zu schaffenden Hilfsmitteln dieser Bewegung abhängen. Jedenfalls ist selbst die kleinste Spannweite von 16 m immer noch gross genug für gedachte Zwecke.

Eine nothwendige Ausgestaltung der Wienflussregulirung für die Zukunft ist aber die Ableitung der Hochwässer des Gablitz- und Mauerbaches mittelst eines im compacten Sandstein durchzuführenden Tunnels, der mit seinem 10 pro Mille-Gefälle bedeutende Mengen direct zur Donau abzuführen vermag.

Eine solche theilweise Ableitung ist deshalb genügend, weil die im oberen Wienthale sich bildenden Fluthwellen, wenn Gablitz- und Mauerbach nicht mitwirken, sich auf den langen Weg so abflachen, dass nur geringe Höhenmarken in Wien mehr entstehen. Dies zeigt das grösste Hochwasser des Wienthales vom Jahre 1880.

Würde diese Ableitung noch ausgeführt dann ist der Donaucanal erst ein wirkliches Dock und können weiters alle Bahnflächen der Stadtbahn, wo die Einwölbung nicht vorgesehen ist, ohne Wassermaueraufbau über die Nivelette gehalten werden. In jenen Strecken, wo keine Bahn läuft, können terrassirte Promenaden zur Anlage gelangen.

Obwohl direct nicht zu den Wasserstrassen gehörig, ist der in den Plänen mitgedachten Hochdruckwasserleitung auf den Bergkämmen zu gedenken, mit Hilfe deren jene Industrien in den Stadttheilen, wo Rauchentwicklung nicht wünschenswerth ist, versorgt sein sollen. Denn eine Ausschliessung der mannigfaltigsten Industrien aus wie immer Namen habenden Stadttheilen kann nur schädlich wirken.

Ohne die Versorgung dieser Wasserleitung aus dem Hochgebirge näher darzulegen, wäre anzuführen, dass wie im Nutzwasserprojecte nicht bloss die Kraftausnützung in der Donaustadt, sondern auch in den höher gelegenen Stadttheilen möglich sein muss.

Weiters ist es angezeigt, die Hochwässer der verschiedensten von den Kämmen kommenden Bäche in Weihern zu sammeln und mittelst eigener Leitungen in die Strassencanäle zu vertheilen. Ebenso ist vorgedacht, dass die Gefällshöhen des Grundwassercanals längs des Donaucanals bei dem Franz Josef-

Bahnhöfe und der Rossauerkaserne Wasser auf die Höhen des Linienwalles drücken. Ebenso geschieht dies ähnlich auf der Südseite, auch damit ist eine Canalspülung erreichbar.

III. Die Verbindung der Strassen mit Wasser- und Bahnwegen.

Diese sind im Principe womöglich mit Etagerungen gedacht und, wo es die Umstände gestatten, zum Ausdruck verholten.

Es genügt durchaus nicht, eine Unzahl Verkehrswege zu planen, wenn nicht die Verbindungsfähigkeit untereinander gegeben ist. Bedenkt man die grosse Rolle, welche Umladungen im Transportpreise spielen, so ist die Vorsorge eine unbedingt gerechtfertigte.

Hier ergeben sich nun ganze Gebiete, wo dies Regel für die Baueintheilung werden muss, und zwar:

1. Die Donaustadt. Die schmale Zone, die darunter begriffen wird, enthält der Länge nach die Donauufer und elektrische Bahn, ferner die Bordung des Durchstiches, die in Zukunft von Hochwässern befreit gedacht ist. Würden die Längswege der Bahnen und Strassen für Fuhrwerk von quer gelagerten Einbuchtungen von der Wasserseite unterschritten, so wäre die vollkommene Fürsorge für alle Anstalten geschaffen, deren Hauptzweck die Be- und Entladung ist.

Natürlich muss aber das Gewirre dieser Verkehrswege insoferne geordnet werden, als jede Gattung eigene Etagen erhält.

Die zu den Brücken führenden Strassen hätten daher in der heutigen Normalhöhe von 12 m zu bleiben, es wäre aber diese Höhe horizontal über die Zone der Donaustadt fortzuführen und die Rampen erst danach anzuordnen. Eine zweite Etage ist jene von 6.3 m als Höhe der Hochstrasse, sie kann unter die ersteren durchgeführt werden und bleibt nun als dritte jene von 2 m ober Null.

Die unterste wäre so als Höhe für den Wasserverkehr, die mittlere als solche für die Eisenbahnen und die oberste für den Strassenverkehr festzuhalten. Verbindungen

untereinander nicht mit Rampen, sondern mit Aufzügen durchzuführen.

Zu begründen wäre dies dahin, dass die Schiffe von den fixirten Wasserspiegeln des Durchstiches von Null bis 2 m Höhe nur schwer durch Schleusen hebbbar sind, daher am besten in der Tiefe bleiben. Die Strassenfuhrwerke sind an die Befahrung von Rampen gewöhnt, andererseits als solche leicht mit Aufzügen als leichtestes Geschirr von den drei Sorten, die hier in Betracht kommen, zu behandeln. Die Höhe von circa 6 m entspricht im Allgemeinen so ziemlich den Anschlusshöhen der Bahnen und gestattet ohne besondere kostspielige Bahnführungsherstellungen die Einführung des in die Fläche stark greifenden und umfänglichen Eisenbahnnetzes.

Es kann so jedes Gebäude, das in einem Block steht, der von diesen drei Gattungen durchschnitten wird, sich seine entsprechenden Etagen schaffen, diese auch untereinander verbinden und sich so ohne lange Transporte seine Rohmaterialien beschaffen und ebenso wieder versenden. Man erhält so einen Frachtenbahnhof, der nicht Monopol der Bahnen ist, sondern allen Etablissements gleichmässig dienstbar sich stellt.

