

114

Z u s a m m e n s t e l l u n g   u n d A u s f ü h r u n g  
g r o ß e r t e c h n i s c h e r  
A r b e i t e n i n W i e n .

Wien, den 9. November 1929.

*Ing. Rudolf Fritschy  
Wien II, Darnings. 26, II, 10.*

Wien, 11. November 1929.

Herrn  
Ing. Karl Haekl,  
Leiter des Psychotechnischen Instituts,  
Wien, I.,  
Seilerstraße 8.

S e h r g e e h r t e r H e r   I n g e n i e u r !

Unter Bezugnahme auf unsere bisherigen Besprechungen  
beehre ich mich meine Vorschläge über die Ausführung grosser,  
technischer Arbeiten im Wien im 2 Durchschlagen zur gef. Kenntnis-  
nahme vorzulegen.

Da diese Arbeiten einen sehr bedeutenden Umfang um-  
nehmen, erfordert ihre Beschreibung auch einen etwas längeren  
Bericht.

Die Finanzierung ist ohne Anspruchnahme des Auslandes  
gedacht, da es bei entsprechender Aufteilung möglich ist, die an-  
geregten Arbeiten nach meinem Finanzierungsplane aus eigener  
Kraft ausführen zu können.

Zur besseren Erklärung der ganzen Angelegenheit ersuche  
ich höflichst mir eine mündliche Aussprache zu ermöglichen, da sich  
bei einer mündlichen Besprechung etwaige Fragen leichter beantworten  
lassen.

In dieser Erwartung zeichne ich

hochachtungsvoll

Ing. Rudolf Fritsche  
Wien I, Daxwing 26, II, 10.

z. Bultzyn.

Wien, 9. November 1929.

Z u s a m m e n s t e l l u n g u n d A u s f ü h r u n g

- - - - - g r o s s e r , t e c h n i s c h e r

- - - - - A r b e i t e n i n W i e n .

I. Einleitung:

Die Arbeitslosigkeit in Wien und in Oesterreich hat einen Grad erreicht, der besondere Verkehrungen erfordert, wenn sich diese Arbeitslosigkeit nicht in sehr unangenehmer Weise auswirken soll.

Gerade die Stadt Wien ist in der besonders glücklichen Lage, wie nicht so bald eine andere Grossstadt, so viele Arbeitsmöglichkeiten zu besitzen, dass man sie nur zu erfassen und zu verwerten braucht. Ich habe eine Auswahl grosser, technischer Arbeiten in Wien in den nachstehenden Ausführungen zusammengestellt, bei deren Ausführung die ganze Industrie mit reichlichen Aufträgen auf längere Zeit hinaus versorgt werden könnte und wodurch das grosse Heer der Arbeitslosen nach und nach abgebaut werden könnte. Diese Arbeiten sind schon vielfach, aber nur jede für sich, erörtert worden. Sie hängen jedoch so innig miteinander zusammen, dass sie nur in ihrer Gesamtheit bearbeitet werden können, wodurch sie allerdings einen sehr bedeutenden Umfang annehmen.

Auch für unsere Jugend, die in der gegenwärtigen Zeit einen auf ordentlich harten Existenzkampf durchzuführen hat, und schwere Sorgen für ihre Zukunft empfindet, wären diese Arbeiten von ganz hervorrangender Bedeutung, weil sich dadurch zahlreiche Verdienstmöglichkeiten auf eine lange Zeit hinaus ergeben würden.

Ebenso liesse sich die Auswanderungsfrage für viele arbeitswillige Menschen, die gegenwärtig da fremde Länder ziehen müssen, um dort Arbeit zu suchen, in günstiger Weise lösen, da es eben bei Ausführung meiner Vorschläge möglich wäre, viele von diesen Auswanderern im Inlande beschäftigen zu können.

II. Z u s a m m e n s t e l l u n g g r o s s e r  
t e c h n i s c h e r A r b e i t e n ,

die in Wien in nächster Zeit zur Ausführung gelangen sollen.

- 1.) Schutzmassnahmen gegen grosse Hochwässer der Donau:
  - a) Erbauung eines Entlastungskanals für die grosse Donau längs des Hubertusdammes mit einigen Gefallsstufen zur Erzeugung von elektrischen Licht- und Kraftstrom. Dadurch wäre es möglich, schon nach kurzer Zeit laufende Betriebeinnahmen zu erzielen, die die Finanzierung erleichtern würden.
  - b) Erbauung einer hohen, linksseitigen Ufermauer der grossen Donau. Dadurch würde das jetzige Ueberschwemmungsgebiet hochwasserfrei, sodass es zur Errichtung von Lagerhäusern, Werkstätten, Verwaltungsgebäuden usw. Verwendung finden kann und dadurch ebenfalls sehr bald bedeutende Einnahmesequellen erschliessen würde, die wiederum zur Finanzierung dienen könnten. Durch die Herstellung von hohen Ufermauern an beiden Seiten der grossen Donau würde sich ein herrlich schönes

Landschaftsbild ergeben, das, von der Reichsrücke aus gesehen, das Kahlenberggebirge als dunklen Hintergrund hätte und eine grossartig schöne landschaftliche Gesamtwirkung erzielen würde. Gleichzeitig würde durch die Beseitigung des jetzigen Ueberschwemmungsgebietes der nach jedem Hochwasser sich bildende Morast mit seinen gesundheitsschädlichen Nachwirkungen verschwinden.

- e.) Anlage eines neuen Strombettes, außerhalb der jetzigen Grenzen von Gross-Wien, um auch die grössten Hochwassermengen gefahrlos abzuleiten (siehe besondere Handzeichnung).
- d.) Gleichzeitig mit diesen Schutzmassnahmen gegen grosse Hochwasser sollen die ebenfalls schon öfter angeregten Hafen- und Bahnanlagen längs der grossen Donau zur Durchführung gefangen, um die Stadt Wien zu einem Hauptumschlagplatz für den ganzen Donauverkehr zu machen.

Die Ausführung des Entlastungskanals längs des Hubertusdammes soll unter tunlichster Ausnützung der alten Donauarme vorgenommen werden, um an Baukosten zu sparen. Die Beseitigung und bauliche Verwertung des jetzigen Ueberschwemmungsgebietes durch die Erbauung von hohen Ufermauern zu beiden Seiten der grossen Donau müssen selbstverständlich unter voller Berücksichtigung der Schiffahrtsverhältnisse auch unter sehr niedrigem Wasserstande vorgenommen werden, unter der Annahme, dass in dem geplanten Hafen bei Floridsdorf später ein Stichkanal zu den beabsichtigten, bei Pressburg in die grosse Donau eimündenden Donau-Oder-Kanal geführt wird. Bezuglich dieser grossen Arbeiten und der damit verbundenen Hafenbahnhöfe und Geleisanlagen bestehen bereits verschiedene Vorarbeiten von Prof. Halter, Baudirektor Brandl, Prof. Dr. Söllner, sowie das Projekt von Ministerialrat Dr. Fernt-Riedlich und Berger, die entsprechende Berücksichtigung finden sollen.

