

Wiener Stadt-Bibliothek

97145 A

Q · 299

Wiener Stadt-Bibliothek

97145 A

23

MINA NECESITAS



№ 4162.

ERLAUTERUNGS-BERICHT

ENTWURFE

GENERAL-REGULIRUNGS-PLAN

ARTIS SOLA DOMINA NECESSITAS.

OTTO WAGNER

WIEN 1892

ERLÄUTERUNGS-BERICHT

ZUM

ENTWURFE

FÜR DEN

GENERAL-REGULIRUNGS-PLAN

ÜBER DAS GESAMMTE

GEMEINDEGEBIET VON WIEN

MIT DEM KENNWORTE:

»ARTIS SOLA DOMINA NECESSITAS.«

VERFASSER

OTTO WAGNER,

ARCHITEKT UND K. K. BAURATH IN WIEN.

ZWEITE AUFLAGE.

WIEN 1894

DRUCK UND VERLAG VON FRIEDRICH JASPER.



9. N.

139533

Inhaltsverzeichnis.

	Seite
Zur Notiz	I
Einleitende Bemerkungen	3
Bauweise	7
Künstlerisches und Technisches	10
Gürtel	25
Wienthal	29
Lastenstrasse	40
Monumente, Monumentalbauten, Perspectives, Strassen- axen	42
Kasernen	46
Brücken	49
Markthallen	50
Niveaux	54
Hygiene	55
Pflasterungen	55
Parks, Gärten und Kinderspielplätze	57
Eislaufplätze	61
Bäder	61
Spitäler	62
Friedhöfe	64
Kehricht- und Schneeabfuhr	68
Wasser	69
Canalisirung	69
Verkehr	70
»Stellen«	75
Bahnhochbauten	77
Approvisionirung	81
Die Donau und ihre Häfen; der Canal	83
Schlussbemerkung	87

Verzeichniss der Zeichnungen.

- I Blatt General-Regulierungsplan im Masse von . . . I : 10.000
- I » Wienmündung (Constructionsplan) im Masse von I : 1440
- I » » (Uebersichtsplan) » » » I : 1440
- 30 » General-Regulierungsplan » » » I : 2880
- I » Orientirungsplan » » » I : 25.000
- I » Uebersichtsplan der Gürtel, »Zeile«
und »Stellen« » » » I : 25.000
- I » Beiblatt I: Obstmarkt, Bahneinschnitt-Pergola.
- I » » II: Querschnitte der »Zeile«, Leichenhalle
der »Stelle I« und Schnitt der zweige-
schossigen Galerie mit Verkaufsläden
Schönbrunnerstrasse.
- I » » III: Haltestelle Kaiserin Elisabethplatz, Hoch-
bahnviaduct Meidling-Schönbrunnerstrasse.
- I » Längenschnitt des Aussengürtels.
- I » » der Wienthallinie: Kaiserin Elisabeth-
platz—Westbahnhof.
- I » Perspective: Museumstrasse, Bahneinschnitt und Pa-
villon der Haltestelle.
- I » » Kaiserin Elisabethplatz und Pavillon der
Haltestelle.
- I » » Karlskirchenplatz, Bahneinschnitt und
Monument.
- I » » Hochbahnviaduct Meidling-Schönbrunner-
strasse.

Zur Notiz.

Das leicht begreifliche Interesse des Publicums für den General-Regulirungs-Plan von Wien, sowie der Erfolg meiner Arbeit haben eine Neuauflage meines Erläuterungsberichtes nothwendig gemacht.

Die kurze Zeit, welche ich der Redigirung vorliegenden Berichtes widmen konnte, zwang mich, den ursprünglichen Text beizubehalten und gestattete mir nur, kleine Bemerkungen einzustreuen.

Allenfallsige Fehler möge der geschätzte Leser darum geneigttest entschuldigen.

Wien am 1. März 1894.

Otto Wagner.

Einleitende Bemerkungen.

Wien ist, im Gegensatze zu den Grossstädten Europas: London Paris und Berlin, an einem Gebirgsabhänge gelegen, dessen Ausläufer heute ziemlich weit in sein Häusergebiet hineinragen.

Zu den grossen Schwierigkeiten einer Stadtregulirung gesellt sich daher bei uns noch eine neue, und leider keine geringe. Wiens coupirtes Terrain bietet bei den Niveauregulirungen, sowie bei den Verkehrsanlagen manches kaum zu bewältigende Hinderniss, und manche Lösung wird deshalb grössere pecuniäre Opfer erheischen.

Andere Schwierigkeiten verdanken wieder ihr Entstehen dem plan- und systemlosen Ausbau Wiens in den letzten Jahrzehnten. Vieles könnte einer besseren Lösung entgegensehen, wenn das furchtbare »Zu spät« nicht gebieterisch »Halt« rufen würde.

Mächtig hat das allgemeine Drängen in das stillstehende Triebrad der Stadtregulirung eingegriffen und mit jähem Rucke ward es in Bewegung gesetzt. Berufene

und Unberufene haben ihre Ansichten verlautbart, ein Platzregen von Vorschlägen, die Stimmen der Arbeitsbedürftigen, das Drängen nach Verdienst in den magern Zeiten, das »Eile mit Weile« der Schaffenden das Prüfen der Besonnenen, die Unkenrufe der Pessimisten, sie ergaben ein kaum zu klärendes Chaos. Der Generalregulierungsplan soll nun den ersten mit Spannung erwarteten Lichtstrahl senden.

An drei Berufsclassen, durch deren Arbeit die Sache einer gedeihlichen Lösung zugeführt werden soll, ist der Apell gerichtet; aber auch ein grosser Theil der Bewohner schafft mit selbstverständlichem Interesse in Wort und Schrift mit und hilft das Material mehren, aus dessen weiser Sichtung und Combinirung das »Mögliche« bleiben soll, damit sich »Verlangen« und »Erfüllen« gleichwerthig gegenüberstehen.

Der Architekt, der Bahn- und der Wasserbau-techniker, sie sollen in diesem Kampfe die Siegespalme erobern, obwohl von einem Ringen eigentlich nicht die Rede sein kann, da nur durch ein Zusammenwirken dieser Kräfte eine glückliche Lösung zu erhoffen ist.

Als Architekt kann es mich nur mit der grössten Genugthuung erfüllen, dass man sich darüber klar wurde, dass die Frage ohne Aesthetiker, ohne Künstler überhaupt unlösbar ist, und dass es nicht angeht, unser Wien, wie in den letzten Jahren, fast vollständig der Geschmacklosigkeit auszuliefern.

So habe ich mich denn mit Freuden entschlossen, auch mein Schärfflein zur Lösung der gigantischen Aufgabe beizutragen. Ich bin aber weit entfernt davon, zu glauben, dass meine im Projecte niedergelegten Ideen in Bausch und Bogen acceptirt werden, sondern halte selbstverständlich daran fest, dass in der Gegenüberstellung des Einlaufenden, im Erwägen der Pro und Contra, im Durchbilden der Details, in Berücksichtigung des momentan Möglichen und endlich in der Prüfung der collidirenden Interessen allein das Richtige und Ausführbare zu suchen sei.

Leider ist nicht schon jedem, selbst nach dem Regierungsprogramm, die Grösse der Aufgabe klar; gewiss wird aber durch brauchbare Vorschläge der Concurrirenden die Arbeit noch erweitert. Mehr als je ist daher das »festina lente« am Platze.

So wird beispielsweise, während ich dies schreibe, vielleicht dem allgemeinen Drängen nachgebend, ein Beschluss über die Wienflusstrace gefasst, welcher die weittragendsten irreparabelsten Folgen hätte und die künftig wichtigste Radialstrasse Wiens für alle Zeiten verunzieren würde. Heute bleibt uns nur die Hoffnung, der Erfolg der Concurrenz werde die Tragweite der Frage ins grellste Licht stellen.

Die Reihenfolge, nach welcher ich die einzelnen Theile meiner Arbeit besprechen will, ist im Inhaltsverzeichnisse angegeben.

Ein Erschöpfendes über alle die Regulirung Wiens berührenden Fragen ist weder durch das Pro-

ject, noch durch den Erläuterungsbericht möglich und fällt auch ausser den Rahmen des Verlangten; als Architekt habe ich selbstverständlich auf die künstlerische Seite der Frage das Hauptgewicht gelegt. Bei den Verkehrsanlagen, der Donauregulirung etc. zeigt mein Project nur geringe Abweichungen vom Regierungsprogramm und habe ich mich darauf beschränkt, dasselbe zum Theil zu erweitern, und das gegebene Materiale, soweit es mir zur Verfügung stand, mit einigen meiner Vorschläge zu combiniren.

Bauweise.

Der löbliche Wiener Gemeinderath hat in seiner Plenarsitzung vom 24. März 1893 schon die Grundprincipien festgestellt, nach welchen gewisse Stadttheile für specielle Bauweisen zu reserviren sind, und die Grundzüge über die Art der Verbauung beschlossen.

Dass damit die besten Intentionen in Bezug auf Gesundheitspflege und die Schaffung weiträumiger Verbauung bei geringer Wohndichte verfolgt wurden, kann als selbstverständlich angenommen werden. Es ist daher das Grundprincip gewiss ein richtiges; nur bedarf dasselbe Erweiterungen und Einschränkungen, um einerseits die Baucontraste nicht zu stark fühlbar werden zu lassen, andererseits gewissen Vierteln, wenigstens zum Theil, eine Bauweise zu reserviren, in welcher Handwerker und Händler ein praktisches Heim finden, also Wohnviertel zu schaffen, die durch Geschäftsstrassen zu durchziehen wären.

Als ästhetisches und praktisches Bedürfniss möchte ich es aber hinstellen, dass die Verbauungsweisen mehr Unterabtheilungen, als im diesbezüg-

lichen Beschlusse vorgesehen wurde, erhalten. Aus dem angeführten Grunde und mit Rücksicht auf die bestehenden Strassenarbeiten halte ich es für angezeigt, nachstehende Baukategorien zu schaffen, wobei es aber nicht ausgeschlossen sein soll, von Fall zu Fall, entweder mit Rücksicht auf künstlerische Bestrebungen oder bei günstigen oder ungünstigen Parcellirungen, diese Normen entweder zu verschärfen oder zu mildern.

Vom ästhetischen Standpunkte ist ein stark contrastirendes Uebergehen, beispielsweise von 25 m Bauhöhe, also 6 Stockwerke, auf Gebäudehöhen von 3 Geschossen oder gar auf villenartige Verbauung nicht zulässig, doch ist auch darauf Rücksicht zu nehmen, dass Baublöcken in sogenannten Radialstrassen eine höhere Verbauungsweise gewahrt bleibe und diese Höhe sich auch weiter in die ehemaligen Vororte hineinziehe, um solche Baugründe nicht zu entwerthen.

Wir besitzen in Wien ein recht trauriges Beispiel für contrastirende Baublöcke, nämlich die Villenanlage in der Kronprinzstrasse im II. Bezirke mit den dahinter liegenden hohen Zinskasernen in der Valeriestrasse.

Vom ästhetischen Standpunkte aus sind selbstverständlich breite Strassen höher zu verbauen als schmale; eine genaue Norm hiefür lässt sich wohl nicht bestimmen, aber ich bin der Ansicht, dass die Gebäudehöhe in der Regel die Breite der Strasse kaum erreichen soll.

Dass eine solche Regel jedoch nicht ohne Ausnahme sein kann, ist wohl selbstverständlich, da Alleen, Bahneinschnitte, Flüsse, Quais, Candelaberreihen etc. die Strassenbreiten auffallend unterbrechen und dem Auge als Leitlinien und Strassentheilungen erscheinen.

Nach dem hier Gesagten glaube ich richtig zu folgern, dass die Wienthalstrasse, hier »Zeile« genannt, und die Gürtel, welche mit mehreren solchen, die Strassenbreiten unterbrechenden Leitlinien durchzogen sind, mit 3—4 Stock hohen Häusern genügend kräftige Baueinfassungen zeigen werden.

Weder vom hygienischen, noch vom ästhetischen Standpunkt aus halte ich eine 25 m hohe Verbauung in 15·17 m breiten Strassen für zulässig, und glaubte ich dieses Höhenmass in derlei Strassen, selbst im I. Bezirk, auf 21 m reduciren zu sollen.

Die Bauweisen sammt den von mir vorgeschlagenen Maximalhöhen wären daher wie folgt zu bestimmen:

1. Freie villenartige Verbauung;
2. geschlossene Verbauung mit der Tiefe nach fixirten Vorgärten bei einer Maximalhöhe von 14 m;
3. geschlossene Verbauung mit 3 Geschossen (also 2 Stock hoch) mit der Maximalhöhe von 14 m;
4. geschlossene Verbauung mit 4 Geschossen (also 3 Stock hoch) mit der Maximalhöhe von 17 m;
5. geschlossene Verbauung mit 5 Geschossen (also 4 Stock hoch) mit der Maximalhöhe von 21 m;

6. geschlossene Verbauung mit 6 Geschossen (also 5 Stock hoch) mit der Maximalhöhe von 25 *m*. In diese Kategorie wären auch alle öffentlichen Gebäude, da ihre Höhe zwanglos ist, einzureihen;

7. beliebige Verbauungsweise für Industriebauten;

8. reservirte Baublöcke.

Diese Verbauungsweisen sind in den Plänen 1:2880 kenntlich gemacht. (Siehe Zeichenerklärung.)

Künstlerisches und Technisches.

Von einschneidender Wichtigkeit aber erscheint es mir, dass endlich von allen massgebenden Factoren der Baukunst jene Würdigung zu Theil werde, welche ihr absolut gebührt.

Es wird kaum Jemanden geben, der die hohe Bedeutung der Kunst für die Menschheit absprechen wird. Frankreich, und vor Allem Paris, verdanken seit zwei Jahrhunderten ihren Wohlstand nicht zum geringsten Theile der bildenden Kunst. Deutschland hat in den beiden letzten Jahrzehnten geradezu Riesenschritte in dieser Beziehung gethan; bei uns aber, mit wahrer Beschämung müssen wir es gestehen, ist ein constanter Rückschritt zu verzeichnen.

So verlockend es auch wäre, alle Ursachen dieses Niederganges näher zu beleuchten, so würde dies hier, trotzdem es sehr am Platze wäre, zu weit führen; ich muss mich daher darauf beschränken, vorerst zu constatiren, dass es in Wien thatsächlich wirkliche

Baukünstler gibt, Ihrer Vereinigung zu einer Phalanx, welche das Heer von Vorurtheilen und Uebelständen durchbrechen und ein Erblühen des Geschmacks zur Folge haben würde, stehen aber wieder eine Unzahl hier nicht zu erörternder Dinge entgegen. Was Wunder also, wenn der Unverstand und die Geschmacklosigkeit stündlich neue Orgien feiern und der weder vom Staate, noch von der Stadt, noch vom Publicum geschützte Architect heutzutage geradezu als vogelfrei gelten kann.

Wenige sind es, welche über ein gesundes Urtheil verfügen, und die denkbar grössten Geschmacklosigkeiten werden von der Menge angestaunt, wenn nicht sogar bewundert. Es fehlt bei uns gewiss nicht an recht eclatanten Beispielen für das hier Gesagte, doch kann ich aus naheliegenden Gründen nicht alle diese Sünden hier aufzählen, aber wer, dem noch ein Atom Geschmack eigen ist, wird nicht ohne wahre Wehmuth beispielsweise auf den Hochbahnviaduct am Praterstern, auf unsere als wahre Unica zu bezeichnenden Gascandelaber, auf das pistaziengrüne Haus am Kolowratring, auf die von unseren Maurermeistern hergestellten »Vorstadtprachtbauten« etc. blicken können. Alle diese Dinge sind einfacher, billiger, praktischer und schöner herzustellen und brauchten nicht, selbst den bescheidensten Anforderungen von Kunst und Geschmack, so herausfordernd Hohn zu sprechen.

Weg also mit diesen Ausgeburten der Geschmacklosigkeit und Untergang und ewige

Verdammniss diesem Ingenieur- und Maurermeisterstyl.

Es war mir ein Bedürfniss, ein klärendes Beispiel für das hier Gesagte nicht schuldig zu bleiben, und habe ich, selbst auf die Gefahr hin, mir die Arbeit von eigentlich ganz überflüssigen Zeichnungen zu machen, vier der grösstcontrastirenden Aufgaben des Projectes herausgegriffen. (Die vier Perspektiven.)

Es sind dies die Lösung einer Strassenübersetzung durch die Hochbahn mit der auf das Allerstrengste eingehaltenen Bedingung von Zweckmässigkeit in der Construction, Klarheit und Billigkeit; die Ausgestaltung des Kaiserin Elisabethplatzes und Karlskirchenplatzes mit ihren Haltestellenhochbauten und Bahneinschnitten, und endlich die Feststellung des erforderlichen westlichen Abschlusses des Maria Theresienplatzes wegen der denselben durchziehenden Bahntrace. Es sind also ziemlich weit auseinandergehende Aufgaben, mit welchen sich der Architekt hier zu befassen hat. Sie sollen gegenübergestellt zeigen, dass so extreme Fragen ästhetisch lösbar sind und ganz wohl nebeneinander bestehen können, ohne dass insbesondere die erstere unser Auge derart beleidigt, wie der früher erwähnte Viaduct am Praterstern, welcher vermöge seiner Lage naturgemäss eine viel monumentälere Ausgestaltung erfordern würde.

