

## 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 umso mehr 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, umso mehr, 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 todten 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 Electricität 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 Schwachat geben mindestens 5 m Nutzgefälle, die mit ca. 1700 m<sup>3</sup> 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 Schiff-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  $30 \text{ m}^3$  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 Wien-thale 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 Strassen-canäle 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 Wägen 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 Wägen 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 Donauregulierung 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 Capitalwerth 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 Wohnungsvervielfältigungen 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 zusammenbegreift.

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 Erdbergerwerken 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 Dreieckstorm 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  $200 \times 200$  m, 1000 Mann Cavallerie  $400 \times 400$  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  $150 \times 150$  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.

