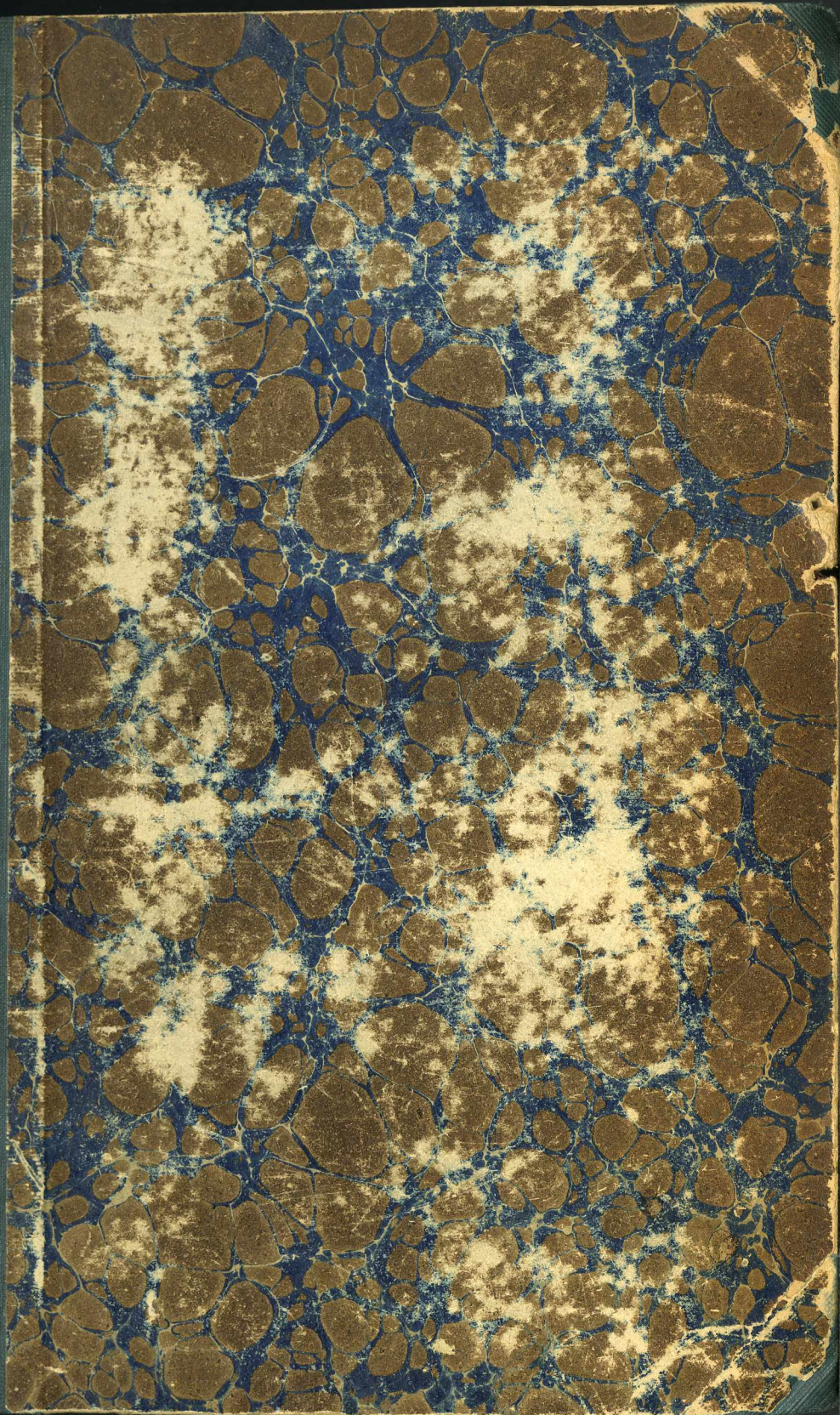


Politikai
röpiratok.

125.



Pest. Könyvtár

125

1082

BERICHT

der durch die

Generalversammlung der k. Freistadt Pest

zur Prüfung des

Reitter'schen Kanal-Projektes

in technischer und finanzieller Beziehung

entsendeten Commission.



2.

Pest,

Druck von Rudnyánszky & Aranyossy, (3 Kronen-Gasse Nr. 9.)

1868.

BERICHT

der durch die

Generalversammlung der k. Freistadt Post

zur Prüfung des

britischen Patent-Verfahrens

in technischer und finanzieller Beziehung

entstandenen Commission

BRITISCHES PATENT

1862

Druck von Rudolph & Knappe, (Königsberg) No. 10.

1862

Föbliche General-Versammlung!

Als der Herr Sectionsrath Franz Reitter im Jahre 1856 den Bau des jetzigen Rudolphsquais, und im Jahre 1865 den Bau des Franzjosephsquais als damaliger Staatsoberingenieur im Auftrage der Commune nach den von ihm entworfenen Plänen leitete, und bei dieser Gelegenheit das Studium der Beschaffenheit des Donaufstromes zwischen Pest und Ofen sich zur Aufgabe stellte, wurde er durch das Resultat seiner Forschungen gedrängt, die Regulirung der Donau, welche seit dem Jahre 1838 der Gegenstand beständiger in den Archiven der vorigen Regierung begrabener Verhandlungen und Betreibungen war, — aufs Neue in Anregung zu bringen, indem er die Bewohner der beiden Schwesterstädte wiederholt auf die Gefahr aufmerksam machte, welcher dieselben bei Eisgängen stets ausgesetzt bleiben, so lange die Donau nicht regulirt sein wird.

Da jedoch diese Regulirung nur dann mit Erfolg durchführbar ist, wenn der Soroffärer Donauarm behufs Concentrirung des Strombettes abgesperret wird, so brachte dieser Umstand den Schöpfer des Pesther Donauquais auf die geniale Idee, diesen für die Stadt Pest und das Pesther Comitath als Wasserstraße so ausnehmend wichtigen Donauarm auch für den Fall der Donauregulirung derart zu erhalten, daß derselbe in einem das Weichbild der Stadt durchziehenden Schiffahrtskanal umgestaltet, einerseits für Handel, Etablirung der Gewerbe und Fabriken, für Verkehr, Aus- und Einladung der Waaren bequemen Raum gewähren, andererseits der am tiefsten liegende, bisher nur mit animalischen und vegetabilischen Stoffen aufgeschüttete Theil der Stadt im Interesse der allgemeinen Salubri-

tät durch Erdauffschüttung auf das gehörige Niveau erhöht werde, — wodurch zugleich die nach dem bisherigen System nicht durchführbare Kanalisierung der äußeren Stadttheile ermöglicht, und mit einem Worte ein Werk ins Leben gerufen werde, welches erfolgreich ausgeführt, auf die Entwicklung dieser Stadt besonders in materieller Richtung einen Epoche machenden, vorläufig kaum zu berechnenden Einfluß üben dürfte.

Diese von Herrn Franz Reitter angeregte Idee wurde zwar durch die vormalige k. ungarische Statthalterei aufgegriffen und mit Erlaß vom 25. Juli 1862 Z. 46599 der Stadt mit dem Auftrage zur Berücksichtigung empfohlen, hierüber einen Plan anfertigen zu lassen.

Die Stadt hatte jedoch damals weder das hierzu nöthige Geld noch das technische Personale zur Verfügung, und so gerieth diese Angelegenheit wieder in Vergessenheit, bis Herr Franz Reitter die Pläne auf seine Kosten und Mühe anfertigte und dieselben in Begleitung einer Denkschrift dem Magistrate im August des Jahres 1865 mit der Bitte vorlegte, das Projekt durch Sachverständige und durch die kompetenten Corporationen prüfen zu lassen, und auf Grund des Resultates dieser Prüfung die weiteren Schritte zur Ausführung des Unternehmens einzuleiten.

Der damalige Plenarmagistrat, die Wichtigkeit des Gegenstandes anerkennend, ließ mit Beschluß vom 26. August 1865 Z. 23,173 die Pläne zur Besichtigung im Redoutengebäude ausstellen, — und ersuchte das Magistratspräsidium das Projekt durch eine fachkundige Commission prüfen zu lassen und die competenten Corporationen einzuvernehmen, indem er zugleich erklärte, daß die Stadt, nachdem die Donauregulirung eine das ganze Land betreffende Angelegenheit sei, in entsprechendem Verhältnisse zu den Kosten beitragen werde.

Die städtische Wirthschaftskommission mit Erlaß des Magistratspräsidiums vom 28. April 1866 Z. 726 zur Lösung obiger Aufgabe entsendet, ließ die Pläne durch ein technisches und mehrere andere Subcomitees prüfen, — forderte die Handels-

und Gewerbekammer, das Gremium des Handelsstandes und der Großhändler auf, ihre Meinung abzugeben, — und legte das Resultat in ihrem am 20. September 1867 aufgenommenen Protokolle vor. —

In diesem Protokolle wird vor allem bemerkt, — daß die Commission zwar in so lange, als die Gesetzgebung und die Regierung keinen Beschluß gefaßt, auf das Detail des Projectes nicht eingehen zu können glaubt, daß jedoch die Donauregulirung für die Hauptstadt eine Lebensfrage und daher bei der Regierung zu betreiben wäre, und ferner, daß der durch Herrn Franz Reitter projectirte, nur im Falle der Donauregulirung ausführbare Kanal, welcher die Erhaltung der so wichtigen Wasserstraße des Sorokfärer Donauarmes ermögliche, mit Rücksicht auf diesen Umstand sowohl für die Stadt als für das Land in Bezug auf Verkehr und Nationalökonomie ausnehmend wichtig, und daher von Seite der Stadt aufs kräftigste zu unterstützen sei.

Dieser Antrag wurde von der löblichen Generalversammlung mit Beschluß vom 9. Oktober v. J. Z. 30,998 genehmigt und das hohe k. ungarische Communicationsministerium hiervon mit der Bitte benachrichtigt, das Project als Landesangelegenheit behandeln, kräftigst zu fördern, darüber entscheiden und den gefaßten Beschluß der Commune zur weiteren Veranlassung mittheilen zu wollen.

In Folge dieses Berichtes wurde die Commune mit Erlaß des hohen k. ungarischen Communicationsministeriums vom 8. Februar l. J., Z. 6818 verständigt, daß die Vorarbeiten zur Donauregulirung sogleich in Angriff zu nehmen angeordnet wurden.

Alle diese Verhandlungen brachten jedoch das großartige Werk dem Ziele der Verwirklichung und praktischen Ausführung nur sehr wenig näher, bis endlich der Antrag eines ausländischen Consortiums unter der Firma Mention und Genossen am 3. Juli l. J., unter Zahl 21,845 eingereicht, — und in demselben gebeten wurde, die Ausführung des Reitter'schen Kanals als eine dringliche Angelegenheit zu erklären, und den Offerenten auf die Vorarbeiten dieses Unternehmens das ausschließliche Vorrecht auf ein Jahr zu verleihen.

Die löbliche Generalversammlung erklärte in Folge dieses Gesuches mit Beschluß vom 8. Juli l. J., Z. 22,978 nochmals, daß sie das Zustandekommen des Kanales wünsche, ertheilte den Bittstellern Alphons Mention und Consorten das ausschließliche Vorrecht und die Concession für die Vorarbeiten des Reitter'schen Kanales auf ein Jahr, — und ordnete, nachdem die Unternehmer die Erklärung des Herrn Sectionsraths Franz Reitter wegen Ueberlassung des Projectes an das Consortium vorgelegt hatten, mit Beschluß vom 15. Juli, Z. 23,765 an, daß in der ganzen Länge der projectirten Linie des Kanals die Concession von Bauführungen bis 1. März 1869 zu sistiren sei. — Gleichzeitig wurde zur Begehung der Kanaltrace eine besondere Commission entsendet, und dieselbe angewiesen, ihre Aufmerksamkeit auch auf den projectirten Esongrader Kanal auszudehnen, damit dessen Trace mit der projectirten Linie des Reitter'schen Kanales nicht in Conflict gerathe; — endlich wurden das hohe Präsidium des k. ungarischen Ministeriums und das h. k. ungarische Communicationsministerium gebeten, die Vertreter der h. Regierung zur Intervention bei der Begehung der Kanallinie auszusenden und in so lange als die Commune bezüglich des Esongrader Kanales ihr motivirtes Gutachten nicht unterbreitet, über die Concession dieses Kanales nicht endgültig entscheiden zu wollen. —

Diesem Gesuche wurde laut Erlasses des h. k. Communicationsministeriums vom 5. August l. J., Z. 9,403, auch im Namen des hohen Präsidiums Folge gegeben und die entsendete Commission ging unter Mitwirkung der Vertreter der hohen Regierung an die Lösung ihrer Aufgabe.

Während diese Verhandlungen im Gange waren, unterbreitete auch die zur Prüfung und Begutachtung der Széchényischen Dampffähre und der durch die ungarische Creditbank projectirten Docks und Entrepots entsendete Commission ihren Bericht, und auf Grund dieses Berichtes beschloß die löbliche Generalversammlung am 29. Juli l. J., Z. 25,298, bis zur endgiltigen Entscheidung der Frage, ob der Reitter'sche Kanal durchgeführt wird, oder nicht, —

und beziehungsweise bis 1. März 1869 alle auf Uferbauten bezüglichen Verhandlungen mit Privaten zu sistiren, — und zugleich das Reitter'sche Kanalprojekt sowohl in technischer als finanzieller Beziehung eingehend prüfen zu lassen, mit welcher Aufgabe laut Beschlusses v. 5. August l. J., Z. 26,140, gegenwärtige Commission betraut wurde.

Im Gefühle der Wichtigkeit dieser schönen und ehrenden Aufgabe und im Bewußtsein der Großartigkeit dieses außergewöhnlichen Projectes, welches im Falle des Gelingens auf die Entwicklung und Erhebung der Stadt Pest zu einer europäischen Großstadt ohne Zweifel außerordentlichen Einfluß üben wird, machte es sich die A. Commission vor allem zur Pflicht, die sub A. rückgeschlossenen Vorakten genau zu studiren und gelangte dabei zu der, auch durch den projektirenden Herrn Sectionsrath getheilten Ueberzeugung, daß der seit Anfertigung des ursprünglichen Projectes eingetretene bedeutende Umschwung der Verhältnisse auch eine Modification des Projectes und zwar sowohl in technischer als finanzieller Beziehung erheische. —

Es wurden daher in der am 13. August l. J. abgehaltenen B. Sitzung laut Protokolls sub B. zwei Subkomitees gewählt und dem einen die technische, dem andern die finanzielle eingehende Prüfung des Projectes übertragen.

Das Elaborat dieser beiden Subkomitees, welches in den hier C. sub C. und D. angeschlossenen Protokollen vorliegt und der Bericht D. der zur Begehung der Kanaltracen delegirten Commission, welcher mit Beschluß der löblichen Generalversammlung vom 9. September l. J., Z. 29,232 gleichfalls der gegenwärtigen Commission zur E. Benützung zugewiesen wurde und sub E. hier beiliegt, bilden die Grundlage der weiter unten zu motivirenden Meinung der Commission. —

Nachdem jedoch mittlerweile Mention und Konsorten bezüglich Ausführung des Projectes und Ausbau des Kanales ein weiteres schriftliches Offert eingereicht hatten, wurde dasselbe laut Protokoll

sub. F. in der am 12. September l. J. abgehaltenen Sitzung F. einem 3. Subkomitee zur vorläufigen Prüfung übergeben.

In Folge der durch dieses Subkomitee mit Intervenirung Sachverständiger vorgeschlagenen Modifikationen, fand es die Commission für zweckmäßig das Offert mit Zuziehung der Offerenten, in pleno zu verhandeln und jene Punkte prinzipiell festzustellen, welche als Resultat der laut Protokollen G. H. I. am 25. 26. September, 2. und 10. Oktober l. J. stattgefundenen Berathungen sub I. in einem ungarischen und einem französischen Exemplar^{H. I.} verfaßt, durch die Unternehmer angenommen und unterschrieben wurden. —

Auf Grund der derart gesammelten und geordneten Belege, — versucht nun die Commission ihre Ansicht und Meinung über den ganzen Gegenstand der löblichen Generalversammlung im Sinne des erhaltenen Auftrages wie folgt darzulegen:

I. Frage.

Die erste Frage, welche die Aufmerksamkeit der Commission in Anspruch nahm, war die, — welchen Nutzen und Vortheil wohl die Stadt Pest zu hoffen hätte, wenn der in Aussicht gestellte Kanal gebaut würde? — und in dieser Beziehung faßt die Commission ihre Ueberzeugung in folgendes zusammen:

Vielfach wurde bereits die von der Commission getheilte Ansicht ausgesprochen, daß die Zukunft Pest's von der in je größerem Maassstabe gewünschten, möglichsten Ausdehnung des Handels abhängt. — Wohl kann man Städte durch Verschönerung, Aufwand, Luxus und Bequemlichkeit mit enormen Kosten in schöne Städte umgestalten, aber solche Städte, welche auf das Verkehrs- und Volksleben im Lande bestimmenden Einfluß üben, — können nur Handel und Gewerbe, Fleiß und Sparsamkeit, mit einem Worte der allgemeine Aufschwung des Wohlstandes schaffen. Versailles ist der Nachlaß eines großen Königs — aber ein

totdes Monument, Washington, der Tempel der Freiheitswiege, — aber außer der Pietät des Volkes knüpft sich an dasselbe kein Leben.

