

11

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Verband  
für Binnenschifffahrt.

Verbands-Schriften. \* Neue Folge. \* No. XXVI.

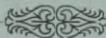
Ausbildung der Fahrerinne  
der  
oberösterreichischen Donau.

Von

**S. Stern,**

K. K. Statthaltereii-Ingenieur, Linz.

Mit 3 Tafeln.



**Berlin-Grünwald.**

Verlag von A. Troschel.

1903.

III A 10767

# Verbands-Schriften

des

**Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbandes für Binnenschifffahrt.**

**Neue Folge.**

- No. I. **Die Einsenkung der Schiffe und ihr Einfluss auf die Bewegungen und den Widerstand der Schiffe.** Ingenieur und Baurath Haack-Charlottenburg. Preis Mark 2,50, für Mitgl. Mark 1,50, bei 25 Stück Mark 1,25.
- No. II. **Zur Frage der Schifffahrts-Abgaben auf bisher abgabefreien offenen Strömen in Deutschland.** Dr. Jos. Landgraf-Wiesbaden. Preis Mark 1,—, für Mitgl. 50 Pf., bei 25 Stück 40 Pf.
- No. III. **Uferbefestigungen an Flüssen und Kanälen.** Baumeister und Ingenieur Rabitz-Berlin. Preis Mark 1,50, für Mitgl. 75 Pf., bei 25 Stück 55 Pf.
- No. IV. **Rentabilität der Binnenschiffsgefäße.** Büsser-Coepenick. Preis 75 Pf., für Mitgl. 40 Pf., bei 25 Stück 30 Pf.
- No. V. **Die wirtschaftlichen Beziehungen Ostdeutschlands zu dem Verkehrsgebiet des Donau-Oderkanals und seiner Verbindung mit Weichsel und Dniester.** Reichstagsabgeordneter Gothein. Preis Mark 1,75, für Mitgl. Mark 1,—, bei 25 Stück 75 Pf.
- No. VI. **Die Beziehungen der Seeschifffahrt zur Binnenschifffahrt.** Ingenieur Renner-Köln. Preis Mark 1,50, für Mitgl. 75 Pf., bei 25 Stück 55 Pf.
- No. VII. **Fortschritte auf hydrographischem Gebiete in Oesterreich.** Oberbaurath und Dipl. Ingenieur Lauda-Wien. Preis Mark 1,—, für Mitgl. 50 Pf., bei 25 Stück 40 Pf.
- No. VIII. **Fortschritte in der Ausbildung der Fahrinne in der österreichischen Donau.** Baurath Herbst-Wien. Preis Mark 2,75, für Mitgl., Mark 1,50, bei 25 Stück Mark 1,25.
- No. IX. **Beiträge zur Frage über die Umlaufswerte Woltmann'scher Flügel.** Baurath Hajós-Budapest. Preis 60 Pf.
- No. X. **Der Oder-Weichsel-Dniester-Kanal.** Oberingenieur v. Chrzaszczewski-Krakau. Preis Mark 1,—, für Mitglieder 60 Pf., bei 25 Stück 45 Pf.
- No. XI. **Rück- und Ausblicke auf den Ausbau der Oder.** Regierungs- und Baurath Hamel-Breslau. **Entwicklung der Breslauer Hafenverhältnisse.** Stadtbaurath von Scholtz-Breslau. Preis Mark 1,—, für Mitgl. 60 Pf., bei 25 Stück 45 Pf.
- No. XII. **Verlauf des fünften Verbandstages in Breslau am 2., 3. und 4. September 1901.** Preis Mark 2,50, für Mitgl. Mark 1,50, bei 25 Stück Mark 1,20.
- No. XIII. **Ueber den Stand der Arbeiten für die Herstellung eines generellen Entwurfs zu einem Grossschifffahrtswege zwischen Donau und Main.** Faber-Nürnberg. Preis 50 Pf., für Mitglieder 30 Pf., bei 25 Stück 25 Pf.
- No. XV. **Die unterirdische Schifffahrt.** Vogt-25 Stück Mark 1.

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000316780

und Bedeutung für die Binnen-  
k 2, für Mitgl. Mark 1,25, bei

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Verband  
für Binnenschifffahrt.

---

Verbands-Schriften. \* Neue Folge. \* No. XXVI.

---

Ausbildung der Fahrerinne  
der  
oberösterreichischen Donau.

Von

**S. Stern,**

K. K. Statthaltereii-Ingenieur, Linz.

Mit 3 Tafeln.



**Berlin-Grünwald.**

Verlag von A. Troschel.

1903.

Deutsch-Oesterreichischer Ungarischer Verband  
für Binnenschifffahrt  
Verbands-Zeitung  
Jahrgang XVII



11-354202

3007 11/2018

## Ausbildung der Fahrrinne der oberösterreichischen Donau.

Von S. Stern,

K. K. Statthaltereii-Ingenieur, Linz.

Das Wasserstrassengesetz vom 11. Juli 1901 hat für den ganzen Flussbau Oesterreichs — besonders aber für die Donau — eine Beschleunigung jener Massnahmen hervorgerufen, welche zur Vergrösserung der Fahrtiefe dienen sollen. Durch den Ausbau der künstlichen Wasserstrassen, deren Ausgangspunkt die natürliche Donaustrasse bildet, tritt die Notwendigkeit ein, diesen Strom rechtzeitig zur Aufnahme und zur ungehinderten Entwicklung des künftigen gesteigerten Verkehrs zu befähigen. Für diese Entfaltung des grossen Verkehrs bedarf es vor allem, bei Vorhandensein aller übrigen Merkmale des Grossschiffahrtsweges (Gefälle, Breite des Stromes etc.) einer genügenden Fahrwassertiefe. Deshalb sind auch alle Bestrebungen der Flussregulierungen vorzugsweise darauf gerichtet, eine solche Fahrtiefe auch bei den kleinsten Schiffahrtswasserständen zu schaffen, dass der Grossverkehr ungehindert sich abwickeln kann.

Auf der österreichischen Donau wurde das Mass der erforderlichen Fahrtiefe bis nun von den Schiffahrts-Interessenten selbst festgestellt und die darauf bezüglichen Wünsche gelegentlich der von der Regierung eingeleiteten Stromschaufahrten 1890, 1894, 1898 und 1902 vorgebracht. Während im Jahre 1890 für die Donau von Korneuburg abwärts eine Fahrtiefe von 1,70 m bei normalem Niederwasser gefordert wurde, welches Mass auch 1894 bis 1898 aufrecht blieb, verlangt die Schiffahrt im Jahre 1898 bei dem obenerwähnten Wasserstande eine Tauchtiefe von 1,80 m; für die Strecke aufwärts Korneuburg war eine um 10 cm geringere Tiefe vorgeschlagen.

Was ist „normales Niederwasser“? Im Protokoll vom Jahre 1890 präzisierten die Schifffahrtsinteressenten diesen Wasserstand dadurch, dass sie eine Sohlenlage des Stromes von 320 unter Null Reichsstrassenbrückenpegel in Wien (korrespondierend damit 325 unter Null Linzer Pegel) wünschten. Es lässt sich sonach das Verlangen der Schifffahrt so ausdrücken, dass bei Null Linzer Pegel eine Wassertiefe von 3,20 m vorhanden sein soll. Der normale Wasserstand stellt somit ein mittleres Niederwasser von — 1,25 Linzer Pegel vor.

Bei der letzten Stromschau (\*<sup>\*) im Jahre 1902 erklärten die Interessenten, dass für die ungehinderte Grossschifffahrt diese Wassertiefe nicht mehr genüge, sondern verlangt werden muss, dass bei dem kleinsten Schifffahrtswasserstande eine Wassertiefe von mindestens 2,1 m angestrebt werde. In der folgenden Tabelle sind nun jene kleinsten Wasserstände aufgenommen, welche in den Monaten März bis November bei eisfreier Donau eingetreten sind, bei welchen Wasserständen also die Schifffahrt noch möglich war.</sup>

Kleinste Schifffahrts-Wasserstände in Linz.

1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902
— 157	— 132	— 132	— 147	— 142	— 155	— 149	— 162
9./3.	1./3.	29./II.	29./II.	28./3.	30./II.	15./II.	29./II.

Infolge des Bestandes des Linzer Winterhafens nehmen die Schiffe ihre Fahrt wieder auf, wenn die Donau eisfrei geworden ist, und begeben sich wieder in den Hafen zurück, wenn neuerliche Eisgefahr eintritt. Demzufolge muss, wenn tatsächlich für eine ungehinderte Schifffahrt Vorsorge getroffen werden soll, mit den tatsächlich kleinsten Wasserständen innerhalb der Schifffahrtsdauer gerechnet, und kann nicht mit Mittelwerten das Auslangen gefunden werden. Andererseits lehrt die Erfahrung, dass bei Wasserständen von — 150 bis — 160 Linzer Pegel das Eisrinnen auf der Donau in einer Weise auftritt, dass die Schifffahrt eingestellt werden muss. Deshalb muss als kleinster Schifffahrtswasserstand der Wasserstand — 160 cm am Linzer Pegel angenommen werden.

\*) Anlage 1.

Soll nun entsprechend dem Verlangen der Schifffahrt die Stromsohle mindestens 2,10 m tiefer liegen, als dieses Niveau beträgt, so resultiert eine Mindesttiefe unter Null Linzer Pegel von 3,70 m gegen 3,20 m vom Jahre 1898.

Die angestellten Berechnungen lassen mit Bestimmtheit erwarten, dass diese Tiefe in der oberösterreichischen Strecke der Donau, jedenfalls aufwärts bis Linz, erreicht werden wird. Dieses Mass an Tauchungstiefe wird somit beim Inslebetreten der künstlichen Wasserstrassen auf der oberösterreichischen Donau mindestens bis Linz vorhanden sein. Die darauf abzielenden Regulierungsarbeiten werden noch besprochen werden. Ob auch Niederösterreich in diesem Zeitpunkte so weit sein wird, und welchen Einfluss die minder gute Fahrinne in Niederösterreich auf den Betrieb der künstlichen Wasserstrassen haben muss, soll hier nicht erörtert werden; hier soll nur das Gutachten eines vollständig unparteiischen Sachverständigen angeführt werden. Gelegentlich der IV. Stromschauafahrt 1902 äusserte sich der Vertreter des Zentralvereins für Fluss- und Kanalschifffahrt in Oesterreich (vormals Donauverein), Herr Ingenieur Paul Klunzinger, folgendermassen:

„Während die Donau von Passau bis Tulln mit Ausnahme einzelner kurzer Strecken, das Aschacher und Brandstetter Kachlet, den bisherigen Bedürfnissen genügt, treten in der Strecke von Tulln bis Nussdorf mindestens fünf Furten, von der Donaukanalausmündung bis über Hainburg hinab 12—20 Furten auf, welche die Ausnützung der Tauchtiefe der Schiffe durch die geringe Fahrwassertiefe behindern.

Die Ergebnisse der Stromschauafahrt in bezug auf die Hindernisse, die auf der Donau einer durchgehenden Fahrtiefe von 2,1 m beim niedrigsten Wasserstande in der Schifffahrtsperiode entgegenstehen, gehen dahin, dass gerade die unterste Strecke der österreichischen Donau von Tulln bis Hainburg die längste Unterbrechung der guten Fahrinne und die meisten seichten Flussstellen zeigt, während in der ganzen Strecke von Tulln bis Passau nur wenige, schon in Angriff genommene Flussvertiefungen nötig sind.

Die Stromschauafahrt hat gezeigt, dass die ganze obere österreichische Donau dem Ziele einer Wasser-

tiefe von 2,1 m bei niedrigstem Wasserstande während der Schifffahrtsperiode viel näher steht als die untere.“

Die vorstehenden Ausführungen geben aber auch Anlass zu einer vielleicht nicht unwichtigen Bemerkung. Während nämlich am Rhein, an der Elbe, an der Oder, kurz, an anderen Strömen schon vor mehr als 25 Jahren die Normaltiefe des Stromes festgelegt wurde, nach welcher der Schiffsbau sich einrichten musste und sich auch eingerichtet hat, wird dem Wunsche der Schifffahrt entsprechend, der Regulierung der österreichischen Donau ein Normalschiff zugrunde gelegt. Je nach den geänderten, vielleicht persönlichen Anschauungen wird die Schiffstypen geändert, für diese neue Typen eine geänderte Wassertiefe verlangt, und zwar innerhalb vier Jahren um einen halben Meter. So wird als Zweck der Donauregulierung, wie derselbe im Stromschauprotokolle vom Jahre 1890 als Auszug aus dem Komiteeberichte der Donauregulierungs-Kommission enthalten ist, angegeben: „Die bisherigen Hindernisse zu beseitigen und die Herstellung einer solchen Wasserstrasse anzustreben, als sie für die gegenwärtig auf dem Strom verkehrenden Dampf- und Ruderschiffe grössten Tiefganges im belasteten Zustande erforderlich ist.“

Wenn nun auch erkannt wird, dass die Regulierung sich nach den Bedürfnissen der Schifffahrt richten wird, also für den grösseren Verkehr noch grössere Ansprüche an die verfügbare Tiefe gestellt werden müssen, so darf andererseits die von der Stromregulierung einmal verlangte Tiefe aus technischen und finanziellen Gründen nicht immer wieder und in so kurzen Zeitabschnitten geändert werden. Werden an die Fahrzeuge grössere Ansprüche gestellt, dann müssen eben die Fahrzeuge der vorhandenen Wassertiefe des Stromes sich anpassen, und dies umso mehr, als, wie zu erkennen ist, die Regulierung schon an der Grenze des Erreichbaren angelangt ist. Deshalb muss einmal die Tauchungstiefe, die in der Donau vorhanden sein soll, endgiltig festgelegt werden, und muss es für absehbare Zeit auch bleiben, unter der Annahme eines kleinsten Schifffahrtswasserstandes von — 160 cm Linzer Pegel.

Die Tiefenverhältnisse der oberösterreichischen Donau können aus dem angeschlossenen Längenprofile\*) entnommen werden,

---

\*) Tafel I.

welches im Jahre 1902 ausgeführt wurde, und welcher Darstellung ein Aufnahmewasserstand von — 118 am Linzer Pegel zugrunde gelegt ist. Hinzugefügt soll werden, dass das Wasserspiegel-Nivellement in der Strecke Passau—Isper an einem Tage vorgenommen wurde, sodass ein einheitlicher Wasserspiegel eingezeichnet werden konnte. Dadurch, dass der kleinste Schiffahrtswasserstand, korrespondierend mit — 160 Linzer Pegel, als vergleichenes Niveau, und die ideale Sohle bei 2,1 m Fahrwassertiefe verzeichnet wurde, sind die bestehenden Untiefen deutlich zu erkennen, wobei manche Hindernisse infolge des vorgenommenen Ausgleiches der Gefällsstufen grösser erscheinen, als sie in der Wirklichkeit sind. Werden nun dieselben verglichen mit jenem Zustande, wie er noch im Jahre 1894\*) war, bei demselben Wasserstande — 160 Linzer Pegel und 2,1 m Fahrtiefe, muss wohl erkannt werden, dass der Fortschritt in der Regulierung der oberösterreichischen Donau ein ganz bedeutender ist, dass ein deutlicher Erfolg eingetreten ist und dass der eingeschlagene Weg zu der Erwartung berechtigt, dass die maximale Tauchung von 1,8 m bei kleinstem Schiffahrtswasserstande tatsächlich mindestens Linz abwärts für einen grossen Wasserstrassenverkehr vorhanden sein wird.

### Verkehr auf der oberösterreichischen Donau.

Die Schiffahrt auf der Donau dauerte:

i. J. 1899	vom 23./2.	bis 11./12.,	somit 292	Tage,
- - 1900	- 26./2.	- 21./12.,	- 299	-
- - 1901	- 9./3.	- 21./12.,	- 288	-

durchschnittlich also 293 Tage.

Nachfolgende Tabellen sollen nun eine Uebersicht des Verkehrs auf der ganzen österreichischen Donau und besonders auch auf der oberösterreichischen Donau geben.

---

\*) Tafel 2 und 3.

I. Gesamtverkehr (Ein- und Ausfuhr) in Tonnen auf der österreichischen Donau von Passau bis Theben.

Jahr	I. k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft		Süddeutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft		Ungar. Fluss- und Seeschiffahrtsgesellschaft	
	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr
1893	386 056	224 889	—	—	—	—
1894	346 239	210 661	—	—	—	445
1895	380 540	202 717	—	—	—	3 104
1896	522 582	205 626	—	—	—	1 617
1897	467 708	225 670	—	—	—	4 899
1898	386 455	210 958	71 397	18 087	55 557	16 885
1899	462 154	243 219	60 884	3 592	75 693	18 165
1900	4 995 680	238 033	84 272	2 230	80 861	6 114
1901	5 057 200	236 290	94 730	5 727	74 808	6 674
Proz. des Gesamtverkehrs i. J. 1900	74,2	95,0	13,9	2,3	11,9	2,7
i. J. 1901	75,8	96,6	12,8	0,9	11,4	2,5

II. Einfuhr- und Ausfuhrverkehr auf den oberösterreichischen Landungsplätzen der I. k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft in Tonnen.