Eine ähnliche Anlage ist leicht in dem Geleisbündel der Staatsbahnlagen und der Aspangbahn mit dem zu erweiternden Neustädter Canale durchzuführen möglich, und würde dort mit unter der Nivelette gehendem Strassennetze und Belassung der Etage für die Eisenbahn die Rolle von vorhin zu jener eines Fabriksbahnhofes wechseln.

Eine weitere Anlage noch grösseren Umfanges hätte die Simmeringerhaide zu bieten, und zwar in der Aenderung, dass die Schiffe in verschiedene Niveaux gebracht sind. Dies geschieht mittelst Anlage von Tief- und Hochcanälen mit den in den Plänen ersichtlichen Coten. Strassen und Bahnen laufen ebenfalls nach der Länge und passen sich den verschiedenen Verhältnissen an. Ein Querverkehr ist dort ausgeschlossen und würde auch dort, wenn gewünscht, mit Aufzügen durchzuführen sein. Hier ist besonders das Augenmerk auf die Schifffahrt gelegt, insoferne als ein einmal auf eine bestimmte

Höhe gelangtes Schiff lange Strassen zur Ausladung vorfindet. Wird es entladen, geht es auf die Höhe, im Falle des Beladens in die Tiefe.

Ausser diesen umfänglichen Flächen, zu welchen noch die Anlage in Leopoldau (in den Plänen genügend deutlich gegeben) zu rechnen ist, wäre die Vorsorge auf die einzelnen grossen Centralmärkte auszudehnen.

A. Die Märkte der Externlinien.

- a) Der Centralmarkt für Lebensmittel am Eislaufplatze. Hat als unterste Etage den Wasserverkehr, hoch die Bahn und im Mittel die Strassen, die alle untereinander genügende Höhe besitzen. Die Keller, die als Lagerhäuser für Fette u. s. w. anzusehen sind, können bei Feuer unter Wasser gesetzt werden. Die Bahn andererseits kann mit Beibehaltung der jetzigen Höhe ihre Wagen in die Hallen leiten etc.
- b) Jener oberhalb der Rudolfsbrücke (Naschmarkt) für Gemüse, Obst, Erdäpfel etc. mit grossem Strassenverkehr. Dort sind die Bahnen eine Etage ober- oder unterhalb der Strassenfläche. Wasserverkehr ist keiner vorhanden.
- c) Jener der Rossauer Kaserne, mit Wasserartikeln. Hier ist die Wasserhöhe unter den Strassen, die Eisenbahn oberhalb.
- d) Die Station Michelbeuern mit unten laufender Bahn und darüber gehendem Strassenplateau.
- e) Die Station Gumpendorfer Schlachthaus für Rohconsumartikel für die Industrie. Strassen unten, Bahn oben.
- f) Die Hernalser Frachtenstation auf den Ziegelwerksgründen.
- g) Die Abladestation für Artikel aller Art auf den Gründen der Nordwestbahn.
- h) Eine ähnliche längs der Station Penzing.
- i) Der Viehhof bei der Marxerlinie mit Wasserzufuhr der Viehfütterungsnaturalien und Eisenbahnzu- und Abfuhr.

Weiters

B. die Märkte der Internlinien, zu welchen die Zufuhr bloss von einzelnen Wagen der Züge besorgt wird:

- a) Der Markt für Südfrüchte und Blumen bei der Elisabethbrücke. Bahn unter der Strasse.

- b) Der Markt am Platze vor dem Arsenale für Lebensmittel aller Art für die angrenzenden Bezirke.
- c) Die Anlage am Hundsthurmer Gürtel am Kreuzungspunkte der Linie Wien-Neudorf.
- d) Der Gaudenzdorfer Markt in der Nähe der Stiegerbrücke mit untenliegender Bahn.
- e) Der zukünftige Wassermarkt für Baumgarten in St. Veit auf den Baumgartner Gründen.

Worauf jene Märkte folgen, welche von vorgenannten Hauptmärkten mittelst der Züge der elektrischen Bahn bedient werden und so bereits Umladungen, resp. neue Zusammenstellungen auf diesen durchgemacht haben und bei den Haltestellen der elektrischen Bahnen untergebracht sind. Allen ist ebenso die Etagirung umsomehr eigen, als die elektrischen Bahnen ihrer ganzen Anlage nach ja Etagenbahnen sind.

Diese Etagirung hat sich aber in ihren Ausläufern auch auf die Lastenstrasse zu erstrecken, die hier bezüglich des heutigen Ringverkehrs die Lerchenfelder-, Burg-, Mariahilferstrasse unterfährt, über die Wienthalstrasse, unter die Wiedener Hauptstrasse, Heugasse und Rennweg geht und sich erst nach Unterfahrung der Verbindungsbahn beim Münzamt an die Invalidenstrasse anschliesst.

Ebenso sind weitere grosse Lastenstrassen mit geringer Steigung und Unterfahrung der bestehenden Verkehrswege vorgesehen, vom Franz Josef-Bahnhof zum Gürtel und von der Erdbergerpartie direct in die Nähe des Aspangbahnhofes.

Finanzielle Möglichkeit der Durchführung.

Die bestehenden Hindernisse und die Mittel zur Durchführung des geschilderten Verkehrsnetzes sind bezüglich der ersteren leicht zu beseitigen, und sind diese immer verfügbar, wenn als erster Grundsatz die Verbesserung bisher vernachlässigter Marktverhältnisse und die Verwerthung des Lagerhausprincips sowie jener der Vorsorge für billige Kraft ins Auge gefasst wird.

Man muss das Augenmerk bei technischen Herstellungen nicht bloss den äusserlichen constructiven Dingen zuwenden, sondern den Grundpotenzen nachgehen, die zu ersteren drängen.

Wenn bedeutende Millionen flüssig waren, als es sich um die sogenannte Donauregulirung handelte, die bloss eine Verminderung der Hochwasser- und Eisgefahr herbeiführen sollte und doch noch immer mehr Gelder verlangt, so werden diese auch für Dinge, die kaufmännische Werthe erzeugen, zu haben sein.

