

19. 111214



EXPOSÉ ZUM PROJECTE FÜR DIE AUSGESTALTUNG DER QUAI DES DONAUCANALES.



Die hohe k. k. Commission für Verkehrsanlagen in Wien hat den ergebenst Gefertigten in ihrer Sitzung vom 5. December 1896 beauftragt, ein Project für die architektonische Ausgestaltung der am Donaucanale von der Augartenbrücke bis zur Franzensbrücke geplanten Quai-Anlagen unter möglichster Berücksichtigung der bereits beschlossenen und der in Aussicht zu nehmenden baulichen Veränderungen, Brücken, Um- und Neubauten, Strassenregulirungs-Baulinienbestimmungen etc. auszuarbeiten.

Der ergebenst Unterzeichnete erlaubt sich nun das Resultat seiner diesbezüglichen Studien der hohen k. k. Commission vorzulegen und die folgenden Bemerkungen anzufügen.

Es sei hier vorerst festgestellt, dass der vorliegende Entwurf die Grundzüge des von der Hafenbaudirection der hohen k. k. Donau-Regulirungs-Commission ausgearbeiteten technischen Projectes, die Tracirung und Gestaltung der eigentlichen Quaimauern an beiden Ufern und die Anlage der Communicationen vom Vorquai zum Wasser beinahe unverändert, die Führung der Stützmauerlinie zwischen Vor- und Hochquai an der Stadtseite mit Modificationen beibehalten hat und dass die im vorliegenden Entwurfe vorgeschlagenen Aenderungen in der Führung der Stützmauerlinien, die Senkung des Niveaus der Dampftramway bis auf Vorquaihöhe, die Verminderung der Rampenanzahl und der Ersatz derselben durch mechanische Aufzüge im stetigen Einvernehmen mit der löblichen Baudirection der Wiener Stadtbahn, der hohen k. k. Donauregulirungs-Commission und der löblichen Gemeinde, d. i. mit den Herren k. k. Sectionschef v. Bischoff, k. k. Oberbaurath S. Taussig und k. k. Oberbaurath Berger ausgearbeitet wurde.

Die Anschauungen, von welchen sich der Verfasser bei der architektonischen Gliederung und ästhetischen

Ausbildung des Abschlusses zwischen Hoch- und Vorquai und bei Herstellung eines harmonischen Abschlusses an die in Betracht kommenden baulichen Anlagen, Bahnen, Brücken, Strassen, Stiegen etc. leiten liess, basirten selbstredend auf dem Grundsatz, dass die zu findende Lösung sowohl in praktisch-ökonomischer, als auch in künstlerischer Beziehung gleichmässig entsprechen müsse. Die einzelnen in Frage kommenden Bauobjecte können unabhängig von einander zur Ausführung kommen und ist somit jede Pression sowohl für die hohen k. k. Commissionen als auch für die löbliche Gemeinde ausgeschlossen.

Der Verfasser hat sich bemüht, das zu erreichende Ziel möglichst scharf zu präcisiren, damit nicht Herstellungen zur Durchführung kommen, welche diese grosse Arbeit nach ihrer Vollendung als Stückwerk erscheinen lassen würden. Er gibt sich nach Ueberwindung der ziemlich grossen Schwierigkeiten der Hoffnung hin, dass es ihm unter möglichster Festhaltung der von den Baudirectionen ausgearbeiteten Specialprojecte, durch Anbahnung gegenseitiger Concessionen Zwecks innigerer Anpassung derselben untereinander, gelungen ist, in dem vorliegenden Projecte eine Lösung zu bringen, welche unter beständiger Beachtung der zu Gebote stehenden Mittel das zu Erreichende verwirklichen, Handel und Verkehr heben, die praktische Abwicklung desselben erleichtern und zur Verschönerung der Reichshaupt- und Residenzstadt beitragen wird.

Die ganze Aufgabe zerfiel, wie schon oben erwähnt, in einen praktisch-ökonomischen und einen künstlerischen Theil. Es sei deshalb gestattet, das Project von diesen Gesichtspunkten aus näher zu beleuchten. Was zunächst die wichtigste, die praktische Frage anlangt, so handelte es sich darum, eine möglichst umfassende und vollständige Beantwortung der Frage zu erstreben: Welche Factoren müssen bei der Anlage des Unterquais berücksichtigt werden?

