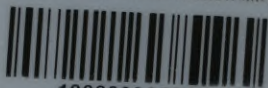



3. 243
X 23

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000305882

MAX RIEMER
BUCHBINDEEI
KIEL



Arbeiten der Donau-Regulirung bei Wien

von Nussdorf bis Fischamend

(begonnen im Jahre 1869, vollendet im Jahre 1884)

und die

Fortführung der Donau-Regulirungs-Arbeiten

in den übrigen

Donaustromstrecken in Niederösterreich

durch die

Donau-Regulirungs-Commission

(vom Jahre 1882 bis inclusive 1885).

Denkschrift

herausgegeben

aus Anlass des II. internationalen Binnenschiffahrts-Congresses in Wien im Jahre 1886

von der

Donau-Regulirungs-Commission in Wien.

Wien.

Druck und Verlag der kaiserlich-königlichen Hof- und Staatsdruckerei.

1886.



Arbeiten der Donau-Regulierung bei Wien



505352-11

Fortführung der Donau-Regulierungs-Arbeiten

Donaustromstrecken in Niederösterreich

Donau-Regulierungs-Commission



~~04433~~

Donau-Regulierungs-Commission in Wien

3PK-3-481/2018

Die Donau-Regulirungs-Commission in Wien hat aus Anlass der Abhaltung des II. internationalen Binnen-Schiffahrts-Congresses im Jahre 1886 in Wien beschlossen, über die Arbeiten der Donau-Regulirung bei Wien von Nussdorf bis Fischamend (begonnen im Jahre 1869, vollendet im Jahre 1884) und die Fortführung der Donau-Regulirungs-Arbeiten in den übrigen Donau-Stromstrecken in Niederösterreich durch die Donau-Regulirungs-Commission (vom Jahre 1882 bis inclusive 1885) eine übersichtliche Denkschrift zu veröffentlichen.

Die wichtigsten Pläne über die Projecte der Donau-Regulirung bei Wien und in Niederösterreich und die Pläne über die Ausführung dieser Arbeiten werden von der Donau-Regulirungs-Commission beim Congresse zur Ausstellung gebracht.

Es soll demnach die hier folgende Darstellung als Leitfaden für das Verständniss dieser Pläne und für den Ueberblick des vollendeten Werkes der Donau-Regulirung bei Wien und der bisherigen Arbeiten zur Fortführung der Stromregulirung in Niederösterreich dienen.

Ein Uebersichtsplan über die Donau-Regulirung bei Wien liegt der gegenwärtigen Denkschrift bei.

Der erste Theil derselben gibt in gedrängter Kürze eine Darstellung des Programmes, welches für die Donau-Regulirung bei Wien aufgestellt war, der Art und Weise der wirklichen Ausführung dieser Regulirung und der Erfolge der Donau-Regulirung bei Wien.

Im zweiten Theile wird das Programm jener Arbeiten besprochen, welche die Regulirung der übrigen Donaustromstrecken in Niederösterreich (von der Mündung der Ispere in die Donau bis Nussdorf und von Fischamend bis Theben) betreffen und hieran schliesst sich die übersichtliche Darstellung dieser im Jahre 1882 in Angriff genommenen Arbeiten, soweit sie bis Ende des Jahres 1885 zur Ausführung gelangten.

I.

Donau-Regulirung bei Wien von Nussdorf bis Fischamend.

Der entscheidende Schritt zur Ausführung einer durchgreifenden Donau-Regulirung bei Wien erfolgte im Jahre 1868, wo das Project dieser Regulirung, welches von der durch Allerhöchste Entschliessung vom 8. Februar 1864 einberufenen Commission für die Donau-Regulirung bei Wien ausgearbeitet worden war, die Allerhöchste Genehmigung erhielt.

Für die Durchführung der Donau-Regulirung bei Wien (von Nussdorf bis Fischamend) wurde eine Commission (die Donau-Regulirungs-Commission in Wien) eingesetzt, welche die Regulirungs-Arbeiten auf gemeinschaftliche Kosten des Staates, des Landes Niederösterreich und der Stadt Wien auszuführen hatte und die aus Abgeordneten der Regierung, des verstärkten niederösterreichischen Landesausschusses und der Stadt Wien zusammengesetzt war. Dieselbe fasste unter Vorsitz des Ministers des Innern (rück-sichtlich des Stellvertreters desselben) ihre Beschlüsse.

Der Thätigkeit der Donau-Regulirungs-Commission in Bezug auf die Donau-Regulirung bei Wien, liegen das Reichsgesetz vom 8. Februar 1869 und 29. Juli 1887, das niederösterreichische Landesgesetz vom 16. November 1868 und 29. Juli 1877, sowie der Beschluss des Wiener Gemeinderathes vom 20. October 1868 und 17. April 1877 zu Grunde.

1. Regulirung des Hauptstromes bei Wien (Donaudurchstich bei Wien und Weidenhaufendurchstich), Ueberschwemmungsdämme.

Der erste und wichtigste Punkt des Programmes für die Regulirungs-Arbeiten bei Wien lautete dahin, dass die Donau von der Kuchelau bei Nussdorf bis Fischamend nach einem einheitlichen Plane regulirt, dass mit Ausnahme des Donaucanals alle Nebenarme abgebaut, der Strom in Einem Normalbett concentrirt und durch Ausführung eines Durchstiches in einer gegen die Stadt Wien concav gekrümmten Linie der Stadt näher gebracht werde.

Die Zwecke, welche hiedurch angestrebt werden sollten, waren:

- a) vor Allem sollten die grossen Ueberschwemmungsgefahren, welche durch den unregelmässigen Lauf des Flusses in der Ebene bei Wien für weite Landstrecken und die Hauptstadt selbst hervorgerufen wurden, thunlichst beseitigt werden;

- b) es sollte ferner durch die Näherrückung des Stromes an die Stadt die Möglichkeit der Anlage naher und vortheilhafter Stapelplätze geschaffen, dann
- c) eben hiedurch dahin gewirkt werden, dass die Vergrößerung der Stadt unmittelbar am neuen Stromufer sich entwickle;
- d) endlich sollte die Möglichkeit geboten werden, durch die Erbauung stabiler Brücken bei Wien, wo bisher wegen des Zustandes des Stromes nur leicht zerstörbare, hölzerne Eisenbahn- und Strassenbrücken hergestellt werden konnten, für den Eisenbahn- und Strassenverkehr, die dauerhafte und ungestörte Verbindung des Südens und Nordens der Monarchie unter sich und mit der Hauptstadt herbeizuführen.

Durch die nun vollendete Donau-Regulirung bei Wien wurde diesen Programmpunkten vollständig entsprochen.

Es ist gegenwärtig die ganze 26 Kilometer lange Strecke des Donaulaufes von der Kuchelau bei Nussdorf bis Fischamend nach einem einheitlichen Plane regulirt, es wurden mit Ausnahme des Wiener Donau-Canales alle Nebenarme der Donau abgebaut und der Stromlauf in Einem Normalbette concentrirt.

Dieses neue Strombett ist aus zwei Theilen gebildet, nämlich dem Bett für die gewöhnlichen Wasserstände in der Breite von 900 Fuss (284·5 Meter) und dem Bette für die Hochwässer mit der Breite von 1500 Fuss (474·17 Meter).

In der 7000 Klafter (13·27 Kilometer) langen Strecke von Nussdorf bis Albern wurden von der Donau-Regulirungs-Commission zwei grosse Durchstiche ausgeführt und zwar der obere Durchstich bei Wien vom Roller bis zur Stadlauer Eisenbahnbrücke in der Länge von 3500 Klafter (6638 Meter) und der untere Durchstich von Steinspornhaufen bis Albern in der Länge von 1350 Klafter (2548 Meter).

Der Durchstich bei Wien wurde nach seiner ganzen Länge und in der ganzen Strombreite von 900 Fuss (284·5 Meter) in der vollen mittleren Stromtiefe von 10 Fuss (3·16 Meter) unter dem Nullwasserspiegel mit einem Gesamtkörpermass von 1,800.000 Klafter (12,277.787 Kubikmeter) ausgehoben.

Das Project für die Donau-Regulirung hatte nur die theilweise Aushebung des Durchstichs und zwar in der Weise beabsichtigt, dass der Durchstich in der ganzen Breite nur bis zum Nullwasserspiegel ausgehoben, und dass in der Mitte eine Cunette von 360 Fuss (114 Meter) Breite und 6 Fuss (1·896 Meter) tief unter Null hergestellt werde. Vom

rechten Ufer an bis zur eben erwähnten Cunette sollte die Abhebung bis auf 2 Fuss (0·632 Meter) unter Null stattfinden und weiter sollte am rechten Ufer (für die Herstellung der Steinberme für die Ufersicherung) eine Cunette bis 10 Fuss (3·16 Meter) unter Null ausgehoben werden. Die weitere Ausbildung des Durchstiches sollte nach dem Projecte dem Strome überlassen werden.

Die oben erwähnte Abänderung des Projectes durch vollständige Aushebung des ganzen Durchstiches in seiner ganzen Länge und Breite war nothwendig, um die Realisirung des Durchstiches und die ungehinderte Schifffahrt im Durchstiche vollständig sicherzustellen und um zu verhindern, dass durch die Fortschwemmung der Schottermasse des Durchstichs die untere Stromstrecke stark versandet werde. Endlich bot die Aushebung so bedeutender Materialquantitäten die Möglichkeit, die Anschüttung des Kaiserwassers und die entsprechende Anschüttung der Baugründe des Donau-Regulirungs-Fondes am rechten Durchstichufer zu bewirken.

Dadurch ist aber auch die Arbeit der Durchstichherstellung eine riesenhafte geworden und der Vergleich der Materialquantitäten, die zur Verwirklichung des Donau-Durchstiches factisch ausgehoben wurden (1,800.000 Kubikklafter = 12,277.787 Kubikmeter), mit den Quantitäten, welche nach dem Projecte hätten ausgehoben werden sollen (914.000 Kubikklafter = 6,234.388 Kubikmeter), ergibt das Kolossale dieser Mehrleistung.

Durch die von der Donau-Regulirungs-Commission angeordneten Stromsondirungen ist die Thatsache constatirt, dass die Donau im Durchstiche durch ihre eigene Kraft eine gleichmässige, also günstige Ausbildung und Vertiefung der Querprofile und des Längenprofiles der Stromrinne bewirkt hat. Es hat sich die günstige Ausbildung der Fahrrinne und die Abflachung der ausser der Fahrrinne gelegenen Sandbänke durch diese Sondirungen herausgestellt und es werden sich mit dem Fortschreiten der Regulirungs-Arbeiten in Niederösterreich und in Ungarn voraussichtlich auch diese Verhältnisse noch günstiger gestalten.

Der untere Durchstich (auf dem Weidenhaufen in der Strecke: Steinspornhaufen-Albern) hat die Länge von 1350 Klafter (2548 Meter). Hier wurde nur eine Cunette längs des rechtsseitigen Ufers in der Tiefe von 8 Fuss (2·53 Meter) unter Null ausgehoben und der Abbruch des übrigen Theiles des Bodens, der das künftige Strombett zu bilden hatte, der Kraft des in die Cunette eingelassenen Stromes überlassen.