Ein besonderer Hochwassercanal ist ohnehin heute schon geplant, und ist dieser auch dringend nothwendig. Der weitere Eiscanal und die oberste Sperre werden durch die dann mögliche Verwerthung des linksseitigen Ueberschwemmungsgebietes zu Fabriken vollständig hereingebracht.

Die weiter nothwendigen Barragen im Durchstiche werden keine besonderen Kosten verursachen, wohl aber besonders fruchtbringend angelegt sein, weil billige Kraft geboten wird, also eine Anziehung für neue Ansiedlungen gegeben ist, welche den hierortigen höheren Taglohn ausgleicht und eine dauernde Quelle des Wohlstandes abgeben wird.

Bezüglich der Märkte aller Art gilt als Regel, dass die angelangte Waare sofort verkauft werden muss, da für Aufbewahrung derselben oder Schutz gegen Verderben gar nichts vorgesorgt ist. Der Zwischenhandlungspraxis kommt dieses allerdings sehr gelegen, man schneidet sich aber den billigen Waarenbezug aus fernen Gegenden vollkommen ab, weil Niemand von vornherein sich dem Spiel der Marktglückes aussetzen will. Wird aber ein Markt für alle Artikel jeder Art so ausgerüstet, wie beim Getreide thatsächlich vorhanden ist, so wird man Zuzug aus weiten Gebieten erhalten, billige Nahrung haben und ausserdem die Mittel zur Ausgestaltung unseres Marktwesens leicht finden.

Ebenso ist es mit dem elektrischen Bahnnetze. Wenn nach herkömmlichem Gebrauche ein Unternehmer lange Verhandlungen über Grunderwerbung und grosse ausser Verhältniss stehende Kosten bezüglich Unter- und

Ueberbau durchzumachen hat, dann ausserdem Verpflichtungen dem Staate gegenüber eingehen muss, dass, sobald das Unternehmen rentabel ist, es der Einlösung verfällt, so wäre allerdings die Beschaffung eines solchen Netzes nicht abzusehen.

Da nun aber Tramwayunternehmungen nicht dem Staate, sondern der Gemeinde anheimfallen, so ist es ebenso bezüglich des elektrischen Netzes, dass es Jenen gehöre auf deren Grund es liegt, und da es zu sehr verwachsen mit der Baulichkeit ist, so müsste ein Heimfallen an den Staat von vorneherein ausgeschlossen werden.

Das gesammte Netz müsste Eigenthum der Hausbesitzer, respective Anrainer und der Gemeinde werden, diese hätten so das lebhafteste Interesse, dasselbe möglichst schnell auszudehnen, um der Vortheile theilhaftig zu werden, und wären Unternehmer lediglich Concessionäre der Grundeigenthümer, so dass ein Heimfall nach einer bestimmten Reihe von Jahren (infolge des geringen Anlagecapitals per laufenden Meter in weit kürzerer Zeit als gegenwärtig, z. B. 30 Jahren) wieder diesen zu Gute kömmt und rückwirkend anregend auf die Häuser speculation wird.

Die weiteren baulichen Umwandlungen, die sich meist als Strassendurchbrüche kennzeichnen, sind in Anbetracht dessen, dass der Stadtbauplan auf lange Jahre hinaus sich bezüglich der Ausführung erstreckt, keineswegs in zu grosser Ausdehnung bemessen.

In vorneherein ist zu bemerken, dass nach dem Beispiele von Paris, ein Strassendurchbruch ein sehr rentables Geschäft sein kann. Es vollzieht sich in Hochbauten dasselbe, was bei landwirthschaftlichen Gründen die Commassirung genannt wird. Um beispielsweise eine Grundbewässerung durchzuführen, werden Gründe der verschiedensten Eigenthümer und Bonitäten durcheinander geworfen und in neuen Grenzen wieder den alten Eigenthümern übertragen.

Durchbruchsgeschäfte dieser Art wären bloss der Privatindustrie (Baugesellschaften) zu überlassen. Bei solchen, wo ein öffentliches Interesse bezüglich baldiger Durchführung mitwirkt oder das Geschäft fraglich

erscheint, kann mit Steuerbefreiungen nachgeholfen werden.

Wenn man bedenkt, dass der reine Capitalswerth der Häuser Wiens nahezu zwei Milliarden beträgt und eine Vermehrung von jährlich 2 Procent Bevölkerungsvermehrung stets neue Wohnungen erfordert, so stehen per Jahr 40 Millionen Gulden ständig zur Verfügung, deren Verwendung gegenwärtig eine zerstreute ist, die aber ebenso auf gewisse Stellen concentrirbar wäre.

Es bleiben dann eine Reihe grösserer Bauten und Anlagen, beispielsweise die Gruppierungen der inneren Stadt, welche Privatcapitalien nicht gerne berühren, wiewohl auch Möglichkeiten denkbar sind, vom Privatcapital behandelt zu werden. Hier erübrigt nichts weiter als die Gründung eines städtischen Fonds unter kommunaler Verwaltung. Das Anfangscapital ist so gross zu bemessen, dass auch die Zinsen mit inbegriffen sind, bis zu der Zeit, wo die neue Anlage ertragsfähig wird.

Dieser Fond wird aber stets einen grösseren Wirkungskreis gewinnen müssen, da die städtischen Anlagen für Märkte, Asyle, Aufnahmsspitäler, Kasernen etc. stets grössere Anforderungen stellen werden und der Gemeinderath in seiner Auffassung der Verhältnisse kaum die nöthigen Mittel zur Verfügung stellen wird. Man wird also finanzielle Institute schaffen müssen, welche in gewissen Verbindungen mit der Gemeinde stehen und den grossen Vortheil einer bankmässigen Gebahrung für sich haben werden.