Handel und Gewerbe lassen sich nicht maßregeln; — diese mächtigen Hebel des menschlichen Fleißes fassen nur dort Wurzel und Boden, wo sie auf bequeme Befriedigung ihrer Bedürfnisse rechnen können und unter diese sind vor Allem sichere und bequeme Kommunikationsmittel — und sichere, entsprechende Lagerplätze zu zählen.

Die Stadt Pest hat in dieser Beziehung eine glückliche Lage; unmittelbar am Ufer des mächtigsten Stromes von Europa, die Schifffahrt der Donau zur Verfügung, — im Herzen des Landes erbaut, bildet sie den natürlichen Mittelpunkt des Eisenbahnnetzes, und ihr vom Ufer der Donau sanft ansteigendes Terrain setzt ihrer Ausbreitung kein Hinderniß entgegen.

Wenn aber auch die Eisenbahnen nach Bedürfniß vermehrt, in jeder Richtung ausgedehnt, unter- und miteinander beliebig verbunden werden können, so steht das Verhältniß bei den Wasserstraßen gerade umgekehrt, denn die Ausdehnung der Flußufer, die Richtung des Stromstriches — die Verbindung der Wasserstraßen unter sich — hängt von ihrer natürlichen Beschaffenheit ab, und des Menschen Hand vermag in dieser Beziehung sehr wenig und nur in ausnahmsweisen Fällen durch Regulirung der Flüsse und durch Kanalbauten zu erreichen.

Dem ungeachtet sind die Wasserstraßen viel wohlfeilere und daher auch günstigere Verkehrsmittel als die Eisenbahnen, woraus folgt, — daß es ein Vergehen gegen die Gesellschaft wäre, dort, wo die Terrainsverhältnisse die Anlage von Wasserstraßen gestatten, solche zu versäumen.

So wie der Strom selbst als Wasserstraße dem Verkehre dient, — gewähren dessen Ufer diesem Verkehre Depots und dem Handel Raum und Ruhepunkte, wo die verschiedenen Interessen sich begegnen, der gegenseitige Austausch der Bedürfnisse stattfindet, — und eben an diesen Punkten, wo sich zufällig

oder in Folge ihrer Lage gleichartige Interessen concentriren, sind die Städte entstanden, — woraus folgt, daß die Ufer der Flüsse ebenso wichtig als die Wasserstraßen selbst sind, — und daß daher folgerichtig die civilisirten Nationen eben so viel Sorgfalt auf die Regulirung der Ufer, als auf die Schiffbarmachung ihrer Flüsse und Kanäle verwenden.

Nicht zum ersten Male geschieht es, daß für die Regulirung des Landeshauptstromes — und für den Ausbau der Pester Donauufer plaidirt wird, — das ganze Land urgirt seit vielen Jahren die Regulirung der Flüsse und besonders der Donau bei jedem Anlasse, ja es wurden sogar zu diesem Zwecke die durch Erhöhung der Salzpreise erzielten Einkünfte des Landes angewiesen; — daß dem ungeachtet alle diese Maaßregeln nicht zum Ziele führten, ist in den Verhältnissen der Vergangenheit zu suchen.

Die Bürger der Stadt Pest haben die Ufer derselben nie vernachlässigt; mehrere Jahrzehnde sind vergangen, seit die ersten Uferbauten begonnen wurden, doch wurde es stets als eine Pflicht betrachtet, diese Uferbauten fortzusetzen, sobald sich im Laufe der widerwärtigen Zeiten ein günstiger Augenblick bot.

Auch bei der vorliegenden Frage handelt es sich um nichts anderes, als Uferbauten, und wenn wir uns bemühen dieselbe zu lösen, so treten wir nur in die Fußstapfen unserer Vorfahren, welche das Werk mit Umsicht und den damaligen Verhältnissen entsprechend begannen und ausführten. Indem wir nun unser Werk dort, wo jene es begrenzen mußten, aufnehmen, und dasselbe dem Maaßstabe der mittlerweile geänderten Verhältnisse entsprechend unter viel günstigeren Umständen als unsere Vorfahren fortsetzen, ist auch die Nachwelt eben deshalb berechtigt, — von uns viel mehr zu erwarten, als jene geleistet.

Um aber der Lösung unserer eigentlichen Aufgabe zu entsprechen, und den Nutzen, die Vortheile darzuthun, welche der Stadt Pest durch Ausführung des Keitter'schen Kanales in Aussicht gestellt werden, bemerken wir vor Allem, daß der erste und

wichtigste Vortheil nach dem Vorangelaßenen in der Vermehrung der Ufer der Stadt Pest besteht, — wodurch dem Verkehre ein größerer Ausdehnungs-Raum, den Handelsartikeln bequeme und sichere Depots, mit einem Worte ein bequemer Berührungspunkt sowohl für den Eisenbahn- und Wasserverkehr als für Tausch- und Transitohandel geboten wird.

Der Handel wird die ihm gebotene Gelegenheit benützen und weder im Osten noch im Westen sich zu etabliren suchen, wenn er in Pest auf halbem Wege einen sichern Niederlassungspunkt findet.

Um nun darzuthun, wie wichtig in dieser Beziehung der Bau des Reitter'schen Kanales für die Stadt Pest sei, ist es genügend auf die Wiener Blätter hinzuweisen, welche bei der ersten Erwähnung dieses Projektes, dessen Großartigkeit nicht genug rühmen konnten, jetzt dagegen, wo wir im Begriffe stehen an die Ausführung Hand anzulegen, dasselbe zum Gegenstande ihres Spottes und ihrer Sophismen machen, und mit diesen Waffen unser Vorhaben in den Augen des Publikums in Mißkredit zu bringen suchen, trotzdem, daß Wien selbst alle Anstrengungen dahin concentrirt, die Donau durch einen Kanal an sich zu ziehen.

Wir wollen nicht mit Wien rivalisiren und können es auch nicht bei dem außerordentlichen Geldzuflusse, der sich in Wien concentrirt, was wir aber mit Recht beanspruchen und billig verlangen können, besteht darin, — daß vorläufig der Produkthandel Ungarns in Pest concentrirt werde, wozu, wie bereits erwähnt, nichts anderes nöthig ist, als daß vor allem die Donau unterhalb Pest regulirt und die Theißgegend durch den Eszengräd-Szegediner Kanal, welcher in den Sorokfärer Donauarm einzumünden wäre, — mit Pest verbunden werde.

Wozu aber eine Vermehrung der Ufer? — wird man sagen. Hat ja die Stadt Pest genug Ufer — beinahe eine Meile Ufer zwischen der Sorokfärer Grenze und dem Hausenfange, laßt uns lieber diese mit Quais versehen, und sollte auch das noch nicht

genügen, so giebt es ja auch auf der Dfner Seite noch ein Donauufer.

Die Commission bestreitet dies keineswegs, muß jedoch bemerken, daß die Städte durch Handel und Gewerbe gegründet werden; wenn also die Stadt sich bloß am Ufer ausbreitet und in der Längenausdehnung desselben hinzieht, so wird die Stadt eine Gestalt annehmen, welche weder für den individuellen Verkehr bequem, noch zur Verschönerung und zweckmäßigen Eintheilung geeignet sein, ja selbst die Handhabung der Lokalpolizei beinahe zur Unmöglichkeit machen dürfte; — wobei die landeinwärts liegenden Gründe entweder leer bleiben oder zu solchen Bauten benützt würden, welche mit den Gebäuden am Ufer nicht im Einklange ständen, und in den äußern Stadttheilen sich kaum über das Niveau von Dorfshütten erheben dürften, — ohne daß diese Contraste der verschiedenartigen Bauten durch irgend eine Demarkationslinie abgegrenzt wären.

Wird dagegen der Kanal erbaut, so werden eben solche Bauten, wie wir sie jetzt am Donauufer erstehen sehen, auch am Ufer des Kanales sich erheben, — die Stadt wird eine concentrirtere Gestalt annehmen, zwischen der Donau und dem Kanal im gleichen Style ausgebaut, und durch diese Form alle jene Nachtheile vermieden werden, welche der Ausdehnung der Stadt in Gestalt eines langen und schmalen Gürtels entspringen würden. — Die Stadt wird so zu sagen einen großen Kern erhalten, um welchen sich concentrisch die Vorstädte gruppiren werden. — Und das ist ein zweiter Vortheil, den der Bau des Kanales gewährt.

Die Einwendung, daß der Kanal die Ausbreitung der Stadt hindern werde, entbehrt jeden Grundes. Würde die innere Stadt durch einen trockenen Graben oder durch eine Mauer von den Vorstädten geschieden, und über diesen Graben oder durch diese Mauer nur einige wenige Zugänge führen, wie z. B. in Wien, als noch die Mauern und Wälle bestanden, — so wäre vielleicht der Grund vorhanden, zu fürchten, daß die Ausdehnung der Stadt gehindert sei, — obgleich die Ringmauer und der Graben die Stadt Wien

in ihrer Ausbreitung durchaus nicht beirrt haben, und Wien ungeachtet seiner Wälle eine Großstadt geworden ist; — aber der Kanal ist weder ein trockner Graben, noch eine Mauer, sondern fließendes Wasser, an dessen Oberfläche der lebhafteste Verkehr sich entwickeln wird; — überdies wird nach dem projektierten Plane jede Gasse, welche der Kanal durchschneidet, überbrückt — und durch diese Brücken, welche in derselben Breite angetragen sind, wie die Gassen selbst, — der Verkehr erhalten werden.

Der Kanal ist also kein todttes Werk, sondern eine Hauptverkehrsader, welche das Leben aus den äußersten Theilen der Stadt in das Innere leitet und daher für die Entwicklung und Ausbreitung derselben niemals ein Hinderniß sein kann.

Der dritte Vortheil, der von dem Kanale zu hoffen ist, besteht darin, daß derselbe durch die tieffst liegenden Gründe der Stadt geführt, das zur Erhöhung dieser tief gelegenen Gegend erforderliche gesunde Aufschüttungsmateriale liefern wird. — Gegenwärtig werden diese Grundflächen mit Kechricht aufgeschüttet, und diese fermentirenden Stoffe, deren übler Geruch die Luft verpestet, bilden besonders zur Zeit der herrschenden Epidemien den Heerd, wo sich die verschiedenen Krankheiten entwickeln. Dem ungeachtet schreitet diese Aufschüttung sehr langsam vorwärts, und es ist leicht zu berechnen, daß sie in der bisherigen Art fortgesetzt, nach mehreren Jahrzehnden kaum beendet sein dürfte. — Sollte aber diese in sanitätlicher Beziehung so nöthige Aufschüttung ohne Herstellung des Kanales bewirkt, und das Materiale hierzu aus der Ferne beigebracht werden wollen, so würde dieselbe unberechenbare Summen verschlingen. — Die Aushebung des Kanales ermöglicht die Ausführung der Bodenerhöhung, ohne daß selbe der Commune unmittelbar Auslagen verursacht.

Viertens ist endlich noch folgender Vortheil zu erwähnen:

Es ist bekannt, daß unsere Unrathkanäle nach einem verfehlten Systeme gebaut sind, und dieser Uebelstand sich desto fühlbarer macht, je mehr sich das Kanalnetz ausbreitet. — Diese Ausdehnung des Kanalnetzes findet an gewissen Punkten ihre Grenze, — und die

von der Donau entfernter liegenden Stadttheile können gar nicht kanalisiert werden, weil die senkrecht auf die Richtung des Donaustromes geführten Kanäle aus Mangel an Gefälle in manchen Gassen sich bis zur Oberfläche desselben erheben. — Diesem Nachtheile kann nur durch parallel mit der Donau zu führende Hauptrecipienten abgeholfen werden, von denen der eine längs des Donauufers, der andere in jener entfernter liegenden Gegend, wo die senkrechten Kanäle an das Straßenniveau emporkommen, gebaut werden mußte. —

Diese Hauptrecipienten hätten den Unrath der Stadt aufzunehmen und in das untere Bett der Donau hinauszuführen, wodurch zugleich auch erreicht würde, daß das Wasser der die Stadt bespülenden Donau von Unreinigkeit frei bliebe.

Der Kanal begegnet diesen Uebelständen zum größten Theile; denn da er die senkrecht zur Donau führenden Unrathskanäle durchschneidet, — muß er zugleich mit dem Baue eines Hauptrecipienten verbunden werden, da in den Kanal kein Schmutzwasser gelangen darf, und der Bau in dem aufgeschütteten Terrain auch keine Schwierigkeit bietet. — Hierdurch wird aber die Hälfte der Aufgabe gelöst sein, und nur die andere Hälfte, den Recipienten längs des Donauufers hat die Commune zu bauen. Am obern Quai wurde damit bereits begonnen, und gegenwärtig wird gleichzeitig mit dem untern Quai auch der Bau eines Hauptrecipienten projektirt. Wird jährlich auf dieses Unternehmen eine bestimmte Summe verwendet, so kann in wenig Jahren einem wesentlichen Uebelstande abgeholfen werden, dessen Beseitigung sonst viele Jahre in Anspruch genommen hätte, weil große Kosten ohne Erträgniß damit verbunden gewesen wären. Aus dem Angeführten geht hervor, daß der Kanal in Bezug auf die Entwicklung der Stadt nicht nur alle hierzu nöthigen Bedingungen berührt, — sondern mit dieser Entwicklung selbst im innigsten Zusammenhange steht. — Er ist Hauptbedingung für den concentrischen Ausbau der Stadt, — nothwendig für die Verschönerung derselben und Handhabung der öffentlichen Sicherheit — er hebt den Handel und führt ihn ins Innere der Stadt, er ist in sani-

tärer Beziehung beinahe unentbehrlich — und befördert und beschleunigt die Verbesserung des Kanalisirungssystems.

Wichtiger noch als alle diese unmittelbaren Vortheile ist jener Nutzen, welchen die Stadt von dem Kanale durch Belebung des Handels und Verkehrs mittelbar zu erwarten hat; doch diesen auch nur annäherungsweise darzustellen ist kaum möglich, — und die Commission kann sich hierauf um so weniger einlassen, — als das Bild der eventuellen Zukunft, wenn wir den mächtigen Donaustrom und den Zusammenfluß von Südosten und Nordwesten betrachten, sehr leicht zu einem Phantasiemalbe werden könnte, — die Commission aber sich nicht berufen hält von dem Felde der nüchternen Berechnung sich zu den Luftschlößern einer möglichen Zukunft zu erheben. —

II. Frage.

Wo soll der Kanal durchgeführt werden?

Diese Frage erörtert das sub E. angeschlossene Protokoll der zur Begehung der Trace entsendeten Commission in befriedigender Weise. Der wesentliche Inhalt ihres Berichtes enthält folgendes:

- 1) Der Kanal ist in dem tieftliegenden Terrain der Stadt projektirt.
- 2) In seine Trace fällt nur ein 3 Stock hohes Haus und 3 zweistöckige Gebäude, — im übrigen durchzieht der Kanal meist leere, oder mit kleineren ebenerdigen Häusern behaute Gründe.
- 3) Die Straßen und Gassen werden in den Hauptverkehrspunkten durch den Kanal größtentheils unter einem rechten Winkel oder wenigstens in günstiger Richtung durchschnitten.
- 4) Auf der für den Kanal in Anspruch zu nehmenden Fläche sind seit der Verfassung des Projektes, also seit dem Jahre 1865 so viele Bauten aufgeführt worden, daß deren Expropriation, abgesehen davon, daß mittlerweile auch der Werth dieser Gründe gestiegen ist, die Kosten des Kanalbaues leicht um eine Million vermehren dürften.

Aus diesem Ergebnisse folgt:

- a. Daß die projektirte Linie sowohl in Bezug auf die Kürze des Kanals, als auf die bei Ausführung desselben zu bewältigenden Hindernisse unter den gegebenen Umständen als die günstigste und wohlfeilste bezeichnet werden kann.
- b. Daß die Richtung der Straßen und Verkehrslinien durch den Kanal nicht verändert, und daher auch die an den Ufern desselben erforderliche Regulirung nicht gehindert wird.
- c. Daß derselbe eben durch jene Stadttheile geführt wird, welche der Erhöhung des Terrains am dringendsten bedürfen. —
- d. Daß die entscheidende Stunde für den Bau bereits herannahet, denn wenn durch jene Bauten, welche nur seit dem Jahre 1865 auf der Linie des Kanals gebaut wurden, dessen Kosten beiläufig um eine Million sich vermehrt haben, — so ist bei der gegenwärtigen Lage der Dinge nicht viel Zeit erforderlich um die ganze Trace so mit Gebäuden zu occupiren, daß die Expropriationskosten die Ausführung des Kanals nur mit außerordentlichen Opfern ermöglichen oder ganz vereiteln.

Die löbliche Generalversammlung hat zwar mit weiser Voraussicht die Bauten auf dem für den Kanal in Aussicht genommenen Terrain zur Bewältigung dieses Hindernisses eingestellt; — jedoch erstreckt sich der Termin dieser Einstellung nur bis Ende Februar, — und kann auf unbestimmte Zeit auch gar nicht verlängert werden. Die Commission war daher auch bemüht ihre Aufgabe in kürzester Zeit zu lösen, allein der Beginn des Werkes, namentlich der Expropriation hängt von der Entscheidung des Ministeriums und der Gesetzgebung ab; — und es wäre daher das hohe Ministerium bei Gelegenheit der Vorlage der Pläne, Kostenanschläge und des Offertes der Unternehmer zu bitten, daß die Ueberprüfung des Operates möglichst beschleunigt werde, damit der Bau des Kanales durch allenfalls abverlangte, auf den Plan und die Kostenüberschläge bezügliche Erläuterungen oder neue Verhandlungen ver-

zögert, mit Ablauf obigen Termines nicht auf unüberwindliche Hindernisse stoße.