Unwillkürlich muss uns alle ein gewisses Bangen ergreifen, wenn wir der Anzahl Bauwerke gedenken, welche in Bälde in unserer Stadt entstehen sollen, und die, wenn im

alten Geleise fortgefahren wird, nur als ein bleibender Scandal zu bezeichnen sein werden.

Was ist aber noch an diesen unseren »monumentalen« Unglücksfällen Schuld? Einmal muss es ja doch gesagt sein!

In Wien befinden sich laut »Lehmann« 360 Personen, welche sich Architekten nennen, und circa 2000 Personen, welche sich mit selbstständigen Bauausführungen befassen, also zusammen 2360 Personen. Ein Areopag der Kunst würde aber in die grösste Verlegenheit kommen, wenn er heute in Wien mehr als 60 wirkliche Baukünstler namhaft machen sollte.

Nachdem nun diese 60 Mann weder die erforderlichen Bekanntschaften und Stellungen haben, noch zu den Preisen arbeiten können, wie die restlichen 2300 Personen, ist es wohl erklärlich, dass unsere realistische und, in puncto Geschmack, so tief gesunkene Zeit sich eben dieser Anderen bedient.

Dass hiedurch die ästhetische Bildung des Volkes und das Aussehen unserer Stadt immer mehr und mehr herunterkommen müssen, braucht kaum erwähnt zu werden.

Ohne Kunst ist eben das Aufblühen und der Wohlstand einer Stadt undenkbar, und gerade darauf wird in den meisten Fällen vergessen.

Noch muss ich hier von einer, aber leider weit verbreiteten Ansicht Erwähnung thun. Es ist dies die über »malerische Strassen«.

Unsere Zeit erfordert gebieterisch grosse Verkehrszüge; dass durch Eröffnung solcher hin und

wieder ein trauter Winkel fallen muss, ist wohl selbstverständlich; aber eben so sicher ist es, dass auch Neues, Schönes geschaffen werden kann.

So frevelhaft es nun ist, irgend ein Kunstwerk ohne zwingenden Grund anzutasten, ebenso lächerlich ist es, wegen jedes fallenden Schmutzwinkels, weil er »malerisch« ist, ein Geschrei zu erheben.

Würden diese Vertreter des Malerischen die Augen öffnen, so wären sie schon lange zur Ueberzeugung gekommen, dass die gerade, reine, praktische Strasse, zeitweilig unterbrochen von Monumentalbauten, mässig grossen Plätzen, schönen, bedeutenden Perspektiven, Parks etc., die uns in kürzester Zeit ans Ziel führt, auch weitaus die schönste ist.

Die verlangten, grösstentheils von selbst entstehenden malerischen Punkte können ja ganz gut mit grossen geraden Strassen abwechseln, haben aber, häufig und absichtlich durchgeführt, nicht die geringste Berechtigung, und passen derartige kleinliche Dinge in den modernen grossen Zug eines Stadtplanentwurfes absolut nicht hinein (Stübben).

Unser Realismus, unser Verkehr, die moderne Technik, sie begehren heute gebieterisch die gerade Linie, und nur durch deren Anwendung können jene Verkehrszüge entstehen, welche keine Grossstadt entbehren kann, und auch nur so werden Häuser, Strassen und Menschen zusammenpassen.

Mode und Styl sind eben nicht nur nahe verwandt, sondern sind beinahe ein und dasselbe.

Wir können uns nur in gutgemachten, praktischen Kleidern wohl fühlen und würden uns in geschlitzten Wämsern oder in Tunicas mit nackten Beinen sehr hanswurstartig vorkommen.

Warum also bei künstlerischen Bestrebungen nach unpraktischen Dingen greifen, statt uns zu geben wie wir sind. Es wird doch stets Alles der veredelnden Hand des Künstlers bedürfen, damit Zweck und Geschmack gepaart bleiben.

Wenn also beispielsweise K. Henrici (Deutsche Bauzeitung 1893, S. 271) sich zu dem Satze: »Es ist langweiliger und ermüdender, zwei Stunden in einer schnurgeraden und durch die Ebene sich hinziehenden Pappelallee, als zwei Stunden im Hochgebirge zu wandern,« aus lauter Begeisterung für das Malerische hinreissen lässt, so hat das Wort: schnurgerade mit dem Ganzen gar nichts zu thun; das nicht Langweilige liegt eben immer in der Abwechslung, und das Angenehme in einer schönen Abwechslung. Ich speciell kenne von modernen Stadtbildern nichts Schöneres, nichts Anheimelnderes, als den Anblick, den der 7000 m lange grandiose Strassenzug in Paris an einem schönen sonnigen Frühjahrstage gewährt, der mit der Place de la Concorde beginnt, durch die Champs Élysées, Rond point, Place de l'Étoile, Avenue de la grande Armée, de Neuilly und sofort sich hinzieht, erfüllt von einer wogenden Menge, mit all' den zahlreichen Vehikeln. Würde dieser Strassenzug Brüche haben, könnte er nur an seiner Wirkung verlieren.

Zum Schlusse noch Eins: Wien krankt an einer gewissen Unsalubrität; unsere Strassen, Plätze, Märkte u. dgl. sind nicht rein, schlecht gepflastert, nicht correct, nicht nett; man sehe sich beispielsweise den Platz »Am Hof« an windigen Tagen, Nachmittags gegen 3 Uhr, an, wie Tausende von Papierchen, Blätter etc., mit Kehrlicht und Staub durchmengt, in der Luft herumflattern; es ist geradezu unerhört, dass Solches vorkommen kann.

In Bezug auf Salubrität ist uns Paris um ein Menschenalter voraus, obgleich die Sache jetzt zu unsern Gunsten bedenklich abnimmt, und Berlin, das in den Sechzigerjahren weit hinter uns zurück war, hat uns in den zwei letzten Jahrzehnten in Bezug auf Reinlichkeit, Nettigkeit und allgemeiner Bauweise derart überholt, dass es des ersten Eingreifens von Staat und Stadt bedürfen wird, wenn wir uns wieder nur gleichwerthig an dessen Seite stellen wollen.

Der Anfang, um endlich in neuere, bessere Bahnen zu lenken, ist durch die jetzige Concursausschreibung gemacht; möge ein zielbewusstes Schaffen, ein grosser künstlerischer Zug durch die neue Aera gehen.

Die Grundbedingungen, um Wien zu einer der schönsten Städte der Welt zu machen, sind da; Lage, malerische Umgebung, eine grosse Zahl geradezu unerreicht schöner und interessanter Baudenkmale, diese Juwelle Wiens, sie harren nur einer schönen Fassung. Wie aber dieses Ziel erreichen? Vor Allem muss,

wie schon erwähnt, der wahren Kunst jener Platz eingeräumt werden, der ihr gebührt. Kein öffentliches Bauwerk darf, sozusagen unter der Hand, von Beamten ausgeführt werden, sondern es sind derlei Bauten, wie es in Deutschland mit so ungeheurem Erfolge gehandhabt wird, im Wege einer baukünstlerischen Concurrenz zu vergeben.

Die Bezeichnung »Architekt« in künstlerischer Beziehung ist vom Staate zu schützen und sollen auf hervorragenden Plätzen und Strassen der Stadt nur Bau-Ausführungen von thatsächlichen Baukünstlern hergestellt werden dürfen.

Die Hochbauten der Verkehrsanlagen, bei welchen heute nur der Ingenieur spricht, sind dem Aesthetiker, dem Baukünstler zur Ausgestaltung zu überweisen.

Dies nur einige Jahre durchgeführt, wird den in Lethargie versunkenen Geschmack der Bevölkerung erwecken und erfolgreich befruchten.

Es ist hier vielleicht am Platze, einiger Grundprincipien zu erwähnen, von denen ich mich bei Verfassung des Projectes, die Verbauung betreffend, leiten liess.

Der Hauptsache nach zerfällt ein Stadt-Regulirungsproject in zwei Theile; der erste Theil hat die Aufgabe, die zukünftige Aussengestaltung der Stadt in gewisse Bahnen zu lenken, während der

zweite Theil sich mit der Verbesserung des Bestehenden in Bezug auf Schönheit, Verkehr und Hygiene zu befassen hat.

Dem ersten Theile der Frage nähertretend, sei erwähnt, dass die Ausdehnung der meisten Städte in der Art stattfindet, dass dieselbe von einem gewissen Centrum aus zuerst radial fortschreitet, und dann langsam der planlose Ausbau der Kreisausschnitte folgt.

Richtig aber ist es, im vorhinein Radial- und Ringlinien gleichzeitig zu fixiren.

Ein recht eclatantes Beispiel dieser Art bietet Wien selbst. Durch den Fall der ehemaligen Basteien ist der erste, durch den Fall der Linienwälle der zweite Ring entstanden; beide Erweiterungen hatten grosse ringförmige Strassenbildungen zur Folge, und bilden diese Ringe heute wichtige Verkehrsadern der Stadt; der innere Ring, die Ringstrasse, gestattete eine leichte und zweckmässige gleichzeitige Durchführung der Radialstrassen, weil dieselben durch die unverbaut gewesenen Glacien den Verkehrsbedürfnissen angepasst werden konnten, während der äussere Ring, die Gürtelstrasse, uns heute bei Anlage der Verkehrsmittel wohl sehr zu statten kommt, die Herstellung und Regulirung der Radialstrassen, da sie mit der Ringlinie in keinem Contacte stehen, aber schon mit Schwierigkeiten und grossen Kosten verknüpft ist.

Es ist wohl eine ganz klare und richtige Folgerung, wenn ich deshalb behaupte, dass die einzig richtige Lösung für das Wien der

Zukunft darin liegt, im Vorhinein in Intervallen von beispielsweise 50 Jahren die Aussenringe zu fixiren und die Radialstrassen immer sofort dieser Anordnung anzupassen.

Abermals werden die Fragen des Verkehrs, der Bahnanlagen, der Niveauregulirungen, der Kohlen-, Material- und Lebensmittel - Approvisionirung, des Leichentransportes, der Kehr- und Schneeabfuhr, und noch einer Anzahl heute noch ganz unbekannter und unvermutheter Dinge an uns herantreten, und ist dann nicht in der von mir vorgeschlagenen Art, durch ein fortwährendes früheres Fixiren von Gürtel an Gürtel eine Art Sicherheitsventil für einen geregelten Ausbau der Stadt geschaffen, so werden die nothwendigen Reserveplätze, **welche naturgemäss in die Gürtel zu verlegen** sind, immer nur mit ungeheuren Kosten zu erlangen sein, während es heute nur des Machtwortes und Beschlusses des Gemeinderathes bedarf, solche Stellen für immer frei zu halten.

Was kann also näher liegen, als zwischen den uns durch den Fall der Basteien und den der Linienwälle in zwei Beispielen vorgeführten Arten des künftigen Verbauungsprincipes, richtig zu wählen.

Es wird mir später Gelegenheit geboten sein, bei Beschreibung der geplanten Aussengürtel die Vortheile derselben näher zu beleuchten.

Von einer eigentlichen Neuprojectirung des künftigen Stadtplanes kann, wie schon erwähnt, nur an der Peripherie die Rede sein, da die Tracen der Ra-

dialstrassen daselbst ziemlich in unserem Belieben liegen und die Theile zwischen denselben ganz unserem Ermessen anheimgestellt bleiben. Auch hier ist die einfachste Lösung die beste. Es werden nämlich die wichtigsten Punkte, wo dies nur halbwegs möglich ist, geradlinig miteinander verbunden und dieserart ein Diagonalsystem geschaffen, welches uns am nächsten Wege und in kürzester Zeit unser Ziel erreichen lässt und die schachbrettartige Verbauungsweise aus der Welt schafft.

Parks, Kirchen, öffentliche Gebäude, Monumente, Aussichtspunkte etc. werden, im Vereine mit der oben angeführten Lösung, dem Stadtbilde jede Langweiligkeit nehmen, die Orientirung erleichtern und uns bei den zwei wichtigsten modernen Factoren »Zeit und Geld« sparen helfen, während die resultirenden grossen Dreiecksflächen leicht speciellen Studien überantwortet werden können, bei denen allen öffentlichen und Privatinteressen bestens Rechnung getragen werden kann.

Selbstverständlich kommt bei der Ausgestaltung der äusseren Stadttheile die Fixirung jener ungeheuren Terraincomplexe, welche durch Parks, Kasernen mit den dazu gehörigen Exercierplätzen, grossen Stations- und Hafenanlagen mit den dazugehörigen Lagerplätzen, dem Reservoir für die vereinigten Donau-, Oder- und Elbecanal-mündungen, der Marchfeldbewässerung, Friedhofsvergrösserungen, städtische Gaswerke etc. etc. gefordert werden, in Betracht.

Wie schon angedeutet, betrifft der zweite Theil der Regulirung das bestehende Stadttinnere. Hier soll der Schönheit, dem Verkehr und der Gesundheit, durch weise Erhaltung des Bestehenden und durch zu planende Verbesserungen den modernen Anforderungen entsprochen werden.

Es ist dies eigentlich also ein Studium des Details, da beinahe jede Strasse abzuwägen und zu bearbeiten ist. Viele dieser Studien, wie beispielsweise jene über die »Zeile«, bedürfen als Unterlage Aufnahmepläne in grösserem Massstabe, als die zur Verfügung stehenden 1 : 2880.

Die absolute Nothwendigkeit grosser gerader Strassenzüge, das Parallellaufen der Strassenleitlinien, das Ruppige ungleichmässiger Strassenausbauchungen, das hässliche Verlegen der Strassenbruchstellen in die Häuserblöcke selbst, der Uebelstand allzu grosser Plätze, das ganz unrichtige Freilegen alter Gebäude mit ihren künstlerisch so durchdachten Sehdistanzen, die Erhaltung der Symmetrie, welche unsere Bauweise nicht entbehren kann, und so vieles Andere können in einem Erläuterungsberichte nur gestreift werden; speciell möchte ich aber darauf hinweisen, obwohl die Eigenart einer Stadt sich nie verwischen lässt, dass die Wohnhausbauweise immer mehr und mehr zum Schema herabsinken muss, da die Existenzbedingungen der Menschen in Grossstädten täglich ähnlicher werden. Auch kann das künftige Stadtbild überhaupt nicht präzise vorgezeichnet werden, da ein Katechismus des Städtebaues nicht existirt. Vieles muss

dem »Was da kommt!« überlassen werden. Wer in einem Stadtregulierungsplane die Conterfeis vieler Partien kleiner Städte, mit ihren gewiss malerischen Farben und Lichteffecten und ihren trauten Winkeln zu finden hofft, gibt sich einem gewaltigen Irrthum hin.

Nur um Anregungen, welche zum allergrössten Theile dem Bedürfnisse entsprechen, kann es sich bei einem Regulierungsplan handeln, sie werden und müssen daher modern, brauchen deshalb aber noch lange nicht geschmacklos sein.

Gewiss begehrt der stets zunehmende Verkehr eine energische Verbreiterung unserer Radialstrassen. Eine solche Erweiterung ist aber von so vielen Zufälligkeiten abhängig, dass dieselbe nur einem constant thätigen **Stadtregulierungs-Comité**, — dessen Schaffung ich hiermit angeregt haben möchte — überantwortet werden kann. Die Eröffnung neuer Strassenzüge, Durchbrüche etc. würden in seine Competenz fallen.

Radicale Regulirungen, wie sie seinerzeit Haussmann in Paris durchgeführt hat, sind bei uns weder durch allgemeine Bedürfnisse, noch durch Verkehrsverhältnisse gefordert und würden überdies Summen verschlingen (20.000 bis 40.000 fl. per Currentmeter Strasse), an deren Bewilligung gar nicht zu denken ist.

Ich kann daher diesbezüglich nur vor dem »Ueber's Ziel schiessen« warnen.

In Paris und London sind verkehrshemmende Oasen von 5 bis 20 Hektaren Grösse, welche sich

als Gärten, Palais und öffentliche Gebäude darstellen und sehr häufig sogar den Personendurchzug verhindern, nichts Seltenes. Ja, man findet es gar nicht unpassend, den Verkehr behindernde Complexe von 100 Hektaren für die Pariser Weltausstellung im Jahre 1900, sogar einen, allerdings nahe der Peripherie liegenden Complex für denselben Zweck von 300 Hektaren, erst neuerdings zu projectiren.

In bautechnischer Beziehung sei vor Allem davon Erwähnung gethan, dass ich es für sehr erspriesslich halte, den Bauwerbern einen 2 *m* breiten und 3 *m* hohen Trottoirgang zu octroiren; derselbe könnte Kabel, Gas- und Wasserrohre, etwaige andere Leitungen, wie Telephon, Druckluft etc., aufnehmen und wäre dadurch das ewige Aufreissen der Strassen und Trottoire hintanzuhalten. Gerade die »Zeile« bietet hiezu die beste Gelegenheit und habe ich derartige Gänge im Beiblatt II eingezeichnet. Dem Bauwerber könnte für diese Mehrbelastung der Wegfall an Platzzins für Vorlegstufen, Portale, Souterrainlichteinfallsöffnungen etc. etc. als Ersatz geboten werden. Diese Gänge würden auch natürlicherweise die Trottoirerhaltungskosten vermindern und bieten überdies noch die Möglichkeit, die Portalverschlüsse von unten nach oben gehend anzuordnen, und dieserart die so unangenehmen Rollbalken wenigstens theilweise zu beseitigen.

