

Wiener Stadt-Bibliothek.

11047 A

Ueber die locale

297/4

Entwicklung Wiens

und die auf dieselbe

abzielenden Projecte.

Vortrag, gehalten im Niederösterreichischen Gewerbevereine am 5. März 1875

von

Victor Silberer,

Journalist.

Separatabdruck aus der „Wochenschrift des Niederösterreichischen Gewerbevereines.“

Wien 1876.

Verlag von L. W. Seidel & Sohn.

Druck von Ch. Reifer & J. Bayer.

Hochgeehrte Versammlung!

Bevor ich daran gehe, über das zukünftige Wien, über Wien, wie es werden soll, zu sprechen, gestatten Sie mir einige Bemerkungen über den bisherigen Entwicklungsgang, sowie eine kurze Betrachtung der heutigen localen Verhältnisse unserer Vaterstadt.

Es würde zu viel Zeit in Anspruch nehmen und von unserem eigentlichen Ziele zu weit ab führen, wollte ich mich heute mit der Vergangenheit Wiens eingehender beschäftigen — ich muß mich daher in dieser Hinsicht auf wenige einzelne Daten beschränken.

Die ältesten, wirklich verlässlichen urkundlichen Nachrichten über die räumliche Ausdehnung Wiens stammen aus der Zeit des Beginnes des zweiten Jahrtausends. Damals, als die ersten Kreuzfahrer in langen Zügen das Donauthal herabkamen, begann für die Entwicklung Wiens eine günstige Zeit. Mit den fast alljährlich wiederkehrenden Pilgerzügen stieg der Handel von und nach dem Oriente und wuchs die Einwohnerzahl rasch an.

Schon im Jahre 1137 jedoch finden wir Wien befestigt und mit Mauern umgeben und damit schon frühzeitig den Grundstein zu dem späteren Haupthemmnisse seiner natürlichen Entwicklung und Ausdehnung gelegt.

Schon im XII. und XIII. Jahrhundert finden wir in einzelnen Ansiedlungen außerhalb der Stadtmauern die ersten Urfänge von Vorstädten und fand im XIV. Jahrhundert schon eine völlige Stadterweiterung statt, indem man damals die ziemlich stattliche Anzahl von Gebäuden, welche seither rings um die Stadt entstanden waren, in den Burgfrieden mit einbezog.

Bis zum Ende des XIV. Jahrhunderts war der verfügbare Raum der inneren Stadt abermals schon verbaut, und es erklärt sich daraus leicht, daß während des XV. Jahrhunderts sich wieder die Ansiedlungen außerhalb der Stadtmauern mehrten, dieselben thätlich zu Vorstädten emporgewachsen und einen raschen Aufschwung nahmen.

So wie aber eine räumliche Fortentwicklung der eigentlichen Stadt schon damals in Folge der enganliegenden und keine Weiterausdehnung gestattenden Mauern und Wälle nicht mehr möglich war, so wurde auch das Wachsthum der Vorstädte bald durch ähnliche Fürsorge gleichfalls eingeschränkt, indem man jede einzelne derselben gleichfalls mit Gräben und Wällen eng begrenzte.

Wäre Wien nicht als strategisch so wichtiger Punkt schon während seiner ersten bedeutendsten Entwicklungsstadien befestigt und später, besonders als im XVI. Jahrhundert die Sturmfluth der Türken bis gegen Wien verdrang und Wien die einzige und äußerste Grenzstadt Deutschlands gegen das von den Türken occupirte Ungarn bildete, geradezu zu einer Festung umgewandelt worden, so hätte es einen viel ruhigeren, natürlicheren und weitaus rascheren Entwicklungsgang nehmen können. . . .

Durch die eirengenden Befestigungen jedoch, sowie nicht weniger durch die furchtbaren Kämpfe, die es zu bestehen hatte, welche periodenweise auf Jahrzehnte hinaus Neuansiedlungen unmöglich machten und denen mehr als einmal die ganzen Vorstädte zum Opfer fielen, wurde damals sein Anwachsen bedeutend gehemmt, seine Ausdehnung erschwert.

Mit der nach der ersten Türkenbelagerung durchgeführten Umwandlung der Stadt in eine den für die damalige Zeit schon vorgeschritteneren Belagerungsmitteln Stand haltende Festung war es beispielsweise unvereinbar, die alten Vorstädte wieder aufzubauen. Man hatte dieselben niedergebrannt, weil sie den Belagerern zum Vortheil, den Belagerten zum Nachtheil gereicht hätten.

Neue Anlagen wurden also nur ungerne und nur in gewisser Entfernung von den Festungsmauern gestattet. Die innere Stadt dagegen, der Mittelpunkt des ganzen damaligen Verkehrslebens, war durch ihren Festungsgürtel abgeschlossen. Somit war ein Anwachsen der eigentlichen Stadt geradezu unmöglich, die Entstehung und Ausdehnung neuer Vorstädte sehr erschwert.

Am 4. März 1558 wurde der kaiserliche Befehl publicirt, „es dürfe Niemand unter 50 Klafter Entfernung vom Stadtgraben ein Gebäude aufführen“. Daraufhin mußte schon eine größere Anzahl von Häusern, welche dieser Verfügung nicht entsprachen, abgerissen werden.

Nun bildete sich während der darauffolgenden Jahrzehnte, 50 Klafter vom Stadtgraben entfernt, ein neuer Häusergürtel, ein neuer Vorstädtekranz.

Inzwischen machte man aber wieder bedeutende Fortschritte in den Belagerungsmitteln, und diese zwangen in der Mitte des XVII. Jahrhunderts zu einer Erweiterung des fortificatorischen Rayons. Die häuserfreie Fläche zwischen dem Stadtgraben und den Vorstädten wurde am 11. November 1662 von 50 Klastern auf 200 erhöht — es mußten somit auf dem 150 Klafter breiten Gürtel, der sich 50 bis 200 Klafter weit vom Stadtgraben entfernt rings um die Stadt erstreckte und der schon fast völlig verbaut war, alle Häuser wieder niedergehauen werden. Diesen militärischen Rücksichten fielen damals viele Hunderte und Hunderte von Häusern zum Opfer.

Raum hatten sich im Verlaufe der darauffolgenden Zeit die Vorstädte Wiens von diesem harten Schlage erholt, als unter Kaiser Leopold der unglückselige Vertheidigungs-Rayon abermals, diesmal

auf 600 Schritte Weite, ausgedehnt wurde, wodurch neuerdings — nun zum drittenmale — Hunderte von Häusern wieder abgebrochen werden mußten und die Vorstädte noch mehr dem städtischen Verkehrsleben entrückt wurden. Bei dieser Entfernung blieb es schließlich bis in die neueste Zeit herein — bis endlich durch die Großherzigkeit unseres erhabenen Monarchen die Befestigung Wiens für immer aufgehoben und damit der Stadt ein Alp von der Brust gewälzt wurde, der sie jahrhundertlang bedrückt und in ihrer Entwicklung nicht wenig gehemmt hatte.

Wir ersehen aus diesem kurzen Rückblicke, daß Wien bis zu der neuen Epoche, die mit dem Beginne der Stadterweiterung ihren Anfang nahm, in seinem localen Entwicklungsgange in keiner Weise unterstützt, sondern daß es im Gegentheile in seinem Bestreben nach räumlicher Ausdehnung über ein halbes Jahrtausend lang in jeder Weise gehemmt und gestört wurde, so daß wir es als einen Beweis von der unendlichen Bedeutung Wiens, seiner Lebenskraft, sowie seiner unerschöpflichen eigenen Entwicklungsfähigkeit betrachten können, daß diese Stadt trotz all' der Drangsale, gegen welche dieselbe so lange Zeit hindurch anzukämpfen hatte, dennoch bis zu jenem Punkte gelangt ist, auf dem sie heute steht.

Ich komme nun zur jüngsten und bedeutsamsten Aufschwungsperiode Wiens, jener, welche vom Beginne der letzten Stadterweiterung bis in die Gegenwart reicht.

Es ist wahr, Wien hat seit dem Falle der Bastien in vielen Richtungen wahrhaft kolossale Fortschritte gemacht, ja es gibt in Europa keine Stadt, welche während der letzten zehn Jahre auch nur annähernd eine so rasche bauliche Entwicklung aufzuweisen hätte, und kann man die Progression des Wachstums Wiens in dieser Periode schon als eine wahrhaft amerikanische bezeichnen.

Auf allen Seiten wurde demolirt und an Stelle altmodischer, für das heutige moderne Wien nicht mehr passender Baulichkeiten wurden neue großstädtische Gebäude aufgeführt; viele unserer alten Straßen wurden erweitert und regulirt, zahllose neue Häusergruppen, ja ganze neue Stadttheile wurden geschaffen; öffentliche Gärten wurden angelegt, eine ganze Summe von großartigen monumentalen Bauten ist im Entstehen, die ältesten und unregelmäßigsten Theile der inneren Stadt werden einem radicalen Umbau unterzogen; auf allen Seiten der Peripherie dehnt sich Wien immer weiter aus; die Vororte rücken immer näher an die Vorstädte heran, welche letztere mit der früheren eigentlichen Stadt längst zu einem einzigen großen Ganzen verschmolzen sind. Ein ausgebreitetes Tramway-Netz, das, binnen wenigen Jahren geschaffen, heute schon seine Schienenstränge nach allen Richtungen in die entferntesten Vororte entsendet, vermittelt und erleichtert den regen Verkehr zwischen den äußersten Ausläufern Wiens und unterstützt somit kräftig deren Weiterausdehnung.