Es darf überhaupt nicht verkannt verkannt werden, dass die Anlage der grossen Strassenzüge nicht bloss nach äusseren technischen Rücksichten am Platze ist, sondern sie sollte eigentlich vorwiegend von finanziellen Rücksichten dictirt sein. In irgend einem Bezirk bedeutet die Schaffung einer neuen Geschäftsstrasse irgend einen Werth, in einem anderen einen anderen, ja in demselben Bezirk ist es nicht gleichgiltig, ob eine solche Strasse durch einen verkümmerten oder besseren Stadttheil gelegt wird, der Gewinn ist meist bei ersteren höher. Ob ferner in unmittelbarer Nähe Markthallen, Eisenbahnstationen, Centralstationen, Verwal-

tungsgebäude etc. liegen, ist vielfach für den Werth bestimmend. Bisher hat die Speculation sich nur in Niederungen bewegt, in Zukunft wird man dieses Feld ergiebiger machen und in höherem Sinne verwerthen.

Da nun in Wirklichkeit der Eröffnung einer solchen neuen Strasse finanzielle Untersuchungen dieser Art vorhergehen werden, so ist hier der Platz, aufmerksam zu machen, dass bei dieser Wettbewerbung bloss allgemeine Grundzüge Werth haben, ein Detail zu geben, ist in Hinsicht auf die Aenderungen, die ohnehin vorgenommen werden, von keinem praktischen Werthe.

Allgemeine Grundsätze bei Verfassung des Strassennetzes.

Die Eintheilung des ganzen Gemeindegebietes in bestimmte Verbauungsflächen ist hier nicht weiter zu begründen nöthig. Sie ist von selbst gegeben, und zwar im Allgemeinen nach drei grossen Zonen. Zwischen Donaucanal und Wienfluss stromabwärts der Fabrikstheil, ebenso stromaufwärts bis zu den Berghöhen das eigentliche Wohnquartier, der Rest gehört dem Handel.

Wird vorerst die Partie für Wohnungen behandelt, so ist es ebenfalls bereits so besiedelt, dass die innere Stadt die dichteste Verbauung aufweist, die nach aussen zu abnimmt. Doch ist dies weniger deshalb der Fall, weil dies naturgemäss ist, sondern weil die Verkehrswege in den äusseren Bezirken fehlen. Die Herstellung dieser Bahnwege ist daher Vorbedingung einer zweckmässigen Verbauung.

Die so entstehenden neuen Quartiere haben aber gar kein so weites Terrain zur Verfügung als bei flüchtigem Ueberblick geglaubt werden könnte. Bis zur gürtelartig laufenden sogenannten Vorortelinie der Stadtbahn ist bereits Alles dicht verbaut. Eine weitere Linie in den Plänen, der sogenannte Burgfrieden, kommt schon den Bergen so nahe, dass darüber hinaus die Sphäre der Verbauung nicht greifen sollte. Mindestens nicht für jenes kleine Häusergewimmel, das man unter dem Namen Cottages begreift.

Man kann also für die ganze Partie vom Wienfluss bis zum Donaucanal nur jenen

Streifen Land den Cottages widmen, welcher zwischen der Vorortelinie der Stadtbahn und dem Burgfrieden liegt.

Dass über den Burgfrieden hinaus, bis zur Grenzlinie des Gemeindegebietes, auf den Bergen Massenverbauungen nicht stattfinden sollen, zeigt ein Blick auf den prächtigen Waldbestand, sowie ebenso auf die Höhenunterschiede, die bloss eine zerstreute Verbauung wünschenswerth erscheinen lassen.

Dies zeigt auch die ungefähre Vergleichung der Höhen im absoluten Masse. Während die vorerwähnte Stadtbahnlinie im grossen Mittel die Cote 200 hat, die Burgfriedenslinie 240, geht es von da rasch aufwärts bis zum Mittel von 360.

Dieses jähe Aufsteigen, welches einer Verbauung nach Masse nicht förderlich ist, macht sich aber besser für die Ausschmückung der Stadt in anderem Sinne. Hier ist die Möglichkeit gegeben, ein Seitenstück zur Ringstrasse zu schaffen. Eine Stadt, die bloss eine runde Strasse gebaut hätte, hat noch immer keinen Wiener Ring. Sein Werth liegt nicht in der Strasse, sondern in seinen grossen monumentalen Bauten, die ihn zieren. Auch hier ist auf dem letzten Ausläufer der Alpen keine planlose Verbauung zu gestatten, sondern sind nur grosse Baulichkeiten mit imponirender, weithin sichtbarer Masse zu gestatten, deren Eindruck durch kein Zwischenwerk gestört ist, — die aber im Ganzen, sei es von den Seiten oder der Front, eine grosse Zusammengehörigkeit verathen müssen. Die Gebäude machen den Ring, hier aber machen sie aus den Bergabdachungen erst etwas Aussergewöhnliches.

Diesem Vorhaben entsprechend, ist überall gesucht, die Höhengipfel noch besonders hervorzuheben und mit grossen Gebäuden zu schmücken, so das Plateau Heuberg bis Satzberg, der Michaelerberg, Himmel, Latis, Kahlenberg und Leopoldsberg. Ebenso aber auch die Höhenrücken Nussberg, Alsecken, Wilhelminenstrasse und Breitensee. Zwischen hinein sind an geeigneten Punkten Kirchen mit zugehörigen Bauten, Stationsgebäude der elektrischen Bahnen, Hotels und schlossartige Wohnsitze gedacht. Werden diese Bauten hochragend mit Thürmen ausgeführt,

so würde sich baulich ein Amphitheater von grossartigem Eindruck entwickeln.

Zwischen durch drängt sich bloss das tief eingeschnittene Alsbachthal durch, und wäre der Park bis zur Rohrerhütte für die Zukunft möglicherweise einer anderen Verbauungsart zugänglich.

Die in dem ringförmigen Platz zwischen Stadtbahn und Burgfrieden verbleibenden Cottageräume sind bezüglich der Verwerthung schon mit Parcellirungen versehen, welche nicht leicht änderbar sind. Da diese Gründe schon einen bestimmten Kaufwerth erlangt haben, kann diese Fläche anderen Bestimmungen nicht zugeführt werden. Die Verbauung nach Cottagemanier wird wenigstens einen wohlthuenden Abschluss der Stadtbauten herstellen.