Es mögen etwa folgende sein:

1. Die Approvisionirung Wiens mit Früchten, Gemüsen, Fischen etc.;
2. Umschlagsplätze für den Export von Werthcollis der Grosshändler am Franz Josephs-Quai. (Der Import dürfte gering sein.) Die Umschlagplätze für Holz, Kohle und Ziegel sind passender an die Stadtperipherie zu legen, da die Quai von der Augartenbrücke bis zur Franzensbrücke dem Stadtcentrum entsprechen.

3. Haltestellen der Dampfschiffahrt für den Personen-Fernverkehr und Landungsstellen für den Personen-Localverkehr;

4. die Unterbringung des Fischmarktes;

5. die Möglichkeit, die Dampftramway von der Stefaniebrücke bis zur Augartenbrücke für die Approvisionierung nutzbar zu machen;

6. Vorsorge für jene Bauten und Constructionen, wie Brücken, Strassenzüge etc., deren Ausführung einer späteren Zeit vorbehalten ist.

Um diese genannten Forderungen zu erfüllen, ist eine Reihe von Massnahmen zur Durchführung zu bringen, welche sich in den folgenden Punkten zusammenfassen lassen:

- a) Eine möglichst bequeme Verbindung des Unterquais mit dem Oberquai, d. h. eine genügende Anzahl von Stiegen, Rampen und Aufzügen;
- b) eine leicht zugängliche Communication mit den anliegenden Schiffen;
- c) Eine günstige Situirung der Donau-Dampfschiffahrts-Stationen und zahlreicher Landungsstellen für den Localverkehr;
- d) Durchführung strengster Reinlichkeit des Unterquais, um demselben als Markt ein einladendes Gepräge zu verleihen;
- e) Locirung einer genügenden Anzahl von öffentlichen Anstandsorten;
- f) Vermeidung der unästhetischen und stets verunreinigten Brückentunnels;
- g) leichte Zugänglichkeit der Waarenaufzüge vom Oberquai, sowie Wagenaufstellungsplätze daselbst.

Dies die Hauptpunkte in praktischer Beziehung.

In ökonomischer Beziehung musste das Bestreben hauptsächlich dahin gerichtet sein, überflüssige Objecte zu vermeiden, die nothwendigen Bauten aber möglichst einfach, jedoch dauerhaft und solid zu projectiren.

In künstlerischer Beziehung muss sich der ergebentst Gefertigte auf seine von ihm so oft vertretenen Anschauungen stützen, dass in solchen Fällen, wie der vorliegende, das Einfachste immer das Beste sei, weil es nur dann unserer modernen Zeit entsprechen und uns selbst repräsentiren kann. Gerade in dem grossen Zuge, der durch eine Hauptannahme geht, in der Wahl ganz einfacher Formen, in der schönen Führung aller Leitlinien, in der möglichst gleichförmigen Durchführung der Canaleinfassung, in der günstigen Locirung der Objecte am

Oberquai, der Bauten, Stiegen etc. mit den sich ergebenden Vedouten etc., wird das echt Künstlerische liegen, dem sich auch der Laie nach Vollendung des Werkes sicher nicht verschliessen wird.

Es erübrigt nun noch, jene Bedingungen zu präcisiren, welche nothwendigerweise eingehalten werden müssen, um die Durchführung des ganzen Werkes in der oben angeführten Weise zu ermöglichen. Unter diesen sind hauptsächlich zu nennen:

- a) Wegfall der Abfahrtsrampen (5 Stück) mit Ausnahme jener an den Quai-Enden und eventuell jener bei der Stefaniebrücke;
- b) Wahl einer Brückenconstruction, welche die Brückentunnel vermeidet;
- c) Tieferlegung der Dampftramway auf das Niveau des Unterquais;
- d) Aeusserste räumliche Beschränkung der Bauobjecte der Stadtbahn, wo solche in der Strassenfläche liegen;
- e) Schaffung primitiver Provisorien, wo sich die Quai-Anlage heute noch nicht durchführen lässt.

