Überschwemmungen der nachtheiligsten Art zu stehen zu müssen und sogar Deichbrüche des Rheines folglich tausendfachen Zerstörungen denselben ausgesetzt wären, wenn sie dann mit ihrem Hauptstrome in den Canal eintreten sollte.

2. Vielleicht nur zur Gleichstellung einer solchen Veränderung würde dem Überschwemmungs-Schutzdamm bei Nachtheim gegen den Rhein vorspringende Richtung gegeben, obwohl ihm gegenüber am linken Ufer ein eigener Deichverband besteht um den Canal als ausserordentliche Stütze zu schützen.

Diese beiden Massnahmen stehen also einander diametral feindlich gegenüber, und es bleibt fort während in Frage gestellt, ob jede derselben einzeln für sich, oder ob sie zusammen, nützlich oder nicht nützlich wären oder bleiben.

Wird auch das vorausgesetzt, so ist es doch gewiss, dass jener Schutzdamm aber wegen seiner entgegengesetzten Richtung nicht nur an sich den Anfällen des Rheines und des Canals, in einem höheren Grade gegeben ist, als wenn er eine weiter zurückstehende, sondern es auch den damaligen Bestand der Schiffahrt des Rheines in den Canal zu leiten verhindert.

3. Vom Einmündungspunkte des Canals bei Kehl gegen die gerade Laterbrücke ist er dem rechtseitigen Gehänge des Rheines zugekehrten Ufer des Hauptstromes auf circa 600° Länge nicht die mindeste Veränderung zu treffen. Derselbe liegt unbeweglich in seinem Bette, und ist so beschaffen und gerichtet, dass sich die Einmündung der dortigen Rheinkrümmung des Seitenwassers nicht ohne ganz willkührlich annehmen kann, ohne dass es wäre bei dem starken Anfalle, den die Gewässer auf diese Uferstrecke ausüben, gar sehr möglich, dass selbst der Hauptstrom seine Richtung durch daher dem nahenden, folglich für die Sicherheit für die Rheinbahn und für die Kehler Ortschaften Unglück erzeugen könnte, und zu den abzuwendenden Nachtheilen, nämlich durch einen Einbruch in den Canal.

4. Dann die Schiffahrt, nebst den abrigen der klimatischen Verhältnisse wegen für Verbildung geneigten Fluss mit so engen Krümmungen, und so grossen eigenen Unregelmässigkeiten jeder Art behaftet ist, wie hier der Rhein, so ist es gewiss überflüssig, noch die inklusive, so fest künstlich angemachten Uferbauten, die Verbildung befördernd und erhaltend, die Verbauung, noch die vielfältigen Gefahren eigens zu beschreiben, welche die Schiffahrt sowohl bei ihrem Gebrauche des Rheinstromes als auch auf dem Canal zu bestehen hat.

Es ist eine solche Beschreibung um so überflüssiger als nicht nur die Praxis vielbekannte Erfahrung

der Lastschiffe, sondern auch die unzulängliche und mangelhafte Lage und Breite, wie namentlich die Mangelhaftigkeit im Angesicht unserer lieben Lebensstadt vorhanden müssen, nun allgemein bekannt, und schon vielfach beklagte Sache ist.

Jedenfalls hat unser vaterstädtisches Gefühl vorgeschwebt, als es sich, daß die Remorqueurs mit ihren Schlepp-Schiffen an jenem fast unzugänglichen Dampfschiffe aber den Leinen vorbei, jährlich an einem äußerst öden und verlassenen Punkte landen müssten um nur halbwegs ein geschütztes Unterkommen und die Möglichkeit des weiteren Verkehrs mit der Dampfschiffen bei Nordwestwinden

5. zur Zeit als ich die Befestigung der unteren Vorstadt vornahm, hatte den Gedanken bezüglich der Ausmündung des Canals eine so ungünstige Beschaffenheit, daß selbst damals bei kleinem Wasserstand eine sehr nachtheilige Wirkung auf diesen Letzteren, nämlich dessen fortwährende Verstopfung vorgekommen war.

