Löbliche K. K. Landes Baudirection!

Mit dem geehrten Erlasse vom 11. d. M. Zahl 670. erhielt ich den Auftrag, die, in dem verlesenen abschriftlichen Berichte von K. K. Finanzrath Julius Wächter zur Sprache gebrachten baulichen Bemerkungen und Anregungen einer eindringlichen Erörterung zu unterziehen, und das Ergebniß hierüber Einer Löblichen K. K. Landesbaudirection vorzutragen.

Zum leichteren Verständnisse des Ganzen habe ich den erwähnten Situationsplan vom Marco Flußregulirungs Bereiche bei M. Ujvár gefertiget, und, um mich möglichst kurz fassen zu können, beziehe ich mich auf die, von mir im abschriftlichen Berichte roth unterstrichenen Absätze.

ad 1. Das oberste Ende der beschriebenen Insel wird wohl bei a gemeint sein, wo der Rest der Sicherheit wegen mit einem Steinpflaster belegt ist.

Ein „Steindamm", welcher die Abspernung des alten Flußbettes bewirken soll, kann jedoch nirgends vor, konnte also solcher daher auch im Jahre 1864 nicht durch gewissen werden; denn es bestehen bloß eine weitere oben, die zum Schutze des dortigen linksseitigen Ufers bestimmten 2. Steinbuhnen x und y., von welchen y. während des

./.

Hochwasser stark beschädigt, und daher bald nach dem Ablaufe des Hochwassers vollständig, und zwar mit Bruchstein, neu wieder in Stand gesetzt worden ist. – Völlig durchgerissen wurde während der Überschwemmung im Jahre 1864. nur der Schürzenhorn z. auf eine Länge von 16. Klaftern, und es wurde derselbe nur mehr verjüngt, sondern der schon früher bestandene Schürzendam ab, im Jahre 1864, von b bis c, nämlich bis zum Fuße des Steinbruchs x verlängert, jedoch bc vorläufig blos bis zu einer Höhe von 2. Fuß über dem tiefsten Wasserstand aufgeführt, und es ist allem Anscheine nach dieses Leitwerk bc. im anliegenden Berichte für ein Nothwehr angesehen worden.

ad 2 Das, mit „provisorischem Pfahl" benannte, stabile Leitwerk bc wurde im Spätherbste des Jahres 1865. in Folge der hervorgehobenen schon Erwähnung von c bis y verlängert, cy zuerst auf gleiche Höhe mit bc gebracht, dann aber sogleich die Leitwerkslänge bcy um so viel wie ab, das heißt bis zum natürlichen Uferhöhe, vergrößert, schon das ganze Schützenwerk abcy vollständig benützt, und dadurch der Abfluß des alten Flußbettes seiner ganzen Länge nach erhöhet.

Um über dieß noch die Besorgniß von einer Hinterwässerung und Stauung bei y zu beheben, wurde im verflossenen Spätherbste im Einverständnisse der Collaudierungs-Commission mit der d. A. Salinen Verwaltung, welch letzterer seit 3. Jahren die Regulierungsbauleitung übertragen ist, eine solide, 9. Klafter lange Einwurzlung ins Ufer hergestellt.

/.

ad 3 Unter dem „Pfahldamm" dürfte wahrscheinlich ein Buhne (: Spur :) gemeint sein, welche weiter oberhalb y angelegt werden sollte; denn y ist der oberste Punkt, von welchem angefangen aberwärts, die aerarischen Uferbauten gegen das oberste Gefälle a hin, beginnen, und oberhalb y ist der Berg besonders steil, unmittelbar gegen das linke Ufer abfallend und bröckig.

Indem aber das, oberhalb der Buhne y befindliche Bauwerk, beziehungsweise den bröckigen Bergfuß zu schützen, in erster Linie das Interesse des Herrn Miko berührt, so trat ich schon vor etwa 6. Jahren, mit dessen Güter-Director in Verhandlung, damit Se. Excellenz in dieser Strecke einige Schüsse Spreu erbauen lasse, und ich erbot mich, die Leitung der Arbeiten unentgeltlich zu besorgen, weil selbe jedenfalls auch der Regulierung im Allgemeinen zu Gunsten kommen würden.