Die Länge des alten Strombettes zwischen dem Roller und der Stadlauerbrücke zur Länge des (oberen) Durchstiches verhält sich wie 8 : 7

und die Länge des unteren Durchstichs (am Weidenhaufen) zur Länge des dort abgebauten alten Strombettes wie 15:17.

Was die speciellen Schutzvorrichtungen gegen Ueberschwemmungen betrifft, so ist vor Allem die zum Schutze der Stadt Wien ausgeführte Erhöhung des ganzen rechtsseitigen, das ist des stadtseitigen Stromufers von Nussdorf bis zur gegenwärtigen Ausmündung des Donau-Canales gegenüber von Albern in der Länge von 14 Kilometern auf die Höhe von 12 Fuss (3·79 Meter) über Null am Ufergrath, ferner bis auf 18 und 20 Fuss (5·69 und 6·32 Meter) an der Scheitellinie zu erwähnen. Diese Ufererhöhung wurde in der ganzen Strecke von Nussdorf bis zur Stadlauerbrücke in der Weise ausgeführt, dass das eigentliche Ufer (der Ufergrath) auf der rechten Durchstichseite 12 Fuss (3·79 Meter) hoch angeschüttet wurde, und dass von da an bis auf 80 oder 100 Klafter (151, rücksichtlich 189 Meter) Distanz landeinwärts (stadtseitig) die Anschüttung auf 20 Fuss (6·33 Meter) aufsteigt, so dass also der Scheitel der Anschüttung mit der Höhe von 20 Fuss (6·33 Meter) ungefähr 80—100 Klafter (151, rücksichtlich 189 Meter) vom Ufer entfernt gelegen ist.

Von da an flacht sich die Anschüttung gegen das Stadterrain wieder ab. Diese Anschüttung ist vom Uferland landeinwärts in wechselnder Breite grossentheils auf mehr als 200 Klafter (379 Meter) ausgeführt und bildet demnach einen grossartigen Ueberschwemmungsdamm zum Schutze der Stadt Wien, der die Stadt wohl auch gegen die voraussichtlich höchsten Aufstauungen des Hauptstromes, die etwa bei grossartigen Eisversetzungen eintreten könnten, zu sichern im Stande sein dürfte.

Das rechtsseitige Ufer unterhalb der Stadlauerbrücke bis zur Donau-canal-Ausmündung steigt bis 18 Fuss (5·69 Meter) Scheitelhöhe auf.

Eine weitere Ueberschwemmungsgefahr drohte bisher der Stadt Wien durch Hochwässer und Eisgänge vom Donau-Canale aus.

Diese Gefahr dürfte durch die bekannte, unten näher besprochene Absperrvorrichtung bei Nussdorf (Schwimmthor) beseitigt erscheinen, indem das Schwimmthor durch eine Reihe von Jahren sich in der Abwehr solcher Hochwässer und Eisgänge bewährt hat.

Was den Schutz des flachen Landes betrifft, so beginnt bei dem sogenannten Rettungshügel am rechten Donauufer nächst dem ehemaligen Ende (Ausmündung) des Wiener Donau-Canales in die Donau (an der Simmeringer Haide) der grosse rechtsseitige Inundationsdamm und reicht bis an das Ende des Zieglerwassers unterhalb Mannswörth mit der Länge von 7·7 Kilometer. Durch diesen Damm werden insbesondere die tief gelegenen Theile von Simmering, ferner Kaiser-Ebersdorf und Mannswörth geschützt. Der rechtsseitige Damm wird über diesen Punkt auch künftig nicht fortgeführt,

da die unterhalb Mannswörth gelegenen Ortschaften auf dem rechtsseitigen Ufer durchaus auf natürlichem hohen Terrain gelegen sind und eines Schutzes gegen Ueberschwemmung nicht bedürfen.

Der rechtsseitige Damm hat die Höhe von 18 Fuss (5·69 Meter).

Auf der linken Seite der Donau beginnt der, insbesondere zum Schutze des Marchfeldes bestimmte, $24\frac{1}{2}$ Kilometer lange, grosse Inundationsdamm oberhalb Jedlersee (im Anschlusse an den bestehenden Hubertusdamm) dem Kahlenbergdörfel gegenüber und reicht bis gegenüber von Mannswörth.

Dieser Damm wurde in der Strecke vom Hubertusdamm bis zur Stadlauerbrücke mit der Höhe von 20 Fuss (6·32 Meter) ober Null, von diesem Punkte an bis gegenüber von Mannswörth mit der Höhe von 18 Fuss (5·69 Meter) ober Null hergestellt.

Mit letztem Punkte schliesst zufolge des Gesetzes vom 8. Februar 1869 die Donau-Regulirung bei Wien in Bezug auf die Dammerstellungen ab und geschieht die Fortführung der Dämme auf Grund des neuen Gesetzes für die Donau-Regulirung in Niederösterreich.

Dieses vollständig fertige Dammsystem schützt nicht nur das anstossende Land vor Ueberschwemmungen, sondern erhöht auch die Sicherheit des ganzen oberhalb der eingedämmten Strecken liegenden Terrains gegen die Gefahr von Ueberschwemmungen durch Stauwasser bei Eisgängen. Insbesondere ist durch dieses fertige Dammsystem auch für Wien die Sicherheit gegen Ueberschwemmungen durch Stauwasser bei Eisgängen ganz besonders erhöht, indem nun die Stelle, wo in Zukunft Eisstockungen entstehen können, $3\frac{1}{2}$ Kilometer von Wien hinabgerückt wurde.

Die Construction der Dämme ist eine solche, dass dieselben auch bei einem länger andauernden Hochwasser und den dadurch erzeugten continuirlichen Druck auf die Dämme, einen sehr verlässlichen Schutz gegen das Durchbrechen der Wassermassen gewähren, wie sich diess in der Hochwasserperiode zu Anfang des Jahres 1883 gezeigt hat, wo die Dämme dem Drucke des Hochwassers durch 11 Tage Widerstand geleistet haben.

Der linksseitige Damm bis zur Lobau hat eine Kronenbreite von $2\frac{1}{2}$ Klafter = 4·74 Meter; von der Lobau stromabwärts ist die Kronenbreite 2·11 Klafter = 4 Meter, die Böschung ist stromseitig dreifüssig (Verhältniss von 1:3), auf der Landseite zweifüssig (1:2); in der Strecke bis Lobau, von der Lobau stromabwärts ist das Böschungsverhältniss das umgekehrte, die Böschung ist nämlich landseits dreifüssig und stromseits zweifüssig.

Die Böschung dieses Dammes bis zur Lobau ist an den Strecken, wo der Damm die alten Donauarme übersetzt, stromseitig gepflastert. Die

Dammstrecke von der Lobau stromabwärts ist überall stromseitig an der Böschung vollständig abgepflastert.

Der rechtsseitige Damm hat durchaus 'eine Kronenbreite von 2·11 Klafter = 4 Meter, hat landseits eine dreifüssige, stromseits eine zweifüssige Böschung, welch' letztere bis ans Ende des Dammes abgepflastert ist.

Grundwürfe sind an den Dämmen dort angebracht, wo die Dämme alte Stromarme übersetzen.

Die sämtlichen Dämme sind aus Schottermaterial mit einer Humusdecke hergestellt.

Nun wäre die oben erwähnte weitere specielle Schutzvorrichtung gegen Hochwasser zu besprechen und zwar:

2. Herstellung der Absperrvorrichtung an der Einmündung des Wiener Donaucanals bei Nussdorf gegen Eintritt der Eisgänge und ausserordentlicher Hochwässer aus dem Hauptstrome in den Wiener Donauanal.

Das Programm der Donau-Regulirung bei Wien hatte für diesen hochwichtigen Theil der Donau-Regulirungs-Arbeiten bei Wien folgende Hauptbedingungen festgesetzt:

- a) Die Absperrvorrichtung soll den Eintritt der Eisgänge und der ausserordentlichen Hochwässer aus der Donau in den Canal verhindern, darf jedoch die gewöhnliche Einströmung des Wassers in den letzteren niemals unterbrechen;
- b) die Absperrvorrichtung soll eine solche Construction erhalten, dass das Schliessen vor dem Eintritt der Eisgänge und Hochwässer und das Wiedereröffnen nach Abgang derselben schnell und sicher bewerkstelligt werden kann;
- c) an der Absperrvorrichtung darf kein Mittelpfeiler in den Wiener Donauanal eingebaut werden, damit das Einfahren der Schiffe nicht erschwert werde.

Die wesentliche Construction dieser Absperrvorrichtung besteht in Folgendem :

90 Klafter (170·7 Meter) vom Kopfe des verlängerten neuen Leitwerkes an der Einmündung des Donaucanals sind zwei Schleusenmauern in Caissons zu beiden Seiten des Donaucanals erbaut und zwischen diesen beiden Schleusenmauern ist die Canalsole mit Pilotenwänden, mit einem Steinwurfe und einer Betonlage versichert und zwar auf die Tiefe von $13\frac{1}{4}$ Fuss (4·188 Meter) unter dem gegenwärtigen Nullwasserspiegel

auf 96 Fuss (30·346 Meter) Länge, 150 Fuss Breite (47·414 Meter) und 4 Fuss (1·264 Meter) Tiefe.

An der linkseitigen Schleusenmauer ist ein solider Maueranschlag für die Absperrvorrichtung, an der rechtsseitigen aber ein bewegliches Stemmtor als Anschlag angebracht, welches durch eine entsprechende Maschinenvorrichtung leicht zurückgezogen werden kann.

Das Absperrthor der Schleuse (Sperrschiff) besteht aus einem aus Schmiedeeisen construirten Schiffe in einem Gesamtgewichte von 6534 Centnern (365.934 Kilogramm).

Die Länge desselben ist 153·5 Fuss (48·6 Meter), die Höhe 18 Fuss (5·69 Meter); dasselbe ist in der Mitte 30 Fuss (9·48 Meter) breit.

Die Construction des Sperrschiffes ist auf eine solche Stärke berechnet, dass dieselbe dem grösstmöglichen Wasserdrucke und dem Eindringen des Eisstosses Widerstand zu leisten im Stande ist.

Das Schwimmthor kann nach Bedarf tiefer ins Wasser gesenkt oder gehoben, dann an langen starken Eisenketten mittelst der an den Ufern angebrachten Bettings zur Schliessung der Schleuse hingeführt werden.

Die Erfahrungen während der ersten Eisgänge nach Herstellung des Schwimmthores haben gezeigt, dass die Eismassen unter dem Schwimmthor trotz des Abschlusses des Canales mittelst des Sperrschiffes in den Donaucanal eindringen. Um dieses Eindringen von Eismassen in den Donaucanal zu vermeiden, wurden nachträglich 52 Eisnadeln an dem Sperrschiff angebracht. Es sind diess einzelne aus Walzeisen construirte Balken, welche eine Länge von 8·30 Meter und ein Gewicht von 500 Kilogramm haben; der rechteckige Querschnitt ist 14·6 Centimeter und 21·8 Centimeter.