Bezuglich der Schutzmassnahmen gegen künftige grosse Hochwasser soll der Vorausblickend Ingenieur zur Geltung kommen, um alle jene Gefahren und Unglücksfälle zu vermeiden, die durch ein grosses Hochwasser eintreten können und die nicht nur ungeheure Sachschäden verursachen, sondern auch ungezählte Menschenleben fordern können. Es wäre ein grosser Fehler der Gegenwart, mit diesen so notwendigen Arbeiten solange warten zu wollen, bis wieder ein grosses Hochwasser gekommen ist. Unglück und Elend gebracht hat, sondern man soll der Gefahr und dem Unglück durch Ausführung der angedeuteten, grosszügig geplanten Wasserbauten vorbeugen, dann werden wir die Sendung des Ingenieurs richtig erfasst haben. Bekanntlich sind in früheren Zeiten außerordentlich grosse und gefährliche Hochwasser im Donaugebiete aufgetreten, sodass es durchaus nicht ausgeschlossen ist, dass sich solche Hochwasser mit allen ihren furchtbaren Gefahren wiederholen können, wenn nicht rechtzeitig energische und weitblickende Massnahmen dagegen getroffen werden.

Bezuglich der strombautechnischen Arbeiten waren noch folgende Erwägungen zu berücksichtigen:

Die bisher errechnete grösste Hochwassermenge in Wien beträgt über 14.000 m<sup>3</sup> in einer Sekunde, sodass man mit einem Sicherheitszuschlag rund 15.000 m<sup>3</sup> in einer Sekunde für die weiteren Betrachtungen annehmen kann. Der jetzige Durchstich der grossen Donau samt ganzem Ueberschwemmungsgebiet wäre viel zu klein, um diese gewaltigen Wassermengen gefahrlos abfliessen zu lassen.

Man müsste deshalb die grösste Hochwassermenge von 15.000 m<sup>3</sup> in einer Sekunde etwa in folgender Weise verteilen, in der Richtung vom Donaukanal über das jetzige Ueberschwemmungsgebiet hinaus angenommen,u.zw. (siehe beiliegende ungefährte Handzeichnungen):

- a1) Ein kleiner Teil der Wassermenge würde vom Donaukanal abgeleitet werden.
- b1) Anstatt der jetzigen grossen Donau mit dem Ueberschwemmungsgebiet können, wie bereits früher angedeutet wurde, zu beiden Seiten der Donau hohe Ufermauern,Der Stromquerschnitt zwischen den beiden Ufermauern müsste ungefähr so gross sein, wie die jetzige grosse Donau,am jetzigen Ueberschwemmungsgebiet. Hiebei muss allärdings berücksichtigt werden, dass die Wasserröhre zwischen diesen beiden Ufermauern nicht zu hoch ausfällt, um die Höhe des Grundwasserspiegels zu beiden Seiten der jetzigen grossen Donau durch den gewaltigen Wasserdruck nicht zu sehr zu beeinflussen und dadurch wieder die tieferliegenden benachbarten Teile bei Hochwasser zu gefährden.
- c1) Anschliessend an den Hubertsdamm wäre, wie ebenfalls schon früher angedeutet wurde, ein Entlastungskanal anzurichten,unter Benützung der alten Donauarme mit einigen Gefestigungsstufen zur Gewinnung von elektrischen Licht- und Kraftstrom,um dadurch die Finanzierung zu erleichtern.
- d1) Zur Ableitung der grossen, noch übrigbleibenden Wassermengen, unter Berücksichtigung der grössten Hochwassermenge von 15.000 m<sup>3</sup> in einer Sekunde, müsste ausserhalb der Grenzen des jetzigen Gross-Wien ein neues Strombett geschaffen werden, das für immerwährende Zeiten eine Hochwassergefahr für Wien ausschliessen würde. Dieses neue Strombett würde unterhalb Klosterneuburg beginnen, müsste dann bei Strebersdorf in die Ebene geführt werden und dort ausserhalb von Leopoldau und ausserhalb der jetzigen Grenze von Gross-Wien in einen weiten Bogen an der äusseren Lobau vorübergehen und unterhalb der Lobau wieder in die grosse Donau einmünden. Dieses neue Strombett könnte dann die ausserste Grenze des so erweiterten Gebietes von Gross-Wien bilden.

Dieses neue Strombett müsste bei der Abzweigung von der grossen Donau bei Klosterneuburg einen mächtigen Damm erhalten, der bei niedrigem Wasser und bei mittlerem Hochwasser die ganze Wassermenge in der verbreiterten grossen Donau samt Entlastungskanal ~~halten~~ hielasse, so dass das neue Strombett in diesen Fällen trockenbliebe und als Grasfläche für Weidezwecke und dgl. dienen könnte. Es muss einer besonderen Überlegung überlassen

bleiben, die richtige Wasserverteilung für die vier erwähnten Wasserableiter: Donaukanal, grosse Donau mit beiderseitigen Ufermauern, Entlastungskanal und neues Strombett ausserhalb der Grenzen des jetzigen Gross-Wien zu berechnen oder bei Berücksichtigung des kleinsten Niederrwassers, der mittleren Hochwasser und des grössten, überhaupt möglichen Hochwassers, ferner unter Berücksichtigung der Schifffahrtsverhältnisse und aller möglichen ungünstigen Eis- und Schneeverhältnisse in strengen Wintern, sowie in sehr trockenen Sommern.

Durch die Ausgestaltung der Donau als grossen Verkehrshafen mit Hafenbahnhöfen und ausgedehnten Gleisanlagen, um den stetig steigenden Bedürfnissen des Donauverkehrs gerecht zu werden, würde die Stadt Wien einen mächtigen Einfluss auf den ganzen Schifffahrtsverkehr von Mitteleuropa erhalten, wodurch sich auch fortlaufende Einnahmen durch die anlegenden Schiffe usw. zur Deckung der Baukosten ergeben würden.