Im Nachstehenden erlaubt sich der Verfasser die hier aufgestellten Bedingungen zu begründen. Vorausgeschickt muss werden, dass sich durch alle diese Annahmen keine Vertheuerung der Anlage ergeben wird.

ad a) Was zunächst die Rampen anbelangt, so muss Folgendes bemerkt werden. Dieselben haben am rechten Ufer Höhen von 6.5 Meter zu überwinden, würden daher eine Länge von 100—110 Meter erreichen. Diese langen schiefen Ebenen würden die Oberquai-Abschlussmauern und die Galerieöffnungen der Stadtbahn durchschneiden, hiedurch den Zweck der letzteren in ungünstiger Weise beeinflussen und in ästhetischer Hinsicht unschön wirken; dazu kommt aber noch der Nachtheil, dass der Unterquai durch die Rampen empfindlich verengt würde, so dass die Möglichkeit ihrer Herstellung an manchen Punkten mit grossen Schwierigkeiten verknüpft, ja an einem derselben, d. i. am rechten Ufer unterhalb der Augartenbrücke, falls jetzt schon für eine neue Brücke in der Richtung der Ringstrasse vorgesorgt werden soll, fast unmöglich würde.

Der Vortheil, welcher durch den Wegfall der Rampen für die Stadtbahngalerie resultiren würde, nämlich der Zutritt von directem Licht und Luft, ist nicht hoch genug anzuschlagen.

Es war daher naheliegend, an einen Ersatz dieser Rampen durch Aufzüge zu denken.

Solche Aufzüge (je nach Bedürfniss mechanische oder elektrische Aufzüge), welche vom Oberquai leicht zugänglich sind, werden den Verkehr mit dem Unterquai nur erleichtern und schneller gestalten. Was den Preis eines solchen Aufzuges anlangt, so wird sich derselbe je nach der Construction auf 4000—5000 fl. per Stück stellen und sammt den Betriebs- und Bedienungskosten die Kosten der Rampenherstellung und -Erhaltung nicht überschreiten.

Den Unterquai mit Wagen zu befahren, ist durchaus nicht ausgeschlossen, da sich an den Endpunkten der Quais Rampen befinden. Die Aufzüge werden aber den gewiss nicht wünschenswerthen zu starken Wagenverkehr am Unterquai einschränken und für den Transport von Werthcollis, Butten, kleinen Handwagen etc. eine entschiedene Erleichterung sein.

ad b) Auf die Frage der Brücken-Construction kommend, ist zunächst vorzuschicken, dass dieselbe den von der hohen k. k. Statthalterei der löblichen Gemeinde gestellten Bedingungen (lichte Durchfahrthöhe mindestens 7'20, Bogenanlaufhöhe 4'50 ober Null, sowie ein möglichst offenes, lichtetes und weites Quaidurchlassprofil), sowie der von der löblichen Gemeinde festgehaltenen Absicht, die Construction unter die Fahrbahn zu legen, zu entsprechen hat.

Gelingt es, eine solche Constructionstype zu erfinden und ist dieselbe im Stande, auch pecuniär mit den bisherigen Constructionen zu concurriren, so ist es natürlich, dass eine derartige Construction bei allen Brückenherstellungen Anwendung finden wird.

Es hat den Anschein, als ob eine solche technische Feststellung mit künstlerischen Anschauungen im directen Widerspruche stünde, da dem Architekten gewiss daran liegen muss, schon durch die Wahl verschiedener Constructionen das Bild abwechslungsreicher zu machen.

Aber auch diese Frage ist durch ungleiche Ausstattung der Brückenköpfe und des übrigen Decors künstlerisch lösbar. So zeigen die aufeinander folgenden Aspern- und Ferdinandsbrücke im Projecte, trotz völlig gleicher Construction, durch ungleiche Durchbildungen ganz verschiedene Aussenerscheinungen.

Die über Anregung des ergebenst Gefertigten angestellten Studien haben zu einer Type geführt, welche in der Hauptform den uns sympathischen Bogen aufweist. Der den Quai und die Bahn überspannende Arm des continuirlichen Trägers, dessen Form in ästhetischer Beziehung vielleicht Bedenken erregt, ist durch die Art der

Durchbildung der Verlängerung nicht mehr sichtbar, kann also, wie das beiliegende Bild zeigt, nicht störend wirken.

Constructiv und pecuniär concurrirt dies Brückensystem mit allen anderen und verwirklicht so die gestellten, gewiss nicht geringen Anforderungen.

Die Construction, von welcher eine Skizze beiliegt, wurde von Herrn Ingenieur Ed. Swoboda statisch berechnet und bildet dieses Elaborat eine Beilage dieses Projectes. Dieselbe ermöglicht nicht allein den Wegfall der Brückentunnels, sondern sie ergibt auch ein Durchlassprofil von 9·6 Meter Breite und 4·8 Meter Höhe. Da diese Durchlässe gegen den Canal zu offen sind (die Construction hat auf 30 Meter Breite 12 Träger), haben sie genügend Licht und Luft.