Eine weitere Completirung der Absperrvorrichtung wurde dadurch geschaffen, dass das Sperrschiff mit 4 eisernen Piloten versehen wurde, die durch eine eigene Vorrichtung höher oder tiefer gestellt werden können, wodurch das Sinken des Sperrschiffes unter eine gewisse Tiefe verhindert wird.

3. Weitere Programmpunkte der Donau-Regulirung bei Wien und deren Ausführung.

Beseitigung der Sporne bei Nussdorf, Vertiefung des Donaucanals, Herstellung eines Winterhafens, Bau stabiler Brücken bei Wien.

In Ausführung der weiteren Programmpunkte der Donau-Regulirung bei Wien, hat die Donau-Regulirungs-Commission die gegenüber von Nussdorf in den Donaustrom eingebauten 13 Sporne bis auf die Tiefe und Breite des Normalprofils abgetragen, den Donaucanal aus Schiffahrts-

rücksichten durch Ausbaggerung in der Fahrlinie bis auf circa 8 Fuss (2·53 Meter) vertieft und endlich zwischen der verlängerten Trace des Wiener Donau-Canales und dem neuen Strombeete mit Benützung des alten Strombeetes einen Winterhafen im Flächenausmasse von 115 Joch (66·17 Hectar) und mit 5100 Currentklafter (9673 Meter) Landungsufer hergestellt.

Durch die Fixirung des Stromlaufes bei Wien wurde die Erbauung der grossen stabilen Donaubrücken bei Wien, nämlich der Eisenbahnbrücke der k. k. priv. österreichischen Nordwestbahn-Gesellschaft bei Nussdorf, der vom Donau-Regulirungs-Fonde erbauten Strassenbrücke, nämlich der Kaiser Franz Joseph-Brücke bei Floridsdorf, der Brücke der ausschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn über den Donau-Durchstich und der Strassenbrücke „Kronprinz Rudolf-Brücke“ im Prater ermöglicht und es sind diese Brücken, welche die dauernde Verbindung der Hauptstadt mit dem Süden und Norden der Monarchie, dann des Südens und des Nordens der Monarchie unter sich sicherstellen, auch bereits vollständig hergestellt.

Auch die grosse Brücke der k. k. priv. österreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft „Stadlauer Eisenbahnbrücke“ konnte erst zur Ausführung gelangen, nachdem der Hauptplan der Donau-Regulirung bei Wien festgestellt war.

4. Stromregulirungsbauten oberhalb des Donau-Durchstiches bei Wien und unterhalb des Weidenhaufen-Durchstiches bis Fischamend.

Oberhalb des Wiener Donau-Durchstiches von der Nordwestbahn aufwärts (und noch zu den Arbeiten der Donau-Regulirung bei Wien gehörig) wurde ein neues linkes Ufer bis gegen das Kahlenbergerdörfel geschaffen.

In der Strecke von der Donau-Canal-Ausmündung stromabwärts bis Fischamend wurden die Seitenarme, welche in das Mühlleitner Wasser führten und die dem Hauptstrome bedeutende Wassermassen entzogen und hiedurch die Schifffahrt erschwerten, abgebaut, zu welchem Zwecke in dieser Strecke 1900 Currentmeter Abschlussbauten, 900 Meter Leitwerksbauten und 1300 Meter Uferversicherungen ausgeführt wurden.

Das am unteren Ende dieser Strecke bestandene 1500 Meter lange Leitwerk am Dorfhaufen, welches an vielen Stellen zerstört war, wurde reconstruirt und um 900 Meter verlängert, daher gegenwärtig dieses für die Concentration des Stromes sehr wichtige Bauwerk die Länge von 2400 Meter hat.

Auf dem rechten Ufer wurden in der Strecke von der Ausmündung des Donau-Canales nach stromabwärts bis Fischamend zur Fixirung des Stromes 3 grössere Leitwerksbauten in der Gesamtlänge von 3300 Meter hergestellt.

5. Landungs- und Lagerplätze am Hauptstrome bei Wien.

Durch die Ausführung der Donau-Regulirung bei Wien wurden vor allem für die Dampf- und Ruderschiffahrt, sowie für die in Wien einmündenden Eisenbahnen, dann für grosse Industrie- und Handels-Etablissements grosse bequeme Landungsplätze und Lagerräume an dem neuen Strome geschaffen, deren unmittelbare Verbindung unter sich und mit den Eisenbahnen durch die vom Staate ausgeführte Donau-Uferbahn bewirkt ist, welche die Stelle eines grossen Centralbahnhofes für Wien vertritt, der im Hinblick auf seinen Zusammenhang mit den grossen Entrepôts und Handels-Etablissements am Ufer des mächtigen Stromes wohl einzig dastehen dürfte.

In der Durchstichstrecke zwischen der Einmündung und der Ausmündung des Wiener Donau-Canales beträgt die Länge der Landungsplätze (am rechten Ufer) 7400 Currentklafter (14.034 Meter) und ihre durchschnittliche Breite 33 Klafter (62.58 Meter). Von dieser Landungsplatzfläche ist die Länge von 1610 Currentklafter (3054 Meter) für öffentliche Landungsplätze gewidmet.

Die Ausdehnung und Situation dieser öffentlichen Lagerplätze ist folgende:

Oberhalb der Nordwestbahnbrücke	211·7	Currentklafter,
ober- und unterhalb der Kaiser Franz Joseph- Brücke	249·7	„
unterhalb der Nordbahnbrücke	161·5	„
ober- und unterhalb der Kronprinz Rudolf- Brücke	200·0	„
unterhalb des Militärbades	266·1	„
unterhalb der Stadlauer Brücke	521·0	„

zusammen obige . . . 1610·0 Currentklafter.

Ferner ist bereits heute eine Theilfläche von beiläufig 2800 Klafter (5310 Meter) Länge von grossen Verkehrsgesellschaften, von Industrie- und Handels-Unternehmungen, wie: der Kaiser Franz - Joseph - Bahn, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, der Commune Wien für ihr Lagerhaus, der Kaiserin Elisabeth-Westbahn und der k. k. priv. österreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Besitz genommen.

Die übrigen Landungsplatzflächen stehen noch zur Disposition.

Die Breite der Landungs- und Lagerplätze beträgt inclusive der Böschung, welch' letzterer 4 Klafter (7·58 Meter) vom Nullwasser an breit ist, 37 Klafter (70·17 Meter).

Auf diesen Landungs- und Lagerplätzen sind ausgedehnte massive Quaimauern, Vorrichtungen für stabile Drehkrahne, Landungsstiegen, sowie auch bereits viele grosse Magazinsgebäude und Lagerhäuser ausgeführt. Oberhalb und unterhalb der erwähnten Landungsflächen befinden sich die Ansiedlungen der Schiffsmühlen.

Durch die Näherrückung der grossen Verkehrsstrasse der Donau gegen Wien und durch die Anlage der stabilen Entrepôts an den Ufern des regulirten Stromes hat sich der Handelsverkehr auf der Donau bei Wien mächtig gehoben und es hat sich insbesondere der Getreidehandel in Wien verdreifacht.

Nach einer Zusammenstellung der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft ist seit der Anlage der stabilen Entrepôts an der neuen Donau der Güterverkehr dieser Gesellschaft in Wien ausserordentlich gestiegen, indem im Jahre 1874 (wo der Landungsplatz der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft noch bei den Kaisermühlen sich befand) die in Wien angekommenen und von Wien expedirten Güter 1,867.800 Metercentner, dagegen im Jahre 1885 bereits 5,043.893 Metercentner betragen.

6. Anlage eines neuen Stadttheiles am Durchstiche.

Das Areale, welches auf der rechten Seite des Stromes durch die Donau-Regulirung für Landungs- und Ladeplätze, dann für die Anlage eines neuen Stadttheiles geschaffen wurde, betrug ursprünglich nach Abrechnung der Strassen, der Donau-Uferbahn, der Plätze und Gartenanlagen 643.600 Quadratklaffer (231 Hectar, 48 Ar, 5 Quadratmeter).

Von diesem Terrain ist bis zum Ende des Jahres 1885 die Theilfläche von 121.630 Quadratklaffer (43 Hectar, 74 Ar, 61 Quadratmeter) verkauft worden und also gegenwärtig noch das Areale von 521.970 Quadratklaffer (187 Hectar, 73 Ar, 44 Quadratmeter) im Besitze des Donau-Regulirungs-Fondes.

Von dem Terrain auf der linken Seite des Stromes (Colonie Kaisermühlen) und bei der Kaiser Franz Joseph-Brücke hat die Donau-Regulirungs-Commission eine Bauarea von 67.000 Quadratklaffer (24 Hectar, 9 Ar, 76 Quadratmeter) geschaffen, wovon bereits ein grosser Theil, nämlich 17.671 Quadratklaffer (6 Hectar, 35 Ar, 56 Quadratmeter) zum Verkaufe gelangt ist.

Dieses ganze eben erwähnte Terrain auf der rechten und auf der linken Seite des Stromes (mit Ausnahme des linksseitigen Terrains bei der Kaiser Franz Joseph-Brücke) ist parcellirt und das Strassennetz vollständig fixirt.

Was die Verbauung dieses Terrains betrifft, so ist zwar die rasche Verbauung des neuen Stadttheiles durch die bekannten wirthschaftlichen Verhältnisse des Jahres 1873 und der nächsten Jahre, sowie durch den Rückgang des allgemeinen Wohlstandes in der Leopoldstadt aufgehalten

worden, es ist jedoch insbesondere in den letzten Jahren wieder ein erfreulicher Aufschwung in der Verbauung dieses Terrains zu constatiren.

Auf der rechten Seite des Stromes zwischen der Nordbahnbrücke bis zur Stadlauer Brücke sind 10 grosse Fabriks-Etablissements (Maschinenfabriken, Lederfabriken u. s. w.) entstanden. In der Colonie Kaisermühlen sind 4 grosse Fabriks-Etablissements (Seidenfärberei, Appretur-Etablissements u. s. w.) gebaut worden.

Was die Anlage von Wohnhäusern auf dem Donau-Regulirungs-Terrain betrifft, so sind grössere Gruppen bei der Kaiser Franz Joseph-Brücke, dann bei dem Gaswerke und nächst der Kronprinz Rudolf-Brücke, sowie in der Colonie Kaisermühlen entstanden.

In der Colonie Kaisermühlen, welche ausserhalb des Verzehrersteuer-Gebietes von Wien liegt, ist von dem Areale des Donau-Regulirungs-Fondes etwa ein Drittel verkauft und verbaut worden.

Es ist zu hoffen, dass nun im Anschlusse an die bereits hergestellten zahlreichen Fabriks- und Handels-Etablissements die Baulust sich auf dem ausgedehnten, am Ufer des regulirten Donaustromes gelegenen Terrain entwickeln wird.

Unterhalb der Stadlauer Brücke am rechten Stromufer ist der Donau-Regulirungs-Fond ebenfalls im Besitze eines ausgedehnten, derzeit theilweise für Mühlenanlagen gewidmeten Areales, das eine Fläche von circa 520.000 Quadratklaffer = 187 Hectar, 62 Ar, 580 Quadratmeter umfasst.

