

## Erläuterungen

zu dem Vergleichungsplane der Vorschläge zur Donauregulirung bei Wien von Kiener, Baumgartner, Kink und Michalik mit Bezug auf die Verhandlungen der Commission vom Jahre 1850.

Die im Drucke erschienenen „Grundsätze für die Regulirung großer Flüsse mit besonderer Rücksicht auf die Donau bei Wien von M. Kiener“ sind übereinstimmend mit jenen der Commission im Jahre 1850, so wie mit den mündlichen Erörterungen bei der Sitzung am 27 März 1865 im niederösterreichischen Landesauschusse.

Insbefondere wurde sowohl von der Commission 1850 als auch von allen vier Experten bei der Besprechung im niederösterreichischen Landes-Auschusse anerkannt, daß es nicht genüge, nur eine Aenderung nächst Wien vorzunehmen, sondern daß die Regulirung übereinstimmend bis Spainburg durchgeführt werden müsse, wenn anders Wien von Ueberschwemmungen befreit werden soll.

Die von der Commission 1850 vorgeschlagene Regulirungslinie Nr. 1 fällt mit dem Projekte Kiener's bezüglich der Richtung und Ausdehnung fast vollständig zusammen. Die verengte Stelle mit dem Vorhafen bei Rußdorf zur Abhaltung des Schotter's und der Hochwässer entspricht dem Zwecke nach vollständig der von dieser Commission beantragten Stauschleuße.

Ebenso übereinstimmend ist die bis Theben fortlaufende Eindämmung des Hauptbettes und die Abschließung aller Seitenarme.

Die andern drei Projekte sind hiervon wesentlich darin abweichend, daß sie nur die nächste Umgebung Wiens behandeln, während es doch keinem Zweifel unterliegen dürfte, daß selbst dann, wenn diese Donau-Regulirung nach und nach, theilweise, nach Verhältnis der disponiblen Geldmittel ausgeführt werden sollte, schon vom Anfange nach einem vollständigen Plane gearbeitet werden muß, wenn man nicht in die Verlegenheit gerathen will, durch frühere Bauten die weitere Fortsetzung, wenn nicht gar unmöglich, doch schwieriger und kostspieliger zu machen, und die Er-

reichung eines vollständigen, den sichern Erfolg verbürgenden Werkes in Frage zu stellen.

Am nächsten dem Projekte *Kieners* ist der Antrag des k. k. Oberbaurathes *Rink*, welcher zur Abhaltung der Hochwässer von oben eine gemauerte Brücke über den Wiener-Donaukanal bei *Rußdorf* vorschlägt, und auf der vorletzten Seite seiner Denkschrift für den Fall, als die von ihm beantragten Verbesserungen nicht ausreichen sollten, zum Schutze gegen die Ueberschwemmungen durch Rückstau eine Verlängerung des Wiener-Donaukanales und Abdämmung desselben von der großen Donau bis *Mannswörth* in Aussicht nimmt.

Diese Verlängerung würde aber, abgesehen davon, daß das Gefälle bis *Mannswörth* nicht ausreicht, um die Gefahr von dieser Seite ganz zu beseitigen, die werthvollen kultivirten Gründe am rechten Ufer zerstören, während nach dem Projekte *Kieners* nur die in sehr geringem Werthe stehenden Auen am linken Ufer hiezu in Anspruch genommen werden. Ueberdies würde nach dem Projekte *Rink's* schon ein bedeutender Theil des Praters, wo eben die schönsten Wildparthien sind, ohne eigentliche Nothwendigkeit in Anspruch genommen, was betreffenden Ortes wohl Anstände herbeiführen dürfte.

Noch weiter in dieser Beziehung geht das Projekt von *Mihalik*, nach welchem der Prater mitten in 2 Theile zerschnitten wird und *Rondeau* und *Luisenau* in den Durchstich fallen.

Abgesehen davon ist aber auch die Umwandlung des Wiener-Donaukanales in einen Kanal mit Kammer Schleußen schon von der Commission 1850 aus den im Protokolle vom 6. April über die 8. Sitzung angeführten wichtigen Gründen verworfen worden, und würde auch gegen Ueberschwemmung nicht schützen, weil, wenn auch keine Unverlässigkeit der Schleußen eintrete, die Seitenzuflüsse, und das durch den Grund aufgehende Wasser eine Ueberschwemmung im geschlossenen Kreise zur Folge hätten.