	1899		1900		1901		Bemerkung
	Ein-fuhr	Aus-fuhr	Ein-fuhr	Aus-fuhr	Ein-fuhr	Aus-fuhr	
Engelhartzell . . .	721	300	688	1 390	691	954	*) Der Rückgang 1901 im Exporte erklärt sich dadurch, dass die Ausfuhr von Steinen aus Mauthausen durch einen eigenen, nicht der D. D. S. G. gehörigen Dampfer bewirkt wurde.
Niederranna . . . .	485	72	506	413	563	257	
Wesenufer . . . . .	343	369	371	930	548	539	
Obermühl . . . . .	2 483	3 009	2 684	3 395	2 723	3 974	
Neuhaus . . . . .	171	2 201	186	899	169	568	
Aschach . . . . .	1 055	366	1 922	721	865	914	
Brandstadt . . . . .	356	161	291	1 449	267	1 263	
Wilhering . . . . .	1 309	102	464	1 064	296	935	
Linz . . . . .	42 260	26 235	45 516	24 684	46 758	26 017	
Mauthausen . . . . .	859	12 143	668	12 901	727	8 661*	
Wallsee . . . . .	602	7 064	648	5 233	726	5 886	
Grein . . . . .	1 065	1 816	1 305	1 080	1 554	2 624	
St Nikola . . . . .	952	2 010	557	1 453	—	—	
Zusammen . . . . .	52 661	55 866	55 806	55 612	55 887	52 592	

Die Gesamt-Ein- und Ausfuhr an den Landungsplätzen betrug:

	Einfuhr	Ausfuhr
1899 . . . .	462 154 t	243 219 t
1900 . . . .	499 568 -	238 033 -
1901 . . . .	505 726 -	236 290 -

Die Ruderschiffahrt (Ruderschiffe und Flösse) belief sich auf der österreichischen Donau:

1898	auf	239 235 t,
1899	„	269 734 t,
1900	„	256 934 t,
1901	„	318 317 t.

### Ausbildung der Fahrinne in der oberösterreichischen Donau.

1. Die Stromregulierung bei Schildorf unterhalb Passau, welche gemeinschaftlich mit der königlich bayerischen Regierung durchgeführt wurde, ist heute als vollendet anzusehen. Die geringste Fahrtiefe beträgt in dieser Strecke 1,80 m.

2. Landungsplatz in Engelhartzell am rechten Donauufer. Gelegentlich der IV. Stromschau fuhr wurde von den Interessenten der Wunsch nach Verbesserung der Anlande-verhältnisse in Engelhartzell vorgebracht. Dementsprechend wurde die Erhöhung der hölzernen Schutzwand an der Kaimauer, die Räumung des Flussgrundes und gleichzeitige Vertiefung desselben in Angriff genommen und dürften diese Arbeiten im Laufe des Sommers fertiggestellt sein. Das aus der Baggerung gewonnene Material wird flussaufwärts deponiert, um im Bedarfsfalle zur Ver-längerung der Anlande Verwendung zu finden.

3. Landungsplatz in Wesenufer. Die unterhalb des Landungssteiges im Strombette liegenden, die Zufahrt verhin-dernden Steine wurden beseitigt, die Ländestelle vertieft und ein neuer Landungsplatz hergestellt.

4. Landungsplatz in Neuhaus. Die Tatsache, dass in folge der ungünstigen Ländeverhältnisse in Neuhaus (Untermühl) der Verkehr daselbst von Jahr zu Jahr im Rückgange begriffen ist, liess das Verlangen nach gründlicher Verbesserung dieser Anlande als vollkommen gerechtfertigt erscheinen. Das bezüg-liche Projekt ist genehmigt, und sind auch diese Arbeiten im

Zuge. Gleichzeitig wurde einem anderen von den Interessenten ausgesprochenem Wunsche Rechnung getragen, indem das Wehr beim bestandenen Holzrechen im grossen Mühlflusse zu Untermühl wieder in den Stand gesetzt wird, sodass eine Verschotterung der Mündungsstelle nicht mehr zu befürchten ist.

5. Aschacher und Brandstätter Kachlet. Das Aschacher Kachlet, eine durch Steine und grobes Geschiebe gebildete Furt in einer  $1\frac{1}{2}$  km langen Strecke, ist dermalen das bedeutendste Hindernis für die Schifffahrt auf der oberen Donau. Die Mindesttiefe beträgt kaum 1,20 m, da bis auf dieses Niveau die Spitzen der Steine reichen. Durch Räumung der Flussole von den zerstreut liegenden Steinkugeln wurde allerdings eine geringe, vorübergehende Verbesserung der Fahrrinne erwirkt. Diese Räumungsarbeiten wurden absichtlich nicht in bedeutender Ausdehnung vorgenommen, um das ohnehin grosse Gefälle dieser Stelle nicht noch mehr zu vergrössern. Verschiedene während der letzten Zeit angestellte Studien haben zu dem Ergebnisse geführt, die Vergrösserung der Fahrtiefe durch eine Ausgleicheung der Gefällverhältnisse und Hebung des Nieder-Wasserspiegels anzustreben. Dieses Gefälle wurde mit 0,8 ‰ ermittelt, gegenüber dem bestehenden von 1,1 ‰ gewiss eine bedeutende Verbesserung. Die Fahrtiefe soll bei + 35 Aschacher Pegel 2,20 m betragen. Dem Wasserstande — 160 Linzer Pegel, als dem tatsächlich kleinsten Schifffahrtswasserstande, entspricht + 18 cm Aschacher Pegel. Es wird daher die Mindesttiefe beim kleinsten Schifffahrtswasserstande 2,03 m betragen. Dieses Resultat soll erreicht werden durch Anlage von Einschränkungswerken, durch welche die Ueberbreiten im Strome in der Höhenlage + 35 Aschacher Pegel auf 1,50 m vermindert wird. Im Brandstätter Kachlet gelten dieselben Anordnungen und wäre nur zu erwähnen, dass durch Verlegung der Fahrrinne an das rechte Ufer das zwischen 226,0—226,800 gelegene Hindernis, das Brandstätter Kachlet, gänzlich umgangen wird. Mit den einschlägigen Arbeiten wurde im Vorjahre begonnen, und ist die Durchführung der Regulierung innerhalb 4 Jahren geplant. Diese längere Bauzeit ist wohl damit schon begründet, dass bei Durchführung der erforderlichen Arbeiten mit tunlichster Vorsicht vorgegangen werden muss, um eine Senkung des Wasserspiegels an jenen Stellen, an welchen projektsgemäss zum Zwecke der Gefällsausgleicheung eine Hebung des jetzigen Wasserspiegels angestrebt werden soll,

hintanzuhalten und so die gewünschte Vergrößerung der Fahrtiefe allmählich zu erzielen.

Die gewünschte Entfernung des „getränkten Sporns“ am rechtseitigen Ufer der Fahrrinne unterhalb Brandstatt ist bereits bewirkt worden.

6. Anlände in Brandstatt, abwärts km 227,950. Das hierauf bezügliche Projekt hat die Genehmigung erhalten, sodass die Durchführung der einschlägigen Arbeiten eingeleitet werden kann.

7. Regulierung bei Goldwörth. Das linksseitige Regulierungswerk wurde zwischen 220,3—220,7 verlängert, ebenso ist der Ausbau des rechten Ufers von 220,16—220,7 nebst den erforderlichen Baggerungen genehmigt und in Angriff genommen. Um eine sichere Grundlage für die Verbesserung der Fahrrinne in der Stromstrecke zwischen Brandstatt und Ottensheim zu gewinnen, wird gegenwärtig eine Projektsstudie ausgearbeitet, welche die systematische Fixierung und Ausgestaltung der Naufahrt zwischen km 216—225 unter Bedachtnahme auf die Erzielung und Sicherung der Mindesttiefe von 2,1 m beim kleinsten Schiffahrtswasserstände zum Zweck hat.

8. Ottensheimer Schwall. Bei km 216,0 war die in der Mitte des Stroms gelegene Naufahrt bei kleinsten Wasserständen wegen zu geringer Fahrtiefe nicht mehr benutzbar, sodass die Schiffe die linksseitige Fahrrinne aufsuchen mussten. Diese Fahrtichtung aber barg für die Schiffe immer die Gefahr einer Havarie in sich, weil dieselben dem Ottensheimer Schwall, einer felsigen Strompartie, zu nahe kommen mussten.

Durch Sprengung und Räumung wurden die Schiffahrtsverhältnisse zwar wesentlich verbessert, der Schwall aber blieb immer bestehen. Deshalb wurde das linksseitige Regulierungswerk von 216,23 abwärts bis zur Mündung der Rodl verlängert, wodurch einerseits infolge der Konzentrierung der Wassermassen die Naufahrt sehr verbessert, andererseits der Schwall fast vollständig beseitigt, mindestens aber gänzlich unschädlich gemacht wurde.

Ueberdies wurde durch diese Arbeiten erreicht, dass die Wassertiefe am linken Ufer ganz erheblich sich vergrößert hat, sodass die Anländebeziehungen in Ottensheim weit günstigere geworden sind, als sie früher waren.

9. Arbeiten in Linz. Hier ist vor allem die Fertigstellung des

Winterhafens und dessen Ausgestaltung zu erwähnen. Für die Benutzung des Hafens wurde eine Hafenordnung<sup>\*)</sup> herausgegeben, welcher eine Instruktion für den Hafenmeister<sup>\*\*)</sup> folgte. Der Winterhafen wurde mit einer Trinkwasserleitung versehen, die an die Linzer städtische Leitung angeschlossen wurde. Gleichzeitig wurde durch Aufstellung einer genügenden Anzahl von Hydranten Vorsorge getroffen, einem etwaigen Brande rasch und mit Erfolg entgegenzutreten zu können, und überdies die Linzer Schiffswerfte sowie der Pionierübungsplatz mit Trinkwasser versorgt. Anschliessend an das bestehende Kabel des Linzer Elektrizitätswerkes wurde eine Lichtleitung ausgeführt, sodass der Hafendamm sowie das ganze Hafengebiet durch eine entsprechende Anzahl Bogenlampen in ausgiebiger Weise beleuchtet wird.

Für die Hafenmeister wurde ein entsprechendes Amtsgebäude errichtet und daran ein Magazin angeschlossen.

Endlich wurde eine neue Zufahrtsstrasse angelegt, welche die bestehende öffentliche Strasse von Linz mit dem Hafendamm verbindet.

Zu erwähnen wäre hier die Anschaffung eines ärarischen Dampfers, welcher als Arbeitsschiff bei den von der Wasserbauverwaltung in eigener Regie ausgeführten Arbeiten Verwendung findet, gleichzeitig aber auch als Donau-Inspektions-Dampfer für die hierzu berufenen behördlichen Organe dient. Dadurch ist es möglich, die Naufahrt stets in genauer Evidenz zu führen, Hindernisse sofort auffinden, kurz den Inspektionsdienst auf der Donau amtlich und mit Erfolg ausüben zu können.

Für die Arbeiten auf der Donau stehen überdies zwei ärarische Baggermaschinen zur Verfügung, ein Greif- und ein Eimerbagger mit den erforderlichen Schiffen und Geräten.

Ausserdem sind von der k. k. Wasserbauverwaltung zwei eiserne Versenkschiffe angeschafft worden, welche sich besonders gut bewähren. Der erwähnte Dampfer, der Eimerbagger und die beiden Versenker wurden von der Linzer Schiffswerft in äusserst zweckentsprechender Weise ausgeführt.

Die Frage der direkten Gleisverbindung des Hafens mit der Staatsbahn ist gegenwärtig in Verhandlung.

---

\*) Anlage 2.

\*\*\*) Anlage 3.

Die Arbeiten an der Traummündung wurden bedarfsgemäss fortgesetzt.

10. Regulierung der Donau bei Kronau. Durch die Herstellung des den Strom auf 200 m Breite im Niveau des Mittelwassers einschränkenden Leitwerkes am rechten Ufer ist die früher bestandene, seichte Furt beseitigt, die Fahrtiefe vergrössert worden. Um aber die Naufahrt weiter auszubilden und die in km 189 befindliche Abschwenkung derselben zu beheben, wird eine weitere Verlängerung des bestehenden Werkes um ungefähr 600 m ausgeführt, sodass bei Bedachtnahme auf die vorhandenen Altarme und Seitenarme durch den Abbau der Ueberbreite eine vollständige Beseitigung der Schifffahrtshindernisse erzielt werden wird.

11. Regulierung bei Enghagen. Die Spaltung der Naufahrt oberhalb Mauthausen wurde seit Jahren als Schifffahrtshindernis erkannt. Deshalb wurde getrachtet, die Fahrrinne an einem Ufer und zwar am linken Ufer festzuhalten und in entsprechenden Dimensionen zur Durchführung zu bringen, um daselbst die dort befindliche Anlände ausgestalten zu können. Die Erreichung dieses Zweckes wurde angestrebt durch ausgiebige Baggerungen am linken Ufer und gleichzeitige Anlage eines Leitwerkes am rechten Ufer. Diese Arbeiten hatten aber nur einen teilweisen Erfolg. Aus diesem Grunde wurde eine weitgehende Regulierung genehmigt, und ist dieselbe teilweise auch schon ausgeführt.

Diese Arbeiten bestehen nun

- a) in einer Baggerung bis zum Niveau — 2,0 Mauthausener Pegel in der linksseitigen Fahrrinne zwischen km 183,7 bis 184,7,
- b) in der Verlängerung des linksseitigen Donauregulierungswerkes am Ausgange des Spielbergerarmes bei 184,6,
- c) in der Herstellung des rechtsseitigen Leitwerkes zwischen 184,6—185,0 im Niveau + 170 Mauthausener Pegel. Auch hier macht sich die Wirkung dieser Massregeln schon gegenwärtig in sehr vorteilhafter Weise bemerkbar.

11. Die Anlände in Mauthausen wurde rekonstruiert; ebenso wurde durch Anlage von neuen Uferbauten am rechten Ufer für den anstandslosen Betrieb der Ueberfuhr vorgesorgt.

12. Die Regulierung bei Albern km 179,0—181,0 ist im Zuge.

13. Wallseer Schwall. Die am rechten Ufer bestandenen Felsvorsprünge wurden beseitigt. Beim Eintreten kleiner Wasserstände werden die Sprengungs- und Räumungsarbeiten an dieser Stelle, sowie an dem gegenüberliegenden Ufer fortgesetzt werden.

Der Ausbau des Hüttinger Absperrwerkes am linken Ufer ist ziemlich weit vorgeschritten.

14. Regulierung Wallsee-Dornach (Neuschütt—Grennerhausen). Zu wiederholten Malen wurde von den Schiffahrtsinteressenten auf die Unzulänglichkeit der Wasserführung in der Strecke Wallsee—Dornach hingewiesen. Insbesondere betonte die Stromschau-Kommission im November 1902 neuerdings die Dringlichkeit einer radikalen Abhilfe. Bisher wurde durch Rechenbaggerung in dieser Strecke die Schifffahrt bei kleinen Wasserständen ermöglicht und wurden hierfür verausgabt: im Jahre

1900 . . . . .	1 162,8	Kronen,
1901 . . . . .	5 610,0	-
1902 . . . . .	14 818,1	-

Es ist daher eine weitere Verschlimmerung des Zustandes in dieser Strecke zu gewärtigen. Aus diesem Grunde ist ein Projekt für diesen Stromteil ausgearbeitet worden. Durch die Ausführung der projektierten Arbeit soll es ermöglicht werden, bei einer Breite von 200 m eine Fahrtiefe von 2,10 m in der ganzen Strecke zu erreichen.

Die Regulierung soll eine Niederwasserregulierung werden; doch ist gleichzeitig die Anlage der Werke derart geplant, dass die Krone derselben in der Höhe des mittleren Minimums gelegen ist, das ungefähr 1 m höher als der tatsächlich kleinste Schiffahrtswasserstand ist. Die Durchführung der Arbeit ist auf drei Jahre festgesetzt. Inzwischen wird durch Baggerung die Fahrrinne hergehalten werden.

15. Die Greiner Anlände für Ruderschiffe wurde neu errichtet und fertiggestellt.

16. Struden. Die neuesten Aufnahmen dieses Stromteiles zeigen, dass es auch in dieser einst so gefürchteten Partie möglich werden wird, die heute bestehende Fahrtiefe zu vergrößern, ohne die freie Fahrt aufgeben zu müssen.

17. Anlände in St. Nikola. Die genehmigte Anlände zwischen Ditricheck und Kalkofen ist in Ausführung.

### Schlussbemerkung.

Die österreichische Regierung hat bei Vorlage des Wasserstrassengesetzes auch das Bestreben kundgegeben, die österreichische Donau bis zum Jahre 1910 in der Weise ausbilden zu wollen, dass sie tatsächlich die Hauptader des grossen Verkehrs, der durch die künstlichen Wasserstrassen ins Leben gerufen werden soll, werde bilden können. Aus den vorstehenden in Kürze angegebenen Arbeiten in Oberösterreich darf wohl mit Bestimmtheit geschlossen werden, dass erstens die oberösterreichische Donau vollkommen geeignet ist, diesen Anforderungen entsprechen zu können, und zweitens, dass der oberösterreichische Teil der Donau im Vergleiche zum untern Teile weit näher dem gesteckten Ziele sich befindet, als dieser.