Bei dieser Gelegenheit glaubt die Commission einen Einwurf erwähnen zu müssen, der von mehreren Seiten gegen die Trace des Kanals erhoben wurde und darin besteht, ob es nicht zweckmäßiger wäre, dieselbe weiter hinaus durch die meist leeren Extravillangründe so zu führen, daß die obere Einmündung beiläufig gegen die Margaretheninsel, die untere Ausmündung in die Gegend des Lagerspitals verlegt, und so der größte Theil der Stadt durch den Kanal in Form eines weitem Halbkreises umrahmt würde! Dieses Projekt würde dem Zwecke darum nicht entsprechen:

a. Weil sich das Terrain der Stadt jenseits der projektirten, die tieffstliegenden Gründe durchziehenden Kanallinie wieder erhebt, und es daher zum mindesten nicht zweckmäßig wäre, den Kanal durch hochliegendes Terrain zu leiten.

b) Weil der größere Theil der Ausführungskosten nicht durch die Expropriation, sondern durch die Erdaushebung und den Bau selbst in Anspruch genommen wird, daher durch eine Verlängerung der Trace einerseits die Baukosten unverhältnißmäßig vermehrt, anderseits dagegen die Expropriationsauslagen bei dem Umstande, als die Gründe, wenn auch in einzelnen Fällen billiger, einen umso bedeutend größeren Flächenkomplex umfassen, auch nicht vermindert würden.

c. Weil der durch den Kanal abgegrenzte Flächenraum schon an und für sich so bedeutend ist, daß seine Ausdehnung nur mit Rücksicht auf die erwartete Zukunft entsprechend erscheint, — denn er dürfte kaum kleiner sein als jener Raum, welchen die Londoner City einnimmt. Der eingeschlossene Flächenraum, der den Kern, die innere Stadt von Pest bilden, und dem entsprechend gleichartig ausgebaut werden soll, entspricht daher selbst für ein halbes Jahrhundert vollkommen seinem Zwecke, und würde noch mehr erweitert, nur die Concentration der Stadt verhindern, während bei der durch den Kanal zukünftig wesentlich beein-

flußten Regulirung der Stadt das Hauptaugenmerk vor allem auf die Ausgleichung der bei den Bauten hervortretenden Contraste gerichtet, und dafür gesorgt werden muß, daß der Gesamteindruck der zerstreut hie und da vorkommenden, in reichem Style erbauten Häuser durch unbedeutende in ihrer unmittelbaren Nachbarschaft aufgeführte Gebäude nicht beeinträchtigt werde.

Palastähnliche Gebäude, die hier und dort zwischen niedrigen Häuschen sich erheben, machen auf den Betrachter beinahe denselben Eindruck, wie eine durch Erdbeben zerstörte Stadt, wo unter den Trümmern nur einzelne Gebäude dem allgemeinen Verderben entgangen, stehen geblieben sind.

d. Auch die Behauptung, daß der am jenseitigen Kanalufer liegende, von der innern Stadt getrennte Theil durch diese Trennung leiden werde, steht nicht; — denn eine wirkliche Trennung findet ja eigentlich nicht statt, wo alle Verbindungsstraßen offen bleiben; — und der Einfluß des Kanales auf die Umgegend kann an beiden Ufern nur derselbe — wenn auch in dem nächst der Donau liegenden ältern Theile der innern Stadt in so fern ein verschiedener sein, — als dessen Ausbau früher zu hoffen ist. — So wie gegenwärtig jenseits des Kanales Fabriken und industrielle Etablissements bestehen, und auch in Zukunft sich erheben werden, während in dem an der Donau liegenden Theile der Stadt der Handel sich niederläßt, — und demgemäß der eine und der andere Theil nach der ihm gewordenen Aufgabe sich nothwendigerweise entwickelt, so werden beide auch in Zukunft mit einander wetteifern, denn die Industrie ist nicht weniger lebensfähig als der Handel.

e. Endlich wäre die derartige Ausführung des Kanales auch in technischer Beziehung aus dem im Berichte der tech-

nischen Subcommission sub C. entwickelten folgenden Haupt-Grunde nicht rathsam:

Nach dem Regulirungsplane fällt nämlich der Stromstrich der Donau nicht in jenen Theil des Flusses, welcher zwischen Pest und der Margaretheninsel liegt, sondern auf die Ofner Seite, und es könnte daher mit der Zeit der Donauarm an der Pester Seite leicht verschleunt, hierdurch aber zugleich die Mündung des Kanales abgesperrt werden, während wenn derselbe in den Hauptstrom einmündet, eine solche Gefahr durchaus nicht zu besorgen ist.

Schließlich bemerkt die Commission, daß der dem Projekte beigezeichnete Situationsplan des Kanales jeden in die Trace fallenden Grund genau darstellt, und nebst Angabe der Grundbuchszahl durch verschiedene Farbenanlage zugleich die Beschaffenheit des Grundes, ob derselbe nämlich leer, oder mit ebenerdigen, ein-, zwei- oder drei Stockwerke hohen Gebäuden bebaut sei, bezeichnet.

III. Frage.

Der Sorokfärer Donauarm.

Nach dem Projekte soll der Kanal am untern Ende in den Sorokfärer Donauarm münden, und letzterer, durch Ausbaggerung gehörig vertieft, schiffbar gemacht und als Fortsetzung des Kanales benützt werden.

Dies ist schon aus dem Grunde nothwendig, weil die Haupthindernisse der auf der großen Donau verkehrenden Schiffszüge gerade an der untern Ausmündung des Sorokfärer Donauarmes beginnen, und eine der wichtigsten Aufgaben, — und zugleich eine der namhaftesten Einnahmsquellen des Kanales eben die wohlfeilere und bequemere Beförderung der stromaufwärts verkehrenden Schiffe sein wird.

Nun fließt aber der Sorokfärer Arm durch fremdes Territorium, und es ergiebt sich demnach von selbst die Frage, ob denn dieser Umstand die Benützung des Armes für den Kanal nicht hindern wird?

Nach der Ueberzeugung der Commission dürfte dies aus folgenden Gründen nicht der Fall sein:

a. Vor allem muß bemerkt werden, daß überhaupt Niemand die Benützung einer Wasserstraße derart zu beschränken berechtigt sei, daß er z. B. ohne besonderes Privilegium das den freien Verkehr so sehr hemmende Gastgeld einheben dürfte, — und daß die Grundbesitzer längs des Sorokfärer Donauarmes kein solches Privilegium besitzen.

— Die Benützung des Wassers zum Betriebe der Mühlen ist den Interessen des Schiffahrtsverkehrs untergeordnet, der Fischfang kann diesem Verkehre nicht hinderlich sein, und das Ausladen an den Ufern gehört nicht hierher.

b. Die Regulirung der Donau zwischen Pest und Ofen kann nur dann ihrem Zwecke entsprechen, wenn der Sorokfärer Arm durch Querdämme abgesperrt wird, und dieses längst anerkannte technische Postulat war das Haupthinderniß, welches die Regulirung bisher vereitelte, da die Anrainer des Sorokfärer Donauarmes durch Absperrung desselben ihre Interessen vielfach gefährdet sahen, und stets sich dagegen sträubten; ein Expropriationsgesetz aber, durch welches dieselben im allgemeinen Interesse dazu gezwungen werden könnten, nicht existirt.

Dieses Hinderniß fällt jetzt, wo wir an der Schwelle der Donauregulirung stehen, weg; der Sorokfärer Arm wird abgesperrt werden, in Folge dessen sich versumpfen, endlich austrocknen, und daher nicht durch Kanalisirung, wohl aber in Folge der Regulirung unbenützbar werden; — es kann also die Ablösung der Nutznießung desselben nicht den Kanal, sondern bloß die Regulirung belasten, da die Regulirung der Donau zwischen Pest und Ofen eine Lebensfrage ist, daher nothwendiger Weise

durchgeführt werden muß, ob der Reitter'sche Kanal gebaut wird oder nicht.

Da nun aber durch Einführung des Kanales in den Sorokfärer Arm letzterer künstlich im schiffbaren Zustande erhalten werden soll, und wenn auch in Folge seines geringen Gefälles langsamer fließen, daher keine Mühlen zu treiben geeignet sein dürfte, so wird er doch durch die Anrainer gegen geringes Entgelt als Wasserstraße benützt werden können und überdies auch alle jene Nachtheile hintanhaltend, welche durch die Ausdünstung eines gährenden Sumpfes entstehen. — Die Benützung des Sorokfärer Donauarmes für den Kanal wird daher nicht nur keine schädlichen Folgen haben, sondern zum Theile wenigstens jene Nachtheile, welche die Regulirung mit sich bringt, ausgleichen, und es ist füglich kein Grund vorhanden, der die Anrainer veranlassen könnte die Schiffbarmachung des durch die Regulirung dem Verkehre zu entziehenden Sorokfärer Armes, welche im Interesse des Kanales bewerkstelligt werden soll, zu verhindern.

Uebrigens werden ja alle Kanal- und Eisenbahnbauten im Lande auf fremdem Grund und Boden ausgeführt, — und es kann daher so wünschenswerth auch die freiwillige Zustimmung der anrainenden Grundbesitzer wäre, die Verweigerung derselben bei Ertheilung der Concession kein Hinderniß bilden, — sondern es müßte im schlimmsten Falle aus dem Bette des der Stagnation anheimfallenden Sorokfärer Armes ein 20 Klaftern breiter Streifen für den Kanal expropriirt werden, — was ohne Schwierigkeit geschehen könnte. — Um aber den guten Willen der angrenzenden Grundeigenthümer für die Interessen des Kanalunternehmens zu gewinnen, wäre es nach Ansicht der Commission angezeigt, sobald die Donauregulirung durch das hohe Ministerium auf Kosten des Landes begonnen wird, das löbliche Pester Comitait von Seite der Stadt aufzufordern, im Interesse des Kanales die einschlägigen Verhandlungen eröffnen zu wollen.

Durch die Abdämmung und Ausbaggerung des Sorokfärer Armes, durch Einführung des Kanalwassers, welches denselben

im schiffbaren Zustande erhalten soll, ist jedoch das Werk noch nicht vollendet. — Der Sorokfärer Arm könnte durch Umgestaltung in einen regelrechten Kanal für die ganze Umgegend viel besser verwerthet, und nutzbringender gemacht werden, indem man ihn zur Trockenlegung der ausgedehnten Sümpfe, und zur Bewässerung verwendet.

Zu diesem Zwecke hätten besonders die Grundbesitzer an den Ufern und in der Umgegend eine eigene Gesellschaft nach dem Muster jener Gesellschaften zu gründen, welche sich zur Durchführung der Theißregulirung bildeten, und unter der Leitung der hohen Regierung wirken. — Da jedoch die Gründung solcher Gesellschaften, welche viel Zeit erfordert, keine Bedingung für die Benützung des Reitter'schen Kanales bildet, und als nothwendige Folge der Umstände früher oder später voraussichtlich stattfinden wird, — so kann von dem Zustandekommen derselben der Bau des Kanales nicht abhängig gemacht werden.

IV. Frage.

Der Esongräder Kanal.

Durch welche Theile des Landes der Esongräder Kanal geführt wird, — kann im Grunde die Stadt Pest nur mittelbar interessiren; — ein um so größeres Interesse hat jedoch für die Stadt jener Punkt, — wo der Kanal in die Donau mündet, und jene Bauten, welche an der Mündung und im Zusammenhange mit letzterer projektirt werden.

Aus der Planskizze, welche die Herren Heinrich Wallandt, k. Sectionsrath, und Ludwig Naszluhácz, k. Bauinspektor der Commission vorgelegt haben, wurde entnommen, daß die Donaumündung des Esongräder Kanales auf der zwischen der Sorokfärer Straße und der Donau liegenden Ebene unweit von der Dampfmühle der Müller und Bäcker projektirt wird. — An dem Kanale sollen nächst der Mündung großartige Magazine gebaut werden, in deren Mitte der Kanal paralell mit dem Sorokfärer

Arme fortgeführt, fließen würde. — Diese Magazine sollen ferner mit dem Nordbahnhofe, und mit einer in dieser Gegend projectirten Brücke über die Donau verbunden werden, um so den Sponggräber Kanal, die Nordbahn, und mit Hülfe der Donaubrücke auch die Südbahn in einen Knoten zu vereinigen, dadurch die Stadt Pest zu umgehen, und ihr sowohl den Handelsverkehr auf der Südbahn und Oderberger Bahn als den Fruchthandel der Theißgegend abzuschneiden.

Gegen solche Kombinationen aufs energischste zu protestiren hält die Commission nicht nur im Interesse der Stadt, sondern auch des Landes für ihre Pflicht.

Wenn Pest mit der Zeit eine Hauptstadt werden soll, so muß hier der Verkehr concentrirt und ein Mittelpunkt geschaffen werden, in welchem sich alle Communicationen vereinen, und aus welchem alle Verkehrslinien sich ausbreiten. — Dies ist ein längst anerkanntes Postulat.

Wohl giebt es auch solche Städte, welche mit Benützung günstiger, durch die Umstände gebotener Conjunkturen, und durch sorgfältige Pflege und stete Erweiterung der einmal zu Stande gekommenen Verbindungen, auch ohne eine solche Centralisation sich im großen Weltverkehre einen bedeutenden Einfluß zu verschaffen, und zu bewahren verstanden haben, — doch gelang dies immer nur in einer langen Reihe von Jahren, oft sogar erst im Laufe von Jahrhunderten.

Wir, die wir an der Grenze der civilisirten Welt bisher stets unter den ungünstigsten Verhältnissen, so zu sagen um unsere Existenz zu kämpfen gezwungen waren, und daher zurückgeblieben sind, dürfen nicht vergessen, daß Pest erst werden wird, und uns keine Zeit bleibt, günstige Conjunkturen abzuwarten, sondern daß unsere Aufgabe darin besteht, solche günstige Conjecturen selbst zu schaffen, wenn wir uns auf das Niveau der Concurenz mit der vorgeschrittenen Welt erheben wollen.

Dies Ziel zu erreichen bleibt uns nur ein Weg offen, wir müssen wenigstens in einem Punkte unseres Vaterlandes, —

welcher auf dem Felde des europäischen Wettkampfes als berechtigter Mitconcurrent die Interessen unseres Vaterlandes mit Nachdruck zu vertreten im Stande ist, unsere Kraft zu concentriren streben, — werden aber dies Ziel nie erreichen, wenn wir den Handelsverkehr des Landes zur Hälfte der Stadt Pest entziehen, — und die geringe uns zu Gebote stehende Kraft zersplittern.

Werden denn aber die an den Ufern des Scongürader Kanales projektirten Depots nicht im Territorium der Stadt Pest erbaut, und hiedurch eben die Entwicklung der Stadt befördert werden? — Wohl werden diese Etablissements im Gebiete der Stadt entstehen, und es ist sogar wahrscheinlich, daß das nöthige Manipulations- und Aufsichtspersonale mit den Arbeitern eine dem Steinbruche oder Neupest ähnliche Niederlassung gründen würde. — Doch zugegeben auch, daß Pest an dieser Combination theilnehmen, und nicht ausgeschlossen werden könnte, so müßte die Stadt demungeachtet im eigenen Interesse dagegen protestiren, daß bereits bestehende Stadttheile vernachlässigt werden sollen, um in deren Nähe ein Dorf zu gründen, besonders wo durch den Bau des Reitterschen Kanales sowohl an dessen Ufern als auch in der Stadt selbst genügende Magazine zur Unterbringung aller möglichen Produkte geschaffen werden sollen. — Dieses Projekt collidirt daher nicht nur mit den im Interesse des allgemeinen Verkehrs geltend gemachten Ansichten, sondern auch mit den speziellen Interessen der Stadt Pest.

Ein fernerer Umstand, welcher dieses Projekt mit Rücksicht auf Handel und Produzenten nachtheilig erscheinen läßt, ist folgender:

Der Scongürader Kanal wird besonders für den Fall, als er mit einem in der Theißgegend bestehenden oder in Zukunft zu schaffenden Kanale verbunden werden sollte, eine den ganzen Produkthandel an der Theiß an sich ziehende Wasserstraße bilden, — doch wird deshalb Niemand seine Produkte auf der Theiß bis Titel hinabführen lassen, um sie von dort auf der Donau strom-

aufwärts wieder herauf zu transportiren. Diese Wasserstraßen, die sich in einem einzigen Endpunkte vereinen, nur eine Ausmündung und in der Nähe desselben großartige Magazine zur Verfügung haben würden, wären ausschließlich in die Hände einer geschlossenen Gesellschaft gegeben, — und folglich der ganze Theißhandel, der ganze Productenhandel des fruchtbarsten Theiles unseres Vaterlandes einer geschlossenen Gesellschaft überliefert, — welche im Besitze der Wasserstraße, der Ausmündung derselben, und der dort zu entrichtenden Magazine auch den ganzen Handel beherrschen würde, wie dies ohne weitere Detaillirung leicht einzusehen ist.