Auch mit der Ausführung dieser grossen Wasserbauten und Hafenanlagen soll man nicht lange zögern, sondern sie möglichst bald zur Durchführung bringen. Bekanntlich haben verschiedene grosse Städte längs des ganzen Donaulaufes die Absicht, ebenfalls Hafenanlagen zu erbauen, um den Donauverkehr möglichst an sich zu ziehen. Es wäre auch hier wieder weise Voraussicht, tunlichst rasch alle diese Anlagen zur Ausführung zu bringen, um der Stadt Wien den Vorrang, den sie bisher besitzt, auch für alle Zukunft zu erhalten. Es wäre ein grosser Fehler der Gegenwart, sich diese bedeutenden Vorteile aus der Hand nehmen zu lassen.

## 2.) Herstellung von elektrischen Schnellbahnen in Wien als Unterpläne- und Untergrundbahnen, die schon wiederholt bearbeitet wurden.

Diese elektrischen Schnellbahnen sollen mit den anderen grossen Bauten dieser Zusammensetzung in entsprechende Verbindung gebracht und weit in die Umgebung hinausgeführt werden. Sie sollen mitten durch die innere Stadt gehen und die Sommerfrischen unmittelbar mit dem Geschäftsmittelpunkt der inneren Stadt verbinden. Hierzu eine besondere Aufstellung. Diese Schnellbahnen würden zur Weiterentwicklung von Wien außerordentlich beitragen.

Der Entwurf dieser elektrischen Schnellbahnen soll, trotzdem sich gegenwärtig ein solcher im Wiener Stadtbaunute in Ausarbeitung befindet, den Österreichischen Siemens-Schuckert-Werken übertragen werden, die schon verschiedene diesbezügliche Projekte ausgearbeitet haben und über grosse Erfahrungen verfügen. Beide Entwürfe sollen dann miteinander verglichen und das Beste daraus entnommen werden. Es hat sich bei den elektrischen Schnellbahnen in Berlin, Paris usw. herausgestellt, dass trotz der hohen Baukosten gute wirtschaftliche Betriebsergebnisse zu erzielen sind und dass diese Schnellbahnen weit in die Vororte hinausgeführt werden. Nach den bisherigen Erfahrungen muss man in vorausblickender Weise zuerst die Verkehrsmittel schaffen, da der Verkehr dann von selbst kommt, aber nicht umgekehrt abwarten, bis der Verkehr vorhanden ist, weil dadurch viel zu viel Zeit verloren geht.

Durch diese elektrischen Schnellbahnen wäre es möglich, die Entfernung zwischen zwei voneinander liegenden Punkten des Stadtgebietes auf ein Minimum herabzudrücken. Es wäre dann z.B. möglich, vom Stephansplatz bis nach Hütteldorf in 15 - 20 Minuten gelangen zu können, ebenso innerhalb dieser Zeit vom Stephansplatz bis zum Zentralfriedhof, usw. Diese gewaltige Zeiter-sparnis würde von so ungeheurer Bedeutung für die ganze Bevölkerung von Wien sein, dass man auch hier nicht länger wögern sollte, diese Arbeiten zur Durchführung zu bringen, um solche außerordentliche Vorteile der Bevölkerung zu bieten.

3.) Entsprechend grosszügige Ausgestaltung des Flughafens bei Aspern, um die Stadt Wien unter Ausnutzung ihrer so außerordentlich günstigen geographischen Lage um grossen Donaustrom zum Mittelpunkt eines grossartigen Flugverkehrs für ganz Mitteleuropa zu machen. Dieser jetzt in der ersten Entwicklung befindliche Mitteleuropäische Flugverkehr könnte dadurch einen ungeahnten Umfang und Aufschwung erhalten. Die Ausgestaltung des Flughafens bei Aspern soll gemeinsam mit dem Österreichischen Flugtechnischen Vereine bearbeitet werden.

4.) Erbauung von grossen, beheizbaren Messehäusern, neben dem Flughafen von Aspern. Die jetzigen Messehäuser: Die Hofstallungen, die neue Burg, und die Rotunde genügen schon lange nicht mehr den Anforderungen der Neuzeit, da sie mit Ausnahme der Rotunde für ganz andere Zwecke als für Ablösung von grossen Messen bestimmt waren. Dieses neue Messegelände hätte den unschätzbaren Vorteil, dass sämtliche Ausstellungsgegenstände auf einem einzigen Punkte vereinigt wären. Die Entfernung des Stadt-mittelpunktes bis zu den neuen Messehallen würde keine Rolle spielen, da bis dorthin auch die elektrischen Schnellbahnen fertiggestellt sein können. Durch die Errichtung solch grosser Messehallen würde Wien einen Weltruf als Messestadt erlangen! Welche ungeheure Vorteile dies der Stadt Wien bringen würde, leuchtet wohl von selbst ein. Der Entwurf von grossen und beheizbaren Messehallen neben dem Flughafen soll mit der Wiener Messe A.G. und mit dem Hauptverbande der Wiener Messe-Interessenten bearbeitet werden. Hier ist es Sache einer besonderen Berechnung, damit solche grosszügig angelegte Messehäuser einen wirtschaftlichen Betrieb ergeben und alle jene Nachteile vermeiden, die die jetzige Zersplitterung in drei weit voneinander entfernte Messegebäude ergeben. Die Finanzierung neuer für diesen Zweck eigens erbauten Messehäuser wird dann sicher möglich sein, umso mehr, als der jetzt so fühlbare Platzmangel und die dadurch bedingte Abweisung vieler Ausstellungsbewerber entfallen würden.

5.) Ausführung einer ganzen Reihe von neuen Brücken über die grosse Donau, um die jetzt sehr ungünstigen Verkehrsverhältnisse des ganzen linken Donaugebiets wesentlich zu verbessern. Ausser der vergrösserten, neuen Reichsbrücke, die auch die neuen elektrischen Schnellbahnen aufzunehmen hatte, wäre es zur besseren Erschließung des ganzen Gebietes am linken Donauufer sehr empfehlenswert, folgende neue Brücken vorzusehen und nahm und nach zur Ausführung zu bringen:

- a) eine neue Brücke in der Verlängerung der Aspernallee beim Lusthaus im Prater und als Fortsetzung eine neue Strasse nach Aspern mit neuer Straßenbahnlinie. In der entgegengesetzten Richtung vom Lusthaus eine neue Straßenzug gegen Simmering.
- b) eine neue Brücke, die schon längere Zeit geplant ist, in der Verlängerung der Innstrasse und eine neue Strasse zu dem geplanten grossen Hafen bei Floridsdorf, sowie weiter bis Leopoldau, ebenfalls mit neuer Straßenbahnlinie.