Diese Tatsache muss hier ganz besonders betont werden, weil das gerade Gegenteil in der Oeffentlichkeit behauptet wurde. Diese ganz ungerechtfertigte Behauptung wurde als Hauptgrund für die Notwendigkeit einer Verbindung der Moldau mit der Donau mit Umgehung von Oberösterreich ins Treffen geführt. Wenn dies aber der Hauptgrund war, und wenn es sich zeigt, dass diese Behauptung den faktischen Verhältnissen in gar keiner Weise Rechnung trägt, dann fällt mit der haltlosen Begründung die Sache selbst. Es erscheint keinesfalls nur der Weg als einzige Möglichkeit, die Donau mit der Moldau und Elbe zu verbinden, zu der bestehenden, für den grossen und freien Verkehr vollkommen geeigneten und tauglichen oberösterreichischen Donau einen parallelen, künstlichen Kanal von Budweis nach Korneuburg zu führen.

Es ist hier gewiss nicht der Raum für eine Erörterung zum Zwecke der Stellungnahme für die eine oder die andere Linie; hier soll nur festgelegt werden, dass der Schluss, der Donau—Moldau-Kanal müsse in Korneuburg münden, weil die oberösterreichische Donau nicht fähig ist, den Grossverkehr aufzunehmen, und hierzu niemals fähig werden wird, ein unrichtiger ist, da er auf einer Beweisführung beruht, die bei Beachtung der tatsächlichen Verhältnisse als vollkommen irrig erkannt werden muss.

## Protokoll

über die Ergebnisse der von den k. k. Ministerien des Innern und des Handels unterm 1. November 1902, Z. 44844, angeordneten, in der Zeit vom 10. bis 13. November 1902 durchgeführten

### IV. kommissionellen Stromschauafahrt von Passau bis Theben.

Gemäss des diesem Protokolle als Beilage 1 angeschlossenen Reiseprogrammes sind am 10. November 1902 in Passau nachstehend angeführte Vertreter der beteiligten Zentralstellen und Schifffahrtsinteressenten auf dem Dampfschiff „Dienstschiff der Donauregulierungskommission“ zusammengetreten, und zwar:

als Vertreter des k. k. Ministeriums des Innern die Herren: Ministerialrat Ignaz Schrey, Kommissionsleiter, Oberbaurat, diplomierter Ingenieur Ernst Lauda und Baurat Arthur Herbst;

als Vertreter des Handelsministeriums die Herren: Ministerialsekretär Dr. Heinrich Kautzky, Leiter des Binnenschifffahrtsdepartements, Ministerialkonzipist Dr. Josef Freiherr v. Löwenthal und Karl Ebner, Kommissäre der Binnenschifffahrtsinspektion;

als Vertreter des k. und k. Reichskriegsministeriums (Marinesektion) der Herr k. und k. Linienschiffsleutnant Karl Lucich, Kommandant des Marinedetachements in Budapest;

als Vertreter der k. k. Statthalterei in Oberösterreich Herr Oberbaurat Karl v. Mathes;

als Vertreter der k. k. Statthalterei in Niederösterreich Herr Oberbaurat Jakob Bacher;

als Vertreter der niederösterreichischen Donauregulierungskommission die Herren Baudirektoren Oberbaurat Siegmund Taussig und Baurat Gustav Bozdéč;

als Vertreter der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft Herr Schiffsoberinspektor C. V. Suppàn;

als Vertreter der Ruderschifffahrt in Oberösterreich Herr Schiffmeister Florian Schalberger jun. aus Sarmingstein;

als Vertreter des Zentralvereins für Fluss- und Kanalschifffahrt in Oesterreich Herr Ingenieur Paul Klunzinger;

ferner sind in Vertretung der königlich bayerischen Regierung, und zwar namens der königlichen Regierung von Niederbayern der königliche Regierungs- und Kreisbauassessor Ludwig Diepolder von Landshut und für das königliche Strassen- und Flussbauamt Deggendorf der Vorstand königlicher Bauamtman August Wiedenmann erschienen. Die letzteren haben sich an der Stromschauafahrt von Passau bis Linz beteiligt.

Der Kommissionsleiter begrüßte die vorgenannten Teilnehmer an der Stromschaufahrt namens der österreichischen Regierung und kennzeichnete den Zweck der vorzunehmenden IV. Stromschaufahrt, welche Gelegenheit bieten wird, die seit der III. Stromschaufahrt vom Jahre 1898 durchgeführten Verbesserungen der Donaufahrinne als Wasserstrasse und die seither im Interesse der Schifffahrt hergestellten Anlagen, Landungsplätze, Häfen und wasserbaulichen Massnahmen eingehend zu besichtigen, die Wirkung und den Nutzen dieser Herstellung zu beurteilen und die zur weiteren Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse am Donauströme von Passau bis zum Austritte der Donau aus Niederösterreich nach Ungarn bei Theben noch erforderlichen Vorkehrungen zu beraten. Nach gedrängter Anführung der in der österreichischen Donaustrecke im letzten Quadriennium ausgeführten wichtigeren Arbeiten und Anlagen betonte der Kommissionsleiter unter Hinweis auf das Allerhöchst sanktionierte Wasserstrassengesetz vom 11. Juli 1901, R. G. Bl. Nr. 66, die gesteigerte Bedeutung des Donauströmes als die eigentliche Hauptader des zu schaffenden österreichischen Wasserstrassennetzes, woraus die Notwendigkeit hervorgeht, diese Stromstrasse derart auszugestalten, dass dieselbe den Verkehr, welchen die Schifffahrtskanäle künftighin dem Strome zuführen werden, anstandslos bewältigen kann, und dass es sich vor allem darum handeln werde, die Fahrinne des Stromes entsprechend zu verbessern, um die Tauchtiefe der Fahrzeuge im Donauströme in derselben Weise nutzbar zu machen, wie dies bei den künstlichen Wasserstrassen in Aussicht genommen ist.

Der Kommissionsleiter hob weiters die erfolgreiche Mitwirkung der königlich bayerischen Wasserbauverwaltung bei der Ausführung der Regulierungsbauten in der gemeinsamen Grenzstrecke des Stromes hervor und knüpfte daran die Hoffnung, dass auch bei eventuellen weiteren Massnahmen zum Behufe der Schaffung der benötigten Fahrtiefe in dieser Grenzstrecke die Mithilfe der königlich bayerischen Wasserbauverwaltung betätigt werde.

Nebst den bereits durchgeführten oder in Durchführung befindlichen baulichen Massnahmen werden mehrere Projektsstudien in Absicht auf die bedarfsgemässe Ausgestaltung und Verbesserung der Fahrinne in einzelnen Strompartien vorbereitet, sowie die Vorarbeiten für den regelmässigen Wasserstandsprognosedienst auf Grund der weiters gesammelten und eingehend bearbeiteten Daten vom hydrographischen Zentralbureau entsprechend vertieft und verwertet worden sind, wodurch der Lösung der einschlägigen umfassenden Fragen im Interesse der für die Schifffahrt wichtigen Angelegenheit des Wasserstandsprognosedienstes wesentlich näher gerückt werden konnte. Unbeschadet dieser Studien wurde die dem Protokolle der III. Stromschaufahrt als Beilage 5 angeschlossene Darstellung der Wasserstände des Stromes und seiner wichtigsten Zuflüsse seither regelmässig fortgeführt und publiziert.

Der anwesende Vorstand des hydrographischen Zentralbureaus Herr Oberbaurat Lauda übergibt die synoptische Darstellung der Sohle des Stromes im Talwege in der ganzen österreichischen Donaustrecke.

Schliesslich ersuchte der Kommissionsleiter die Anwesenden um die Mitteilung ihrer Wahrnehmungen und Wünsche im Zuge der Stromschaufahrt, damit dieselben in Beratung gezogen werden.

Der Vertreter der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrtsgesell-

schaft übergab hierauf das sub Beilage 2 angeschlossene Verzeichnis der in der Stromstrecke zwischen Passau und Theben bestehenden Schiffahrtshindernisse mit dem Ersuchen, dieselben der Behandlung zu unterziehen, worauf die Stromschaufahrt angetreten wurde.

Am 10. November 1902 erfolgte programmgemäss die Besichtigung der Stromstrecke von Passau bis Linz, wobei die Wasserstände, und zwar: am Donauegel in Passau + 1,35 m, am Innpegel in Passau + 1,07 m, in Engelhartzell + 0,29 m, in Aschach + 0,51 m und in Linz — 1,24 m konstatiert wurden.

Die Besichtigung der Stromstrecke ergab bezüglich der einzelnen Punkte des Verzeichnisses der bestehenden Schiffahrtshindernisse nachstehenden

### Kommissionsbefund.

#### 1. Mühlbach unterhalb Pyrawang. (Kilometer 283 oberhalb Wien.)

Da die Steinkugeln, durch welche die Fahrrinne eingeengt wird, im linksseitigen Teile derselben, somit auf bayerischem Territorium liegen, wurde der Wunsch der Schiffahrtsinteressenten, die Räumung der Steinkugeln zu bewirken, von den anwesenden Vertretern der königlich bayerischen Wasserbauverwaltung zur Kenntnis genommen.

Der Vertreter der oberösterreichischen Statthalterei bringt vor, dass seitens der Insassen von Pyrawang die Errichtung einer Dampfschiffanländeestation daselbst erbeten wird.

Da in der Grenzstrecke des Stromes von Kräutlstein bis Engelhartzell, Kilometer 294 bis 272, auf der österreichischen Seite keine Dampfschiffanlände besteht, beschliesst die Kommission diese Bitte zu befürworten.

#### 2. Jochenstein. (Kilometer 274 oberhalb Wien.)

Die beklagte Verengung der Fahrrinne wird durch Felspartien hervorgerufen, die auf bayerischer Stromseite vorhanden sind, weshalb der Wunsch der Schiffahrtsinteressenten, eine Erweiterung der Fahrrinne herbeizuführen, von den Vertretern der bayerischen Wasserbauverwaltung zur Kenntnis genommen wurde.

Nach erfolgter Landung in Engelhartzell besichtigte die Kommission die dortige Anlände für Dampfschiffe und Ruderschiffe, bezüglich welcher einige Wünsche von den Schiffahrtsinteressenten vorgebracht wurden. Insbesondere wurde der Wunsch der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft, betreffend die Erhöhung der hölzernen Schutzplanke an der Kaimauer der Dampfschiffanlände, als begründet gefunden und bezüglich der stromaufwärts gelegenen Anlände für Ruderschiffe und Schleppboote in der Strecke vom Hauptzollamtsgebäude bis zum Schillergarten konstatiert, dass es geboten erscheint, die bestehenden Anlände verhältnisse durch Vertiefung des Flussgrundes und durch Herstellung einer kontinuierlichen Uferlinie zu verbessern, um das Anhalten der Fahrzeuge am Ufer zu erleichtern.

#### 3. Rannaschwall. (Kilometer 267 oberhalb Wien.)

Die Ausräumung der an der Mündung des Rannabaches lagernden Geröllsteine wäre tunlichst fortzusetzen, um die Fahrrinne bedarfsgemäss zu erweitern. Insbesondere aber wäre die in der Mitte des Strombettes zirka 200 m unterhalb des Rannabaches befindliche Felspartie zu sprengen und bis zum Niveau von 2,20 m unter dem niedrigsten Schiffahrtswasserstände zu beseitigen.

#### 4. Neuhaus. (Kilometer 239 oberhalb Wien.)

Die ungenügenden

Raumverhältnisse beim Landungsplatze der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft in Neuhaus, dessen Verkehr im Jahre 1899, 1900 und 1901 sich auf 23,917 Meterzentner, 10,845 Meterzentner und 7,272 Meterzentner belief, ergeben die Notwendigkeit der Rekonstruktion dieser Anlande, deren Durchführung demnach von der Stromschaukommission befürwortet wird. Gleichzeitig wären die Geröllsteine im Strombette an der Mündung der grossen Mühl tunlichst zu räumen, um die Fahrrinne zu erweitern. Bei der Besichtigung der Ausmündung des grossen Mühlbaches wurde konstatiert, dass im Bachbette beim Holzplatze der fürstlich Schwarzenberg'schen Gutsverwaltung ein altes, zu Triftzwecken seinerzeit erbautes Wehr besteht, welches dormalen teilweise abgetragen wurde und zufolge der Auflassung der Trift gänzlich beseitigt werden soll. Da oberhalb des Wehres im Bachbette der grossen Mühl bedeutende Geschiebemengen abgelagert sind, welche nach Beseitigung des Wehres in den Donaustrom abgeschwemmt würden, erscheint es im Interesse der Schifffahrt auf dem Strome geboten, die hierdurch drohende Verschotterung der Fahrrinne hintanzuhalten, demnach Vorsorge dahin zu treffen, dass das Wehr an der Ausmündung des grossen Mühlbaches im bisherigen Niveau und Zustande belassen und erhalten werde.

5. und 6. *Aschacher und Brandstätter Kachlet*. (Kilometer 229 bis 227 oberhalb Wien.) Das Aschacher Kachlet, eine durch grosse Kugelsteine und Geschiebmassen gebildete gefällsreiche Furt, ist dormalen als das wichtigste Schifffahrtshinderniss der oberösterreichischen Stromstrecke anzusehen, da die Kugelsteine bis zum Niveau von 1,20 m unter Niederwasser der Schifffahrtsperiode reichen, somit die seichteste Furt der bezeichneten Stromstrecke bilden. Da die Ausräumung der Geröllsteine eine Senkung des Wasserspiegels und schädliche Vermehrung des Gefälles in der eigentlichen Furt herbeiführen würde, wurden die Räumungsarbeiten bisher nur in geringem Masse in der angestrebten Fahrrinne durchgeführt, und erscheint es notwendig, nunmehr auf die Ausgleichung der Gefällsverhältnisse durch Anlage von niederen Leitwerken hinzuwirken, wie dies schon im Protokolle der III. Stromschauahrt vom 7. bis 10. November 1898 erwähnt worden ist.

Das diesfällige Projekt, in welchem auf die Herstellung eines 150 m breiten, entsprechend tiefen Niederwassergerinnes in der Stromstrecke Kilometer 230 bis 226 abgezielt wird, wurde bereits mit dem Erlasse des k. k. Ministeriums des Innern vom 2. Juli 1902, Z. 25977, mit dem Erfordernisse von 460.000 K genehmigt. Gemäss dieses Projektes soll die Fahrrinne beim linksseitig gelegenen Brandstädter Kachlet aufgelassen und die hier bereits vorhandene rechtsseitige Naufahrt festgehalten werden. Die Sanierung der Schifffahrtsverhältnisse sowohl im Bereiche des Aschacher als auch des mit demselben in Beziehung stehenden Brandstädter Kachlets, ist somit aus dem Stadium der vorbereitenden Projektstudien in jenen der Baudurchführung getreten, und steht die Inangriffnahme der betreffenden Regulierungsarbeiten, welche bei Benützung der niederen Winterwasserstände mit gebotener Vorsicht allmählig zur Ausführung gelangen werden, unmittelbar bevor. Vom Vertreter der Ruderschifffahrt wird ersucht, das rechtsseitige Regulierungswerk unterhalb Brandstadt Kilometer 227/226 in der Weise herzustellen, dass der Gegenzug beim höheren Wasser über dieses Werk möglich ist.

Die von der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft

gewünschte Entfernung des oberhalb Kilometer 227 in der rechtsseitigen Fahrrinne befindlichen „getränkten Spornes“ wäre im Zuge der vorerwähnten Regulierungsarbeiten in erster Linie zu bewirken, um das Anlanden in Brandstadt zu erleichtern.

7. Weissbaumfurt (Kilometer 224), Gstockert (Kilometer 221) und Ottensheim. (Kilometer 216 oberhalb Wien.) Für die systematische Regulierung der Stromstrecke von Brandstadt abwärts bis Ottensheim, Kilometer 226 bis 216, und für die Verbesserung der Verhältnisse der Fahrrinne in dieser Strecke ist die Ausarbeitung des Projektes bereits im Zuge.

Bis zur Durchführung der diesfälligen Arbeiten wäre die Abhilfe beim Weissbaumfurt (Lambauernfurt) Kilometer 224 durch Rechenbaggerung bedarfsgemäss zu bewirken. Der Ottensheimer Schwall wurde durch die im Jahre 1902 vorgenommene Verlängerung des dortigen linksseitigen Leitwerkes wesentlich ermässigt.

8. Wilhering. (Kilometer 216 bis 214 oberhalb Wien.) Die bei Wilhering zeitweilig auftretenden Verschotterungen der Fahrrinne wären bedarfsgemäss durch Rechenbaggerungen zu beseitigen.

9. Linz. (Kilometer 206 oberhalb Wien.) Die am linken Ufer unterhalb der Reichsstrassenbrücke in Linz im Strombette bestandenen Reste von alten Piloten wurden, soweit dieselben sichtbar waren, bereits beseitigt. Dem Wunsche der Schifffahrtsinteressenten, an dieser Stromstelle beim niederen Wasserstande neuerdings Sondierung vorzunehmen, und die allenfalls vorgefundenen, neu ausgewaschenen Pilotenreste zu entfernen, wird entsprochen werden.