Nichtsdestoweniger stehen wir heute — so viel auch schon geschah — doch noch immer in den ersten Stadien der Umwandlung Wiens von der bloßen großen Stadt zur wirklichen Großstadt.

Wien, auf dem gegenwärtigen Punkte seiner Entfaltung angelangt, erscheint noch durchaus unfertig, ja, was bis jetzt geschehen ist, sind nur bescheidene Anfänge gegen all' das, was noch Großes zu schaffen und zu leisten sein wird, wenn wir Wien in ästhetischer, in baulicher und in sanitärer Beziehung auf jene Stufe bringen wollen, die ihm als der alten Kaiserstadt, als der Metropole unseres großen Reiches, die ihm ferner bei seiner enormen handelspolitischen Bedeutung gebührt.

Wien hat allerdings durch die drei großartigen Unternehmungen: die Stadterweiterung, die Donau-Regulirung und die neue Wasserleitung drei Schritte in Siebenmeilenstiefeln nach vorwärts gemacht — aber wenn man von den herrlichen Palästen der Ringstraße einmal wenige Minuten weit abzweigt und, der Nase nachgehend, an das stinkende Wienflüßchen herantritt, oder sich in einen jener noch so gänzlich verwahrlosten Stadttheile, wie Katzenstadel zc. verirrt, deren fast jede unserer Vorstädte aufzuweisen hat, oder wenn man jener oberirdischen Herrlichkeit der Ringstraße die unterirdische Misère unseres elenden Canalisations-Systemes entgegenhält, so liegt es sehr nahe, das heutige Wien mit einer recht stattlichen und üppigen Frau zu vergleichen, die ein kostbares Brillanten-Collier trägt, dabei aber — schmutzige Strümpfe anhat!

Einen der wundesten Punkte Wiens und einen der bedeutsamsten für dessen künftige Entwicklung bilden seine ungünstigen Sanitätsverhältnisse.

Ich theile keineswegs die gar zu pessimistische Anschauung unseres Herrn Landes-Medicus über die sanitären Verhältnisse Wiens — welcher sich erst kürzlich bis zu der schon mehr als gewagten Behauptung verstieg, der günstige Einfluß der Hochquellenleitung auf die Gesundheitsverhältnisse Wiens sei noch problematisch, — aber ich kann mich ebensowenig mit der Methode einer hiesigen populären Wochenchrift befreunden, welche, offenbar nur in der besten Absicht, angeblich aus der „Times“ geschöpfte Ziffern zum Abdruck brachte, aus welchen erhellte, daß Wien unter allen Großstädten der civilisirten Welt die geringste Sterblichkeit aufzuweisen habe — nämlich 19 pro 1000 Einwohner jährlich. Diese Ziffer ist aber, wie überhaupt auf den ersten Blick zu erkennen und aus der neuesten Publication unseres städtischen statistischen Bureau's ersichtlich ist, total unrichtig und beträgt die wirkliche durchschnittliche Sterblichkeitsziffer nur gleich fast doppelt so viel. Auf derlei crasse, mit den Händen zu greifende Unrichtigkeiten die Folgerung zu basiren und die Behauptung in die Welt hinauszuschreiben, daß Wien die gesündeste Stadt der Welt sei, ist ein Vertuschungs-System, mit dem man Niemanden betrügt als sich selber. Will man aber zur Verbesserung, zur Reform anregen, so muß unermüdet immer und immer wieder darauf hingewiesen und die traurige Thatsache constatirt werden, daß Wien unter den Großstädten Europas in Bezug auf die sanitären Verhältnisse selbst heute noch so ziemlich den letzten Rang einnimmt.

Während in London seit einer langen Reihe von Jahren unter je 1000 Bewohnern durchschnittlich nur 24 bis 26 (im Jahre 1872

sogar nur 22) starben und auch in Paris die Sterblichkeit nur 28 bis 30 pro 1000 jährlich beträgt, begraben wir hier in Wien unter je 1000 Bewohnern alljährlich deren 33 und selbst darüber.

Worin liegt aber der Grund dieser ganz enormen Differenz, dieser im Vergleiche zu London um volle 33 Percent größeren Sterblichkeit Wiens?

In der Verschiedenheit der klimatischen Verhältnisse, welche gewöhnlich als Ursache angenommen wird, nicht; denn hat Wien seine raschen Temperaturwechsel und seinen strengen Winter, so hat London dagegen seinen ebenfalls sehr gesundheitschädlichen Nebel, sowie seine jahraus, jahrein kohlen geschwängerte Atmosphäre; außerdem gibt es eine Stadt, welche in Bezug auf Lage und Klima sehr wohl mit Wien zu vergleichen ist, welche einen ebenso strengen Winter, einen viel heißeren Sommer hat und noch vielmal größeren und rascheren Temperaturwechseln unterworfen ist — es ist das New-York, das aber gleichwohl in sanitärer Beziehung nicht nur hoch über Wien steht, sondern darin sogar noch London übertrifft.

Forschen wir aber sorgfältiger nach den Ursachen der betrübenden Thatsache, daß Wien, trotz seiner vorzüglichen Lage, trotz seiner herrlichen Umgebung und trotz Allem, was bereits zur Hebung seiner sanitären Verhältnisse geschah, von der Statistik noch immer als eine der ungesundesten Großstädte bezeichnet erscheint, so finden wir in erster Linie seine überaus schlechte Canalisation, in zweiter Linie das Wienflüßchen und endlich in dritter Linie einzelne zu dicht bevölkerte Stadttheile als die hervorragendsten Momente, welchen wir solche traurige Ziffern zu danken haben.

Was unsere Canalisation anbelangt, so weiß alle Welt, daß dieselbe überaus schlecht, ungenügend und sanitätswidrig sei; man denkt auch längst an Abhilfe und spricht seit Jahren davon — doch wird zu einer solchen ewig kein Anfang gemacht.

Allerdings ist der Gemeinderath seit den letzten Jahren energisch bestrebt, wenigstens die alten baufälligen Cloaken nach einem einheitlichen Systeme umzubauen* und neue große Sammel-Canäle anzulegen. Die Brigittenau und der neue Bezirk Favoriten wurden vollständig neu canalisirt und ward es dadurch ermöglicht, dort wenigstens das allerprimitivste und gesundheitschädlichste aller Systeme, jenes der einfachen Senkgruben auszumerzen.

Aber Alles dies reicht nicht aus; all' diese Mühe, alle die darein gesteckten Unsummen bleiben verloren, so lange der Gemeinderath an dem unglücklichen Systeme der einfachen alten Abzugs-Canäle festhält — ein System, das sich nach den heutigen Erfolgen und Erfahrungen im Canalisationswesen längst überlebt hat! Bleiben wir aber mit unserem alten Canalisations-Systeme schon überhaupt hinter unserer Zeit zurück, so stehen wir mit dem gänzlichen Mangel jeglicher regulirbarer Schwemmvorrichtung für unsere Canäle geradezu als Unicum unter allen größeren Städten der Welt da; denn wo immer man sonst noch an diesem alten Canal-Systeme festhält, war man doch überall bestrebt, Anstalten zu treffen, um die Canäle regel-

mäßig durchschwemmen, ausspülen und so die angesammelten Fäcalsmassen in gleichmäßigen kurzen Zeiträumen beseitigen zu können. Nur bei uns beschränkt man sich auf die einfache, gänzlich unsystemisirte und daher fast wirkungslose Einleitung des Spül- und Regenwassers in die Canäle.

Daher bildet auch unser Unraths-Canal-System eine stete Quelle der nachtheiligsten sanitären Uebelstände, indem, während die flüssigen Theile allein abrinnen, sich die festen Fäcalstoffe an vielen Stellen in derartigen Massen ansammeln und ablagern, daß es, um gänzliche Verstopfungen zu vermeiden, nothwendig erscheint, von Zeit zu Zeit Aushebungen dieser Massen zu veranlassen, die selbstverständlich nur wieder große Kosten, Unannehmlichkeiten und sanitäre Nachtheile im Gefolge haben. Diese Ansammlungen und Ablagerungen bilden auch gleichzeitig die Hauptursache des vorzeitigen Verfalles und der gänzlichen Zerstörung der Canäle selbst, indem die bei der sehr bald eintretenden Zersetzung entstehenden scharfen Säuren das Mauerwerk an f r e s s e n und häufig g a n z zerstören.

Ein modernes System der Entfernung der Latrinenstoffe aus einer großen Stadt muß vor Allem zwei Hauptbedingungen erfüllen — es muß daselbe erstens eine wirkliche Abfuhr, eine vollständige Entfernung dieser Stoffe in möglichst wenig gesundheitschädlicher Weise gewähren, und es muß daselbe zweitens eine ökonomische Verwerthung dieser massenhaften Fäcalstoffe durch die Erzeugung künstlichen Düngers aus denselben ermöglichen.

Diese beiden Grundbedingungen erfüllt unser heutiges Canalisations-System nicht — und somit erscheint daselbe auch unhaltbar.

