D. R. C.
Ad № 222
ex 1902

№ 7.

Memoire

zur beabsichtigten Wiedereröffnung der alten Donau zu Hafen- und Schifffahrtszwecken

und den wirthschaftlichen Einfluß dieser Bauanlage auf die Entwicklung der Donaugemeinden bei Wien.

Bei der am 26. September 1892 abgehaltenen wasserrechtlichen Verhandlung über den Sammelcanal der Donaugemeinden bei Wien wurde von Seite der hohen Donauregulirungs-Commission unter Anderem folgendes angekündigt:

»Der Vertreter der Donauregulirungs-Commission kann dem vorliegenden Projecte aus dem Grunde nicht zustimmen, weil in Folge der Umwandlung des Wiener Donaucanales, weiters in Folge der Wünsche der unterhalb Wiens am linken Donauufer liegenden Gemeinden, welche eine Wasserzuführung in die alten Donauarme verlangen, sich die Nothwendigkeit herausstellen wird, aus dem alten Donaustrombett abzweigend einen Wasserlauf mit der Leistungsfähigkeit von 600 Kubikmetern per Secunde, einer Sohlenbreite von 45 Meter und einer tiefen Lage der Sohle von 3 Meter unter dem örtlichen Nullwasserspiegel bis zur Dammöffnung bei Schönau zu führen.«

Wie wir hören, ist die hohe Donauregulirungs-Commission dieser Idee näher getreten, weil auch die Donaudampfschifffahrts-Gesellschaft, welche die Fußböden ihrer Magazine am Donauquai nach Thunlichkeit gehoben hat, dem hohen k. k. Ministerium des Innern dagegen eine Vorstellung unterbreitet hat, daß man durch Einleitung des Donaucanalwassers eine noch weitere Belastung des Inundationsprofiles herbeiführen will.

Die Wiedereröffnung der alten Donau zum Zwecke der Abführung, Theilung der Hochwasser zwischen Wien und den Donaugemeinden wird daher früher oder später eine zwingende Nothwendigkeit werden. Wenn die hohe Donauregulirungs-Commission an die Wiedereröffnung der alten Donau schreitet, so wird sie in ihrer fürdenkenden Weise diesen gewichtigen Akt in einer Weise vornehmen, daß mit demselben auch der Schifffahrt gedient ist und das große tiefe Becken der alten Donau zu Hafenzwecken erschlossen wird.

Es steht den Donaugemeinden ferne, an dieser Stelle das technische Moment dieser Angelegenheit näher zu berühren.

Diese Gemeinden fühlen sich jedoch verpflichtet, die große wirthschaftliche Bedeutung dieser Angelegenheit hier näher auszuführen.

Einer der Hauptpunkte ist wohl der, daß sich die Landtransporte zu den Landungsstellen ganz wesentlich verkürzen.

Diese Abkürzungen stellen sich wie folgt heraus:

	Jetzt	Später	Ersparniß	Procent
		in Metern		
Donaufeld	3600	550	3050	68
Floridsdorf . . .	2200	800	1400	64
Großjedlersdorf . .	3450	2050	1400	40
Jedlesee	3700	2300	1400	38
Kagran	4300	1650	2650	62
Hirschstetten . . .	6000	2500	3500	50
Stadlau	4300	1000	3300	75

Bei dieser Abkürzung muß noch erwogen werden, daß die Pferdemauth entfällt und daß mehr geladen werden kann, weil man nicht die steile Brückenanfahrt, welche 8·9 Meter ober Null liegt, zu befahren braucht.

Diese Reducirung des Landtransportes hat eine große Bedeutung.

Von den Orten, welche da benannt sind, erlauben wir uns, bezüglich ihrer Bedeutung und Industrie die amtlichen Daten nur jener vier Gemeinden anzuführen, welche man zu einem städtischen Gemeinwesen vereinigen will. Es sind dies die Ortschaften Donaufeld, Floridsdorf, Großjedlersdorf und Jedlesee.

Einwohner. (Volkszählung.)

	1880	1890	Zunahme in Proc.
Donaufeld	6294	10507	66·9
Floridsdorf	5131	6045	17·8
Großjedlersdorf	6367	7705	17·0
Jedlesee	2006	2962	47·0
Zusammen	19798	27219	37·0

welche Einwohnerzahl sich binnen Kurzem auf 30.000 erhöht haben dürfte.

