

Begründung.

Die Erklärung meines Vorschlages, der Einfachheit und der Vortheile desselben kann ich wohl nicht besser beginnen, als mit dem ersten und nothwendigsten Objecte, ohne welches weder das gegenwärtige, noch irgend ein anderes ähnliches Project irgend einen Werth hat, nämlich einer **festen Schleuse** am obern Anfang des Kanals bei seinem Austritte aus der Donau. Diese Schleuse müsste, wann immer nöthig, das Wasser des Hauptstromes gänzlich abschliessen, und mit einer Vorrichtung versehen sein, um einen beständig gleichmässigen Wasserzufluss in den Kanal zu erhalten. Auf diese Weise müsste das Niveau des Donaukanals fortwährend auf einer bestimmten Höhe erhalten werden, und keine Aenderung erleiden durch irgend einen beliebigen Abfluss in die Donau. Die Dimensionen dieser Schleuse sollen nicht nur das Ablassen eines jeden Schiffes oder Flosses von oder zur Donau gestatten, sondern es soll eine Doppel-Schleuse sein, damit 2 Schiffe zugleich in derselben oder in entgegengesetzter Richtung passiren können. Die hiedurch entleerte Wassermenge wäre zu gering um den Wasserstand im Donaukanale zu alteriren.

In Fortsetzung dieser Schleuse schlage ich vor, auf beiden Ufern des Kanals Schutzmauern zu errichten, am rechten Ufer bis unterhalb Erdberg, am linken bis zur Freudenau.

Diese Schutzmauern sollen am linken Ufer die Linie oder Kante der Chaussée einhalten, welche mit dem Kanal parallel läuft. Hinter dieser Schutzmauer soll ein Unraths-Hauptkanal von passender Dimension und nach den neuesten Grundsätzen angelegt werden; am Donaufusse oder irgend einem Punkte stromabwärts beginnend, soll er mit diesem oder dem Kanale durch eine Nebenschleuse in Verbindung stehen. Auf diese Weise kann dann entweder ein fortwährend fließender Wasserstrom durch den Unraths-Hauptkanal geleitet, oder dieser nur zeitweise durchgespült und der Inhalt fortgewaschen werden. Dieser Unraths-Hauptkanal soll den Inhalt aller Kanäle aufnehmen, welche jetzt in den Donaukanal fließen, und diesen Inhalt bis zu einem Punkte der Freudenau weiter führen, wo er gesammelt und als Dünger nutzbar gemacht werden kann.

Die Vortheile dieser Drainage sind selbstverständlich, aber unermesslich für die Leopoldstadt. Erstens ist die Rückstauung des Inhaltes der Leopoldstädter Kanäle in die Strasse und Häuser (wie 1871 mit den unvermeidlichen giftigen Fiebern) gänzlich beseitigt, denn für den Fall einer Verstopfung des zu erbauenden Haupt-Unrathskanals sollen in passender Höhe Abflüsse gelassen werden, welche übermässigem Wasserzulauf einen Abfluss gewähren, und zugleich anzeigen, zwischen welchen 2 Abflussthoren eine Verstopfung eintrat, welche dann sogleich beseitigt werden kann.

Am linken Ufer sollen an passenden Plätzen Waschplätze mit Stiegen, auch Pferdeschwemmen mit Rampen errichtet werden, so dass dem Publikum diese Bequemlichkeiten verbleiben, und trotzdem der Schiffsverkehr weniger gestört wird als bisher. Ein Zurückschieben der linksseitigen Schutzmauer gegen das Leopoldstädter Ufer, ohne das Flussbett im geringsten zu schmälern, bietet den Vortheil, dass diese Gründe am rechten Ufer gewonnen werden.

Die Schutzmauern am rechten Ufer sollen auf ähnliche Weise errichtet werden; nur dass der Haupt-Unrathskanal nicht an der Rückseite der Uferschutzmauer geführt wird, sondern hinter einer zweiten Schutzmauer, welche an der obern Seite des Abhanges zu errichten ist; die Ursachen sind bei tieferem Eindringen in das Project selbstverständlich.