Zu bemerken wäre noch, dass der Quai von der Wienmündung bis zur Ferdinandsbrücke erst nach Neuherstellung der Aspern- und der Ferdinandsbrücke fahrbar wird, seine Benutzbarkeit bis zu diesem Zeitpunkte aber durch Stiegen und Aufzüge ermöglicht ist.

ad c) Soweit die Tieferlegung der Dampftramway in Betracht kommt, erscheint diese Massnahme aus verschiedenen Gründen geboten. Zunächst ist es vom ästhetischen Standpunkte absolut unzulässig, die Dampftramway auf einer Berme mit Böschungen zu führen, wo sowohl die Oberquai- als auch die Unterquai-Stützmauer architektonisch durchgebildet sind. Die Böschung aber durch eine ebenso durchgebildete Banquette zu ersetzen, erscheint schon aus ökonomischen Rücksichten nicht geboten. Der Wegfall der Banquette hat aber auch für den Tramwayverkehr seine Vortheile, da die Herbeiziehung dieses Communicationsmittels zu Approvisionierungszwecken, wie es schon seinerzeit versucht wurde, bei dem Umstande, als die Linien der Tramway sehr stark producirende Gebiete durchziehen, nur einem lang gehegten Wunsche entspricht. Diese Lösung ermöglicht auch die Anlegung eines zweiten Geleises, welches für den erwähnten Zweck geradezu nothwendig würde. Da schliesslich die geplante Tieferlegung der Bahnnivelette ohne Störung des Betriebes erfolgen kann und der Director der Dampftramwaygesellschaft, Herr Halama, in einer darauf bezughabenden Conferenz mit dem Verfasser sich dahin äusserte, dass er gegenüber den gebotenen Vortheilen sogar einer zeitweiligen Betriebseinstellung auf dieser kurzen Strecke zustimmen würde, so wären wohl alle eventuellen Hindernisse schon im Vorhinein beseitigt.

Die Passage der Dampftramway auf dem sogenannten Treppelweg unter der Augartenbrücke ist in jeder Hinsicht unhaltbar, umsomehr als diese Stelle beim Wegfall der am linken Ufer von der Augartenbrücke nach stromabwärts projectirt gewesenen Rampe die künftige Fahrbahn der auf dem Unterquai verkehrenden Wagen bilden muss. Es ist daher natürlich, für die Bahn zur Hinterfahrung der Augartenbrücke einen 4·5 Meter breiten Tunnel zu schaffen, dessen Kosten sich auf circa 17.000 fl. belaufen würden, und kann mit Rücksicht auf das zu erreichende Ziel eine solche Belastung als pecuniär minim bezeichnet werden.

ad d) Schon in seinem ersten am December 1896 der hohen k. k. Commission vorgelegten Exposé hatte der Verfasser Gelegenheit, darauf hinzuweisen, welche eminente künstlerische Forderung darin liegt, die Hochbauten der Stadtbahn, wenn sie wie bei der Ferdinandsbrücke im Strassenplane liegen, räumlich auf das Aeusserste zu beschränken. So wurden die Einsteighallen von 210 Quadratmeter auf 51 Quadratmeter reducirt und hat diese Lösung auch die Zustimmung der löblichen k. k. Baudirection der Stadtbahn gefunden. Die Einsteighalle der Haltestelle Schottenring wurde axial zur Bahntrace belassen, weil die parallele Stellung zur Häuserflucht des Schottenringes jetzt, wo diese Halle um 2 Meter zurückrückt, überflüssig erscheint.