Das Gebiet der neuen Stadt wird ein sehr bedeutendes sein.

Donaufeld	275	Hektaren.
Floridsdorf	129	»
Großjedlersdorf	599	»
Jedlesee	538	»
Zusammen	1541	Hektaren,

zu welchem gesicherter Weise noch Enclaven von Alt-Leopoldau und Theile von Kagran kommen, so daß das neue Stadtgebiet gegen 2000 Hektaren umfassen wird, gleich alten 3475 österreichischen Jochen.

Ueber die in den genannten vier Ortschaften befindliche Industrie seien die folgenden Daten als Aufschluß angeführt:

Donaufeld.	Arbeiter
1. Petroleumfabrik	186
2. Lohner's Wagenfabrik	146
3. Dachpappenfabrik Schefftel	30
4. » Otto Braun	4
5. Steinzeugrohrfabrik Steiner	22
6. Chemische Fabrik Strauß & Deutsch	8
7. Kunstmühle Kriegler	6
Zusammen	402

Floridsdorf.	
1. Thonwaarenfabrik Lederer & Nessenyi	100
2. Stoppelfabrik Nechansky	15
Zusammen	115

Großjedlersdorf.	
1. Locomotivfabrik	800
2. Schraubenfabrik Anton Urban's Söhne	600
3. I. österr. Jutespinnerei	800
4. Gasfabrik	60
5. Nordwestbahn-Werkstätten	400
6. Nordbahn-Werkstätten	1500
7. Spiritus- und Preßhefefabrik G. H. Mautner	200
8. Imprägnirungs-Anstalt Plyth & Comp.	30
9. Malzfabrik C. Ferd. Mauthner	40
10. Gummiwaarenfabrik Stefans Söhne	20
11. Neidlinger's Nähmaschinenfabrik	150
Zusammen	4600

Jedlesee.	
1. Brauhaus Dengler	150
2. Margarinfabrik	50
3. Lackfabrik	50
Zusammen	250

Zusammenstellung.

	Fabriken	Arbeiter
Donaufeld	7	402
Floridsdorf	2	115
Großjedlersdorf	11	4600
Jedlesee	3	250
Totalsumme	23	5367.

Diese Ortschaften haben zusammmen 1200 Häuser mit einem Werthe nach der Miethzinseinschätzung von . . . . . 8,200.000 fl.

An Steuern werden gezahlt:

Landesfürstliche Erwerb- und Einkommensteuer	180.000 fl.
Miethzinssteuer	94.000 »
Verzehrungssteuer von dem gewöhnlichen Consum . . .	28.000 »
Zusammen . .	302.000 fl.

An indirecten Steuern zahlt die Brauerei Jedlesee:

Erzeugungssteuer für Bier	236.993 fl.
Verzehrungssteuer	62.000 »
Jährlich zusammen . .	298.993 fl.

Brauerei Großjedlersdorf, für welche erst für 8 Monate die Daten vorliegen:

Erzeugungssteuer	77.739·50 fl.
Verzehrungssteuer	182.016·57 »
	259.756·07 fl.
Daher für 12 Monate mehr um 50%	129.878·03 »
	389.634·10 fl.

Spiritus und Preßhefefabrik jährlich:

Spiritussteuer	264.422·55 fl.
Preßhefesteuer	26.451·81 »
Liniensteuer	6.000·00 »
Großjedlersdorf zusammen . .	686.508·46 fl.

Donaufeld Petroleumfabrik:

Diese zahlt allein an Verbrauchsteuer	738.179·33 fl.

Fassen wir nun die Gesammtsteuerleistung dieser vier Gemeinden zusammen, so ergibt sich die gewiß beachtenswerthe Gesammtsumme von 2,025.680 fl.

Es ist daher gar kein Zweifel, daß die Förderung dieses neuen Gemeinwesens von den Interessenten mit vollem Rechte verlangt werden kann, und dies umsomehr, als ja alle diese Gemeinden früher am Wasserverkehre lagen und ihnen dieser gegen ihren Willen abgeschnitten worden ist.

Andererseits werden sich die hiefür gemachten Auslagen durch den hohen Aufschwung, den das neue Gemeinwesen nehmen wird, reichlich und bleibend compensiren, während die Baukosten für die Anlagen nur ein für allemal erwachsen.

Aber auch die Entwicklung der Reichshauptstadt Wien wird wieder eine natürliche werden.