Allein, meine Initiative wurde erfolglos; aber dessen ungeachtet fand ich bisher noch keine genügenden Motive, um den Antrag zu stellen, daß sich das Sch. Aerar an jener Strecke noch zu einer neuen Auslage von unseren zum Theil Gründen herbeilasse, indem solche vom Herrn Miko zu bestreiten wären, um seinen Grund zu schützen.

In anliegendem Berichte wird nun die Sache allgemeinständig angeregt, den dort gemeinten Pfahldam quer über in das alte Marosflußbett, aus Federn, Reisig und Steingrölle zweckmäßig herzustellen.

Indem aber der mächtige Steinhorn y, obschon er vollständig aus schwerem Bruchsteine verbaut ist,

/.

bei Hochwässern einige Male, und insbesondere im Jahre 1864. stark beschädigt, der Fischenzbetrieb, wie er, wächst, ganz darniederliegen würde; so läßt sich kaum absehen, welche Dauer von einem, blos aus Schwarzwerk und Steingerölle zwischen Einbauen in die Maros, zu erwarten wäre.

Der im Briefe erwähnte damit auch die Eisenbahnstrecke bei M. Porto, kann nur bei den Obwalten ganz anderen Verhältnisse zu dem Zwecke bestimmt sein, gegen irgend ein andringendes grosses Wasser als Schutz dam zu wirken.

ad 4 Die Hauptabsicht, welche der bewirkten Maros Regulirung zu Grunde lag, bestand darin, daß der Fluß möglichst weit von dem, durch ihn gefährdeten Salzstocke abgeleitet, und in Folgewelche damit, das alte Bett gänzlich verlandet werde.

ad 5 Unter den, als nachtheilig geschilderten, zu langen Schoren, ist wahrscheinlich der untere von den, auf ausdrückliche Anordnung des hohen Ministeriums von der k. k. Salinen Verwaltung erbauten Steindurchschnitten: Schoren d, e, f gemeint.

Diese Schoren erfüllen aber ihren Zweck in erfreulicher Weise. –

ad 6 Daß der Abschluß des alten Bettes nach der Richtung a b c y bereits vollständig, und bis zur natürlichen Uferhöhe erfolgt, habe ich schon ad 2 bemerkt.

ad 7 Die Belassung eines grossen Schiffs Hafens im alten Flußbette, war eine Lieblings:

Idee des verstorbenen Hofrathes Steinhauser und es wurden in dieser Angelegenheit vielseitige Verhandlungen gepflogen, endlich auch von hohen Finanz-Ministerium eine Lokal-Commission bestimmt, welche gemeinschaftlich von der Löbl. k. k. Berg Forst und Salinen Direction, der M. Ujvarer Salinen Verwaltung, der Maros Leitung, und dem Hofrath Steinhauser am 26. Februar 1857. in M. Ujvár abgehalten wurde.

Diese Commission entschied sich jedoch dahin, daß im alten Maros Flußbette höchstens ein kleiner Verfuchshafen, nämlich innerhalb dem Bereiche des Salzstockes, also nur von Punkt I. ungefähr 170. Klafter nach abwärts, belassen, und durch Ausbaggerung erhalten werden könne, um so lange als Versuchsmittel behandelt zu werden, bis die Vor- und Nachtheile desselben, gegenüber einer konzentrirten Verladung im Durchstiche im vollen Umfange ermittelt sind.

Das h. k. k. Finanz Ministerium hat den beantragten Versuchshafen seinerzeit als solchen herzustellen genehmigt.