Ist also dies schon bei kleinem Wasserstand der Fall, so läßt sich vermuthen, wie schädlich die gesteigerten flußlauf Verhältnisse erst dann auf die Vorstadt Coburg wirken werden wenn außergewöhnliche Hochwässer stattfinden oder vorkommen, wenn die Cebildung beginnt, dann gerade dann wird nun so manche beschwerdet je tiefer und geschlitzter der Wasserlauf ist, und je näher er einem solchen Damm, dem Ufer stand, es der beschriebenen Gegenstände

berücksichtigt man alle diese Verhältnisse näher und ohne irgend einer Vorurtheil, ist so dürfte meiner Ansicht nach im fraglichen Betreffe eine radikale Abhilfe um jedenfalls und ohne längeren Aufschub getroffen werden müssen wenn es nicht wenigstens wohl als ungerechtfertigt erscheinen.

Was aber nun das Ganze betrifft, wie diese Abhilfe geschehen könnte, ohne einen verhältnißmäßig so großen Kostenaufwand oder in besonderen Fälle in den Nothfällen Befehle beschreiten zu müssen, so möchte ich dieselbe unter Berufung auf den gleichfalls in Kopie beiliegenden übersichtlichen Situationsplan und Profil Plan in nachstehender Weise beantworten.

a) Wäre der Damm zwischen Nordhof und der Ausmündung des Canals nicht eine gerade Linie, sondern eine möglichst konkave Richtung angefahren, welche ich im Plan mit rothen Linien angedeutet habe, zu geben und zwar das aus dem zweifachen Grunde, weil hierdurch der wichtigste Wasserstrom des Canals so vorgeschoben bedeutend näher gerückt wird, und weil sich jeder Fluß naturgemäß einem konkaven Bette leichter anschmiegen läßt,

als in einem geradlinigten; befindet man sich für dessen Länge einen ganz ungewöhnlich günstiges ein Gefälle von 6700° wurde nicht.

b. Sollte zunächst nur das rechtseitige der Nord zugekehrte Ufer, jedoch dieses nach seiner ganzen Ausdehnung und in seiner Weite versichert werden, welche die Quer Profil darstellt.

Diese Versicherung besteht im Allgemeinen darin, daß in einem 6' unter dem Nullwasserstand ausgehobenen Künette eine mit Anker Piloten versehenen Steinwurf hergestellt, daß auf ihr gestützt, das geböschte Ufer nach dessen Erhöhung auf einen 12' über Null hohen Horizont versichert und endlich, daß in der Breite von 20° nach auswärts ein Überschwemmungsdamm angelegt würde, welchem nicht bloß einige Schutz, ferner um ihn gleichzeitig als Straße benützen zu können, 10 volle Klafter zur Kronendicke gegeben wird und dessen Höhe den Wasserstandshöhe im Jahre 1830 noch um 6' übertrifft, folglich eine Höhe von 26' über Null erhält.

c. Um zu obigen Terrain Erhöhung von 12' über Null sowohl als auch zu dieser Dammanlage das erforderliche Materiale zu gewinnen, kann das neue Flußbett nach seiner ganzen Länge in einer Breite von 90 Klafter und in einer Tiefe von 6' unter 0. ausgehoben werden, ein Vorzug, de~~ssen~~ sich anderweitige Durchstichsherstellungen trotz aller ihrer Wichtigkeit nicht entfernt zu erfreuen haben.

d. Da der neue Uferbau einen natürlich festen Anschluß erhalten muß, so wäre über den Canal gleich unter seiner Einmündung eine steinerne in allen Dimensionen kolossal gehaltenen Brücke zu erbauen, und dann auch nur über diese den Damm in gleicher Breite und Höhe fortzusetzen, sowie denselben bis ebenfalls Nußdorf und zwar am Rücken des vorerwähnten [illegible] Schutzdammes zu verlängern um denselben in den Gebirgsfuß fest eingebunden zu werden.

e) Diese beiden Herstellung und deren Fortsetzung oder in anderen Worten, diese Regulierung hätte die allererste Arbeit des Unternehmens zu bilden, da schon durch sie im Vergleich des gegenwärtigen Ufer und Canal Zustandes für Wien eine Schutzverstärkung geschaffen wird, welche für sich allein die bezüglichen Kostenaufwand lohnend erscheinen läßt und welche ermöglicht, daß jene mit durchs. angeordneten Nachbewässerung verbundenen Objecte nämlich die Brücken und Quais ohne Befürchtung besonderer Unfälle erhalten bleiben,

Unzukömmlichkeiten hergestellt werden können.

f. Erst wenn die gedachte Mündungsverbindung bewirkt, und sowohl die Kaiserwasser, als auch die dem Strome zunächst gelegenen Hauptarm des Wassers provisorisch abgebaut, und eingedämmt sind, wird mit aller Kraft an die Durchführung des gegenständlichen Uferbaues und zunächst an die Herstellung der Cunette zu schreiten sein.