Ob es nun nicht das Beste wäre, beizeiten ein neues, etwa das Tonnen-, das Trichter- oder ein sonstiges modernes System zu adoptiren, oder ob es — in Anbetracht der enormen Kosten der sofortigen Durchführung eines ganz neuen Systemes — empfehlenswerth erscheint, vorderhand nur das alte Canal-System durch Schwemmvorrichtungen zu vervollkommen und dann nach und nach dieses System mit einem neuen zu combiniren und nur successive das letztere für das erstere zu substituiren — das sind Fragen, deren Erwägung und Entscheidung unseren fachmännischen Capacitäten auf diesem Gebiete überlassen bleiben muß; darüber aber ist sich heute schon jeder Laie klar, daß es auf die Dauer mit der bis heute fortgeführten Canalwirthschaft nicht mehr so fortgehen kann — eine Wirthschaft, bei der man die kolossalen Massen von Abfallstoffen, welche für die Landwirthschaft einen jährlich in die hohen Hunderttausende gehenden Werth repräsentiren, wirthschaftlich gar nicht verwerthet, sondern in gesundheitschädlichster Weise unbenützt liegen und die Canäle verstopfen läßt.

Nach einer ganz oberflächlichen, aber weitaus nicht zu hoch gegriffenen Schätzung beträgt das Quantum der jährlich in den Canälen Wiens sich ansammelnden festen Fäcalmassen $1\frac{1}{4}$ bis $1\frac{1}{2}$ Million Centner — von welchen heute etwa der zwanzigste oder dreißigste Theil in die Erde durchsickert und diese inficirt, wäh-

rend der Rest mit aller Mühe aus den Canälen entfernt und systematisch zur Flußvergiftung verwendet wird.

Abgesehen von dem bedeutenden Ertragnisse, das sich aus der Verarbeitung dieser jährlichen 1½ Million Centner fester Fäcalstoffe zu künstlichem Dünger erzielen ließe und das eine sehr ansehnliche Amortisationsquote für die Kosten eines neuen Abfuhrsystems bilden würde, muß noch der Entgang an Gewinn in Rechnung gebracht werden, der unserer Landwirthschaft aus der Nichtverwendung dieses für sie geradezu kostbaren Materiales erwächst.

Was den Wienfluß anbelangt, so kennen Sie die lieblichen Eigenschaften desselben hinlänglich. Wäre es Sommer und hätten wir die Fenster offen, so brauchten Sie mich nicht über die dringende Nothwendigkeit seiner Ableitung aus Wien sprechen zu hören — Sie würden dieselbe bis hier in den Saal herein riechen. Wer da weiß, welche mephitische Ausdünstungen an heißen trockenen Sommertagen diese Wiengasse in die Luft sendet, welche Verderben bringende Miasmen diese dann träge dahinfließende, auf weiten Strecken aber ganz stillstehende Wienjauche in die bevölkertsten unserer Bezirke entströmt; wer je die Sterblichkeits-Tabellen zur Hand genommen hat und über die enorm hohen Percentsätze erschraf, welche dieselben gerade für jene Vorstädte aufweisen, deren Bewohner diese giftgeschwängerte Atmosphäre zu athmen gezwungen sind — nur der kann ermessen, welche ein bedeutsames und verdienstliches Werk die endliche Entfernung dieses langgestreckten Seuchenherdes sein und welcher unermesslichen Nutzen für die Gesundheit und das Wohlbefinden der Bewohner Wiens dieselbe gewähren wird!

Diese Punkte sind es daher, welche vor Allem ins Auge gefaßt werden müssen und in welchen gründliche Reformen, bedeutende Unternehmungen noththun, soll die Weiterentwicklung Wiens durch dieselben nicht den empfindlichsten Abbruch erleiden. Was Wien zunächst braucht, das ist daher: eine vollständig neue Canalisation, die zwar sehr viel kosten wird, die ja aber auch nur nach und nach durchgeführt zu werden braucht, welche aber schon in nächster Zeit in Angriff genommen werden sollte; sodann die Ableitung des Wienflusses aus dem Weichbilde der Stadt und die Anlage des neuen Flußbettes in einer Weise, daß die heutigen gesundheitsschädlichen Einflüsse behoben werden; endlich eine durchgreifende Regulierung jener alten Stadttheile, welche, nur von den ärmsten Classen bewohnt und überbevölkert, in heißen Sommern und bei Epidemiefällen stets die ersten und meisten Opfer liefern und deren radicale Demolirung und Regelung in ästhetischer wie in sanitärer Hinsicht gleich dringend geboten erscheint. Sowie aber eine durchgreifende Regelung der sogenannten inneren Stadt Wien, wie sie jetzt in Angriff genommen wird, nicht möglich gewesen wäre, so lange die Ringmauern noch standen, so werden auch die Linienwälle erst fallen müssen, bevor an eine durchgreifende Regelung der Straßenzüge und Häusergruppen unserer Vorstädte in großem Style gegangen werden kann.

Die Linienwälle waren bekanntlich im Jahre 1704 aus rein fortificatorischen Gründen errichtet worden. Später wußte man — wie das bei uns schon üblich — das Angenehme mit dem Nützlichen zu verbinden und benützte die einmal geschaffenen Wälle als Zollgrenzen, als welche sie, inzwischen schön ausgemauert sich bis auf den heutigen Tag erhalten haben.

Diese gänzlich ungroßstädtische Kette von Mauthschranken aber, heute noch inmitten einer Stadt wie Wien, ist ein Unding, längst unwürdig der heutigen Zeit; dieselben gleichen einer zu stramm angezogenen Schnürbrust um den Leib unserer Stadt, welche die wichtigsten Venen unterbindet, die Circulation hemmt und damit schwer schädigend auf die Entwicklung des ganzen Organismus einwirkt.

Deßhalb wird Wien in seinen Kindern und Enkeln, den Vorstädten und Vororten, erst dann recht mächtig aufblühen, wenn diese letzte schwere Fessel gefallen sein wird und frei und ungehemmt, breit und mächtig pulsirend zahlreiche neue Verkehrswege vom und zum Herzen der Stadt, von und nach deren äußersten Ausläufern führen werden.

Selbstverständlich muß mit der Aufhebung der Linienwälle auch die endliche Einverleibung der Vororte Hand in Hand gehen.

Die Frage der Cassirung der Linienwälle und der Aufhebung der Verzehrungssteuer wurde neuestens wieder in legislatorischen und communalen Kreisen mehrfach ventilirt; leider geht es uns aber mit derselben wie mit dem Lotto und dem Zeitungstempel — man ist längst allgemein für deren Abschaffung — im Princip nämlich — in der Praxis jedoch stellt sich der Durchführung dieser reformatorischen Tendenzen leider der schwerwiegende Umstand entgegen, daß die Verzehrungssteuer, sowie das Lotto und der Zeitungstempel, für den Staat Institutionen von nicht bloß principieller, sondern auch von wesentlich finanzieller Bedeutung sind. Es ist allerdings traurig, daß unsere Verhältnisse keine derartigen sind, um auf Einkünfte aus solchen gemeinschädlichen Quellen überhaupt verzichten zu können; aber da es nun einmal nicht anders ist, so werden wir auf eine Beseitigung solcher Institutionen so lange nicht hoffen dürfen, so lange für diese bisherigen Staatseinkünfte nicht entsprechender Ersatz gefunden ist.

Und darin, in der Frage, wie der durch die Aufhebung der Verzehrungssteuer entstehende finanzielle Ausfall in passendster und gerechtester Weise zu decken sei, darin liegt der ganze Schwerpunkt der Frage wegen gänzlicher Auflassung der Linienwälle Wiens.

Noch eine andere Schwierigkeit macht sich in dieser Frage breit — es ist das der Streit bezüglich der Eigenthumsrechte auf das Linienwall-Terrain, auf welches gleichzeitig von mehreren Seiten Ansprüche geltend gemacht werden — ein Streit, welcher gleichfalls keineswegs geeignet erscheint, die Lösung der Linienwall-Frage zu vereinfachen.

Ich behalte mir vor, speciell auf diese für die Zukunft Wiens so unendlich bedeutende Frage ein anderesmal ausführlich zurück-

zukommen und will bezüglich derselben heute nur eine kurze Bemerkung machen.

Um nun die Einbeziehung der Vororte ermöglichen und doch die Verzehrungssteuer beibehalten zu können, wurde die Auflassung des alten und die Errichtung eines neuen Linienwalles rings um die jetzigen Vororte vorgeschlagen.

Daß die Regierung dieses Project mit sehr freundlichen Augen betrachtet, ist leicht erklärlich — würde sich doch dadurch der Verzehrungssteuerpflichtige Rayon bedeutend vergrößern und sich damit auch das Erträgniß aus der Verzehrungssteuer wesentlich erhöhen. Dieser rein fiscalische Standpunkt kann aber für uns nicht maßgebend sein, und nach allgemein volkswirtschaftlichen Principien beurtheilt, wäre diese Lösung der Linienwall-Frage eine im höchsten Grade kurzfristige; dieselbe würde sehr bedeutende Durchführungskosten erfordern, und schließlich würden die kleinlichen Mauthschranten, wenn auch in weiterem Bogen um Wien gespannt, dennoch verbleiben und in 20 bis 30 oder 50 Jahren, nachdem sich neue Vororte gebildet, würden wir auf demselben Punkte stehen wie heute.

Wenn also die Linienwall-Frage, einmal zur Entscheidung kommt, so muß die Lösung derselben eine vollständige sein, so müssen die Linienwälle für immer aufgehoben, nicht aber bloß um ein Stückchen weiter hinausgeschoben werden.

Gleichzeitig mit der Demolirung der Linienwälle muß sodann auch die Lösung der Localbahn-Frage und zwar durch Anlage der Gürtelbahn auf dem aus den Linienwällen gewonnenen Terrain, erfolgen.