Bei der Bereisung der Stromstrecke von Passau bis Linz, woselbst programmgemäss in der Dämmerung gelandet wurde, hatte die Stromschaukommission Gelegenheit, die in der Zeit vom Jahre 1898 bis 1902 durchgeführten Rekonstruktionen nachstehender Anländern zu konstatieren, und zwar der Dampfschiffsanländern in Niederranna, Wesenufer und Ottensheim, woselbst auch für das Anlegen der Ruderschiffe Vorsorge getroffen worden ist.

Am 11. November erfolgte die Bereisung der Stromstrecke Linz—Krems beim Wasserstande

in Linz von . . . . .	— 1,24	Meter
in Mauthausen von . . . . .	— 0,01	-
in Grein von . . . . .	+ 0,68	-
am Struden von . . . . .	+ 0,45	-
in Ybbs von . . . . .	{ neuer Pegel — 1,16 - { alter Pegel — 0,21 -	-
in Melk . . . . .		{ neuer Pegel — 2,02 - { alter Pegel — 0,72 -
in Spitz von . . . . .	— 0,30	-
und in Stein von . . . . .	— 0,61	-

In Linz wurde zunächst die neue Verlängerung der rechtsufrigen Kaimauer unterhalb der Reichsstrassenbrücke am Umschlagplatze besichtigt, sodann der im Jahre 1900 vollendete Winterhafen bei Linz, in welchem seither zirka 150 Fahrzeuge das Winterquartier beziehen, wahrgenommen und konstatiert, dass in der oberen und unterhalb der Hafeneinfahrt auf Niedrigwasser regulierten Strompartie vollkommen genügende Fahrtiefen vorhanden sind, sowie auch die Reste des alten Regulierungsbaues am linken Stromufer gegenüber der Hafeneinfahrt hinlänglich tief beseitigt sind.

10. *Maymauer (Kronau)*. [Kilometer 189 bis 188 oberhalb Wien.] Durch die Herstellung des rechtsseitigen Leitwerkes in der Kronau, Kilometer 190 bis 189, wurde die hier beständige seichte Furt beseitigt und die Fahrrinne entsprechend ausgebildet. Am Endpunkte des Leitwerkes wendet sich die Naufahrt nach rechts gegen die Ausmündung der Schinterlacke und wird die Fahrrinne durch die linksseitig abgelagerte Schotterbank verengt. Zur Ausbildung einer klaglosen Naufahrt erscheint die sukzessive Verbauung der rechtsseitigen Bucht bei Kilometer 189 bis 188 wünschenswert, jedoch wäre bei der Projektierung der diesfälligen Regulierungsbauten auf die ungehinderte Ausmündung der bestehenden Seitenarme Bedacht zu nehmen.

11. *Enghagen (Bettelberg)*. [Kilometer 185 oberhalb Wien]. Die Spaltung der Naufahrt oberhalb Bettelberg, beziehungsweise bei Enghagen wurde bereits im Jahre 1898 bei der III. Stromschaufahrt vorgefunden und die Verlegung der Fahrrinne an das linke Ufer für notwendig befunden, um die Benützung der Anlände bei Bettelberg auch bei niederen Wasserständen zu sichern. Zu diesem Zwecke kamen seither in dem dortigen linksseitigen Stromarme Baggarbeiten zur Ausführung, und erfolgte bei Kilometer 186 die Anlage eines rechtsseitigen Leitwerkes bis zum Kilometer 185,400, um die Naufahrt nach links zu drängen. Diese Arbeiten hatten bisher einen teilweisen Erfolg erzielt, indem die in der Strommitte befindliche Schotterbank in ihrem oberen Ende verkürzt worden ist.

Zur gänzlichen Verlegung der Fahrrinne an das linke Ufer bei Bettelberg sind noch weitere umfangreiche Regulierungsarbeiten erforderlich, die sich bereits im Zuge befinden.

Insbesondere hatte die Stromschaukommission Gelegenheit, das Baggerschiff in der angestrebten linksseitigen Fahrrinne in Tätigkeit zu sehen und wurde weiters konstatiert, dass es notwendig erscheint, den Bau des rechtsseitigen Leitwerkes unter Bedachtnahme auf die Ausmündung des Seitenarmes bei Kilometer 185,3 und auf die Aufrechterhaltung der bis nun in Benützung stehenden rechtsseitigen Naufahrt, tunlichst fortzusetzen, was im Laufe des Winters 1902/1903 bewirkt werden wird. Desgleichen wäre die bedarfsgemässe Regulierung der in Rede stehenden Strompartie bis Kilometer 184,3 in den nächsten Jahren in Aussicht zu nehmen und das Projekt hierfür vorzubereiten.

12. *Wallsee*. (Kilometer 165/164 oberhalb Wien.) Durch die Ab Sprengung des rechtsseitigen Felsvorsprunges bei Wallsee, Kilometer 164,8, wurde der Wallseer Schwall bereits wesentlich ermässigt.

Die an dieser Stelle im Strombette noch liegenden Felspartien werden bedarfsgemäss weiter beseitigt werden. Der Ausbau des linksseitigen Leitwerkes bei der Abzweigung des Hüttingerarmes im Sinne des hierfür aufgestellten Projektes befindet sich im Zuge. Der Hüttinger Stromarm ist in Verlandung begriffen und wäre mit dem Abbaue desselben nach Massgabe des Fortschrittes dieser Verlandung vorzugehen.

13. *Neuschütt-Grennerhausen*. (Kilometer 162 bis 159/160 oberhalb Wien.) Die Fixierung des rechten Stromufers an der Streitinsel Kilometer 162,5 bis 161 kam bereits zur Durchführung und ist weiters die Aufstellung des Projektes für die Regulierung der Fahrrinne in der Stromstrecke von Wallsee bis Dornach, Kilometer 166 bis 156, eingeleitet worden, um die hier zeitweilig auftretenden seichten Furten dauernd zu beseitigen und die Naufahrt entsprechend zu fixieren. Mittlerweile wäre die Fahrrinne nach Bedarf durch Baggerungen zu ver-

tiefen und sind insbesondere die Steinhaufen bei Grennerhaufen ehestens zu beseitigen.

Beim Greinerschwall sind die Sprengarbeiten bereits beendet. Die Anlände für Ruderschiffe in Tiefenbach rechtsseitig bei Kilometer 151,8 wäre durch Baggerung entsprechend zu vertiefen.

14. *Struden*. (Kilometer 148 bis 147 oberhalb Wien.) Wie schon im Protokolle über die Ergebnisse der III. Stromschauart bemerkt wurde, wird die Verbesserung der Fahrrinne in Struden von der staatlichen Wasserbauverwaltung im Auge behalten werden.

Die Vergrößerung der Fahrtiefe in dem teilweise schon geräumten Strudenkanale wäre hauptsächlich durch die Anlage des Leitwerkes anzustreben.

15. *St. Nikola*. (Kilometer 146 oberhalb Wien.) Das Projekt für die Anlage einer neuen Dampfschiffanlände in St. Nikola unterhalb Kilometer 146 wurde bereits genehmigt und steht die Inangriffnahme des Baues unmittelbar bevor.

Bezüglich der oberösterreichischen Stromstrecke, welche bei der Ispermündung von der Stromschaukommission verlassen wurde, ist noch zu bemerken, dass in den verflossenen letzten vier Jahren Ruderschifffahrtsanländen in Mauthausen, in der Pein und bei Abwieden rekonstruiert, beziehungsweise neu errichtet worden sind.

In der Station Isperdorf hat der Vertreter der Ruderschiffahrt in Oberösterreich, Herr Schiffmeister Florian Schalberger jun., die Stromschaukommission verlassen. Als Vertreter der Ruderschiffahrt in Niederösterreich trat Herr Schiffmeister und Stadtrat Josef Karl Gsottbauer (Wien) der Kommission in Linz bei.

Programmgemäss wurde die Stromschauahrt ab Ispermündung in der in Verwaltung der Donauregulierungskommission stehenden niederösterreichischen Stromstrecke fortgesetzt.

16. *Sarling (Ybbserscheibe)*. [Kilometer 127 oberhalb Wien]. Die im Strombette bei Kilometer 128 bis 127 zeitweise entstehende Schotterablagerung ist auf den Umstand zurückzuführen, dass die aus dem Ibbfluss kommenden Geschiebemassen in der Ueberbreite des Stromlaufes nicht weiter transportiert werden können und eine seichte Furt erzeugen. Insolange die Abhilfe durch eine Konzentrierung der Naufahrt nicht herbeigeführt wird, wären an dieser Stromstelle nach Bedarf Rechenbaggerungen vorzunehmen.

17. *Urfahr und Weitenegg*. (Kilometer 111 und 110 oberhalb Wien.)

Die bei Kilometer 111 im Strombette linksseits der Fahrrinne befindliche Felskugel wäre ehetunlichst zu beseitigen, und die Breite der nutzbaren Fahrrinne zu vergrößern.

18. *Aggsbach*. (Kilometer 98 oberhalb Wien.) Zur Erzielung einer günstigeren Naufahrt bei Kilometer 98, an welcher Stelle dieselbe durch die Geschiebelagerungen der beiderseits einmündenden Bäche verengt wird, wären die Räumungsarbeiten auf den Schuttkegeln dieser Bäche im Bereiche des Strombettes fortzusetzen.

19. *Mitterarnsdorf*. (Kilometer 89 oberhalb Wien.) Der an der linken Seite der Naufahrt bei Kilometer 89 befindliche Stein wird beseitigt werden.

20. *Stein*. (Kilometer 74 oberhalb Wien.) Bei Stein befindet sich die Naufahrt seit mehreren Jahren am rechten Stromufer, wobei das Anlanden am linken Ufer in Stein bei niederen Wasserständen durch Schotterablagerungen behindert ist. Behufs Verlegung der Fahrrinne

an das linke Ufer gemäss des Wunsches der Stadtgemeinde Stein, wurde seit dem Jahre 1901 die Ausbaggerung des Schuttkegels des Räusperbaches bei Kilometer 74 bereits bewirkt und kamen in der rechtsseitigen Stromrinne nächst der Steiner Strassenbrücke mehrere Steintraversen in niederem Niveau zur Ausführung, da die höhere Anlage dieser Bauten wegen Aufrechterhaltung der Schifffahrt in der bisherigen rechtsseitigen Naufahrt nicht möglich war. Die in Angriff genommenen Korrekptionsarbeiten, welche vorläufig einen geringen Fortschritt aufweisen, haben die angestrebte Verlegung der Fahrrinne an das linke Ufer noch nicht bewirkt, und könnte der Erfolg durch die Erhöhung der Buhnen und durch die Anlage der weiters projektierten Buhnen in höherem Niveau beschleunigt werden, was aber, unter den jetzigen Verhältnissen, ohne Behinderung der Schifffahrt vorläufig nicht tunlich erschien. Der Einbau der Buhnen in niederem Niveau wird gegenwärtig fortgesetzt.

Bei der weiteren Durchführung der Korrekptionsarbeiten empfiehlt es sich, die Aufrechterhaltung der Fahrtiefe bei der Kremser Anlande im Kilometer 73/72 im Auge zu behalten.

Am 11. November 1902 wurde die Strombereisung programm-gemäss am Abend in Krens unterbrochen und erfolgte deren Fortsetzung am 12. November 1902 von Krens abwärts bis Wien-Praterkai beim Wasserstande in Stein — 0,59 m, in Zwentendorf von — 1,70 m, in Tulln von — 1,46 m, in Greifenstein von — 1,33 m, in Nussdorf von — 1,40 m, am Pegel der Franz Josefsbrücke von — 1,32 m und in Wien bei der Kronprinz Rudolfsbrücke von — 1,30 m.

21. *Kremser Au.* (Kilometer 72 oberhalb Wien.) Die längs der Schwimmschulinseln im Strombette befindlichen Steinkugeln wären nach Bedarf zu räumen.

22. *Hollenburger Kachlet.* (Kilometer 66/65 oberhalb Wien.) Um das Anlanden bei Hollenburg zu begünstigen, wären an dem Hollenburger Kachlet die Spreng- und Räumungsarbeiten fortzusetzen.

23. *Oberhalb der Kampfmündung.* (Kilometer 57 oberhalb Wien.) Der beklagte in der Mitte des Strombettes eingeschotterte Sporn wird untersucht und nach Bedarf geräumt werden.

24. *Kansdorfer Eck.* (Kilometer 43 oberhalb Wien.) Die hier auf der linken Seite der Fahrrinne befindlichen Felskugeln wären gänzlich zu beseitigen.

25. *Tulln.* (Kilometer 35 oberhalb Wien.) Wie dies schon im Protokolle der III. Stromschauafahrt konstatiert wurde, befindet sich der Landungssteg nicht bei Tulln, sondern auf dem gegenseitigen Stromufer unterhalb der Eisenbahnbrücke, da die Schotterablagerungen in der Stromstrecke Kilometer 35 bis 34 das Anlanden am rechten Ufer behindern. Insolange die dauernde Fixierung der Fahrrinne in dieser Stromstrecke durch Konzentrierungsbauten nicht durchgeführt ist, wären die periodisch auftretenden seichten Furten durch Rechenbaggerungen zu vertiefen.

Es erscheint wünschenswert, eine Projektsstudie für die stabile Verbesserung der Naufahrt in der Stromstrecke von Altenwörth abwärts zu verfassen, da der Beginn jener Stromstrecke, in welcher die Lage der Fahrrinne Aenderungen aufweist, schon bei Altenwörth erblickt werden darf. Die Stromstrecke, in welcher Aenderungen in der Lage der Schotterbänke und der Naufahrt auftreten, reicht bis zum Eingange der auf Niedrigwasser regulierten Strompartie bei Nussdorf und empfiehlt

es sich daher, die besagte Projektstudie einheitlich bis Nussdorf auszudehnen, um durch dauernde Beseitigung der seichten Furten klaglose Schifffahrtsverhältnisse herbeizuführen.

26. *Muckendorf*. (Kilometer 27 oberhalb Wien.) Die zeitweise auftretenden Versandungen der Furt werden bis auf weiteres durch Rechenbaggerungen beseitigt werden.

27. *Korneuburg*. (Kilometer 14 oberhalb Wien.) Die Ausbaggerung der Zufahrt zum Werftehafen in Korneuburg in dem linksseitigen Stromarme ist bereits im Zuge.

Bei der Bereisung der mittels Leitwerksflügel und an dieselbe anschliessenden ansteigenden Traversen grösstenteils bereits auf Niedrigwasser regulierten Stromstrecke von Nussdorf abwärts bis zur Kronprinz Rudolfsbrücke, Kilometer 5 bis 0 oberhalb Wien, wurde durch kontinuierliche Sondierungen in der Fahrrinne, welche durchwegs am rechten Ufer liegt, konstatiert, dass in dem hergestellten Niederwassergerinne keine seichten Furten vorhanden sind, da beim Wasserstande von  $-1,30$  m am Pegel an der Kronprinz-Rudolfsbrücke, welcher Wasserstand den niedersten Schifffahrtswasserstand des Jahres 1901 von  $-1,40$  m nur um  $0,10$  m überragt, die geringste Wassertiefe in der bezeichneten Fahrinnenpartie  $2,20$  m betrug.

Laut Mitteilung der Bauleitung sind an den Konzentrierungsbauten beim Hochwasser vom September 1899 und beim Eisstosse im Winter 1900/1901 wesentliche Beschädigungen nicht eingetreten und wurden an diesen Bauten seit ihrer Herstellung keinerlei Ergänzungen vorgenommen.

Die Arbeiten beim Kuchelauer Hafen sind bereits soweit gediehen, dass dieser Hafen, welcher zur Aufnahme der Ruderfahrzeuge und Flösse bestimmt ist, seinem Zwecke schon in diesem Winter dienlich gemacht werden kann.

Am Abende des 12. November 1902 wurde die Stromschau beim Praterkai unterbrochen und erfolgte am 13. November 1902 programmgemäss die Besichtigung der Stromstrecke von Wien abwärts bis Theben beim Wasserstande an der Kronprinz Rudolfsbrücke von  $-1,30$  m, in Fischamend von  $+0,09$  m, in Regelsbrunn von  $-0,70$  m, in Deutsch-Aeltenburg von  $-0,75$  m und in Hainburg von  $+0,20$  m.

Bei der Besichtigung des Stromzustandes nächst unterhalb der Kronprinz Rudolfsbrücke brachte der Vertreter der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft das Ersuchen vor, den an dieser Stelle befindlichen Wendeplatz von 800 m Länge auch künftig zu belassen, da ein solcher Wendeplatz an dem Hauptladungsplatze am Praterkai nicht entbehrt werden könne. Insbesondere sprach sich der genannte Vertreter gegen die von der Bauleitung der Donauregulierungskommission beabsichtigte Erhöhung der am linken Stromufer ausgeführten niedrigen Buhnen zum Zwecke der Einschränkung der Fahrrinne in der Wendeplatzstrecke aus, indem er hervorhob, dass durch diese Einengung des Strombettes die Benützung des Wendeplatzes unmöglich gemacht würde. Dieses Ersuchen wurde vom Vertreter des Reichskriegsministeriums (Marinesektion) unterstützt.