- c.) Eine neue Brücke oberhalb der Abzweigung des Donaukanals bei Nußdorf mit Straßenbahnlinie nach Jedlesee.
- d.) Später, wenn es sich als notwendig herausstellen sollte, auch eine neue Brücke vom Klosterneuburg in der Richtung gegen Strebersdorf.

Diese neuen Brücken mit neuen Strassenzügen und elektrischen Straßenbahnen würden eine ungeheuer befriedigende Wirkung auf die Entwicklung des ganzen linken Donauufers ausüben. Dann könnte auch eine plausimasse Verbaum durch Schaffung von ganzen Gartenstädten auf diesem grossen Gebiete einsetzen, die ungeahnte und segensreiche Folgen nach sich bringen würde. Die zahllosen Wasserarme der Alten Donau würden eine grossartige Entwicklung des Wassersportes ermöglichen und dadurch zur Gesundung und Erquickung der Bevölkerung wesentlich beitragen. Die von der Natur so freigiebig gebotenen Vorteile der zahlreichen Flussarme der Alten Donau, die dann fließendes und kein stehendes Wasser zu erhalten hätten, wodurch auch die jetzige Eiseplage beseitigt würde, kämen dann erst recht zur Geltung. Besonders an den Linien der neuen elektrischen Schnellbahnen und Straßenbahnen würde die Bautätigkeit im grossen Maßstab angeregt werden.

6. Erweiterung des Stadtgebietes von Gross-Wien durch die Eingemeindung einer Reihe von Nachbargemeinden, östlich und nördlich von Aspern, um diese grossen Bodenflächen für die spätere Entwicklung der Grossstadt unbedingt schon jetzt zu sichern (Siehe auch Pkt. 1c und 7.)

7. Schaffung eines grossen Zentralbahnhofes in Wien, der so ausserordentlich notwendig wäre, um die jetzigen qualmenden und russigen Bahnhöfe inmitten der Stadt auflösen zu können, welcher Umstand wohl eine grosse Wohltat für die ganze Bevölkerung wäre. Der neue Zentralbahnhof soll auf dem Neueingerichteten Gebiete an der Ostbahn östlich von Leopoldau und Kagrant angelegt werden und würde einen ungeheuer belebenden Einfluss auf die Entwicklung der linken Donauvergebiekte ausüben. Die jetzigen Bahnhöfe, die vielfach grosse Verkehrshindernisse darstellen, würden verbaut werden, so das die Kosten des Zentralbahnhofes reichlich gedeckt werden könnten. Die gedachte Anordnung für den Zentralbahnhof, daneben die neuen grossen Messehallen und nicht weitdavon der erweiterte Flughafen würden in ihrer Gesamtheit mit den neuen Donaubrücken eine ausserordentlich glückliche Lösung der grossen Verkehrsfragen darstellen. Durch die Schaffung eines grossen Zentralbahnhofes unter Auflösung der jetzigen Bahnhöfe mit ihrer Rauch- und Russplage, würde, besonders, wenn auch hier schon der elektrische Betrieb vorgesehen werden könnte, die Luft der Grossstadt ganz wesentlich verbessert werden. Eine rasche Verbindung zwischen dem neuen Zentralbahnhof und den einzelnen Bezirken nach jedem angekommenen Zuge könnte durch Beistellung eigener, der Bahn gehörigen Autos gegen eine mässige Zuschlagszahlung erfolgen.

Falls die Zusammenziehung des gesamten Eisenbahnverkehrs in Wien auf einem einzigen Punkte des hier angedeuteten Zentralbahnhofes unzulässig wäre, könnte die Lösung auch in der Weise gefunden werden, dass man den jetzigen Westbahnhof nur für Personenverkehr ausgestalten würde, um den Verkehr von Westen und Süden aufzunehmen, sodass der Westbahnhof dann gewissermassen einen zweiten, kleineren Zentralbahnhof darstellen könnte.

8. Anlage eines besonderen Rohrnetzes für Nutzwasser.  
Errichtung eines grossen elektrischen Pumpwerkes beim Kahleberg.

Errichtung von Kläranlagen dort selbst für das Donauwasser. Das geklärte Donauwasser wird auf den Kahlenberg gehoben und speist von dort aus durch den eigenen Hochdruck ein besonderes Nutzwasser-Rohrnetz für industrielle Zwecke, zur Bespritzung von Strassen und Gärten, für die Bäder usw. Um bei niedrigen Wasserstande der Donau oberhalb der Stadtgrenze kein Wasser entnehmen zu müssen und dadurch die Schifffahrt zu gefährden, muss unterhalb der Stadtgrenze eine zweite elektrische Pumpenanlage mit Klärbehältern vorgesehen werden. Beide Anlagen arbeiten zusammen und werden sich gegenseitig unterstützen. Im Zusammenhang mit dieser Frage einer getrennten Trink- und Nutzwasseranlage wäre es auch notwendig, einige weitere grosse Behälter für Trinkwasser vorzusehen. Der vergangene Winter mit seiner lang andauernden Kälte und der heimige Sommer mit seiner grossen Trockenheit und mit dem in beiden Jahreszeiten bedingten, sehr verminderter Wasseraufzufluss aus dem Hochquellengebiete, haben besondere Sparmassnahmen für den Verbrauch von Hochquellenwasser erfordert, die heinahm verhängnisvoll für die Wiener Bevölkerung geworden wären. Es wäre daher ausserordentlich empfehlenswert, sowie ein Zeichen besonderer Voraussicht, so rasch als möglich weitere grosse Trinkwasserbehälter einzubauen, um den Sammelvorrat an Trinkwasser entsprechend zu vergrössern und dadurch genügende Trinkwassermengen auch bei sehr strengen und lang andauernden Wintern, ebenso wie bei sehr trockenen Sommern auf entsprechend lange Zeit vorrätig zu haben. Alle diese Vorberechnungen werden die Errichtung einer dritten Hochquellenleitung mit ihren ausserordentlich hohen Kosten ersparen. Gleichzeitig mit der Herstellung einer besonderen Nutzwasserleitung könnte auch die Hochquellenleitung in die neuen Siedlungsgebiete geführt werden.

9. Zur Zeit der Herstellung von Schnellbahnen als Unterpfasterbahnen sollen parallel mit diesen grossen Arbeiten und auch in anderen wichtigen Strassen geräumige Strassenkanäle angelegt werden, in denen die Abwasser, ferner alle Kabelleitungen, Wasserrohrleitungen, u.zw. getrennt für Trink- und Nutzwasser, die Gasrohrleitungen usw. schön geordnet, leicht zugänglich und genau überprüfbar, verlegt werden sollen. Hierzu wäre es notwendig, sich verschiedene Querschnittszeichnungen durch die Hauptstrassen von Berlin, Paris, London usw. mit allen Unterpfasterobjekten zubeschaffen, soweit sie in Wien nicht schon vorhanden sind, um die beste Anordnung für die Wiener Verhältnisse zu treffen.

