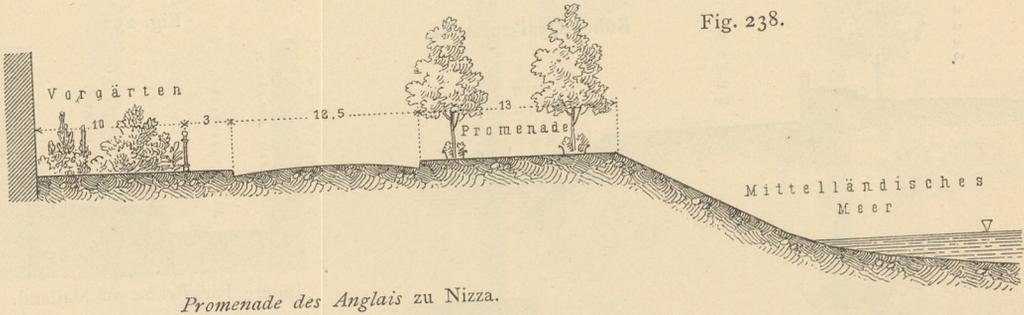
Strandstrafse (*Digue*) zu Ostende.

Promenade des Anglais zu Nizza.

fichtigen, daß die dem allgemeinen Verkehre dienende Fläche der Strafse in irgend einer Art wo möglich zu trennen und vom eigentlichen Quaietrieb frei zu halten ist. Dient das Ufer der Schifffahrt nicht oder nur der Personenschifffahrt, so wird die dem Wasser entlang führende Strafsenfläche in der Regel als Spazierweg ausgebildet.

Eine Anzahl mannigfaltiger Beispiele zeigen Fig. 216 bis 238.

Das *Victoria-Embankment* zu London (Fig. 216) ist landseitig theils von Gebäuden, theils von Gartenplätzen, den *Embankment-Gardens*, begrenzt, während der Themse entlang ein breiter Bürgersteig führt.

Der 30 m breite Jungfernstieg zu Hamburg (Fig. 217) ist als verkehrsreiche Fahrstrafse und Promenade bekannt, an deren Wasserseite die Alsterboote anlegen. Die Königsallee zu Düsseldorf (Fig. 218) hat zur Seite des ehemaligen Festungsgrabens einen vielbefuchten Spazierweg; die gegenüber liegende Canalstrafse ist an Verkehr arm. Einen ähnlichen Querschnitt zeigt die Ringstrafse zu Breslau (siehe Fig. 329).

Der Leyenstapel zu Köln (Fig. 219) zeigt die Trennung des Stadtverkehres vom Rheinuferverkehr. Auf der Rheinuferstrafse zu Mainz (Fig. 220 u. 221) sind die städtische Fahrstrafse, der Spazierweg für Fußgänger und das Rheinwerft noch entschiedener von einander getrennt. Aehnlich ist der in Fig. 222 dargestellte Schaumain-Quai zu Frankfurt a. M. angeordnet.

Verschiedenartige Anordnungen zeigen die fünf in Fig. 223 bis 227 dargestellten Uferstraßen des wasserreichen Zürich; auf der Limmat-Promenade und der Cafernenstrafse stehen die wasserseitigen Baumreihen innerhalb von Rafenbändern, welche zugleich eine zweckmäßige Trennung gegen das Wasser bilden. Die *Gesner-Allee* und der neue Alpen-Quai sind einander sehr ähnlich; der Uto-Quai zeigt die Trennung von Quai-Strafse und Stadtstrafse.

Sollen die Bäume den an der Landseite der Strafe errichteten Häutern die Aussicht auf das Wasser nicht nehmen, so werden die Kronen gestutzt, wie man dies besonders oft an den vielen Städtchen am Rhein bemerkt, deren Uferstraßen mit kurz geschnittenen laubenartigen Alleen geschmückt sind. Fig. 228, 229 u. 230 sind Beispiele aus Lüttich, Paris und Lyon mit tiefer liegenden Uferwegen; der Seine-Quai zu Rouen (Fig. 231) hat den Stadt- und den Werftverkehr in gleicher Ebene. Der Rhône-Quai zu Arles (Fig. 232) besitzt die Eigenthümlichkeit, daß der Bürgersteig der Stadtstrafse gegen den Uferweg und zugleich gegen hohe Wasserstände mittels Treppenstufen besonders emporgehoben ist. In Fig. 233 ist die sehr dürtig angelegte innere Ringstrafse von Mailand skizzirt. Der *Lungarno* zu Florenz (Fig. 234) zeigt