In der Stromstrecke unterhalb der Kronprinz Rudolfsbrücke kamen zwischen Kilometer 0 und 1,0 seit Oktober 1901 am linksseitigen Teile des Strombettes acht niedere Buhnen zur Ausführung, und zwar in der Absicht, um den Stromstrich vom linken Ufer an das rechte zu drängen und an dem letzteren zu fixieren.

Dieser Zweck wurde mit den bisherigen Massnahmen noch nicht

vollständig erreicht, weil die linksseitigen Bühnen die Konzentrierung der Fahrrinne entlang des rechten Stromufers infolge ihrer niedrigen Niveaulage nicht herbeiführten.

Der Vertreter der Donauregulierungskommission betonte daher die Notwendigkeit der Erhöhung der linksseitigen Bühnen, damit hierdurch die am rechten Ufer befindliche Schotterablagerung, deren Niveaueverhältnisse seit dem Frühjahr 1902 nahezu gleich geblieben sind, in Bewegung gebracht werde.

Die bei der Stromschau vorgenommenen Sondierungen ergaben, dass entlang des rechten Stromufers unterhalb der Kronprinz Rudolfsbrücke tatsächlich Seichte Stellen vorhanden sind, da in der Mitte des Strombettes die Wassertiefe von 170 m und in der Nähe des rechtsuferigen Landungsplatzes jene von 140 m, beim Wasserstande  $-1,30$  m am Pegel der Kronprinz Rudolfsbrücke besteht.

Der Vertreter der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft bemerkte hierzu, dass infolge der Verschotterung des rechten Ufers beim Magazine Nr. 4 in der Länge von zirka 100 m das Anlanden mit beladenen Fahrzeugen daselbst beim Wasserstande von  $-1,30$  m an der Reichsbrücke nur mit einer Tauchtiefe von  $1,40$  m noch möglich ist. In den übrigen Strecken des Praterkais sind am Ufer dormalen hinreichende Tauchtiefen vorhanden, und ist auch die Benützung des Wendeplatzes daselbst gegenwärtig nicht behindert.

Nach eingehender Beratung wird der Wunsch der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft wegen künftiger Erhaltung des Wendeplatzes am Praterkai im bisherigen Umfange von der Stromschaukommission wärmstens unterstützt und weiters die Ansicht ausgedrückt, dass es dringend geboten erscheint, die Massnahmen zur entsprechenden und dauernden Ausbildung der Fahrrinne entlang des Praterkais und zur Erhaltung der Wendeplatzstrecke ehestens durchzuführen.

Die Stromschaukommission besichtigte sodann die Stromstrecke im Wiener Durchstiche von Kilometer 1,0 abwärts, in welcher zur Ausbildung und Festhaltung der Fahrrinne am rechten Ufer die Regulierung auf Niedrigwasser, und zwar zwischen Kilometer 2,0 und 4, dann 5,7 bis 6,4 mittels Leitwerken und anschliessenden Traversen, und in den Strecken Kilometer 4,0 bis 5,7, dann Kilometer 6,4 bis 8,1 mittelst Bühnen teilweise zur Durchführung gebracht worden ist.

Die Sondierungen der Fahrrinne, welche durchwegs am rechten Ufer anliegt und keinerlei Furten aufweist, ergab ausreichende Wassertiefen.

Auch an den hier befindlichen Niedrigwasserbauten, welche den Wirkungen des Elementarhochwassers vom Jahre 1899 und des Eisstosses im Winter 1900/1901 widerstanden haben, wurden seit der erstmaligen Anlage Ergänzungen nicht vorgenommen.

Bei Kilometer 9 wurde konstatiert, dass der Stromstrich an der Einfahrt in den Freudenauer Winterhafen liegt, dessen Herstellung und am 28. Oktober 1902 vollzogene feierliche Eröffnung im Interesse der Schifffahrt mit dankenswerter Befriedigung zur Kenntnis genommen wird.

28. *Beim Koppensteiner.* (Kilometer 11/12 unterhalb Wien.) Der linksseits der Fahrrinne befindliche Steinsporn, welcher bei Fahrten zu Berg bei Benützung der schwächeren Strömung zu Havarien Anlass geben kann, wäre bis zur erforderlichen Tiefe zu beseitigen.

29. Bei Maria-Elend, Orth, Eckartsau, Wildungsmauer, Thiergartl und Rottensteiner. (Kilometer 25, 27, 32, 35, 41 und 46 unterhalb Wien.)

In der Stromstrecke von der Ausmündung des Wiener Donaukanals bis zur Einmündung der March, Kilometer 10 bis 49, sind dormalen 23 Uebergänge des Stromstriches und der Fahrrinne von einem an das gegenüberliegende Ufer zu verzeichnen.

Hierbei zeigen die Furten in der Strecke bei Fischamend, Kilometer 10 bis 21 günstige Fahrtiefen und eine ziemlich stabile Lage, wogegen die Furtenlage in der unteren Stromstrecke Aenderungen aufweist, weshalb hier öftere Vermalungen des Fahrwassers notwendig sind. Nach Bedarf werden zur Vertiefung der Furten ausgiebige Rechenbaggerungen vorgenommen, was auch in der gegenwärtigen Periode der niederen Herbstwasserstände der Fall war.

Die bei der Stromschaufahrt vorgenommenen Sondierungen ergeben die geringste Wassertiefe von 1,55 m beim Wasserstande  $-1,30$  m an der Kronprinz Rudolfsbrücke im Furte beim Kilometer 25/26 gegenüber Maria-Elend.

Bei Wildungsmauer, Kilometer 34 bis 35, besteht dormalen eine Zweiteilung der Fahrrinne infolge der Schotterablagerung in der Mitte des Strombettes. Bemerkenswert ist weiters die unlängst erfolgte Bildung eines neuen Furtes unterhalb Hainburg, Kilometer 46/47, woselbst bei der Stromschaufahrt die Wassertiefe von 1,70 vorgefunden wurde.

Insolange die Massnahmen zur dauernden Verbesserung der Fahrrinne in der Stromstrecke unterhalb der Ausmündung des Wiener Donaukanals nicht durchgeführt sind, erübrigt nur die bedarfsgemässe fallweise Nachhilfe an den seichten Furten durch Rechenbaggerungen, welche — wie bisher — vorzunehmen wären.

Eine stabile Abhilfe und Vergrößerung der jetzigen Fahrtiefe kann jedoch nur durch die bedachtsame Durchführung der erforderlichen Fixierung der Fahrrinne mittels der systematischen Regulierung auf Niedrigwasser erzielt werden, wie dies schon im Protokolle der III. Stromschaufahrt im Jahre 1898 zum Ausdrucke kam.

---

Die Stromschaukommission hat im allgemeinen bei der Besichtigung des gegenwärtigen Zustandes des Stromes die Ueberzeugung gewonnen, dass seit dem Jahre 1898 sowohl in der oberösterreichischen als auch in der niederösterreichischen Donaustrecke mehrere wichtige Anlagen im Interesse der Schifffahrt zur Ausführung gebracht worden sind, und dass auch die zur Regulierung des Stromes unternommenen Massnahmen einen erwünschten Erfolg aufweisen, demnach im allgemeinen ein namhafter Fortschritt in der Benützbarkeit dieser Hauptader des österreichischen Wasserstrassennetzes zu verzeichnen ist.

Die Durchführung der in den vorstehenden Punkten des Protokolles verzeichneten Massnahmen, deren baldige Realisierung wärmstens befürwortet wird, lässt einen weiteren Fortschritt in der Entwicklung dieser Wasserstrasse gewärtigen und wird auch dazu beitragen, die wirtschaftliche Bedeutung derselben für den grossen Verkehr zu steigern. Vom Standpunkte des hydrographischen Dienstes, welcher auch in den letzten Jahren der Lösung einschlägiger Fragen über die hydrographischen Verhältnisse des Stromes seine volle Aufmerksamkeit widmete, ist folgendes zu berichten:

Das inländische Pegelnetz des Donaubegebietes hat seit der kommissionellen Stromschau vom Jahre 1898 dadurch eine Erweiterung erfahren, dass in Linz, Persenbeug, Stein, Tulln, Wien und Hainburg, je ein, am Stempfelbach bei Marchhof zwei Limnigraphen aufgestellt und in Funktion gesetzt wurden.

Die Projekte für die Aufstellung solcher Apparate in Schärding, Engelhardtszell, Gmunden, Wels, Steyr und Mauthausen sind bereits vom k. k. Ministerium des Innern genehmigt worden, so dass es binnen kurzem möglich sein wird, die Entstehung und den Verlauf der Flutwellen des Donaustromes in vollkommen verlässlicher Weise zu verfolgen.

Sämtliche diese selbstzeichnenden Wasserstandszeiger erscheinen derart ausgeführt, beziehungsweise projektiert, dass die Limnigraphen zu jener Zeit durch Wasserstandsfernmeldeapparate ersetzt werden können, in welcher ein vom k. k. hydrographischen Zentralbureau für die automatische Wasserstandsfernmelde- und Telephonanlage bereits ausgearbeitetes Projekt im Interesse des Wasserstandsnachrichten- und Hochwasserwarnungsdienstes der Verwirklichung entgegengeht. Um inbezug auf den letzterwähnten Dienst übrigens schon dormalen den Anforderungen eines ausreichenden Hochwasserschutzes tunlichst gerecht zu werden, wurden sämtliche Hochwassermeldeordnungen des Donaubegebietes auf Grund der in den Katastrophenjahren 1897 und 1899 gemachten Erfahrungen der eingehenden Prüfung unterzogen. Für Ober- und Niederösterreich wurde die neu bearbeitete Hochwassermeldeordnung mit der Verordnung der ober- beziehungsweise niederösterreichischen Statthalterei vom 15. Juli 1902, Z. 11 475, beziehungsweise vom 27. April 1902, Z. 7835 zur allgemeinen Kenntnis gebracht, Für Salzburg steht die bezügliche Verlautung demnächst bevor.

Der Wasserstandsnachrichtendienst, welcher durch die Herausgabe periodischer Berichte gepflogen wird, hat ebenfalls eine Verbesserung erfahren, indem die darin ersichtlichen Pegelrelationen den eingetretenen Aenderungen der Stromverhältnisse angepasst wurden. Da auch in jüngster Zeit solche Störungen der Pegelrelationen stattgefunden haben, ist gegenwärtig wieder eine Neubearbeitung der Pegelrelationen von der k. k. hydrographischen Landesabteilung Wien veranlasst worden und werden schon die nächst erscheinenden Wasserstandsberichte diese Neubearbeitung erkennen lassen. Während sonach der Wasserstandsnachrichten- und Hochwasserwarnungsdienst seiner sukzessiven Vollendung entgegengeht, konnte hingegen der Wasserstandsprognosendienst an der Donau bis nun noch nicht aktiviert werden. Es sind nämlich die hydrometrischen Erhebungen, mangels des erforderlichen technischen Personals, noch nicht so weit gediehen, um die Konsumtionskurven der Donau und deren Affluenten bezüglich der wichtigsten Pegelorte aufstellen zu können.

Immerhin sind aber die Konsumtionskurven der Donau für Wien und Stein, sowie des Traun-, Traisen- und Kampgebietes für viele Massstellen ermittelt und in den anderen Teilgebieten schon einzelne Konsumtionsmessungen bewirkt worden, weshalb auch in nicht allzuferner Zeit der Einführung der Wasserstandsprognose insbesondere dann wird entgegenzusehen werden können, wenn die hydrometrischen Erhebungen rascher durchgeführt werden und die früher erwähnte automatische Fernmeldeanlage zur Ausführung gelangt.

Belangend die übrigen Arbeiten des hydrographischen Dienstes,

so sind dieselben teils in den betreffenden Jahrbüchern, teils in der Monographie über die Hochwasserkatastrophe des Jahres 1899, ferner in Stromkarten, synoptischen Längen- und Querprofilen des Donaustromes, sowie endlich in Studienlaboraten niedergelegt, welche über Veranlassung der Donauregulierungskommission verfasst wurden. Das darin enthaltene Material dürfte nicht nur die Kenntnis des Abflussvorganges der Donau bereichern, sondern auch eine Gewähr dafür bieten, dass die auf die Wasserabfuhr und Schiffbarkeit dieses Stromes bezugnehmenden Fragen einer gedeihlichen Lösung zugeführt werden.

Die Stromschaukommission nahm diese Mitteilungen dankend zur Kenntnis.

Der Vertreter des k. und k. Reichs-Kriegs-Ministeriums (Marine-sektion) äusserte sich zu den Ergebnissen der Stromschaufahrt dahin, dass die von den Schiffsfahrtsinteressenten in navigatorischer Hinsicht vorgebrachten Wünsche volle Würdigung verdienen und dass diese Wünsche auch im Interesse seines Ressorts auf das Wärmste unterstützt werden.

Der Vertreter des Zentralvereins für die Fluss- und Kanalschiffahrt in Oesterreich (vormals Donauverein) übergab eine schriftliche Aeusserung, die sub Beilage 3 dem Protokolle angeschlossen wird.

In dieser Aeusserung werden zunächst die in den letzten vier Jahren am Strome ausgeführten wichtigsten Anlagen dankend erwähnt, und weiters die bei der Stromschau vorgebrachten Wünsche der Schiffsfahrtsinteressenten wärmstens empfohlen. Insbesondere betont der genannte Vertreter die Notwendigkeit der Wasserstandsprognose, regt an die Veröffentlichung des Längenprofils des Stromes und bespricht die Dringlichkeit der Vertiefung der Fahrrinne, welche auf das Mass von 2,1 m beim niedersten Wasserstande der Schiffsfahrtsperiode nicht nur in der Stromstrecke von Korneuburg abwärts, sondern auch in der ganzen oberen Donaustrecke zu bringen wäre. Am dringendsten sei die Durchführung dieser Massnahmen in der Stromstrecke von Tulln abwärts bis Theben, da in dieser Strecke zahlreiche seichte Furten angetroffen werden, was in der oberen Donau weniger der Fall ist. Keinesfalls wäre es aber zulässig, die Herstellung der Mindestfahrteufe von 2,1 m auf die untere Donaustrecke zu beschränken, vielmehr dieses Mindestmass in der ganzen österreichischen Donau anzustreben.

Nach Passierung der Landesgrenze bei Theben wurde die Fahrt bis zum Landungsplatze in Pressburg fortgesetzt.

Bei der Ankunft daselbst richtete der Kommissionsleiter an die Kommissionsmitglieder das Ersuchen, an einer Schlussitzung in Wien teilzunehmen und bestimmte hierfür im Einverständnisse mit den übrigen Kommissionsteilnehmern den 19. November 1902.

### Schlussberatung am 19. November 1902.

Bei dieser im Wasserbaudepartement des Ministeriums des Innern stattgefundenen Schlussberatung wurde zunächst das Protokoll über die Ergebnisse der Stromschaufahrt vom 10. bis 13. d. M. zur Verlesung gebracht.

Sodann wurden die anwesenden Vertreter ersucht, allfällige Bemerkungen und Wünsche zu Protokoll zu geben, insofern die letzteren in der vorstehenden Darstellung nicht zum Ausdrucke kamen.

Hierauf wurden folgende Anregungen vorgebracht:

1. Es ist notwendig, dass die Lage des kleinsten Schifffahrtswasserstandes genau präzisiert wird, und wäre zu diesem Behufe die Ablesung am Pegel in Spitz als normale festzuhalten. Die übrigen Pegelablesungen in ihrer Relation zum Spitzer Pegel beim niedrigsten Schifffahrtswasserstande wären alljährlich festzustellen.

2. Dem Wunsche wegen Veröffentlichung des Längenprofiles der Donau wird durch das hydrographische Zentralbureau Rechnung getragen werden.

3. Der in der Aeusserung des Herrn Vertreters des Zentralvereins für Fluss- und Kanalschifffahrt in Oesterreich ausgesprochene Wunsch, dass im ganzen Bereiche des österreichischen Donaulaufes eine Wassertiefe von 2,1 m beim niedersten Schifffahrtswasserstande angestrebt werden soll, wird mit Rücksicht auf das zu schaffende Wasserstrassen-netz als gerechtfertigt erkannt, und der k. k. Regierung zur tunlichsten Berücksichtigung empfohlen.

Der Vertreter der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft spricht schliesslich den Dank der Gesellschaft an die Regierung für die bisher im Interesse der Schifffahrtbeförderung durchgeführten Anlagen und Arbeiten aus und bittet, dass die verhandelten Wünsche in ebenso wohlwollender Weise behandelt werden.