Ueberdiess besitzt derselbe das ganze Terrain des abgebauten Stromes und der Stromarme in den Gemeindegrenzen von Wien (Leopoldstadt), Floridsdorf und Schwarzlackenau zusammen ein Aereale von 600 Joch (345 Hectar, 27 Ar, 85 Quadratmeter) gelegen, welches hauptsächlich durch die für die Approvisionirung von Wien so wichtige Eisgewinnung nutzbar gemacht ist.

II.

Regulirung der Donau im Erzherzogthume Oesterreich unter der Enns.

1. Allgemeines.

Mit der Allerhöchsten Entschliessung vom 1. October 1881 wurden die über Veranlassung des k. k. Ministeriums des Innern von der Donau-Regulirungs-Commission ausgearbeiteten, vom k. k. Ministerium des Innern geprüften und zur Allerhöchsten Genehmigung beantragten Projecte der

Regulirung der Donau im Erzherzogthume Oesterreich unter der Enns (nämlich der Strecken: von der Ispermündung in die Donau bis Nussdorf und von Fischamend bis Theben), welche die gesammte Bauzeit für diese Regulirungsarbeiten auf 20 Jahre (vom Jahre 1882 bis 1901) festsetzten, genehmigt.

Auf Grund dieser Allerhöchsten Entschliessung und gemäss des Reichsgesetzes vom 6. Juni 1882, des niederösterreichischen Landesgesetzes vom 6. Juni 1882 und des Beschlusses des Wiener Gemeinderathes vom 2. December 1881, wird diese Regulirung auf Kosten des Staates, des Landes Niederösterreich und der Stadt Wien von der bestehenden Donau-Regulirungs-Commission in Wien durchgeführt.

In erster Reihe gelangen die Arbeiten der Regulirung der 30 Kilometer langen Donaustrecke von Fischamend bis Theben und die zum Schutze des Marchfeldes nothwendigen Ueberschwemmungsdämme zur Ausführung, weil in dieser Strecke die Schiffahrt bedeutender und die Ueberschwemmungsgefahr grösser ist als in den übrigen Strecken.

Die obere Regulirungsstrecke: von der Ispermündung bis Nussdorf zerfällt in die Theilstrecke:

- a) von der Ispermündung bis Dürnstein und
- b) von Dürnstein bis Nussdorf.

In der letztgenannten 128 Kilometer langen Stromstrecke von Dürnstein bis Nussdorf sind die Regulirungsarbeiten wegen der bestehenden Ueberbreite und der Verschotterungen des Stromes aus Schiffahrtsrücksichten ebenfalls dringend.

Dagegen befindet sich die 55 Kilometer lange Stromstrecke: Ispermündung-Dürnstein in einem solchen Zustande, welcher es ermöglicht, die Ausführung der Regulirung auf einen späteren Zeitpunkt zu verschieben und zwar wird dieselbe erst im sechsten Baujahre in Angriff genommen werden.

2. Regulirungsarbeiten in der Strecke:

Ispermündung-Nussdorf.

In dieser 128 Kilometer langen Strecke wird nach dem Allerhöchst genehmigten Projecte die bereits vorhandene Stromtrace mit Rücksicht auf die bestehenden, vom k. k. Aerar ausgeführten Strombauten, nachdem dieselben den hydrotechnischen Anforderungen im allgemeinen entsprechen, grösstentheils beibehalten. Es sind nur solche Bauwerke in dieser Strecke projectirt, welche absolut nothwendig sind, um dem Strome eine sichere Bahn anzuweisen und zu erhalten.

Wenn die projectirten Bauwerke ausgeführt sein werden, so wird der Strom innerhalb der gewählten Trace möglichst fixirt erscheinen, es werden

die Ueberbreiten desselben beseitigt und die vielen, namentlich in der Strecke Stein—Theben bestehenden Seitenarme abgebaut und der Cultur nutzbar gemacht sein, die Schifffahrt wird sodann nicht nur bequeme Länden und Hufschläge, sondern auch eine gesicherte Fahrstrasse besitzen.

Durch diese Bauten wird aber auch die Ueberschwemmungsgefahr wesentlich vermindert sein, nachdem im regulirten Strome die Hochwässer und Eisgänge einen raschen Abfluss finden werden.

Was die Sicherung der im Inundationsbereiche liegenden Ortschaften vor Ueberschwemmung betrifft, so ist zu bemerken, dass der Strom von der Ispermündung bis Stein, wo derselbe zwischen hohem Terrain sich hinzieht und das Inundationsgebiet ganz unbedeutend ist, keine Schutz- oder Dammbauten erfordert, nachdem die Ortschaften hoch gelegen erscheinen.

In der Donaustrække von Stein bis Wien ist die Durchföhrung von continuirlichen Dämmen aus dem Grunde nicht möglich, weil die hauptsächlich zu schützenden Ortschaften so nahe der Donau gelegen sind, dass durch die Herstellung von continuirlichen Dämmen, die auch diese Orte schützen würden, eine zu grosse Einengung des Stromes hervorgerufen würde.

Ueberdiess ist die Ueberschwemmungsgefahr in der ganzen Strecke keine so bedeutende wie bei Wien, nachdem es bekannt ist, dass der Eisstoss selten viel weiter als unmittelbar oberhalb Wien aufbaut.

Es musste daher auch genügend erscheinen, durch partielle leichte Eindämmungen, Erhöhung der Ufer und Strassen, einzelnen Ortschaften und Ufergebieten zwischen Stein und Wien den Schutz gegen Ueberschwemmung zu verschaffen.

Von Stockerau bis zum Bisamberge wird übrigens der bestehende Eisenbahndamm als Inundationsdamm reconstruirt werden.

Die Donau-Regulirungs-Commission hat in dieser Strecke: „Ispermündung-Nussdorf“ bis Ende 1884 folgende Neubauten ausgeföhrt:

- a) Herstellung einer Traverse bei Melk im kleinen Seitenarme der Donau zur Abbauung desselben in der Länge von 96 Meter;
- b) die Verlängerung der bestehenden Flosslände bei Spitz von 247 Meter auf 397 Meter, die wegen des bedeutenden Holzhandels in Spitz ausgeföhrt wurde;
- c) das Leitwerk am Bieberhäufel am rechten Donauufer oberhalb der Traismündung in der Nähe von Traismauer (Reconstructions- und Verlängerungsbau). Die Verbreiterung, Erhöhung und Verlängerung des bestehenden Baues wurde zur besseren Concentration des dort überbreiten Stromes ausgeföhrt.

Dieses Leitwerk wurde in einer Länge von 1983 Metern reconstruirt und für die Fortföhrung dieses Baues bisher ein Grundwurf in der Länge von 251 Meter hergestellt.

d) Schliessung der Oeffnung des Neuhaufen-Leitwerkes oberhalb Tulln am rechten Donauufer (Abschluss des Krumpen).

Oberhalb Tulln ist der Strom in 2 Arme: das „Neuaigner Wasser“ und „Krumpen“ gespalten. Die Staatsverwaltung hatte bereits an dem Project, den Strom in das Neuaignerwasser-Bett zu concentriren und den Krumpen abzuschliessen, seit einer Reihe von Jahren gearbeitet und den Abschluss des Krumpen bis auf 100 Meter Oeffnung bewirkt. Für die Donau-Regulirungs-Commission erschien die Fortsetzung des Baues, namentlich mit Rücksicht auf die Einführung der Kettenschiffahrt, höchst dringend. Die Schliessung des Krumpen gelang im Jahre 1883.

Dieser Bau war eine der schwierigsten Arbeiten wegen der ausserordentlichen Wassertiefe von 18 — 20 Meter und wegen der bedeutenden Gefällsdifferenz von 1·8—2 Meter. Wegen dieser Umstände musste für den Abschlussbau eine grosse Anzahl von riesigen Steinblöcken verwendet werden. Dieser ganz aus Stein erbaute Damm hat eine Krone von 2·9 Meter und war bei seiner Vollendung 1·2 Meter über dem örtlichen Nullwasser des Tullner-Pegels gelegen, derselbe liegt aber heute bereits viel höher, ungefähr 1·80 Meter ober Null, was durch die bereits eingetretene Ausbildung des neuen Stromlaufes im Neuaigner-Wasser herbeigeführt ist.

Mit diesem Strombaue zusammenhängend und bedungen durch den vollständigen Abschluss des Krumpen sind folgende Bauten:

- e) Verlängerung des Regulirungsbaues am oberen Gänshaufen bei Tulln (100 Meter lang) am rechten Donauufer.
- f) Herstellung eines Leitwerkes am unteren Gänshaufen bei Tulln am rechten Ufer (762 Meter Länge fertig und auf 342 Meter Länge der Grundwurf hergestellt).
- g) Versicherung des Bruchufers oberhalb des Tullner Leitwerkes (572 Meter Länge vollständig hergestellt) am rechten Ufer.

Weitere Strombauten in dieser Strecke waren folgende:

- h) Herstellung des Leitwerkes an der kleinen Polakenau am linken Ufer oberhalb Tulln zur Sicherung des Vorlandes an dem dort unversicherten Ufer (ein gepflasterter Schotterdamm in der Länge von 184 Meter),
- i) das Tullner Leitwerk am rechten Donauufer oberhalb Tulln (ein Reconstructionsbau in der Länge von 960 Meter),
- k) der Leitwerksbau bei der Tullner Stadtmühle (ein abgepflasterter Damm in der Länge von 875 Meter am rechten Donauufer).

Die beiden letztgedachten Bauten dienen zur Concentration des ausserordentlich breiten Stromes bei Tulln.

- l) für den wichtigen Bau bei Lang-Lebarn, nämlich eines Leitwerkes von Lang-Lebarn bis Muckendorf am rechten Ufer wurde der Grundwurf in der Länge von 293 Meter bisher hergestellt.

Der Bau hat den Zweck, die Ueberbreite des Stromes an dieser Stelle zu reduciren und wird in den nächsten Jahren fortgeführt werden.

- m) Reconstruction und Verlängerung des Leitwerkes am Engelsaum am rechten Donauufer oberhalb Greifenstein, ein abgepflasterter Damm in der Länge von 1222 Meter, ebenfalls zur Reduction der übergrossen Strombreite bestimmt;
- n) die Schliessung der 409 Meter langen Oeffnung am Ziegelofenhafen-Leitwerk nächst Höflein am rechten Ufer. Durch diesen nun im Grundwurfe fertigen und im Jahre 1885 zur Vollendung kommenden Bau wird der Strom concentrirt und die für die Schifffahrt bisher sehr ungünstige Stromstrecke bei Korneuburg verbessert werden;
- o) Versicherung des Bruchufers am oberen und unteren Rothsäum am rechten Ufer in der Länge von 841 Metern zur Fixirung der Regulirungstrace;
- p) Reconstruction und Verlängerung des Leitwerkes am untern Rothsäum am rechten Ufer bei Klosterneuburg.

Dieser von der Staatsverwaltung begonnene Bau wurde von der Donau-Regulirungs-Commission reconstruirt und verlängert und hat heute eine Gesamtlänge von 2380 Meter.