g. Inzwischen sollte aber die beantragte, im Plane, gleichfalls ersichtliche bei 1050° lange Fortsetzung und Sicherstellung der Ausmündung des Donau Canales nicht nur sobald als möglich, sondern selbstständig für sich und mit allen Erfordernissen vollständig hergestellt werden, um ehestens auch die Vorstadt Erdberg von den dermaligen fühlbaren Nachtheilen der Überschwemmungen zu befreien, und um gleichzeitig den Hauptstromarm unterhalb abzuheben, bevor zur Eröffnung seines neuen Bettes geschritten wird.

Zu diesem Ende muß jedoch vor allem andern jener linksseitige ganz geschlossene Uferbau roth x. welcher im untern Plane gegenüber Aufschüttung besteht, beantragt werde, um selbst die Regulirung dieser untersten Stromstrecke beginnen und auf 1500° Länge, nämlich bis zur künftigen Ausmündung des Canales selbstständig bewirken zu können.

h, Ist das geschehen und ist der rechtsseitige Uferbau nach aufwärts in seiner ganzen Ausdehnung vollendet, so kann nach Beseitigung der provisorischen Abbauungen des Kaiserwassers der Strom in sein neues Bett ohne Bedenken eingeleitet werden; nur müssen gleichzeitig am gegenüberliegenden linken Ufer diejenigen Bauvorkehrungen getroffen, und je nach Umständen fortgesetzt werden, welche nothwendig erscheinen, um einerseits dasselbe zu schützen und um andererseits den Strom in seiner neuen Leitung nicht blos zu erhalten sondern gehörig wirksam zu machen.

i, Diese linksseitigen Vorkehrungen dürften aber insolange nur in Anlage leichtgehaltener Abschlußbauwerke und provisorischer Schutzbauten bestehen, bis genauere Erfahrungen gelehrt haben werden, welche Normalbreite der Donau bei Wien zu geben ist und ob vielleicht nicht die Mittelweite von einer hiefür angenommenen 120° mehr oder weniger genügen werde.

Weil dies eine sehr wichtige hydrotechnische

Frage, welche ich mir um so weniger mit Bestimmtheit zu beantworten getraue, als der gegenwärtige Flußbett gerade auch in dieser Hinsicht unbefriedigend, was es links und rechts mit Bäumen bewachsen ist eine höchst auffallende Verschiedenheit aufweisen eine Breite entdecken läßt, welche zwischen 140 und 430 Klaftern variirt und als ich anderweitig bei meinen weiteren Beobachtungen gefunden habe, daß die Donau bei Pressburg in einem Bette von circa 150° Breite einen ziemlich geregelten, und wie ich höre, auch völlig entsprechenden Lauf verfolgt, und daß sie ferner in Stadt unmittelbar an der bestehenden Rettenbrücke, kaum eine Breite von 200 Klaftern hat.

Wenn also diese Breite Ist unter wo die Donau liegt, die bezüglichen Zwischenräume eine Menge nicht unbedeutender Nebenflüsse in sich aufgenommen hat, genügt es dürfte obige Einflußbreite von 180 Klaftern zu beschränken als zu erweitern sein.

k.) Die vorausgesetzte Verschiedenheit der bestehenden Bettbreiten und die durch die örtlichen Verhältnisse geeignetste Thatsache, daß überhaupt das linksseitige Ufer beunruhigendes verfehlt ist, und das rechtseitige, stehen als zulässig zu machen, dessen geregelte Verbauung nicht gleichzeitig mit dieser des rechtseitigen Ufers, sondern nur allmählig im Verlaufe der Zeit zu verwirklichen, und zwar um so mehr, als die große Donaubrücke zwischen der Eisenbahn in Folge dieser erhalten werden müssen, bei der neuen Flußbett-Sohlen-Breite zugestehet, und die beiden neuen Brücken über dieselben erbaut sein werden.