Noch einer Neuerung sei hier das Wort geredet, weil dieselbe gewiss sehr zweckmässig ist. Leider wurde sie in der Kärntnerstrasse und der

Mariahilferstrasse etc. nicht angewendet, obwohl dort ihr eigentlicher Platz gewesen wäre. Gelegentlich der Herstellung der »Zeile« ist es jedoch möglich, dieselbe durchzuführen, und habe ich diesen meinen Vorschlag im Beiblatt II eingezeichnet. Diese Neuerung soll die Klage der Gewölbbesitzer über die zu geringe Portaltiefe bei den Mauerpfeilern beheben, und betrifft die Bestimmung, gesonderte Baulinien für die Portalflucht und für die Mauerflucht anzuordnen. Nachdem die meisten Häuser durch die Wegnahme von 0.50 bis 1.00 *m* von der Platztiefe beinahe nichts verlieren, die Portale aber durch das Hervorrücken um eben solche Dimensionen ausserordentlich gewinnen würden, könnte eine solche Baulinienbestimmung, die aber stets für den ganzen Baublock gelten müsste, platzgreifen; es ist jedoch darauf Rücksicht zu nehmen, dass die symmetrische Anordnung der Strasse darunter nicht leidet.

Die resultirenden, im Plane 1 : 2880 eingezeichneten und zu verwerthenden Bauparcellen der Wien-thalstrecke habe ich in drei Kategorien getheilt, und zwar:

1. In solche, welche sofort zur Verbauung gelangen können;
2. in Bauparcellen, deren Verwerthung erst nach dem Falle der Franz Josefs-Kaserne und der Wienflusseinwölbung möglich ist, und
3. in Bauparcellen, deren Entstehen durch die Regulirung erfolgt und zu deren Verbauung erst nach Einlösung von alten Häusern geschritten werden kann.

Es resultiren für die

- | | |
|----------------|------------------------------|
| 1. Kategorie . | 27.542'03 m ² , |
| 2. » . . . | 50.791'14 m ² und |
| 3. » . . . | 21.053'92 m ² . |

Hiezu gesellen sich noch ziemlich bedeutende Terrainvorsprünge, welche von den Bauwerbern einzulösen wären, oder durch Tausch in privaten Besitz übergehen könnten.

Gürtel.

Schon eingangs wurde gesagt, dass die Ausdehnung eines Stadtgebietes immer von einem gewissen Centrum ausgeht und die von diesem Centrum führenden Linien, die Radialstrassen, stets die erstverbauten sind. Dieser Vorgang ist ein ganz natürlicher, da der Verkehr zuerst derlei Strassen zur Verbindung des Aussenliegenden beansprucht und mit dem Verkehr auch die Verbauung stets gleichen Schritt hält.

Aber lange bevor an die Verbindung der Aussenorte unter einander geschritten wird, ist die Fixirung der Radialstrassen durchgeführt und hat deren Verbauungsdichtigkeit derart zugenommen, dass die Legung der bisher ganz ausser Acht gelassenen und auch bisher beinahe überflüssigen Rundlinien die grössten Schwierigkeiten verursacht. Auf das eclatante Beispiel, welches Wien in dieser Beziehung bietet, wurde schon früher hingewiesen. Es ist ferner die noch nicht erörterte Niveaufrage, welche ebenfalls ein starkes Argument dafür abgibt, die Gürtel zugleich mit der Feststellung der Radialstrassen zu fixiren; das coupirte Terrain Wiens

macht dies heute bei Tracirung der künftigen Gürtel recht fühlbar und könnten beinahe alle Ringlinien viel glücklichere Niveauverhältnisse aufweisen, wenn durch zielbewusste Niveau-Regulirungen der Radialstrassen vorgesorgt worden wäre.

Wie richtig meine Ansicht über die Annahme von Ring oder Gürtellinien ist, hat die Concurrenz in München bekräftigt, wobei noch zu bemerken ist, dass für die absolute Nothwendigkeit von Gürtellinien München keine so entschiedenen Forderungen zu stellen berechtigt ist als Wien.

Es sei hier jedoch constatirt, dass die Annahme der Ringlinien bei der Concurrenz in München sich mehr in unbewusster Weise vollzog, wenn dieselbe nicht überhaupt in der Nachahmung des Erfolges geschah, den Wien mit seinen Ringlinien heute schon hat. Alle Projectanten derartiger Strassenzüge (es waren deren sechs) haben nämlich den Zweck derartiger Linien nicht speciell betont.

Es würde zu weit gehen, die noch fehlende stattliche Anzahl von Gründen für die Annahme von Gürtelstrassen anzuführen. Hier sei einfach festgestellt, dass:

1. Herstellung eines rationellen Aussenverkehrs;
2. richtig durchzuführende Radialstrassen-Niveaux;
3. zuverlässige und leichtere Orientirung;
4. leichtere Kohlen-, Material- und Lebensmittel-Approvisionirung;
5. bessere Regelung des Leichentransportwesens;
6. Kehricht-Abfuhr und Verwendung;

7. Schnee-Abfuhr;

8. zweckmässige Reserve für die Zukunft etc. etc. ohne vorherige programmässig durchgeführte Gürtelstrassen-Anordnung Dinge der Unmöglichkeit sind.

Ja, ich gehe noch einen Schritt weiter und behaupte, dass sich dieserart eine rationelle Methode des modernen Grossstadtbaues entwickelt und gewiss werden wir diese Methode heute leichter und mit grösserem Erfolge anwenden können, als die anderen Millionenstädte, denen eine derartige Durchführung ungeheure Kosten verursachen wird.

Das »Wien der Zukunft« (bis 1930) muss also, wenn obige Punkte zur Thatsache geworden sind, meiner Ansicht nach vier solche ausgebaute Gürtel zeigen. Der erste Gürtel, unsere Ringstrasse, ist als Ring unvollendet und besitzt eigentlich eine Hufeisenform. Seine völlige Schliessung wurde durch den Umstand aufgehoben, als die Enden dieser Form mit wichtigen Radialstrassenzügen, denen die Hauptbetonung bleibt, zusammenfallen. Unser erster Ring hat demnach einen Anfang und ein Ende. Beide Punkte verlangten eine bedeutende künstlerische Betonung. Dies liess mich am Anfange desselben (bei der Aspernbrücke) den Ringplatz, am Ende (Schottenring) ein grosses axiales, weithin sichtbares Monument mit Brunnen projectiren.

Dass der Ring durch den Bau der Stadtbahn-Ringlinie sehr leiden würde, werde ich beim Absatze »Verkehr« näher beleuchten.

Der zweite Gürtel, unsere Gürtelstrasse, lässt uns heute durch seine damalige fürsorgliche Annahme schon recht den Wert derartiger Sicherheitsvorkehrungen erfassen; leider ist er in ästhetischer Beziehung, da ihm jedes Atom künstlerischer Disposition mangelt, als grosser Missgriff zu bezeichnen. Auch er verläuft sich sozusagen im Sande; es fehlte eben der Vorausblick, ihn energisch über den Donau-canal zu führen und am linken Ufer desselben zu schliessen.

Der dritte Gürtel, der von mir projectirte 80 m breite Aussengürtel wird Wien völlig einschliessen. Bis auf wenige Radialstrassen-Durchdringungen lässt er sich heute noch mit verhältnissmässig geringen Kosten herstellen und wird uns für alle Zukunft in Bezug auf Bauweise, Verkehr und Hygiene das richtig gesteckte Ziel stets vor Augen halten.

Im beigegebenen Längenschnitte ist der erste Aussengürtel in seinen coupirten Partien von Kilometer 0 bis Kilometer 23 völlig festgestellt; desgleichen die im Mittel desselben liegende Bahn. Die Neigungsverhältnisse dieser Strasse sind nirgends abnorm und variiren von der Horizontalen bis circa 2·5 m pro 100 m. Nur an zwei Stellen, und zwar zur Bewältigung der Türkenschanze und des Alsecker-Rückens musste auf kurze Strecken 3·5‰ und 3·4‰ als Steigung angenommen werden; aber auch diese Stellen sind verbesserungsfähig, wenn eine stärkere Abgrabung angenommen wird. Im Uebrigen entsprechen diese

Verhältnisszahlen beinahe der Steigung des Getreidemarktes im I. Bezirke.

Der vierte, gleichfalls 80 *m* breite Gürtel, von mir im Projecte zweiter Aussengürtel genannt, dem in 30—40 Jahren schon sehr wichtige Functionen zufallen werden, konnte in den Plänen nur als approximative Annahme eingezeichnet werden, da die Niveaucoten und Pläne der Aussenorte im grösseren Massstabe fehlen. Es wurde aber darauf Bedacht genommen, dass er diese Aussenorte möglichst günstig verbindet, und sind ästhetische Lösungen seiner Bruchstellen angedeutet. Da die Niveauverhältnisse seine völlige Schliessung nicht gestatten, musste er in den ersten Aussengürtel einmünden.

Wienthal.

Unzweifelhaft ist für Wiens künftige Gestaltung die Lösung der Wienthalfrage von allergrösster Bedeutung, die in baukünstlerischer Beziehung geradezu als Hauptsache betrachtet werden muss.

Der Conkurs vom 18. Jänner 1893 förderte diverse Lösungen zu Tage, von denen viele dem künftigen Definitivum als Unterlage dienen werden, und der auch sicher die Ansichten über die Frage selbst klären half.

Es lässt sich aber nicht leugnen, dass das dem Concourse zu Grunde liegende Programm viel zu wenig Klarheit enthielt, nachdem die beteiligten Haupt-Interessenten selbst sich über ihre Wünsche und Forderungen gar nicht ausgesprochen hatten.

Aber auch diese Forderungen half der erste Conkurs präcisiren, so dass wir heute schon ziemlich greifbaren Thatsachen gegenüberstehen. Das Eine kann aber schon mit Bestimmtheit behauptet werden, dass zwei Dinge festgestellt werden müssen, bevor überhaupt an die Lösung der Stubenviertelregulirung geschritten werden kann.

Es sind dies der Umbau, respective Verlegung der Aspernbrücke und die Neubauten des Handels-Ministeriums. Beide Factoren präcisiren sich gegenwärtig schon leichter als damals und haben die, allerdings nur officiösen Erkundigungen, welche der Verfasser dieses Projectes darüber eingeholt hat, folgende Resultate zu Tage gefördert:

Erstens die Erhaltung der Aspernbrücke ist ob ihrer ganz unzulänglichen Breite und ihrer Construction halber unmöglich.

Zweitens, das k. k. Handels-Ministerium reflectirt auf drei Gebäude und zwar für ein Reichspostamt, für die Postsparcasse und für das hohe k. k. Ministerium selbst.

Würde dies im damaligen Programm aufgenommen worden sein, so wären die erlangten Lösungen ganz anders ausgefallen. So bewahrheitet sich eben stets Semper's Ausspruch: »Die Menschheit soll nur ihre Bedürfnisse bekannt geben, die ästhetische Form hiefür wird der Architekt schon finden.«

Das Unhaltbare der heutigen Aspernbrücke hätte selbstverständlich die Herstellung einer neuen Brücke zur Folge gehabt, welche in richtiger künstle-

rischer Consequenz in die Axe der wichtigeren Strasse, also hier in die Axe des Ringes zu liegen käme, wie auch die präzise Forderung des Flächeninhaltes der gewünschten Amtsgebäude eine ganz andere Baublockdisposition veranlasst hätte.

Ob sich zu diesen beiden Postulaten nicht noch im letzten Augenblicke die eine oder andere zu lösende Frage zugesellt, welche manches papierene fait accompli oder meine im Projecte durchgeführte Annahme über den Haufen wirft, mag dahingestellt bleiben.

Es kann hier selbstverständlich nicht davon die Rede sein, meine Ansichten über die Projecte der Stubenviertelregulirung mitzutheilen; nur scheint es mir, dass gewisse Ideen favorisirt wurden, deren Vertretung ich kaum zu übernehmen im Stande wäre. So könnte ich unter Anderem den dreifachen Ringstrassenbruch einer so kurzen Strecke, sowie die axiale Verbindung Dominicanerkirche—Museum, zweier Bauwerke, von denen das eine eine hässliche Adaptirung ist, das andere sich absolut als Strassenaxenendpunkt nicht eignet, kaum künstlerisch motiviren, wenn überdies noch in Betracht gezogen wird, dass die hiedurch entstehende Strasse todt ist, jeder Bedeutung entbehrt und die Hauptverkehrsrichtung senkrecht durchschneidet.

Auch scheint es mir hier am Platze, eindringlichst vor jeder Verbauungsbevormundung in Gestalt von Bauvorschriften für zum Verkaufe gelangende Bauplätze zu warnen. Ich halte es geradezu für

lächerlich, auf Kosten von Privaten, Scheinmonumentalbauten, deren Inneres Zinskästen sind, also nebstbei eine architektonische Lüge involviren, herstellen zu lassen, und weise auf einen, durch den Stadterweiterungsfond gemachten und ganz missglückten Versuch (Arcadenhäuser) hin; zur Bekräftigung des hier Gesagten mag erinnert werden, dass der Stadterweiterungsfond den letzten Arcadenplatz um 80 fl., sage achtzig Gulden pro Quadratmeter verkaufen musste, um die vordere Strassenflucht vollendet zu sehen.

Die im vorliegenden Projecte zur Darstellung gebrachten Dispositionen, das Stubenviertel betreffend, haben nachstehende Hauptannahmen zur Basis:

1. Eine neue, in der Axe des Ringes liegende 36 m breite Brücke mit stark betonten Pfeilern, perspectivisch richtig stehend, auch gegen die erbreiterte Asperngasse.

2. Annahme eines Platzes (Ringplatz) als Anfang des grossen Strassenzuges.

3. Geradlinige Verlängerung der Marxergasse mit der Consequenz des entstehenden Platzes.

4. Mit derselben symmetrische Strassenführung (Ringplatz-Postplatz).

5. Symmetrisches grosses k. k. Reichspostamt (oder 2 Baugruppen mit je 7 Parcellen und durchlaufender Strasse).

6. Die flankirenden symmetrischen eventuell zu verbindenden Bauten für das k. k.

Handels-Ministerium und die k. k. Postsparcasse (oder 2 Baugruppen mit je 7 Parcellen).

Als hervorzuhebendes Detail wäre hier zu erwähnen: die Durchführung einer Parkstrasse zur Verbindung der Ungargasse mit der Zedlitzgasse, Verwendung des abgeschnittenen Theiles des Parkes zu einer kaum zu vermeidenden Restauration, Verlegung des städtischen Reservegartens hinter das Gewerbe-Museum, um jeder diesbezüglichen Klage wegen Beeinträchtigung des Lichtes für dieses Institut gleich von vornherein zu begegnen und die Annahme einer erforderlichen Dampferwende an der Wienmündung.

Dem Flussthal aufwärts folgend vom Heumarkte bis zum Platze vor dem Schwarzenberg-Palais (Austria-platz), wären als Hauptannahmen anzuführen:

1. Geradlinige Durchführung des Wienflusses im offenen Gerinne mit einer oder zwei mittleren Ueberbrückungen, dem Strassenzuge Reisnerstrasse entsprechend.

2. Führung der Bahnsenkung in einer Abschlusspergola mit kleiner monumentaler Ueberbrückung längs des Heumarktes.

3. Verlegung des Obstmarktes an die freier werdende Stelle des Reservegartens und des durch die Einwölbung des Wienflusses entstehenden Complexes.

4. Annahme eines Eislaufplatzes, welcher den Wünschen der Bevölkerung mehr entsprechen dürfte, als der stets leere Kinderspielplatz daselbst.

Von dem für den Obstmarkt bestimmten Hallenbau ist ein kleiner Theil als Haltestelle Tegetthoffbrücke-Obstmarkthalle benützt; ich habe dies, da die Markthalle gross genug ist, der Alternativ-Placirung der Haltestelle an dem weiter gegen das Münzamt zu gelegenen Theile des äussern Stadtparkes vorgezogen, um die Bahnsenkung von 20 pro Mille zu ermöglichen, welche im anderen Falle 25 pro Mille erfordert hätte.

Der nun folgende Austriaplatz bedingt zwar die Auflassung der laut den Bestimmungen des k. u. k. Militärärars vorderhand noch zu belassenden Heumarktkaserne; der Verfasser war jedoch überzeugt, dass Wien und seine massgebenden Factoren eine so gewaltige Anlage, wie sie durch die künftige Parcellirung der Heumarktkaserne geschaffen wird, unmöglich ausseracht lassen können.

Es genügt ein Blick auf den Uebersichtsplan 1:1440, um sofort ein klares Bild der wie von selbst entstehenden Strassenzüge zu erhalten.

So wird beispielsweise durch die eröffnete Neulinggasse eine, einen grossen Bogen beschreibende, belebte Stadtheile durchziehende Verkehrslinie von der Rotunde bis zum Augarten geschaffen, in welcher grossartige und malerische Strassenbilder wie Schlag auf Schlag auf einander folgen.