Wenn hiezu noch der ausser diesem Rayon liegende XIII. Bezirk mit seinen eben falls wenig änderbaren Parcellirungslinien gezählt wird, so ergibt sich als Endergebniss, dass die Plätze für zu errichtende Cottageanlagen keineswegs zu gross sind, um nicht die baldige Verbauung gewärtigen zu lassen.

Interessanter bleibt es daher, die jetzigen Wohnquartiere in baulicher Hinsicht umzugestalten und die grössten Mängel zu beseitigen.

Da handelt es sich aber um eine Fläche, die über den Wienfluss bezüglich Margarethen und Wieden und über den Donau-canal die heutige Leopoldstadt zusammengreift.

Da ist nun in erster Linie die hochgelegene Partie des Bezirkes Margarethen oberhalb der Matzleinsdorferstrasse und des grössten Theiles des IV. Bezirkes zu gedenken, die heute bereits von Villen der der höchsten Gesellschaftskreise besetzt sind. Um diesen Charakter nicht bloss zu erhalten, sondern sogar zu entwickeln, wurde die Gürtelstrasse, die ohnehin zwischen Marxer- und Matzleinsdorferlinie nahezu keinen Verkehr hat, über den X. Bezirk gelegt. Man ist so in der Lage, die Höhen dieser Bezirke mit Gartenanlagen auszustatten, die durch ihren Bestand wieder zur Vermehrung von herrschaftlichen Landsitzen Anlass geben. Die Verbauung der theresianischen Akademie

gibt jedenfalls weiter die Möglichkeit, den vorgeschilderten Charakter über weitere Territorien auszudehnen. Die Verbreiterung der Alleegasse, die Entwicklung der geplanten Diagonalstrassen soll die weit ausgedehnten Theile zusammenfassen, dies umsomehr, als der ganze Häusercomplex um die Elisabethkirche eine gebundene Bauordnung dahingehend erhalten muss, dass Vorgärten oder offene Bauweise, respective durch Anwendung eingeschalteter Höfe, der heutige Nutzcharakter verschwinde und den Charakter des Adelsviertels nicht schädige.

Das Belvedere ist im Sinne des Vorstehenden in das Strassennetz einbezogen, aber auch vor demselben, vereint mit Süd- und Staatsbahnhof und Arsenal ein grosser Platz vorgesehen, der wegen seiner glücklichen natürlichen Lage besonders betont zu werden verdient. Hier wäre ebenfalls eine gebundene Bauordnung rücksichtlich der Silhouetten vorzuschreiben, weil bei günstiger Anordnung die Gebäude vom Schwarzenbergplatz aus gesehen werden können.

Dieses Viertel greift auch bis zur Landstrasse, mittelst der neu eingelegten Parkstrasse bis zur Stadt hinunter und zeigt so eine ganz bedeutende Ausdehnung. Würde der Verbindungsbahngraben insoweit umgestaltet, dass eine Hochbahn darin geplant würde, so könnte ein wirkungsvoller Boulevard im Laufe der Verbindungsbahn geschaffen werden, der diese grosse werthvolle Fläche wirkungsvoll abschliesst.

Als Princip war also hier kein anderes eingehalten, als Zusammenfassen des Bestehenden und schärfere Markirung der Individualität. Die Strassen werden je nach ihrem Werthe und Ausstattung mit Baumreihen oder Gartenstreifen dann leicht die passenden Abmessungen erhalten.

Sich daran anlehnend, aber von ganz anderem Grundzuge, sind die baulichen Formen des Ausdruckes in den Niederungen des Wienthales.

Der Wienfluss, wie er heute ist, könnte ähnlich wie im Stadtparke und anderwärts auf seinen Böschungen Bäume stehen haben und so ein grünes Band darstellen von den Bergen herunter bis zum Stadtpark. Das

kann aber wohl in Zukunft geschehen. Es ist nämlich durchaus nicht nöthig, die Einwölbung des Flusses, respective dessen Folgen direct bis zu den Fluchten der Wienthalstrasse auszudehnen, sondern kann die Einwölbung als solche beiderseits von den tiefliegenden Bahnplanien begrenzt sein, ohne dass diese überdeckt sind und ohne dass es nöthig ist, den weiter noch rückstehenden Häuserfluchten eine eigene, mit dem Einwölbungsniveau in gleicher Höhe gehaltene Vorstrasse zu geben. Diese Distanzstreifen, die heute als Vorstrassen gedacht sind, wären besser in die Höhe der Bahnnivelette zu legen und als Gärten zu behandeln.

Dies kann um so leichter geschehen, als die den Wienfluss begleitenden Baublöcke so dünn sich ergeben, dass Zufahrten von zwei Seiten nicht möglich sind. Man erhält nun so Häuser, die infolge schmalen Baugrundes mehr in die Höhe gebaut werden, aber infolge der grünen Streifen, des Bahnverkehrs und des vortretenden Einwölbungsdammes ganz eigenartig wirken werden.

Die so zu schaffenden langgestreckten Partien finden nun an die heute isolirt stehende Margarethenhofidee passenden Anschluss und kann dann so der Charakter hochgebauter Gartenhäuser mit der dazu gehörigen Staffage den nächst dem Wienflusse gelegenen niederen Stadttheilen als denselben zugehörige Eigenart aufgeprägt werden.

Es ist dies wieder ein Motiv, das nicht speciell erfunden ist, sondern ganz aus der Gegenwart selbst geschöpft ist und bloss herausgehoben werden muss.

Ein grosser Bezirk (IX) ist nun hier anzureihen, weil er in sich eine verkleinerte Auflage der Bezirke IV und V darstellt. Bei letzteren war die hohe Partie und die niedere bezüglich des Charakters zu trennen, das hat hier ebenfalls zu geschehen und genügt es, den analogen Gegensatz mit den Namen Strudelhof und Lichtenthal zu markiren.