Da aber die Eisenbahn später hin über das alte Flußbett bis zum Durchstiche verlängert, das grosse Salzmagazin auf den Durchstich übertragen, jetzt aber statt ein neues Magazin am Durchstiche erbaut wird, die Salzverfrachtung vom Durchstiche aus,

Idee des verstorbenen Hofrathes Steinhauser und es wurden in dieser Angelegenheit vielseitige Verhandlungen gepflogen, endlich auch vom hohen Finanz-Ministerium eine Lokal-Commission bestimmt, welche gemeinschaftlich von der Löbl. k. k. Berg Forst und Salinen Direction, der M. Ujvarer Salinen Verwaltung, der Maros Leitung, und dem Hofrath Steinhauser am 26. Februar 1857. in M. Ujvár abgehalten wurde.

Diese Commission entschied sich jedoch dahin, daß im alten Maros Flußbette höchstens ein kleiner Versuchshafen, nämlich innerhalb dem Bereiche des Salzstockes, also nur von Punkt I. ungefähr 170. Klafter nach abwärts, belassen, und durch Ausbaggerung erhalten werden könne, um so lange als Versuchsmittel behandelt zu werden, bis die Vor- und Nachtheile desselben, gegenüber einer konzentrirten Verladung im Durchstiche im vollen Umfange ermittelt sind.

Das h. k. k. Finanz Ministerium hat den beantragten Versuchshafen seinerzeit als solchen herzustellen genehmigt.

Da aber die Eisenbahn später hin über das alte Flußbett bis zum Durchstiche verlängert, das grosse Salzmagazin auf den Durchstich übertragen, jetzt aber statt ein neues Magazin am Durchstiche erbaut wird, die Salzverfrachtung vom Durchstiche aus,

/.

langs dem 250° langen Pilotenuferdenkmale ge-
folgt, und die zur Erhaltung des Versuchsfeldes
nöthigen kostspieligen Lagyerwerkschen nicht beige-
stellt worden ist; so scheint auch die Anlage dieses,
ohnehin nur kleinen Versuchsfeldes gänzlich entbehr-
lich geworden zu sein.

Wenn der Arbeiten der Eisenbahn bei Dorth-
burg vollendet ist, so läßt sich annehmen, daß dann
der Schleppzug nur von M. Ujvár bis
Porto mit Schiffen, und von da abwärts mit
der Bahn erfolgen dürfte. Geschieht dieses,
so würde sich der Bedarf an Schleppschiffen wohl
bedeutend herabmindern, und die, unter
solchen Umständen noch nöthigen Schiffe
hinderhalb dem alten, und gänzlich zu ver-
landenden Flußbette zu unterbringen,
wird dann wahrscheinlich keine Schwie-
rigkeit unterliegen.

Hermannstadt am 11. März 1866.

Nickl
k. k. Ingenieur

pr. 15. März 866

N 1279
527 Bv

N

pr. 670/86 abgegangt

Löbliche k. k.
Landesbau-Direktion!