Die Commission gesteht zu, daß die Commune die Realisirung dieser Pläne und Combinationen factisch zu vereiteln nicht vermag, — besonders wenn der Esongröder Kanal durch die Gesetzgebung concessionirt, und dessen Projekt durch das Ministerium genehmigt wird, und es bleibt ihr daher nichts anderes übrig, als der löblichen Generalversammlung den Antrag vorzulegen, daß das hohe k. u. Ministerium in einem demselben zu unterbreitenden Gesuche um die zweckmäßige Modifikation des Esongröder Kanalprojektes gebeten werde.

Bei diesem Anlasse ergiebt sich zugleich die Frage, wie der Reitter'sche Kanal mit dem Esongröder Kanale in Einklang gebracht werden könnte. In technischer Beziehung collidiren die Projekte beider Unternehmungen selbst für den Fall nicht, als die Ausmündung des Esongröder Kanales an dem gegenwärtig in Aussicht genommenen Punkte stattfinden sollte, — und beide könnten daher sich gegenseitig ergänzend zum unberechenbaren Vortheile des Landes und der Stadt zu einem einheitlichen Werke umgestaltet werden.

Zur Erreichung dieses Zweckes wäre bloß der Bau des Esongröder Kanales mit dem Bau des Esongräd-Gezegediner Kanales zu combiniren, und beide müßten nach festgestelltem Plane in den Sorokfärer Donauarm geleitet, durch letzteren mit dem Reitter'schen Kanale, und so unmittelbar mit dem Herzen

der Stadt Pest und ihren Handelsetablissemens verbunden werden. —

Wohl würde dadurch das Kanalnetz Niederrungarns auch nur einen an der obern Mündung des Reitter'schen Kanales ausmündenden Endpunkt erhalten; — doch ist die Stadt Pest keine geschlossene Compagnie, und die Ufer des Reitter'schen Kanales werden nicht das Privateigenthum der Kanalgesellschaft bilden.

Dieser Antrag kann auch die Interessen des Eszogräder Kanales, wenn er wirklich bloß zum Nutzen des allgemeinen Verkehrs gebaut wird, durchaus nicht beeinträchtigen, — sollte dies aber wirklich der Fall sein, — so ist keinen Augenblick zu zweifeln, daß er als Communicationsstraße ganz andere dem allgemeinen Interesse fernliegende Zwecke zu erfüllen bestimmt ist.

Nichts destoweniger kann von der Realisirung dieses Antrages die Ausführung des Reitter'schen Kanalprojectes nicht abhängig gemacht werden, weil selbst in dem Falle, als der Eszogräder Kanal nach dem jetzigen Projecte gebaut und die Vereinigung der Nord- und Südbahn an der Mündung des Kanales mit den Magazinen im Sinne der oben erwähnten Combinationen durchgeführt würde, dem Reitter'schen Kanal noch immer der Verkehr der unteren Donau bliebe, und dieser Verkehr in Zukunft so bedeutend zu werden verspricht, daß er mit den übrigen Einkünften des Kanals binnen wenigen Jahren schon an und für sich genügend sein dürfte, die Interessen und Amortisation des Kanalbaukapitales zu decken. —

Die Commission hält daher auch den obigen — vielleicht eingehender, als nöthig motivirten Antrag nicht allein bloß mit Rücksicht auf den Kanal sondern im allgemeinen Interesse des Landes und im Lokalinteresse der Stadt für gerechtfertigt.

V. Frage.

Schwierigkeiten der Ausführung.

Mehrseitig ist die Besorgniß aufgetaucht, daß die mit der Durchführung des Kanales Hand in Hand gehende massenhafte

Expropriation die Zahl der Wohngebäude, welche bereits gegenwärtig dem Bedürfnisse nicht genügt, noch mehr vermindern, und die Communication in den Straßen wenigstens auf die Dauer des Baues gehindert sein werde.

Diese Besorgnisse sind nach der Ueberzeugung dieser Commission ungegründet.

Wohl läßt sich nicht läugnen, daß die Expropriation in möglichst kurzer Zeit durchgeführt werden muß, um dem Verhältnisse möglichst entsprechende Entschädigungspreise zu erzielen, und eine durch die Differenz der verhältnismäßig höhern oder geringern Preise hervorgerufene Aufregung zu vermeiden, — dieselbe aber nicht vermieden werden kann, wenn die Durchführung der Expropriation Jahre lang verzögert würde; — doch folgt daraus noch nicht, daß die expropriirten Gebäude sogleich demolirt werden müßten. Dieselben werden stehen bleiben und so lange bewohnt werden können, bis die Fläche, auf welcher sie stehen, in den Bau einbezogen wird, und es wird daher stets nur ein Theil der expropriirten Gebäude seiner Bestimmung entzogen werden. — Nun läßt sich aber der Bau des Kanales an jedem beliebigen Punkte beginnen, und man wird daher denselben nicht in den meist bevölkerten, sondern in jenen Theilen der Stadt in Angriff nehmen, wo das Kanalterrain leer oder nur wenig bebaut ist. Gleichzeitig werden schon während des Kanalbaues auf den angrenzenden Flächen sich neue Gebäude erheben, und zwar viel größere, als die bestehenden, so daß der unmittelbar bei Beginn des Unternehmens etwa entstehende geringe Mangel an Wohnungen kaum fühlbar werden dürfte.

Ueberdies läßt sich voraussetzen, daß die Eigenthümer der zu expropriirenden Gründe und Gebäude den auf einmal und baar zu bezahlenden Kauffchilling nicht in Kasten einsperren, sondern wie es in solchen Fällen natürlich ist — wahrscheinlich zu billigerem Preise einen dem expropriirten ähnlichen Grund kaufen und bebauen, diese neuen Häuser aber auch schon während der Ausführung des Kanales die Zahl der Wohnungen vermehren werden.

Was den Gassenverkehr betrifft, so werden vor allem die Brücken errichtet, damit unter denselben der Bau des Kanales ohne Anstand bewerkstelligt werden könne; und während dieses Baues dürfte wohl die Communication nur in den Nebengassen möglich sein.

Wenn jedoch auch die Ausführung dieses Werkes im ersten Jahre die Bequemlichkeit des Verkehrs stören sollte, so ist dieser Nachtheil im Gegensatze zur Großartigkeit eines mitten durch die Stadt Pest zu führenden Schifffahrtskanales jedenfalls geringfügig, und im Vergleiche mit dem außerordentlichen Einflusse, welchen dieser Kanal nach seiner Vollendung auf die Entwicklung alle Verhältnisse der Stadt ausüben wird, kaum in Betracht zu ziehen. — Vernunft ja doch der Bau eines Unrathskanales in der ganzen Länge jeder beliebigen Straße viel mehr Ungelegenheiten.

VI. Frage.

Wie soll der Kanal gebaut werden?

Mit dieser Frage hat sich das technische Comitee befaßt, dessen Bericht sub E. im Wesentlichen folgendes enthält:

Es giebt nur zwei Arten von Kanälen, nämlich offene und mit Schleußen geschlossene, — und da die erstere Art nicht zu empfehlen ist, — bleibt nichts anders übrig als einen mit Schleußen gesperrten Kanal zu bauen.

Zur Motivirung dieser Ansicht führt das technische Comitee in dem erwähnten Berichte folgende Gründe an:

a. Offene Kanäle sind nur dort anwendbar, wo irgend ein See oder überhaupt eine constante Wasserfläche mit einem andern See oder Fluße verbunden werden soll; — in welchem Falle die Wasserfläche des fließenden Kanales stets auf gleicher Höhe bleibt und mit gleichmäßig geregelttem Gefälle sich in das betreffende Becken ergießt. Auf einem solchen Kanale findet der Verkehr unter den im Interesse der Communication

zu Lande erbauten Brücken zu jeder Zeit statt, und es kann der Wasserpiegel nie so tief sinken, daß die Lastschiffe im Verkehre gehindert wären. — Sind dagegen die Niveaus der durch einen Kanal zu verbindenden Wasserflächen zeitweisen Schwankungen unterworfen, so wird auch der Wasserstand des Kanales bald steigen, bald fallen, und im ersten Falle der Schifffahrts-Verkehr unter den Brücken besonders für Dampfschiffe wegen ihren hohen Rauchschloten, im zweiten Falle aber in Folge des niedern Wasserstandes selbst unsicher, weil dieser so weit herabgehen kann, daß beladene Schiffe stranden.

Nun ist es aber bekannt, daß der Wasserpiegel der Donau zuweilen bis auf 20 Fuß steigt, — und es müßten in diesem Falle, damit der Kanal für die Schiffe passirbar bleibe, die Brücken entfernt werden; dagegen würde, wenn das Wasser in seltenen Fällen bis zum Nullpunkte herabsinkt, die Ausladung der Schiffe beinahe unmöglich werden.

Nebstdem ist zu berücksichtigen:

b. Daß die Donau besonders bei Hochwässern eine Masse von Schlamm mit sich führt, welche einen offenen Kanal in kürzester Frist verschlemmen und somit durch die zur Baggerung und Reinigung erforderlichen Auslagen die Betriebskosten des Kanales bedeutend erhöhen würde.

c. Ein offener Kanal würde ferner auch die durch Ueberschwemmungen und Eishochwässer drohenden Gefahren vergrößern, weil das Wasser im Kanal eben so hoch wie in der Donau steigen, mit dieser zugleich die Ufer überfluthen und so die Stadt von zwei Seiten der Gefahr greisgeben würde. Wollte man dagegen dies verhindern, so müßten die Ufer des Kanales über das Niveau des höchsten Hochwassers erhöht werden, was ohne bedeutender Hemmung des Gassenverkehrs nicht möglich wäre. Endlich

d. darf nicht außer Acht gelassen werden, daß der Reitter'sche Kanal in den Soroksärer Donauarm geleitet werden soll, und

nachdem derselbe in Folge der Donau-Regulirung sowohl an der Einmündung als an der Ausmündung abgesperrt wird, kann auch die obere Einmündung unseres Kanales nicht offen bleiben.

Wird dagegen der Kanal an seinem obern und untern Ende durch Schleußen abgesperrt und gesichert, — so ist weder eine Verschlemmung noch eine Gefahr von Hochwässern und Eisgängen zu befürchten, der Wasserspiegel im Kanale kann unabhängig vom Donauwasserstand regulirt werden, — und die Schifffahrt unter den Brücken stets ohne Anstand stattfinden.

Aus allen diesen Gründen hält nun die technische Fachcommission den Bau eines geschlossenen Kanales für rathsam, der sowohl an der obern Donaumündung als an der Mündung in den Sorokfärer Donauarm mit Schleußen zu versehen sein wird.

Die Beforgniß, daß die Schleußenmanipulation das Landen und den schnellen Verkehr der Schiffe benachtheiligen dürfte, ist eine unbegründete, denn mit Hilfe der Schleußen wird das größte Schiff oder mehrere kleinere Schiffe zu gleicher Zeit aus der Donau in den Kanal und umgekehrt aus dem Kanal in die Donau binnen einer Viertelstunde befördert werden können, während gegenwärtig, wo das Donauufer in jeder Beziehung schon zu enge ist, die Schiffe oft Stunden lang warten müssen, bis sie anlanden können.

Ebensowenig stichhältig ist die Befürchtung, daß das im Kanale stagnirende Wasser stinkend werden, durch seine Ausdünstung die Luft verpesten und dadurch die Umgegend unbewohnbar machen dürfte. — Das Wasser des Kanales, welches an und für sich schon kein stagnirendes, sondern ein stetig fließendes sein, und laut Berechnung auf 100 Klafter eine Linie, — in der ganzen $8\frac{1}{2}$ Meilen langen Kanalstrecke 13 Linien Gefälle, — erhalten soll, wird überdies durch einen perennirenden Zufluß von 800 Kubikfuß frischen Wassers per Sekunde fortwährend erneuert und folglich die Versumpfung des Wassers und die Entwicklung von übelriechenden Dünsten gänzlich vermieden werden.

Noch ein Umstand muß hinsichtlich der Konstruktion des Kanales hervorgehoben werden, und zwar jener Theil des Projektes, nach welchem auf dem Quai des Kanales eine Lokomotiveisenbahn, auf den Ringstraßen längs des Kanales dagegen Pferdeisenbahnen gebaut, hierdurch die Staats-, Nord- und Südbahnen unter einander und mit dem Kanale verbunden, und so der Wasser- und Eisenbahnverkehr im Mittelpunkte der Stadt concentrirt werden soll.

Zur entsprechenden Lösung dieser Frage hat die Commission die Direktionen der benannten Eisenbahnen, und das Gremium des Handelsstandes ersucht, durch ihre Vertreter an den diesfälligen Berathungen Theil zu nehmen. In Folge dieses Ansuchens erschienen von Seite des Handelsstand-Gremiums Herr Adolf Aebly, von Seite der Nordbahn der k. Rath und Direktor Herr Karl Stempf, von Seite der Südbahn der Oberingenieur Herr Maximilian Meißner, — endlich von Seite der Staatsbahn der Oberingenieur Herr Theodor Viberaner. Das einstimmige Gutachten dieser Herren constatirt:

- 1) Daß sowohl die längs des Kanales projektirte Eisenbahn, als der Kanal selbst, — insofern sie die bereits bestehenden Communicationen nicht beeinträchtigen, nicht nur im allgemeinen Interesse des Verkehrs, sondern vorzüglich mit Rücksicht auf den Handel als äußerst vortheilhafte und wünschenswerthe Unternehmungen zu betrachten sind;
- 2) Daß der Bau dieser längs des Kanales projektirten Eisenbahn schon aus dem Grunde viel vortheilhafter sei — als jede beliebige im Extravillan der Stadt zur Verbindung der drei Bahnhöfe denkbare Trace, weil die Bahnlinie am Kanale jedenfalls die kürzeste, daher wohlfeilste und zur Anlage der nächst der Wasserstraße und Eisenbahn nöthigen Magazine am geeignetsten sein dürfte.
- 3) Daß diese Verbindung des Kanales mit den drei Eisenbahnen im Interesse des von Tage zu Tage augenscheinlich sich ausbreitenden Großhandels schon deshalb höchst wichtig sei, weil hierdurch der Waarentransport von einer Bahn auf die an-

dere und zur Donau, oder umgekehrt, sowie der Transport in die am Kanale zu entrichtenden Magazine in viel kürzerer Zeit und mit bedeutend geringerem Kostenaufwande, als dies gegenwärtig möglich ist, vermittelt, hierdurch aber besonders der Fruchthandel gegen viele bedeutende Nachtheile geschützt werden wird.

4) Daß der projektirte Kanal und die damit verbundene Eisenbahn, — besonders wenn letztere mit dem Ofter Donauufer nicht durch ein Trajekt, sondern durch eine stabile Brücke derart verbunden wird, daß alle drei Bahnen und der Kanal unmittelbar vereinigt werden, die zweckmäßigste, beste und zugleich wohlfeilste Communication bilden werden.

Ohne sich in die Detaillirung der durch den Herrn Sectionsrath Franz Reitter der technischen Subcommission vorgelegten und erklärten Pläne einzulassen, wünscht die Commission der löblichen Generalversammlung das Bild des Kanales in folgendem zu skizziren:

Der Kanal wird mit Schleußen versehen. Das Bett desselben wird 6 Fuß tief unter den Nullpunkt der Donau gelegt, damit die tiefstgehenden Donauschiffe darin verkehren können.

Das Bett des Kanales wird in seiner ganzen Länge 20 Klaftern breit ausgegraben, und da die größten auf der Donau verkehrenden Schiffe höchstens 5 Klafter breit sind, so können 3 Schiffe breiterer Gattung nebeneinander bequem den Kanal passiren; — doch werden denselben nur Propeller befahren können, weil Raddampfschiffe durch starken Wellenschlag die Ufer beschädigen würden.

Das benetzte Profil des Kanales wird aus hartem Steine gebauten Cyclopmauerwerke bestehen, — die Quai- und Futtermauern aber aus doppelt gebrannten Kanalziegeln gebaut werden.

An beiden Ufern des Kanales ist eine 10 Klaftern breite Ringstraße projektirt.

Der Quai am westlichen Ufer wird 4 Klaftern, der Quai am östlichen Ufer 8 Klaftern breit gebaut.

Längs der Ringstraßen werden Häuser erbaut, und diese mit den Quais durch Tunnels unmittelbar verbunden.

Der Kanal wird an jeder Stelle, wo er eine Straße oder Gasse durchschneidet in gleicher Breite mit der Straße oder Gasse überbrückt; diese Brücken werden von Eisen construirt als Fortsetzung der Gassen dienen und selbstverständlich frei benützt werden.

Auf der einen Ringstraße wird eine Pferdeeisenbahn angelegt, am östlichen Quai längs der Magazine und Tunnels eine Lokomotivbahn geführt werden, welche die drei Eisenbahnhöfe verbindet.