Das ist in kurzen Umrissen das Programm, nach welchem, meiner ganz unmaßgeblichen Ansicht nach, im Interesse der Verschönerung und Vergrößerung der Stadt, sowie behufs radicaler Hebung ihrer Gesundheits-Verhältnisse die locale Entwicklung Wiens zunächst durch große Unternehmungen gefördert werden müßte.

Die Gründungslust und der Unternehmungsgeist haben denn auch in den letzten Jahren eine Unzahl von Projecten zu Tage gefördert, welche sich mit der Aufgabe beschäftigen, Wien von allen noch hemmenden Fesseln zu befreien, neue Verkehrsmittel zu schaffen, mit Einem Worte: die Weiterentwicklung Wiens zu fördern.

Hätte nicht die verhängnißvolle Krise, welche vor nun bald zwei Jahren über uns hereinbrach, all' den weitfliegenden Plänen bezüglich neuer Gründungen ein rasches Ziel für lange Zeit hinaus gesetzt — wer weiß, ob nicht eines oder das andere dieser Projecte heute schon in der Verwirklichung begriffen wäre.

So aber, bei der gänzlichen Unmöglichkeit, derzeit die nöthigen finanziellen Mittel aufzubringen, schlummern alle diese Projecte vorerst in verschiedentlichen Pulken und Köpfen, und sind die Schöpfer derselben gezwungen, zuzuwarten und einer besseren Zeit entgegenzusehen, in welcher sie möglicherweise die zur Durchführung ihrer Ideen nöthigen Mittel zu beschaffen im Stande sein werden.

Während man aber in unseren communalen, legislatorischen und finanziellen Kreisen den jetzigen Zeitpunkt für zur Ausführung derlei größerer Unternehmungen nicht geeignet hält, bin ich geradezu der gegentheiligen Ansicht — daß nämlich gerade jetzt der geeignetste Moment wäre, solche große Arbeiten in Wien in Angriff zu nehmen. Jetzt, wo Alles darniederliegt, wo Grund und Boden und Baumaterialien viel billiger sind, wo so viele Arbeiter feiern, jetzt würde die Ausführung eines derartigen Unternehmens als ein wahrer Nothstandsbau zu betrachten sein und in wohlthätigster Weise auf unsere gedrückten Verhältnisse einwirken.

Allerdings müßten zu diesem Behufe in erster Linie der Staat und in zweiter Linie die Commune ihre hilfreiche Hand bieten, um die Durchführung solcher Unternehmungen in jetziger Zeit zu ermöglichen.

Die Unterstützung und thatkräftige Förderung derartiger Unternehmungen von Seite des Staates und der Commune erschiene vom staats- und volkswirtschaftlichen Standpunkte aus nur auf's vollständigste gerechtfertigt, weil die Entwicklung Wiens gleichbedeutend ist mit einer Erhöhung und Vermehrung seiner Steuerkräfte, und weil somit Alles, was die Entwicklung Wiens zu fördern geeignet erscheint, auch für die Staatskasse und den Gemeindefiskus, die beide nicht an Verdauungsbeschwerden leiden, von größter Wichtigkeit ist, und weil schließlich unsere Steuerpolitik überhaupt endlich dahin gerichtet werden muß, nach Möglichkeit neue Steuerkräfte zu schaffen, statt nur immer die alten mehr und mehr anzuspannen.

Es mag vielleicht hier der passendste Moment sein, wieder an die Thatsache zu erinnern, daß die preussische Regierung, als das Project der Berliner Stadtbahnen aus finanziellen Gründen zu scheitern drohte, der Sache ihre wärmste und thatkräftigste Unterstützung angedeihen ließ, indem sie sich mit sieben Millionen Thalern, das sind 44 Percent des ganzen Actienkapitales, an dem Unternehmen betheiligte.

Die rasche Inangriffnahme einiger bedeutender öffentlicher Arbeiten in Wien, und zwar solcher, die ja heute oder morgen doch ausgeführt werden müssen — das wäre das einzig richtige Mittel gewesen, die furchtbaren Folgen der Krise für Wien möglichst abzuschwächen.

Wien war am ersten und ärgsten betroffen — Wien hätte daher auch am ersten und ausgiebigsten geholfen werden müssen.

Statt alledem geschah nichts, gar nichts — denn die unternommenen Eisenbahnbauten in entfernten Provinzen können uns ebensowenig aufhelfen, wie etwa der Proceß Ofenheim — ja es fehlte nicht viel, so hätte man noch bei den in Wien im Bau befindlichen öffentlichen Gebäuden die Arbeiten sistirt.

So lange aber Wien völlig gelähmt darniederliegt, so lange werden auch die Provinzen sich nicht zu erholen vermögen; denn die Hauptstadt eines Reiches ist wie der Magen eines Körpers — wenn

der erkrankt ist, müssen auch die Glieder darunter leiden, und erst wenn er sich erholt und wieder normal functionirt, dann vermag der ganze Körper wieder zu gedeihen.

Unser Wagen aber, meine Herren, ist noch immer g r ü n d l i c h v e r d o r b e n und bedürfte dringend einer radicalen Cur!

Ob nun eine oder die andere der für Wien projectirten localen Unternehmungen schon in nächster Zeit zur Durchführung gelangt oder nicht, auf alle Fälle ist das Studium der betreffenden Pläne und Projecte hochwichtig für Jeden, dem die Weiterentwicklung Wiens am Herzen liegt; und ohne in dieser Hinsicht einen positiven Antrag stellen zu wollen, glaube ich, daß der Niederösterreichische Gewerbeverein bei dem Umstande, als die weitaus überwiegende Mehrzahl seiner Mitglieder an dem ferneren Emporbühen Wiens in eminentestem Grade interessirt erscheint, der Frage, ob und durch welche Unternehmungen die fernere Entwicklung Wiens in nächster Zeit gefördert werden könnte, einige Aufmerksamkeit schenken, die vorliegenden Pläne durch ein Comité prüfen lassen und sodann in dieser Frage eine Stellung nehmen sollte, welche den Interessen der Mitglieder und damit der Tendenz des Vereines entspricht.

Ich werde mir erlauben, der geehrten Versammlung im Nachfolgenden eine eingehendere Beschreibung desjenigen Projectes zu bieten, welches, vom Wiener städtischen Bauamte als das für Wien „bedeutendste“ und „als die vorzüglichste gleichzeitige Lösung der Wienfluß- und der Localbahn-Frage“ bezeichnet wurde, für welches sich im Princip schon der Gemeinderath entschieden hat und das auch bei der Statthalterei und dem Ministerium die meisten Chancen zu haben scheint — es ist dies das Project von Schwarz, Wagner & Consorten.

Bevor ich jedoch daran gehe, speciell über dieses Project zu sprechen, gestatten Sie mir eine kurze Charakteristik der übrigen vorliegenden Pläne. Es sind deren im Ganzen nicht weniger als 23 beim Wiener Gemeinderathe eingereicht worden.

Davon befaßen sich 6 ausschließlich mit der Lösung der Wienfluß-Frage, deren 11 sind lediglich Localbahn-Projecte, und weitere 6 combiniren die Wienfluß- mit der Localbahn-Frage.

Von den sechs Vorschlägen, welche blos den Wienfluß betreffen, laufen zwei darauf hinaus, den Wienfluß weit außerhalb der Stadt abzuleiten, zwei andere suchen die Lösung der Wienfluß-Frage in einem Donau-Wienfluß-Schifffahrtsarm mit der Abzweigung bei Tulln; der fünfte projectirt die vollständige Eindeckung des heutigen Wienbettes mittelst Eisen-Construction, der sechste unter diesen Vorschlägen ist das schon ziemlich bekannte und vielbesprochene Project eines Wien-Liesing-Schiffahrts-Canales.

Was nun die beiden Wien-Ableitungs-Projecte der Herren C o i s e a u und F u n k betrifft, welche beide von der ganz richtigen Voraussetzung ausgehen, daß eine vollständige Lösung der Wienfluß-Frage nur in der Ableitung dieses Flüsschens aus dem Weichbilde der Stadt zu finden sei, so werden dieselben jedoch dadurch von dem

Schwarz-Wagner'schen Vorschlage in den Schatten gestellt, daß die Trace, welche Schwarz-Wagner dem neuen Wienbette anweisen, sich als weitaus praktischer und viel leichter durchführbar herausstellt, als jene, welche die Herren Coiseau und Funk vorschlagen.

Das Project der einfachen Einwölbung des Wienflusses und Benützung desselben als Haupt-Sammelcanal erscheint — abgesehen von den enormen Kosten, welche dieses Project der Commune verursachen würde — schon deßhalb als unausführbar, weil die Wien ein Wildbach par' excellence ist, von dem Niemand mit Bestimmtheit annehmen kann, daß er nicht im Falle länger andauernder, außergewöhnlich starker Regengüsse einmal, wenn auch nur auf wenige Stunden, eine derartige Mächtigkeit erreicht, daß ihm das reservirte eingedeckte Bett zu enge würde — eine Eventualität, deren fürchterliche Folgen keiner weiteren Erörterung bedürfen.

Was nun die von zwei Seiten projectirte Schiffbarmachung der Wien durch constante Wasserzuleitung mittelst eines bei Tulln abzuzweigenden Donau-Armes betrifft, so leidet dieser Vorschlag — ganz abgesehen von der Unmöglichkeit der Rentabilität eines derartigen enorm kostspieligen Unternehmens — an dem traurigen lapsus technicus, der nicht eben von eingehenden Messungen seitens der betreffenden Projectanten Zeugniß gibt — daß nämlich das Niveau der Wiensohle bei Schönbrunn um mehr als 60 Fuß höher liegt als der Wasserspiegel der Donau bei Tulln!