Die gut situirten Einsteighallen der Donaudampfschiffahrt, ein Bauwerk für Markt- und Rettungszwecke, Wache, Café-Pavillon etc., können stromauf- und -abwärts Pendants des in Rede stehenden Gebäudes bilden. Zweckentsprechend wäre auch der ober der Stadtbahn gelegene 12 Meter breite nicht bepflanzbare Theil des Quaiparks durch Aufstellung von zum Café-Pavillon gehörigen Zelten, Tischen etc. auszunützen; das würde ein gutes Bild geben und den Wünschen der Anrainer gewiss entsprechen.

ad e) Zu den zu schaffenden Provisorien gelangend, muss es vorerst als zweifelhaft bezeichnet werden, dass die erforderlichen Hauseinlösungen durch die löbliche Gemeinde Wien mit den Ausführungen der Canalregulierung gleichen Schritt halten. Da es aber nicht angeht, die Oberquai-Abschlusswand, um ihre sofortige Herstellung zu ermöglichen, durch ein Nachgeben (um Bestehendes, das früher oder später doch fallen muss, zu erhalten), mit irreparablen Fehlern auszustatten, so schlägt der ergebenst Gefertigte die Schaffung von ganz primitiven Provisorien vor. Die Motive für

diesen Vorschlag findet der Verfasser hauptsächlich in Folgendem:

Die Ausgestaltung des Donaucanals mit Quaimauern und das hiedurch hervorgerufene ganz veränderte Aussehen desselben werden in der Bevölkerung eine gewiss sehr freudige Ueberraschung erwecken. Die Verkehrs- und Miethverhältnisse dieser Gegend werden andere werden und jene Häuser, welche diesen neuen Verhältnissen nicht entsprechen, werden — wie in den anderen Theilen der Stadt — Neubauten Platz machen und sicher die Baulust erwecken. Die Anzahl jener provisorisch durchzuführenden Stellen ist übrigens nicht gross und beschränkt sich auf folgende:

1. Die scharfe Ecke in der oberen Donaustrasse in einer Länge von 37 Meter. Hier wäre auch noch der Sammelcanal auf eine Länge von 60 Meter umzulegen, was circa 9000 fl. Kosten verursachen würde;

2. Die Häuser links von der Ferdinandsbrücke, ebenfalls am linken Ufer des Donaucanals, in einer Länge von 55 Meter;

3. Die Häuser rechts dieser Brücke am selben Ufer in einer Länge von 44·5 Meter;

4. Als Provisorium muss ferner bezeichnet werden, dass die Quai-Abschlusswand und das begleitende Trottoir fertig gestellt wird, während die anliegende Strasse noch das alte Gefälle hat. Ein solcher, allerdings nur einmaliger, aber eclatanter Fall wird sich zwischen der Ferdinands- und Rothenthurmstrassenbrücke ergeben, wo das Trottoir an einem Punkte der Quaiwand um 1·9 Meter höher liegen wird als die alte Strasse.

Beschreibung.

In der Sitzung vom 5. December 1896 hatte der ergebendste Gefertigte Gelegenheit, darauf hinzuweisen, dass es eine ästhetische Nothwendigkeit ist, die Theilungen an der Oberquai-Abschlusswand an beiden Ufern in Relation zu setzen. Vollkommen ist die Durchführung nicht möglich, da die Brückenachsen nicht senkrecht zur Canaltrasse stehen und die Wienmündung mit ihrer Erbreiterung eine Unterbrechung bildet. Der im Projecte durchgeführte Ausgleich wird diese Unregelmässigkeiten ziemlich verschwinden lassen, so dass das Auge beinahe durchwegs radial gestellte regelmässige Theilungen zu sehen glauben wird.

Diese Theilungen, durch eingezogene Radien in den vorliegenden Plänen deutlich ersichtlich, sind mit Nummern

bezeichnet und durch Coten festgestellt, welche sich immer auf die Distanzen der Schnittpunkte der Radien mit dem Geländermittel beziehen.

Nachdem die Trottoirs der Oberquai sehr bedeutende Niveaudifferenzen aufweisen, es aber nicht angeht, die Gesimse und Geländer, überhaupt das ganze Horizontalliniamment der Trottoir-Nivelette folgen zu lassen, ist der Ausgleich stufenförmig erreicht.

Die vom Stadtbauamte der löblichen Gemeinde fixirten Trottoircoten sind bis auf ganz geringe Aenderungen, 2—20 Centimeter, überall eingehalten. Die Hebung des Trottoirs zwischen Pfeiler 25 und 30 am rechten Ufer würde es ermöglichen, die Horizontalträger der ganzen Galerie gleichmässig durchlaufen zu lassen, bringt aber den Uebelstand mit sich, dass an dieser Stelle zwischen Trottoir und Strasse ein Stufen eingeschoben werden müsste. Es ist dies gewiss ein Uebelstand, doch erschien es als das geringere Uebel und aus diesem Grunde empfehlenswerth. Zwei Hilfspläne machen dies ersichtlich. Hiedurch ist es möglich geworden, alle Höhengcoten richtig in die Hauptpläne einzutragen, so dass zur Detailausführung nunmehr eine unverrückbare Vorlage geschaffen ist und die Arbeiten der beiden hohen k. k. Commissionen einen ungestörten Fortgang nehmen können.