10. Elektrifizierung aller in Wien einsinndenden Dampfbahnen und Führung zum neuen Zentralbahnhofe. Die dadurch bedingten grossen Arbeiten würden einen ungeheuren Fortschritt auf dem Gebiete der technischen Neuerungen bedeuten, und das künftig allgemein geltende Schlagwort: "Alles elektrisch" auch bei den Bahnen zur Einführung bringen. Durch diese ungemein umfangreichen Elektrifizierungsarbeiten würde die ganze Industrie Oesterreichs einen ausserordentlichen Aufschwung durch reichliche Beschäftigung auf viele Jahre hinaus erhalten!

11. Herstellung eines grossen Blanes von Wien, in dem alle gegenwärtig bekannten Vorschläge über die vorstehend angegebenen grossen technischen Arbeiten eingetragen werden, damit sie in entsprechendem Zusammenhang miteinander gebracht werden. Der Entwurf eines solchen grossen Uebersichtsplans ist ausserordentlich wichtig und für die Ausführung der angegebenen Arbeiten unabdingt notwendig. Dieser grosse Uebersichtsplan müsste in erster Linie entworfen werden, damit er als Grundlage für die Aufstellung der Kostenberechnungen für die angegebenen grossen Arbeiten und für ihre tatsächliche Ausführung dienen kann.

### III.

#### Zusammenfassung der hauptsächlichsten Vorteile,

die sich durch die Ausführung der grossen technischen Arbeiten im  
Wien ergeben werden und die teilweise kurz angeführt werden:

- 1.) Durch die Erbauung eines Entlastungskanals für die grosse Donau längs des Hubertusdammes würden, wie bereits erwähnt wurde, einige Gefällestufen gewonnen werden, die zur Erzeugung von elektrischem Licht- und Kraftstrom dienen und infolge des ununterbrochenen Tag- und Nachtbetriebes ganz wesentliche Einnahmen ergeben werden. Diese würden zur Erleichterung der Finanzierung verwendet werden. Durch den Entlastungskanal würden auch die jetzigen toten Flussarme der Alten Donau mit mässig fliessendem Wasser versorgt werden, sodass dort die so unangenehme Gelsenplage verschwinden würde. Außerdem würde ein solcher Entlastungskanal einen neuen Wasserweg von ziemlich bedeutender Länge ergeben, der für den örtlichen Wasserverkehr eine gewisse Bedeutung erhalten wird.
- 2.) Durch die Errichtung von hohen Ufermauern zu beiden Seiten der grossen Donau würde sich, wie ebenfalls bereits kurz angedeutet wurde, von der Reichsbrücke aus gesehen, ein außerordentlich schönes Landschaftsbild bei lebhaftem Schiffsverkehr, mit zahlreichen vor Anker liegenden Schiffen, ergeben, das als dunklen Hintergrund das Kahlenbergebirge hätte. Außerdem würde das jetzige Überschwemmungsgebiet vollständig verschwinden und eine grosse Verbaunungsfläche für Lagerhäuser, Werkstätten usw. ergeben. Durch die Aufteilung des Verkauf dieser bedeutenden Verbaunungsflächen würden ebenfalls bedeutende Einnahmen erzielt werden, die wieder zur Finanzierung herangezogen werden können. Während bisher die Entwicklung von Wien sich mehr in die Berge des Wienerwaldes hinaus vollzogen hat und sich infolge der landschaftlichen Schönheit dieses Gebietes teilweise noch weiter vollziehen wird, ist anzunehmen, dass bei Durchführung der angeregten grossen technischen Arbeiten der Schwerpunkt der Bautätigkeit auf das linke Donauufer verlegt werden dürfte. Jisher befand sich die grosse Donau mehr am östlichen Rande des verbaute Gross-Wien. Nach Durchführung der geplanten grossen Arbeiten wird sie fast in der Mitte des durch die Eingemeindung verschiedener Nachbargemeinden erweiterten Gross-Wien einen breiten Wasserstreifen bilden und dadurch die Schönheit des Gesamtbildes von Wien bedeutend haben.
- 3.) Das sich nach jedem Hochwasser auf den jetzigen Überschwemmungsgebiete durch das allmählich zurücktretende Wasser ein riesiger Morast bildet, der gesundheitsschädlich wirkt, oft lange anhält und die Luft verdärzt, würde diese grosse Unselbstständigkeit durch die Errichtung von beiderseitigen Ufermauern hoffentlich verschwinden.  
*Wolffhainy*
- 4.) Gerade gegenwärtig wäre die günstigste Zeit, den geplanten grossen Donauhafen mit ausgedehnten Bahnhofsanlagen zur Ausführung zu bringen. Verschiedene andere an der Donau liegende Städte machen die grössten Anstrengungen, den Donauverkehr an sich zu ziehen, und wollen diese Städte ebenfalls Hafenanlagen zu diesem Zwecke errichten. Wenn sich die St dt Wien jetzt die günstige Gelegenheit entgehen lässt, bevor die anderen Donaustädte ihre Pläne verwirklichen ist dieses Vergessen nie wieder gut zu machen. Umgekehrt hätte eine grosszügig angelegte Hafenanlage für die Stadt Wien außerordentlich viele Vorteile da dadurch auf den ganzen Donauverkehr und auf den gesamten Schiffsverkehr von Mitteleuropa ein massgebender Einfluss genommen werden kann. Hierzu kommt noch folgender Umstand. Bekanntlich wird in einigen Jahren die Verbindung zwischen

Donau und Rhein durch den im Ausführung begriffenen Donau-Main-Rhein-Kanal hergestellt sein, sodass ein unmittelbarer Verkehr zwischen Nordsee und dem Schwarzen Meere zu stehen wird. Aber aus diesem Grunde wäre es für die Stadt Wien, die ungefähr in der Mitte zwischen Nordsee und Schwarzen Meere liegt, von ausserordentlicher Wichtigkeit, diesem von der Natur gegebenen Vorteil durch Anlage ausgedehnter Hafenanlagen in grosszügiger Weise auszunützen!