Dies, löbliche Generalversammlung ist das gedrängte Bild des Kanales, welches nach dem Projekte den Knotenpunkt jenes Verkehrs bilden soll, welchen wir bei Besprechung des Eszogräber Kanalprojektes vor Augen hatten, — und der Wunsch den Concentrationspunkt des Verkehrs in die Stadt Pest zu verlegen ist, in demselben Maaße ein um so berechtigter, in welchem das Interesse der Stadt, die bereits gegenwärtig den neunten Theil der gesammten Einkünfte des Landes liefert, das Interesse einzelner Privatgesellschaften überwiegt. — Diese Concentration erfordert jedoch zum mindesten den Bau einer stabilen Brücke am obern Ufer der Donau zur Verbindung der Staats- und Südbahn, und womöglich eine ähnliche am untern Donauufer zur Verbindung der Nord- und Südbahn, oder vorläufig wenigstens zwei provisorische Schiffbrücken, um den ausschließlich auf die Kettenbrücke beschränkten Verkehr nicht gänzlich zu hemmen.

Schließlich muß noch insbesondere der Umstand hervorgehoben werden, daß der Bau des Kanals hauptsächlich von der Donau-Regulirung zwischen Pest und Ofen, oder was dasselbe bedeutet von der Absperrung des Soroksärer Donauarmes abhängt: die Commission stellt daher den Antrag, das hohe Ministerium, sowie dies auch bisher schon wiederholt geschehen, bei Vorlage des Kanalprojektes neuerdings um die energische Beschleunigung der Regulirung anzufragen.

DEBALLAGI MÓR.

VII. Frage.

Kosten und wahrscheinliche Einnahmen des Kanales.

Das zur Ventilirung der finanziellen Seite des Projektes gewählte Subcomité hat auf Grund der theils von der Lloydgesellschaft theils von dem Pächter des städtischen Ufergefälles über den Donauverkehr nach auf- und abwärts erhaltenen, und das Resultat der Jahre 1865—1867 umfassenden Daten, ferner auf Grund jener Angaben, welche in der allgemein verbreiteten Reitter'schen Brochüre enthalten sind, und nach eingehender und langer Verhandlung alle jene Kosten berechnet, die zur Expropriation und zum Baue des Kanales erforderlich sein werden; zugleich aber auch die in den ersten 10 Jahren nach Eröffnung des Kanales mit Wahrscheinlichkeit zu erwartenden Einkünfte mit der Bemerkung zusammengestellt, daß letztere, um sicher zu gehen, eher zu knapp als zu reichlich bemessen wurden, und daß daher die Summe der Einkünfte mit größter Wahrscheinlichkeit als richtig angenommen, zugleich aber auch der Hoffnung Raum gegeben werden dürfte, daß die Revenuen des Kanales nicht erst nach zehn Jahren, sondern viel früher die eruirte Summe übersteigen werden.

Laut des sub d. angeschlossenen Berichtes der finanziellen Subcommission stellen sich die Kosten und Einkünfte des Kanales wie folgt heraus:

A. Kosten.

- 1) An Expropriation für die zum Kanalbau nöthige Fläche mit 85,428 □ Klafter im Schätzungswerthe von 1,825,652 fl.
- 2) An Expropriation für die auf dieser Fläche befindlichen Gebäude mit Anschlag des 15%igen Werthes der Baumaterialien . 1,971,856
- 3) Für die Durchführung der Expropriation und des Kanalbaues mit Einschluß des

fl. 000	paralell neben denselben zu bauenden Haupt-	
000	recipienten, und der Baggerung des Sorok-	
000	färer Donauarmes	5,000,000 =
4)	Die Hälfte der auf 500,000 fl. veran-	
000	schlagten Gründungskosten des Unterneh-	
000	mens mit	250,000 =
000	Die Summa der Kanalaushebungs-	
000	und Baukosten beträgt demnach	9,047,508 fl.
	oder in runder Summe 9 Millionen.	
	Werden zu dieser Summe von	9,047,508 fl.
1)	Der Werth des zu beiden Seiten des Ka-	
000	nales zu expropriirenden und zur Aufschüt-	
000	tung des ausgehobenen Erdmaterials zu	
000	benützenden 52 Klafter breiten Terrains mit	3,651,304 =
2)	Der Werth der auf dieser Fläche stehenden	
000	Gebäude mit	4,639,660 =
3)	Die zweite Hälfte der auf 500,000 fl. ver-	
000	anschlagten Gründungskosten mit	250,000 =
000	hinzugerechnet, so ergiebt sich die Total-	
000	summe des ganzen Unternehmens mit	17,588,478 fl.

B. Einkünfte.

1)	Brage der von der untern Gegend einlan-	
000	genden Schiffe	100,000 fl.
2)	Erträgniß der Quais	43,600 =
3)	Ufergefälle	15,000 =
4)	Brage der von der untern Gegend einlau-	
000	fenden Schiffe	15,000 =
5)	Erträgniß des Unterbaues der Lokomotiv-	
000	Eisenbahn	15,000 =
6)	Erträgniß der Tunnels	20,000 =
7)	Erträgniß der Bahnen	5,000 =

8) Eisverkauf	10,000 fl.
9) Remorquirung	10,000 =
10) Erträgniß der Pferdeisenbahn	15,000 =
	zusammen 248,600 fl.
Werden hiervon die Regiekosten mit	18,600 =
abgezogen, so bleibt das gehoffte Reinerträgniß mit	230,000 =

C. Vergleichsweise Zusammenstellung.

Werden zu dem, für den Bau des Kanales und die Expropriation der hierzu benötigten Gründe erforderlichen Kapitale von 9,000,000 fl. die Interessen dieser Summe während der 4 jährigen Bauperiode in runder Summe mit 1,000,000 fl. hinzugeschlagen und somit die eigentlichen Ausführungskosten des Kanales mit 10,000,000 fl. angenommen, so betragen die $5\frac{1}{10}\%$ Interessen dieser Summe jährlich 510,000 fl. wovon 5% auf die Verzinsung $\frac{1}{10}\%$ auf die Amortisation des Kapitals entfallen. Vergleicht man ferner diese Summen mit dem oben ausgewiesenen wahrscheinlichen Reinerträgnisse des Kanales im Betrage von 230,000 =

so ergibt sich für die ersten Jahre nach der Eröffnung des Kanales im Gegenhalte zu der Verzinsungs- und Amortisationsquote ein Abgang von 280,000 fl.

Bei dieser Gelegenheit wird bemerkt, daß der von Herrn Sectionsrath Franz Reitter zusammengestellte tabellarische Ausweis der einzelnen Gründe, Gebäude und ihres Schätzungswerthes, welcher durch das Grundbuchsamt überprüft und richtig befunden wurde, und dem Kostenüberschlage zur Basis diente, ferner dieser Ueberschlag selbst, welcher die Kosten der Erbauung und des Baues detaillirt, dem Projekte beigezschlossen sind.

VIII. Frage.

Bedingungen der Unternehmer.

Mehrseitig wurde der Wunsch ausgesprochen, daß die Ausführung des Kanales, welcher aus so vielen wichtigen Gründen unmittelbar mit den Interessen der Stadt aufs innigste verbunden ist, nicht einer fremden Gesellschaft überlassen, sondern auf Kosten der Commune bewerkstelligt werde — und diesem Wunsche pflichtet im Prinzipie auch diese Commission bei, denn nach ihrer Ueberzeugung steht der Grundsatz fest, daß alle Verkehrsstraßen aus national-ökonomischen Rücksichten viel vortheilhafter durch den Staat erbaut und erhalten werden können, als wenn sie dem Gebahren von Privatgesellschaften überlassen bleiben. Doch wurde die eingehende Erörterung dieser Frage aus dem Grunde vermieden, weil die Commission im Sinne ihres Mandates nur mit der Prüfung des Kanalprojectes in technischer und finanzieller Richtung betraut, und angewiesen wurde, die durch die Unternehmer Mention und Consorten in Bezug auf Uebernahme des Baues offerirten Bedingungen im Einvernehmen mit den Genannten zu vereinbaren, und das Resultat vorzulegen.

Die Commission hat also nach Erörterung dieser zwei verschiedenen Wege, auf welchen der Bau des Kanales zu Ende geführt werden kann, und aller Fragen, welche in national-ökonomischer und commerzieller Beziehung bei Vollendung des Kanales auftauchen dürften, — sich mit den Unternehmern ins Einvernehmen gesetzt, und die Bedingungen, so wie sie in der Beilage sub 9 in Punkte zusammengefaßt vorliegen, mit den Unternehmern vereinbart; bemerkt jedoch, daß diese Punkte bloß die Grundlage eines abzuschließenden Vertrages bilden, und für den Fall als sie von der löblichen Generalversammlung und dem hohen Ministerium genehmigt werden sollten, erst in die normale Form eines Vertrages gebracht werden müssen.

Die Hauptpunkte dieser Bedingungen sind folgende:

1) Die Unternehmer verpflichten sich den Kanal in 4 Jahren zu vollenden und dem Verkehre zu übergeben, zu welchem Behufe sie eine Gesellschaft gründen. — Sollte der Bau in Folge Mangels an Hand, oder schlechter Verwaltung eingestellt werden, so fallen alle durch die Gesellschaft expropriirten und noch nicht verkauften Gründe, alle für den Kanalbau verwendeten Materialien und fertigen Arbeiten der Stadt anheim; auch dürfen jene Gründe, welche zur Aufschüttung und Ausgleichung des auszuhebenden Erdmaterials expropriirt und wieder veräußert werden, nur mit Einwilligung und unter Controlle der Commune verkauft werden.

Diese strenge Bedingung mußte nach den bei der Lofonzer Eisenbahn gemachten Erfahrungen zur Sicherstellung der Ausführung des Kanales, — und zwar nicht gegenüber den Unternehmern, sondern mit Rücksicht auf die durch sie zu gründende Aktiengesellschaft eingefügt werden, denn die Theilnehmer einer solchen Gesellschaft wechseln von Tag zu Tag, und eine unglücklich gewählte Direktion kann unberechenbare Verwirrung zur Folge haben. Diese Vorsicht war um so nothwendiger, als eine Eisenbahn, deren Bau eingestellt wird, Jahre lang und ohne Schaden für das unbewohnte Terrain, durch welches sie zieht, unbenützt bleiben kann, dagegen der Bau des durch die Mitte der Stadt zu führenden und einen 156 Klaftern breite Zone umfassenden Kanales nicht ohne die größten Nachtheile für die Stadt sistirt werden könnte.

Durch Annahme dieser Bedingung haben die Unternehmer einen Beweis ihrer ersten Absicht gegeben, auch hat sich die Commission aus dem vorgelegten, von Seite der belgischen Gesandtschaft und dem belgischen Ministerium ausgestellten Zeugnisse von der Zuverlässigkeit der Unternehmer genügende Ueberzeugung verschafft. — Jene Bankhäuser, in deren Auftrag Mention und Consorten verhandeln sollen erst dann bekannt gegeben werden, wenn die Bedingungen der Unternehmung allseitig festgesetzt und angenommen sein werden.

Für den Fall eines solchen Krieges, der im Bereiche Ungarns geführt würde, haben sich zwar die Unternehmer die Einstellung der Arbeiten bis zum Friedensschlusse ausbedungen; doch ist dies eine Bedingung, deren Annahme nach Ansicht der Commission aus dem Grunde nicht verweigert werden kann, weil es ja gerade im Interesse der Unternehmer liegt, ein Werk, auf dessen Herstellung sie bereits einige Millionen verwandten, so bald als möglich zu vollenden, und ihr Geld, welches eben erst nach Vollendung des Unternehmens Zinsen trägt, nicht länger als der Zwang der unbedingten Nothwendigkeit es erheischt, todt liegen zu lassen.

2) Da die Bau- und Expropriationskosten des Kanales auf 9 Millionen festgesetzt, und die auf die 4jährige Bauperiode entfallenden 5% Interessen dieses Kapitals mit 1,000,000 fl. hinzugeschlagen wurden, so verlangen die Unternehmer, daß ihnen von dieser Summe 5% an Zinsen und $\frac{1}{10}$ % für Amortisirung des Kapitals garantirt, die Nutznießung des Kanales und seiner Nebeneinkünfte auf 90 Jahre überlassen werde, und daß sie jene Gründe, welche rechts und links am Kanale in einer Breite von 52 Klaftern zur Erdauffschüttung expropriirt werden, als ihr Eigenthum im Wege freien Uebereinkommens verkaufen dürfen.

Die Commission hält diese Bedingungen, besonders mit jenen Beschränkungen für annehmbar, welche die Unternehmer ihrerseits eingegangen sind, und welche sich theils auf die Sicherstellung der Ausführung des Werkes, theils auf die den ursprünglichen Eigenthümern der Gründe zugestandenen Vortheile, theils auf die nach den Grundsätzen der Verschönerung zu bewirkende Regulirung der Gründe, theils auf die Bethheiligung der Stadt an dem gehofften Gewinn des Kanales, theils auf die Rückzahlung der Garantiesumme beziehen.

Was nun die Garantie anbelangt, so haben die Unternehmer zwar erklärt, daß, wenn sie die Ausführung des Werkes auf eigene Rechnung übernehmen könnten, sie bereit wären jeder Garantie zu entsagen, weil sie das Unternehmen und dessen Verhältnisse kennen; aber von ausländischen Kapitalisten, welche sich dem Unternehmen

anschließen, und Aktien kaufen — könne nicht verlangt werden, daß sie die Berechnungen, die dem Unternehmen zu Grunde liegen, — studieren, wozu sie auch keine Gelegenheit haben. Jeder Actionär richtet sein Augenmerk nur auf die eine Frage, was er im schlechtesten Falle zu erwarten habe? — und in dieser Beziehung ist nur der Preis der Actie und die im Vergleich zu diesem Preise gebotene Garantiequote maassgebend; — weßhalb auch kein Unternehmen, sei es auch noch so großartig und noch so gewinnverheißend, — ohne Garantie eines gewissen Einkommens möglich ist. Es ist sonach die verlangte Zinsengarantie eine der wichtigsten Hauptbedingungen der Unternehmer.

Die Berechnung des Kapitals, und der zu garantirenden Interessen, stehen mit der Bedingung, daß die längs des Kanales zu expropriirenden Gründe Eigenthum der Unternehmer bleiben, und durch sie wieder veräußert werden können — im Zusammenhange.

Die Baukosten sind nach dem Kostenüberschlage des Herrn Sectionsrathes Reitter mit 9 Millionen berechnet; und betreff dieser Berechnung, welche übrigens bei der durch das hohe Ministerium zu veranlassenden Ueberprüfung des Projectes Gegenstand einer strengen und sachkundigen Analyse sein werden, glaubt die Commission nur so viel bemerken zu sollen, daß sie eher zu nieder, als zu hoch gegriffen ist, und die ausgewiesene Summe die factischen Kosten nicht übersteigen wird. — Es ist daher der Fuß der zu garantirenden Zinsen ein so niedriger, daß man wirklich staunen muß, wenn man bedenkt, wie heutzutage in Ungarn weder der Staat noch der Private, überhaupt Niemand ein Ansehen unter $7\text{—}8\frac{1}{2}\%$ Procent, sei es nun bei vaterländischen Geldinstituten oder im Auslande aufzutreiben vermag.

Wenn demungeachtet die Eisenbahnen keine höhere Zinsengarantie haben, so ist das nur eine Fiction, und leicht so zu erklären, daß die Differenz zum Capitale geschlagen wird, — und letzteres daher ein ideales ist. — So wurde z. B. bei der letztconcessionirten Eisenbahn für jede Meile ein Erträgniß von 36,000 fl. garantirt, welche Summe den 6% Interessen eines Kapitals von 600,000 fl.

entspricht, während es bekannt ist, daß in Ungarn die Baukosten einer Eisenbahn durchschnittlich nicht mehr als 350,000 fl. per Meile betragen, und nur in solchen Fällen sich etwas höher stellen, wo die Terrainsverhältnisse stellenweise den Bau erschweren, dagegen aber auch sich noch vermindern können, wenn das Terrain so wie in Niederungarn besonders günstig ist.

Daß die Unternehmer sich mit einer 5% Zinsengarantie des Capitales selbst bei dem Umstande begnügen, als die festgesetzte Summe die wirklichen Ausführungskosten nicht übersteigt, erklärt sich durch den Gewinn, welchen sie aus dem Steigen des Werthes der am rechten und linken Ufer des Canales zu expropriirenden und zu günstigerem Preise zu verkaufenden Gründe zu ziehen hoffen, — und durch welche Preisdifferenz der niedrigen Zinsfuß ausgeglichen werden soll.

Dieser geschäftliche Theil des Unternehmens ergänzt die bedungene Zinsengarantie, und letztere müßte daher, wenn jener nicht genehmigt würde, auch modificirt werden. Die Commission erachtet es jedoch für ihre Pflicht, zu bemerken, daß das Resultat von der Expropriation abhängt, welche im allgemeinen für die Besitzer der zu expropriirenden Gründe günstiger auszufallen pflegt, als für den expropriirenden Theil, und daß daher der gehoffte Vortheil in jeder Hinsicht ein ungewisser, und die diesbezügliche Conzession von viel geringerer Bedeutung ist, als dies im ersten Momente der Fall zu sein scheint. — Die Erwägung dieser Umstände ist übrigens Sache der Unternehmer.