Nachdem also das Wienbett von seiner Ausmündung bis nach Schönbrunn schon eine derartige Steigung aufweist, das Wasser aber bekanntlich nicht nach aufwärts rinnen will, so müßte, behufs der Ermöglichung eines solchen Canales eine Ausgleichung des Sohlengefälles von Tulln bis zur Einmündung des Wienflusses in den Donau-Canal stattfinden — und müßte demzufolge beispielsweise die Flußsohle bei der Hundsthurmer Linie schon um circa neun Klafter tiefer ausgegraben werden! Welch' riesige und geradezu undurchführbare Vertiefungen sich daher in der weiteren Fortsetzung ergeben würden, ist leicht herauszufinden — so würde die nothwendige Tieserlegung bei Purkersdorf schon über vierzig Klafter betragen!

Daraus ergibt sich wohl hinlänglich die technische Unmöglichkeit dieses Projectes — der Tulln-Wienfluß-Canal wäre also nur als Schleusen-Canal möglich, und welche Gründe gegen die Errichtung eines solchen inmitten der Stadt sich geltend machen, will ich bei der nachfolgenden Besprechung des Wien-Liesing-Canales darthun, welchem ich als einem der meistbesprochenen und von einem unserer großen Blätter protegirten Projecte einige eingehendere Worte widmen muß.

Wie ich schon einmal in einem Zeitungsartikel nachwies, sind in allen großen Städten die Schifffahrts-Canäle, welche dieselben früher durchkreuzten, aufgelassen worden.

London, Paris und Brüssel waren von der Zeit her, als es noch keine Eisenbahnen gab, durch große, günstig angelegte Canäle

mit den Kohle, respective Eisen producirenden Theilen ihres Landes verbunden. Trotz der riesigen Frachten, welche diese Canäle beförderten, trotzdem, daß sie nicht allein Brennmaterial und Eisen, sondern auch — besonders der Canal V'Durcq bei Paris — Lebensmittel jeder Art in die Hauptstadt beförderten, trotzdem, daß ihr Betrieb ohne zu viele Schleusen und in verhältnißmäßig ebenem Terrain äußerst billig war, haben sie sich doch sämmtlich, wenn sie das Weichbild der Städte durchzogen, nicht bewährt und wurden größtentheils aufgelassen. Die Schiffahrts-Canäle haben nämlich in großen Städten im Allgemeinen zwei sehr bedeutende Nachtheile: sie sind erstens für die Gesundheit äußerst schädlich, indem sie sehr bald mit Unrath aller Art verunreinigt werden und die schädlichsten Ausdünstungen von sich geben; zweitens wirken dieselben auf den Straßenverkehr äußerst störend. Deshalb wurden auch die Canäle der Seine in Brüssel, der Durcq in Paris und der Grand Junction in London überwölbt und in Cloaken verwandelt, ihre Endstation wurde weit außerhalb der Stadtlinien verlegt und die früher von ihnen in Anspruch genommene Fläche zu Straßen und Boulevards verwendet.

Abgesehen davon, daß uns das Beispiel und die Erfahrung dieser Städte ein hinlänglicher Fingerzeig in dieser Sache sein könnten, empfiehlt sich die Errichtung eines Wien-Liesing-Canales aus folgenden drei Gründen nicht: 1. weil derselbe nicht die geringste Rentabilität verheißt; 2. weil durch das Auf- und Abladen der Frachten längs dem heutigen Wienbette neue Verkehrsstörungen aller Art entstehen müßten und somit die Calamitäten, welche uns der Wienfluß heute schon genug verursacht, durch dessen Umwandlung in einen Schiffahrts-Canal noch vielfach vergrößert würden, und 3. weil auch die sanitären Uebelstände, welche uns der Wienfluß jetzt bietet, gleichfalls nicht nur nicht beseitigt, sondern noch erhöht würden.

Ich will diese Punkte kurz motiviren. Es werden zum Uebergang der Wasserscheide zwischen Wien und Liesing und zur Ueberwindung des Gefälles nicht weniger als 31 Kammern benöthigt, also im Durchschnitt 10 Kammern auf die Meile! Wer nur die geringste Kenntniß des Canalbetriebes hat, wird sofort einsehen, daß diese unbedingt nöthige übergroße Anzahl von Schleusen und Kammern den Betrieb des Canales sehr langsam und theuer machen muß. Die Transportzüge sollen, so heißt es im Projecte, so schnell fahren, wie ein Fußgänger geht. Gut! Aber wie lange werden sie brauchen, um durch die 31 Schleusen zu kommen? Erfahrungsgemäß 20 Minuten pro Schleuse, wenn der Betrieb ganz ununterbrochen vor sich geht. Also $10\frac{1}{3}$ Stunden, ohne auf Begegnung mit anderen Zügen, Wartezeit während der Nacht u. zu rechnen. Die Annahme, daß jeder Schiffzug wenigstens 24 Stunden in Anspruch nehmen müsse, um von der Liesing die drei Meilen bis nach Wien zurückzulegen, ist somit gewiß nicht übertrieben.

Daß bei den obenerwähnten Canälen der drei Städte Brüssel, Paris und London die Betriebsverhältnisse viel günstiger, das Terrain

viel ebener und daher die Schleußen viel weniger zahlreich sind, habe ich bereits erwähnt. In jenen Ländern ist auch die Länge der Canäle viel größer, die Kosten des Auf- und Abladens und der Schleußen sind auf eine viel größere Meilenzahl vertheilt; es stellt sich daher die Meile im Verhältnisse viel billiger und die bekannten großen Ladespesen sind dort verschwindend gering gegen jene, welche sich bei diesem Wien-Riesing-Canal herausstellen müßten. Dieser projectirte Canal wäre somit sowohl in Bezug auf die Anlage- und die Betriebskosten, als auch in Hinsicht auf die Zeitgewinnung weit ungünstiger situiert, als die Canäle in jenen obenerwähnten drei Städten, wo man sie gleichwohl aufgelassen hat.

Ich gehe nun zu dem zweiten Punkte, den Verkehrsschwierigkeiten über. Bietet uns der Wienfluß in seiner heutigen Gestalt schon Verkehrs-Calamitäten genug, was würden erst für Fatalitäten aus der Ansammlung von Hunderten von Ziegelwagen in den engen Gassen der Wieden erwachsen! Der Verkehr der Vorstädte mit der inneren Stadt, welcher, da wir keine einzige ausreichende Radialstraße besitzen, heute schon nicht so leicht und ohne Störung von statten geht, würde dann sehr häufig an gewissen Punkten am Wienflusse gänzlich ins Stocken gerathen. Das läßt sich ziffermäßig nachweisen. Die Projectanten rechnen auf ein Minimal-Frachtquantum von 22 Millionen Centnern jährlich, somit würden wöchentlich 450.000 Centner oder 75.000 Centner täglich an dem Wienflusse, und zwar hauptsächlich beim Zollamte, bei der Elisabeth-Brücke und bei der Magdalenen-Brücke, ein- und auszuladen sein. Zu diesen drei Punkten müßten also mindestens 2500 Lastwagen täglich fahren, dort warten, aufladen und fortfahren. Dabei ist noch zu berücksichtigen, daß diese Wagen nicht etwa successive den Tag hindurch zu- und wegfahren würden, sondern daß die überwiegende Mehrzahl derselben stundenlange vor dem Stationshause die Ankunft eines Transportzuges abwarten würde, daß dann erst der Reihe nach hineingefahren und die regelmäßige Tour eingehalten werden müßte. Die sich daraus für den an jenen Punkten ohnehin schon beengten Verkehr nothwendigerweise ergebenden Folgen scheinen die Projectanten gar nicht ins Auge gefaßt zu haben.

Auf den dritten und letzten Punkt übergehend, ist es leicht nachzuweisen, daß die Ausführung des Wien-Riesing-Canales die sanitären Uebelstände des heutigen Wienflusses noch mehrfach potenziren würde, anstatt dieselben, wie die Projectanten glauben, in Folge des größeren Wasserzuflusses zu verbessern. Heute fließt das durch die Ueberfall-Canäle in das Wienbett geführte schmutzige Wasser zwar sehr langsam, aber doch ab; in dem projectirten Canale würde es, durch die Schleußen in den Kammern gestaut, stundenlang an einem und demselben Flecke stehen bleiben, bis endlich ein Schiffzug käme und wieder einen Theil um eine kurze Stufe weiter hinunter mitnähme. Die Vertheilung des Unrathes und der Abfallstoffe, welche sich in der Wien ansammeln, in einer größeren Wassermenge ist eben nur dann von Vortheil, wenn dieses Wasser auch fließt und so-

mit jene gesundheitschädliche Miasmen erzeugenden Stoffe rascher abzuführen, nicht aber wenn dieselben nur in größerer Wassermenge aufgelöst, sonst aber an Ort und Stelle noch länger liegen bleiben als heute — da in diesem Falle die mephitische Ausdünstung durch die Auflösung in dem größeren Wasserquantum mit bedeutend größerer verdunstender Oberfläche nur noch begünstigt wird.

Ich komme somit zu dem Schlusse, daß, nachdem man die in den obenerwähnten drei Weltstädten unter viel günstigeren Verhältnissen bestandenen Canäle dennoch aus vielen Rücksichten aufzulassen für nothwendig fand, man in Wien einen ungeheuren Fehler machen würde, wollte man hier, mit gänzlicher Außerachtlassung der praktischen Erfahrungen Anderer, mit riesigen Kosten, mit viel weniger Aussicht auf Frachten als beim englischen und belgischen Kohlenbecken, einen Canal herzustellen versuchen, der nebst vielen anderen Nachtheilen, die er im Gefolge hätte, in keiner Weise den Verkehrsschwierigkeiten und den sanitären Uebelständen abhelfen würde und dessen Rentabilität in das Gebiet der Illusion gehört.