Da nun gar kein Hinderniss obwaltet, die hier vorgeschlagene Regulirung schon jetzt, ohne momentane Auflassung der Heumarktkaserne durchzu-

führen, kann ich die Annahme meines Vorschlages nicht genug empfehlen.

Zwei der werthvollsten Baublöcke mit den zu errichtenden Gebäuden werden den Platz nach Norden abschliessen, während ein hohes, in verschiedene Strassenaxen fallendes, den Verkehr aber nicht störendes Monument, der Austriabrunnen, mit grossen Wasserkünsten die Mitte des Platzes zieren wird. Die Baum- und Strauchanpflanzungen, deren Flächenausdehnung, der Untergrundbahnen halber, eingeschränkt werden muss, werden gerade deshalb das monumentale Aussehen des Platzbildes fördern.

Durch einen kurzen Strassenzug ist der Austria-platz mit dem Technikerplatz verbunden, in welchem letzteren der Karlskirchenplatz noch einschneidet.

Die sich ergebende Niveaudifferenz zwischen dieser Strasse und dem abfallenden Karlskirchenplatz ist durch einen erhöhten Balustradenbau vermittelt, welcher den Kirchenplatz abschliesst und zugleich die Licht- und Luftöffnung der Untergrundbahn aufnimmt. Zwei mächtige Monumentalgruppen aus Blei oder Bronze, jene links die Segnungen der Religion und jene rechts, an der hier freigelegten Technik, die Segnungen der Wissenschaft darstellend, bilden die Thorpfeiler des Kirchenplatzeinganges (Perspective).

Es sei mir hier gestattet, meine Ansicht dahingehend auszusprechen, dass vor der Karlskirche sich absolut nichts befinden darf als eine ganz ruhige Bodenfläche, und dass Fischer v. Erlach bei Conception der Treppen- und Porticusanlagen gewiss der-

selben Anschauung war. Das Verlegen von Gebüsch oder Baumpflanzungen etc. vor die Kirche kann nur der Ausdruck des Mangels jedes künstlerischen Gefühles und Geschmackes sein.

Längs der Wientrace ergibt sich parallel der Lothringerstrasse eine Serie werthvoller Baublöcke, deren Entstehen in künstlerischer Beziehung durch die dadurch erreichte kleinere, aber richtigere Platzgrösse motivirt ist.

Der zwischen der Künstlerstrasse und Canovagasse gelegene Block im Ausmasse von $2234 m^2$ ist für das zu errichtende Gebäude zur Abhaltung periodischer Ausstellungen bestimmt.

An den Technikerplatz, nur durch die Wiedner Hauptstrasse getrennt, reiht sich der Kaiserin Elisabethplatz. Zwei Monumente, eines davon in der Zeilenaxe liegend, welche die acht Figuren der Elisabethbrücke aufnehmen, und die den Platz einfassenden Lauben, endlich die hier à cheval der Strasse liegende Haltestelle werden das Irreguläre des Platzes nach Möglichkeit aufheben.

Am Kaiserin Elisabethplatze beginnt nun jener grosse Strassenzug, hier »Zeile« genannt, dessen hohe Bedeutung heute noch sehr unterschätzt wird.

Wie bei keiner anderen Strasse wird das über die Leitlinien Gesagte zu Tage treten. Trottoirs, Baumreihen, Strassenspiegel, Candelaberreihen, Bahneinschnitte, Quaimauern, sie werden zweimal diese Strasse der Länge nach durchziehen und derart

markirte Leitlinien abgeben, dass schon die geringste Abweichung von der Parallelen störend wirken wird. Es ist daher ästhetisch rein unmöglich, diese Linien nicht alle parallel laufen zu lassen und in weiterer Folge die Häuserfluchten von der Wienaxe unabhängig zu disponiren.

Bedenkt man nun, dass die Strasse durch Wien-canal und Bahneinschnitt in zwei Theile getheilt wird, so ist es wieder ein ästhetisches Gebot, dass auch diese zwei Theile gleich sein müssen.

Ein weiteres Argument dafür, dass die Wienaxe und die Häuserfluchten im Contacte stehen sollen, ist die allerdings noch in weiter Ferne stehende künftige Einwölbung des Wienflusses.

Ich habe für diesen Fall, nachdem Baumreihen in der Mitte nicht möglich sind, eine durchgehende, doppelte, 5 m hohe und 3 m breite, mit wildem Wein bepflanzte Laube, in welcher sich zum Theile die Ventilations- und Lichtöffnungen der Untergrundbahn befinden, angenommen.

Diese Laubengänge stehen des Niveau halber an ihren tiefsten Stellen um drei, an ihren höchsten Stellen um eine Stufe erhöht, während der mittlere Promenadeweg die Neigung der Strasse mitmacht; durch diese Anordnung ist erreicht, dass sowohl Promenirende wie Sitzende, vom erhöhten Standpunkt aus, den sich entwickelnden grossen Corso, von allen durch Pferde und Wagen möglicherweise herbeigeführten Molestirungen und Unglücksfällen geschützt, beschauen können. Säulen mit Annoncen, Bedürfniss-

anstalten enthaltend und Zeitungskioske, an den Ecken gut situirt, werden beitragen, dieses hübsche grosstädtische Bild zu vervollständigen.

Ich halte dafür, dass eine solche Durchführung des Strassenzuges, welche durch seine Zweitheilung eine gewisse Aehnlichkeit mit den »Linden« Berlins haben wird und als Radialstrasse die belebtesten Theile Wiens verbindet, eine der schönsten und kurzweiligsten Promenaden der Residenz abgibt, sehr günstige Niveauverhältnisse aufweist, Verkehr und Geschäftsentwicklung an sich ziehen wird, gewiss eine ganz neuartige Zierde unserer Stadt bilden dürfte.

Die Strasse, in welcher bis zum Theater an der Wien das Flussbett und die Untergrundbahn überwölbt sind, beginnt mit 69·0 m Breite und verengt sich bei der Canalgasse auf 62·5 m, welche Cote dann bis Baumgarten eingehalten ist.

Zwei Schnitte (Beiblatt II) zeigen diesen bedeutenden Strassenzug vor und nach seiner Vollendung (Einwölbung).

Die künstlerische Durchführung der Strasse stösst jedoch wegen der vielen vorkommenden Brüche, einseitigen Ausbauchungen, des Mangels monumentaler Bauwerke und perspectivischer Endpunkte auf bedeutende Schwierigkeiten und wird ihre künftige Feststellung auch ein besseres Studium des Details erfordern, als dies im Massstabe von 1:2880 überhaupt möglich ist. Nur die Zweitheilung der Strasse selbst

gibt mit ihren Laubenvavillonmittel hin und wieder Anlass zur Verwendung künstlerischer Motive.

Erst an der Ausmündung der Zeile vor dem kaiserlichen Lustschloss Schönbrunn (der Meidlingerzeile) kann sich die Strasse zu einer Disposition erheben, welche auch grösseren künstlerischen Anforderungen genügt, und wird dieselbe vor dem erwähnten Monumentalbau, woselbst sie der ganzen Länge nach durch die Einwölbung des Wiencanals und des Bahneinschnittes dem Auge als grossartige Fläche erscheint, mit dem perspectivischen Endpunkt des auf dem Schlossplatze situirten Triumphbogens, mit dem Schlosse selbst und den anrainenden Parks einen von mir erhofften bedeutenden Eindruck hervorbringen. Es ist wohl überflüssig zu erwähnen, dass eine derartige Doppelstrasse nicht die bisherigen Niveaudifferenzen aufweisen darf; vielmehr müssen nicht nur beide Strassen gleiche, sondern continuirlich ansteigende Niveauocoten haben.

Verfolgt man den künftigen regulirten, correct und nett durchgeführten Strassenzug des Wienthales vom Austriaplatz bis zum Schönbrunner Schlossplatz, so klingt es wohl nicht wie Uebertreibung, wenn ich behaupte, dass wenige Städte Aehnliches aufzuweisen haben werden.

Ich habe meine mehr als gerechtfertigten Bedenken nur wegen der ämtlich geplanten Wienfluss-Tracenföhrung und der Niveaux ausgesprochen; über die Art der Einwölbung selbst auch nur ein Wort zu

verlieren, ist wohl überflüssig, nachdem diese Frage über 20 Jahre reiflich studirt wurde.

An der Mündung des Wienflusses in den Donau-canal liegt eine Dampferwende; bei der Landstrasser Hauptstrasse beginnt ein kurzes Stück der Einwölbung, um den Platz vor der Centralmarkthalle, die verlängerte Ungargasse und einen Theil des Eislaufplatzes zu ermöglichen; die nächste Einwölbung beginnt an der Stelle der jetzigen Tegetthoffbrücke, schafft dort für die neue Obstmarkthalle das Terrain und geht bis zur jetzigen Leopoldsbrücke, um den zeitweiligen grossen Verkehr beim Theater an der Wien und den voraussichtlich durch die verlängerte Panigl-gasse entstehenden Mehrverkehr zu ermöglichen. Auch halte ich es in ästhetischer Beziehung empfehlenswerth, den Anfang der Zeile an seiner Abzweigung beim Kaiserin Elisabethplatze dem künftigen Wien in seiner Vollendung zu zeigen.

Lastenstrasse.

Im späteren Absatze »Verkehr« führe ich diverse Gründe an, welche mich veranlassten, bezüglich der Localbahn von der Ringlinie ganz abzusehen und zur Schliessung des innersten Localbahnkreises die Lastenstrassenlinie zu wählen. Thatsächlich weisen die in beinahe ununterbrochener Reihe befindlichen, die Lastenstrasse begleitenden Vorgärten auf die richtigste und einfachste Wahl der Trace hin. Ein einziger Punkt der Linie Elisabethplatz—Schottenring bietet Schwierigkeiten, und zwar die Durchquerung

des Maria Theresienplatzes, wenn man es nicht vorzieht, die ganze Strecke: Getreidemarkt—Mariahilferstrasse—Maria Theresienplatz—Volksgartenstrasse und Deutsches Volkstheater zu überdecken, wozu ich aus sanitären Gründen nicht rathen möchte.

Auch bedingt die eigentlich am Maria Theresienplatze richtig situirte Haltestelle einen dieselbe aufzunehmenden Hochbau. Es ist also hier mehr als je geboten, Nichts zu unternehmen, was einen der schönsten Plätze der Welt auch nur im Geringsten verunzieren könnte. Die Lösung kann nun mannigfacher Art sein und steht im innigen Zusammenhange mit den zu erwartenden Anordnungen von Seite des Allerhöchsten Hofes. Da aber einestheils der eventuelle Umbau der Hofstallungen, andernteils die eventuelle Vergrößerung und Verbindung der Museen durch einen Galeriebau für Cartons, Gobelins, Plastik etc. in Frage kommt, so müsste die Tracenführung der Bahn eine solche sein, welche keine der künftigen Lösungen beeinflusst. Im ersteren Falle ist die Verschiebung der Haltestelle-Pavillons bis à cheval der Volksgartenstrasse in künstlerischer Beziehung zu empfehlen. Demnach würde der eine dieser Pavillons auf das Mittel zwischen dem Museumsflügel und dem umgebauten Hof-Stallgebäude zu liegen kommen, während der andere die Ecke des Vorgartens beim Gebäude der königl. ungar. Garde bilden könnte. Im zweiten Falle wären die Treppenanlagen der Haltestellen mit dem Abschlussbau gut zu combiniren.

Die Möglichkeit einer glücklichen Lösung liegt also vor und ist jedenfalls leichter und besser zu gewärtigen, als auf der Ringstrasse selbst.

Die mitfolgende Skizze zeigt den zuerst besprochenen Fall. Die Pavillons mit den einarmigen Stiegenanlagen, ganz aus Eisen, Majolika, Glas etc. construiert, werden sich den Monumentalbauten so sehr unterordnen, dass jede störende Wirkung ausgeschlossen erscheint. Die leichte Durchführbarkeit einer völlig genügenden Anzahl von Licht- und Luftöffnungen, sowie die beinahe ohne jede Schwierigkeit sich vollziehende Einmündung in die Wienthallinie, endlich die meiner Ansicht nach einzig mögliche Gabelung für die künftige Linie Dornbach-Pötzleinsdorf bestätigen die Richtigkeit der getroffenen Wahl der Tracenführung.

Monumente.

Die grossen Verkehrserleichterungen, Politik, Handel, Industrie, Kunst etc., die Lebensbedürfnisse überhaupt haben unsere modernen Grosstädte dimensionirt, wie es zu keiner Zeit der Fall war. Da an die Stelle des eigenen Heims das Miethverhältniss getreten ist, entfiel auch der charakteristische Zug in der Bauweise, weshalb es nicht Wunder nehmen darf, wenn die Bauwerke hiefür allgemach ziemlich gleichförmig und daher auch recht langweilig wurden.

Viele solcher Häuser nebeneinander gestellt müssen also folgerichtig noch um ein Bedeutendes langweiliger sein.

Die Forderung der Menschen nach schönheitlicher Abwechslung ist daher schon durch unsere moderne Bauweise bedingt.

Die Kunst verfügt über ganz gewaltige Mittel, um dies zu erreichen, ja sie ist sogar im Stande, solchen Häuserreihen, als eine für das Auge wünschenswerthe Ruhefläche, einen Platz im modernen Städtebilde anzuweisen. Unter diesen Mitteln fällt den architektonischen und figuralen Monumenten die Hauptrolle zu; sie sind sozusagen die Brennpunkte der Kunst im Städtebau; dass das von ihnen Ausgehende in jeder Beziehung erhebend ist, kann als zweifellos angenommen werden.

Monumente, welche auf perspectivischer Wirkung beruhen, gross angelegt sind und mit ihrer dazu passenden Umgebung, den Strassenaxen, der Schauvorbereitung eine wirkliche Symphonie bilden, besitzt Wien nicht; bestimmt aber kann das Maria Theresia-Denkmal, wenn Vorder- und Hintergrund einmal vollendet sein werden, hierauf Anspruch machen.

Nur der Porträt-Monumenten-Cultus fristet kümmerlich sein Dasein und wird mit dem ganz verfehlten Recepte: »Zuerst das Monument, dann die Suche nach dem geeigneten Platze« am Leben erhalten. Dass dabei wenig Gutes zu Tage gefördert wird, bezeugen die Monumente Radetzky's, Mozart's und eventuell Göthe's. Durch die gegenwärtige Stadtregulirung werden, dem ästhetischen Gefühle Rechnung tragend, viele Plätze und Punkte geschaffen, welche der künstlerischen Zier bedürfen.

Da solche Plätze vor der Herstellung der entsprechenden Monumente entstehen werden, so können wir hoffen, Monumente zu erhalten, die auch zu diesen Plätzen passen.

Gerade die vorwiegend architektonischen Monumente, wie Säulen, Obelisken, Triumphpforten, Wasserkunstabauten, Masten, Candelaber etc. drängen sich bei dieser Gelegenheit unwillkürlich und mit Recht in den Vordergrund. So bedarf der von mir geschaffene Platz vor dem Schwarzenberg'schen Palais mit seinen Perspektiven und Strassenaxen ein Monument, welches mit seiner Umgebung und Grösse des Platzes harmonirt. Eine weithin sichtbare hohe Säule mit Figuren und Wasserkünsten umgeben, das vergoldete Standbild der Austria tragend, ist in künstlerischer, politischer und idealer Beziehung wohl der richtigste Vorwurf.

Der am Quai sich auflösende Ringstrassenzug mit seiner schönen, jedoch in ein Nichts verlaufenden Perspective fordert gleichfalls einen hohen Auge-Fixpunkt; ebenso die Durchschnittpunkte Meidlinger Zeile und Schönbrunner Allee, wofür ein Triumphbogen projectirt wurde; ferner die Zeilenaxe am Anfange des Kaiserin Elisabethplatzes und viele andere mehr. Eine Anzahl von Plätzen wird sich zur Aufstellung von Porträtstatuen, kleinen Monumentalbrunnen etc., Localgeschichtliches verewigend, eignen.

Mehrere Endpunkte von Strassenaxen wurden mit Kirchenbauten geziert, oder Strassenrichtungen so gelegt, dass sie auf wichtige Punkte von localer

Bedeutung fallen, z. B. der Aussengürtel bei dem Denkmale »Spinnerin am Kreuz« und beim Lusthause in der Hauptallee des k. k. Praters etc.

Mit der Zunahme der Bevölkerung und mit ihren Wohnbedürfnissen halten die Monumentalbauten nicht gleichen Schritt, da eine Grossstadt, ob sie nun eine oder drei Millionen Einwohner hat, nur eine Residenz, ein Parlament, eine Universität, ein Rathhaus etc. haben kann. Gewiss wird sich das Bedürfniss nach einer ziemlichen Anzahl monumentaler Bauwerke fühlbar machen; die bis zum Schematismus herabgesunkene Bauweise kann aber bezüglich derselben nicht mehr auf die erforderlichen, für das Auge wohlthuenden Unterbrechungen rechnen, es muss daher zu anderen Mitteln gegriffen werden, um das Eintönige der Strassenzüge hintanzuhalten. Bedeutende Perspektiven, Parks, gutsituirte und combinirte Strassenaxen, Aussichtspunkte etc. ergeben mit der noch restirenden Anzahl von Monumenten und monumentalen Bauwerken auch hier die gewünschte und nothwendige Abhilfe.