Die Behauptung, daß die ursprünglichen Eigenthümer der zu expropriirenden Gründe durch den neuerlichen Verkauf derselben zu höherem Preisen benachtheiligt werden, — ist aus dem Grunde nicht stichhältig, weil die Grundbesitzer abgesehen von dem Zwange der Expropriation, ohne welchen kein größeres Unternehmen durchführbar ist, bei der Expropriation vollkommen entschädigt werden, und einen solchen Preis zu erlangen, der dem zukünftigen Werthe des Grundes entsprechen würde, nicht berechtigt sind. — In diesem Sinne werden auch

keine Verkäufe abgeschlossen, und die Expropriation ist ja nichts anderes, als ein nothgedrungener Verkauf der Gründe. — Kommt der Canal nicht zu Stande, so wird der Werth der anrainenden Gründe nur nach und nach in dem Verhältnisse steigen, welches die Zeit mit sich bringt, und von der stufenweisen Entwicklung der Stadt und der dichterem Bevölkerung ihrer einzelnen Theile abhängt; — wenn also durch den Bau des Canals der Werth der in der Umgegend liegenden Gründe plötzlich steigt — so kann billigerweise doch nur jener den Nutzen ziehen, der den Canal auf seine Kosten mit einem Aufwande von Millionen gebaut hat. — Nach Ansicht der Commission steht daher sowohl das Recht als die Billigkeit auf Seite der Unternehmer.

Die Beschränkungen, welche der Wiederverkauf der expropriirten Gründe und die Zinsengarantie geknüpft sind, bestehen in folgenden:

- a. Die ursprünglichen Besitzer der Gründe können dieselben, wenn sie nach dem neuen in Folge des Canalbaues festzustellenden Regulierungs-Plane nicht in die neu zu eröffnenden Gassen fallen, unter gewissen Bedingungen behalten. —
- b. Die Unternehmer sind verpflichtet, die Flächen, welche zu den in Folge dieser Regulierung neu zu eröffnenden Gassen benöthigt werden, der Stadt unentgeltlich abzutreten, dagegen überläßt die Stadt den Unternehmern die in das Kanalbett fallenden Gassenflächen der Gesellschaft ebenfalls ohne Entschädigung.
- c. Die Unternehmer dürfen die erwähnten Gründe nur mit Einwilligung und unter Controlle der Stadt verkaufen, und sind verpflichtet, diesen Verkauf binnen 10 Jahren nach der Eröffnung des Canals zu bewerkstelligen, oder die Gründe zu erbauen; wodurch es ermöglicht wird bei Verkauf der Gründe mit dem Fortschritte des Baues gleichen Schritt zu halten.

d. Sobald das Erträgniß des Kanals die $5\frac{1}{10}\%$ Zinsen übersteigt, muß der Ueberschuß ausschließlich zur gänzlichen Tilgung der durch die Stadt geleisteten Garantiezahlungen verwendet werden.

e) Steigt das Erträgniß des Kanals über 6% , so fällt die Hälfte des Ueberschusses der Commune zu.

Durch die obangeführten Beschränkungen werden die Nachtheile der Zinsgarantie und die aus dem Wiederverkaufe der anrainenden Gründe entspringenden Vortheile nach Ansicht dieser Commission so ziemlich ausgeglichen.

Wird jedoch in Betracht gezogen, daß die Stadt durch den Bau des Kanales einen Hauptrecipienten gewinnt, daß ihre tiefstliegenden Theile mit gefunden Materiale erhöht werden, und berücksichtigt man zugleich alle jene Vortheile, welche der Stadt Pest in Bezug auf allgemeinen Verkehr, Entwicklung des Handels, und Concentrirung des Weichbildes geboten werden und deren künftiger Werth unberechenbar ist, — so ist kein Grund vorhanden, pfenningweise den Gewinn nachrechnen zu wollen, welchen die Unternehmer hoffen, weil letzterer, wenn auch noch so enorm, doch im Vergleiche zu jenem Gewinne, der durch den Kanal der Stadt in sicherer Aussicht gestellt ist — noch immer sehr gering bleibt.

Die Unternehmer hätten gewünscht, daß die garantirten Zinsen für die auf das Unternehmen thatsächlich verwendeten und vierteljährig zu konstatarenden Summen gleich vom Anfange, während des Baues bezahlt würden. Der Commission schien es jedoch vortheilhafter, die während des Baues fälligen Zinsen zu kapitalisiren, und die Zinsgarantie von der Vollendung des Kanales abhängig zu machen, um einerseits letztere sicher zu stellen, andererseits weil der Kanal so lange er dem Verkehr nicht übergeben wird, keine Einkünfte abwirft, und daher die Bezahlung der Interessen, während des Baues viel drückender wäre, als jener Betrag, der in Folge der Kapitalisirung der Interessen zu zahlen sein wird, wenn das Erträgniß des Kanals einen großen Theil der Last deckt. Die Unternehmer haben diese Bedingung ebenfalls angenommen.

Die 90 jährige Dauer der Koncession ist ein Faktor der mit $\frac{1}{10}$ % angenommenen Amortisationsquote, welche außer den 5% Interessen zu zahlen kämen. Wird diese Amortisationsquote auf $\frac{1}{2}$ oder 1 Percent erhöht, so wird die Koncessionsdauer im Verhältnisse kürzer. — Nach Ansicht der Kommission wäre jedoch auch die Dauer von 90 Jahren, welche die Amortisirung sehr erleichtert, insbesondere mit Rücksicht auf den Einfluß anzunehmen, welcher der Kommune hinsichtlich Bestimmung der für Benützung des Canals festzusetzenden Taxen, Verwaltung der Einkünfte, und überhaupt hinsichtlich des ganzen Unternehmens gesichert wird; weil dieser Einfluß gehörig benützt, es unmöglich machen würde den Kanal gegen das Interesse der Stadt und zum Nachtheile derselben zu verwalten. — Der Einwurf, daß die Kettenbrücke nach kaum 30 Jahren für den Verkehr der Stadt eher ein Hinderniß, als ein Vortheil sei, läßt sich hier nicht anwenden, denn die Kettenbrücke besitzt ein ausschließliches Privilegium, — und verwehrt die Benützung jedes anderen Kommunikationsmittels, — während neben dem Kanale alle Verkehrsmittel unberührt bleiben, neue entstehen können, ja der Kanal selbst die Kommunikationen durch eine sehr bedeutende Wasserstrasse vermehren würde. — Wollte Gott, daß der Kanal sich nach 30 Jahren ebenso ungenügend für den Verkehr erweisen, als heute die Kettenbrücke, und daß ein zweiter Kanal mit größerem Umfange nothwendig würde, — denn das wäre der größte Segen, welchen dieser Kanal durch Hebung des Handelsverkehres und allgemeinen Wohlstandes für die Stadt hervorbringen könnte.

Die Differenz zwischen der Einkünften des Kanales in den ersten Jahren, und zwischen den $5\frac{1}{10}$ % Interessen der Bausummen beträgt wie oben gezeigt, 280,000 fl., und diese Summe von 280,000 Gulden muß durch die Zinsengarantie gedeckt werden. — Die Commission hofft zwar, daß wenige Jahre nach Eröffnung des Kanales die Nothwendigkeit einer Zinsengarantie wegfallen, — und später der Kanal sogar die Quelle nahmhafter Einnahmen für die Stadt werden wird. Doch können die Schwierigkeiten der

ersten Jahre durch die Vortheile der spätern Jahre nicht verhütet werden, — und es entsteht die sehr wichtige Frage, wer die Kosten der Zinsengarantie tragen soll, bis der wachsende Verkehr des Kanales diese Garantie entbehrlich macht?

Die Commission kann nur mit Behutsamkeit die Lösung dieser unvermeidlichen Frage berühren, weil die Lösung selbst nicht in den Händen und in der Macht der Stadt liegt, und weil von der vorsichtigen Lösung dieser Frage das Geschick des Unternehmens selbst abhängt. —

Daß sich die Stadt der erwähnten Last nicht ganz entschlagen kann, — steht nicht in Frage, denn schon in der ersten Repräsentation, welche bezüglich des Reitter'schen Kanales im vorigen Jahre unter Zahl 30,998 unterbreitet wurde, hat die löbliche Generalversammlung es ausgesprochen, daß sie bereit sei zur Ausführung des Werkes nach Maaßgabe ihrer Kräfte und Mittel beizutragen; — und es ist ohne Zweifel unsre Pflicht zur Beförderung unserer eigenen Interessen selbst Opfer zu bringen, aber mehr als zweifelhaft ist die Frage, ob die Stadt ganz allein diese Last ohne Unterstützung des Landes auf sich nehmen könne? Und diese Frage wagt die Commission nicht bejahend zu beantworten, weil wir gerade jetzt alle unsere Kraft auf Schöpfung jener unentbehrlichen Institute, welche zum Theil noch gar nicht existiren, zum Theil zu ergänzen sind, wie z. B. Schulen, Waisen-, Arbeits- und Armen-Häuser, öffentliche Schlachthäuser u. s. w. verwenden müssen. Die Zeit, besonders der letzten 30 Jahre ist an uns vorübergeeilt, ohne uns Früchte zu bringen, die Bedürfnisse haben sich vermehrt, die Anforderungen der Freiheit und Civilisation fordern gebieterisch ihre Befriedigung, — und doch mahnt uns trotz aller dieser Anforderungen das vorliegende Projekt, von dem unsere materielle Zukunft zumeist abhängt, so dringend daran, daß wir keine Zeit zu verlieren haben, weil jeder versäumte Augenblick die Schwierigkeiten und Hindernisse des Baues in riesigem Maaßstabe vergrößert.

Außerdem vermehren sich die Einkünfte der Stadt durchaus nicht im Verhältnisse zu ihrem Wachstume, und den dadurch sich

steigernden Administrationskosten, denn der größte Theil der octroirten Einkünfte der Stadt fließt in die Staatskasse, daher auch der verhältnißmäßige Zuschuß des wachsenden Consumtionsertrages nicht in unsere Säcke fällt.

Unter solchen Umständen bleibt nichts anderes übrig, als daß wir mit der Bitte um Unterstützung eines solchen Werkes, welches unsere Leistungsfähigkeit übersteigt, und nicht der Stadt sondern mittelbar auch dem Verkehre und materiellen Interesse des ganzen Landes unberechenbare Vortheile verspricht — an unser Vaterland appelliren. —

Nach Ansicht der Commission könnte die Stadt von der Last der Zinsengarantie die jährliche Summe von 100,000 fl. übernehmen, — ja es wäre sogar ihre Pflicht diese Summe für den Fall, als das Land die fehlenden 180,000 fl. auf sich nimmt, selbst in dem Falle beizutragen, — als die Zinsengarantie nicht mehr als 100,000 fl. erfordern sollte. — Es steht zu hoffen, daß binnen längstens 8—10 Jahren eine Garantie nicht mehr nöthig sein wird, bis dahin aber haben wir auch einen Fond zur Bestreitung dieser Last, der ohne weitere Mühe uns in jenen städtischen Gründen zu Gebote steht, welche in die Expropriationszone des Kanales fallen, und eben zu nicht besonders hohem Preise auf 800,000 Gulden geschätzt sind.

3) Die Unternehmer wünschen sowohl in Bezug auf das Kanalterrain selbst, als auf die zur Aufschüttung nöthige Fläche das Expropriationsrecht zu erhalten, und die Commission hält diese Bedingung für wichtig, aber die Gewährung derselben steht nicht in der Macht der Commune, sondern hängt von der Erreicherung eines besonderen Gesetzes ab, durch welches das Recht der Expropriation auch auf dieses Unternehmen ausgedehnt werden müßte; — es ist daher nothwendig bei der Gesetzgebung die nöthigen Schritte zur Schaffung eines solchen Gesetzes einzuleiten.

4) Wünschen die Unternehmer, daß für die zu expropriirenden und zu veräußernden Gründe, und die darauf zu errichtenden

neuen Gebäude eine 15-jährige Steuerfreiheit erwirkt werde. Da die auf diesen Gründen gegenwärtig bestehenden Gebäude jenem Zwecke nicht entsprechen, welchen die längs des Kanales zu errichtenden Bauten im Interesse des Handels erfüllen sollen, und demzufolge von Grund aus neue Gebäude errichtet, letzter aber mit dem Kanale durch Tunnels verbunden werden müssen, so wäre es nach der Meinung dieser Commission nur billig, das zu exproprirende Terrain als ein neu-geschaffenes noch nie bebautes zu betrachten, und auf dasselbe jene Normen anzuwenden, welche für Bauten auf leeren Gründen giltig sind; aber auch die Gewährung dieser Bedingung hängt nicht von der löblichen Generalversammlung ab, und es wäre auch in diesem Falle das h. ungarische Ministerium anzugehen, daß es die neuen, am Kanale zu errichtenden Gebäuden diese Begünstigung zuzugestehen geruhen möge. —

5) Nachdem das angrenzende Terrain des Kanales in Folge der Expropriation wesentlich umgestaltet wird, ist eine Regulirung desselben im Einklange mit dem Kanale nothwendig. — Der Plan für diese Regulirung muß noch vor Beginn der Expropriation angefertigt werden, weil das Recht der ursprünglichen Besitzer, ihre Gründe behalten zu dürfen, von dieser Regulirung abhängt. Es wäre daher zur Feststellung des Regulirungsplanes eine sachverständige Commission zu entsenden, und dieser Plan der löblichen Generalversammlung und dem hohen Ministerium zur Genehmigung vorzulegen.

6) Da die Stadt an der Last der Zinsengarantie Theil nimmt, der Ueberschuß des von dem Kanal zu erwartenden und die Zinsengarantie-Quote von $5\frac{1}{10}\%$ übersteigenden Einkommens zur Tilgung der gezahlten Garantiesumme verwendet, und das über 6% zu erzielende Erträgniß mit der Stadt getheilt werden soll, — folglich die Commune sowohl auf die Festsetzung der für Benützung des Kanales

einzuhebenden Gebühren; als auf die Gebahrung der Revenüen Einfluß nehmen wird, so muß nothwendigerweise auch wegen Organisirung jenes Verfahrens, durch welchen dieser Einfluß und die Controlle über die Einkünfte des Kanales ausgeübt wird, das Nöthige veranlaßt werden, — und es wäre der Oberbuchhalter anzuweisen, einvernehmlich mit den Unternehmern die hierauf bezüglichen Anträge zu erstatten. —

8) Es giebt kaum ein lästigeres Hinderniß, welches bei so großen, Millionen erfordernden Unternehmungen den freien Verkehr so sehr hemmen würde, als die Umschreib- und Stempelgebühren; diese Steuergattungen würden besonders die Ausführungskosten des Reitter'schen Kanales im großen Maaße vermehren, weil bei diesem Unternehmen unzählige Umschreibungen in Folge Wiederverkaufes der Gründe wiederholt vorkommen werden, und das Expropriationsverfahren eine Masse von Dokumenten und Protokollen erfordert. — Die Unternehmer wünschen daher im Interesse des Unternehmens, daß die Umschreibgebühr sowohl bei der Expropriation als beim Wiederverkaufe der zu exproprirenden Gründe, und die Stempelgebühr der auf den Bau des Kanales bezüglichen Dokumente nachgesehen werde. Unstreitig kann die Staatskasse diese Steuergattungen, so lästig sie auch sind, nicht entrathen, aber ebenso richtig ist es, daß die Expropriation und der Wiederverkauf der Gründe, welche durch den Bau des Kanales bedingt werden, ohne den Bau desselben wegfallen, folglich der Staatschatz, wenn den Unternehmern die gewünschte Gebührennachsicht gewährt wird, an seinen ordentlichen Einkünften keine Einbuße erleidet, daher auch der Nachlaß der Umschreib- und Stempelgebühren dem Staate nicht schaden kann. — Daß hierdurch dem Staatschatze jener außerordentliche Zuschuß entzogen wird, der aus dem Kanalbaue entspringt, — unterliegt keinem Zweifel, aber ebenso gewiß ist es, daß wir die Unterstützung eines so außerordentlichen, gemein-

nützigen Unternehmens, wie der Reitter'sche Kanal, insofern dies ohne Nachtheil des Aarars möglich ist, auch zu erwarten berechtigt sind.

Die Commission findet daher das Gesuch der Unternehmer billig, und beantragt die Gewährung desselben im Sinne des Vorangelaassenen bei dem hohen Ministerium zu befürworten.

9) Eine der complicirtesten Fragen war die Bestimmung der Valuta. Die Commission konnte nach ihrer Ansicht die Silbermünze als Medium bei Auszahlung der Zinsengarantiequote nicht annehmen, weil die mit den Schwankungen der Valuta verbundenen Nachtheile besonders in den ersten Jahren nachthastige Verluste nach sich ziehen könnten. Die Unternehmer dagegen wollten das hier gangbare Geld als Zahlungsmittel darum nicht annehmen, weil sie ihren Landsleuten die Interessen in Silber zahlen müssen.

Bei so bewandten Umständen hielt die Commission jene Vereinbarung für die geeignetste, welche im 32. Punkte ausgedrückt erscheint, und laut welcher die Valuta ein für allemal festgesetzt, keinen Schwankungen unterliegt, die Zahlung aber dennoch in gangbarem Gelde und in derselben Summe geschehen kann. —

Dies, löbliche Generalversammlung, war es, was die Commission zur Erläuterung einiger Hauptpunkte jener Bedingungen, welche mit den Unternehmern vereinbart wurden, vorzubringen und hierauf vorzuschlagen für ihre Pflicht hielt; von den Details wird die löbliche Generalversammlung bei der speziellen Verhandlung des Gegenstandes in Kenntniß gesetzt werden.