Während alle Städte der Welt, die an schiffbaren Flüssen liegen, sich ziemlich gleichmäßig beiderseits der Ufer entwickeln, ist bei uns in Wien das linke Ufer unseres Reichsstromes verödet und hat gar keinen Wasserverkehr, weil er durch die Art der gewählten Regulirung mittelst eines Inundationsgebietes unmöglich ist.

Das linke Ufer der Donau bildet zugleich die Grenze der Entwicklung von Wien.

Durch die Wiedereröffnung der alten Donau würde das 300 Hektaren umfassende zur Reichshauptstadt Wien gehörige Gebiet zwischen der alten Donau und dem Inundationsdamm der Industrie und dem Verkehre erschlossen.

Auf diesem Gebiete und am linken Ufer des neuen Gerinnes von Jedlesee gegen Stadlau hinab ist noch keine städtische Verbauung. — Dort sind die richtigen ausgedehnten Plätze für große Geschäfte, welche mit dem Wasserverkehre zusammenhängen. — Dort sind die Flächen für großartige Magazine und Depots für Roh- und Baumaterialien, insbesondere Holz und Pflastersteine.

Kann das alte Donaubett mit dem Donau-Oder-Canal in Verbindung gebracht werden.

Da die Hauptfracht dieses Canales die Kohle sein wird, so können auf dem Gebiete hinter dem Inundationsdamme die Kohlendepots angebracht werden. — Diese Depots erfordern eine ungeheure Fläche, weil die Kohlen für die ganze Zeit, während welcher der Canal zugefroren ist, aufgespeichert sein müssen.

Außerdem können die Kohlenschiffe in nächster Nähe aller an diesem neuen Schifffahrtsgerinne schon befindlichen oder neu entstehenden Etablissements landen und können eventuell die Kohlen mit Rollbahnen direct in die Etablissements gebracht werden.

Was für den Kohlenverbrauch in der neuen Industriestadt derzeit schon ist, möge aus dem Umstande geschlossen werden, daß alle Etablissements mit Dampf betrieben werden und unter den Fabriken wie schon erwähnt eine Gasfabrik.

Endlich könnten die Malzfabriken von Großjedlersdorf und Stadlau, die Kunstmühle Kriegler in Donaufeld und die Brauhäuser von Jedlesee und Großjedlersdorf ihre Fracht auf dem Wasser beziehen.

Es entsteht ein kolossaler Winterhafen für alle möglichen Schiffahrtsbedürfnisse. Auch könnte die Schiffswerfte der Donaudampfschifffahrts-Gesellschaft hieher verlegt werden.

Man klagt über mangelnden Schifffahrtsverkehr! Warum? Es mangelt der Hafen, das ruhige Anländen, die großen Grundcomplexe für die Industrie. Es mangeln die Industrien selbst! Hier hat man das Alles und die Folge wird die Richtigkeit dieser Thatsachen beweisen.

In seiner bewährten Einsicht und hohen Weisheit hat Se. Excellenz der Herr Statthalter Graf Kielmannsegg die Bildung der neuen Stadt angebahnt und gefördert, und der Wiedereröffnung der alten Donau, welche eine Lebensfrage nicht nur für die Entwicklung der neuen Stadt, sondern auch für die Hebung des Schifffahrtsverkehres in Wien ist, sein gewichtiges Wohlwollen huldvollst zugewendet.

Es steht sicher zu erhoffen, daß die hohe Regierung, sowie die gesetzgebenden Körperschaften, einem Unternehmen von so hervorragend wirthschaftlicher Bedeutung ebenfalls zustimmen werden.

Der neu zu eröffnende Hafen wird der Mittelpunkt der großen Wasserstraßen sein, welche die Nord- und Ostsee mittelst des Donau-Elbe- und Donau-Oder-Canales mit dem Schwarzen Meere verbinden.

Für die Donau-Gemeinden

Donaufeld:
Franz Plankenbüchler m. p.
Bürgermeister.

Groß-Jedlersdorf:
Friedrich Stephan m. p.
Bürgermeister.

Floridsdorf:
Anton Schwaiger m. p.
Bürgermeister.

Jedlesee:
Josef Jenowein m. p.
Bürgermeister.

Verlag der Gemeinde Groß-Jedlersdorf. — Druck von Friedrich Jasper in Wien.

Wienbibliothek im Rathaus
4