Daß das eingreifen jenes linksseitigen Ufers in keiner Weise zweckmäßig wäre, muß als Ausnahme von oben herab in der Art festhalten, daß jene Gegendstrom der beiden Brücken, gestehet bleibt, daß sich ferner die Donau mit ihrer Geschwindigkeit am Gebirgsfuße bei Nußdorf nicht entfernen kann, und daß namentlich das aber keinen nachtheiligen Einwirkungen der Donauläufe dann gegeben wird, wie Nothwendigkeit jedoch, die sich über wegen des Canales an selbst anstatt, und die daher gebräuchlichen

[illegible]

aller Dingen, der Lage der [illegible] und auch können immerhin die verschiedenartigsten Eventualitäten und große nicht vorhergesehene Schwierigkeiten eintreten; allein [illegible] bis jetzt die Ausführung vom technischen Standpunkte und baulichen [illegible] ist, kann, wie schon gesagt, ihr Gelingen und der günstigste Erfolg mit aller Wahrscheinlichkeit fast vorausgesetzt werden.

Wenn gleich übrigens nach meiner [illegible] Überzeugung im Vergleiche zur Wichtigkeit der Donauregulirung oder vielmehr der Herstellung einer unter allen Umständen gesicherten Wasserstraße, [illegible] alle übrigen Rücksichten (folglich auch die der [illegible] [illegible] der Schifffahrt und endlich die der [illegible] wegen für die [illegible] und für die [illegible] herzustellenden Donaubrücken völlig verschwinden oder doch wenigstens von sekundärem Belange erscheinen, so glaube ich dennoch zuversichtlich behaupten zu können, daß gerade [illegible] [illegible] durch die Realisirung meines [illegible] [illegible] beeinträchtigt, sondern gleichfalls im hohen Grade befördert werden wird.

Zur Begründung dessen sei mir gestattet, nachfolgendes zu bemerken.

I. Bezüglich des Donau-Canales

Bei den auf dem Plane dargestellten Brücken [illegible] [illegible], bietet der Hauptbogen der obgenannten neu zu erbauenden Canal-Brücke im Gegenhalte der gegenwärtigen [illegible] Brücke die ganz gleiche Durchfluss-[illegible] der [illegible] [illegible] [illegible] die Schifffahrt möglich ist, und solche auch unter [illegible] Brücke Statt finden können.

Die [illegible] meiner Schifffahrts-[illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] als bei [illegible] überhaupt keine Schifffahrt betrieben wird und als solche aber an der Einmündung des Canals zunächst nur in der Thalfahrt einzelner [illegible] Schiffe und Flöße besteht, [illegible] die eigentliche [illegible] ganz nicht am Anfange sondern in der Mitte des Canales d. i. der Stadt [illegible] [illegible].

Erst aber wird durch die [illegible] Brücke, wie sie nach meinem [illegible] ausgeführt wird und namentlich wenn ihre [illegible] noch etwas [illegible] werden könnte, als ich vorläufig angenommen habe, das Eindringen der Hochwässer und der Eisstöße in den Canal [illegible] d. i. in der Masse beschränkt, als die Durchflussräume der d. Brücken-Öffnungen gestattet.

Es dürfte sogar möglich sein an der Wasserseite der Brücke eine solche Vorrichtung anzubringen, daß durch zeitweilige [illegible] verticaler Eisen-Gestänge das Eindringen größerer Eismassen

ganz wird hintangehalten werden können.

Doch auch hiervon abgesehen, so müßt jedenfalls der Bestand eines solchen gleich unter der Kanal-Einmündung situirten Dinkes, oder in anderen Worten, eines solchen Kanal-Einlaßthores, und eines hierauf angebrachten Dammes von 60' Breite und 26' Höhe schon für sich allein einen Schutz gegen außergewöhnliche Elementarfälle gewähren, dessen Werth unmöglich hoch angeschlagen werden kann, wenn man anders die furchtbare Catastrophe vom Jahre 1850 noch halbwegs noch ein Andenken hat.

Ist ferner dieser Uberschwemmungsdamm auch über dem Kanalthore in gleicher Dimension nach der rechten Linie bis über Mühldorf hergestellt, ist er daselbst in den felsichten Gebirgsfuß fest eingebunden, hat er sich gehörig consolidirt, und ist seine Rückseite mit einem starken Rieß-Tubé versehen, so kann unbedenklich der gegenwärtige, aber wegen seiner verschwindenden Richtung gewissermassen nutzlose und gratuite Schutzdamm abgetragen, und dort ein fest bestandes Ufer gebildet werden, wodurch die Führung des Kanals nicht nur zweckmäßig befördert wird, sondern es lassen sich dann die diesfälligen Gesellsbauten am jenseitigen Ufer d.i. des dortigen Triebwerkes mit mehr Beruhigung als gegenwärtig erhalten, verstärken, ja selbst noch verlängern, gemäß allem Anschein auch jener Damm bei Mühldorf in Folge seiner Zurückführung auf gewachsenen Felsengrund wird fundamentirt werden können.