Schliesslich wird noch bemerkt, dass ausser den im Texte des Protokolles genannten Mitgliedern bei der Besichtigung einzelner Stromstrecken noch nachstehende Herren teilgenommen haben:

Die Mitglieder der Donauregulierungskommission: Reichsratsabgeordneter Johann Wohlmeyer, k. k. Ministerialsekretär Dr. Robert Grienberger, Oberbaurat Eduard Kaiser, Oberbaurat Stadtbaudirektor Franz Berger, ferner die Herren k. k. Hofrat Johann Mrasik, Vorstand der technischen Abteilung der Direktion für den Bau der Wasserstrassen, Baurat Franz Kindermann des Stadtbauamtes Wien, Zivilingenieur Rudolf Gunesch, Mitglied des Beirates für den Bau der Wasserstrassen, Anton Poschacher als Interessent der Ruderschifffahrt, Karl Domian, Inspektor der Ersten k. k. priv. Donaudampfschifffahrtsgesellschaft, k. k. Baurat und Strombauleiter in Linz Max Jessowits, die k. k. Oberingenieure und Abteilungsvorstände Rudolf Halter und Otto Kleinhans, sowie der k. k. Ingenieur Karl Perl, Strombauleiter in Grein.

Sonach wird das Protokoll geschlossen und gefertigt mit dem Besatze, dass, dem Wunsche der Kommissionsteilnehmer gemäss, denselben Druckexemplare des Protokolls übermittelt werden.

Wien, 19. November 1902.

Ignatz Schrey m. p. Ernst Lauda m. p. Arthur Herbst m. p.  
Dr. R. Grienberger m. p. Siegmund Taussig m. p. C. V. Suppan m. p.  
Karl Domian m. p. Dr. Heinrich Kautzky m. p.  
Dr. J. Freiherr von Loewenthal m. p. Karl v. Mattes m. p.  
Jakob Bacher m. p. Eduard Kaiser m. p. Bozdech Gustav m. p.  
Josef Karl Gsottbauer m. p. Florian Schallberger m. p.  
Karl Lucich m. p. Karl Ebner m. p. Franz Berger m. p.  
Rudolf Halter m. p. Otto Kleinhans m. p. Paul Klunzinger m. p.

## Programm

für die von den k. k. Ministerien des Innern und des Handels angeordnete in der Zeit vom 10. bis 13. November 1902 anberaumte

### IV. kommissionelle Donaustromschauafahrt von Passau bis Theben.

*Montag, den 10. November 1902.* Zusammenkunft der Kommissionsmitglieder in Passau um 7 $\frac{1}{2}$  Uhr morgens im Agentiegebäude der Ersten k. k. priv. Donaudampfschiffahrtsgesellschaft.

Abfahrt von Passau auf dem für die Stromschauafahrt bereit gestellten Dienstschiffe der Donauregulierungskommission um 8 Uhr vormittags.

Besichtigung der Donaustrecke „Passau—Linz“.

*Dienstag, den 11. November 1902.* Abfahrt von Linz um 8 Uhr vormittags.

Besichtigung der Donaustrecke „Linz—Krems“.

*Mittwoch, den 12. November 1902.* Abfahrt von Krems um 10 Uhr vormittags.

Besichtigung der Donaustrecke „Krems—Wien“.

*Donnerstag, den 13. November 1902.* Abfahrt von Wien, Praterkai, um 8 $\frac{1}{2}$  Uhr vormittags.

Besichtigung der Donaustrecke „Wien—Theben“, Fahrt nach Pressburg und Rückfahrt mit Bahn nach Wien.

Eventuelle Wünsche und Anträge der Kommissionsteilnehmer und Schiffsfahrtsinteressenten wollen dem Kommissionsleiter k. k. Ministerialrat Ignaz Schrey im Laufe der Stromschauafahrt schriftlich oder mündlich mitgeteilt werden.

Wien, 29. Oktober 1902.

## Verzeichnis

über die zwischen Passau—Theben bestehenden Schiffahrtshindernisse.

### A. Oberösterreich

(Passau—Ispermündung).

1. Mühlbach, unterhalb Pyrawang (Kilometer 283). Die Naufahrt wird linksseitig durch größere Steine, welche am Flussgrunde liegen, auf ca. 80 m eingeengt.

Die Steine liegen bei:

- + 90 Passau Donau
- + 45 „ Inn
- 10 Engelhartzell
- 2 Aschach
- 140 Linzer Pegel

zwischen 4 und 10 dcm tief.

2. *Jochenstein* (Kilometer 274). Eine Dampferbegegnung ist hier nicht möglich, weil die eigentliche Fahrbahn keine 100 m Breite hat.

3. *Ranna-Schwall* (Kilometer 267). Durch die Geschiebeablagerungen des Rannabaches wird die Donau auf die Hälfte ihrer Breite eingengt und ein gefährlicher Schwall erzeugt.

Eine Dampferbegegnung ist an dieser Stelle unmöglich.

Havariert haben an dieser Stelle bereits die Dampfer „Stauff“, „Maximilian“ und „Brood“ und verschiedene beladene Fahrzeuge.

Etwa 200 m unterhalb in der Mitte des Stromes liegt eine Felspartie, welche bei Passau Donaupegel + 140, Inn 100, Aschach Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft Pegel 0 trocken zu liegen kommt und bei + 5 cm Aschach noch etwas überronnen wird.

4. *Neuhaus* (unter Kilometer 239). Durch die Geschiebeablagerungen des Mühlbaches werden Schotter und grosse Steine weit in den Strom hineingebracht, welche der Schiffahrt sehr gefährlich werden und besonders jene Dampfer behindern, welche talfahrend in Neuhaus zu manipulieren haben und daher oberhalb dieser Ablagerungen Rondeau machen müssen.

Bergabwärts havarierte „Vindobona“ am 9. Mai 1902 W 3 258, 17<sup>1</sup>/<sub>4</sub> mit Holzstämmen beladen bei + 141 Engelhartzeller Pegel, 82 Aschachpegel.

Diese Ablagerungen wären zu entfernen und ein Neubau vom Ausstreifplatz unter der Seilfähre abwärts an die Ecke unterhalb des Pontons verlaufend eine geregelte Anlände analog N Ranna zu errichten. Ueber diese Anlände haben bereits Besprechungen mit der k. k. Strombauleitung Linz stattgefunden.

5. *Aschach-Kachlet* (Kilometer 229). Felsiger Grund, bedeckt mit lockerem Steingeröll; bei Aschacher Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft Nullpunkt oder 48 Aerarpegel, nur mehr 12<sup>1</sup>/<sub>2</sub> cm absolute Tiefe bei einer Breite von 30 m. Hier haben in den letzteren Jahren einige Sprengungen und Entfernungen der Sprengstücke stattgefunden, allein diese Massnahmen dürften ihre Grenze erreicht haben, und scheint sich der Wasserspiegel allgemach zu senken, nachdem es heuer bei den Niedrigwasserständen im September und Oktober mannigfach vorgekommen, dass Schleppobjekte, welche genau der Fahrnorm entsprechend getaucht waren, bei Passierung der Kachletstrecke auf Grund gerieten und leck wurden. Eine endgiltige Abhilfe kann hier durch Errichtung eines Abbaues in der Richtung der bestehenden Bojenlage geschaffen werden, welches Projekt bereits mehrfach ventiliert wurde.

6. *Brandstätter Kachlet* (Kilometer 227). Die Naufahrt ist dort sehr beengt und kaum 50 m breit, ausserdem besteht dort eine sehr starke Strömung, sodass bei niederem Wasserstande die Dampfer genötigt sind, ihr Konvoi in Teilzügen über die kritische Stelle zu führen.

Rechtsufrig hat sich seit zwei Jahren eine neue Fahrrinne gebildet, welche bei einer Sondierung am 21. März 1902 bei + 42 Aschachpegel noch 19 dcm Wasser zeigt, während in der linksseitigen Naufahrt nur 16<sup>1</sup>/<sub>2</sub> dcm sondiert wurden.

In der linksseitigen Naufahrt wurden in den letzten zwei Jahren einige Sprengungen von Felskugeln vorgenommen, jedoch sind diese noch nicht gänzlich entfernt.

Von Kilometer 227 aufwärts, noch in der rechtsseitigen Fahrrinne, sollen die am rechten Ufer entlang liegenden losen Steingerölle und der ca. 200 m unterhalb des Brandstätter Pontons liegende getränkte

Sporn, welcher bei 0 Aschapegel nur mehr 6 dm tief liegt, entfernt werden, damit die Fahrinne die unter allen Umständen nötige Sicherheit biete.

Dieser Sporn wird besonders jenen Dampfern gefährlich, welche genötigt sind, mit Konvoi am Steg in Brandstädt zu nächtigen, weil die Schleppe bis zu diesem Sporn zurückreichen und Havarien nur durch äusserste Vorsicht vermieden werden.

W 3 810 wurde im April 1896 auf diesem Sporn leck und sank.

7. *Weissbaumfurt, Gstockert, Ottensheimer Furt und Schwall* (Kilometer 224, 221, 216). Seichte Stellen, bei welchen ab und zu durch Rechenbaggerungen abgeholfen werden kann.

Der Weissbaumfurt zeigte bei dem Niederwasser im Herbste 1899 nur 12 dm bei 0 Aschacher Pegel.

Im Gstockert treten nur teilweise Versandungen auf, die grösste im Herbst 1899, doch macht sich bei höheren Wasserständen beim Zusammentreffen der rechtsufrigen Fahrinne mit dem linksseitigen Ausrinnen eine vehemente Wechselströmung bemerkbar, welche den Schiffen mit Konvoi sehr gefährlich wird und heuer zweimal Schlepphavarien verursachte.

Diesem Uebelstande könnte durch Verlängerung des rechtsufrigen Leitwerkes, um dessen eheste Vollendung gebeten wird, abgeholfen werden.

In Ottenheim haben sich die Furtverhältnisse infolge der Verlängerung des linksufrigen Leitwerkes gebessert.

Der Schwall arbeitet nicht mehr mit jener Vehemenz, wie dies vor Herstellung des genannten Baues der Fall war; die Felspartie in der Mitte des Stromes besteht zwar noch, ist jedoch zur Zeit den Schiffern nicht gefährlich.

8. *Wilhering* (Kilometer 216—214). In Wilhering tritt zeitweilig eine Versandung ein, die Furttiefe korrespondiert dann meist mit jener des Aschacher Kachlet.

9. *Linz*. (Kilometer 206.) Der am linken Ufer von der hölzernen Fahrbrücke herrührende Pilotenrest, welcher bis zirka in die Mitte des Stromes reicht, soll bei Eintritt von geeigneten Wasserständen neuerdings sondiert und in geeigneter Weise entfernt werden.

Die zwischen der Linzer Brücke und Heilham vorhandenen gewesenen Felsenkugeln sind teils entfernt, teils derzeit verschottet.

10. *Mayrauer*. (Kilometer 189—188.) Durch Errichtung des rechtsseitigen Leitwerkes wurde der bestandenen Versandung abgeholfen, doch ist die Ausfahrt gegen die rechte Uferecke bei der Ausmündung des Altwassers sehr schmal, und können zwei Dampfer nicht anstandslos nebeneinander passieren.

11. *Enghaagen*. (Kilometer 185.) Die dort zeitweilig auftretenden Versandungen werden durch Rechenbaggerungen abgezogen, und werden heuer solche zweimal mit gutem Erfolge vorgenommen.

Diese Rechenbaggerungen sind jedoch nur als Palliativmittel zu betrachten, und wird durch diese eine belebende Naufahrtlinie nicht erreicht.

Die tunlichst rasche Regulierung dieser Strecke ist daher höchst wünschenswert.

12. *Wallsee*. (Kilometer 165—164.) Ein bei jedem Wasserstand gefährlicher Schwall. Der Ausbau der oberhalb dieses Schwalles befindlichen Bucht und gänzlicher Abbau des Einrinnens ins Hüttinger

Wasser, sowie Entfernung des vis-à-vis dem Schwalle liegenden Kachlet würde eine Verbesserung herbeiführen.

13. *Neuschütt, Grennerhaufen.* (Kilometer 162, 159—160.) Es treten fallweise Versandungen ein, welche durch Rechenbaggerungen behoben werden. Ausserhalb des Grennerhaufens liegen grössere Steinhaufen linksseitig der Naufahrt, deren Entfernung dringend geboten ist.

Die Steine liegen zerstreut bei einem Wasserstande von + 24 Maut-hausen und — 100 Linz nur mehr 12 dcm tief.

Dampfboot „Waitzen“ havarierte auf diesen Steinen am 25. Ok-tober 1901 derart schwer, dass selbes zur Reparatur ins Dock musste.

14. *Struden.* (Kilometer 148—147.) Zeigt bei Nullpunkt Struden-pegel eine absolute Tiefe von 12 $\frac{1}{2}$  dcm. Wünschenswert wäre, Mass-nahmen zu treffen, welche es den Schifffahrtstreibenden ermöglichen, eine grössere Fahrtiefe auszunützen.

15. *St. Nikola.* ((Kilometer 146.) Die bereits genehmigte Anlände zwischen Ditricheck und Kalkofen ist ein dringendes Bedürfnis.

## B. Niederösterreich.

(Ispermündung—Wien.)

16. *Sarling.* (*Ybberscheibe*) [Kilometer 127.] Es treten mannigfache Verflachungen auf, und waren bei — 140 Praterkaipegel, — Ybberpegel nur mehr auf 14,5 dcm Wassertiefe vorhanden.

17. *Urfahr,* Kilometer 111, und *Weitenegg,* Kilometer 110. Es treten mannigfache Verflachungen auf, welche von Fall zu Fall durch Rechen-baggerung behoben werden.

Die Felskugel bei Kilometer 111, welche die Naufahrt linksseitig begrenzt und auf welcher der Poschacher Schlepp X am 6. Oktober 1901 havarierte und sank, wurde teilweise gesprengt und liegt zur Zeit bei

- 52 Steinerpegel
- 5 Ybberpegel
- 138 Praterkaipegel

kaum 14 dcm tief.

Deren Entfernung ist dringend geboten, da die Gefahr besteht, dass diese Felskugel im Laufe der Zeiten durch Abrieseln der linksseitigen Sandbank in die Fahrbahn gerät.

18. *Aggsbach.* (Kilometer 98.) Die beiderseits in die Donau ein-mündenden Bäche bringen viel Geschiebe, durch welches der Strom bis auf die halbe Breite eingengt wird und ein starker „Schwall“ entsteht.

An dieser Stelle können Fahrzeuge, die in entgegengesetzter Rich-tung fahren, sich nicht begegnen.

19. *Mitterarnsdorf.* (Kilometer 89.) Linksseitig der Naufahrt ein grösserer Stein, auf welchem bei Spitzer Pegel — 64, Praterkai — 156, „Sajo“ leck wurde und bei — 72 Spitzer Pegel und — 180 Wiener Pegel „Altenburg“ das rechtsseitige Wasserrad zertrümmerte.

20. *Stein.* (Kilometer 74.) Bei Niederwasser an der Anlände, unge-nügende Wassertiefen, so dass die Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft Station Stein, in den letzten Jahren schon wiederholt eingestellt werden musste.

Beim Rausperbach wurden Räumungen vorgenommen und am rechten Ufer Bühnen angelegt.

21. *Kremser Au.* (Kilometer 72.) Es liegen längs der Schwimmschulinseln einzelne Kugeln zerstreut, einige bei -- 74 Steiner Pegel nur 10 dm tief, zirka 250 m unterhalb des Pfeilers der Kremser Eisenbahnbrücke rechts am Naufahrtsjoch bei Steiner Pegel — 62 und Wiener Pegel — 170 kaum 12 dm tief.

Diese Felskugeln wären gelegentlich zu entfernen.

22. *Hollenburger Kachlet.* (Kilometer 66 und 65.) Im Jahre 1900 wurden mehrfache Sprengungen vorgenommen, und zwar wurde jene Kugel unterhalb des Dampfschiffsteges auf 2 m bei o Punkt Steiner Pegel gesprengt.

Diese Tiefe genügt zwar derzeit, ist jedoch ungenügend, wenn die Furtverhältnisse zwischen Krems und Wien sich gebessert haben, und wird diese Kugel dann speziell jenen Schleppen gefährlich, welche sich im Tau eines Dampfers befinden, der an der Station Hollenburg zu manipulieren hat, weil der aufgeklampfte Schlepp, wenn nicht mit allergrösster Vorsicht manipuliert wird, unbedingt auf die Kugel geraten muss.

23. *Oberhalb der Kampfmündung.* (Kilometer 57.) In Mitte der Donau ein alter Sporn; bei Steiner Pegel — 56, Wiener Pegel — 136 nur mehr 14 dm tief.

Derzeit dürfte jedoch dieser Sporn verschottet sein, nachdem er sich weniger bemerkbar macht.

24. *Kansdorfer Eck.* (Kilometer 43.) Linksseitig der Naufahrt Felskugeln, bei Steiner Pegel — 94 und Wiener Pegel — 190 nur 7 bis 11 dm tief.

Hier havarierte zuletzt „Sarajevo“ am 31. März 1901, W 3 65 103 mit 16 dm Tiefgang in allen drei Magazinen bei — 28 Steiner Pegel, — 94 Praterkai.

25. *Tulln* (Kilometer 35.) Es treten jeweilig Versandungen auf, welche durch Rechenbaggerungen von Fall zu Fall behoben werden.

Der Stromstrich liegt derzeit am linken Ufer.

Sollte derselbe dauernd an der Stadtseite erhalten werden, liesse sich dies nur durch den Einbau von Bühnen am linken Ufer vom Ausgang des Neuaigenerwassers angefangen, bewerkstelligen.