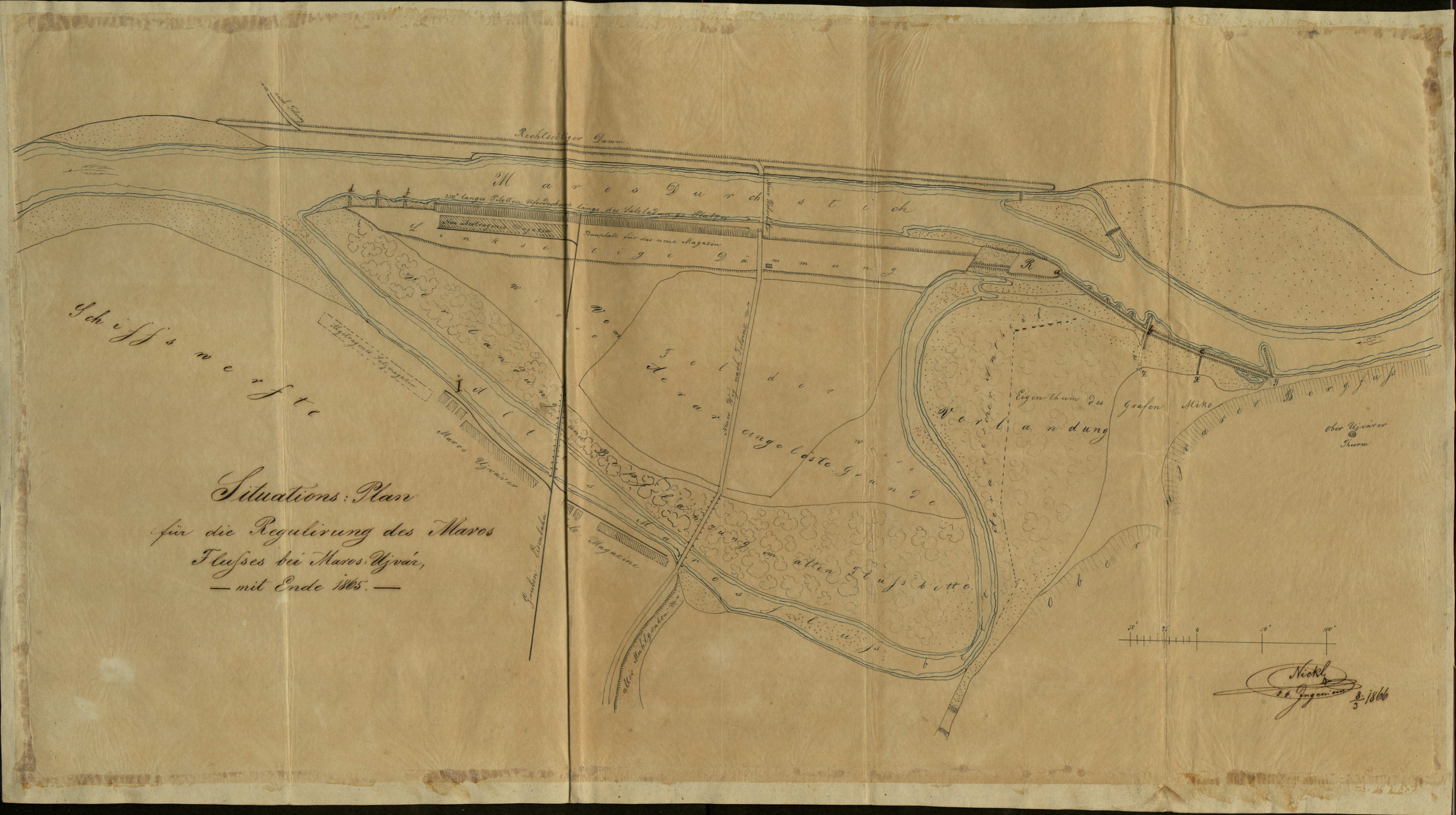
Bericht
des k. k. Ingenieurs
Josef Nickl
vom 11ten März 1866,

in Angelegenheiten
der Marosflussregulirung bei M. Ujvár

D 1711. 866

4201

2 Beilagen:
1. Situationsplan
1. Abschrift von Nächstem
Bericht —


Rechtseitiger Damm.
Maros Durchstich
250° langes Pilotten Ufer-Deckwerk längs des Inselkopfes
Baugrube für das neue Magazin
Linkseitige Dämmung
Schiffswerfte
Maros Ujvárer
Neuer Weg nach Tekerö
Neuer Weg nach Tekerö
Neu angelegte Grenze
Verlandung
Eigenthum des Grafen Miko
Ober Ujvárer Thurm
Verlandung im alten Flussbette
Alte Mühlgraben
Magazine
Situations: Plan
für die Regulirung des Maros
Flusses bei Maros: Ujvár,
— mit Ende 1865. —
Nickl
k.k. Ingenieur
8/3 1866

1279/66

Situations: Plan
vom Maros: Flusse
bei M. Ujvár.

1711 Sbl.
4209