Indem nun die Commission ihre Meinung über den Nutzen und die Lage des Kanales und des damit verbundenen Sorofärer Donauarmes, über den Esongrader Kanal, über den Bauplan und die Kostenanschläge, endlich über die mit den Unternehmern vereinbarten Bedingungen der löblichen Generalversammlung hiermit unterbreitet, schließt sie mit dem Wunsche, daß es ihren Bestrebungen gelungen sein möchte, wenn auch in noch

so geringem Maaße zur Aufklärung und Lösung dieser ebenso wichtigen als schwierigen Frage nach Kräften beigetragen zu haben; — darüber zu entscheiden ist in erster Linie die weise Einsicht der löblichen Generalversammlung berufen.

Gegeben zu Pest aus der am 10. Oktober abgehaltenen Plenarsitzung der Commission.

I.

Beilage I.

Bedingungen, welche durch die Commission im Einverständnisse mit den Unternehmern Alphons Menton und Cointeressenten und auf Grund ihrer Eingabe betreff Uebernahme des Kanalbaues festgesetzt wurden:

1.

Die Unternehmer verpflichten sich den Reitter'schen Kanal binnen 4 Jahren nach Erhalt der Concession auszubauen; die vorher festzustellenden Pläne und Kostenüberschläge werden dem abzuschließenden Kontrakte beigefügt einen ergänzenden Theil desselben bilden. Die Unternehmer nehmen die mit 9 Millionen öst. W. berechneten Gesamtkosten als jene Summe an, deren $5\frac{1}{10}\%$ Interessen zur Verzinsung und Amortisirung des Kapitals durch die Commune, beziehungsweise durch den Staat garantirt werden sollen.

2.

Die Benützung des Kanales und aller damit verbundenen Appertinentien und Einkünfte, welche im 24. Punkte aufgezählt sind, wird auf 90 vom Tage der Unterschrift des Vertrages zu zählende Jahre, deren Zahl übrigens in dem Maaße als die

Amortisationsquote erhöht wird, vermindert werden kann, — den Unternehmern überlassen.

Nach Ablauf dieser Zeit geht der Kanal mit allen Apper-
tinentien und Einkünften faktisch und ohne Entschädigung sogleich
in das Eigenthum der Stadt über. —

3.

Alle jene Grundflächen, welche außer dem zur Herstellung
des Kanales und der beiden Ringstraßen an den Ufern be-
nöthigten Grunde zur Aufschüttung des auszuhebenden Erdreichs
expropriert werden, gehen in das Eigenthum der Unternehmer
über, welche dieses erworbene Grundeigenthum wieder zu ver-
kaufen berechtigt sind. — Sie sind jedoch verpflichtet diese
Gründe binnen zehn Jahren von der Eröffnung des Kanales
an gerechnet, zu verkaufen oder selbst zu verbauen.

4.

Damit das Expropriationsgesetz auf dieses Unternehmen und
im Interesse der möglichst schnellen Ausführung desselben ange-
wendet werden könne, und damit dieses Unternehmen besonders
in Bezug auf das zur Aufschüttung des auszuhebenden Erdreichs
nöthige Terrain aller jener Vortheile theilhaftig werde, welche
die Eisenbahnunternehmungen genießen, werden von Seite der
Commune die nöthigen Schritte zur Erwirkung dieser Begünsti-
gung bei der hohen Regierung und Gesetzgebung veranlaßt werden.

5.

Die Breite des Kanales, der beiden Straßen an den Ufern
und des Terrains, welches zur Deponirung des auszuhebenden
Erdreiches bestimmt ist, wird in einem Plane und Ausweise festge-
setzt werden, welche als integrirende Theile des Vertrages zu be-
trachten sind.

6.

Bleibt weg.

7.

Jene Gründe, welche nach den im ersten Punkte erwähnten Plänen zur Eröffnung von Gassen, Plätzen und überhaupt zu öffentlichen Zwecken bestimmt sind, — müssen abgesehen von dem für den Kanal selbst und für die an beiden Ufern desselben anzulegenden Straßen benötigten Areal durch die Unternehmer unbedingt expropriirt werden. — Bezüglich jener Gründe, welche im Sinne des 3. Punktes durch die Unternehmer wieder verkauft werden dürfen, ist es letzteren gestattet, sich mit den Eigenthümern der Gründe und Gebäude im Sinne des 10. Punktes abzufinden.

8.

Gründe, deren Fläche nur zum Theile in das zu expropriirende Terrain fällt, müssen von den Unternehmern auf Wunsch der Eigenthümer im Ganzen expropriirt werden.

9.

Jene Gründe und Gebäude, welche Eigenthum der Commune sind, und in die Expropriationszone fallen, müssen von den Unternehmern ebenso, als ob sie im Besitze von Privaten wären, baar bezahlt werden. Die Gassen und Plätze werden den Unternehmern ohne Entschädigung überlassen, dagegen sind auch die Unternehmer verpflichtet, jene neuen Gassen und Plätze, welche außer den längs des Kanalufers zu erbauenden Straßen, nach dem durch die Stadt im vorhinein festzustellenden Regulierungsplane eröffnet werden, — der Stadt unentgeltlich abzutreten. — Das Straßenpflaster bleibt als Materiale Eigenthum der Stadt, und ist durch die Unternehmer auf eigene Kosten an jenen Orten zu deponiren, welche zu diesem Zwecke von der Commune bezeichnet werden.

Die Unternehmer sind verpflichtet während des Baues dafür zu sorgen, daß durch die zeitweilige Absperrung der von dem Kanale durchschnittenen Straßen die Communication zwischen den verschiedenen Stadttheilen nicht verhindert, und durch Unterbrechung der Gasröhrenleitung, Absperrung der Urathskanäle oder Umlegung der Wasserleitungsröhren der tägliche Verkehr nicht beeinträchtigt werde.

10. Jene Grund- und beziehungsweise Hauseigenthümer, deren Gründe nach dem neu zu entwerfenden Regulirungsplane zwar in das zu exproprirende Terrain, jedoch nicht in eine Gasse oder auf einen Platz fallen, können ihre Gründe und Häuser behalten:

- a. Wenn sie zur Zeit der Expropriation den Unternehmern 25 Prozente des Schätzungswerthes sogleich bezahlen, und sich rechtskräftig verpflichten, diese Summe bis zu 75 Prozent jener Differenz zu ergänzen, welche zwischen dem bei der Expropriation ermittelten Schätzungspreise und dem in einem Jahre nach Eröffnung des Canales neuerdings zu ermittelnden Schätzungswerthe sich ergeben wird; es werden also in diesem Falle die bereits gezahlten 25 Perzente des ursprünglichen Schätzungswerthes jenen 75 Perzenten, welche sich als Differenz zwischen der ursprünglichen, und der binnen einem Jahre nach Eröffnung des Canales vorzunehmenden neuerlichen Schätzung ergeben, abgezogen, beziehungsweise in den definitiven Kauffschilling eingerechnet werden; — oder
- b. Wenn die Grund- oder Hauseigenthümer zur Zeit der Expropriation im Wege freiwilliger Uebereinkunft die über den Schätzungswerth verlangte Preisdifferenz sogleich bezahlen: in diesem Falle dürfen jedoch die Unternehmer mehr als 100 Prozent des Schätzungswerthes an Aufzahlung nicht verlangen.

Die Grundbesitzer sind jedoch in beiden Fällen verpflichtet, den Unternehmern die Aufschüttung der aus dem Kanalbetto auszuhebenden Erde auf ihren Gründen, bis zu der zu bestimmenden Niveauhöhe ebenso zu gestalten, als ob dieselben expropriirt worden wären.

11.

Die zur Expropriation erforderliche Geldsumme haben die Unternehmer von Zeit zu Zeit und nach Bedarf in die Commu-

kasse abzuführen. — Von dieser Summe werden die Forderungen der expropriirten Grundeigenthümer entweder auf Grundlage eines, zwischen den Partheien abzuschließenden rechtsgültigen Uebereinkommens, oder auf Grund gesetzlich gültiger Rechtsdokumente und gerichtlicher Urtheile durch die Kasse ansgezahlt werden.

12.

Die Kanaltrace, die Pläne und Zeichnungen und die speziellen Baubedingnisse, welche die Beschreibung der technischen Arbeiten und anzuwendenden Materialien enthalten, werden durch eine, von der Commune speziell zu diesem Zwecke zu entsendende Commission einverständlich mit den Unternehmern festzustellen sein, und den integrireenden Theil des abzuschließenden Vertrages bilden. — Auf Grund dieser Uebereinkunft hat dann die Aussteckung der zu expropriirenden Grundflächen, und die Expropriation durch die Unternehmer im Namen der Commune stattfinden.

13.

Rücksichtlich jener Summe, welche zur Baareinlösung des Kanalbettes und der an beiden Ufern desselben liegenden Straßen zu expropriirenden Terrains erforderlich ist, verlangen die Unternehmer keine Garantie.

14.

Dagegen sind die Unternehmer berechtigt mit Bezug auf die im 13. Punkte erwähnten Grundflächen, Schuldscheine zu emittiren und diese auf der Börse zu verkaufen. — Sie sind jedoch verpflichtet, diese Obligationen in den im Punkte 10. erwähnten Fällen von den Grundeigenthümern nach dem Nennwerthe anzunehmen, und diese Papiere jedenfalls binnen 10 Jahren nach Eröffnung des Kanals in dem Verhältnisse einzulösen, in welchem der Verkauf der diesen Obligationen als Hypothek dienenden Gründe nach dem jährlich hierüber vorzulegenden Ausweise stattfindet.

15.

Bezüglich jener Summe, welche zur Expropriation des Kanalbettes und der beiden Straßen an den Ufern desselben, zur Bestreitung der Kanalbaukosten, und aller mit der Ausführung desselben erforderlichen Auslagen nöthig ist, — und hiemit auf 9 Millionen festgesetzt wird, verlangen die Unternehmer die Garantie einer $5\frac{1}{10}\%$ Verzinsung, welche durch die Stadt, beziehungsweise durch den Staat zu leisten sein wird. Von diesen $5\frac{1}{10}\%$ Interessen werden 5% Verzinsung auf Amortisation des Kapitals gerechnet.

Sollte dieses Erträgniß durch die Einkünfte des Kanales nicht gedeckt werden, so hat die Stadt, beziehungsweise der Staat, daßselbe bis zur festgesetzten Höhe mit Ausschluß aller wie immer benannten Steuern oder Abzüge zu ergänzen.

16.

Bleibt weg.

17.

Die Garantie der mit $5\frac{1}{10}\%$ festgesetzten Verzinsungs- und Amortisationsquote ist von dem Zeitpunkt an zu leisten, in welchem der Kanal dem allgemeinen Verkehre übergeben, das heißt eröffnet wird; die während der Bauperiode fälligen Interessen des Baukapitales dagegen, welche hiemit für die 4 jährige Bauzeit in runder Summa auf eine Million festgesetzt werden, sind dem Baukapitale zuzuschlagen, und es beträgt somit die ganze Unternehmungssumma, deren $5\frac{1}{10}\%$ Interessen im Sinne des 32. Punktes zu garantiren sind, 10 Millionen.

18.

Die im Sinne der Punkte 15 und 17 zu zahlenden Garantie beträge, sind durch die Unternehmer, sobald das reine Einkommen des Kanales $5\frac{1}{10}\%$ übersteigt, nach Maßgabe der erfolgten Theilzahlungen derart zurückzuerstatten, daß der Ueberschuß obiger $5\frac{1}{10}\%$ in so lange, als die ausgezahlten Garantiebeträge nicht gänzlich ge-

tilgt sind, ausschließlich zur Amortisation derselben verwendet werde.

Nach erfolgter Tilgung der Garantiebeträge fällt das reine Einkommen des Kanales, falls es auch die $5\frac{1}{10}\%$ übersteigen sollte, bis einschließlich 6% — ausschließlich den Unternehmern anheim.

19.

Steigen die Revenüen des Kanals über 6% , so wird der Ueberschuß gleichmäßig zwischen der Stadt und den Unternehmern vertheilt.

20.

Damit den Unternehmern bei Expropriation und Wiederverkauf der zu expropriirenden Gründe und Gebäude die Umschreibung und sonstigen Gebühren, sowohl von Seite des Staates als der Stadt nachgesehen, und die auf den Kanalbau und die Expropriation bezüglichen Dokumente von der Stempelpflicht befreit werden, — wird die Stadt die erforderlichen Schritte bei dem hohen k. u. Ministerium einleiten, und zugleich zu erwirken suchen, daß die expropriation und wieder zu verlaufenden Gründe sowohl in Rücksicht auf die Staats- als auf die Communalsteuer aller jener Begünstigungen theilhaftig werden, welche laut bestehenden Vorschriften leere Gründe genießen.

21.

Das Einkommen des Kanales soll in so lange, als es die $5\frac{1}{10}\%$ Interessen des investirten Capitaless nicht übersteigt, steuerfrei bleiben und nur jene Einkünfte sollen der Staats- und Communalsteuer unterliegen, welche über die obigen Perzente erzielt werden. Bezüglich dieser Begünstigung wird gleichfalls die Commune sich bei dem h. k. ungarischen Ministerium verwenden.

22.

Betreff Gebahrung der Einkünfte werden vor Abschluß des Kontraktes besondere Normen festgesetzt, welche den integrirenden

Theil des Vertrages bilden; — zugleich wird der Commune das Recht eingeräumt, die Einnahmen und Ausgaben durch ihre eigenen Organe controlliren zu lassen.

23.

Den Eigenthümern der an den Ufern des Kanals zu erbauenden Häusern wird das Recht eingeräumt, gegen Bezahlung einer durch die Commune einverständlich mit den Unternehmern festzusetzenden Gebühr ihre Häuser mit dem Kanalufer durch einen Tunnel zu verbinden.

24.

Die unmittelbaren und Nebeneinkünfte des Kanales, welche im Sinne des 2. Punktes auf 90 — nach Umständen weniger Jahre den Unternehmern überlassen werden, sind folgende:

Schiffspeage, Benützung des Wassers, Eisverkauf, öffentliche Markthalle, Transitomagazin Lokomotiv- und Pferde-Eisenbahnen, letztere mit Ausnahme jener Rechte, welche die gegenwärtig bestehende Pferde-Eisenbahngesellschaft betreffen könnten, — Krähne, Getreideputzmaschinen, Einrentirung der Schiffe und überhaupt alle das Einkommen des Kanales vermehrenden Unternehmungen.

25.

Bleibt weg.

26.

Die Gebühren, welche die Schiffe für Benützung des Kanales bei Einfahrt, Aufenthalt und Ausfahrt und für Benützung der Kanalufer den Unternehmern zu entrichten haben, werden von 10 zu 10 Jahren durch die Stadt und die Unternehmer einverständlich festgesetzt werden.

27.

Die Unternehmer können eine anonyme Gesellschaft gründen, und haben das Recht für die Nebenzweige des Unternehmens wie z. B. für die Eisenbahnen besondere Consortien zu bilden, oder solchen die Concession mit Einwilligung der Commune zu übertragen

28.

Die Firma der Gesellschaft wird „Bester Kanalgesellschaft“ lauten.

29.

Der Sitz der Gesellschaft ist Pest.

30.

Die Commune ist berechtigt, den Kanal 10 Jahre nach der Eröffnung — jedoch mit Ausnahme jener Nebenunternehmungen, deren Kosten im Voranschlage des Kanales nicht unbegriffen sind, — derart einzulösen, daß sie entweder auf einmal 13,809,824 fl. in Baarem erlegt, oder sich auf die Dauer der Concession zur Zahlung einer jährlichen Rente von 704,301 fl. verpflichtet.

Die Oberwähnten im Voranschlage des Kanalprojectes nicht einbezagene Nebenweige des Unternehmens kann die Stadt ebenfalls einzulösen, wenn sie den Unternehmern 10 Prozente des investirten Capitales daraufzahlt.

31.

Es steht der Stadt frei, den Kanal und dessen Einkünfte auch sogleich nach der Eröffnung einzulösen, wenn sich verpflichtet das investirte Capital (siehe Punkt 15 und 17) mit 6% oder jährlich 600,000 fl. — zu verzinzen oder das investirte Capital binnen 30 Jahren mit 7 $\frac{1}{4}$ %, also jährlich mit 725000 fl. zu amortisiren.

32.

Die Zahlung der Zinsen und Amortisationsquote geschieht in der im Lande gangbaren Valuta nach dem zur Zeit des Vertragsabschlusses zu konstatirenden Pariser Tagescourse; das heißt:

Die in gangbarer Valuta berechnete Summe der Kanalbaukosten wird nach dem bei Abschluß des Vertrages constatarnten Pariser-Course auf Silbergeld reducirt, von dieser in Silber berechneten Summe werden die 5 $\frac{1}{10}$ perzentigen Interessen ebenfalls

in Silber bestimmt; — und diese in Silbergeld berechnete Zinsenquote, nach demselben Pariser-Course abermals in gangbare Valuta umgerechnet, wird jene jährliche Rente repräsentiren, welche im Sinne des 15-ten Punktes garantirt werden soll; wodurch die Valuta auf die ganze Dauer der Commission unveränderlich fixirt wird, — und sonach die garantirte Summe selbst, gleichviel oder der Cours inzwischen falle oder steige während dieser Zeit keiner Veränderung unterworfen sein kann.

33.