26. *Muckendorf.* (Kilometer 27.) Es tritt jeweilig eine Versandung ein, welche durch Rechenbaggerungen behoben wird.

27. *Korneuburg.* (Kilometer 14.) Eine vor der Werftmündung lagernde Sandbank macht den Einlauf in und Auslauf vom Werfthafen bei Niederwasser unmöglich.

Durch fallweise Eimerbaggerung muss die Einfahrt freigehalten werden.

### C. Niederösterreich.

(Wien—Marchmündung.)

28. *Koppensteiner.* (Zwischen Kilometer 11, 12.) Beim Koppensteiner liegen linksseitig der Naufahrt Steinsporen bei 146 Praterkaipegel nur 8 dm tief. Diesen kann zwar ausgewichen werden, doch ist es bei Nebel, Schneegestöber immerhin möglich, dass Fahrzeuge auf diese Sporen geraten und havarieren.

29. *Maria-Elend, Ort. Eckartsau, Thiergartl und Rottensteiner.* (Kilometer 25, 27, 32, 35, 41 und 46.) Bei Maria-Elend, Ort, Eckartsau, Wildungsmauer, Thiergartl und Rottensteiner treten Versandungen ein, welche durch Rechenbaggerungen fallweise behoben werden.

Am 1. November 1902 zeigten sich diese Furten bei — 108 Praterkaipiegel 17 $\frac{1}{2}$ , 22, 20, 18, 21, und 18 $\frac{1}{2}$  dm Wassertiefe.

Wien, 8. November 1902.

C. V. Suppan m. p.,  
Schiffahrts-Oberinspektor der Ersten k. k. priv.  
Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft.

Beilage 3.

**Aeusserung**

**des Vertreters des Zentralvereins für Fluss- und Kanalschiffahrt in Oesterreich, vormals Donauverein.**

Derselbe fühlt sich verpflichtet, für die Einladung des Vereins zu danken und die seit der letzten Stromschauahrt vom November 1898 im Interesse der Schiffahrt hergestellten Arbeiten hiermit hervorzuheben:

1. Die bei Schildorf in Gemeinschaft mit der königlich bayerischen Regierung durchgeführte Zusammenfassung des geteilten Stromes in eine einzige gut fahrbare Rinne durch Absperrung des rechtsseitigen Armes wurde vollendet.

2. Die Verbesserung der Fahrtiefen im Aschacher und Brandstätter Kachlet wurde in Angriff genommen.

3. Der Ottensheimer Schwall wurde beseitigt.

4. Die Kaimauer längs des Linzer Umschlagplatzes wurde verlängert.

5. Der Winterhafen unterhalb Linz wurde vollendet.

6. Neue Anländen für die Dampfschiffe wurden hergestellt, beziehungsweise rekonstruiert in Nieder-Ranna, Wesenufer und Ottensheim, bei Grein eine solche für Ruderschiffe. Oberhalb und unterhalb Wiens wurden vollendet:

7. Der Kuchelauer Hafen. und

8. der Freudenauer Hafen.

9. Die Niederwasserregulierung wurde im Wiener Donaudurchstich von oberhalb Nussdorf bis unterhalb der Donaukanalmündung bis auf die Wendepätze ausgebaut, an denen noch gearbeitet wird, und hat sich an den vollendeten Strecken die angestrebte Fahrwassertiefe von 2,1 m bei dem geringsten Niederwasser der Schiffahrtsperiode, das ist 1,5 m unter Null Reichsbrückenpegel bei den während der Fahrt vorgenommenen Peilungen nahezu überall gezeigt.

Das k. k. hydrographische Zentralbureau hat für den Hochwasserwarnungsdienst durch die Herausgabe entsprechender Hochwassermeldungsvorschriften eine Arbeit geleistet, welcher nicht nur der Dank der Schiffahrtsinteressenten, sondern auch der Gesamtbevölkerung des österreichischen Donaustromgebietes in hervorragendem Masse gebührt.

Durch die Herausgabe der Wasserstandsberichte wird eine allgemeine Kenntnis über die Wasserstandsbewegung geboten; es bildet jedoch die Verlautbarung von Wasserstandsprognosen ein unumgängliches Erfordernis der Schiffahrtsinteressenten.

Sowie es am österreichischen Elbestrome möglich war, den Prognosendienst in entsprechender Weise auszubilden, sollte auch an der Donau mit der grössten Energie auf die Einführung eines solchen Dienstes hingearbeitet und zu diesem Behufe getrachtet werden, dass die hydrometrischen Erhebungen im Donaustrome und dessen Zuflüssen bewirkt und das vom hydrographischen Zentralbureau ausgearbeitete Projekt einer automatischen Fernmeldung längs des Donaustromes ehestens der Verwirklichung zugeführt werde.

Da das Wasserspiegelnivellement der österreichischen Donau vollendet ist, so liegt der Wunsch nahe, dass das Ergebnis derselben, das Längenprofil der gesamten österreichischen Donau in ähnlicher Weise zusammengestellt werden möge, wie es in dem zur Einsicht aufgelegenen, vom hydrographischen Zentralbureau für die Strecke Schwallenbach—Pressburg zur Darstellung gebracht wurde. Daraus sind die überaus wichtigen Flussverhältnisse zu ersehen und liegt eine Veröffentlichung desselben im allgemeinen Interesse.

Nach dieser Aufzählung der seit der letzten Stromschaufahrt ausgeführten Arbeiten erachtet es der Vertreter des Zentralvereins als seinen Pflichten entsprechend, weitere Wünsche betreffs Erleichterung der Schifffahrt beizufügen.

Während die Donau von Passau bis Tulln, mit Ausnahme einzelner kurzer Strecken, das Aschacher und Brandstätter Kachlet, den bisherigen Bedürfnissen genügt, treten in der Strecke von Tulln bis Nussdorf mindestens 5 Furten, von der Donaukanalausmündung bis über Hainburg hinab 12 bis 20 Furten auf, welche die Ausnützung der Tauchtiefe der Schiffe durch ihre geringe Fahrwassertiefe behindern.

Nach dem Abfallen des Mittelwasserstandes zeigen die Schwellen an den Furten die höchste Höhe, und es musste seither die Schifffahrt durch Rechenbaggerungen an den Furten aufrecht erhalten werden, welche sich erst nach länger andauerndem Niederwasser, wie es jetzt auch vor der Stromschaufahrt der Fall war, allmählich tiefer erhalten.

Die schlechtesten, für die Tauchtiefe massgebenden Furten zeigten bei der Fahrt 1,6 m Wassertiefe, bei einem Wasserstande von 1,4 m unter dem Nullpunkte des R. R. Pegels, also bei Annahme des niedrigsten Wasserstandes in der Schifffahrtsperiode von 1,5 m unter Null nur eine Fahrtiefe von 1,5 m, welcher eine Tauchtiefe von 1,2 m entspricht. Auf diese Tauchtiefe waren auch die begegneten Schleppe der Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaften beladen.

Der Donauverein, nunmehr der Zentralverein genannt, hat im Oktober 1900 diese Strecke ebenfalls untersuchen lassen und wurden dieselben Verhältnisse vorgefunden; es ist seither sogar eine Verschlimmerung eingetreten, indem sich die Zahl der Furten vermehrt und eine solche sogar derzeit unterhalb Hainburg aufgetreten ist. Ausser dem seit vielen Jahren geübten Notbehelf der Rechenbaggerung ist auch in der ganzen in Betracht kommenden Stromstrecke im eigentlichen Schifffahrtsinteresse zur Ausbildung der Fahrrinne nichts geschehen, und es dürfte auch im Interesse der Wirtschaftlichkeit sein, in dieser Strecke durch definitive Massregeln Verbesserungen einzuführen, und zwar nach den bereits stellenweise in der Donau selbst durchgeführten Vorbildern.

Die Ergebnisse der Stromschaufahrt inbezug auf die Hindernisse,

welche auf der Donau einer durchgehenden Fahrtiefe von 2,1 m beim niedrigsten Wasserstande in der Schifffahrtsperiode entgegenstehen, gehen dahin, dass gerade die unterste Strecke der österreichischen Donau von Tulln bis Hainburg die längste Unterbrechung der guten Fahrrinne und die meisten seichten Flussstellen zeigt, während in der gesamten Strecke von Tulln bis Passau nur wenige, schon in Angriff genomene Flussvertiefungen nötig sind.

Es dürfte denn auch in Zukunft für eine Trennung der anzustrebenden Fahrwassertiefen ober- und unterhalb Korneuburg (2,0 und 2,1 m), wie sie bei der dritten Stromschaukommission bestimmt wurde, gar kein Grund vorhanden sein, da jener Punkt damals als Ausmündungsstelle des Donau-Moldaukanals nach dem einzigen damals bestehenden Projekte in Aussicht genommen war.

Keinesfalls aber ist aus der Trennung der Stromtiefen der daraus anderwärtig gezogene Schluss berechtigt, dass der Donau-Moldaukanal bei Korneuburg ausmünden müsse, weil die Donau erst von dort ab die grössere Wassertiefe erhalten könne.

Die Stromschaufahrt hat gezeigt, dass die ganze obere österreichische Donau dem Ziele einer Wassertiefe von 2,1 m bei niedrigstem Wasserstande während der Schifffahrtsperiode viel näher steht, als die untere.

Schliesslich wird für das Wohlwollen, mit welchem die Kommission den mannigfaltigen Wünschen der Schifffahrtsinteressenten entgegenkam, der gebührende Dank ausgesprochen und die Bitte gestellt, diese Aeussereung dem Protokolle beizuschliessen zu wollen.

Der Vertreter des Zentralvereins für Fluss- und Kanalschifffahrt in Oesterreich, vormalis Donauverein

*Ingenieur Paul Klunzinger m. p.*

Beilage 4.

## Zusammenstellung

der

**Pegelablesungen in der Donaustrecke Passau—Theben beim niedrigsten Wasserstande der Schifffahrtsperiode des Jahres 1901.**

### Wasserstände am 11. November 1901.

Pegelstation	Passau	+ 1,07 m	(am 15. November 1901 + 1 m).
„	Engelhartszell	+ 0,07 m	(am 15. November 1901
+ 0,04 m).			
Pegelstation	Aschach	+ 0,29 m	(am 15. November 1901 + 0,25 m).
„	Ottensheim	+ 0,21 m	(am 15. und 16. November 1901
+ 0,18 m).			
Pegelstation	Linz	— 1,45 m	(am 15. November 1901 — 1,50 m).
„	Mauthausen	— 0,18 m	(am 15. November 1901 — 0,23 m).
„	Grein	+ 0,32 m	(am 15. November 1901 + 0,25 m).
„	Struden	+ 0,09 m	(am 15. November 1901 + 0,02 m).
„	Ybbs (neuer Pegel)	— 1,36 m.	
„	Säusenstein	— 1,66 m.	

Pegelstation	Pöchlarn	— 1,52 m.
"	Melk (neuer Pegel)	— 2,30 m.
"	Spitz	— 0,51 m.
"	Stein	— 0,82 m.
"	Hollenburg	1,73 m.
"	Altenwörth	— 1,75 m.
"	Zwentendorf	— 1,85 m.
"	Tulln	— 1,54 m.
"	Langen-Lebarn	— 0,95 m.
"	Greifenstein	— 1,58 m.
"	Korneuburg	— 1,22 m.
"	Nussdorf	— 1,64 m.
"	Kronprinz Rudolfbrücke	— 1,38 m.
"	Stadlauer Brücke	— 1,62 m.
"	Ausmündung des Wiener Donaukanales	— 1,47 m.
"	Fischamend	— 0,01 m.
"	Regelsbrunn	— 0,60 m.
"	Deutsch-Altenburg	— 0,82 m.
"	Hainburg	— 0,15 m.

Zusammenstellung

Wasserstände am 11. November 1901

Wasserstände in der Donaustrasse Tulln beim niedrigen Wasserstande der Schiffahrtperiode des Jahres 1901

Wasserstände am 11. November 1901

Wasserstände am 12. November 1901

Wasserstände am 13. November 1901

Wasserstände am 14. November 1901

Wasserstände am 15. November 1901

Wasserstände am 16. November 1901

Wasserstände am 17. November 1901

Wasserstände am 18. November 1901

Wasserstände am 19. November 1901

Wasserstände am 20. November 1901

Wasserstände am 21. November 1901

Wasserstände am 22. November 1901

Wasserstände am 23. November 1901

Wasserstände am 24. November 1901

Wasserstände am 25. November 1901

Wasserstände am 26. November 1901

Wasserstände am 27. November 1901

Wasserstände am 28. November 1901

Wasserstände am 29. November 1901

Wasserstände am 30. November 1901

## Provisorische Hafenordnung

für den

### Linzer Winterhafen.

#### § 1.

##### Zweck des Hafens.

Der Winterhafen in Linz hat zunächst den Zweck, den Handelsschiffen und anderen Wasserfahrzeugen einen gesicherten Winterstand zu gewähren.

Derselbe steht auch sonst zu jeder Jahreszeit der Benützung offen.

#### § 2.

##### Benützung und Beaufsichtigung.

Alle in- und ausländischen Schiffe werden, soweit es der Raum gestattet, in den Hafen zugelassen.

Die Beaufsichtigung des Hafens, die Handhabung und Ueberwachung der Anordnungen dieser Hafenordnung obliegt dem hierzu bestellten k. k. Hafенmeister.

Leicht entzündbare und explosive Stoffe müssen vor dem Einlaufen in den Hafen aus den Fahrzeugen beseitigt werden; lediglich die für die Beleuchtung der Schiffe erforderlichen Stoffe dürfen auf demselben verbleiben.

#### § 3.

##### Anmeldung und Zulassung der Fahrzeuge.

Der Schiffsführer hat vor dem Einlaufen sein Fahrzeug an den dazu bestimmten, entsprechend gekennzeichneten Stellplatz zu bringen, sich hierauf unter Vorweis des Schiffs- und Schifferpatentes beim Hafенmeister anzumelden, die Erklärung abzugeben, für welche Zeitdauer der Hafen benützt werden soll und gleichzeitig (abgesehen von den im § 10, Alinea 1, normierten Fällen) die für die Benützung des Hafens entfallende Gebühr zu entrichten.

Der Hafенmeister stellt sodann den Zulassschein aus und weist den Platz an, an welchem das Fahrzeug anzulegen hat.

Ueber Verlangen erhält der Schiffsführer gegen Entrichtung von 25 h ein gedrucktes Exemplar der Hafенordnung vom Hafенmeister ausgefolgt.

Unkenntnis der Hafенordnung entschuldigt nicht.

#### § 4.

##### Ein- und Auslaufen der Fahrzeuge, Ausweichregeln.

Das Ein- und Auslaufen ist nur während der Tageszeit gestattet und wird vom Hafенmeister durch Signale geregelt. Die Tageszeit

im Sinne dieser Vorschrift beginnt 30 Minuten vor Sonnenaufgang und endigt 30 Minuten nach Sonnenuntergang.

Wenn am rechten Donau-Ufer bei Kilometer 202,8 unterhalb der Schiffswerfte ein Ballon aufgezo gen ist, ist die Ausfahrt aus dem Hafen verboten. Wenn an dieser Stelle zwei Ballons aufgezo gen sind, ist die Einfahrt in den Hafen untersagt.

Bezüglich der Begegnung zweier Fahrzeuge vor der Haf enmündung hat folgende Ordnung zu gelten:

Das aufwärts in den Hafen einlaufende Schiff muss bei Sicht des im Ausfahren begriffenen Schiffes unterhalb der Einfahrt nach links ausweichen oder stehen bleiben und die Passierung des ausfahrenden Schiffes, das ebenfalls nach links auszuweichen hat, abwarten.

Bei einem Wasserstande von Null Linzer Pegel und darunter hat der Bergfahrer schon im Kilometer 202 ein Signal zu geben und darf erst dann in den Hafen einfahren, wenn ein Ballon am rechten Donau-Ufer unterhalb der Schiffswerfte bei Kilometer 202,8 ausgesteckt ist.

Im Hafen haben entgegenfahrende Fahrzeuge ihre Fahrt tunlichst so einzurichten, dass der Talfahrer sich längs des Haf enabschlusswerkes, der Bergfahrer sich längs des Schiffswerfteufers bewegt. Vorfahren im Hafen und in der Einfahrt ist strengstens verboten.

Diese Fahrordnung enthebt keineswegs von der Verpflichtung, die nach der Schiffsfahrts- und Stropolizei-Ordnung vorgeschriebenen Signale vom Schiffe aus zu geben.

Zwischen der Haf enmündung und der Profillinie der beiderseitigen Kilometermarken 203 darf kein Fahrzeug Aufstellung nehmen.

Die vom Haf enmeister den Schiffen angewiesenen Plätze sind beim Einlaufen sofort einzunehmen und dürfen ohne ausdrückliche Erlaubnis des Haf enmeisters nicht gewechselt werden.

Ueber Verlangen des Haf enmeisters jedoch hat jedes Fahrzeug seinen Aufstellungs ort unverzüglich zu ändern und den ihm angewiesenen neuen Platz anzunehmen.