Ich komme nun zu jenen Projecten, welche sich blos mit der Localbahn-Frage befassen.

Die meisten dieser Kategorie leiden an dem Umstande, daß sie, theilweise sogar in mehrfachen Beziehungen, mit jenen Grundprincipien collidiren, welche wir bei der Errichtung von Localbahnen vor Allem im Auge behalten müssen. So sind alle jene Projecte völlig werthlos, welche „schmalspurige“ Localbahnen betreffen — ferner auch solche, welche blos auf einzelne Radial-Linien abzielen, während doch einerseits die Durchführung des Wiener Localbahnnetzes einheitlich und aus Einem Gusse erfolgen muß, andererseits das Abgehen von der normalen Spurweite die Mehrzahl aller jener Vortheile, die wir uns von einem Localbahnnetze verheißten, von vornherein illusorisch machen würde. So wäre eine Localbahn mit schmaler Spurweite lediglich auf den kleinen Localverkehr in engstem Rahmen angewiesen, anstatt ihrer vollen Aufgabe zu genügen und neben dem lediglich localen Verkehr auch in regster und innigster Verbindung mit allen Hauptbahnen zu stehen, den Verkehr mit diesen und von diesen untereinander zu erleichtern und so dieselben näher an die Stadt zu rücken und ihre vielfachen Beziehungen zu derselben zu vermitteln.

Es sind somit unter diesen Projecten nur drei, welche, da sie die normale Spurweite beibehalten und auf die Errichtung eines vollständigen Localbahnnetzes abzielen, in näheren Betracht kommen. Es sind dies die Projecte der Herren Springer & Aub, des Herrn Marine-Oberingenieurs Waldvogel und das von der Franco-österreichischen Bank patronisirte Köfl'sche Centralbahn-Project.

Leider leiden auch diese drei Projecte — so groß und genial Einzelnes in ihnen auch ausgedacht erscheint, an einem Cardinalfehler, der sie bei näherer Ueberlegung gleichfalls als geradezu undurchführbar erscheinen läßt — es ist das der Umstand, daß nach allen dreien nämlich die Wiener Localbahn vorwiegend eine Tunnel-

bahn werden soll, welche nicht allein die Straßenzüge, den Wienfluß und den Donau-Danal, sondern auch ganze Häusergruppen zu unterfahren hätte.

So soll nach dem phantasiereichen Plane von Löfl Wien in seinen ältesten Stadttheilen von Tunnelbahnen unter den Häusern weg unterfahren, oder durch Viaducte, die theils über den Häusern und Brücken wegziehen, durchschnitten werden.

Betrachten wir nun die bisher errichteten Stadt-Tunnelbahnen und ziehen wir die bei Erbauung derselben gemachten Erfahrungen zu Rathe, so finden wir, daß die größte Schwierigkeit in der Durchführung der Tunnels unter alten Häusergruppen und Stadttheilen, sowie in der Errichtung entsprechender Ventilatoren und Rauchschlote an solchen Stellen besteht. So sind denn auch die englischen Unternehmungen dieser Art so angelegt, daß, wenn irgend thunlich, die Tunnels eben nur die Straßen, nicht aber ganze Häusergruppen unterfahren.

Außerdem hat sich längst herausgestellt — London bietet uns hierin das beste Beispiel — daß die Ueberwindung all' der bei solchen Unternehmungen zu bekämpfenden technischen Schwierigkeiten solch' kolossale Kapitalien verschlingt, daß auf eine Verzinsung derselben auch nur in bescheidenstem Maße zu denken selbst dem größten Optimisten nicht beifallen kann. So kostete die Herstellung der London Metropolitan Railway nicht weniger als 4 Millionen Pfund Sterling oder 40 Millionen Gulden per Meile, und es hat eines Verkehrs von 44 Millionen Passagieren per Jahr — das sind doppelt so viel, als in Oesterreich-Ungarn auf allen Bahnen zusammen fahren — bedurft, um das in die Metropolitan-Bahn gesteckte immense Kapital mit nur $4\frac{1}{2}$ Percent zu verzinzen.

Darin liegt der deutlichste Beweis, daß für Wien die Zeit zur Anlage von Tunnel-Bahnen noch lange nicht gekommen ist. Eine solche Bahn in Wien hätte nicht Aussicht auch nur auf den zehnten Theil der Frequenz der London Metropolitan Railway, dagegen käme die Tunnelirung in Wien noch weitaus theurer zu stehen. Denn in dem flachen London sind die Terrain-Verhältnisse solchen Unternehmungen noch ungleich günstiger als in dem hügeligen Wien. Ich muß dies wieder durch einige Ziffern illustriren.

Nachdem man die Unterfahrung ganzer Stadttheile projectirt, in solchem Falle aber der Bahntunnel in einer solchen Tiefe gelegt werden müßte, daß die darüber befindlichen Häuser dadurch nicht gefährdet würden, d. i. nämlich mindestens sechs Meter unter dem Fundamentgrunde dieser Gebäude, so käme der Bahntunnel an seinen besten Stellen schon 18 bis 20 Meter unter das Straßen-Niveau. Bei der bedeutenden Unebenheit des Terrains, auf welchem Wien steht, würde sich diese Tiefe an verschiedenen Punkten noch bedeutend vergrößern und würde dieselbe stellenweise zu nicht weniger als 33 Metern anwachsen!

Ich will angesichts dieser enormen technischen und finanziellen Schwierigkeiten, welche sich der Ausführung dieser Projecte schon ent-

gegerstellen, die Frage gar nicht berühren, ob eine solche Tunnelbahn in Bezug auf den localen Verkehr wirklich Chancen böte und ob es beispielsweise wirklich Jemandem einfiel, wenn er von Mariahilf rasch in die Stadt kommen will, dort 240 Stufen, das sind sieben Stockwerke, tief hinabzusteigen oder mittelst eines hydraulischen Aufzuges sich dem Mittelpunkte der Erde so weit zu nähern, um eine derartige Untergrundbahn zu benutzen.

Ich komme nun zu jenen Projecten, welche die Wienfluß-Frage mit der Localbahn-Frage combiniren.

Während die Verbindung dieser beiden Fragen bei den betreffenden Projectanten einen allgemeinen höheren Gesichtspunkt voraussetzen läßt, ist gerade die Mehrzahl der in diese Kategorie gehörigen Pläne vom denkbar kleinlichsten Standpunkte entworfen, indem dieselben zumeist ruhig den Wienfluß in seinem heutigen trostlosen Zustande belassen und nur von dessen Bett so viel abwickeln wollen, als zur Herstellung einer einzigen kurzen Radial-Linie nach Schönbrunn — somit zur lediglichen Concurrrenz mit den Hiesinger Stellwägen — nöthig wäre.

Die Localbahn-Frage wird aber nicht durch die Herstellung einer einzelnen, kurzen, gänzlich isolirten Linie erledigt; im Gegentheile würde ihre seinerzeitige einheitliche Lösung durch solch' einen einseitigen Anfang höchst wahrscheinlich nur sehr erschwert werden. Die Wienfluß-Frage aber wird schon gar nicht gelöst, indem man bloß das Bett einengt, dadurch die Ueberschwemmungsgefahr vergrößert, den Gestank beläßt, aber noch Rauch und Funken hinzufügt!

Es können somit unter diesen Projecten alle jene von vorneherein gar nicht in Betracht kommen, welche, wie jene der Wiener Baugesellschaft, des Wiener Bankvereins und mehrerer Anderer, bloß auf eine Wienbett- oder Wienthalbahn abzielen.

Wirklich bedeutend dagegen sind aus dieser Kategorie nebst dem Schwarz-Wagner'schen auch noch die Projecte der Herren d'Avigdor und Holzer, welche besonders der sanitären Seite der Wienfluß-Frage die größte Aufmerksamkeit schenken. Nach den Vorschlägen dieser beiden Herren soll nämlich außerhalb Wiens, zwischen Penzing und St. Veit, ein kolossales Bassin als Reservoir errichtet werden, welches, groß genug angelegt, um selbst die bedeutendsten Hochwässer in sich aufzunehmen, als Regulator für den Wasserzufluß in die Wien dienen soll, indem in diesem Bassin die höchst ungleichmäßigen Wasserzuflüsse für die Wien aufgenommen und nur in einer auf das ganze Jahr gleichmäßig vertheilten Menge wieder an den Wienfluß abgegeben werden sollen. Durch dieses quasi Zusammensparen der überflüssigen Wassermengen für die wasserarmen Zeiten des Jahres würde allerdings für den Wienfluß das ganze Jahr hindurch ein gleichmäßiger hinlänglicher Wasserstand erzielt und ein großer Theil der heutigen sanitären Uebelstände behoben, aber auf eine Weise, welche gleichfalls nicht als die glücklichste Lösung der Wienfluß-Frage betrachtet werden kann, da einerseits die Anlage solcher Reservoirs die Ueberschwemmungsgefahr keineswegs ausschließt, ja dieselbe sogar, wenn auch nicht

für Wien, sondern nur für die in der Umgegend des Reservoirs liegenden Ortschaften, in Permanenz erklärt, da bei derlei Anlagen Dammbrüche nicht eben zu den Unmöglichkeiten, ja nicht einmal zu den Seltenheiten gehören.