Die hochgelegenen eleganten Häuser zwischen Währingerstrasse und Versorgungshausgasse verdanken ihre Eigenart dem alten Hochufer des Donaucanales, das so sich heute (wenn auch nicht auffallend

sichtbar) zwischen Liechtenstein- und Nussdorferstrasse über Döbling bis Nussdorf fortsetzt. An Stelle der vielfach sehr alten und armseligen Häuser wäre hier das Niveau gut ausnützlich und könnten durch Combination mit der mit Absicht dort geplanten elektrischen Bahn Häuser besseren Charakters geschaffen werden. Dieselben schliessen sich mehr dem Charakter jener am Wienflusse an, werden aber nie das geschäftliche Timbre erhalten, das jenen eigen ist.

Lichtenthal hingegen muss durch drastische Querzüge gebessert werden. Es wird immerhin auch dadurch nicht möglich sein, die betreffende Partie höheren Zinswerthen zuzuführen. Es kann dies nur geschehen durch die Planung von Alleestrassen und Schaffung einiger grüner Garten- und Spielplätze.

Die Höhenlage der Häuser Villa Chotek etc. gegenüber der tiefen Rossau wäre in Zukunft, wenn diese mehr und mehr dem Handel anheimfällt, durch die Bassins noch besser zu markiren.

Zwischen den letztgenannten und den Wienflussbezirken bleiben nun die industriell hoch entwickelten Bezirke VI, VII, XIV und XV, die als solche ihren Charakter nicht ändern können, auch jene Häuser, die es noch nicht sind, werden mehr und mehr zu Fabriks- und Geschäftshäusern sich entwickeln und kann aus finanziellen Rücksichten ein die Verbauung hinderliches Verbot wohl nicht ertheilt werden.

Hier wurde nun gesucht, alte verlassene Theile, als: Laimgrube, Windmühle, Ratzentadt, Spittelberg, Reindorf, Partien von Sechshaus, ganz auszuräumen und öffentliche Bauten auf diesen Gründen einzulegen, ferner wo möglich Gartenpartien zu erhalten und durch Einführung grosser Verkehrsstrassen den bereits bestehenden Verkehr noch mehr zu heben.

In diesen Fabriksstädten gibt es also in Zukunft nur Geschäftshäuser, die unter sich zwei Arten Communicationswege haben: Strassen für das Fuhrwerk und Alleen durch die Baublöcke für die Passanten, Letztere müssen Parks u. s. w. ersetzen, umsomehr, als in Zukunft diese Stadttheile wenig bewohnt sein

werden. In London ist der City-Charakter, welcher keine Wohnungen kennt, eine unvollkommene Kreisfläche, in Wien wird sie eine langgestreckte Ellipse vom Donaucanal über die Stadt bis nach Schönbrunn werden, Kopf und Rückgrat zusammen.

Der Höhenrücken zwischen dem Ottakringer und Alsbachtheile hat von den Bergen herein bis zur inneren Stadt einen ganz anderen Ausdruck, den auch die geplanten Achsenstrassen wenig ändern werden. Es ist ein ausgesprochenes Wohnviertel und wäre, da die Verbauung schon bis zu den Bergen eine weit vorgeschrittene ist und Massregeln zur Aenderung der Bauweise wirkungslos wären, mit weit reichen Gartenplätzen, Squares. Allein wirksam einzugreifen.

Es bleiben nun so von den höher gelegenen Bezirken Wiens bloss X und XI, die bloss Fabriken und Verkehr gewidmet sind, und XIII, XVIII und XIX, welche Cottagecharakter haben und hoffentlich durch Baugesellschaften mit Häusern auf Raten vielfach emporblühen werden.

Die Fabriks-, Handels- und Cottagebezirke haben als gemeinsamen Grundzug das Vorwalten einer schablonmässigen Bauweise. Es wurde daher auch eine Unterbrechung derselben so weit als möglich durch grosse Baugruppirungen und Schaffung von Fernsichten zu erreichen gesucht.

Was die Fabriksbezirke speciell anbelangt, so dürfte ein eigenes Verbot auf Ausschluss der Industrie bei gewissen Stadttheilen nicht ganz am Platze sein. Hier wurde angenommen, dass alle Bezirke mit Ausnahme von X und XI, sich vorzugsweise der Wasserkraft, theilweise Gas bedienen sollen, dass aber Feuerungen im grossen Massstabe bloss in X und XI durchführbar erscheinen.

Für Krafttransmissionen der Zukunft kann bloss Gas und Wasser berufen erscheinen, da beide Medien Massenproducte darstellen, die nicht bloss für Kraft, sondern auch zu anderen Zwecken ausnützlich sind. Pneumatische oder Druckluftleitungen können von obigen Medien bedient werden, die Elektri-

ciät hat genug zu thun mit der Bahnförderung und der Beleuchtung.

Das Wasser wurde eingeführt gedacht, sowohl als Nutzwasser von der Donau und sonstigen freien Zuflüssen von den Bergen her, als ebenso als Hochdruckwasser von den Centralalpen mit grossen Massen und von der Ausnützung der Wasserkraft der Donau.

Die Versorgung mit Gas hat insoferne eine grosse Zukunft, als die Heizung mit Gasöfen eine Sache ist, die sich Bahn brechen muss. Es ist aber dann eine ganz gewaltige Ausdehnung der Gaswerke nöthig. Hier ist nun das Ganze centralisirt in den langgestreckten Reihen der Oefen in Simmering, welche das Gas weiter zu den Erdberger-Werken behufs Magazinirung leiten. Die Gasometer dieses Centralwerkes versorgen theils jene in Zwischenbrücken und am Gumpendorfer Schlachthause. Diese haben wieder Verzweigungen zu kleineren Werken.

Im Anschlusse an die Simmeringer Oefen sind behufs billiger Wärmeausnützung die Verbrennöfen des Kehrichts, die Abdampfapparate für Poudrette etc. herzustellen. Wenn auch die letzteren heute frommer Wunsch sind, so ist es gewiss, dass die Fabrication künstlichen Düngers von wirtschaftlicher Tragweite ist. Es würden die Giftstoffe der Städte billig verwerthet, denn die Marchfeldberieslung oder Bewässerung verlangt grössere Capitalien als die Poudrettefabrication.