./.

Allerdings muß sich nach vollständiger Wiederherstellung des regulirten Stromlaufes hier eine nicht unerhebliche Grundbettvertiefung u. s. w. nach dem Resultate der vorläufigen Berechnung um solche von 2' ergeben, wodurch ein neue Calamität für die Geschwindigkeit des Canals entstehen wird.

Allein ein solches Ergebniß bildet einerseits den sichersten Beweis, daß die Hauptsache, die Regulirung des Donau, vollkommen gelungen ist, und andrerseits wird dasselbe eine ähnliche Vertiefung des ganzen Canals, folglich eine Mehrarbeit zur Folge haben, welche von den tiefliegenden, bisher vernachlässigten in ihren Kellerräumen so oft übersehenen Nachtheilen am gerechtest werden kann, und welche obige Calamität am Einflusse des Donaukanales in die Wasserfeit wieder ausgleichen wird.

Wäre aber auch Letzteres nicht der Fall, so wird es Mittel genug geben, um die Geschwindigkeit dieses Canales, dessen künstliche Räumung auch gegenwärtig Jahr für Jahr bei 30000 fl kosten soll, erforderlichen zu forciren.

II. Bezüglich der Schiffahrt auf den Hauptstrom.

Wenn man einerseits über der notorischen Thatsächlichkeit ihres gegenwärtigen Betriebes nicht ganz absieht, und denkt, daß hierinnen jedenfalls eine Verbesserung eintreten muß, andrerseits aber mit dieser Verbesserung nicht weiter gehen will, als es die dermaligen Bedürfnisse gebieten, so wird sich dieselbe auch durch mein Projekt, da es mit der neuen Leitung des Stromlaufes gleich-

/.

zeitig die Regelung der Schiffahrtsverhältnisse durch selbst bedingt, nach Wünschenswerthen lassen.
Von Allem ist es ein bekannter, und gerade am Donaukanale längst bestätigter Satz, daß an einem beiläufig steil abgeböschten Ufer jedes Fahrzeug ohne Gefahr und besonderen Aufwand landen kann.
Ist das richtig so stellt sich auch das rechtseitige Ufer des Hauptstromes in seiner vollen Längenausdehnung von 6700° ganz gedachten speziellen Zwecke geeignet dar.
Will man sich aber hiemit nicht begnügen, und jedenfalls für die Dampfschiffe, Remorqueurs etc. eigene, außer der Wasserströmung liegende, folglich ruhigere Landungsplätze bilden, so wird es bei dem Umstande, als das zweifachen dem 12' hohen Ufer rand, und dem Überschwemmungsdamme bestehende Vorland eine Breite von 20° hat, ein Leichtes sein, nachträglich aus diesem bestehenden artikulirten Bassins in beliebiger Lage und an beigemessenen Stellen herauszuschneiden, und kunstgerecht herzustellen welche sich hiezu als vorzüglich wünschenswerth u. geeignet herausstellen.
Es ist die ein Musterhafen, die g. L. an der Elbe, unmittelbar vor der Mauern der Landeshauptstadt Dresden die entsprechendste Anwendung findet, die dort wie man mich versichert, vollkommen genügt, und die daher um so mehr anzuempfehlen zu werden bedürfen mußte, als sich an der regulirten Donau ein solcher Hauptlandeplatz zunächst in der geradlinigsten Ver-

Eingrenzung der Jagergeile mit ganz unbedeutenden Kosten herstellen ließe, und ebendem dieselbe kaum 800 vom Prater stern, folglich von der Ver-bindungs-Eisenbahn des Nord- u. Südbahnhofes entfernt wäre.

Ein förmlicher Winterhafen wie z. B. ein solcher in Pest angelegt wurde, hätte man freilich nicht in allem ein solcher dürfte auch vorläufig für Wien kein ganz unerläßliches Bedürfniß sein; besonders wenn man außer der Nähe des Obengenannten von Pest, u. außer des Umstandes, daß sich ein solcher bei Comorn mit geringen Kosten herstellen ließe, noch überdieß berücksichtiget, daß ein großartiger Winter-hafen auch gleichzeitig ein förmliches Schiffbauamt voraussetzt, und daß jetzt die Haupt- und Re-sidenzstadt schon wegen des schweren Material- und Taglohnpreises kaum gedeihlich werden könnte.