Außerdem würde die Durchführung dieser Projecte enorme Kapitalien erfordern, welche noch dazu größtentheils in gänzlich unproductive Anlagen — wie das Niesenbassin — gesteckt werden müßten; schließlich bleiben beide Projecte, besonders aber jenes d'Avigdor's, in zwei Punkten weit hinter dem Schwarz-Wagner'schen zurück:

1. in der Art und Weise das Wienbett zu verwenden, und
2. in der geschickten Combinirung der Wienfluß- mit der Localbahn-Frage.

Ich gehe nun zur Erläuterung des Schwarz-Wagner'schen Planes über.

Von der Ueberzeugung ausgehend, daß es ganz unmöglich sei, die zahllosen Gefahren, Unannehmlichkeiten, Verkehrshemmungen, sowie die unendlich gesundheitschädliche Einwirkung des Wienflusses auf die von ihm durchschnittenen zahlreichen Stadttheile auch nur theilweise zu beheben, so lange man diesen Fluß in seinem heutigen Laufe beläßt, leiten Schwarz und Consorten denselben von der Meidlinger Brücke ab in ein neues Bett, welches, vom alten rechts abzweigend, in gerader Richtung hinter dem Hundsthurmer Friedhose vorbei, außerhalb der Linienwälle und diesen entlang, an der Matzleinsdorfer-, Favoriten- und Beldedere-Linie vorüber läuft, die großen Bahnhöfe und das Arsenal rechts lassend, schließlich in gerader östlicher Richtung die tiefgelegenen Erdberger Gründe durchschneidet und kurz oberhalb der Staatsbahnbrücke in den Donaucanal einmündet.

Es ist dieses, wie sich nach den genauesten Untersuchungen und unter reiflichster Erwägung aller in Betracht kommenden Momente herausgestellt hat, geradezu die einzig zweckmäßige Trace zu einer Ableitung des Wienflüsschens außerhalb des Reichbildes der Metropole.

Die Herstellung des Flußbettes in der bezeichneten Linie bietet keine namhaften Schwierigkeiten.

Die zahlreichen und theilweise geradezu unschätzbaren Vortheile, welche diese Umlegung für ganz Wien, insbesondere aber für die Bezirke Margarethen und Mariahilf, im unmittelbaren Gesolge haben muß, sind in die Augen springend.

Vor Allem wird Wien für immer von der jahrhundertlang ertragenen, und selbst heute noch nicht beseitigten Gefahr einer Ueberschwemmung durch die Wien erlöst.

Noch weit bedeutender aber als die Abwendung dieser Gefahr erscheint der unendliche Vortheil, welcher unserer Vaterstadt in Folge der Ableitung der Wien in sanitärer Beziehung erwächst.

Sind nun die durch Ableitung der Wien erzielten Vortheile schon an und für sich sehr bedeutend, so wird der Werth derselben

für das öffentliche Wohl, für die Stadt und den Staat, für die Erleichterung des Verkehrs, sowie für die Vergrößerung und Verschönerung Wiens, hauptsächlich aber für dessen Ausdehnung in südwestlicher, südlicher und südöstlicher Richtung, und für die Zukunft unserer gesammten in diesen Richtungen gelegenen Vorstädte und Vororte und deren Bevölkerung erst vielfach erhöht durch die Art und Weise, wie Schwarz und Consorten das freiverdende Wienbett verwenden.

Denken wir uns das Project bereits ausgeführt und suchen wir das alte Wienbett auf — was finden wir da an der Stelle desselben?

Von der verlängerten Kärntnerstraße an, da wo früher die Elisabethbrücke stand, einen prachtvollen, die volle Breite des früheren Wienbettes einnehmenden, rechts und links von eleganten Neubauten eingesäumten Boulevard, direct bis nach Schönbrunn führend!

Dieser Boulevard, der an imponirender Anlage die Ringstraße weit in den Schatten stellt, mißt über die ganze Breite nicht weniger als 25 Klafter oder 47 Meter. Davon entfallen auf Trottoirs zu beiden Seiten zusammen circa 8 Meter; zu einer ganz separirten Fahrbahn für zwei Geleise der Tramway sehen wir 6 Meter verwendet, für die Reit-Allee auf der anderen Seite sind ebenfalls 6 Meter bestimmt und der eigentlichen Fahrstraße, der weitaus breitesten, die Wien besitzt, bleiben volle 17 Meter.

An Stelle des alten „Ragenstads“, eines der ärmsten, seines Schmutzes und seiner elenden Hütten wegen verrufensten Stadttheiles, den meisten Neu-Wienern wohl kaum bekannt, sowie in den sämmtlichen übrigen, bisher in Folge der Nachbarschaft der Wien so sehr zurückgebliebenen Uferstrichen sehen wir, nachdem einmal durch die neue Hauptstraße Luft und Licht geschaffen und dem Neubau Bahn gebrochen, Hunderte von neuen Häusern an Stelle der alten, morschen, haufälligen Hütten moderne Gebäude, Wohn- und Geschäftshäuser erstehen, und anstatt der unheimlichen Dede, die bis jetzt in den vielen durch die Wien gebildeten Sackgassen dieser Stadttheile geherrscht, begegnen wir auf dem Schönbrunner Boulevard und auf allen denselben vielfach durchschneidenden breiten Duerfstraßenzügen einem lebhaften Getriebe und reichen Verkehrsleben.

Der Fremde, welcher von der Stadt nach Schönbrunn fährt, soll dies künftighin auf einer geraden, ganz ebenen, der aufstrebenden Weltstadt Wien würdigen Straße thun können, statt, wie heute, sich durch eine enge, bergige Passage nothdürftig einen Weg bahnen zu müssen, wie dies auf dem sogenannten „Mariahilferbergel“ der Fall ist. Die gesammten, heute von der Wien durchschnittenen oder nur berührten südwestlichen Vorstädte, denen durch diese Straße eine neue mächtige Verkehrs

ader eröffnet und damit neues Leben eingehaucht wird, werden in nie geahnter Weise aufblühen und die Vororte Wiens, Meidling, Hiezing und Penzing zc., die man heute schon mit Vorliebe als Vorstädte Wiens bezeichnet, werden durch die Errichtung dieser Riesenstraße, des Broadway Wiens, in der That zu diesem Range erhoben werden.

Unterhalb des Boulevards und genau in der Mitte desselben soll eine zweigeleisige Untergrundbahn errichtet werden, deren Schienenstränge außerhalb der Stadt bei Schönbrunn ans Licht treten und in einen bei Baumgarten zu errichtenden Rangir-Bahnhof münden.

Gleichzeitig würde die Wienableitung, die Anlage dieses Boulevards und der Untergrundbahn die Möglichkeit zur endlichen Beseitigung des Cholera-Canales und der Einführung eines besseren Canalisirungs-Systemes bieten und könnten solche Canäle in dem heutigen Wienbette unter dem neu zu bauenden Boulevard auf die einfachste und billigste Weise errichtet werden.

Nur durch eine vollständige Ableitung des Wienflusses wird die Anlage eines ununterbrochenen Haupt-Sammelcanals längs dem Donaucanale möglich, welcher nicht nur sämtliche Canäle, die heute direct in den Donaucanal ausmünden und das Centrum der Stadt durch das Cloakengift verpesten, sondern welcher auch jene zwei projectirten Sammelcanäle, welche sich unter dem Boulevard von Schönbrunn bis zum Hauptzollamte an die Widerlager des Tunnels jener Untergrundbahn anlehnen sollen, aufnehmen würde. Die so vereinigte Gesamt-Cloake kann entsprechend weit unterhalb der Stadt abgeführt und durch Einleitung in Reservoirs einer weiteren Verwerthung zugeführt werden.

Dadurch wäre also auch gleich der erste Schritt zur Ermöglichung der Verwerthung des Inhaltes unserer Canäle und zur Erzeugung künstlichen Düngers gethan.

Wir brauchen kaum hinzuzufügen, daß dies neuerlich ein Punkt von wesentlichster Bedeutung in sanitärer wie in volkswirtschaftlicher Beziehung ist.

Den Theil des Wienbettes von der Elisabethbrücke abwärts bis zur Einmündung desselben in den Donaucanal verwenden Schwarz und Consorten mit Ausnahme des längs dem Stadtparke sich hinziehenden Theiles, welcher im Ausmaße von circa 7000 Quadratklastern unentgeltlich zur Vergrößerung des Stadtparkes überlassen wird, zur Erbauung großer Wohnhäuser im Style der Ringstraßen-Bauten.

Es ist wohl selbstredend, daß diese Verwendung eines so bedeutenden, bisher aber gänzlich werthlosen Grundstriches ein Moment von nicht allein großer volkswirtschaftlicher Bedeutung im Allgemeinen bildet, sondern auch in Beziehung auf seine stadtverschönernde Wirkung, sowie

ferner in Folge der Ermöglichung der Erbauung so vieler neuer Häuser auf bisher unbenützbarem Terrain die vollste Beachtung und Würdigung verdient. Hierzu kommt noch, daß der nieder gelegene Erdburger Mais aus dem Materiale des neuen Wienflusses aufgeschüttet und in einen für die Verbauung geeigneten Zustand versetzt werden soll.

Bezüglich des neuen Wienbettes ist noch anzuführen, daß dasselbe, sowie der Boulevard gleich allen übrigen nothwendig werden den Bauten vollständig auf Kosten des Schwarz'schen Consortiums hergestellt werden soll, gegen die einzige Bedingung der Ueberlassung der nach Errichtung der Straßen und Vergrößerung des Stadtparkes verbleibenden, heute gänzlich werthlosen Grundreste des jetzigen Wienbettes.