Es würde zu weit führen, alle in den Plänen dargestellten Fälle anzuführen, und kann ich auch des leichteren Verständnisses halber nur auf die graphische Darstellung verweisen.

Zu den monumentalen Bauwerken, deren Locirung in den Plänen vorgesorgt ist, und für welche geschlossene Baublöcke dienen werden, gehören eine Anzahl Kirchen, Theater, ein Officiers-Casino, das Reichs-Postamt, Handels-Ministerium, Postsparcassen-Amt,

Holzbörse, Gebäude für periodische Ausstellungen, Club- und Vereinshäuser, eine Sängerkapelle, Versammlungsräume, Markthallen, Heilanstalten, Leichenhallen und die Baulichkeiten an den »Stellen«.

Bezüglich jener Plätze, welche zu Theatern bestimmt sind und frei liegen müssen, wäre vor Allem zu bemerken, dass von Seite der Stadtvertretung für dieselben vorzusorgen wäre, da die Erfahrung gezeigt hat, dass derartige Unternehmungen ohne eine solche Unterstützung nicht ins Leben treten können. Nachdem nun beinahe mit Sicherheit anzunehmen ist, dass die Theater an der Wien, in der Josefstadt und das Carltheater früher oder später einem Brande zum Opfer fallen werden, so ist für deren Neuplacirung Sorge zu tragen. Demzufolge habe ich das jetzige Theater a. d. Wien in die Gusshausstrasse, das Josefstädter Theater in die Florianigasse, das Leopoldstädter in die Taborstrasse verlegt und für die erforderlichen zwei neuen Theater und zwar für das erste im III. Bezirke den Platz Traungasse-Neulinggasse-Marokkanergasse und für das zweite in Döbling den Platz vor der ehemaligen Nussdorferlinie bestimmt.

Kasernen.

Nicht nur die Zunahme der Bevölkerung allein, sondern auch der Kasernenbau an sich hat die Kasernenfrage ins Rollen gebracht.

Entsprechend der Bevölkerungszunahme müsste bis 1930 die Wiener Garnison auf ca. 50—60.000 Mann

erhöht, und für deren Unterkunft zweckentsprechend gesorgt werden.

Vom strategischen Standpunkte sind Kasernen mit den erforderlichen Uebungsplätzen am Besten gleichmässig im ganzen Stadtgebiete zu vertheilen, ihre grosse räumliche Ausdehnung schiebt sie aber naturgemäss an die Stadtperipherie. Eine den modernen Anforderungen entsprechende Kaserne besitzen wir in Wien überhaupt nicht; es ist also der Neubau vieler Kasernen an sich schon erforderlich. Die aus pecuniären und räumlichen Gründen nach Aussen verlegte Kaserne ist heute durch die modernen Errungenschaften der Telegraphie, des Telephons, der Bahnverbindung etc. ermöglicht und weist nur den einen Uebelstand auf, dass die k. und k. Officiere zu sehr dem Leben der Grossstadt entrückt sind. Eine Abhilfe hiefür könnte das längst ersehnte Officiers-Casino in Verbindung mit einem selbst betriebenen Officiers-Hotel bieten. Der von mir hiefür bestimmte Baublock befindet sich in der Josefstädterstrasse im VIII. Bezirke.

Von Seite des k. und k. Militär-Aerars ist die Auffassung einer Anzahl Kasernen genehmigt, und wurde deren Terrain in die Stadtregulirung einbezogen. Andere Kasernen, deren Auffassung oder Umbau bis heute noch nicht beschlossen ist, dürften aber in Kürze ihres Bauzustandes halber oder weil sie in anderer Beziehung hemmend im Wege stehen, neu gebaut, respective verlegt werden. Die Bedeutung des Terrains der Heumarktkaserne habe ich gelegentlich

des Absatzes über das Wienthal betont. Die Alserkaserne dürfte, wenn ich gut unterrichtet bin, der absolut nöthigen Vergrößerung des Spitales zum Opfer fallen.

Die dritte dieser, im Programme nicht verzeichneten Kasernen, ist die Meidlinger Cavallerie-Kaserne. Ihr pitoyabler Bauzustand und der Umstand, dass der dazu gehörige Exercierplatz sich ziemlich weitab von ihr, getrennt auf einem dem k. und k. Hofärar gehörigen Grunde befindet, sowie der Umstand, dass das Kasernenterrain die einzige Einbruchsstelle des Aussengürtels abgibt, veranlassten mich, für dieselbe einen Platz zu bestimmen, der alle diese Uebelstände behebt.

Die Plätze für die künftigen Neubauten von Kasernen sind folgende:

1. Auf der Schmelz an der gegen Breitensee zu liegenden Schmalseite des Schmelzer Exercierplatzes; die Fläche, welche sammt dem Exercierfelde dort zu Gebote steht, hat circa 100 *ha* und liegt die Kaserne an der Vorortelinie des Stadtbahnnetzes.

2. Schönbrunner Kaserne. Diese Kaserne wurde von der Meidling-Schönbrunnerstrasse zum sogenannten Gatterholz verlegt, hat sammt dem dazugehörigen Exercierplatz eine Fläche von 10 *ha* und liegt an der Verbindungsbahnstrecke Hütteldorf-Hauptzollamt.

3. Neugebäude. Die Fläche, welche hier sammt den Exercierplätzen disponibel ist, beträgt circa 136,5 *ha*.

4. Aspern-Kaserne. Dieselbe hat sammt den dazugehörigen Exercierplätzen eine Fläche von circa

126 *ha* und ist am linken Ufer des Donaustromes an einer Station der projectirten Aussengürtelbahn situirt.

5. Gross-Jedlersdorfer-Kaserne. Dieselbe hat sammt den dazu gehörigen Exercierplätzen eine Fläche von circa 100 *ha* und ist, wie die Aspernkaserne, am linken Ufer der Donau an einer Station der projectirten Aussengürtelbahn geplant.

Diese Kasernen mit ihren Exercierplätzen, am Plan 1:10.000 roth schraffirt, würden da ziemlich gleichmässig vertheilt, an Bahn- und Flussverbindungen gelegen und zweckentsprechend gebaut, mit den übrigen bestehen bleibenden Kasernen (roth kreuzschraffirt) den Anforderungen in hygienischer und strategischer Beziehung völlig genügen.

Brücken.

Die zuversichtlich vorauszusehende Zunahme des Verkehrs gegen Nordosten, sowie die Durchführung des Aussengürtels etc. haben die Herstellung einer Anzahl neuer Brücken zur Folge. Aber schon das momentane Bedürfniss selbst lässt die Ueberbrückung des Donaucanals an vielen Stellen nothwendig erscheinen. Für das Regulirungsproject kommen wohl nur die Lage der Brückenaxen und die Brückenbahnbreiten in Frage. Die völlig ungenügende Bahnbreite und mangelhafte Construction der jetzigen Aspernbrücke, sowie die dringend nöthige Niveau-Regulirung der auf 30 *m* zu erweiternden Asperngasse verlangen gebieterisch den Neubau dieser Brücke. Ihre künftige

Breite muss mindestens der Strassenbreite der erweiterten Asperngasse entsprechen.

Die zu verlegende alte Aspernbrücke findet eine sehr passende Verwendung, da sie den Strassenzug Stubenbastei-Dominikanerbastei-Grosse Mohrengasse ermöglicht.

Bezüglich der übrigen projectirten Brücken über den Donaucanal und über den Donaustrom kann ich nur auf die Pläne selbst verweisen.

Markthallen.

In dem regulirten und organisirten Wien muss auch die Markthallenfrage in vollkommener Weise gelöst werden.

Vermehrter Provisionirungsbedarf und das Localbahnnetz werden den hierzu bestimmten Hochbauten andere Form und Lage geben. Aus hygienischen und ästhetischen Gründen müssen vor Allem die Marktstände von den öffentlichen Strassen und Plätzen für immer verschwinden. Die Hochbauten der Markthallen werden sich natürlich dem Zwecke, der Lage und dem Bestehenden accommodiren müssen. Die eigentliche Detail-Markthalle, welche für den Handel der Producenten mit den Kleinconsumenten dient, wird meiner Ansicht nach immer am Besten als niederer Hallenbau, welcher nur die Stände birgt, gelöst sein. Diese Stände sind mit Colonnaden umgeben, worin sich die Käufer, von atmosphärischen Niederschlägen geschützt, bewegen, und soll dieser Hallenbau eine Art Hof umgeben, in welchen die mit Pferden und Hunden be-

spannten Wägen, sowie die Handwägen und Schiebekarren Aufstellung nehmen können. Eine solche Markthalle wird von Aussen einen reinen, netten belebten und appetitlichen Eindruck machen, während sie die, durch die innere Manipulation entstehenden, nicht zu vermeidenden Abfälle, sowie den Lärm etc. von der offenen Strasse abhält. Nachdem jeder dieser Stände einen für sich abgeschlossenen Raum bildet, wird auch die so lästige Cumulirung der Gerüche der einzelnen Consumartikel hintangehalten. Wo es daher nur immer anging, habe ich derartige Hallenanlagen projectirt.

Die bei der dermaligen Regulirung wichtigste diesbezügliche Lösung ist die Wahl des Platzes für den künftigen Obstmarkt. Der gegenwärtige Obstmarkt ist, abgesehen von allem Andern, schon wegen seiner Lage unhaltbar. Der von ihm occupirte Platz ist viel zu werthvoll, und muss vom daselbst bestehenden und gewiss noch zunehmenden Verkehr durch Verlegung des Marktes entlastet werden.

Durch die Einwölbung des Wienflusses und durch die Einbeziehung des Reservegartens der Commune entsteht auf dem jetzt ziemlich todten Heumarkt ein zur Anlage einer grossen Obstmarkthalle sehr geeigneter Platz. Die dort von mir projectirte Halle hat 22.000 m^2 Flächenraum und sind die erforderlichen Ubicationen für Markt-Commissariat, Sicherheitswachstube, Sanitätsstation, Waschraum etc. in einem ähnlichen Eisenbau von 1800 m^2 untergebracht. Sie werden, gut durchgebildet, als niedere Bauten nicht

nur in künstlerischer Beziehung genügen, sondern auch der Umgebung weder Licht und Luft, noch die Aussicht wegnehmen, und können die umliegenden Bau- und Grundwerthe durch ihre Ausführung nur gewinnen. Das Beiblatt Nr. 1 zeigt Ansicht, Schnitt und Grundriss dieses Hallenbaues.

Zu den Märkten, welche ebenfalls vom Schauplatze verschwinden müssen, gehören die geradezu als für Wien schmachvoll zu bezeichnenden Märkte am Hof und auf der Freieung, wovon der erste ein Flächenmass von $2650 m^2$, der zweite ein Flächenmass von $1000 m^2$ beansprucht. Nachdem die Wiener diese altgewohnten Marktplätze sehr schwer vermissen würden, glaube ich, den von mir gemachten Vorschlag, nach welchem der erstere Markt in einem Neubau der zum grössten Theile auf den Plätzen der der Commune Wien gehörigen Häuser Am Hof Nr. 7, 8 und 9, dann Tiefer Graben Nr. 4, 6, 8 und 10 unterzubringen wäre, empfehlen zu können.

Dieser Neubau würde eine Halle im Niveau des Tiefen Grabens und eine Halle im Niveau des Platzes Am Hof haben; die darüber liegenden Stockwerke könnten zu anderen, eventuell auch zu Miethzwecken verwendet werden.

Den zweiten Markt, nämlich den von der Freieung verlegte ich in zwei, je $1560 m^2$ grosse Markthallen, welche rechts und links den Votivkirchenplatz flankiren, und künstlerisch durchgebildet, der Umgebung nur zur Zierde gereichen können. Beide Märkte lägen solcherart in Bezug auf Verkehr gewiss praktischer.

Die von mir projectirten Märkte sind in den Plänen 1:1440, 1:2880, und im Gesamtplane 1:10.000, in letzteren mit rother Farbe eingezeichnet, und werden zukünftig zu creirende Märkte wohl immer am besten an das Localbahnnetz angrenzend zu placiren sein. Ob sie nun ihren erforderlichen Hochbau durch eigene Hallen bei der Untergrundbahn, oder in den zu vergrössernden Bögen der Hochbahn finden, stets kann durch die Ausbauchung eines Geleisepaares die Speisung der Märkte solcherart am Leichtesten vor sich gehen.

Ein grosser Theil der der Stadt zugeführten Lebensmittel nimmt den Wasserweg; für diesen Theil sind Marktplätze und Räume am Donaucanal in den Casematten des Quais wohl die richtigste Anordnung.

Den Fischmarkt, dem wohl durch den später nicht mehr verpesteten Donaucanal ein grosses Emporblühen prognosticirt werden kann, habe ich in die obere Donaustrasse verlegt. Wenn auch einerseits zugegeben werden muss, dass dieser Platz etwas weitab vom Centrum der Stadt gelegen ist, so muss andererseits betont werden, dass kein anderer Platz sich vorfindet, welcher den Marktbedürfnissen selbst so entspricht, als eben der in Rede stehende. Der von mir projectirte diesbezügliche Markt zeigt wieder einen von Colonnaden umgebenen Hallenbau von 7000 m^2 , welcher am unteren Quai ein 25 m breites und 140 m langes, den Schiffen zugängliches Wasserbassin umschliesst.

Niveaux.

Gelegentlich der Motivirung der Gürtel des Projectes habe ich schon der Bedeutung und des Einflusses der Niveaubestimmungen von Ring- und Radiallinien untereinander Erwähnung gethan.

Der erste Aussengürtel ist durch die beigegebenen Längenschnitte vollständig klar gelegt, bedarf also hier keiner Erläuterung.

Wo die bestehenden Niveaux beibehalten wurden oder die Stelle bedeutungslos ist, sind die Niveau-coten unverändert geblieben, Cotenänderungen von einschneidender Wichtigkeit ergeben sich am alten Fleischmarkt vor dem alten k. k. Postgebäude und von der Elisabethbrücke im Wienthal aufwärts. Alle diese Niveauregulirungen sind in den Plänen eingezeichnet.

Die Höhengcoten der Ufer des Donaustromes mit seinem als Hafen reactivirten alten Strombette, das Bassin der vereinigten Donau-Oder- und Donau-Elbe-Canäle, die Marchfeldbewässerung und die das linke Stromufer einfassenden und querenden Bahntracen beeinflussen die Strassen-Niveaux des ganzen am linken Ufer des Stromes liegenden und zukünftig entstehenden Stadttheiles derart, dass deren Feststellung erst nach Lösung der erwähnten Vorfragen stattfinden kann.

Hygiene.

Wien nimmt in sanitärer Beziehung unter den Millionenstädten Europas den letzten Rang ein. Es bedarf daher noch gewaltiger Mittel, um die Stadt in hygienischer Beziehung auf jene Stufe zu bringen, welche für den gesunden Aufenthalt eines so grossen Menschengesamtenflusses erforderlich ist. Ihre so schöne, gesunde und von allen gewaltigen Naturerscheinungen unberührte Lage präqualificirt dieselbe geradezu, in hygienischer Beziehung den ersten Rang einzunehmen. Die Einführung der Hochquellenleitung hatte seinerzeit den jähen Fall ihres Sterblichkeitscoefficienten zur Folge und lassen uns die geplanten grossen Schöpfungen ein neues bedeutendes Sinken desselben zuversichtlich erhoffen.

Mit richtiger Erkenntniss wurde daher den lang-ersehten Wünschen der Bevölkerung Rechnung getragen und heute sind wir daran, die Hochquellenleitung zu verstärken, den Wienfluss einzuwölben und unsere nächste Wasserstrasse, den Donaucanal, von allem Unrath in Bälde befreit zu sehen.

Pflasterungen.

Von dem, was uns in Wien in hygienischer Beziehung besonders Noth thut, wäre vor Allem eine gründliche Neuerung des Pflasterungswesens zu betonen. Das sich abnützende Granitpflaster, sowie die

beständigen, immer sofort zu Staub zermalmten Neubesandungen frisch gepflasterter Stellen, endlich die grosse Anzahl ungepflasterter Strassen ergeben bei den beinahe stetig herrschenden Winden eine solche Unmasse von Staubwolken, dass jeder Fremde darüber entsetzt ist. London und Paris zeigen uns über Pflasterungswesen recht nachahmenswerthe Beispiele.

Diese Städte haben das Holzstöckelpflaster vollständig acceptirt und in letzterer Stadt wurde vor wenig Jahren die ganze Strecke von der Madelainekirche bis zur Bastille neu mit Holzstöckelpflaster versehen, trotzdem ein bis zwei Jahre vorher dieselbe Strecke durchaus neu mit Asphalt hergestellt worden war.