Im Jahre 1885 wurden folgende Neubauten in der Strecke Isperrmündung—Nussdorf ausgeführt:

A. Die Reconstruction des Abschlussbaues bei Weissenkirchen [62 Meter lang] zu dem Zwecke, um der Ruderschifffahrt (bei dem ziemlich lebhaften Holzhandel in Weissenkirchen) ein gefahrloses Einfahren an die Landungsstelle in Weissenkirchen zu ermöglichen (insbesondere Hebung eines Theiles per 42 Meter Länge des Steindammes auf 2·5 Meter über Null).

B. Reconstruction des Kaibelsaum-Leitwerkes (zur Ermöglichung des sub 3 erwähnten Baues) in der Weise, dass nun dieses ganze, 532 Meter lange Leitwerk auf die gleiche Höhe von 2·3 Meter über Null gebracht ist (die Kronenbreite ist 3 Meter).

C. Fortsetzung des Kaibelsaum-Leitwerkes (unterhalb Hollenburg) bis zur Kampmündung.

Dieser Bau hat den Zweck, den serpentiniirenden Lauf des Stromes zu ändern, ihm ein normales Bett zu geben und das noch unversicherte linksseitige Ufer vom Kaibelsaum bis zur Kampmündung nächst dem unteren Biberhaufen zu fixiren.

Dieser Bau ist auf mehrere Jahre berechnet; im Jahre 1885 wurde der stromseitige Grundwurf für das Leitwerk in der Länge von 344 Meter ausgeführt.

Schon durch diesen Bau sind wesentliche Verbesserungen hinsichtlich des Stromlaufes und für die Sicherung des Ufers erzielt worden. Die vollständige Beseitigung der Serpentine ist jedoch erst nach Vollendung des ganzen Bauwerkes zu erwarten.

D. Reconstruction und Verlängerung des Klein-Schönbichler Leitwerkes (629 Meter Reconstruction, 297 Meter Baufortsetzung) zur Fixirung der Stromtrace.

Das Ende des bestandenen Klein-Schönbichler Leitwerkes wurde durch eine neue Dammanlage mit dem am Neuhaufen bestehenden Regulirungsbau (in der genehmigten Regulirungstrace) in Verbindung gebracht.

E. Reconstruction und Verlängerung des Leitwerkes in der kleinen Polackenu (oberhalb Tulln, linkes Ufer).

Der Zweck des Baues ist die Wiederherstellung des vom Aerar ausgeführten, jetzt schon verfallenen Steindammes am Ende des (von der Donau-Regulirungs-Commission 1883 ausgeführten) Abschlussbaues in der kleinen Polackenu in der genehmigten Regulirungstrace und Abbau der Ueberbreite des Stromes beim unteren Theile des ärarischen Baues).

Von diesem Bau wurde 1885 der Grundwurf (1261 Meter Länge) hergestellt.

F. Herstellung einer Traverse im Krumpen unterhalb des Neuhaufen-Leitwerkes unterhalb Klein-Schönbichl (273 Meter Länge) zur Entlastung des Neuhaufen-Leitwerkes von dem Uebersturz des Wassers.

G. Vollendung des stromseitigen Grundwurfes für das Leitwerk am unteren Gänsaufen oberhalb Tulln am rechten Ufer (609 Meter Länge).

H. Fortsetzung des stromseitigen Grundwurfes des Tullner-Leitwerkes (auf 169 Meter Länge).

Das Tullner Regulirungswerk hat nun die Gesamtlänge von 1702 Meter (wovon 417 Meter Hufschlagsbau, 1115 Meter Leitwerk und 170 Meter stromseitiger Grundwurf); mit Rücksicht auf die Länge der in der Regulirungstrace liegenden Bauten am unteren Gänsaufen und des Tullnerbaues erscheint nun das rechte Ufer von Tulln stromaufwärts auf 3416 Meter Länge fixirt.

J. Fortsetzung des stromseitigen Grundwurfes für das Leitwerk Langlebar-Muckendorf (auf 935 Meter Länge).

K. Reconstruction des Höfleiner- und Ziegelofenhafen-Leitwerkes (rückichtlich Erhöhung und Ausgleichung der Dammkrone dieser Leitwerke auf 2.5 Meter ober Null und Vollendung des im Jahre 1883 begonnenen Leitwerkstheiles am Ziegelofenhafen (im Ganzen 2413 Meter Länge).

Erhaltungsbauten.

In dieser Strecke wurde eine Reihe von grösseren und kleineren Erhaltungsbauten ausgeführt.

3. Regulirungsbauten in der Strecke Fischamend-Theben.

Nach dem Allerhöchst genehmigten Projecte wird in dieser 30 Kilometer langen Strecke die Regulirung des Stromes mit Rücksicht auf die Verbesserung und Sicherung der Schifffahrt dadurch erreicht, dass der Strom in einem einzigen Bette von angemessener Breite concentrirt, alle Seitenarme abgeschnitten und der Strom zwischen versicherten Uferbauten geführt wird.

Zum Schutze des an die Donau grenzenden Landes gegen Ueberschwemmungen ist in dieser Strecke ein zusammenhängendes Dammsystem, und zwar am linken Donauufer projectirt.

Am rechten Ufer erscheint die Herstellung eines Dammes unterhalb der Ausmündung des Zieglerwassers (bis zu welchem Punkte der rechtsseitige Inundationsdamm aus den Mitteln der Donauregulirung bei Wien hergestellt worden ist) aus dem Grunde überflüssig, weil das der Inundation ausgesetzte Uferland hier nur sehr schmal und durchaus mit Auen bestanden ist und weil die am rechten Ufer gelegenen Ortschaften theils durch ihre hohe Lage, theils durch die bereits bestehenden speciellen Sicherungsbauten ohnehin gegen Ueberschwemmungen geschützt sind.

Am linken Ufer dagegen wird anschliessend an den aus den Mitteln für die Donau-Regulirung bei Wien hergestellten Inundationsdamm am Kreuzgrundende, der grosse Inundationsdamm bis an die Marchmündung und längs dieser bis zum hohen Terrain bei Schlosshof fortgeführt werden.

Die Bestimmung dieses projectirten Dammes, in Verbindung mit den bereits fertigen vom Bisamberg bis zum Kreuzgrundende (gegenüber von Mannswörth) sich erstreckenden grossen Dammbauten, ist ausser dem Schutze des anliegenden flachen Ufers und insbesondere des Marchfeldes auch vorzüglich die Concentration des Wassers des Stromes, das hiedurch die Kraft erhält, den aus der oberen Donaustrecke kommenden Eisstoss ohne Stockung

abzuführen, was, wie schon früher bemerkt, auch für die Sicherheit der Stadt Wien von grösster Bedeutung erscheint.

In dieser Strecke war es nicht möglich mit dem Damme den verschiedenen bedeutenden Krümmungen des Stromlaufes zu folgen, sondern wurde derselbe nach einem einzigen sehr flach gestreckten Bogen bis an die Marchmündung projectirt, woraus sich die ungleiche Breite für das linksseitige Inundationsgebiet ergibt.

In dieser Strecke wurden bis Ende 1884 folgende **Neubauten** ausgeführt:

- a) Der Ufer- und Regulirungsbau an der Fischamender Anschütt am rechten Ufer, ein abgepflasterter Schotterdamm in der Länge von 750 Meter. Die Bestimmung dieses Baues ist, dem hier in Bildung begriffenen Ufer einbrech Einhalt zu thun und dem Strome ein regelmässiges Ufer zu schaffen;
- b) das Leitwerk am Saurüssel an der Ausmündung des Fischflusses in die Donau unterhalb Fischamend am rechten Ufer, ein an der Oberfläche mit Pflaster und Steinwurf gesicherter Schotterdamm zum Zwecke der Verbesserung der Schifffahrt und der Fischausmündung, welche Stelle aus dem Grunde besondere Berücksichtigung erfahren musste, weil der ganze grosse Fahrpark der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft den (im Winter stets offenen) Fischfluss als vorzüglichem Winterhafen benützt; die Länge des Baues beträgt 226 Meter;
- c) Bau von 3 (zusammen 238 Meter langen) Faschinentraversen in den abgeschnittenen Donauarm oberhalb Maria-Elend am rechten Ufer, zur Sicherung der Abschlussbauten und zur Beförderung der Verlandung dieser Stromflächen;
- d) Bau einer grossen, 219 Meter langen Traverse bei Croatisch-Haslau am rechten Ufer durch das sogenannte Elenderwasser, die ähnliche Zwecke zu erfüllen hat, wie die eben vorgenannten Traversen;
- e) der Ufer- und Regulirungsbau an der Orther-Au nächst Orth am linken Ufer, zu dem Zwecke ausgeführt, der hier eingetretenen Stromverwilderung Grenzen zu setzen und den weiteren Abbruch der bereits stark in Bruch liegenden Orther-Gründe zu begegnen.

Durch diesen Bau wird der Strom hier in die normale Breite gebracht und die Schifffahrt, welche an dieser Stelle mit besonderen Schwierigkeiten zu kämpfen hatte, gefördert; der Bau wurde auf 1053 Meter Länge reconstruirt und auf 675 Meter Länge neu hergestellt.

- f) die 430 Meter lange Faschinentraverse an dem Mitterhaufen unterhalb Croatisch-Haslau am rechten Ufer, deren Zweck darin besteht, den

- Uebersturz des Wassers über das lange Elender-Leitwerk zu mindern und dadurch die Durchbrüche dieses Leitwerkes zu verhüten;
- g) der 250 Meter lange Uferschutzbau am Alberhaufen in der Verlängerung des Elender-Leitwerkes nächst Regelsbrunn am rechten Ufer zur Fixirung der genehmigten Stromtrace an dieser Stelle;
 - h) der Leitwerksbau am rothen Wörth am linken Donauufer nächst Eckartsau. Dieser erst in späterer Zeit zur Vollendung gelangende Bau bezweckt, den bereits da sehr vorgeschrittenen Ufereinbrüchen Einhalt zu thun und dem Strome, der hier noch gar kein festes Ufer besitzt, wenigstens auf einer Seite ein solches zu bieten.

Der hergestellte Bau hat die Länge von 695 Meter:

- i) Abschluss der Oeffnung im Leitwerke zwischen dem Ruben- und Pangrazhaufen und Fortsetzung dieses Leitwerkes als Ufersicherung über den Pangrazhaufen bis zum Anschluss an den am Rohrhaufen bestehenden Uferbau (Baulänge 615 Meter).

Auch diese Bauten haben den Zweck, den Strom im Interesse der Schifffahrt und der Ausbildung seines Bettes in einem Gewinne zu concentriren.

Die Vollendung dieses einstweilen nur als Steinwurfdammbau hergestellten Baues wird in den nächsten Jahren erfolgen;

- k) Reconstruction und Verlängerung des Stopfenreither-Abschlussbaues bei Stopfenreith am linken Ufer. Der Zweck dieser Bauten ist die Abschliessung des Stopfenreither und Witzelsdorfer Donauarmes und Herstellung eines Weges für den Gegenzug der Schiffe (Baulänge 1273 Meter);
- l) das grosse Leitwerk am rechten Donauufer bei Deutsch-Altenburg.