5.) Die elektrischen Schnellbahnen sollen nicht aus den Sommerfrischen in langen Bahnliniens unterhalb der hauptsächlichsten Strassenzüge mitten durch die innere Stadt über Graben und Stephansplatz geführt werden. Eine Linie würde auch über die erweiterte Reichsbrücke zu dem neuen Zentralbahnhofe, zu den neuen Messehallen und zu dem ausgestalteten Flughafen bei Aspern gehen und dadurch ausserordentlich beladen und befriedet auf das ganze linke Donauufergebiet einwirken. Wie schon kurz erwähnt wurde, wird es durch die Schnellbahnen möglich sein, in etwa 15 - 20 Minuten vom Stephansplatz einerseits bis Hütteldorf, andererseits bis zum Zentralfriedhofe, weiters in derselben Zeit bis zum neuen Zentralbahnhofe usw. zu gelangen, wodurch eine grosse Zeiterbsparnis erreicht würde. Diese bedeutende Zeitersparnis wäre für die ganze Bevölkerung von Wien von ausserordentlicher Bedeutung und würde sich selbstverständlich in sehr vorteilhafter Weise durch einen allzeitig erhöhten Geschäftsbetrieb auswirken.

6.) Durch eine grosszügige Ausgestaltung des Flughafens bei Aspern würde die Stadt Wien im Mittelpunkt eines grossartigen Flugverkehres von ganz Mitteleuropa gelangen. Die erst in der Entwicklung begriffene Flugtechnik, die Erzeugung von Flugschiffen, die bedeutende Zeiterbsparnis bei der Beförderung von Personen, Briefschaften und Gegenständen aller Art durch die Luft, würden einer ausserordentlichen Zukunft entgegengehen.

7.) Die Errichtung von grossen, einheitlich aufgeführten und beheizbaren Messehallen hätte für Wien ebenfalls ausserordentliche Vorteile. Die Belegfläche der jetzt als Messehäuser verwendeten Gebäude samt dem Gelände ist schon längst viel zu klein. Bei jeder Messe muss eine grosse Anzahl von Ausstellungsbewerbern aus Platzmangel abgewiesen werden. Eine Erweiterung der Ausstellungsplätze für den einzelnen Aussteller ist einfach unmöglich. Bei einem neuen grossen Gelände nur für Messezwecke, wo jeder Aussteller beliebig grosse Ausstellungsräume zur Verfügung haben kann, wo kein Aussteller aus Platzmangel abgewiesen zu werden braucht, wo alle Ausstellungsgegenstände in zusammenhängenden grossen Hallen untergebracht werden können, würden sich auch entsprechend hohe Einnahmen ergeben, die die Finanzierung dieses Unternehmens sicher ermöglichen würden. Zur erleichterung der Durchführung dieses Planes könnten der Wiener Messe A.G. die zur Errichtung besonderer Messehallen erforderlichen Geldmittel aus den gesammelten Arbeitsfondi für die grossen technischen Arbeiten zu einem besonders günstigen Zinsfuß überlassen werden, so dass sich eine gute Wirtschaftlichkeit für die Messe A.G. ergeben und diese zur Ausführung dieses Vorschlagtes verlassen würde. Die Stadt Wien würde durch die Errichtung solcher grosser Messehallen geradezu einen Weltruf als Messestadt erlangen und einen ausschlaggebenden Einfluss auf die ganzen Geschäftsverhältnisse nehmen können. Auch würden durch die Beheizbarkeit der neuen Messehallen viele Aussteller gewonnen werden, die aus Gesundheitsrücksichten in den jetzt nicht oder nur mangelhaft beheizten Messehäusern nicht ausstellen. Die Beheizbarkeit der neuen Messehallen würde weiters auch auf viele Besucher günstig einwirken und viele veranlassen, die Wiener Messe zu besuchen, die ihr jetzt fernbleiben. Ein weiterer sehr wichtiger Punkt, der für die Errichtung eigener Messehallen in ausschlaggebender Weise sprechen wird, ist folgender: Für die Schwerindustrie und für manche grosse Unternehmungen ist die Beschickung zweier Messen im Jahre, nämlich einer Frühjahrs- und einer Herbstmesse, zu kostspielig. Bei der Aufstellung eigener Messehallen könnte dieser Wunsch

der Schwer- und Grossindustrie, nur die Herbstmesse zu beschicken, ganz <sup>gut</sup> berücksichtigt und diese dadurch für die Messen überhaupt gewonnen werden. Aus allen diesen Gründen sollte dieser Vorschlag zur Errichtung besonderer grosser Messehallen auf eigenem, zusammenhängenden Gelände mit aller Entscheidtheit zur Durchführung gelangen, weil er allseits nur grosse Vorteile bringt.

3.) Durch die Erbauung einer ganzen Reihe von sehr notwendigen Brücken über die grosse Donau samt neuen elektrischen Strassenbahnliniens, würden die Verkehrsverhältnisse auf dem ganzen linken Donauufergebiete ausserordentlich verbessert werden. Durch diese verbesserten Verkehrverhältnisse, ferner durch die Erschliessung der zahlreichen, jetzt toten Wasserarme der Alten Donau, <sup>dix</sup> sowie durch die Entstehung von grossen Wasserflächen der geplanten Hafenanlagen, würde der Wassersport in Wien einen ganz ungeahnten Aufschwung nehmen und dadurch sehr viel zur Gesundung und Erquickung der Bevölkerung beitragen.

4.) Durch die Eingemeindung einer Anzahl von Nachbargemeinden wächst die Fläche der Bodenfläche von Wien ausserordentlich zunehmen. Es könnten dort ganze Gartenstädte angelegt werden, die auf die Gesundheitsverhältnisse der Bevölkerung ebenfalls einen sehr wohltsenden Einfluss ausüben würden. Außerdem würden die Bodenwerte von selbst bedeutend steigen und dadurch die Vermögensverhältnisse vieler Grundbesitzer günstig beeinflussen. Das neue Wohnbauförderungsgesetz würde dadurch einen ganz besonderen Wert erhalten und segensreiche Folgen nach sich ziehen.

5.) Durch die Schaffung eines grossen Zentralbahnhofes an der Ostbahn, östlich von Kagrant und Leopoldau, könnten die sämtlich in jetzigen Bahnhöfe aufgelassen werden. Dadurch würden ausserordentlich wertvolle und grosse Bauplätze gewonnen werden, die durch den Verkauf sehr bedeutende Einnahmen ergeben würden, sodass dadurch die Kosten des Zentralbahnhofes vollständig gedeckt werden könnten. Es wäre nur notwendig, dieses besondere Unternehmen der Bundesbahnen zwecks Schaffung eines Zentralbahnhofes aus dem Arbeitsfond zu einem günstigen Zinsfuss zu finanzieren. Die sich aus dieser grossen Unternehmung, durch den Verkauf so vieler Baugründe ergebenden Gewinne könnten zwischen den Bundesbahnen und dem Arbeitsfond zu gleichen Hälften aufgeteilt werden, wodurch wieder die tatsächliche Durchführung für beide Teile empfehlenswert wäre. Durch die Beseitigung der jetzigen Bahnhöfe würde auch die Grossstadtloft ganz wesentlich verbessert werden.