Durch die vorgeschlagenen Schutzmauern an beiden Seiten des Donaukanals wird der gegenwärtig werthlose Raum der Böschungen nutzbar, und auch vor Ueberschwemmungen bewahrt; die schärfsten Krümmungen des Kanals werden regulirt, und die schwimmenden Landungsplätze und Waschflösse zum Besten der Schifffahrt unterdrückt.

Der Hauptzweck dieses Projectes ist die Gewinnung der Ufer- und Böschungsgründe für die bestimmten Zwecke; das Zurücklegen des linken Ufers und Verlegen alles gewonnenen Terrains auf das rechte Ufer, sichert die Ausführung der Idee in ihrer Gänze ohne irgend welche Schwierigkeit.

Ich schlage vor, längs des rechten Ufers, unmittelbar hinter der Schutzmauer eine Eisenbahn zu führen, nämlich von irgend einem Punkte der Franz-Josef-Bahn zwischen Nussdorf und dem Bahnhofe stromabwärts bis zu einer Verbindung mit der Staats- und Südbahn, mit einer Zweigbahn zum Anschlusse an die projectirte Wienfluss- und Verbindungsbahn, möglichst nahe dem Hauptzollamte.

Nach ihrem Austritte aus der Franz-Josef-Bahn soll die projectirte Bahn sobald als möglich das aus dem Donaukanal gewonnene Terrain erreichen und mit doppeltem Geleise bis zur Augarten-Brücke fortgeführt werden. Hier soll der Centralbahnhof beginnen, welcher zwischen der Augarten- und Karlskettenbrücke zu liegen kommt, 4 Geleise, ein Aufnahmsgebäude mit Kanzleien im ersten Stockwerke enthält und nur für eine Passagier-Station verwendet werden soll.

Ich will mich hier nicht aufhalten, die projectirte Station zu beschreiben, da die Idee so einfach ist, und an der Metropolitan-Railway in London so oft ausgeführt wurde, dass die meisten meiner Leser damit bekannt sein werden. Während der fünfthalb Jahre, welche ich beim Bau der Metropolitan-Railway, bei Herrn J. Fowler beschäftigt war, habe ich jede Gelegenheit gehabt, die grössten Schwierigkeiten dieser Art gelöst zu sehen und im gegenwärtigen Falle würde der Anwendung dieses Systemes nicht das Geringste entgegenstehen.

Von der Karlskettenbrücke wird die Bahn dem Kanale bis zu einem Punkte zwischen der Ferdinands- und der Aspernbrücke folgen, von wo die Zweigbahn zur Wienfluss-Bahn beginnt: dann geht sie längs des Kanals weiter bis unterhalb Erdberg zu einem Anschlusse an die Staatsbahn. Die Zweigbahn zur projectirten Wienfluss-Bahn wird theilweise den Charakter einer unterirdischen Bahn haben.

An einigen Punkten werden Schwierigkeiten zu überwinden und kostspielige Bauten erforderlich sein, (welche Unternehmung in einer Stadt ist ohne solche?) so z. B.: das Offenerhalten des Verkehrs in Gassen und an Landungsplätzen; die Kreuzung des Wienflusses; die Aufrechterhaltung eines gleichmässigen Niveaus für die ausströmenden Effluvien; die Passage so vieler Brücken, die Offenhaltung des Schiffsverkehrs.

Dies sind Fragen, welche in jedem denkenden Manne entstehen müssen, und welche ein tiefes, ernstes Studium der kleinsten Details erfordern. Nur ein solches wird mich befähigen, eine entschiedene Antwort zu geben. Wäre Vorliegendes ein detaillirtes Project, so würde ich zugeben, dass mein Studium desselben noch nicht hinlänglich gründlich ist. Aber, soweit ich Einsicht nahm, sind alle bestehenden Schwierigkeiten leicht zu überwinden; nicht eine Brückenpassage kommt in Störung; bloss einige Strassenniveau's erleiden unbedeutende Veränderungen; bei der Einmündung in bestehende

und projectirte Bahnen werden die bestehenden Grenzen der Neigungs- und Richtungs-Verhältnisse erreicht, aber nicht überschritten werden.