An dieser Stelle musste dem Donauströme ein neuer Lauf gegeben werden, um ihn von den der Schifffahrt gefährlichen Felsenbänken nächst Deutsch-Altenburg abzurängen und die starken Stromkrümmungen zu beseitigen, welche dem Abgange des Eises hinderlich waren.

Dieser Bau ist vorläufig in der Länge von 1048 Meter als ein gepflasterter mit Steinwurf versicherter Schotterdammbau ausgeführt und wird nach Massgabe der Ausbildung des Strombettes in der ihm angewiesenen neuen Richtung, fortgesetzt werden;

- m) von dem grossen linksseitigen Inundationsdamme wurde bisher, anschliessend an das Ende dieses Dammes, soweit derselbe auf Grund des Regulirungsprojectes für die Donauregulirung bei Wien zur Ausführung kam, nämlich vom Kreuzgrundende (gegenüber von Mannswörth) stromabwärts eine kurze Strecke ausgeführt.

Von der Donau-Regulirungs-Commission wurde das Project der 5800 Meter langen Dammstrecke vom Kreuzgrundende (unterhalb Mannswörth bis zum Schönauer Wasser am „alten Dorfhaufen“ nächst Schönau, im Spätherbst des Jahres 1884 genehmigt.

Wegen der stärkeren Krümmungen des Stromlaufes wird diese Dammstrecke höher ausgeführt, als die anschliessende obere Dammstrecke (von 5.70 Meter ober Null steigt die Höhe der Dammkrone auf 6 Meter ober Null; im Querschnitt ist der Damm ähnlich gebildet, wie die zunächst vorhergehende Dammstrecke.

Mit dieser Dammstrecke wird — da die Fortsetzung des Dammes weiter stromabwärts nicht mehr so dringend ist — der wichtigste Theil der Dammbauten (bis unterhalb Schönau) zum Abschluss gebracht sein.

Im Jahre 1885 wurde die Regulirung der Donau in der Strecke Albern-Theben durch den Abschluss mehrerer Seitenarme, durch die Einengung überbreiter Strompartien auf das normale Mass mittelst verschiedener Leitwerke und durch die Schaffung einer bedeutenden Anzahl neuer und die Reconstruction bereits bestandener älterer Ufer- und Versicherungsbauten, wesentlich gefördert.

Ausserdem wurde in diesem Baujahre der grosse Inundationsdamm am linken Donauufer um 4.635 Kilometer (vom Kreuzgrunde nächst Mühlentenen bis zum Dorfhaufen nächst Schönau) verlängert und hierdurch ein ebenso breiter und mindestens 7.5 Kilometer langer Streifen des Marchfeldes den alljährlich wiederkehrenden Ueberflutungen dauernd entzogen.

Die Neubauten des Jahres 1885 in dieser Strecke sind folgende:

A. Herstellung des Inundationsdammes von der Kreuzgrundecke bis an das Schönauer Wasser am linken Donauufer und ein Theil der Fundirung des Dammes durch das Schönauer Wasser selbst.

Wie in der oberhalb anschliessenden Strecke, hat auch hier der Damm eine doppelte Aufgabe; derselbe hat erstens das linksseitige Hochwasserufer zu bilden und dadurch den Abgang des Eises zu befördern, respective eine Stockung des abgehenden Eisstosses durch Zusammenhalten des Wassers zu verhüten und zweitens hat derselbe das hinter dem Damme liegende Culturland mit seinen Wohnstätten vor Uberschwemmungen zu schützen.

Der Damm reicht mit seiner Krone bis auf die Höhe von 6 Meter ober Null, die Kronenbreite beträgt 4 Meter, die landseitige Böschung ist wie 1 : 3, die wasserseitige wie 1 : 2 geneigt. Die letztere ist ausserdem bis zur Höhe von 5 Metern ober Null mit Bruchsteinen gepflastert. Der Kern des Dammes besteht aus Schotter, der durch Baggerung im Strome gewonnen wird, der ungepflasterte Rest der stromseitigen und die ganze landseitige Böschung ist mit einer 0.5 Meter starken humushältigen Erdschichte gedeckt und besämt. Fertiggestellt war dieser Inundationsdamm mit Schluss der Baucampagne 1885 bis nahe an das Dorfhaufenende bei Schönau und reichte von hier in einer Länge von circa 30 Kilometer geschlossen bis zum Bisamberge oberhalb Wien.

Die im Jahre 1886 zur Ausführung kommende, besonders schwierige und kostspielige Fortsetzung dieses Dammes durch das Schönauer Wasser in der Länge von mehr als 2 Kilometer wurde durch die Herstellung eines Steindammes, der den künftigen wasserseitigen Fuss des herzustellenden Inundationsdammes bilden wird, vorbereitet.

B. Ufer- und Abschlussbau am Hirschensprung am linken Donauufer unterhalb des alten Fischamender Durchstiches (vorläufig auf 513 Meter Länge hergestellt).

Unterhalb des zu Anfang der Vierzigerjahre vom Wasserbau-Aerar hergestellten Fischamender Durchstiches zweigte links ein bei höherem Wasser sehr mächtiger Arm, das Gernsteiner Wasser, ab. Hiedurch und durch die am rechten Ufer bestehende sehr unregelmässige Fischamündung war an dieser Stelle eine Ueberbreite des Strombettes hervorgerufen, welche ihrerseits wieder die Veranlassung zur Bildung einer grossen, in der projectirten Stromrichtung liegenden Schotterbank abgab. Durch den Abschluss des Gernsteiner-Armes einerseits und durch den Ausbau des am rechten Ufer gegenüberliegenden Leitwerkes am sogenannten „Saurüssel“ wurde das überbreite Bett auf das normale Mass eingeengt und das gesammte Stromwasser in einem Gerinne concentrirt.

C. Ausbau des Leitwerkes an der Ausmündung der Fische in die Donau (Herstellung der Verlängerung des Baues um 83 Meter).

Die Motive für die Ausführung dieser Arbeit sind bereits im Vorstehenden angegeben; dazu kommt noch die Nothwendigkeit, die Ausmündung des Fischflusses, welcher mit seinem constanten und niemals zufriedenden Wasser einen ganz ausgezeichneten Winterhafen bildet, in welchem alljährlich viele hunderte von Schleppern und Dampfschiffen der Donau-Dampfschiffahrt geborgen werden, derart zu verbessern, dass die Einfahrt in dieselbe erleichtert und gefahrlos gemacht werde.

D. Reconstruction des Maria Elender Leitwerkes.

Dieses noch vom Wasserbau-Aerar hergestellte und in seinem ersten Theile sehr richtig tracirte Bauwerk bestand aus Faschinenpackwerk, welches an der Oberfläche mit Bruchsteinen in geringer Stärke verkleidet war.

Da das Faschinenmateriale, wie bei allen Strombauten, wo es abwechselnd bald dem Wasser, bald der Luft ausgesetzt ist, sehr rasch vermorschte und die schwache Steinverkleidung für sich allein auch keine widerstandsfähige Construction bilden konnte, so wurde das Werk beinahe von jedem Hochwasser in grösserer Länge durchrissen.

Diese Durchrisse gefährdeten die Schifffahrt im hohen Grade und verursachte der Abschluss derselben jedesmal sehr bedeutende Kosten.

Um diesen Missständen zu begegnen, wurde hinter dem Elender Leitwerke ein ganz neuer solider Uferbau ausgeführt und das alte Leitwerk in der Weise bei der Herstellung des Uferbaues benützt, dass es bis nahe zum Nullwasser abgetragen wurde und nun als stromseitiger Fuss des neuen Uferbaues dienen muss.

Diese Reconstruction wurde vorläufig auf eine Länge von 1183·4 Meter in dem meist beanspruchten Theile durchgeführt, die Fortsetzung derselben über den restlichen noch mehr als 6 Kilometer langen Leitwerkstheil wird nach Massgabe der Mittel später erfolgen.

E. Reconstruction des alten Uferbaues an der Orther- und Haslaner-Au (Länge 1540 Meter) in der Regulirungstrace.

F. Vollendung der 2. Faschinentraverse durch das Elender Wasser (497 Meter lang).

Durch diesen Bau wird, wie sich bereits deutlich zeigt, der beabsichtigte Zweck: Verlandung des grossen Elender Donauarmes und Erhaltung des Elender Leitwerkes, voraussichtlich erreicht werden.

G. Fortsetzung des Ufer- und Regulirungsbaues am Alberhaufen nächst Regelsbrunn (vorläufig nicht vollendet und nur im Wurfe hergestellt; der förmliche Uferschutzbau wird erst im wirklichen Erfordernissfalle hergestellt werden).

H. Steinwurfherstellung am rechten Donauufer oberhalb Wildungsmauer.

Bei und oberhalb Wildungsmauer befand sich zu Anfang des Jahres 1885 die Donau noch ganz im Naturzustande; es bestand weder am rechten, noch am linken Ufer irgend ein fester Bau, der den Ausschreitungen des Stromes und dem Abbruch des Landes Einhalt gethan hätte. Das Bett des Stromes hatte in dieser Partie eine Breite von circa 800 Meter, was mehr als das Doppelte der normalen Breite ist, der Strom selbst war durch eine sehr mächtige, in der eigentlich beabsichtigten Stromtrace liegende Schotterbank in zwei Arme gespalten, von denen der eine südliche den Fuss

des 70 Meter hohen Steilufers, auf welchem die Ortschaft Wildungsmauer liegt, immerfort unterwusch und zum Einsturz brachte, während der andere nördliche das flache Uferland im rothen Wörth und am grossen Mühlhaufen allmählig abbrach.

Dem zu begegnen und um den Strom in feste Ufer zu fassen, wurde der Steinwurf oberhalb Wildungsmauer, der das künftige rechte Donauufer zu bilden haben wird, hergestellt und das im nächsten Absatz zu besprechende Leitwerk im rothen Wörth am linken Ufer verlängert.

Die Länge des oberhalb Wildungsmauer hergestellten Wurfsteindammes beträgt 921.32 Meter; die Fortsetzung dieses Baues, sowie die Regulirung dieser Stromstelle überhaupt, wird in den nächsten Jahren mit grösseren Mitteln betrieben werden müssen, da dieselbe die schlechteste auf der niederösterreichischen Donau unterhalb Wien ist und voraussichtlich noch einige Zeit bleiben wird.

I. Leitwerksverlängerung im rothen Wörth (1885 ausgeführte Verlängerung als niedriger Steindamm 437 Meter).

K. Faschinentraverse am Fuchshaufen nächst Petronell (192 Meter lang), wegen Abschluss des Stromarmes zwischen dem Fuchshaufen und der Petroneller Schlossau ausgeführt im Interesse der Ausbildung des Hauptstrombettes.

L. Ausbau und Verlängerung des Leitwerkes bei Deutsch-Altenburg am rechten Donauufer.

Die günstige im Jahre 1884 vorhanden gewesene Situation für die Herstellung dieses grossen Baues hat sich nicht geändert und wurde in sehr ausgiebiger Weise ausgenützt.

Der an den Alsterhaufen anschliessende Theil dieses Leitwerkes wurde in der Länge von 566.376 Meter ausgebaut und die Leitwerksverlängerung um 1036 Meter durch die Herstellung des vorderen Steinwurfdammes gesichert.