Diese beiden Projekte, besonders letzteres, beschränken auch den Raum für die künftig anzulegende neue Vorstadt, und würden durch die Annäherung an den Nordbahnhof die Ersteigung der nothwendigen Brückenhöhe erschweren.

Das Projekt von *Baumgartner* enthält nur einen Durchstich durch die *Laborau*, welcher zwar den jetzigen Zustand der großen Donau verbessern, keineswegs aber den eigentlichen Uebelständen abhelfen würde, da der Durchstich ziemlich nahe an das alte Bett fällt, und der Wiener-Donaukanal oben und unten unverändert bleiben würde.

Die Wasserstands-Veränderungen in der 1. Hälfte April 1865 zeigen, daß eine Aenderung von 1 Fuß in der großen Donau einer solchen von  $1\frac{1}{6}$  Fuß im Wiener-Donaukanale entspricht. Hiernach ist erklärlich, daß das Hochwasser 1862 im Wiener-Donaukanale um 3 Fuß höher war, als in der großen Donau.

Dies sind die Folgen der jetzigen Einmündung bei Rusdorf, des geringeren Gefälles und der Wirkung des Rückstaues bei der Ausmündung.

Dieses mißliche Verhältniß ist nur zu ändern durch eine Begünstigung des Einflusses bei kleinem Wasser und Beschränkung desselben bei Hochwasser an der Einmündung bei Rusdorf, durch ein entsprechend weites Hochwasserprofil mit einer gleichen Brückenweite in der großen Donau, und durch Beseitigung des Rückstaues bis auf ein unschädliches Maß, und hierdurch Vergrößerung des Gefälles für den schnelleren Ablauf des Hochwassers im Kanale. Zur Erreichung dieser Zwecke dienen die im Projekte *N i e n e r's* beantragte verengte Stelle mit vertiefter Sohle und Vorhafen bei Rusdorf, die Verlegung der Ausmündung nach Fischamend, und die beantragte Brückenweite und Distanz der Schutzdämme von 300 Klafter für die Hochwässer in der großen Donau.

Was endlich den Kostenpunkt betrifft, so ist in dem Projekte *N i e n e r's*, so wie in jenen von *K i n k* und *B a u m g a r t n e r* die Strecke zwischen Rusdorf und Fischamend, inklusive der neuen Brücke, jedoch exklusiv aller besondern Hafengebauten und ähnlichen, speciellen Zwecken gewidmeten Anlagen, zwischen 6 und 7 Millionen Gulden berechnet, daher mit Hinzurechnung von circa 4 Millionen für die Strecke Fischamend-Theben das ganze Projekt *N i e n e r's* auf circa 10 Millionen kommen wird.

Allerdings hat die Commission 1850 im Protokolle der 7. Sitzung vom 3. April für die von ihr beantragte Linie Nr. 1 einen Kostenbetrag von 25 Millionen im Maximum angenommen, wovon für die Strecke Rusdorf-Albern nach *R e i n s c h e r's* Berechnung nahe 7 Millionen, wie oben entfallen.

Unter dem obigen Maximalbetrage ist aber enthalten die Strecke Greifenstein-Rusdorf mit circa . . . . . 2 Millionen  
Hafengebauten mit nahe . . . . . 5 „  
und eine Ueberschätzung der Arbeiten in der Strecke Albern-