Nach vorausgesetzt, es werden sich auch in Wien die dießfälligen Bedürfnisse in einem höheren Grade zeigen, als es der Fall zu sein scheint, so dürfte schon mit der Zeit durch eine geeignete Er-weiterung des Donaukanales unterhalb der Vorstadt Leopoldstadt dem genügt werden können, wenn derselbe in Folge der früher besprochenen Vorkehrungen gegen das Eindringen der Eis-stöße hergestellt ist.

Zeigen wird es erfahren, ob einer andern Art des Donaugebirgsgleichen Winterhafen nicht nur zu seiner ersten Herstel-lung u. zur Anlage seines Geistanales einem Kosten Ersparnisse, sondern es ein Vorteil

auch noch der Risiko verbunden, daß dessen Ein-
haltung fortwährende Ausbaggerungen, folglich
bleibende Kosten von Bedeutsamkeit in Anspruch
nehmen wird, während diese Ausbaggerung
am Donau Kanal insofern entfallen, als solche
lediglich für die Zwecke des Hafens zu besorgen
würden.

III. Bezüglich der neuen Donaubrücken für die
Reichsstraße und für die Nordbahn.

Schon bei anderer Gelegenheit habe ich gesagt, daß
die Absicht bestehe, für obige Zwecke eine gemeinschaftliche Brücke über die Donau und
Inselen zu erbauen.

Da aber dieß jedenfalls erst dann realisirt
werden kann, wenn ich Lauf unabänderlich
fixirt ist, d. i: die bemerkten Unzweckmäßig-
keiten und Ausartungen ihres Bettes gehoben
sind, so glaube ich auch in dieser Hinsicht mei-
nen Antrag, nämlich der allmäligen voll-
ständigen Regulirung des Stromes der
Wot Sprachen zu können, d. i. aus Gründen
die sich von selbst begreifen, und keine wei-
teren Nachweisungen bedürfen.

Allein mit obiger Absicht des gemeinschaft-
lichen Brückenbaues kann ich mich, so viel Gutes
und Zweckmäßiges sie schon Zweifel für
sich hat, schon deßhalb nicht ganz befreunden,
weil mir solch gemeine Stromregulirung
des jeglichen Verkehres auf ein und dieselbe
Punkte der andersartigen Fortleitung
der Wot, und namentlich der Lorgelstadt

/.

in Rücksicht auf ihre Lage zu hemmen und gegen sie zu wirken wäre.

Den hervorragendsten Bereich hierfür gibt der 3te Theil meines Projektes, nämlich:

ad C. die Idee, über die allgemeine Vergrößerung und Verschönerung der Haupt- u. Residenzstadt Wien, eine Reihe der hierüber entworfenen und im Portefeuille liegend Übersichtsplänen.

Dieselbe setzt selbstverständlich die neue Leitung der Donau als ein vollzogenes Faktum voraus, und läßt sich hier nur in ersten Überblick bemessen, welches hinreichend und weites Feld der jetzigen Schaffenslust gewähren, aber in Gegenhalte der eingetretenen, und bestehenden Entweihungen offenbar viel zu klein. Nur Wien gegeben wäre, um sich nicht nur im Allgemeinen zu regulieren, zu vergrößern, u. zu verschönern; sondern um sich überhaupt auch den Fortschritte unserer Zeit zu verallgemeinern.

Wenn man die Lage von Wien und ihre Vorstädte nur oberflächlich ansieht, und erwägt, daß die kommerziellen und industriellen Verhältnisse die Basis des materiellen Lebens bilden, und daß die Größe des Letzteren wieder von der weiteren oder kleineren Entfernung der zeitgemäßen Communikations-Mittel, Eisenbahnen, Wasserstraßen etc. abhängt, so sieht man sich unwillkührlich von der Überzeugung durchdrungen, daß nur die Vorstädte Lagerstadt und Brigittenau einer großartigen Erweiterung fähig sind.

Hier trägt diese den Keim ihres Entstehens und

ihrer weiteren Entwicklung in sich selbst, und bedarf lediglich nur der Sicherstellung gegen die bisherigen Verheerungen der Donau ein überaschend grosse Dimensionen anzunehmen.

Wie sich vielleicht diese Verhältnisse in der entfernten Zukunft gestalten dürfte, läßt gleichfalls der vorliegende Plan entnehmen, und ich glaube hieraus nur folgende Haupt-Momente hervorheben zu sollen.