Die Vortheile des Holzstöckelpflasters sind eben ausserordentliche. Das Ausgleiten der Pferde wird ganz verhindert. Pferde und Wagen verkehren, abgesehen von deren in nationalökonomischer Beziehung sehr bedeutenden Schonung, beinahe geräuschlos, ein zweimaliges Bespritzen der Strasse hält dieselbe fast den ganzen Tag über feucht, so dass, wenn zu diesen Strassenpflasterungen sich noch Asphalttrottoirs gesellen, eine nahezu ganz staubfreie Strasse entsteht. Wir wollen hoffen, dass die günstigen Resultate dieser Pflasterungsmethode anderer Städte bei uns auch zum Durchbruche kommt.

Dass die peinliche Reinhaltung einer Strasse eine hygienische Massregel ersten Ranges ist und die Alles molestirende Bespritzung der Asphalttrottoirs

ganz überflüssig ist, mag hier nebstbei erwähnt werden.

Parks, Gärten und Kinderspielplätze.

In sanitärer Beziehung von allergrösster Wichtigkeit sind die öffentlichen Parks, Gärten, Kinderspielplätze und alleebepflanzte Strassen, und zwar nicht allein als Luftcentren und zur Erholung, sondern auch deshalb, weil Gärten in kleinerem Massstabe, wie sie Privaten erhaltlich sind, bei der Dichte der Verbauung einer Grossstadt überhaupt nicht gedeihen können.

Die grösseren Anlagen, welche ich, wie im Projecte ersichtlich, plante, sind alle durch locale Prämissen bedingt. Grosse unüberwindliche Terrain-schwierigkeiten darbietende Complexe, wie an der Nussdorferstrasse bei den Ziegelwerken und der Abhang beim Döblinger Friedhofe etc. wurden ebenfalls als künftige Parkanlagen in den Rahmen der Stadtregulirung einbezogen.

An dieser Stelle kann ich es nicht unterlassen, der löblichen Stadtvertretung einen Vorschlag zu unterbreiten, der hauptsächlich jene Gärten und Parkanlagen berührt, welche auf ehemaligem Friedhof-Terrain entstehen und die dortselbst zu errichtenden Kirchen umgeben sollen.

Man könnte nämlich kleine Theile dieser Anlagen, beispielsweise hinter dem Chore der Kirche, abschliessen und ihnen die Bestimmung eines **Campo santo** geben. Hierher wären die Ehrengräber zu verlegen und hier würden die Denkmäler für unsere

grossen Todten zu würdiger und malerischer Aufstellung gelangen, so aber auch ihre Wirkung auf die heranwachsende Jugend thun, die dann eher Gelegenheit hätte, zu sehen, wie Wien seine grossen Todten ehrt.

Die im ganzen Gebiete von Wien theils schon bestehenden, theils neuprojectirten Parks sind im Folgenden angeführt:

Im I. Bezirk.

Der k. k. Volksgarten	4	ha	gross
» Rathhauspark	5	»	»
» Stadtpark	13	»	»

Im II. Bezirk.

Der k. k. Prater	518	ha	gross
» » » Augarten	45	»	»
die Donauinsel	22'5	»	»

Im III. Bezirk.

Das k. k. Belvedere	}	35	ha	gross
der botanische Garten				
» fürstl. Schwarzenberg'sche Garten				

Im IX. Bezirk.

Der fürstl. Liechtenstein'sche Park . . .	4	ha	gross
---	---	----	-------

Im X. Bezirk.

Der Arsenalpark	43	ha	gross
» Laaerwaldpark	27	»	»
» Favoritenpark	49	»	»
» Matzleinsdorfer Park	6	»	»

Im XI. Bezirk.

Der Simmeringer Park	84	ha	gross
--------------------------------	----	----	-------

Im XII. Bezirk,

Der Hetzendorfer Schlosspark	8 ha gross
» Gatterholzpark	18 » »
» Wienerberger Park	6 » »

Im XIII. Bezirk.

Der k. k. Schönbrunner Park	108 ha gross
» k. k. äussere Schlosspark	16 » »
» Wienaupark	6 » »
» Baumgartenpark	3 » »
» Hütteldorfer Steinbruchpark	3 » »
» » Badpark	3 » »

Im XV. Bezirk.

Der Mariahilfer Park	8 ha gross
--------------------------------	------------

Im XVII. Bezirk.

Der Weinhauser Park	5 ha gross
-------------------------------	------------

Im XVIII. Bezirk.

Der Gersthofer Park	4 ha gross
-------------------------------	------------

Im XIX. Bezirk.

Der Türkenschanzpark	5 ha gross
» Heiligenstädter Park	6 » »

Diese grösseren Parkanlagen umfassen zusammen ein Areal von 1024·5 ha, während die am linken Stromufer angenommenen, und zwar

der Aspernpark 70 ha

» Donaufeldpark 34 »

und der Floridsdorfer Park 10 »

mithin 114 ha bedecken, wonach sich die Gesamtsumme dieser Anlagen auf 1138·5 ha stellt.

Wo es nur halbwegs möglich war, oder Bestehendes sich hiefür verwenden liess, wurden öffentliche Gärten mit Blumenflor und eine sehr grosse Anzahl von Kinderspielplätzen projectirt. Ich stelle mir diese letzteren ohne die kaum zu erhaltenden Rasenflächen, nur durch Baumreihen begrenzte und durchzogene Plätze vor, auf welchen eine Anzahl ganz unzerbrechlicher eiserner Turngeräthe, eine kleine gedeckte Fläche mit Sitzbänken und ein Trinkbrunnen anzubringen wäre und gebe mich der Ueberzeugung hin, dass eine derartige Neuerung viel Anklang finden wird, weil sie die Kräftigung des Nachwuchses und das Abhalten der Kinder von den frequenten Strassen etc. zur Folge hat. Auch könnten die grösseren dieser Kinderspielplätze so angelegt sein, dass der eigentliche Spielplatz eine grosse, etwas vertiefte und betonirte, daher staubfreie Fläche aufweisen würde, welche bei Eintritt des Frostes leicht mit Wasser gefüllt werden und zur Eisbahn umgestaltet werden könnte.

Unser Stadtpark gewinnt durch die Herstellung der Stützmauern für die Wienflusseinwölbung circa 5000 m^2 an Fläche und verliert, wenn hier überhaupt von einem Verluste die Rede sein kann, durch die projectirte Parkstrasse 2000 m^2 Flächenraum. Der Reservegarten umfasst mit den dazugehörigen Promenadenwegen 20.000 m^2 Flächenraum, der neue, hinter das Kunstgewerbemuseum verlegte Theil hat ausschliesslich als Reservegarten nur 10.000 m^2 Fläche, wird aber mit den daselbst befindlichen, bis zur Haupt-

zollamtsbrücke sich hinziehenden Alleen und Gartenanlagen ein bedeutendes Plus gegen das frühere Verhältniss aufweisen.

Eislaufplätze.

Ein grosser Theil der Bevölkerung wird durch die absolut nothwendige Auflassung des Eislaufplatzes vor der Stubenthorbrücke ziemlich empfindlich betroffen; ich glaube daher für die Erhaltung eines solchen Platzes Vorsorge treffen zu müssen und war hiezu umsomehr veranlasst, als derartige sportliche Vergnügungen, welche die Kräftigung unserer Jugend bezwecken, also dem allgemeinen Wohle dienen, ganz gut wie auch in anderen Städten, z. B. in Paris oder Berlin, auf öffentlichen Grund verlegt werden können.

Er wird mit den früher erwähnten Kindereislaufplätzen ein hygienisches Mittel von bedeutendem Werthe bilden.

Ob der durch die Stauwehren ziemlich ruhig gehaltene Wasserstand des Donaucanals sich bei Frostwetter zu derartigen sportlichen Vergnügungen eignet, möchte ich bezweifeln.

Bäder.

Naheliegend ist es, an die durch die Donauufercanäle vom Schmutz befreite Wasserstrasse und an das reactivirte alte Flussbett Strombäder zu verlegen. Der Gemeinde wird es obliegen, dieselben durch Billigkeit zu wahren Volksbädern zu machen und werden sie mit den zahlreichen, allerorts gut

vertheilten und klein angelegten Brausebädern eine hygienische Massregel allerersten Ranges abgeben.

Der Plan weist drei solche am rechten und linken Ufer des Donaucanals liegende Strombäder auf, während am reactivirten Strombette in der Nähe der dort projectirten Kasernen zwei grosse Militärschwimmschulen errichtet werden sollen.

Die Brausebäder konnten, da deren Anbringung zu viel von localen Verhältnissen abhängig ist und dieselben meiner Ansicht nach nur klein, aber in möglichst grosser Anzahl zu projectiren sind, nicht in den Plan eingezeichnet werden.

Spitäler.

Eine der wichtigsten hygienischen Fragen, welche der Lösung durch den Regulierungsplan entgegen sehen, ist die Locirung der Spitäler.

Eine gewisse Scheu vor diesen Instituten kann dem grössten Theile der Städtebewohner nicht abgesprochen werden. Ob dieselbe nun bei den ärmeren Classen als ihren voraussichtlichen letzten Aufenthaltsort, bei den Bemittelten durch Infectionsfurcht oder im Allgemeinen durch Mitleid hervorgerufen wird, ist wohl nicht massgebend. Begreiflicherweise kann aber auf derartige vollkommen ungerechtfertigte Bedenken nicht Rücksicht genommen werden. Meiner Ansicht nach sollen sich Spitäler, mit Ausnahme der Epidemiespitäler, gut und gleichmässig vertheilt, im ganzen Stadtgebiete befinden; sowohl die Kranken, als auch

das ärztliche, dem Lehrstande angehörige Personale erheischen dieses.

Ein Umstand ist es aber, welcher die Krankenanstalten zur Stadtperipherie drängt, und dieser findet in den grossen Terraincomplexen, welche sie beanspruchen, seine Begründung. Auch werden die radial dahinter liegenden Baugruppen, sowie die nächste Umgebung durch sie erfahrungsgemäss entwerthet.

Die praktischste Lage für ein Spital wäre also meiner Ansicht nach ein zwischen zwei Radialstrassen liegender, ganz von Gärten oder mindestens mit Baumreihen umgebener Baublock, auf welchen die einzelnen Krankenpavillons mit den Hauptgebäuden etc. gut, praktisch und schön gruppiert sind.

Es wird sich also bei uns zunächst darum handeln, richtige Plätze für die künftig zu schaffenden Spitäler zu finden und das dem Stadtcentrum zunächst Liegende praktisch und ästhetisch umzubilden. Meine Vorschläge sind in den Plänen dargestellt; bezüglich des »Allgemeinen Krankenhauses«, welchem die Reconstruction am meisten Noth thut, wurden drei Baublocke für Kliniken angelegt. Die aufzuführenden Gebäude werden, gut und zweckmässig durchgeführt, das Strassenbild nur verschönern, und gestatten, da sie erst in der Höhe des ersten Stockes mit einander verbunden sind, wenigstens die Durchführung des wichtigen, die Alserstrasse entlastenden Radialstrassenzuges Mariannengasse — Frankgasse — Votivkirchenplatz.

Von grossen neuen Spitälern wurden in den Plänen vier neue angenommen. Eine Ausnahme von diesen Krankenanstalten bildet das Irrenhaus. Meiner Ansicht nach ist ein Irrenhaus richtiger abseits vom grossen Verkehr, in der Nähe unserer Wälder und in hoher Lage placirt. Selbstverständlich ist darauf Bedacht zu nehmen, dass es an einer guten Strasse liegt und mit Wagen leicht zu erreichen ist. Der Complex, den ich hiefür in Vorschlag bringe, hat 33 ha und liegt zwischen dem Liebhartsthale und dem Strassenzuge gegen Hütteldorf und ist per Wagen in 35 Minuten vom Centrum der Stadt zu erreichen.

Wenn der löbliche Landesausschuss heute auch vielleicht noch gar nicht an die Auflassung der am Brünlnfeld gelegenen Anstalt denkt, so möchte ich doch glauben, dass sich mit der Zeit die Nothwendigkeit hierfür herausstellen wird und ist deshalb die heute bedeutend leichtere Erwerbung des Grundes, im Projecte aber die durchgeführte Parcellirung, welche die umliegenden Strassenzüge beeinflusst, berechtigt.

Friedhöfe.

Anschliessend an die Frage der Heilanstalten drängt sich die Lösung der Beerdigungsfrage.

Es würde weit über den Rahmen meiner Aufgabe gehen, und ist es mir in so kurzer Zeit nicht möglich, den Succus all der Studien, welche diese Frage schon zu Tage förderte, zusammenzufassen.

Was hier zunächst in Betracht kommt, ist die Lage des Leichenfeldes. Drei oder vier an der Aussenperipherie der Stadt gelegene Friedhöfe würden eine richtigere Lösung abgeben, als die bei uns durchgeführte Centralisation. Wien hat aber gegen keine andere Weltgegend zu ein hygienisch so geeignetes Terrain zu einer solchen Anlage, als im Südosten der Stadt. Wir sind daher auch für alle Zukunft angewiesen, den Friedhof nach dieser Richtung hin auszudehnen. Tritt also der spät zu erhoffende Fall der nöthigen Vergrößerung oder Verlegung ein, so kann dieselbe nur immer in der Richtung gegen Kleinschwechat und Fischamend zu erfolgen. Da wir stets auf ein Leichenfeld angewiesen sein werden und das gegenwärtige schon 8 *km* vom Centrum der Stadt entfernt ist, so ist bei uns die Frage des Leichentransportes aufgetaucht, eine Frage, mit der sich andere Städte bisher nicht zu befassen hatten.

Ein Vergleich mit Paris verdeutlicht wesentlich das hier Gesagte. Die drei alten Friedhöfe von Paris, welche noch vor 15 Jahren ausreichend waren, haben vom Centrum (Palais Royal) eine Luftlinienentfernung von 2—3,5 *km* und bedecken zusammen ein Terrain von 65 *ha*. Der vergrößerte Centralfriedhof dimensionirt sich auf 216 *ha*, mit dem zweiten Theile aber auf 400 *ha* Fläche.

Meiner Ansicht nach ist es gewiss, dass über kurz oder lang die Leichenverbrennung gestattet werden wird, und dass beide Bestattungsmethoden ganz gut nebeneinander bestehen werden. Allgemein und

obligatorisch kann die Leichenverbrennung nie werden und zwar aus dem einfachen Grunde nicht, weil man vor Allem nie in der Lage sein wird, einen Leichnam um drei Gulden — soviel beträgt, wie ich glaube, die billigste Beerdigungsgebühr eines Erwachsenen — zu verbrennen oder auf andere Art in Asche zu verwandeln.

Die Lösung der Leichenbestattungsfrage bedingt heute erstens ein Leichenfeld, welches noch geraume Zeit (in meinem Projecte mit der eventuellen Vergrößerung), ungefähr 60—70 Jahre zur Aufnahme der Leichen, mit einem gewissen Turnus der Belagszeit, genügt und zweitens hauptsächlich die Verbilligung des Transportes. Auf dieses Letztere habe ich denn mein Augenmerk gerichtet und die Möglichkeit geschaffen, durch eine Anzahl von Stationen mit Hilfe des Localbahnnetzes Leichen und deren Begleitung von den diversen Leichenhallen auf den Centralfriedhof zu überführen. Der Aussengürtel zeigt wie von selbst diese Punkte. Innerhalb des Aussengürtels befinden sich sieben solcher Punkte, welche Leichenaufnahmshallen enthalten und werden dieselben den Anforderungen auf längere Zeit hinaus genügen, während die 13 am Aussengürtel liegenden successive in Action zu setzen wären.

Die Leichenhallen stelle ich mir als kleine, nicht zu hohe und von Gärten umgebene Gebäude vor, welche die fahrenden oder getragenen Leichen sammt dem Conducte aufnehmen; der Sarg wird von hier aus in den mit Sargkammern versehenen Waggon

der Untergrundbahn versenkt, während die Begleitung über eine zweiarmige Treppe das Niveau der Untergrundbahn und die entsprechenden Sitzplätze erreicht. Beiblatt II zeigt die Leichenhalle der »Stelle« I. An allen »Stellen« ist diese Lösung nicht durchführbar, da die Lage an der Hochbahn die Leichenhallen am besten als Annexe der Hochbahn erscheinen lässt. Selbstverständlich wird der Sarg in solchen Fällen durch eine Vorrichtung gehoben. Der ganze Vorgang braucht nicht 10 Minuten zu dauern, es genügt also eine solche Station pro Tag für circa 30 Einzelleichentransporte, während sie des Nachts für combinirte Transporte dienen würde.

Auf dem bedeutend erweiterten Centralfriedhofe befinden sich die Ankunftsstationen ziemlich regelmässig vertheilt, die Mitte beider Friedhofstheile bilden zwei Crematorien für zusammen 30.000 Urnen.

Wird nach vielen Jahren mit dem heutigen und dem eventuell zu reservirenden Leichenfelde kein Auslangen gefunden, und müsste dasselbe in der vorne angedeuteten Richtung hin hinausgeschoben werden, so beeinflusst dies das bis dahin gewiss eingebürgerte Transportwesen gar nicht, sondern es wird eben nur die Fahrdauer eine etwas längere sein. Nachdem von jedem Punkte der Stadt eine solche Leichenaufnahmsstelle in höchstens 15 Minuten erreichbar ist, wird der Wegfall aller anderen Fahrmittel etc., also die dadurch bedingte Verbilligung der Leichenbeerdigungen und Begleitungs-Transportkosten erreicht sein.