Die Normalbreite von 15 Meter der Unterquai ist am linken Ufer nicht überall durchführbar und verengt sich an einer Stelle sogar bis auf 8 Meter, und zwar am linken Ufer zwischen der Stefanie- und der Rothenthurmstrassenbrücke, während sie sich an zwei Stellen auf 26.5 Meter, beziehungsweise auf 25 Meter verbreitert. Die Ursache hiefür liegt im Vor- und Rücktritt der Häuserfluchten und in dem Umstande, dass die Quai-Abschlusswand dort, wo die Stadtbahn fährt, der Bahntrace folgen muss, diese aber genöthigt ist, die Widerlager der Stefaniebrücke zu umfahren.

Da ein successiver Ausgleich dieser ungleichen Quai-breiten ein ästhetischer Fehler wäre, wurden die Erbreiterungen und Verengungen sprungweise angeordnet, und diese Sprünge zur Locirung von Stiegen und Aufzügen benützt und kleine Curven eingeschaltet, wodurch diese Sprünge motivirt erscheinen.

Durch die ungleiche Breite der Unterquai ergeben sich wie von selbst für gewisse Zwecke bestimmte Stellen. Es muss dem sich in Zukunft herausstellenden Bedürfnisse überlassen bleiben, solche Stellen dem richtigen

Zwecke anzuweisen und ganz anzupassen; so können einige derselben leicht mit Hangars versehen werden, in welche die Waaren bis zur Weiterbeförderung abzulagern wären. Ob der Unterquai mit Schienen- oder Steingeleisen versehen werden soll, ob auf Dampf- oder elektrische Krahne Rücksicht zu nehmen ist, muss gleichfalls einer späteren Zeit zur Entscheidung vorbehalten bleiben.

Durch Hinterfahrung der Widerlager der Stefaniebrücke durch die Stadtbahn verbreitert sich der Unterquai zwischen Augusten- und Heinrichsgasse auf 26,5 Meter. Es hat den Anschein, als ob sich diese Stelle zur Anlage einer Central-Fischhalle eignen würde. Nach den Informationen aber, welche der Verfasser von autoritativer Stelle erhielt, wäre dieser Platz für die Anlage einer Fischmarkthalle nicht ausreichend, da 54 Stände, selbst mit einer Breite von nur 4 Meter angenommen, eine Hallenlänge von 122 Meter bedingen. Diese Halle würde bei ganz bescheidenen Höhendimensionen doch eine Firsthöhe von 11 Meter erreichen. Der Verfasser kann nicht umhin, darauf hinzuweisen, dass durch ein solches aufdringliches Bauwerk (122 Meter lang, 18 Meter breit und 11 Meter hoch) der Quai sehr verunstaltet würde; überdies stünde es nicht parallel zur Häuserflucht des Franz Josephs-Quai. Es bliebe also für den Fall, als die Gemeinde diesen Platz trotzdem für diesen Zweck benützen wollte, nur übrig, eine kleinere Fischhalle zu errichten, oder deren 2 oder 3 anzuordnen, für welche sich am Quai andere günstige Punkte ergeben. Nach Ansicht des Verfassers ist es aber nothwendig, die künftige Central-Fischhalle mit der Stadtbahn in Verbindung zu bringen, und da durch die Verbindung der Dampftramway mit der Stadtbahn dies ermöglicht ist, wird man am künftigen Fischmarkt auch ein Frachtengeleise anlegen müssen.

Eine andere Lösung läge in der Anordnung einer Reihe von Fischverkaufs-Pavillons, welche architektonisch durchgebildet, ziemlich regelmässig zu vertheilen wären. Beide Lösungen würden eine Decentralisirung des Fischmarktes zur Folge haben.

Eine centrale Anlage mit einem Bassin und zahlreichen Ständen kann nur am linken Ufer oberhalb der Augartenbrücke durchgeführt werden.