1. die grosse Verkehrsstrasse von der künftigen neuen Donaubrücke bis zur Vorstadt Rossau am Alserbach in einer ganz geraden Linie von 1000° Länge, und ferner die weiteren schönen Strassen-Verbindungen, welche sich von der genannten Brücke aus einerseits in die Leopoldstadt und nach dem Nordbahnhof, anderseits aber gegen Ober- und Unter-Döbling ergeben werden.

2. Da nun über den Wasserreichthum des Donau-Canales in Folge der vollbeschriebenen Sicherstellung seiner Einmündung gleichfalls nach Belieben disponiren kann, so läßt sich unbedenklich auf ihm ein 2tes Werk in Gestalt eines Mühl-Canales ableiten, der sohin durch die neue Stadt fortgeführt werden könnte, und der nicht nur zu ihrer Verschönerung und Salubrität wesentlich beitragen würde, sondern der auch zu Anlagen entsprechender Schwimm- und Badeanstalten, ja sogar stellenweise mittelst Turbinen etc. zum Betriebe von Mühlen oder andern industriellen Unternehmungen wird dienstbar zu machen sein.

3. Welche Zwieder- und Ring-Ergänzungen

der Anfangsteil bisher aber im Allgemeinen vernachlässigte Strecke nach seiner Herstellung gegen die Donau und nach Erhaltung eines stätigen, sowie ausscheidlichen Wasserzuflusses fähig wäre, glaubte ich um so mehr gleichmäßig andenken zu sollen, als der gleichen Verbesserungen eine Bedürfniß für eine große Stadt sind, und als sich dieselben mit leichten Kosten anfangen lassen.

Auch der kaiserliche Augarten, der an sich so schön ist, allein gegenseitig förmliche Alleen und eine weite gerade im Sommer vielfältig unter Wasser liegende Au zu seinem ungesunden Nachbar hat, würde durch die gedachte Donau-Verschönerung unendlich an Werth gewinnen, und dann insbesondere von dem nordwestlichen Theile der Stadt-Bevölkerung gesucht werden, indem zunächst diese der theilweisen Verlust der Glacis-Promenaden fühlen dürfte.

4. Auf die Verlängerung der Jägerzeile, oder auf die künftige Hauptstraße der Donau muß ich deßhalb noch speziell aufmerksam machen, weil gerade hier zwischen der größten Wasserstraße des Reichs und dem Hauptverkehrspunkte der Österr. Eisenbahnen der geeignetste Platz sein möchte, um nicht nur großartige Getreide-Speicher zu errichten, sondern um gerade auch hier das allfällige künftige Industrie-Ausstellungs-Gebäude zu placiren.

5. Wie der Plan in weiterem zeigt, habe ich längs dem Bereiche der neuen Stadt die Donaustraße an der Donau deßhalb auf 30 Klafter erbreitert,

und so zu einer Art von Quai umgestaltet, weil ich mir denke, daß sich gewiß an demselben Preise anbauen werden, welche mit der gesunden Lage, und der schönen freien Aussicht auch den Besitz größerer Güter vereinigen wollen etc.

Nun es ist kein bloßes Fantasiebild, wenn ich versichere, daß die ganze Gegend zwischen dem Donau Kanale u. dem verschönerten Ufer des mächtigen Donau-Stromes in jeder Hinsicht die reichste und größte Zukunft vor sich hat, und daß sich diese um so schneller und lohnender realisiren wird, je sicherer, zweckmäßiger, und zeitgemäßer hierzu die nothwendigen Vorbereitungen getroffen, nämlich zunächst die Terrain-Vertiefungen des Kaiser-wassers ausgefüllt, und die wichtigsten Verbindungsstrassen der neuen Stadt in jener Höhe hergestellt werden, welche den bestehenden Strassen der Leopoldstadt gleichkommt.

Sind obige Vorarbeitungen nun selbstverständlich, so ist auch die Rentabilität des ganzen Unternehmens in einer Art sicher gestellt, daß jede gegentheilige Befürchtung verschwinden muß.

Denn das ganze in Rede stehende, und zu Verschönerungen jeder Art geeignete Gebäudestück der Gitze des Donaukanales bei Fest zum Theater mit Ausnahme des Augartens, und nach Abzug der sämmtlichen in Plan dargestellten Strassen und Kanal-Leitungen hat berechnet einen Flächeninhalt von wenigstens 783.744 □°.