Am Schlusse der allgemeinen Erwägungen angelangt, bleiben noch einige Worte zur Begründung der in den Plänen angegebenen Gruppenbauten übrig.

Gruppenbauten seien hier im Gegensatz zur gewohnten Manier in Blocks, die von Strassen umgeben sind, genannt. Vorerst sei der Gegensatz zwischen der Dreiecksturm und der rechteckigen, bezüglich Führung der Strassen nach Diagonalen oder rechtwinklig aufeinander hier insofern nicht berührt, als für die hier in Betracht kommenden Gebiete einschneidende Aenderungen nicht thunlich sind. Wo es nothwendig erschien, nämlich aus Verkehrsrücksichten sind des Oefteren

durch die bestehende Parcellirung nach dem Rechtecksystem, Diagonalen durchgezogen.

Das in Wien so vielfach verwendete Rechtecksystem ist namentlich in Bezirken der strictesten Ausnützung zu einer nicht mehr natürlichen Grenze gelangt. Die Baublöcke werden schon so klein, dass sie den Strassenflächen nahezu gleich werden. Eine Entwicklung, die nicht mehr vernünftig genannt werden kann.

Die erforderliche Tracttiefe ist nun um die Blockseiten geschlagen, im Verhältniss zur Blocktiefe schon so breit, dass in dem Blockcentrum bloss ein Lichthof übrig bleibt, der mit dem kärglichsten Masse ausgestattet ist.

Da ist es nun jedenfalls besser und ökonomischer, grössere Gruppen zu bilden, wo die Tractiefen bandartig gelegt, unter sich langgestreckte Höfe für den Verkehr (ähnlich dem Schottenhof) frei lassen. Zwischen durch sind für den Wagenverkehr bloss einige Strassen durchzuführen. Dass die Ausnützung bezüglich der Bauflächen eine bessere ist, geht schon aus der Beschränkung der Fahrstrassen hervor, indem dieses System eigentlich eine Zweitheilung der Passagen für Fussgänger und Wagenverkehr bedingt und so überflüssige Strassenflächen der Verbauung zugeführt werden. Ferner sind Ueberbauungen der Fussgängerpassagen überall möglich.

Da nun beispielsweise das Areale der Franz Josef-Kaserne eine dichte Verbauung wegen Kostspieligkeit des Grundes bedingt, so wurde dort der Gruppenbau vorgeschlagen.

Desgleichen in der inneren Stadt, wo einschneidende Massregeln geboten sind, aber doch das herrschende System mit breiten Strassen, die der Haushöhe entsprechen, nicht wegen der theuren Grundpreise zur Einführung gelangen kann.

Ferner empfiehlt es sich, grössere Bauten, die untereinander in einem gewissen Zusammenhang stehen, auch baulich zu verbinden, um so eine grössere Ausdruckfähigkeit zu erhalten.

Also wären Kirchen mit Pfarrhöfen und Schulen nicht einzeln neben einander zu stellen, sondern zu Gruppen zusammenzu-

hängen, ebenso Bezirksämter mit Feuerwehr etc., Kranken-, Waisen- und Versorgungshäuser mit dazugehörigen Gebäuden. Markthallen und Eisenbahnstationen mit allen dazu gehörigen sonst isolirt gestellten Bauten im directen baulichen Zusammenhange.

Diese Einzelgruppen sind bezirkweise ausgetheilt und dienen so zur baulichen Gliederung derselben, es wäre nunmehr noch die Austheilung des Erfordernisses auf das ganze Gebiet festzustellen.

Hier drängen sich in erster Linie die Kasernen auf. Es war naheliegend, dass auf eine so grossartige bauliche Angelegenheit hier nicht vergessen werden durfte, auch schon deshalb nicht, weil ohne Formirung eines Bildes wie die Neuanlagen der Kasernen, respective dessen Kostenerforderniss auszu- sehen werden, die finanzielle Lösung der Kasernenfrage gar nicht denkbar ist.

Es wurde deshalb eine Zukunftsgarnison von 100.000 Mann vorausgesetzt und die Flächenausmasse nach den Gruber'schen Normalien an den einzelnen Punkten dahin ausgetheilt, dass 1500 Mann Infanterie einen Raum von 200×200 m, 1000 Mann Cavallerie 400×400 m erfordern. Es ergab sich so:

Breitensee 12.000 Mann Infanterie und 3000 Mann Cavallerie.

Pötzleinsdorf oberhalb der Türkenschanze 4000 Mann Cavallerie.

Nussdorf 12.000 Mann Infanterie.

Ferner eine Partie für Polizei und Stadtgendarmerie auf den Höhen oberhalb St. Veit und am Hungerberg in Grinzing.

Weiters auf der Südseite:

Spinnerin am Kreuz 2000 Mann Infanterie, 3000 Mann Cavallerie.

Laaerberg wie vor.

Schwechat 5000 Mann Infanterie und ebensoviel Cavallerie.

Auf der Nordseite:

Lobau 10.000 Mann Cavallerie.

Kagran 8000 Mann Cavallerie.

Bei Stammersdorf 15.000 Mann Infanterie.

Würde eine ähnliche Austheilung im neuen Stadtplane seitens der Militärbehörden festgelegt werden, so könnten es auch die Kosten sein, und würden nach einem verein-

barten Plane nach und nach die neuen Flächen bebaut und die alten Flächen abgestossen werden. Es handelt sich hier nicht darum, welchen Werth jetzt oder in Zukunft die alten Kasernen haben können, sondern eigentlich um das Erforderniss. Ist dies einmal bekannt, dann ist die eigentliche Basis geschaffen, um die Deckung der Kosten zu bestimmen.