Theben mit Rücksicht auf den jetzigen Zustand von mindestens . . . . . 5 „

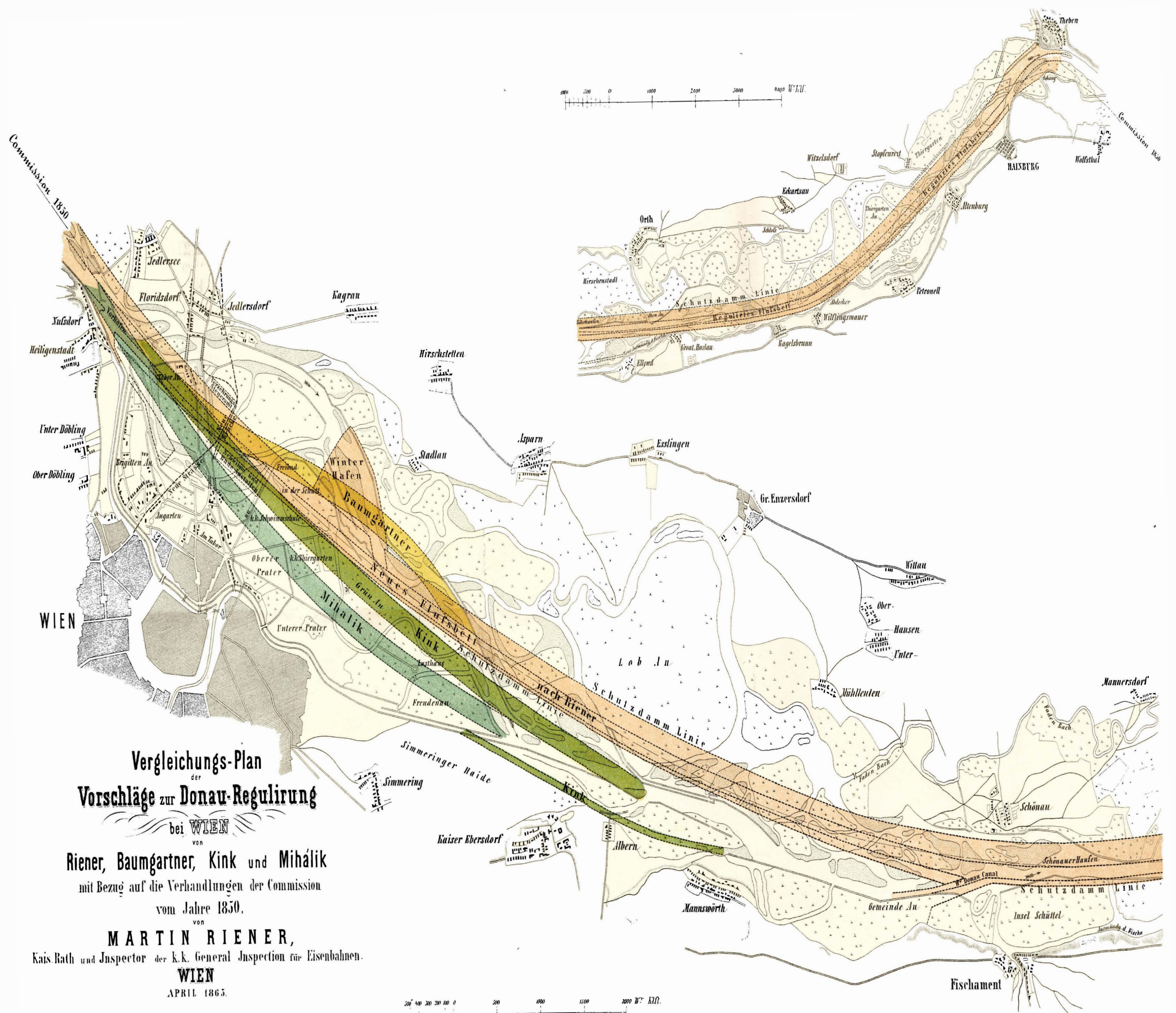
daher zusammen 12 Millionen

und es würden sonach sich die Kosten für das mit der Commissionärlinie Nr. 1 übereinstimmende Projekt *N i e n e r's* auf circa 13 Millionen stellen.

Diese Zusammenstellung dürfte ein beiläufiges Bild des Kostenverhältnisses enthalten und bei der Uebereinstimmung von verschiedenartigen Berechnungen als ziemlich richtig anzunehmen sein. Genaue Berechnungen sind erst möglich, wenn das System der Regulirung entschieden ist, die Aufnahme an den wichtigeren Punkten vorgenommen, die speciellen Bedürfnisse durch eine Begehungs-Commission erhoben, und hiernach die Detailprojekte angefertigt sind.

Wien, den 27. April 1865.

**Martin Kiener,**  
kaiserlicher Rath und Inspector.



Vergleichungs-Plan  
 der  
 Vorschläge zur Donau-Regulirung  
 bei WIEN

von  
 Riener, Baumgartner, Kink und Mihálik  
 mit Bezug auf die Verhandlungen der Commission  
 vom Jahre 1850.

von  
**MARTIN RIENER,**  
 Kais Rath und Inspector der k.k. General Inspection für Eisenbahnen.  
**WIEN**  
 APRIL 1865.

lith. in der k.k. lith. Anstalt  
 von Eduard Siedler in Wien

Verlag der Vertriebs- und  
 II. Gemeindefürsorge in Leopoldsdorf

