

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 Menschengesamtheitsstromes 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-ersehnten 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 Epidemispitäler, 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 gruppirt 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.