

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 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

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.