Das neue Wienbett soll außer einigen für Industriezwecke zu verwerthenden Wehren in seiner ganzen Ausdehnung ein vollkommen gleichmäßiges Gefälle von 1 : 1000 erhalten, während dieses im alten Wienbette zwischen 1 : 250 und 1 : 10.000 vielfach variiert. Die Sohle desselben soll durchlaufend betonirt und in der Mitte zur Concentration des Wassers bei kleinem Wasserstand mit einem vertieften Abzugsgraben aus Beton versehen werden, so daß bei allen Wasserständen ein rascher, regelmäßiger Abfluß stattfinden wird.

Die Gegend, durch welche das neue Wienbett zieht, liegt sehr hoch, ist kräftigen Windwechselln ausgesetzt und ist durch die 40 Klafter breite Gürtelstraße, die ausgedehnten Anlagen des Matzleinsdorfer Frachten-Bahnhofes, Süd- und Staatsbahnhofes und des Arsenals für alle Zeiten hinreichend offen und isolirt erhalten.

Außerdem wird das Consortium auf seine Kosten, entsprechend den dortigen Straßenzügen, das neue Wienbett mit siebenzehn eisernen, sämmtlich schnell zu befahrenden Brücken versehen. (Die heutige Wien zählt, obgleich sie mitten durch die frequentesten Stadttheile läuft, nur die Hälfte.) Dabei können sämmtliche werthvollen älteren Objecte, wie die Tegetthoffbrücke, die Figuren der Elisabeth-Brücke etc., an passender Stelle wieder verwendet werden.

Zum zweiten Theile des Schwarz'schen Projectes, betreffend die Errichtung eines Wiener Localbahnetzes, übergehend, seien vor Allem jene Eigenschaften constatirt, welche dasselbe vor allen Concurrrenz-Entwürfen auszeichnen, nämlich die Einfachheit, sowie die geringen technischen Schwierigkeiten desselben, und der Umstand, daß damit nicht ein Stückwerk geschaffen, sondern das ganze Territorium der Stadt Wien in seinen einzelnen Bezirken unter sich und nach außen hin in eine in sich geschlossene, wohl combinirte Eisenbahn-Verbindung gebracht wird.

Außer der bereits erwähnten, im alten Wienbett unter der neuen Straße herzustellenden Radialbahn stellen Schwarz und

Consorten eine Peripherie-Bahn her, welche, als geschlossener Kreis in sich selbst zurückkehrend, einen Theil der jetzigen Stadt radial durchschneidet, den andern Theil umkreist und sämtliche Bahnhöfe Wiens, die meisten derselben berührend, untereinander verbindet.

Sämmtliche Linien gehen von einer durchlaufenden Centralstation aus, welche in der Gegend der heutigen Wienmündung errichtet werden soll.

Der Flächeninhalt des disponiblen Raumes übertrifft den des von Köfl als Central-Bahnhof projectirten Freihauses um das $1\frac{1}{2}$ fache.

Vom Central-Bahnhofe auslaufend, soll die Bahn ihren Weg gegen die Verbindungsbahn nehmen, in welche sie beim Hauptzollamte einmündet und welche sie bei der Linie vor dem Staatsbahnhofe verläßt.

Von dort, wo sie in innigste Berührung mit den drei großen Bahnhöfen tritt, läuft die Peripherie-Bahn längs dem neuen Wienbette fort und bei der Makleinsdorfer Linie vorbei. Den Central-Marktplatz berührend, wendet sie sich sodann in nordwestlicher Richtung zur Hundsthurmer Linie, überjezt zwischen dieser und der Gumpendorfer Linie den neuen Boulevard mit der Untergrundbahn und jezt sich außer der Mariahilfer Linie mit der Westbahn durch ein Zweiggeleise in Verbindung.

Von da aus laufen ihre Schienenstränge in gestreckt nördlicher Richtung so ziemlich den Linienwällen entlang, an der Westbahn, Lerchenfelder, Hernalscher, Währinger und Nußdorfer Linie vorbei, außerhalb der letzteren einen weiten Bogen beschreibend und je nach dem Franz Josefs- und Nordwestbahnhofe Geleise abzweigend.

In der Spittelau an den Donaucanal herantretend und diesem entlang laufend, als Untergrundbahn in einer gegen den Fluß zu offenen Galerie zum Central-Bahnhofe zurückkehrend, vollendet die Peripherie-Bahn ihren Weg.

Dieselbe beschreibt somit einen vollständigen Kreis, ein Umstand, der um so schwerer in die Wagsschale fällt und das vorliegende Project ganz besonders vor allen anderen auszeichnet, als dadurch die größte Frequenz ohne jegliche Gefahr für die Passagiere ermöglicht wird, da die Züge auf jedem Geleise stets nur in einer Richtung verkehren. Der Passagier fährt stets auf directem, kürzestem Wege nach seinem Ziele, ohne Umweg zum Central-Bahnhof, ohne unnöthiges Umsteigen.

Sämmtliche Bahnhöfe und die übrigen an der Peripherie Wiens gelegenen wichtigsten Verkehrspunkte untereinander und mit dem Central-Bahnhofe verbindend, welch' letzterer an einem der belebtesten Stadttheile, in

unmittelbarer Nähe der Post, der Dampfschiffahrt, des Geschäftsviertels am Franz Josef-Quai, der Leopoldstadt, sowie vieler großer Hotels zu liegen käme, würde diese Bahn alle Bedingungen erfüllen, welche nur von einer Localbahn gefordert, würde sie alle Vortheile gewähren, welche nur von der Errichtung einer solchen erhofft werden können.

Resumiren wir in aller Kürze, was das Schwarz'sche Consortium bietet und was es dafür beansprucht.

Das Consortium verpflichtet sich:

1. Zur Herstellung eines neuen Wienflußbettes in der schon oben angedeuteten Weise.

2. Zur Erbauung von sieben eisernen, gut construirten Brücken.

3. Zur Verwendung übertragungsfähiger Brücken-Objecte, wie der Tegetthoff-Brücke, der Elisabeth-Brücke u.

4. Zur Herstellung eines von der jetzigen Elisabeth-Brücke bis nach Schönbrunn führenden, 47 Meter oder 25 Klafter breiten Boulevards.

5. Zur Vergrößerung des Stadtparkes um das 7000 Quadratklaster betragende Stück Wienbett, welches an den Stadtpark grenzt.

6. Zur Verbauung des restlichen Wiengrundes zu Wohnhäusern in einer den jetzigen Stadterweiterungs-Plänen durchaus entsprechenden Weise.

7. Zur weiteren unentgeltlichen Abgabe des für diese neuen Stadtanlagen nöthigen Straßengrundes.

8. Zum Bau der Wiener Peripherie-Bahn und des Central-Bahnhofes in der oben detaillirten Weise.

9. Zur Herstellung der unter dem neuen Boulevard zu errichtenden Untergrundbahn.

10. Zum eventuellen Bau einer weiteren Abzweigung der Peripherie-Bahn von Währing aus über Hernals nach Dornbach, und von Hernals über Ottakring und den Galizinberg nach Baumgarten.

Für alle diese Leistungen, welche das Consortium sämmtlich unter Verpflichtung der solidesten Ausführung ganz auf seine eigenen Kosten übernimmt, verlangt dasselbe nichts als die Ueberlassung der, nach unentgeltlicher Abgabe von mehr als hunderttausend Quadratklastern zur Errichtung von Straßen und von $4\frac{1}{2}$ Fochen zur Vergrößerung des Stadtparkes, verbleibenden Terrainreste des alten Wienbettes, das Expropriationsrecht gegen etwa der Ausführung hinderliche einzelne Privat-Objecte und eine zeitliche Steuer- und Gebührenfreiheit.

Ich glaube dieser nackten Gegeneinanderstellung der geringen Forderungen und der kolossalen Leistungen dieses Consortiums nichts mehr hinzufügen zu sollen; dieselbe spricht von selbst zu deutlich für den enormen Werth des vorliegenden Projectes

für die Zukunft Wiens und von den zahlreichen weittragenden Vortheilen und wohlthuenden Reformen, die dasselbe verheißt.

Auf Eines sei uns aber schließlich noch gestattet, hinzuweisen, worin das Schwarz'sche Consortium von keiner der concurrirenden Gruppen übertroffen werden kann — man darf das wohl sagen, ohne denselben zu nahe zu treten — das ist die vollendete Gewähr und Sicherheit, welche die Männer, die an der Spitze des betreffenden Consortiums stehen, in finanzieller Beziehung für die reellste und solideste Ausführung des Unternehmens bieten.

Ich schließe mit dem Wunsche, daß der Niederösterreichische Gewerbeverein das vorliegende Project als das anerkennen und unterstützen möge, als was es bezeichnet zu werden verdient, als die vorzüglichste gleichzeitige Lösung der Wienflaß- und der Localbahn-Frage und als ein großes gemeinnütziges Werk, welches, ohne der Stadt neue Lasten aufzuerlegen, derselben in vielfachen Beziehungen von größtem Nutzen werden muß, dessen unendlicher Werth für Wien und seine Bewohner sich heute noch kaum berechnen läßt und für dessen Ausführung man, wenn erst dessen Wohlthaten fühlbar werden, sicherlich Allen, die darauf fördernden Einfluß genommen, stets Dank wissen wird!