Sobald obige Bedingungen angenommen und von Seite des h. Ministeriums beziehungsweise von der Gesetzgebung bestätigt sind, haben die Unternehmer $\frac{1}{2}\%$ der ganzen 9—10 Millionen betragenden Unternehmungssumme als Caution bei der städtischen Kammerkassa zu erlegen, deren Hälfte nach Vollendung der Expropriation, der Rest nach Eröffnung des Kanales sogleich zurückerstattet wird. Außerdem erklären sich die Unternehmer damit einverstanden:

- 1) Daß bis zur Eröffnung des Kanales die zu expropriirenden und zu veräußerenden Gründe sowohl im Ganzen als im Detail nur mit Einwilligung und unter Controlle der Commune verkauft werden dürfen. — Dagegen hört diese Controlle auf, und die Unternehmer können die Gründe unbehindert verkaufen, sobald der Kanal vollendet ist.
- 2) Daß für den Fall, als der Bau von Seite der Unternehmer sei es wegen Mangel an Geld, sei es in Folge schlechter Verwaltung eingestellt würde, alle noch unverkauften Gründe, und alle Bauwerke in das Eigenthum der Stadt übergehen. Dagegen bedingen sich die Unternehmer für den Fall eines Krieges, der im Bereiche des Landes geführt würde, die Bauarbeiten bis zum Friedensschlusse sistiren dürfen, und zwar derart:
a. Daß kein Theil der expropriirten Gründe während dieser Zeit verkauft werden kann;

b. Daß die Interessen des zu investirenden Kapitals während der Einstellung des Baues gleichfalls fixirt werden, und folglich die laut Punkt 17. dem Bau-Kapitale zuzuschlagenden Interessen die Summe von einer Million keinesfalls übersteigen dürfen.

c. Die Unternehmer sind verpflichtet binnen 8 Wochen nach erfolgtem Friedensschlusze die Fortsetzung der Arbeiten wieder in Angriff zu nehmen.

Diese Punkte wurden in der am 10. Oktober 1868 abgehaltenen Plenarsitzung der Commission angenommen.

II.

Beilage E.

Auszug aus dem Protokolle der zur Begehung der Neiterschen Kanaltrains entsendeten Commission.

Die löbliche Generalversammlung hat mit Beschluß v. 15. Juli l. J. Z. 23765 u. s. w. u. s. w.

Bei dieser Begehung wurden besonders jene Punkte untersucht, wo das Bett des projektirten Kanales manhaftere Verkehrsstraßen und größere Gebäude durchschneidet; diese Punkte sind laut beigeflossener Planskizze folgende:

- a. Das in der Palatingasse sub. Nr. 43 liegende Haus, wo die erste Brücke projektirt ist, und der Kanal längs der Valerokasserne sich gegen die Waiznerstraße wendet.
- b. Auf der Waiznerstraße des sub. Nr. 31 liegende Popper'sche Haus; die Schlick'sche Guß-Fabrik sub. Nr. 42, und Fleisch'sche Fabrik.

- c. Das Haus Nr. 6 in der Lämmergasse, und das Eckhaus Nr. 32 in der Fabrikgasse.
- d. Die an dem Kreuzungspunkte der Fabriks- und Steingasse sub. Nr. 28 und 30 und die in der Aradergasse sub. Nr. 2, 3, 6, 9, 12 liegenden Häuser.
- e. Das dem Reinitz'schen an der Ecke der Königs- und Grabengasse gelegenen Hause gegenüber stehende Steindl'sche Haus; das Reinitz'sche Haus bildet die Front der längs des Kanals anzulegenden Straße. Von hieraus geht der Kanal bis zur Kerepescherstraße theils durch leere, theils durch solche Gründe, welche nur mit kleineren ebenerdigen Häusern bebaut sind.
- f. Der Grund welcher am Kreuzungspunkte der Kerepescherstraße mit der Maximiliangasse liegt, und worauf das Zimentirungsamt steht.
- g. Die zwischen der Borstenviehändler und Fiakergasse liegenden 3 leeren Kamman'schen Gründe.
- h. Der dreieckige mit Häusern bebaute Flächenraum zwischen dem Kälberplatz, der Seltsamen- und Friedlichengasse.
- i. Die in der Stationsgasse dem Tabakmagazine gegenüber liegenden Gebäude; das Tabakmagazin selbst bleibt in der Front am Kanale stehen.
- k. Die in der Brunnenmeistergasse liegenden Häuser, welche in die Kanaltrahnen fallen.
- l. Die der Ullöber-Kaserne gegenüberliegenden Gebäude; die Ullöber-Kaserne bleibt mit ihrer Fronte gegen die Mühlgasse und bed auf derselben Seite der Gasse liegenden Häusern unberührt.
- m. Die Sorokfärerstraße, wo der Kanal in der Nähe der Dampfmühle der Mehlhändler und Bäcker in den Sorokfärer-Donauarm mündet. Bei dieser Begehung hat sich die Commission die Überzeugung verschafft:
- 1) Daß die Kanallinien in dem tieffstliegenden Theilen der Stadt projektirt — mit Ausnahme eines 3stöckigen und

eines 2stöckigen Gebäudes größtentheils durch leere, oder nur zum Theile mit ebenerdigen Häusern bebaute Gründe ziehen würde, weshalb diese Linie unter den gegebenen Umständen sowohl mit Rücksicht auf ihre Kürze, als auf die zu überwindenden Bauhindernisse als die Zweckmäßigste und wohlfeillste bezeichnet werden darf.

2) Daß diese Linie die Straßen und Gassen, besonders an den Hauptverkehrspunkten größtentheils unter rechtem Winkel, oder wenigstens in günstiger Richtung durchschneidet.

3) Daß jener äußere, tiefliegende Theil der Stadt, durch welchen der Kanal geführt werden soll, — bisher bloß mit Mist und Dünger aufgeschüttet wird, und falls man dieses Verfahren auch fernerhin beobachtet, die Erhöhung dieses Terrains auf das gehörige Niveau noch wenigstens 40 Jahre Zeit beanspruchen dürfte! daß ferner die derartige Anhäufung vegetabilischer und animalischer Stoffe von äußerst schädlichen Folgen für die sanitären Verhältnisse begleitet, hauptsächlich die Schuld trägt, daß jene Stadttheile so ungesund sind, — und daß eben diese Umstände die verheerenden Wirkungen der Cholera, welche gerade dort am heftigsten wüthete, verursacht haben; — endlich daß eben deshalb die Ausführung des Kanales in der bezeichneten Linie um so wünschenswerther ist, als durch das aushebende Erdmaterial die Aufschüttung in kurzer Zeit und mit Vermeidung der Angeführten Übelstände bewerkstelligt werden kann.

4) Daß auf der bezeichneten Linie seit der im Jahre 1865 geschenehen Anfertigung des Projektes so viele Bauten ausgeführt worden sind, daß die Expropriation derselben die Ausführungskosten des Unternehmens leicht um eine Million Gulden vermehren dürfte; und daß dennoch die Inangriffnahme des Werkes nicht nur sehr dringend, sondern wenn der Kanal überhaupt zu Stande kommen soll, als Lebensfrage zu betrachten ist, weil bei dem gegenwärtig beobachte-

ten Fortschritte der Ausdehnung und des Ausbaues der Stadt — die Ausführung des Unternehmens leicht durch die wachsende Größe der finanziellen Örter vereitelt werden könnte.

Auf Grund des Vorangelaassenen beantragt daher die Commission die bei der Begehrung eindringlich gepriüfte Trace des projektitren Keitterschen-Kanales als die in jeder Beziehung vortheilhafteste, und den Interessen der Stadt entsprechende mit der Bemerkung zu genehmigen, daß jene Brücken, welche die Verbindung der durch den Kanal durchschneidenden Straßen herstellen werden, im Interesse des unbeirrten Verkehrs nicht nur bei den 8 Klafter breiten, sondern auch bei den 6 Klafter breiten Straßen in einer Breite von 8 Klafter, und bei noch breitem Verkehrsstraßen in einer verhältnißmäßig größern Breite vorgestellt werden; — und ersucht gleichzeitig die Herren K. Sektionsrätthe Heinrich Wallandt und Franz Keitter, daß sie behufs zweckmäßigster Verbindung des Keitterschen Kanales mit dem Csongráder-Kanale, die zur Lösung dieser für die Stadt und die beiden Projekte so wichtige Pläne verfassen lassen, und vorzulegen die Güte haben möge.

Schließlich wurden die anwesenden Unternehmer aufgefordert, eine Tabellarische Uebersicht der in die Kanaltrace fallenden Gründe und Gebäude mit Angabe ihrer Nummern, der Flächen, und der Beschaffenheit der Gebäude zu verfassen, und diesen Ausweis zur weitem Verhandlung und Veranlassung vorzulegen.

Sigmund Andreánszky m. p.

Notár als Schriftführer.

Moritz Szentkirályi m. p.

Oberbürgermeister als Commissionspräses.

Heinrich Wallandt m. p.

Sektionsrath.

Paul Thanhoffer m. p.

Commissionsmitglied.

Emerich Beliczay m. p.

Commissionsmitglied.

Josef Diescher m. p.

Andreas Csengey m. p.

Oberfiskal.

Josef Preussner m. p.

Paul Szumrák m. p.

Oberingenieur.

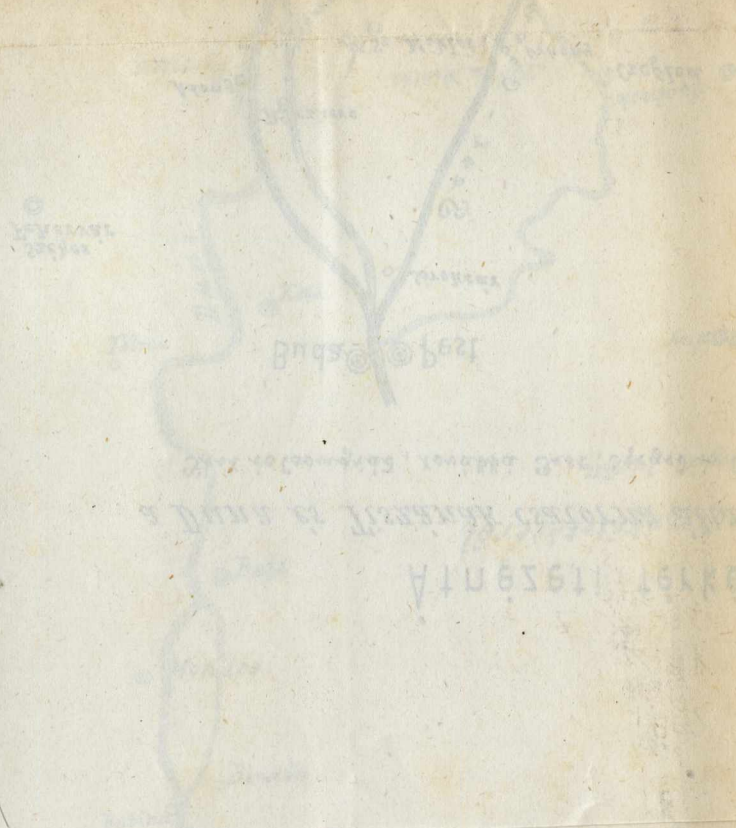
Franz Reiter m. p.

in Vollstreckung der Vernehmung und des Beschlusses der
 Stadt... der Ausübung des Amtsbereichs leicht durch die
 nachstehende Liste der imangehenden Vorrichtungen werden können.
 Auf Grund der vorangehenden Beantwortung dieser die Com-
 mission die bei der Vernehmung einwirklich geprüfte Liste der
 projektierten Richterlichen Komplexes als die in jeder Beziehung die
 theilhaftigste und den Interessen der Stadt entsprechende mit der
 Bemerkung zu geschwinden daß zum Bisherigen welche die Verbin-
 dung der durch den Kanal durchlaufenden Straßen bestehen
 werden, im Interesse des unbeeinträchtigten Verkehrs nicht nur der bei
 8 Kanäle bestehen sondern auch bei den 6 Kanälen bestehen Straßen
 in einer Breite von 8 Kanälen und bei noch weiteren Kanälen
 Straßen in einer verhältnismäßig größeren Breite vorgeschlagen wer-
 den; — und ist nicht abzusehen die Form d. Sektionsstraße
 derinß. Wohlstand und Franz Richter, daß in derbeis. nachweis-
 licher Verbindung des Richterlichen Komplexes mit dem Langen-
 Kanal, die im Lösung dieser für die Stadt und die bisheri-
 gen Projekte so wichtige Pläne vorzuziehen lassen und vorzulegen die
 Gütliche haben möge.

Schließlich werden die anwesenden Interessenten und Vorstände
 eine Beschlüsse über die in die Kommission fallenden Wünsche
 und Gebühre mit Rücksicht ihrer Zusammen der Flächen und der
 Beschaffenheit der Gebühre zu verfahren und sichen Beschlüsse im
 nächsten Beschlusse und Veranlassung vorzulegen.

Sigmund Andreassky in p.
 Notar als Schlichter.

- Moritz Szentkirályi in p.
- Heinrich Wallach in p.
- Paul Frennhoffer in p.
- Emrich Bellony in p.
- Josef Diesser in p.
- Andreas Gabor in p.
- Josef Frennmayer in p.
- Paul Samuels in p.
- Franz Koller in p.



Dráva

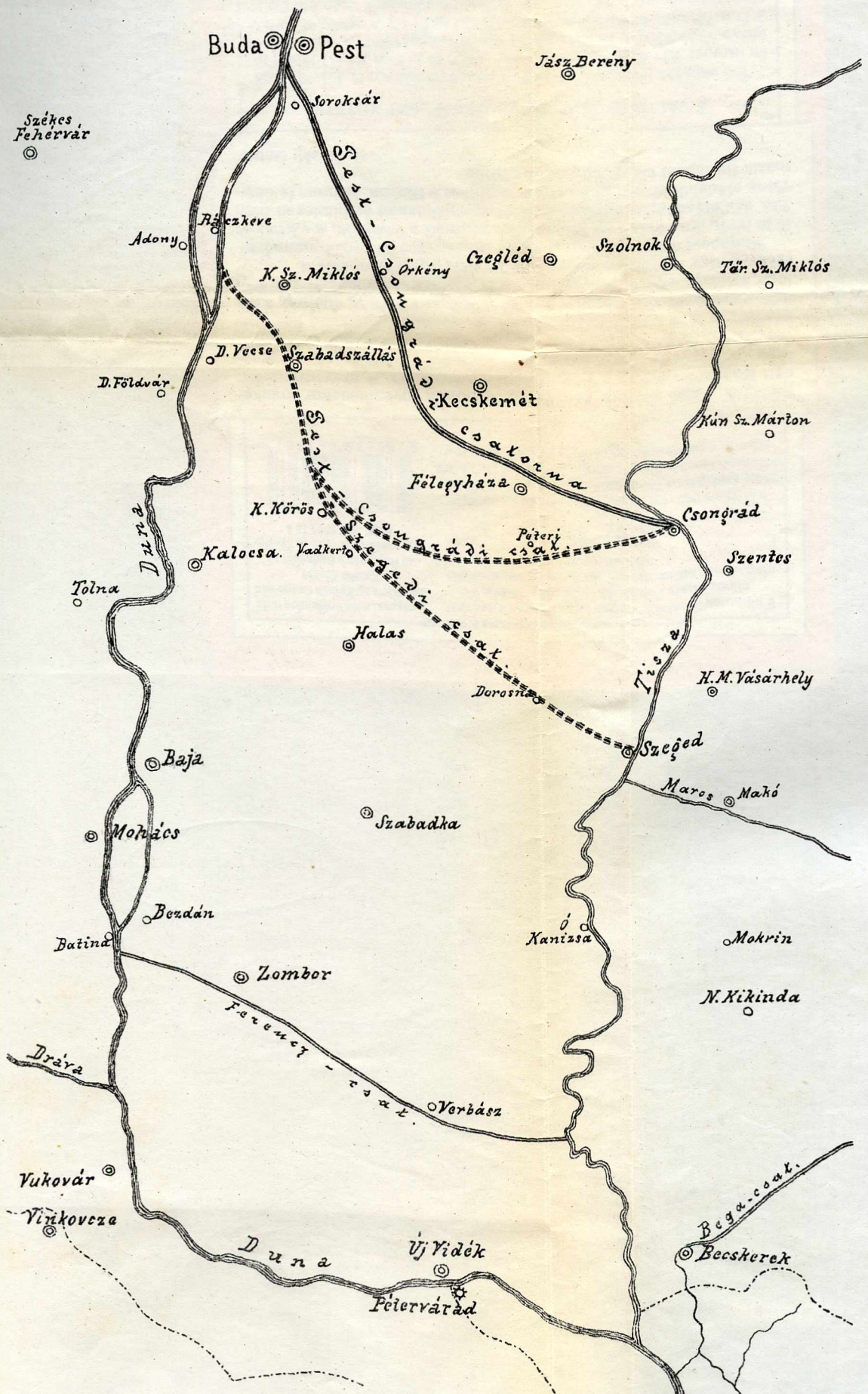
Vukovár

Viškovec

Átnézeti térkép

a Duna és Tiszának csatorna általi öfszekötetéséről

Beszt és Csongrád, továbbá Besz, Szeged és Csongrád között.



Térfekvési rajz

a pesti csatornának a város belterületébe eső részéről.

