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 Baublöcke derart dimensionirt werden müssen, dass eine künftige Canaltracenführung 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 Tracenführung 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 im ausreichenden 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 Pferdemateriale 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.

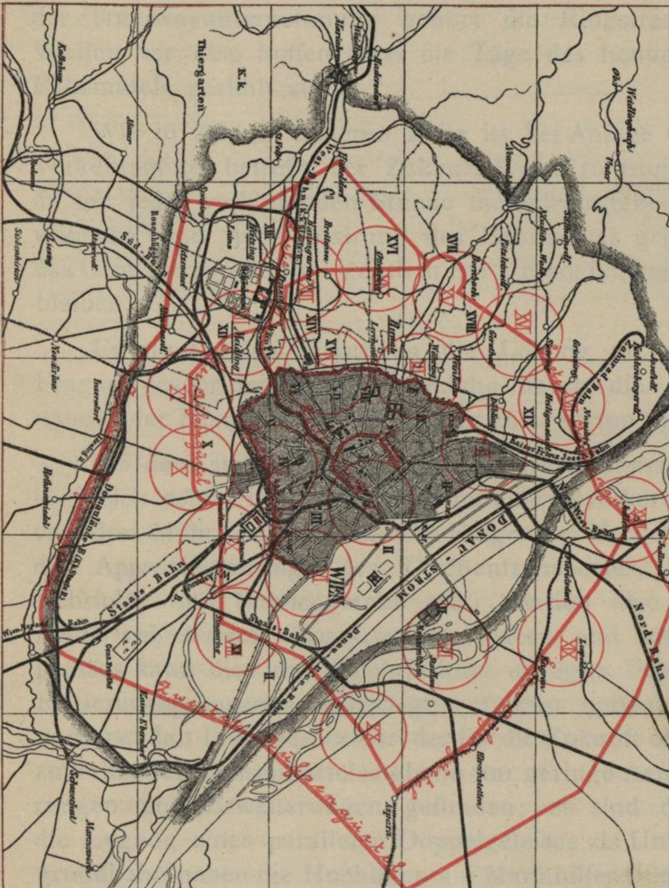
Dieses Princip, rationell durchgeführt, wird allen Anforderungen des Verkehrs vollständig genügen und das »Zu viel und zu wenig« der anderen Vehikel ins richtige Verhältniss bringen. Es ist hier wohl am Platze, meine Ansicht auszusprechen, dass in Bälde das Durchdringen der elektrischen Strassenbahnen zu gewärtigen steht, wie eine solche beispielsweise in Paris am Boulevard Males hèrbes 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 Kehricht- 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-



Uibersichts-Plan
der Gürtelstrassen, der „Zeile"
und der mit Kreisen von Ein Kilometer Radius umschriebenen
„Stellen".

Wiener Stadtbibliothek

canaluferbahn von der Aspernbrücke bis zur Schleppbahn Gaswerk.

Diese letztere Trace ist blos 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, Feuerwehrstationen 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 charakteristischesten 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, Bedürfnissanstalten 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 Constructionsmateriale, 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 über dies der Stadt zur Zierde gereichen.

Nur im Wege einer baukünstlerischen Concurrenz 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.

Approvisionirung.

Schon in den vorhergehenden Absätzen »Verkehr« und »Markthallen« habe ich zum Theile die Approvisionirungsfrage berührt und angenommen, dass in Hinkunft der grösste Theil der Approvisionirung 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 Donaucanales, 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 Auflassung, 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 Kehricht und Schnee durch Eisenkästen bewerkstelligt, welche an den »Stellen«

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

Die wichtigste Approvisionirungsfrage 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 hiefür 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