Kehricht- und Schneeabfuhr.

Eine in jüngster Zeit oft ventilirte und in sanitärer Beziehung gewiss auch sehr wichtige Frage betrifft die Kehrichtabfuhr.

Auch für dieselbe ist das von mir wiederholt angeführte und gelegentlich des Capitels Vehrkehr noch besser zu beleuchtende Stationssystem die einzig richtige Lösung. Es werden niedere Kehrichtwagen construirt, welche nach ihrer Leistungsfähigkeit 2—4 verschliessbare Eisenkästen führen. Diese mit einem Krahn leicht abhebbaren Kästen werden bei den »Stellen« auf Lovries der Bahn gehoben oder versenkt und deren Inhalt bis zur Ablade-, respective Verkaufsstelle geführt. Ja, dieser Vorgang lässt sich beispielsweise so weit ausdehnen, dass an geeigneten Strassenstellen oder in grösseren Häusercomplexen solche Eisenkästen placirt sein könnten, deren Auswechslung durch leere Kästen des Nachts vorzunehmen wäre. An das wiederholt vorgeschlagene Verbrennen des Kehrichts ist der grossen Kosten halber nicht zu denken und halte ich es überhaupt für erwiesen, dass der Strassenkehricht einen gewissen Werth repräsentirt, also auch verkäuflich ist.

In ähnlicher Weise wäre die Schneeabfuhr zu bewerkstelligen und könnten, um eine raschere Abfuhr zu erzielen, an einzelnen Stellen Züge postirt werden, welche nur das wenig zeitraubende Ueberheben der Kästen abzuwarten hätten, um dann die volle Ladung an die geeignete Stelle beim Donaustrom etc. zu bringen.

Wasser.

Gewiss ist endlich Reichthum an Wasser für eine Stadt in hygienischer Beziehung von grossem Werthe. Für unsere Wohnhäuser allein dürfte die erweiterte Hochquellenleitung noch auf Jahre hinaus genügen; es darf aber nicht ausser Acht gelassen werden, dass in Bezug auf monumentale Brunnen, also an decorativem Wasser, Wien die ärmste Grossstadt der Welt ist. Unsere Monumentalbrunnen machen denn auch mit ihren »Wassermassen« eher einen komischen, als einen belebenden, erfrischenden Eindruck.

Durch die fachmännischen Ausführungen des Herrn k. k. Professors und Ober-Ingenieurs Franz Ritter von Rziha erscheint auch die künftige Wasserversorgung näher gerückt und dürfen wir darauf rechnen, eine grosse Anzahl Brunnen mit Wasser versorgt zu sehen und noch ausreichende Quantitäten der Strassen- und Gartenbespritzung, sowie Brausebädern, Industriezwecken etc. etc. zuführen zu können.

Der, wie ich glaube, schon gemachte Vorschlag, dem Prater durch die Reactivirung des ehemaligen Heustadelwassers einen neuen Reiz in Form ziemlich ausgedehnter Teiche, welche sich zum Kahnfahren und Eislaufen etc. eignen, zu verleihen, möge auch hier Platz finden und sei derselbe dem k. u. k. Hofärar hiermit empfohlen.

Canalisirung.

In hygienischer Beziehung wäre hier zum Schlusse die Canalisirung zu erwähnen. Ich halte jedoch dafür,

dass diese Frage ein für sich abgeschlossenes Ganzes bildet, welches nur durch die Organe des Stadtbauamtes mit Sicherheit einer gedeihlichen Lösung zugeführt werden kann und die künftige Stadtregulirung nur insoferne tangirt, als gewisse Strassen und Bau-
blöcke derart dimensionirt werden müssen, dass eine künftige Canaltracenföhrung hierdurch nicht in ungünstiger Weise beeinflusst oder unmöglich gemacht wird.

Dieser Fall tritt meines Wissens im ganzen Projecte nur einmal ein, und zwar bei der Ausbauchung des rechten Donauufer-Canales bis zur jetzigen Stubenthorbrücke, damit derselbe, wenn auch im gedrückten Profil, den Wienfluss unterfahren kann; demgemäss habe ich diese Tracenföhrung eingezeichnet.

Verkehr.

Es bedarf wohl keiner besonderen Betonung, dass die Hauptdispositionen der projectirten Bahnanlagen vom allergrössten Einfluss auf die künftige Gestaltung Wiens sind; ebensowenig ist es nöthig, besonders hervorzuheben, dass die Verkehrslinien in ausreichender Masse und auch für alle Zukunft vollkommen zweckentsprechend geplant sein müssen. Die genehmigten Linien lassen meiner Ansicht nach manche Bezirke und Zwecke, vornehmlich für einen späteren Zeitabschnitt, unbefriedigt, während im I. Bezirke sicher ein »Zu viel« angenommen wurde.

So ist beispielsweise der X. Bezirk gar nicht, der III. Bezirk nur zum Theile berücksichtigt.

Kann die im I. Bezirk geplante Rohrbahn, wenn auch nicht gerade als ganz überflüssig bezeichnet werden, so stehen ihr doch in constructiver, hygienischer und pecuniärer Beziehung so viele Contra gegenüber, dass man von ihrer Herstellung gewiss absehen wird. Auch kann ich bezüglich der geplanten Ringlinie meine Bedenken nicht verhehlen, welche dahin gehen, dass unser vornehmster Strassenzug durch die unvermeidlichen, zum Theil irregulär stehenden erforderlichen Bahnhochbauten und durch die ebenso unvermeidliche Unterbrechung der Allen, endlich durch einige constructiv schwer herstellbare Krümmungen sicher geschädigt werden dürfte.

Die erwähnte, in Aussicht genommene Rohrbahn wird grosse Tiefen bei den Einsteigperrons erfordern. Es kann aber kaum Jemandem zugemuthet werden, mindestens 60 Stufen hinab und ebensoviele hinauf zu steigen, um eine kurze Strecke Bahnfahrt zu machen, bei welcher er überdies durch Temperaturdifferenzen und verdorbene Luft, welche in solchen Rohrbahnen herrschen müssen, seine Gesundheit aufs Spiel setzt. Die Schliessung des innersten Ringes des Localbahnnetzes wird meiner Ansicht nach am einfachsten und zweckentsprechendsten durch die Lastenstrassenlinie erfolgen.

Für kurze Wegstrecken, also durch den ganzen I. Bezirk, d. i. innerhalb Ring und Franz Josefs-Quai, gibt es, ausser dem Lohn-

und Privat-Fuhrwerke, nur ein rationelles Verkehrsmittel, und dies ist ein gut organisirter Omnibus-Bahn-Correspondenzdienst, d. h. kleine, schnellfahrende Omnibusse, welche die Stadt nach allen Richtungen durchziehen.

Ein Vergleich mit der Vierundeinhalbmillionenstadt London bekräftigt das hier Gesagte.

Das eigentliche Herz von London ist von Bahnen in zwei elliptischen, sich berührenden Linien umgeben. Die kleine Ellipse, welche St. Paul, die Bank etc. umschliesst, hat eine grosse Axe von 2 *km* und eine kleine Axe von 1.5 *km*; sie stellt sich durch verschiedene Bahnlinien zusammen, während die grosse Ellipse, in welcher sich Strand, Piccadilly, Kensington-Palace, Oxford-Street etc. durch die Metropolitan-Railway umgeben, befinden, eine Dimension der grossen Axe von 6 *km* und der kleinen Axe von 3 *km* aufweist. Innerhalb dieser Ellipsen wird der ganze enorme Verkehr nur durch Omnibusse, Lohn- und Privatfuhrwerke vermittelt.

Unser innerster, beinahe kreisrunder Bahnring, durch die Lastenstrasse geschlossen, hat nur 1.5 *km* Durchmesser. Es ist daher unser künftiges Bahnnetz bedeutend engmaschiger; abgesehen davon, dass wir noch lange nicht 4.5 Millionen Einwohner zählen. Bezüglich der in Aussicht genommenen, die innere Stadt zu durchquerenden Trambahnen kann ich nur auf Paris und Berlin verweisen.

Man hat in Paris eine concessionirte Trambahnstrecke im Jahre 1890 mit grossen Kosten rück-

gekauft und würde beispielsweise in Berlin »Unter den Linden« ein solches Verkehrsmittel nie gestattet werden.

Trambahngeleise verunzieren eben, was man in Paris und Berlin schon einsehen gelernt hat, jede Strasse und belästigen das übrige Fuhrwerk in höchst empfindlicher Weise. Leider sind das unqualificirbare Pferdemale und das haarsträubende Aussehen unserer Omnibusse, endlich die hohen, nie eingehaltenen Taxen unserer Miethfuhrwerke Schuld an dem ganz ungerechtfertigten Anwachsen unseres Trambahnbedürfnisses.

In der Combinirung von Omnibus und Bahn liegt sicher die beste Lösung, so dass beispielsweise jede Bahnkarte noch zu einer Omnibusfahrt in beliebiger Richtung durch die Stadt berechtigen würde.

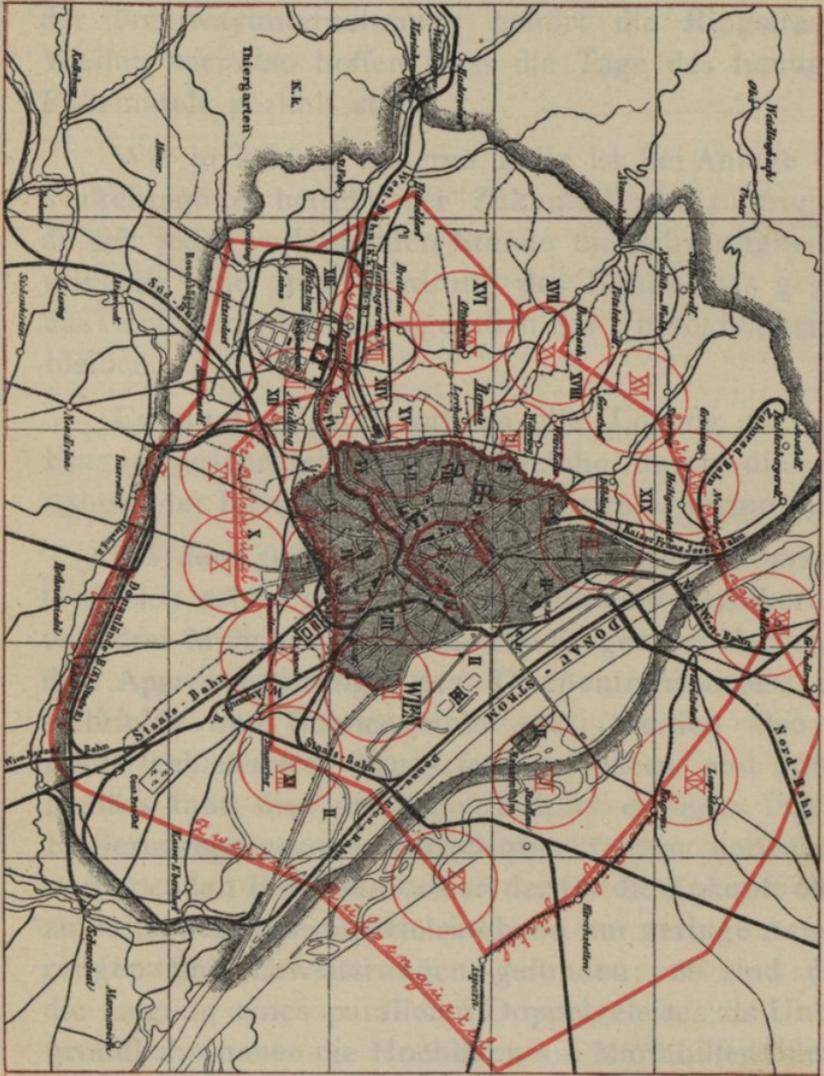
Dieses Princip, rationell durchgeführt, wird allen Anforderungen des Verkehrs vollständig genügen und das »Zu viel und zu wenig« der anderen Vehikel ins richtige Verhältniss bringen. Es ist hier wohl am Platze, meine Ansicht auszusprechen, dass in Bälde das Durchdringen der elektrischen Strassenbahnen zu gewärtigen steht, wie eine solche beispielsweise in Paris am Boulevard Males herbes beginnt. Die elegante praktische Form der dort in Verwendung stehenden Wagen, ihr geräuschloser Gang, ihre absolute Sicherheit prädestiniren sie als das Städtefahrmittel der Zukunft. Dann ist es auch Zeit, die so ungeschickt liegenden Trambahn-Geleise der Ringstrasse rechts und links in die Zufahrtsstrassen zu legen und

Wien wird sich dann sagen können, uns und nicht der Tramwayunternehmung gehört die Ringstrasse. Wollen wir also hoffen, dass die Tage des heutigen Fahrmittels gezählt sind.

Wie in keinem anderen Falle ist bei Anlage der Verkehrsmittel betreffs der Zukunft Sorge zu tragen, da mit jeder verlaufenden Stunde die Schwierigkeiten wachsen und nach Fixirung des Bahnnetzes gegen das Centrum zu, künftig eigentlich nur Unmöglichkeiten bleiben.

Es muss daher sofort an die Lösung all' der Fragen geschritten werden, welche durch die Zunahme der Bevölkerung im Verkehr zu erwarten sind.

Bei dem stetigen Anwachsen der Einwohnerzahl lässt sich schon im Jahre 1930 auf eine Bevölkerung von drei Millionen rechnen. Die Fragen des Verkehrs, der Approvisionirung, des Leichentransportes, der Kehr- und Schneeabfuhr etc., werden also in Bälde gebieterisch ihre Lösung fordern und naturgemäss kann dies nur durch Bahnen erfolgen. Die im Regierungsprogramm festgelegten Tracen haben im vorliegenden Projecte, ausser der für die Zukunft offen zu haltenden Aussengürtelringbahn nur geringe Aenderungen und Erweiterungen gefunden; es sind dies die Legung eines parallelen Doppelgeleises als Untergrundbahn neben die Hochbahn am Mariahilfer Gürtel, wodurch die Verbindung beider Linien mit Leichtigkeit ermöglicht, sowie das Umsteigen beim Schlachthause erspart wird, und die Fortsetzung der Donau-



*Übersichts-Plan
 der Gürtelstrassen, der Zeile
 und der mit Kreisen von ein Kilometer Radius umschriebenen
 „Stellen“.*



canaluferbahn von der Aspernbrücke bis zur Schleppbahn Gaswerk.

Diese letztere Trace ist bloß eingezeichnet, während für die Strecke Elisabethplatz—Mariahilferlinie ein Längenschnitt beigegeben wurde; desgleichen ist die Aussengürtelbahn im Längenschnitt des Aussengürtels für die Strecke vom Donaustrom-Nussdorf bis Donaucanal-Prater vollständig festgelegt.

Stellen.

Eine Reihe von gleichweit abstehenden Punkten dieser Strecke bilden, wie schon wiederholt erwähnt, Sammelstellen, im Projecte »Stellen« genannt, und sind dieselben mit den Zahlen VIII bis XX bezeichnet, während derlei Knotenpunkte im Stadtinnern mit den Zahlen I bis VII bezeichnet sind.

Ein Blick auf nebenstehendes Plänchen oder den Uebersichtsplan im Massstabe 1 : 25.000 führt durch die umschriebenen Kreise von 1 *km* Radius sofort vor Augen, wie leicht von solchen Centren aus Verkehr, Approvisionirung etc. geregelt werden können; da die Kreise das ganze bewohnte Gebiet Wiens beinahe gleichmässig bedecken, so ist stets je eine dieser Stellen in längstens 15 Minuten erreichbar.

Durch Strassen getrennt, umfassen alle diese »Stellen« am Aussengürtel:

1. Eine mit Gartenanlagen umgebene Leichenhalle;

2. einen Complex mit Depôts für Materialzu- und -Abfuhr (Kohle, Ziegel, Sand, Kalk etc.) und die hierzu erforderlichen Umhebeplätze der Caissons, sowie

3. die Umhebeplätze für den Kehricht und die Schneeabfuhr.

Nachdem diese Complexe im Ausmasse sehr reich dotirt sind, so bleibt

4. noch die Möglichkeit, dieselben künftig auch noch anderen Zwecken zuzuführen.

Einer dieser Zwecke wäre, sie als Stationen der Feuerwehr zu benützen, um die Decentralisation derselben endlich auch bei uns durchzuführen, wie dies in Berlin schon seit 1858 der Fall ist.

Ob diese »Stellen« mit ihren Hochbauten nicht auch künftig Anlass zu einer rationellen Bezirkseintheilung geben möchten, sei den massgebenden Kreisen zur Prüfung überlassen.

Selbstredend können die Hochbauten dieser »Stellen«, insbesondere die Leichenhallen, Feuerwehrationen etc., in ästhetischer Beziehung zur Stadtverschönerung herangezogen werden. Rückt nach Jahren abermals das Bedürfniss einer Erweiterung heran, so ist durch vorherige Bestimmung solcher Punkte am zweiten Aussengürtel sofort das Geeignete veranlasst.