Bevor ich zu der Aufzählung der Vortheile übergehe, welche mit dieser Eisenbahn und Centralstation verbunden sind, muss ich noch über die weitere Verwendung des neu gewonnenen Landes Einiges bemerken. Das ganze, dem Ufer abgewonnene Land wird höchstens am Stationsplatz, sonst aber nirgends zur Bahn nöthig sein. Es soll daher diese Bahn möglichst entfernt von den Uferschutzmauern angelegt werden; der Zwischenraum zwischen Bahn und Fluss soll zu Ausladeplätzen, und wo es der Raum erlaubt, zu Güter-Entrepôts verwendet werden. Diese Entrepôts sollen an passenden Orten mittelst Drehscheiben und Weichen mit der Hauptlinie verbunden werden, damit eine directe Verbindung zwischen Fluss und Bahn stattfinde. Der Verkehr von Aussen mit den Entrepôts und dem Ufer soll mittelst Brücken über die Bahn geschehen. Es muss hier in Betracht gezogen werden, dass das Kanalniveau niedrig und beständig ein gleiches sein wird, daher auch die Bahn und Depôts auf die bequemste Höhe für das Ab- und Zuladen der Schiffe angelegt werden können ohne Rücksicht auf Veränderungen des Wasserstandes. Diese Einrichtung wird mehr als ein Niveau erforderlich machen, es werden daher zwei Schutzmauern nöthig sein, die eine gegen den Donaukanal, die andere gegen die Chaussée zum Schutze der Bahn.

Wie oben gesagt, wird der Haupt-Unraths-Kanal an der rechten Seite so weit als möglich vom Ufer geführt werden; die Entwässerung der Bahn wird natürlich in den Donau-Kanal erfolgen.

Die Einrichtung der Schutzmauern, der Haupt-Unraths-Kanäle, die Weite des Donau-Kanals, die Wasserhöhe, die Situation der Bahn etc. werden vielleicht besser ersichtlich sein in dem beiliegenden Durchschnitte.

Ich schlage noch vor, zwischen dem Wienflusse und dem projectirten Verbindungs-Bahnhof eine abgesonderte Poststation zu errichten. Diese bestände bloß aus einem dritten Geleise mit Drehscheiben und Quergeleisen im ersten Stocke des Gebäudes, so dass die Waggon sammt Inhalt heruntergelassen und auf einem Schienenwege zu und vom Postamt und Zoll geführt werden können. Dies kann auf verschiedene Art durchgeführt werden. Da eben aber auch diese letzteren Behörden gehört und ihre Wünsche berücksichtigt werden müssen, so erwähne

ich dies bloss als einen Theil des vollständigen Projectes, dessen Details nicht in den Rahmen dieser oberflächlichen Contouren passen. Auch Haltestellen müssen in entsprechenden Entfernungen und den Uebergängen des Kanals errichtet werden, obwohl auf diese kurze Linie nicht viele nöthig sein dürften.

Die beiden Endstationen werden nicht von grosser Ausdehnung und im Vergleiche mit den Wiener Bahnhöfen sogar unbedeutend sein, da das Betriebsmaterial bei der Kürze der Linie und der fortwährenden Wiederholung der Züge nicht zahlreich zu sein braucht.

Das Geleise soll normal, also für alle Wagen österr. Bahnen und für Transitverkehr geeignet sein.

Das Project, auch nur allein als Eisenbahn für sich betrachtet, scheint mir so ausserordentlich nützlich, da es ohne besondere Länge nicht nur alle gebauten und concessionirten Bahnen verknüpft, sondern sie auch an einem Centralpunkte in der Mitte der Stadt vereinigt.

