

die Geschiebmassen sehr groß; wäre auch nur ein Theil derselben zurückgehalten worden, so hätte vielleicht der Rest unter der Brücke durchlaufen mögen und diese wäre erhalten worden. Vielleicht wäre auch der Schaden an den Wührungen der Neufuser geringer ausgefallen, weil bei geringerer Schuttablagerung die den Schaden verursachende Ablenkung der Neuf gegen die Ufer weniger bedeutend gewesen wäre.

Wenn auch beabsichtigt würde, den Platz bei Amstäg als Ablagerungsplatz zu erhalten, so wird die Behandlung desselben eine weniger schwierige sein, und die Wührungen weniger leicht als jetzt zerstört werden, wenn weniger Geschiebe auf einmal hereingeworfen wird.

Wir wünschten daher, namentlich nachdem die Verbauung der Saline bei Brieg, dessen Lage derjenigen von Amstäg sehr ähnlich ist, so gut gelungen ist, man möchte die Verbauung des Kärstelenbaches in Erwägung ziehen und an die Hand nehmen, sobald die Mittel es erlauben. An passenden Stellen fehlt es nicht im Maderanerthal, wie wir schon in unserm ersten hydrotechnischen Berichte, Seite 234, angedeutet haben.

2. Die Wührungen am Kärstelenbach.

Jedenfalls aber, die Verbauungsarbeiten mögen ausgeführt werden oder nicht, erheischt die Sicherstellung Amstägs, daß der Kärstelenbach von der Fesselschlucht bis zur Neuf regelmäßig kanalisiert werde. Der alte Kanal war gar unregelmäßig; und wenn die Unregelmäßigkeiten bei der Brücke die Ablagerung der Schuttwalze nicht hervorgerufen haben, so fehlte es weiter oben gewiß nicht an Stellen, die eine Stopfung veranlassen konnten. Der neue Kanal sollte mit möglichst wenig Krümmungen, mit gleichmäßiger Breite und regelmäßigen, aus großen Steinen hergestellten Böschungen durchgeführt werden. Was das Profil betrifft, so scheint das alte Profil unterhalb der Brücke nicht unzweckmäßig gewesen zu sein. Vielleicht könnten die Böschungen etwas weniger steil gehalten werden und wären überdies zweimalige Böschungen empfehlenswerth.

3. Was die neue Brücke betrifft,

so sollte diese in nichts das Kanalprofil berühren. Die Kanal-Böschungen sollten unverändert auch unter der Brücke durchgehen, überhaupt gar nichts, weder Pfeiler noch Joch, in das Profil hinein gebaut werden. Ueber die einzige Oeffnung sollte sich der Balken (am zweckmäßigsten dürfte hier eine eiserne Fachwerkbrücke angebracht werden) von Böschungskrone zu Krone erstrecken.