Schlägt man nun die □ Klafter dieses immerhin als förmliche Baugründe zu betrachtenden Gebäudes

vorläufig nur auf 12 fl an, und zieht man hiervon
jene 830000 fl ab, um welche den Berechnungen nach
die Brigittenau von der Stadt bereits angekauft
worden sein soll, so ergibt sich noch immer ein Capital
von 8.774.568 fl.

Die Ausführung der ganzen Stromregulirung hin-
gegen erfordert, wie schon gesagt, nur einen Aufwand
von 5½ Millionen in Anspruch, und zwar ausschließlich der
neuen Donaubrücke bei Nußdorf, und der dortigen
Realitäten Einlösungen mit 450000 fl,
dann der Ober-Donau-Verlängerung des Donau-
canales so wie der Regulirung des Hauptstromes
daselbst mit . . . . . 2080000 fl
ferner der oberen Seitenarme Bau- und
Schutzvorkehrungen mit . . . . . 400000 fl
u. endlich ausschließlich einer Summe von . . . 147.000 fl
für unvorhergesehene Fälle, Regiekosten etc.

Die Kosten der beiden Donau-Überbrückungen
hingegen sind nicht mit einbegriffen, indessen
werden auch diese Brückenbauten bei ihrer gleichzei-
tigen Ausführung mit der Donauregulirung schon
dadurch wesentlich erleichtert, weil sie auf trockenem
Land geschehen können, und keine eigenen Abbau-
ung des Uferrestes bedürfen.

Auch die Bildung förmlicher Anländ-Bassins
für die Dampfschiffe wurde bei obiger Berechnung
nicht berücksichtiget, weil aber die ganze Ufersa-
chung ohnehin eigend einen Lange-Abbruch
veranschlagt, so können daher die diesfälligen
Kosten demjenigen Fond, der zur gedachten Bassins-
bildung berufen ist, einverleibt werden.

./.

Wollte man endlich die Herstellung der für Nau. Wien beantragten Strecken in den Massen sogleich beweiten, als sich das erforderliche Aufräumungs Material dann ergibt, wenn der neue Bauabtl. von Nußdorf angefangen, bis herab zum Strater, folglich in einer Länge von 2000° nicht blos auf 90°, sondern auf 180° breit ausgehoben wird, so stellt sich laut der hier oben aufgestellten Kostenanschlages ein Erforderniß von ..... 1274508 fl heraus.

Die gleichzeitige Vornahme dieser Arbeit kann auch nicht kräftig genug empfohlen werden, weil später sie das gedachte Aufräumungs Material in so unmittelbarer Nähe nicht mehr zu bekommen ist, und da dann selbst die Luftschachte an den Gelingen der neuen Wasserleitung nicht mehr zweifeln dürften, wenn einerseits ihr Bett nach seiner vollen Breite gerade von oben herab, nämlich längs jenigen Streke künstlich ausgehoben

i.

wurde, um deren Wiederstellung es sich handelt, rechtlich [illegible] rechts hinhält, und wenn andererseits, wie schon erwähnt, dem Raum in seiner untersten Partien bereits ein Gewicht, der Druck zugewiesen ist, bevor er von oben herab zur Wirkung kommt.

Also selbst auch nach Abzug dieser Summe ergibt sich noch immer ein reiner Gewinn von 2 Millionen, welcher sich gewiß nicht schon für die ersten Zeit im besseren Falle herausstellt, welcher aber, abgesehen an der Erreichung so großartiger Werke, unmöglich ausbleiben kann, je weiter sich offenbar mit zunehmendem Publikum von der Wichtigkeit der freiglichen Arrangirung und deren vortheilhaften Eigenung zu Bergbläthen mit mehr gewissen Sicherheit.

Wenn sich daher irgend auch die Bildung zu eigentlichen Vereinen zu großen Unternehmungen zu erhoffen läßt, so dürfte hier diese Fließleitung unwillkührlich einladen.

Indem ich nun bitte, mein Vorhaben Projekt, und dessen obige - freilich etwas zu gedehnte Beschreibung wohlwollend und nachsichtsvoll aufzunehmen, kann ich nicht umhin, demselben, und somit der ganzen Unternehmung meine ganze Bewunderung, allein zugleich Bedeutung, alle Kreise zuzurufen:

Glück auf!

K.

Im Sinne des Geist
vom 15. Juli 1858.

Verfasser.