Wenn die Trains dieser Uferbahn regelmässig zu den regelmässigen Zügen der grossen österreichischen Bahnen verkehren, so hätten die Passagiere die Möglichkeit, in der Stadt schon Karten für irgend welche Station in jeder Richtung zu lösen, und statt dass der Postwagen wie jetzt zur Bahn fährt, um dort umgeladen zu werden, könnte dann der leere Eisenbahnpostwaggon auf einem Schienenwege zum Postamt gebracht, dort geladen und zum Anhängen an den betreffenden Postzug gesendet werden.

Die Franz-Josefs-, die Nord-, die Süd-, die Staatsbahn und bald wohl auch die Westbahn könnten von irgend einer ihrer Stationen Waggons bis ins Herz der Stadt senden. — Auch der Bau von Häusern, Villen etc. längs der Hauptbahnen wird erleichtert, da die Baugründe daselbst noch billig sind im Vergleich mit diesen in der unmittelbaren Nähe Wiens. Und so wäre das auch ein Beitrag zur Abhilfe der Wohnungsnoth und Wohnungstheuerung.

Ohne einen ganz ausgearbeiteten Plan ist es wohl nicht gut möglich, die wirklichen Kosten des Projectes zu berechnen. Sie mögen beim ersten Blick bedeutend erscheinen; ich glaube aber bei Berücksichtigung der sanitären Vortheile, der Nützlichkeit, der Communications-Erleichterung und Vermehrung, der Reduction der Wohnungsnoth fallen alle diese Argumente weit schwerer in's Gewicht, als irgend eine pecuniäre Rücksicht.

Vorerst ist der grösste Theil des zur Ausführung des Projectes nöthigen Grundes heute vollkommen werthlos und uneinträglich. Er

wird aber nicht zur Bahn allein verwendet, sondern auch zu Waaren-Depôts etc. welche bei ihrer centralen Lage an Kanal und Bahn reichliche Miethe einbringen müssen. Die Rentabilität der Bahn kann nicht angezweifelt werden, sie wird trotz ihrer Kürze alle Desiderien erfüllen, welche an lange Bahnen mit oft schwierigem Terrain gestellt werden, und zwar bei bedeutend minderen Auslagen. An bestehenden Gebäuden wird so viel wie nichts demolirt, die Störung bestehender Strassen ist höchst unbedeutend, und der Vortheil des erleichterten Transportes von einem Ende Wiens zum andern, oder besser vom ganzen Kaiserthume in's Herz der Stadt, wird sicherlich vom Publikum verstanden und gewürdigt werden.

Schlusswort.

Die Verbesserung des Kanalbettes und des Flusstransportes kann leichter beurtheilt werden, wenn man betrachtet: Einerseits die bestehenden Schwierigkeiten des Schiffsverkehrs bei zu hohem oder zu niederem Wasserstande; die schwimmenden Landungsplätze und Waschhäuser; das periodische Baggern, um den Ansatz der Fluth, der vom Strom angehäuft wird, wegzuschaffen; die unmittelbaren Gerinne mit ihrem die Luft und das Wasser verpestenden Inhalte, die von den Abhängen herabströmen; die Schwierigkeiten des Auf- und Abladens der Schiffe und den Sumpf von giftigen Substanzen, welche stets durch die Stadt laufen oder ihren Weg in die Drainageröhren nehmen, um, Strassen und Häuser überschwemmend, Unrath und Verderben mit sich zu bringen. Andererseits dürfen wir auf einen reinen, leicht und ununterbrochen befahrbaren Strom rechnen, der neben dem Vortheile der Luftreinigung auch sonst zu einer Quelle von Genüssen und Vergnügungen werden kann; ferner erhalten wir massive Quais statt haltloser und schlüpfriger Abhänge.

Der Centralbahnhof würde ein Vereinigungspunkt aller Theile des Kaiserreiches werden und dem müden Geschäftsmanne die Mittel bieten, auf bequeme Weise zu dem Genusse der Ruhe des Landlebens und frischer Luft, die ihm die Stadt nie bieten kann, zu gelangen.