Gleich günstig an Bahnen gelegen, aber nicht so weit dimensionirt sind die »Stellen« im Stadtinnern I bis VII innerhalb des Aussengürtels. Hier musste schon zu Hilfsmitteln Zuflucht genommen werden, um das so richtige Princip durchzuführen; beinahe

jede dieser »Stellen« verlangt eine andere Anordnung, da hier der Platzmangel schon stark fühlbar wird und ich mich eben dem Vorhandenen fügen musste.

Es bedarf wohl kaum bemerkt zu werden, dass alle »Stellen« noch ein Detailstudium erfordern.

Bahn-Hochbauten.

Was die Art der Bahn anbelangt, so ist die Tiefbahn im offenen Einschnitte mit sehr gedrücktem Profil für unsere Stadt in technischer, ökonomischer und ästhetischer Hinsicht die einzig richtige.

Unsere Terrainverhältnisse gestatten aber nicht überall deren Anwendung, so dass ich auch bei Projectirung der Aussengürtelbahn stellenweise zur Hochbahn meine Zuflucht nehmen musste.

Im Längenschnitt des ersten Aussengürtels ist die Bahntrace eingezeichnet.

Die in England in Bezug auf den raschen Verkehr so bewährten Hochperrons dürften leider bei uns mit Rücksicht auf Vorhandenes kaum durchzuführen sein.

Vom ästhetischen Standpunkte wichtiger als alle Tracenführungen sind die Hochbauten der Bahnen selbst. Schon ihre Lage und Grösse, ihr Verhältniss zu den umliegenden Gebäuden kann nicht genug erwogen werden.

Viele dieser Bauwerke haben neben ihrer praktischen Bedeutung den ganz bestimmt ausgesprochenen Zweck, eine künstlerische Zier zu bilden.

Es kann nicht meine Aufgabe sein, alle diese Fälle zur Darstellung zu bringen und habe ich, um das Vorhergesagte einigermaßen zu begründen, nur einige der charakteristischsten hervorgesucht und skizzirt. Das Beiblatt Nr. I zeigt die Haltestelle »Kaiserin Elisabethplatz«, den Hochbahnviaduct der Aussengürtelbahn Meidling-Schönbrunnerstrasse, während die mitfolgende Perspective (Museumstrasse) den daselbst befindlichen eisernen Haltestellen-Pavillon zur Anschauung bringt.

Mit den Wiener Verhältnissen vollkommen vertraut, glaube ich behaupten zu können, dass die Haltestelle Elisabeth-Platz eine sehr grosse Frequenz aufweisen wird. Dieselbe muss daher vor Allem diesen Zweck erfüllen. Es darf aber andererseits nicht vergessen werden, dass sich die sichtbaren Theile dieser Haltestelle in den Rahmen der Umgebung zu fügen haben, damit der Stadttheil, auf den jeder Wiener mit Stolz wird blicken können, nicht etwa durch eine Kraus'sche Dampftramway-Baracke verunziert werde.

Die zweckmässigste Position der Haltestelle ist sicher à cheval der Wiedener Hauptstrasse, da die Zugänge und Abgänge zu den beiden 96 m langen und 5·8 m breiten Perrons ausserhalb der stärksten Passage und doch in ihrer unmittelbaren Nähe liegen. Die erforderlichen Hochbauten erhalten die Treppen, je zwei Cassen, Gepäcksräume, Aufzüge, je zwei kleine Wohnungen, Bedürfnisanstalten etc.

Was bei schnell aufeinanderfolgenden Zügen eine solche Haltestelle leisten kann, zeigt uns beispiels-

weise die Londoner Haltestelle Blackfriars bridge, welche kleiner als die hier projectirte und überdies nur einseitig ist.

Der Verfasser hatte wiederholt Gelegenheit, von dieser Londoner Haltestelle Ferntouren mit den schnellsten Eilzügen zu unternehmen und war das erste Mal über den grandiosen Verkehr, der sich daselbst ohne Pfeifen, Läuten und Schreien in der ausgezeichnetsten Weise abwickelt, nicht wenig erstaunt. Der von mir für die Haltestelle Kaiserin Elisabeth-Platz projectirte Hochbau charakterisirt sich für das Auge als Doppelpavillon, wovon der westliche den Eingang zum Technikplatz flankirt, der östliche eine Art Mittelstück des Platzes abgeben wird.

Diese seine Lage und Bedeutung musste nun künstlerisch zum Ausdrucke gebracht werden, ohne im Geringsten seinen Zweck zu verleugnen und denselben dem Beschauer sofort erkennen zu lassen.

Die Pavillons sind demgemäss ziemlich reich und zierlich gehalten, um auf diesem Platz durch ihre Grösse ja nicht aufdringlich, sondern mehr als einheitliche Decoration zu wirken. Die das Portal bildende halbkreisförmige Eisenconstruction soll, abgesehen von dem »Aufnehmenden«, welches in ihr liegt, zeigen, dass unter dieser Oeffnung der Bahndurchlass sich befindet. Sichtbares Constructionsmaeriale, Eisen, Stein, Majolika, Glas etc. sollen bei strammer Weglassung alles Ueberflüssigen das »zwecklich formal« stark betonen, und dabei, wie schon erwähnt, doch

eine Art künstlerische Zier des Platzes abgeben. (S. Perspective Kaiserin Elisabeth-Platz.)

In ähnlichem Sinne, aber anderen Bedingungen entsprechend, ist der Hochbau-Pavillon der Untergrundbahn der Museumstrasse und der Hochbahnviaduct Meidling-Schönbrunnerstrasse projectirt.

Er passt sich der örtlichen Lage an, seine Construction ist durchaus einfach, klar und sichtbar, der Zweck nirgends aus dem Auge gelassen, auch wurde darauf Rücksicht genommen, dass der lebhafte Verkehr der Schönbrunnerstrasse in der Häuserflucht Verkaufslocale wünschenswerth erscheinen lässt und schliesslich wurde, um das Profil dieser Travées zu verbessern, die Eisenconstruction auch auf dieselben ausgedehnt. Um die ewige Molestirung der Fahrenden durch die vor den Locomotiven sich scheuenden Pferde zu verhindern, ist durch eine Blende, welche für Annoncenzwecke dienen kann, vorgesorgt. Das Beiblatt III und eine Perspective bringen das hier Gesagte zur Anschauung.

Werden die künftigen Hochbauten von solchen Standpunkten aufgefasst, dann werden sie das sein, was sie sein sollen und uns und unsere Zeit repräsentiren und überdies der Stadt zur Zierde gereichen.

Nur im Wege einer baukünstlerischen Concurrrenz sind glückliche Lösungen dieser Fragen erhältlich und kann dann dafür auch mehr Fleiss und Zeit geopfert werden, als es beim Stadtregulirungsplane möglich war.

Der bisherige so beliebte Vorgang, Alles künstlerische einer solchen Aufgabe einem Architektur-Diurnisten mit 5 fl. pro Tag zu übergeben, ist daher absolut verwerflich.

Der löbliche Gemeinderath hat die heilige Pflicht, darüber zu wachen, dass alle diesbezüglichen ästhetischen Unglücksfälle von uns ferne gehalten werden.

Berlin, welches ich wiederholt als Muster anzuführen Gelegenheit hatte, bietet uns, was die Hochbauten der Bahnen anlangt, mit Ausnahme der in der allerletzten Zeit entstandenen, das denkbar abschreckendste Beispiel.

Das von mir erweiterte Bahnnetz bedarf auch grosser Stationsanlagen und habe ich mir dieselben möglichst hinausgeschoben gedacht.

Wenn eine oder die andere der bestehenden Bahnhofanlagen an der westlichen Peripherie zur Vervollständigung beigezogen wird, so dürften die zwei von mir neu projectirten und mit grossen Werkstätten verbundenen Anlagen in Gross-Jedlersdorf und am Biberhaufen vor Aspern völlig genügen.

Approvisionnement.

Schon in den vorhergehenden Absätzen »Verkehr« und »Markthallen« habe ich zum Theile die Approvisionierungsfrage berührt und angenommen, dass in Hinkunft der grösste Theil der Approvisionierung Wiens durch die neu zu schaffenden Verkehrsmittel stattfinden werde.

Die Lebensmittelversorgung wird in letzter Linie durch die Markthallen stattfinden, diese müssen demgemäss immer an solche Orte verlegt werden, welche nicht allein den Käufern, sondern auch den Verkäufern mit ihren Waaren leicht zugänglich und zweckdienlich sind. Die in den Plänen eingezeichneten Markthallen und Verkaufsplätze entsprechen dieser Bedingung; nur die Markthallen am Hof und in der Cobdengasse, sowie einige in den äusseren Bezirken befindliche werden noch ausschliesslich durch Fuhrwerke zu speisen sein.

Für die Approvisionirung mit Kohle, Holz etc., welche grössere Lagerplätze an den Wasserstrassen erfordert, wird sich das Bassin und der obere Theil des Donaucanals, sowie der obere Stromhafen am besten eignen, während der untere Stromhafen hauptsächlich für die Versorgung Wiens mit Getreide etc. dienen wird.

Baumaterialien, wie Ziegel, Kalk, Sand etc., welche in allen Stadtgebieten, jedoch hauptsächlich an der Peripherie gebraucht und gefordert werden, erhalten nach meinem Projecte ihre Umhebungsplätze an den »Stellen.« Die räumliche Ausdehnung Wiens wird die Auffassung, respective Hinausschiebung der heutigen Ziegelwerke erfordern, und ist dann die Einbringung dieser Materialien noch mehr auf die Localbahnen angewiesen. Wird dies in der beschriebenen Weise wie bei den Kohlen, dem Kehrlicht und Schnee durch Eisenkästen bewerkstelligt, welche an den »Stellen«

abgehoben werden, so resultirt daraus eine entschiedene Verbilligung deren Zustellungskosten.

Die wichtigste Approvisionierungsfrage Wiens ist jedoch die Versorgung mit Kohle.

Der Donau-Oder-Canal wird nach seiner Fertigstellung selbstverständlich den Transport des ganzen Kohlenbedarfes an sich reissen, der obere Stromhafen, die Localbahn und hauptsächlich die Aussengürtelbahn mit den gut vertheilten »Stellen« können eine Versorgung mit Kohle ohne Umladung schaffen. Die hierfür in Vorschlag gebrachten Eisenkästen werden dies leicht ermöglichen und gewähren überdies eine leichte Controle in Bezug auf Quantität und Qualität. Die Herstellung dieser Stationen hätte successive nach Bedarf zu erfolgen, und sind die hierfür reservirten Plätze, wie schon angedeutet, durch rechtzeitige Vorausbestimmung für jeden kommenden Fall der Stadtausdehnung zu bestimmen.

Die Donau und ihre Häfen; der Canal.

Das Regierungsprogramm bespricht nur die Regulirung des Canals.

Sowohl von massgebender öffentlicher, als auch von privater fachmännischer Seite sind Erweiterungsvorschläge, welche das ganze Flussgebiet Wiens

umfassen, gemacht worden. So wurden unter Anderem neue Fragen, welche auf die Regulirung des Canals selbst, und solche, welche in innigem Contact damit stehen, aufgeworfen.

Meiner Ansicht nach muss für die Möglichkeit der gleichzeitigen, oder mindestens unbehinderten künftigen Lösung all' dieser Fragen Sorge getroffen werden.

Unter denselben seien hier erwähnt: Die Donau-Oder- und Donau-Elbe-Canaleinmündung, die Bewässerung des Marchfeldes, die Reactivirung des alten Strombettes für den Abfluss des aus dem Canal verdrängten Wassers und die Herstellung grosser Stromhäfen.

Es ist wohl überflüssig, zu betonen, dass ausführliche Studien über derartige Fragen, zu deren richtiger Beantwortung ausgezeichnete Fachmänner zu berufen sein werden, von einem Stadtregulirungsprojecte kaum zu erwarten sind, sondern dass es sich im gegebenen Falle mehr darum handelt, eine glückliche Combinirung derartiger Vorschläge anzustreben. Es müssen demgemäss Strassen, Plätze, Brücken, Bahnen, Parks etc., überhaupt die ganze Verbauungsweise und deren Niveaux derartig disponirt werden, dass die leichte und fehlerlose Einbeziehung dieser Ausführungen in das künftige Gesamtbild möglich bleibt.

Für die Lösung der erwähnten grossen Fragen scheint mir nachstehende Combination die richtige:

Der künftige Donau-Oder- und Donau-Elbecanal münden in ein grosses, am Strom gelegenes Hafenbassin, dessen Speisung durch die Donau mittelst eines, gegenüber Höflein abzweigenden Canals erfolgt. Diesem Bassin wird auch die Speisung der nach dem Projecte J. v. Podhagsky's bestimmten Marchfeldbewässerungscanäle obliegen.

Es wird durch eine Fluthschleusse regulirt und findet seinen Abfluss durch einen kurzen Canal in das reactivirte alte Strombett.

Das alte regulirte Strombett nimmt das aus dem Canal verdrängte Wasser auf und wird durch eine Stauwehre in zwei Häfen abgetheilt, von denen der eine der Hauptsache nach Kohlen-, der andere Getreidehafen wäre. Diese durch eine Stauwehre getrennten Häfen sind durch eine Kammerschleusse verbunden. Ein breiter Durchlass verbindet den oberen Stromhafen und das Bassin mit dem Donaustrom und durch diesen den Canal mit der ganzen Anlage. Eine an der oberen Aussen-gürtelbrücke befindliche Dampffähre wird den leichteren Verkehr der Schiffe ermöglichen.

Diese Annahmen sind im Projecte dargestellt.

Das Donaucanalproject wurde unterdessen von berufener Seite vollendet und viele der anderen Studien sind in Ausarbeitung begriffen. Vom ästhetischen Standpunkte muss ich aber darauf hinweisen und sehr betonen, dass die den Canal flankirenden

Strassen und Baugruppen mit der Wasserstrasse im Contact stehen sollen. Mit der Regulirung der Ufer und Herstellung der mit Alleeen bepflanzten Quaistrassen werden für das Auge wieder Leitlinien entstehen, welche, wenn sie nicht parallel mit der Wasserstrasse liegen, auffällig und störend hervortreten.

Dort also, wo die Möglichkeit es zuliess, habe ich Häuserfluchtregelungen vorgenommen und dieselben mit den Wasserstrassenlinien in Einklang gebracht. Sie sind durch Gartenanlagen, Plätze, Bäder, Markthallen etc. unterbrochen, um auch hier reiche und angenehme Abwechslung zu schaffen.

Die Erwähnung meines Vorschlages, die gegenwärtige Canaleinmündung seitlich zu verlegen, um den Druck auf die erste Schleuse und das Sperrschiff zu vermindern, und den Schiffen eine von den Eisverhältnissen möglichst unabhängige Einfahrt zu sichern, möge hier Platz finden. Da anzunehmen ist, dass durch die mehrzeitlich geringere Strömung in dem mit Wehren versehenen Donau-canal der Personenverkehr mit kleinen Dampfern (Mouches) wie in anderen Städten in Aufnahme kommen wird, so wäre es des rascheren Verkehrs halber empfehlenswerth, an den Wehren für solche Dampfer Umsteigstellen anzulegen, statt die Schiffe zu schleussen.

Der im Projecte J. v. Podhagsky's fixirte »erste Hauptcanal« müsste selbstverständlich, durch meine Aussengürteltrace beeinflusst, mehr nordöstlich ver-

schoben werden. Ich habe aber absichtlich, um die Grösse der nothwendig werdenden Verschiebung zu demonstrieren, die alte Trace eingezeichnet.

Schlussbemerkung.

Ueberzeugt, dass Wien nur durch die ausgiebige Einbeziehung des linken Stromufers in das zu regulirende Gebiet endlich die gebührende Bedeutung als Welthandelsstadt erreichen wird, habe ich mein Project auch nach dieser Richtung hin ausgedehnt. dort ist die Stelle, auf welcher unsere Stadt in nicht allzu ferner Zukunft zu grossen Schöpfungen schreiten muss.

Aus dem Erläuterungsbericht ist ersichtlich, dass für mich die künftige bauliche Gestaltung Wiens in künstlerischer Beziehung die Hauptsache war; ich glaube jedoch, beifügen zu können, dass ich über diese Betonung, im Streben nach der richtigen Lösung der grossen Aufgabe, nirgends die praktische oder die hygienische Seite vernachlässigte. Hoffentlich sind im Projecte und im Erläuterungsberichte alle Fragen berührt und auch für das voraussichtlich Kommende, uns heute noch Unbewusste, Sorge getragen.

Möge meine Arbeit beitragen, ein richtiges gewaltiges Fundament zu schaffen, auf welchem wir getrost weiter bauen können.

Das mit dem Schwarzen Meere durch die Donau, mit der Nord- und Ostsee durch Canäle verbundene, also zum Hauptknotenpunkte des europäischen Wasserstrassen-netzes erhobene, mit einem engmaschigen Bahnnetze versehene Wien, welches in Bezug auf Verkehr den grössten Anforderungen genügen wird, das mit Wasser reichlich versorgte und in hygienischer Beziehung so gründlich regenerirte, das durch seine malerische Umgebung und durch Meisterwerke der Kunst schönheitlich so reich ausgestattete Wien; möge es blühen und gedeihen! Dies der Wunsch des Verfassers des General-Regulirungsplanes mit dem Motto:

»Artis sola domina necessitas.«