Eine solche Centralisirung würde die Approvisionirung Wiens mit Fischen erleichtern, die Preise verbilligen und sicher auch den Consum erhöhen. Der letzte Umstand allein lässt schon die Centralanlage als das

einzig Richtige erscheinen und aplanirt die anscheinend collidirenden Interessen der Händler und Consumenten. Vom ästhetischen und Verkehrsstandpunkte aber ist das Hinausschieben gewisser Centren gegen die Peripherie der Stadt — wie in diesem Falle der Fischmarkt — immer empfehlenswerth, da dieser auf kurze Zeit als Uebelstand empfundene Umstand einer aufblühenden Stadt später nur zum Vortheil gereicht.

Der Unterquai ist befahrbar und findet die Ab- und Zufahrt auf den an den Quai-Enden angebrachten Rampen statt. Diese sind, mit Ausnahme der Rampen bei der Wienmündung, welche 6 Procent Steigung haben, mit einer 5procentigen Steigung angenommen. Am linken Ufer ist die Distanz von einer Rampe zur anderen 2100 Meter, während am rechten Ufer, wo der Quai durch die Wienmündung unterbrochen ist, die Distanz 1380 Meter, eventuell 743 Meter, beziehungsweise 620 Meter misst. Die an den breiteren Stellen des Oberquai sich ergebenden Plätze finden ihre passende Verwendung als Gartenanlagen, Haltestellen, Pavillon der Stadtbahn, Agentur-Gebäude der Donau-Dampfschiffahrt, Café-Pavillon sammt Sitzplätzen, Wachstuben, Aufzüge, Anstandsorte, endlich als Vorplätze bestehender und künftiger Brücken.

Die Strecke von der Augartenbrücke bis zur Franzensbrücke hat eine Länge von 1973 Meter und verbinden auf dieser Distanz 8 Brücken die beiden Ufer. Von den jetzt existirenden Brücken sind die Augarten- und Stefaniebrücke als bleibend angenommen. Die geplante Franzensbrücke, welche allerdings einen Tunnel aufweist, der immer finster und unrein sein wird, gegen welchen ich mich an dieser Stelle aus diesen Gründen aussprechen muss, ist fast im Bau begriffen. Der Umbau der Ferdinands- und der Aspernbrücke ist wohl in nächster Zukunft zu gewärtigen, während die Schottenringbrücke, die Rothenthurmstrassenbrücke und die Zollamtsbrücke einer späteren Zeit vorbehalten bleiben. Im Projecte ist darauf aber bereits Rücksicht genommen, so dass diese Herstellungen die Oberquai-Abschlusswand nicht alteriren und sich seinerzeit ohne Störung in die Anlage einfügen lassen.

Es mag nicht ohne Interesse sein, bei dieser Gelegenheit zu erfahren, dass Wien nach dem vollständigen Ausbau dieser Brücken auf eine Strecke von zwei Kilometer deren acht besitzen wird, während in Paris über die Seine auf 5 Kilometer 15 Brücken kommen.

Tabellarisch zusammengestellt befinden sich von der Augartenbrücke bis zur Franzensbrücke an Objecten:

Bezeichnung des Objectes	Linkes Ufer					Rechtes Ufer					Insgesamt	
	Augartenbrücke	Stefaniebrücke	Aspernbrücke	Aspernbrücke	Franzensbrücke	Summe	Augartenbrücke	Stefaniebrücke	Aspernbrücke	Aspernbrücke		Franzensbrücke
Am Oberquai:												
Doppelstiegen	2	2	3	7	4	3	2	9	16			
Einfache Stiege	1	1	3	5	—	1	4	5	10			
Aufzüge	1	1	1	3	—	2	1	3	6			
Rampen	1	—	1	2	2	—	3	5	7			
Am Unterquai:												
Stiegen	2	5	5	12	3	6	2	11	23			
Stiegen mit Rampen	3	1	1	5	—	2	2	4	9			
Landungsbrücken . .	—	1	—	1	2	—	2	4	5			
Gesamtsumme der Objecte	10	11	14	35	11	14	16	41	76			

Der ergebenst Gefertigte gibt sich der Hoffnung hin, dass dieserart alle praktischen Forderungen durchgeführt sind und der Unterquai einen angenehmen, adretten, reinlichen und vom Publicum gerne aufgesuchten Aufenthaltsort abgeben wird und alle auf den Unterquai angewiesenen Markt- und Verkehrsverhältnisse in günstigster Weise ihre Erledigung finden werden.