Falls es sich aus betriebstechnischen und vielleicht auch aus anderen Gründen als vorteilhaft erweisen sollte, neben diesem grossen Zentralbahnhof auch noch den jetzigen Westbahnhof zu belassen und ihn zu einem zweiten kleineren Zentralbahnhof umzugestalten, dann könnte der ganze Personenverkehr aus dem Westen und Süden auf diesen zweiten Zentralbahnhofe zusammengefasst werden, während der sämtliche Güterverkehr für alle Bahnhöfe auf den ersten Zentralbahnhofe an der Ostbahn vereinigt werden soll.

6.) Durch Herstellung einer besonderen Nutzwasserleitung für industrielle und sonstige Zwecke könnte ungemein an dem so überaus kostbaren Hochquellenwasser gespart werden. Das Hochquellenwasser könnte dann auch in die geplanten Gartensiedlungen und anderen Siedlungsgebieten geführt werden, wodurch die Anlage einer sehr kostspieligen dritten Hochquellenleitung erspart bliebe. Die Wasser Rohre mit Nutzwasser müssten durch einen roten Minium-Anstrich besonders gekennzeichnet werden.

12.) Durch die Anlage besonderer,grosser Strassenkanäle neben den Schnellbahnliniien und auch anderen wichtigen Strassen mit allen Kabel- und Rohrleitungen usw. würde die Sicherheit vieler stadtischer und staatlicher Betriebe außerordentlich erhöht werden.

13.) Durch die Elektrifizierung sämtlicher in Wien einmündenden Dampfbahnen würden alle Zweige der Österreichischen Industrie auf viele Jahre hinaus reichliche Beschäftigung erhalten. Die Stadt Wien würde dadurch einen ganz modernen Eindruck auf jeden ankommenden Besucher machen. Die Finanzierung für diese grossen Sonderarbeiten könnte auch aus dem Arbeitsfonds gedeckt werden.

14.) Ausser der Stadtgemeinde Wien werden auch der Bund und das Land Niederösterreich das grösste Interesse an dem Zustandekommen und der Durchführung dieser grossen technischen Arbeiten haben,da sie sehr bedeutende Vorteile daraus ziehen können. Durch die jahrelangen günstigen Verdienstmöglichkeiten wird die Steuerkraft der Bevölkerung und der grossen Industrie-Unternehmungen bedeutend zunehmen.Die Einnahmen aus der Personaleinkommensteuer,aus der Körperchaftssteuer,der Warenumsatzsteuer usw.werden stark steigen und zusammen mit den grösseren Einnahmen aus Stempeln und Gebühren,für Marken usgl.die Finanzierung dieser grossen technischen Arbeiten ermöglichen,sodass ein durch viele Jahre hindurch ununterbrochener gesunder Kreislauf von sehr bedeutenden Geldbeträgen eintreten wird,der seinen wohltuenden und segensreichen Einfluss auf alle Gebiete des menschlichen Lebens ausdehnen wird. Die Zunahme der Steuereinnahmen sowie die Betriebsumsätze der Industrie-Unternehmungen usw.werden so bedeutend sein,dass es dann auch möglich sein wird,den Wünschen der gesamten Beamtenschaft des Bundes,der Gemeinden und der Privatunternehmungen nach Erhöhung ihrer Gehälter,Pensionen und sonstigen Zuwendungen weitestgehend zu entsprechen. Durch diese Erhöhung der Kaufkraft des gesamten Mittelstandes wird umgekehrt die ganze Industrie weiter befremdet werden,sodass sich hieraus wieder neue grosse Einnahmen ergeben werden. Es ist infolgedessen auch im eigensten Interesse sämtlicher Angestellten gelegen,die tatsächliche Durchführung dieser grossen technischen Arbeiten zu ermöglichen und mit allen Mitteln zu fördern.

15.) Die allgemeinen Vorteile der ganzen Geschäftswelt bei Ausführung dieser technischen Arbeiten wären einfach unbeschreibbar,so gross und so Vielgestaltig werden sie sich ergeben.Der Verkehr auf den Eisenbahnen,bei den Post- und Telegrafenämtern,auf der Strassenbahn,der Flugverkehr würden außerordentlich steigen,ebenso der Verbrauch an elektrischem Licht- und Kraftstrom,an Gas,Kohle usw.,so dass überall auf Je em Gebiete des menschlichen Lebens eine starke Zunahme zu verzeichnen wäre und sich überall ein besonderer Segen aus diesem grossen Werke auf jeden einzelnen Mitarbeiter ergießen würde. Es ist infolge im Interesse der ganzen Bevölkerung gelungen,alle diese Verschläge auf das tatkräftigste zu unterstützen.

16.) Die Durchführung dieser grossen technischen Arbeiten würde die Aufmerksamkeit der ganzen Welt auf sich lenken,tausende von Fremden nach Wien ziehen und den guten Ruf der Österreichischen Ingenieure und Wirtschaftler in alle Welt hinaustragen.Wenn wir diese grossen Arbeiten aus eigener Kraft vollbringen,ohne eine Anleihe aus dem Auslande im Anspruch nehmen zu müssen und dies ist unabdingt möglich,dann wird das Vertrauen des gesamten Auslandes in die Österreichische Kraft,Gediegenheit und Intelligenz in hohem Masse steigen und gute Früchte tragen.

IV.