Der Ausbau dieses Theiles, sowie der Abschluss des ganzen Leitwerkes durch Verbindung desselben mit dem Hainburger Wörth unterhalb Deutsch-Altenburg wird in der nächsten Zeit angestrebt werden.

Erhaltungsbauten.

Auch in dieser Strecke waren sowohl an den älteren, vom Wasserbau-Aerar hergestellten und für die eigentliche Regulirung benützbaren Bauten als auch an den bereits von der Donau-Regulirungs-Commission hergestellten Regulirungsbauten namhaftere Erhaltungsarbeiten an den Uferbauten bei Schönau, Croatisch Haslau, Orth, Petronell und Hainburg, sowie an den Leitwerken bei Maria Elend und Wildungsmauer nothwendig.

In den letzten Baujahren haben sich die Erhaltungsarbeiten theils in Folge der günstigen Eis- und Wasserstandsverhältnisse, theils aus dem Grunde bedeutend vermindert, weil die systematisch angelegten neueren Werke einander in ihrer Wirkung bereits unterstützen und in ihrem Bestande sichern.

Schliesslich wird noch erwähnt, dass die Donau-Regulirungs-Commission über Wunsch der Stadt Klosterneuburg ein Project für den von dieser Stadt angestrebten Canal ausarbeiten liess, welches von derselben auch acceptirt wurde und dass die Donau-Regulirungs-Commission die Leistung eines Beitrages zu den Kosten des Canals beschlossen hat. Die weiteren Amtshandlungen in dieser Angelegenheit liegen im Wirkungskreise der k. k. n. ö. Statthalterei.

Finanzielle Gebarung des Donau-Regulierungs-Fondes.

Die Mittel zur Ausführung der Donau-Regulierung bei Wien wurden durch zwei Anlehen der Donau-Regulierungs-Commission beschafft. Das erste Anlehen vom Jahre 1870 (mit einer Prämienverlosung ausgestattet) im Nominalbetrage von 24 Millionen Gulden ergab den Baarerlös von 23,141.346 fl. 13 kr. Das zweite Anlehen vom Jahre 1878 wurde im Nominalbetrage von 6,224.300 Gulden begeben und ergab den Baarerlös von 6,000.000 fl.

Aus beiden Anlehen sind demnach dem Donau-Regulierungs-Fonde für die Zwecke der Donau-Regulierung im Baarem zugeflossen 29,141,346 fl. 13 kr.

Ueberdies sind dem Donau-Regulierungs-Fonde bis Ende des Jahres 1881 an eigenen Einnahmen zugeflossen 4,386.480 „ 31½ „

Im Ganzen betragen also alle Eingänge des Donau-Regulierungs-Fondes bis zum Ende des Jahres 1881 33,527.826 fl. 44½ kr.

Aus diesen Eingängen wurden bis Ende des Jahres 1884, wo die Donau-Regulierungs-Arbeiten bei Wien vollendet waren, die Kosten dieser Donau-Regulierungs-Arbeiten (von Nussdorf bis Fischamend) bestritten und es betragen diese Kosten bis Ende des Jahres 1884 32,755.440 „ 10½ „

Es verblieb demnach Ende December 1884 aus den Mitteln der Donauregulierung bei Wien der Betrag von 772.386 fl. 34 kr.

Der letztgedachte Betrag wird noch theils für die Abrechnungen der Bauten der Donauregulierung bei Wien verwendet werden, theils verstärkt diese Summe den allgemeinen Reservefond für die Kosten der Donau-Regulierung in Niederösterreich.

Die neuen Einnahmen zur Bestreitung der Kosten der Donau-Regulierung in der ganzen Stromstrecke in Niederösterreich, welche Arbeiten seit dem Jahre 1882 von der Donau-Regulierungs-Commission ausgeführt werden, bestehen aus den Baarbeiträgen des Staates (jährlich 700.000 fl.), des Landes Niederösterreich (jährlich 200.000 fl.) und den eigenen Einnahmen des Donau-Regulierungs-Fondes jährlich im Maximalbetrage von 300.000 fl. Diese

neuen Zuflüsse nebst dem oben erwähnten, aus den Mitteln der Donau-Regulirung bei Wien herstammenden Beträge von 772.386 fl. 34 kr. betragen zusammen in den Jahren 1882, 1883, 1884 und 1885 5,087.400 fl. 75 $\frac{1}{2}$ kr.

Die Ausgaben waren in den Jahren 1882, 1883, 1884 und 1885 zusammen 3,873.042 fl. 85 $\frac{1}{2}$ kr.

Die disponiblen Mittel für die Fortsetzung der Donauregulirung in der ganzen Stromstrecke in Niederösterreich beliefen sich Ende December 1885 auf den Betrag von 1,214.357 fl. 90 kr.

(Diese Ziffern sind nur als approximativ richtig anzusehen, nachdem der Rechnungsabschluss für das Jahr 1885 buchhalterisch noch nicht geprüft ist.)

Die Donau-Regulirungs-Commission besass Ende December 1885 jedoch ausser diesen Baarbeständen noch folgende namhaftere Activen, und zwar:

1. Die eingelösten und durch die Donauregulirung gewonnenen, früher schon angeführten Grundstücke, deren Werth approximativ in folgender Weise angenommen werden kann.

A. Die Baugründe auf dem rechten Durchstichufer (in Wien) per 521.970 Quadratklaffer mit folgender Bewerthung:

Von obiger Fläche sind vor Allem die Flächen der Bäder, öffentliche Landungsplätze und Zugänge auszuscheiden mit 44.300 Quadratklaffern, da diese Flächen keinen Ertrag abwerfen.

Der Rest dieses Terrains hat also 477.670 Quadratklaffer.

Von diesem Terrain umfassen:

a) Die bereits verpachteten Landungsplätze die Fläche von 74.200 Quadratklaffern, welche einen Jahrespachtzins von 88.000 fl. abwirft. Es ergibt sich somit der gegenwärtige Capitalswerth mit 1,960.000 fl.

b) der Rest des ganzen obigen Terrains per 403.470 Quadratklaffer nach dem gegenwärtigen Durchschnittsverkaufspreise zu 15 fl. per Quadratklaffer bewerthet, gibt den Werth von 6,052.050 „

B. Die Baugründe am linken Ufer per 50.082 Quadratklaffer im Werthe von 8 fl. per Quadratklaffer, daher zusammen im Werthe von 400.656 „

C. Das rechtsseitige Terrain unterhalb der Stadlauer Eisenbahnbrücke per 520.000 Qua-

Fürtrag . . . 8,412.706 fl.

	Uebertrag	8,412.706 fl. — kr.
dratklafter im Werthe von 3 fl. per Quadratklafter,		
daher zusammen im Werthe von	1,560.000 „ — „	
D. Das Terrain des alten Stromes (600 Joch)		
mit dem jährlichen Pächtertrag von circa 24.000 fl., daher		
im Capitalswerthe von	533.000 „ — „	
Es bewerthen sich demnach diese Grundflächen zu-		
sammen mit	<u>10,505.706 fl. — kr.</u>	
Weitere Activen sind:		
2. Die Kaiser Franz Joseph-Brücke bei Florids-		
dorf (Eigenthum des Donau-Regulirungs-Fondes) mit		
dem Brückenmautherträgniss, hier eingestellt mit den		
Herstellungskosten von		
	2,449.410 fl.	
3. Daß dem Donau-Regulirungs-Fonde gehörige		
Wohnhaus Nr. 11 auf dem Erzherzog Carl-Platz nächst		
der Kronprinz Rudolf-Brücke im Bauwerth ohne Grund-		
werth von		
	72.000 „	
Werden zu diesen Activen obige Baarbestände von	1,214.357 „ 90 „	
hinzugerechnet, so ergibt sich als Summe der Ende De-		
cember 1885 vorhanden gewesenen Activen der Betrag		
von	<u>14,241.473 fl. 90 kr.</u>	

Was die eigenen Einnahmen des Donau-Regulirungs-Fondes betrifft, so sind dieselben insbesondere durch die Vermehrung der Verkäufe und Verpachtungen in der letzten Zeit namhaft gestiegen.

Was die dauernden Einnahmen des Donau-Regulirungs-Fondes aus Verpachtungen, Ertrag der Mauth der Kaiser-Franz-Joseph-Brücke u. s. w. betrifft, so war dieses Erträgniss früher durchschnittlich jährlich 98.000 fl.

Dieses Erträgniss ist im Jahre 1885 auf mehr als 187.000 fl. gestiegen.

Die gesammten eigenen Einnahmen des Donau-Regulirungs-Fondes betragen im Jahre 1885 385.493 fl. 87 kr.

Nach dem Gesetze vom 16. Juni 1882 können jährlich für die Regulirungszwecke aus den eigenen Einnahmen des Fonds nur 300.000 fl. verwendet werden; es wird daher der Ueberschuss des Jahres 1885 per 85.493 fl. 87 kr. und der frühere Ueberschuss (aus dem Jahre 1883 und 1884) per 208.229 fl. 42½ kr., somit im Ganzen 293.723 fl. 29½ kr. für die Curien separat in Evidenz gehalten und verzinst.

Die finanzielle Gebarung des Donau-Regulirungs-Fondes für die abgeschlossenen Regulirungs-Arbeiten bei Wien ergibt das günstige Resultat, dass von den diesen Bauten durch die beiden Anlehen zugeführten Mitteln von circa 30 Millionen heute, nach Bestreitung aller Auslagen von mehr als 32 Millionen Gulden fast noch die Hälfte, nämlich circa 14 Millionen Gulden in Grundwerthen und sonstigen Activen vorhanden ist.

Wien, im Mai 1886.

Die Donau-Regulirungs-Commission.



A n h a n g.

Gegenwärtige Zusammensetzung der Donau-Regulirungs-Commission in Wien.

Die Donau-Regulirungs-Commission in Wien besteht unter dem Vor-
sitze des Ministers des Innern (Sr. Excellenz des Herrn Minister-Präsidenten
Eduard Grafen Taaffe) rücksichtlich des von ihm ernannten Stellvertreters
(Sr. Excellenz des Herrn Geheimen Rathes und Sectionschefs Dr. August
Freiherr von Wehli) aus den von der Regierung, dem verstärkten nieder-
österreichischen Landesausschusse und dem Gemeinderath von Wien
gewählten Vertretern (mit beschliessender Stimme).

Ausser diesen ständigen Mitgliedern der Donau-Regulirungs-Commis-
sion ernennen die Regierung, der verstärkte niederösterreichische Landes-
ausschuss und der Gemeinderath von Wien Vertreter in die Donau-Reguli-
rungs-Commission mit berathender Stimme.

Bei der Abstimmung haben die Vertreter der Regierung, des Landes
und der Gemeinde, jede Gruppe nur Eine Stimme abzugeben.