In ähnlicher Weise wurde für eine Zukunftskirche, deren Raum nach Verbindung zu Gruppen zu 150×150 m ungefähr festgelegt und die Austheilung so gemacht, dass mindestens für 30.000 Bewohner eine Kirche entfällt.

Diese Behandlung, respective Kirchenvermehrung ist insoferne nothwendig, als vielfach bloss die alten Dorfkirchen inmitten neuer Bezirke bestehen und die architektonische Staffage einer Stadt von diesen Bauten wesentlich abhängt.

Aus letzteren Gründen war es auch angezeigt, ganz besonders der hochgelegenen Districte zu gedenken. Es ist hier beizufügen, dass in nicht zu ferner Zeit Bauten von Versorgungs- und Waisenhäusern werden stattfinden müssen, die in die äusseren Vororte passend zu verlegen sind und in Verbindung mit den Kirchen weit sichtbaren Prospecten dienlich sein werden.

Die Haltestellen und Stationshäuser der Stadtbahnen werden sich nach dem Bedarfe richten, sollten aber gleichfalls besser eingerichtet sein als die currenten Stationen auf dem flachen Lande, weil dieselben den ganzen Tag über, entsprechend der Verkehrsdichtigkeit, vom Publicum besucht sind.

Jene des elektrischen Netzes werden schon deshalb grössere bauliche Objecte darstellen, weil sie vielfach in Verbindung mit den Maschinenhäusern der Krafterzeugung stehen. Sie werden namentlich in den Aussenbezirken schön auszustatten sein.

Es ist ja nicht zu vergessen, dass die Besiedlung der höheren Bezirke in elegantem Sinne nicht bloss allein durch Schaffung der Verkehrslinien eingeleitet wird, sondern auch durch Bauten selbst, welche Anregung zu nachbarlichen Gruppierungen geben.

Verwaltungsgebäude sind in den inneren Bezirken nach der Bezirksgrösse gegeben und ist vielfach bloss für Raumaustheilung zu sorgen gewesen. In den Aussenbezirken musste aber auch der räumlichen Ausdehnung derselben Rechnung getragen werden.

Besondere Sorgfalt ist den Märkten zuzuweisen, weil von der Erlangung guter und billiger Lebensmittel die sociale Lage einer Stadt bedingt ist.

Es dürfte jedenfalls in nicht zu ferner Zeit eine Organisation platzgreifen, welche die von Bahn, Wasser oder Strasse anlangenden Lebensmittel an bestimmten Punkten centralisirt, dieselben dort einlagert und je nach Bedarf den einzelnen kleineren Markthallen übermittlelt.

Jeder, der Waaren einliefert, muss Gewissheit haben, dass ein Verderben derselben nicht eintritt, er muss Vorschüsse erhalten können und doch beliebig über die Waare verfügen dürfen, ganz so, wie es in der Getreidebranche bereits durchgeführt ist.

Daraus ergibt sich, dass jede Markthalle Lagerräume enthalten muss mit Kühlvorrichtungen, Schutz gegen Feuersgefahr u. s. w. und nicht bloss ein Schutzdach für die Verkäufer, welches übrigens bis jetzt für diesen Zweck allein zu theuer zu stehen kam.

Der Ort der in den einzelnen Bezirken ausgetheilten Hallen ist in den Plänen ersichtlich und die Aufzählung derselben, respective die Eintheilung in wichtigere und kleine Marktgebäude, bei den Bahnlinien angegeben.

Zu begründen ist ferner der Auftrag, ein permanentes Ausstellungsgebäude vorzuschlagen. Es ist kein Zweifel, dass der richtigste Platz hiefür die Schmelz wäre, doch ist ebenso gewiss, dass die Erlangung desselben nicht zu erreichen ist. — Man braucht möglichste Nähe von verkehrsreichen und wohlhabenden Bezirken, gute Bahnverbindungen, und soll es auch sonst ein Punkt sein, der durch seine Lage zu Ausflügen lockt.

Wien, im November 1893.

Diese Verhältnisse würden im Aussengebiete die Lagen oberhalb Baumgarten, der Höhenrücken Alsecken, eventuell auch Nussdorf bieten, doch ist es gewiss, dass die Lage bei Hernals weit näher dem Stadtcentrum liegt als die übrigen beiden Oertlichkeiten.

In Verbindung mit den benachbarten Anlagen ist aber dieser Ort für eine permanente Ausstellung ganz besonders geeignet, da in Verbindung mit Sängerkhaus und Schiessstätte und den dazwischen liegendem Volkspark ein bedeutender Anziehungspunkt für die Bevölkerung geschaffen wird, der jenem des Praters gleichkommen dürfte.

Damit ist zugleich den weiteren Bedingungen bezüglich Herstellung von Parks und Spielplätzen näher gekommen und wird, um nicht in Wiederholungen zu verfallen, auf die Zukunft des Praters, die Parks in Baumgarten, die Erhaltung der Rebengelände von Salmansdorf bis Unter-Sievering hingewiesen. Weiters sind Waldgürtel in Favoriten und von Floridsdorf bis Kagran geplant. Die Durchführung der Kasernenbauten in der Lobau würde auch die grossartigen Auen dieser Gegend den Ausflüglern erschliessen.

Es wird ferner in den Plänen ersichtlich sein, dass den hygienischen Forderungen überall nachzukommen gesucht wurde. So sehr die Opferwilligkeit der heutigen Zeit für diese Zwecke hervorzuheben ist, so muss aber auch nicht bloss der Vorbeugung von Krankheitsfällen gedacht werden, sondern auch Jener, die bereits krank sind. In dieser Beziehung ist heute zu wenig gethan, hier ist für die Zukunft mehr geplant.

Damit wäre der Bericht über ein Werk geschlossen, welches in Hinsicht auf die Steigerung der Baugrundflächen in absehbarer Zeit Milliarden repräsentirt und dessen Wichtigkeit darnach zu ermessen ist. Mit diesem Entwurfe wurde gesucht, auch einen entsprechenden Beitrag zur grossen Frage zu leisten.