Die Durchführung der Finanzierung  
-----  
für die Ausführung grosser technischer Arbeiten  
-----  
in Wien.  
-----

(Siehe besondere Tabelle)

Für die Durchführung der Finanzierung dieser grossen technischen Arbeiten habe ich einen besonderen Finanzierungsplan nach folgendem Gedankengang aufgestellt: Das durch den Umsturz so stark verkleinerte Österreich erhält vom Auslande für diese Zwecke entweder keine Anleihe oder eine solche nur unter ausserordentlich drückenden Bedingungen. Das hat mich auf den Gedanken gebracht, ob es nicht möglich ist, dass wir uns aus eigener Kraft helfen können. Bei ruhiger Überlegung ist dies unbedingt möglich wenn alle Beteiligten zusammenhelfen und zunächst in Wien als der Bundeshauptstadt grosse technische Arbeiten durchführen, die einerseits der Stadt Wien zu einem Weltreife verhelfen und anderseits der Bevölkerung ausserordentlich zahlreiche Verdienstmöglichkeiten bringen würden, wodurch die Lebenshaltung jedes Einzelnen ganz wesentlich verbessert werden kann. Mein Finanzierungsplan ist deshalb auf dem Gedanken aufgebaut, dass sowohl die Oesterr. Nationalbank als auch die Bundesregierung, das Land Niederösterreich, die Stadtgemeinde Wien und eine Reihe von Grossbanken durch einige Jahre hindurch jeden Monat den in beiliegender Aufstellung angegebenen Betrag an eine Zentralstelle bar bezahlen. Die in der Aufstellung für die einzelnen Finanzstellen angenommenen Jahrsbeträge stellen keine grosse Belastung dieser Finanzstellen dar, da sie nur ungefähr 5 - 4% ihres Jahresumsatzes ausmachen. Durch diese jahrelange Ansammlung von monatlichen Beiträgen wäre die Zentralstelle in der Lage, die für die tatsächliche Ausführung der grossen technischen Arbeiten erforderlichen bedeutenden Barbeträge zur Verfügung zu stellen. Die Arbeiten selbst würden nach einem von mir besonders aufgestellten Arbeitsplan ausgeführt werden, da sie alle ineinander greifen, damit ganz zielbewusst vorgegangen werden kann.

Die Sicherheit für die geldgebenden Finanzstellen ist in folgender Weise zu erreichen. Am einfachsten und richtigsten wäre es, wenn die Stadtgemeinde Wien als Hausherrin die Haftung für die Verzinsung und Tilgung der eingezahlten Beträge übernehmen würde, daß sie aus der Durchführung der angegebenen Arbeiten die grössten Vorteile haben wird. Die Stadtgemeinde Wien würde dadurch nicht nur in den Besitz von neuen, ganz bedeutenden produktiven Werten gelangen, auch die vielen anderen sich ergebenden Vorteile wären für Wien von ausschlaggebender Bedeutung. Falls jedoch die Stadtgemeinde Wien trotz dieser grossen Vorteile nicht die alleinige Haftung für den Zinsen- und Rückzahlungsdienst übernehmen würde, dann müsste wohl diese Haftung gemeinsam vom Bund, dem Land Niederösterreich und der Stadtgemeinde Wien übernommen werden. Der Zinsendienst würde sich aus dem Grunde günstig gestalten, dass voraussichtlich nur die Banken eine normale Verzinsung verlangen, während der Bund, das Land Niederösterreich und die Stadt Wien für die eingezahlten Beträge mit Rücksicht auf die grosse Gemeinnützigkeit der geplanten Arbeiten wohl nur eine geringe, von etwa 1% für ein Jahr, gewissermassen nur als Anerkennungszinsfuß, beanspruchen werden. Dadurch würde sich eine sehr günstige summarische Verzinsung ergeben.

Der Rückzahlungsdienst soll in folgender Weise durchgeführt werden. Während der ersten 5 Jahre sollen nur die Zinsen durch die einbezahlten Beiträge bezahlt und keine Tilgung der Barbeiträge angenommen werden. In diesen 5 Jahren soll die Bevölkerung Gelegenheit haben, durch die grossen Verdienstmöglichkeiten Ersparnisse zu erzielen und ihren Haushalt nach jeder Richtung hin besser auszustalten. Dadurch würde eine ganz bedeutende Entspannung in allen Schichten der Wiener Bevölkerung eintreten, die grosse Verbitterung, Gereiztheit und vielfache Verzweiflung über die jetzt ausserordentlich geringen Einkommensverhältnisse in vielen Kreisen würden nach und nach verschwinden und einer Beruhigung Platz machen, wodurch der innere Frieden erhalten bliebe. Die Bevölkerung würde einer zufriedeneren und glücklicheren Zukunft entgegengehen, was wohl als der unschätzbarste und grösste Vorteil anzusehen wäre! Nach diesen ersten 5 Jahren soll dann die Tilgung der Geldbeträge nach einem besonders aufzustellenden Tilgungsplane in einer entsprechend langen Zeit erfolgen. Zur Ansammlung der Tilgungsbeträge sollen in erster Linie die Erträge aus den inzwischen fertiggestellten produktiven Werken dienen, die ganz bedeutende Beträge ergeben werden. Der Rest soll durch eine Hochwassersteuer gesucht werden, die von der Wiener Bevölkerung ähnlich wie die Wohnbausteuer getragen werden soll. Die Wohnbausteuer dürfte wohl bis dorthin schon vielfach abgebaut werden können, sodass die Hochwassersteuer gewissermassen als Ersatz oder als Ergänzung hierfür gelten könnte. Diese annehmbare Hochwassersteuer wird jeder gerne tragen, wenn er vorher durch 5 volle Jahre Zeit und Gelegenheit hatte, in genügender Weise Geld zu verdienen und wenn dadurch die Gewissheit gegeben ist, dass auch die grössten Hochwässer für Wien keine Gefahr, kein Elend und kein Unglück mehr bringen können. Diese Gewissheit ist wohl eine kleine Steuer wert! Die Vorteile, die aus der Durchführung der angegebenen Arbeiten erzielt würden, sind derart ausserordentlich gross und vielseitig, dass es keine grossen Schwierigkeiten bereiten wird, den Zinsen- und Tilgungsdienst zu ermöglichen. Minxxxx

V.

Schlussbemerkungen.

Während jetzt, wie bereits kurz angedeutet wurde, in der ganzen Bevölkerung eine grosse Unzufriedenheit herrscht, scharfe politische Gegenstände bestehen, viele Fabriken stillliegen und der Geschäftsgang ausserordentlich schwach ist, würde sich bei Ausführung der erwähnten grossen technischen Arbeiten ein ausserordentlich wissenswerter Umschwung vollziehen. Diese Arbeiten würden so viele Kräfte binden, dass für eine unfruchtbare Politik wenig Zeit bliebe. Das grosse Heer der Arbeitslosen könnte sehr bald abgebaut und einer dauernden und eintraglichen Beschäftigung zugeführt werden.

Es empfiehlt sich, diese umfangreichen Pläne für die Ausführung grosser technischer Arbeiten in Wien vorläufig der Öffentlichkeit nicht bekanntzugeben und als streng vertraulich zu behandeln, da hiebei sehr bedeutende Grundbesitz-Veränderungen vorkommen werden, die sonst starke Steigerungen in den Grundstückpreisen ergeben würden.