Als Mitglieder mit beschliessender Stimme fungiren gegenwärtig:

Von Seite der Regierung:

- Se. Excellenz Herr Geheimrath, Gouverneur der österreichisch-ungarischen
Bank Alois Moser;
 „ „ „ Geheimrath, Sectionschef im Ministerium des Innern
Dr. Franz Freiherr von Matzinger;
 Herr Sectionschef im Handelsministerium Dr. Heinrich Ritter von Wittek;
 „ Ministerialrath im Finanzministerium Dr. Maximilian Chiari;
 „ Oberbaurath im Ministerium des Innern Johann Rössler;
 „ Sectionsrath im Finanzministerium Johann Kapf.

Von Seite des Landesausschusses:

- Herr niederösterreichischer Landesausschuss Dr. Josef Ritter von Bauer;
 „ Oberbaurath, Architekt, Landtagsabgeordneter Eduard Kaiser;
 „ Universitätsprofessor, Reichsraths- und Landtagsabgeordneter Dr.
Eduard Süss.

Von Seite der Gemeinde Wien:

- Herr Bürgermeister, Landmarschallstellvertreter und Landtagsabgeordneter
Eduard Uhl;
- „ Landtagsabgeordneter, Gemeinderath in Wien, Hof- und Gerichts-
advocat Dr. Moriz Lederer;
- „ Baurath, Architekt, Gemeinderath in Wien Wilhelm Stiassny.

Ferner fungiren als Mitglieder mit beratender Stimme:

Von Seite der Regierung:

- Herr Sectionschef Präsident der General-Direction der österreichischen
Staatsbahnen Alois Freiherr Czedit von Bründelsberg;
- „ Hofrath und pensionirter General-Inspector der Kaiser Ferdinands-
Nordbahn Wilhelm Eichler Freiherr von Eichkron;
- „ Director der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft Martin Ritter von
Cassian;
- Se. Excellenz Herr Dr. Cajetan Freiherr von Felder;
- Herr Civil-Ingenieur Alfred Lenz;
- „ Generalrath der österreichisch-ungarischen Bank Ludwig Tennenbaum;
- „ Ministerialrath a. D. Mathias Waniek Ritter von Domyslow;
- „ Hofrath Leiter der Finanz-Landes-Direction in Wien Georg Ritter von
Zimmermann.

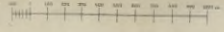
Von Seite der Gemeinde Wien:

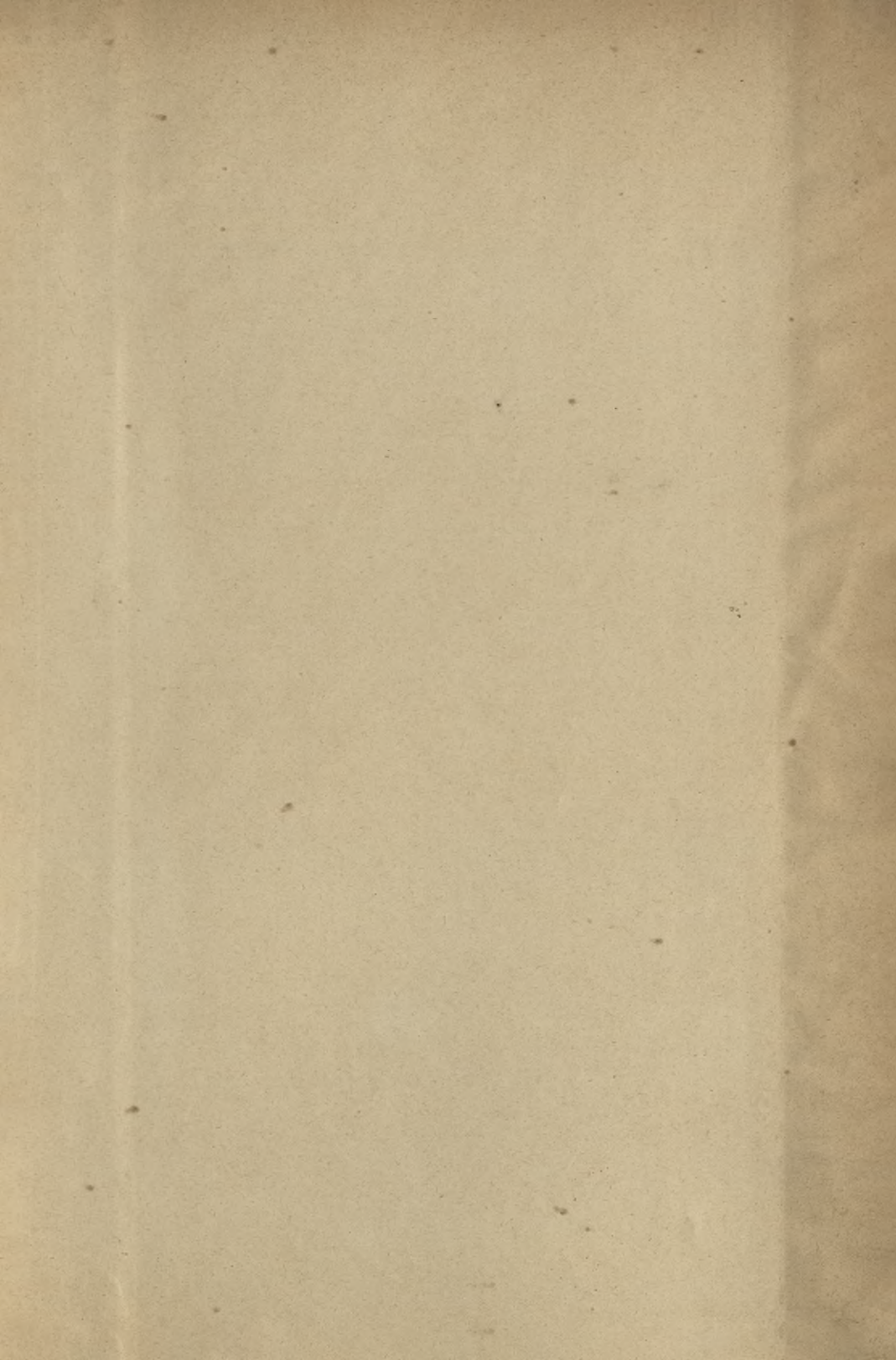
- Herr Hof- und Gerichts-Advocat, Reichsraths- und Landtagsabgeordneter,
Gemeinderath in Wien Guido Freiherr von Sommaruga;
- „ Baurath, Civil-Ingenieur, Gemeinderath in Wien Theodor Ritter von
Goldschmidt;
- „ Baurath, Ober-Ingenieur der Kaiser Ferdinands-Nordbahn a. D., Ge-
meinderath in Wien Karl Axmann.

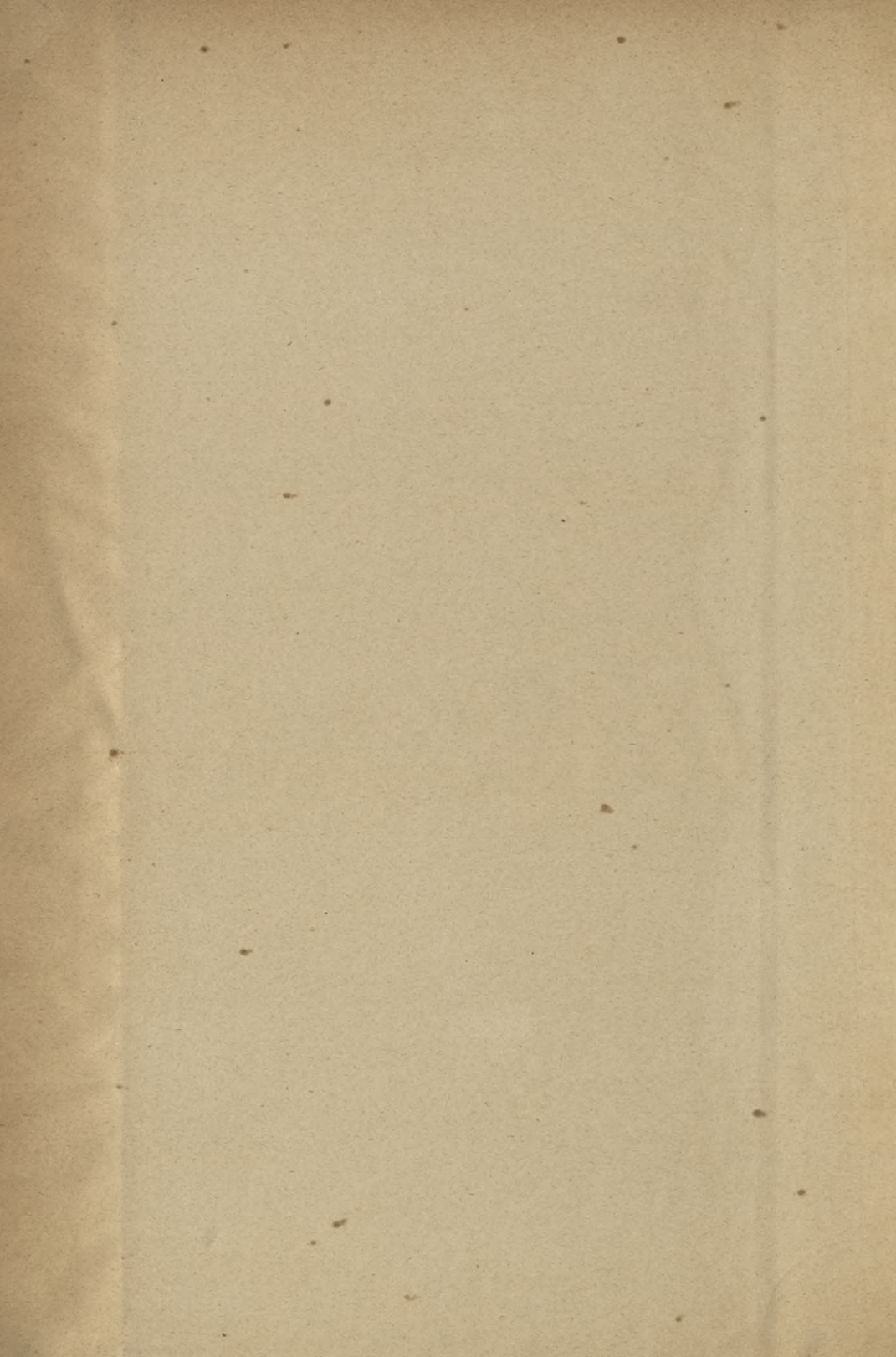
Der Donau-Regulirungs-Commission ist das nothwendige Beamten-
personale zugewiesen.

Als Oberbauleiter der Donau-Regulirungs-Arbeiten bis zum Jahre 1880
war Herr Ministerialrath a. D. Gustav Ritter von Wex, dann bis zum Jahre
1883 der nunmehr verstorbene Oberbaurath Johann Borkowitz bestellt.

Gegenwärtig fungiren als Oberbauleiter der Herr Baurath Gottlieb
Fänner, und als Oberbauleiter-Stellvertreter Herr Ober-Ingenieur Sigmund
Taussig.







Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-353564

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000317746

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-353565

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000317747

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000305882

WYDZIAŁY POLITECHNICZNE KRAKÓW

BIBLIOTEKA GŁÓWNA



L. inw.

33438

Kdn., Czapskich 4 — 678. 1. XII. 52. 10.000