Den Tenor für die Hauptform der Oberquai-Abschlusswand gibt die constructiv und praktisch bedingte Lösung der Galerie der Stadtbahn. Alle 30—34 Meter befinden sich Pilonen; die dazwischen liegenden Strecken sind durch drei Stützen in vier Felder getheilt. Die Pilonen und Stützen nehmen das Trägersystem auf, worauf dann das krönende Hauptgesimse, die Postamente, Candelaber und ein einfaches Geländer ruhen. Das Material ist Granit und harter und mittelharter Haustein. Wo sich statt der Galerien Abschlusswände befinden, ist die Füllungsfläche aus einseitig bearbeitetem Cyklopenstein projectirt. Von den einlangenden Offerten wird es abhängen, welches näher zu bezeichnende Material für diese Steinausführungen zu wählen ist. Es sei hier noch besonders darauf hingewiesen, dass alle Ausführungen, wo nicht eigens Provisorien vorgesehen sind, als bleibende Herstellungen gedacht sind.

Der Einfluss des Projectes auf die Stadtbahn kann, abgesehen von der unwesentlichen Verschiebung der Trace bei der Ferdinandsbrücke, nur als sehr günstig

bezeichnet werden. Durch den Wegfall der Rampen wird der Bahn mehr Licht und Luft zugeführt.

Stimmt die löbliche Gemeinde dem kleinen Uebelstande zu, nämlich bis zur Herstellung der neuen Ferdinandsbrücke schon jetzt daselbst das künftige Niveau herzustellen, so ist auch eine Hebung der Trace von 0·23 Meter ermöglicht.

Aus dem bisher Gesagten und den Plänen ist ersichtlich, dass das Project in praktischer, technischer und ökonomischer Beziehung festgelegt ist.

Es erübrigt schliesslich noch, jener Momente zu gedenken, welche rein künstlerischer Natur sind.

Soweit die Baulinien in Betracht kommen, so sind dieselben im Vereine mit dem Regulierungsbureau der löblichen Gemeinde festgestellt und zeigen gegen früher keine wesentlichen Aenderungen. Strassenbrüche und ästhetisch auszugestaltende Punkte wurden, wo zulässig, künstlerisch durchgebildet und durch Objecte, Monumente, einen Flaggenmast und Candelaber betont. Der Eintritt in die Ringstrasse, der halbkreisförmige Platz an der Aspernbrücke verlangt ein grösseres künstlerisches Schaustück, und glaubt der ergebnst Gefertigte für diese Stelle ein in Wien fehlendes Austria-Monument mit Brunnen empfehlen zu sollen. Auch der wichtige Achsenbruch zwischen Aspernbrücke und Aspernstrasse bedingt eine Auszeichnung, und ist hier mit Rücksicht auf den zur Verfügung stehenden Platz ein Flaggenmast angenommen, auf welchem an nationalen Festtagen die österreichische Flagge zu hissen wäre.

Einheitliche künstlerische Durchbildung, daher grosse Aufmerksamkeit werden die von Privaten, Gesellschaften und Behörden zu errichtenden Bauten und Pavillons verlangen, damit nicht durch verständnisslose Behandlung derselben die ganze Anlage geschädigt wird.

Die dem Projecte beiliegende Perspective zeigt ein deutliches und richtiges Bild der Ausgestaltung der Quai von der Aspern- bis zur Ferdinandsbrücke und gibt trotz aller Einfachheit der angewandten Formen eine monumentale Lösung eines Theiles der Stadt, wie sie in ähnlicher Weise anderen Orts kaum zu finden sein wird.

Da die geplanten Ausführungen sich durchwegs im Rahmen des Möglichen bewegen und die gewiss gewünschte Einheitlichkeit zeigen, hofft der ergebnst Gefertigte auf die Zustimmung der hohen k. k. Commission und kann, da auch die Stubenviertel-Regulirung nach seinen Plänen zur Durchführung kommt, nicht umhin,

seiner erhebenden Befriedigung Ausdruck zu verleihen, dass es ihm, als Wiener Künstler, vergönnt ist, bei Neugestaltung eines so grossen und wichtigen Stadttheiles seiner Vaterstadt sein Schärfflein beizutragen.

Der ergebenst Gefertigte hat noch die angenehme Pflicht, den eingangs genannten Herren Baudirectoren für den Eifer, die Zuvorkommenheit und Selbstlosigkeit, mit welchen sie das Werk fördern halfen, seinen tiefgefühlten Dank auszusprechen.

OTTO WAGNER.