Der Schiffsführer, welcher sich weigert, diesen Vorschriften nachzukommen, kann von dem Hafen ausgeschlossen werden und kann sein Schiff nötigenfalls mit polizeilicher Beihilfe hinausgeschafft werden.

## § 5.

### Reihenfolge des Anlegens.

Die Reihenfolge des Anlegens richtet sich nach der Anmeldung der Fahrzeuge. Diese Reihenfolge wird unter Eintragung der Ordnungsnummer des Schiffregisters auf dem Zulassschein ersichtlich gemacht.

Hält der Schiffer die Reihenfolge nicht ein, so geht er seines Anspruches auf diese verlustig. Werden mehrere Fahrzeuge gleichzeitig angemeldet, so haben die zu Berg kommenden den Vorrang.

## § 6.

### Festlegen der Fahrzeuge.

Jedes Fahrzeug ist durch den betreffenden Schiffsführer mit tauglichen Seilen oder Ketten dauerhaft und gut zu befestigen und liegt es dem Haf enmeister ob, diesfalls die Aufsicht zu führen.

Jeder Schiffsführer hat zu gestatten, dass die Taue oder Ketten der Nachbarschiffe über sein Schiff gezogen oder dass fremde Fahr-

zeuge an das eigene Schiff angeheftet werden, sowie dafür zu sorgen, dass zwischen seinem Fahrzeuge und dem Nachbarschiffe eine gangbare und sichere Kommunikation hergestellt wird.

Ebenso hat jeder Schiffsführer den für die Ein- und Ausladung notwendigen Verkehr über sein Schiff zu gestatten.

Wenn ein Fahrzeug aus was immer für einem Grunde genötigt ist, ein Tau oder eine Kette quer über das Wasser zu spannen, so muss dieses Tau oder die Kette sofort nachgelassen werden, wenn diese letzteren durch ein anderes Schiff gekreuzt werden müssen.

Ein Schadenersatz für allfällige Beschädigungen der Fahrzeuge bei Eisgängen und Hochwasser wird nicht geleistet.

### § 7.

#### Hafengebühren für Schiff und Ladung.

Als Grundlage der Gebührenbemessung gelten die vom Fahrzeuge eingenommene Wasserfläche und überdies die Ladung.

Die Fläche wird aus dem im Schiffspatente enthaltenen oder direkt ermittelten Masse für die grösste Länge (ohne Steuerruder) und die grösste Breite (inkl. Bergholz) gerechnet. Bei Raddampfern wird zur grössten Breite des Schiffskörpers noch die Breite eines Radkastens (inkl. Bergholz) gerechnet.

Die Bemessung der Ladung erfolgt nach dem in den Händen des Schiffsführers befindlichen Frachtbriefe. Ladungen unter 1000 kg sind gebührenfrei.

Die Gebühr für die Benutzung des Hafens ist entweder eine Wintergebühr oder eine nach der Dauer der Einstellung zu berechnende Tagesgebühr. Letztere kann sowohl während der Winterperiode als auch während der Schifffahrtsaison eingehoben werden.

Die zu den Schiffen gehörigen kleinen Boote müssen zur Ueberwinterung auf das Schiff gesetzt werden. Die zur Manipulation notwendigen Fahrzeuge können gebührenfrei ins Wasser gelassen werden, sind aber über Auftrag des Hafenmeisters wieder auf das Schiff zu bringen.

### § 8.

#### Wintergebühren.

Für Fahrzeuge, welche innerhalb des Zeitraumes vom 15. November bis 15. März in den Hafen einlaufen und daselbst überwintern wollen, wird die Flächengebühr für den bezeichneten Zeitraum mit 8 h pro Quadratmeter festgesetzt.

Die Gebühr für die Ladung der eingestellten Fahrzeuge wird für je 1000 kg mit 10 h bemessen, sodass die Gebühr für je 100 kg Ladung 1 h beträgt. Ladungsbruchteile unter 100 kg bleiben bei der Gebührenbemessung unberücksichtigt.

Die Wintergebühr wird unabhängig von der tatsächlichen Dauer des Winters als Ganzes (Saisongebühr) eingehoben.

### § 9.

#### Tagesgebühren.

Für Fahrzeuge, welche in den Hafen auf unbestimmte Zeit, und zwar sowohl während der Winter- als auch während der Schifffahrtsperiode eingestellt werden, wird die Flächengebühr mit 0,08 h pro qm und Tag festgesetzt.

Für die Ladung der eingestellten Fahrzeuge wird die Gebühr per je 1000 kg und Tag mit 0,2 h bemessen, sodass die Gebühr für je 100 kg und Tag 0,02 h beträgt. Ladungsbruchteile unter 100 kg bleiben bei der Gebührenbemessung unberücksichtigt.

§ 10.

Zahlung der Gebühren.

Die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, die Süd-deutsche Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und die Ungarische Fluss- und Seeschiffahrts-Gesellschaft haben für ihre Fahrzeuge die Wintergebühr nach Ablauf der Winterperiode und die eventuell zur Anrechnung gelangende Tagesgebühr nach Ablauf der Schifffahrtsperiode auf Grund der ihnen von der Winterhafen-Verwaltung zugehenden Konsignation bei der k. k. Finanz-Landeskasse in Linz zu erlegen.

Die Schiffsführer sonstiger Schifffahrtsunternehmungen haben die Winter- beziehungsweise Tagesgebühr gleich nach Bekanntgabe der Höhe derselben in dem vorgeschriebenen Ausmasse beim Hafenmeister zu erlegen.

Der Hafenmeister hat den Erhalt der Gebühr zu quittieren, in seinem Register unter Ansetzung einer nach der Reihenfolge der Anmeldung fortlaufenden Zahl vorzumerken und die Gebühren selbst mit Schluss eines jeden Monats mittels einer Konsignation an die k. k. Finanz-Landeskasse in Linz abzuführen.

§ 11.

Gebühren-Begünstigung.

Wenn ein nach dem 15. November gegen Entrichtung der Tagesgebühr eingelaufenes Fahrzeug bei ununterbrochenem Aufenthalte genötigt wird, den Hafen über den Winter zu benutzen, so wird ihm über Begehren die Zahlung der Wintergebühr gestattet und die vom Tage des Einlaufes bis dahin entfallende und gezahlte Tagesgebühr von den Wintergebühren abgerechnet.

§ 12.

Gebührenfreiheit bei Wiedereinlaufen im Winter.

Dagegen hat ein Fahrzeug, welches gegen Erlag der Winterhafengebühr eingelaufen ist und bei eintretender günstiger Witterung wieder ausläuft, keinen Anspruch auf den Rückerersatz der erlegten Gebühr.

Entfernt sich ein solches Fahrzeug jedoch während der Ueberwinterungs-Periode aus irgend einem Grunde aus dem Hafen, so kann das nochmalige Einlaufen desselben innerhalb dieser Periode zwar gebührenfrei, aber nur dann stattfinden, wenn zur Wiederaufnahme noch Platz vorhanden ist.

§ 13.

Gebührenfreiheit für spezielle Fälle.

Für die Fahrzeuge der k. und k. Kriegsmarine und der k. und k. Pioniertruppe wird eine Gebühr nicht eingehoben.

Die zur Reparatur auf die Schiffswerft gebrachten Fahrzeuge sind, solange sie sich in Reparatur befinden und nicht zur Ueberwinterung einlaufen, gebührenfrei, jedoch mit der Einschränkung, dass diese Schiffe innerhalb des dem Werftufer entlang laufenden Wasserstreifens von

20 m Breite aufgestellt sind. Beginn und Beendigung der Reparatur ist von der Werftdirektion dem Hafenmeister anzuzeigen.

Die der Schiffswerft gehörigen Schiffe und ihre schwimmenden Arbeitseinrichtungen sind nur dann gebührenfrei, wenn sie gleichfalls in dem obgenannten Wasserrayon untergebracht sind.

Benötigt die Schiffswerft diese Wasserfläche nicht für ihren Geschäftsbetrieb, so kann diese Fläche ohne weiteres nach Weisung des Hafenmeisters von den Fahrzeugen anderer Interessenten benutzt werden.

#### § 14.

##### Gebahren mit Feuer und Licht.

Das Anmachen und Unterhalten von Feuer und Licht ist mit Ausnahme der Dampfschiffe nur für häusliche Zwecke und nur auf bewohnten Fahrzeugen von 6 Uhr früh bis 9 Uhr abends gestattet.

Auf den Inspektionsschiffen kann Feuer oder Licht auch während der Nacht gehalten werden.

Offene Feuer sind im Hafengebiete gänzlich untersagt. Glühende Asche darf nur in feuersicheren, gut verschliessbaren Gefässen aufbewahrt und darf unter keinen Umständen in das Wasser geworfen werden.

Die Schiffer sind verpflichtet, die nach örtlicher Untersuchung von dem Hafenmeister aus Sicherheitsrücksichten etwa für notwendig erachteten besonderen Vorkehrungen, noch ehe Feuer angemacht wird, auf ihren Fahrzeugen zu treffen.

#### § 15.

##### Bewachung der Fahrzeuge.

Für jedes überwinternde, beladene Fahrzeug, desgleichen für 2 bis 4 unbeladene Schiffe ist ein Schiffsmann von den betreffenden Schiffseigentümern auf ihre Kosten zu bestellen, der im allgemeinen für die Sicherheit des Schiffes Sorge zu tragen und den Anordnungen des Hafenmeisters in allen Richtungen nachzukommen hat.

Erweist sich das Wachpersonal als unverlässlich oder ungeeignet, so hat der Hafenmeister bei dem betreffenden Schiffseigentümer oder Schiffsführer einen Wechsel des Personals zu veranlassen.

Auf jedem bewohnten Schiffe muss bei Tag und Nacht ein Mann anwesend sein; doch ist demselben gestattet, sich im Bereiche seines Fahrzeuges zu beschäftigen.

#### § 16.

##### Verhalten des Schiffspersonals im Hafen.

Zechgelage, Lärmen, sowie alle Handlungen, durch welche das eigene oder ein fremdes Fahrzeug in Gefahr geraten könnte, sind strengstens verboten (z. B. das Herumgehen mit unverwahrtem Lichte oder glühenden Kohlen etc.).

#### § 17.

##### Verhalten bei Brand.

Beim Ausbruche eines Schiffsbrandes ist das sämtliche im Hafen anwesende Schiffspersonal zur Hilfeleistung verpflichtet und hat allen Anordnungen des Hafenmeisters unbedingte Folge zu leisten.

Der Hafenmeister ist berechtigt, einen eigenen Feuerwehrdienst einzurichten und hierzu Personale von den untergebrachten Schiffen heranzuziehen.

Wenn der Hafen zufrisiert, sind von den Schiffswächtern an geeigneten Stellen Oeffnungen in der Eisdecke zu erhalten, damit im Falle eines Brandes stets Wasser zur Verfügung stehe.

Bricht auf den Uferplätzen oder in den Gebäuden am Ufer ein Brand aus, so sind die Schiffer ebenfalls zur schnellsten Hilfeleistung verpflichtet. Insbesondere haben dieselben die etwa bedrohten Fahrzeuge zu entfernen und zur Aufnahme der zu rettenden Güter bereit zu sein.

#### § 18.

##### Eisgewinnung im Hafen.

Die Eisgewinnung im Hafen zu gewerblichen oder wirtschaftlichen Zwecken wird ohne behördliche Genehmigung nicht gestattet und kann dieselbe in speziellen Fällen über besonderes Einschreiten nur dann bewilligt werden, wenn im Winterhafen hinreichend grosse, freie und leicht zugängliche Eisflächen vorhanden sind und wenn bei der Eisgewinnung jeder Schädigung der Wasserbauwerke und der im Winterhafen eingestellten Fahrzeuge vorgebeugt wird.

#### § 19.

##### Aufeisung des Hafens.

Wenn Eis im Hafen zu brechen ist, um Fahrzeugen, die den Hafen beziehen wollen, die Einfahrt zu ermöglichen, kann der Hafenmeister hierzu das im Hafen anwesende Schiffspersonal verwenden.

Bei eintretendem Tauwetter und notwendiger Freieisung im Hafen muss jedes Fahrzeug bis zur Tragfähigkeit von 1500 q mit einem grösseren und beladene Fahrzeuge sowie Dampfschiffe aber wenigstens mit zwei Mann besetzt sein, welche Mannschaft sämtlich an der nach dem Ermessen des Hafenmeisters vorzunehmenden Aufeisung teilnehmen muss; im Unterlassungsfalle ist der Hafenmeister berechtigt, auf Kosten des betreffenden Schiffseigentümers zur Ausführung der Arbeiten andere Mannschaft heranzuziehen.

Für Mitwirkung bei Aufeisung und für allfällige Beschädigungen an Schiff und Schiffgut wird keine Vergütung geleistet.

Ausserdem ist jedermann im Hafen verpflichtet, auch dann hilfreiche Hand zu bieten, wenn dies in Notfällen, z. B. zur Rettung von Ertrinkenden, von fremdem Gute u. dgl.) erforderlich erscheint.

#### § 20.

##### Aufenthalt und Beherbergung fremder Personen im Hafen.

Der Hafenmeister hat das Recht, Unberufenen den Zutritt in den Hafen zu untersagen. Kein Schiffsführer oder Wächter darf unbefugten Personen an Bord der Fahrzeuge Herberge gestatten.

#### § 21

##### Niederlegung der Masten im Hafen.

Solange das Fahrzeug sich im Hafen befindet, müssen dessen Masten umgelegt werden; wenn besondere Umstände den Schiffsführer nötigen, dieselben stehen zu lassen, hat er dies dem Hafenmeister anzuzeigen.

#### § 22.

##### Reinhaltung des Hafengebietes.

Gegenstände, welche das Wasser im Hafen verunreinigen, oder

durch welche die Fahrt erschwert wird, als Kehricht, Asche, Streu usw., dürfen nicht in den Hafen geworfen werden.

Desgleichen ist jede Verunreinigung der Hydrantenbrunnen untersagt.

Der Schuldtragende hat in derartigen Fällen die ungesäumte Hingewehräumung des Gegenstandes oder nach Umständen die Reinigung auf eigene Kosten zu bewirken und unterliegt einer angemessenen Ordnungsstrafe.

Alle Abfallstoffe, Asche, Kehricht, Küchenabfälle u. dgl. sind tagsüber in gut schliessenden Gefässen zu sammeln und müssen von der Besatzung der Fahrzeuge nach den Anordnungen des Hafenmeisters, der sich mit der Sanitätsbehörde ins Einvernehmen zu setzen hat, entfernt werden.

### § 23.

#### Sanitäre Massnahmen.

Aborte, welche direkt ins Wasser führen, dürfen nicht benutzt werden. Menschliche Abfallstoffe sind in gut verschliessbaren Gefässen, die auf jedem Schiffe in entsprechender Anzahl aufgestellt werden müssen, zu sammeln. Die Beseitigung dieser Abfallstoffe geschieht nach den Weisungen des Hafenmeisters, welcher sich mit der Sanitätsbehörde ins Einvernehmen zu setzen hat.

Das Wasser im Hafen darf zu Genusszwecken nicht verwendet werden.

Als Trink- und Kochwasser darf nur das aus den im Bereiche des Winterhafens aufgestellten Hydrantenbrunnen rinnende Wasser verwendet werden. Zu diesem Zwecke wird durch den Hafenmeister stets dafür Sorge getragen werden, dass die Hydrantenbrunnen dem Bedürfnisse entsprechend aufgeschraubt werden.

### § 24.

#### Beleuchtung des Winterhafens.

In den Morgen- und Abendstunden, und zwar in den Morgenstunden von 6 Uhr und in den Abendstunden bis 9 Uhr wird der Winterhafen nach Bedarf beleuchtet.

### § 25.

#### Ausladung und Lagerung von Waren.

Wenn Ausladungen von Waren während des Verweilens der Fahrzeuge im Hafen vorgenommen werden, sind vor allem die zollamtlichen Vorschriften zu beobachten.

Sofern die Anlage des Winterhafens Raum zum Lagern von Waren auf dem der staatlichen Wasserbauverwaltung gehörigen Terrain bietet, ist dies gegen Entrichtung einer fallweise zu bestimmenden Gebühr gestattet. Die Feststellung dieser Gebühr erfolgt durch die staatliche Wasserbauverwaltung.

Ueber Aufforderung des Hafenmeisters ist der Lagerplatz ohne Verzug zu räumen.

### § 26.

#### Haftpflicht.

Jede Beschädigung, sie möge wie immer verursacht worden sein, muss — sofern hierdurch eine Privatpartei an ihrer Person oder an ihrem Vermögen benachteiligt wird — nach den Bestimmungen des

allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches der Beurteilung des Zivilrichters überlassen bleiben.

Insofern von Schiffsunternehmungen oder solchen Personen, für welche jene zivilrechtlich haften müssen, öffentliche Stromanstalten oder Schutzwerke beschädigt werden, geschieht die Erhebung des Schadens der politischen Behörde unter Zuziehung von Sachverständigen und wird der ermittelte Ersatzbetrag im administrativen Wege eingebracht.

§ 27.

Beschwerden.

Beschwerden gegen die Anordnungen des Hafenmeisters sind an die Stadtgemeinde Linz (Magistrat) als politische Behörde erster Instanz zu leiten.

§ 28.

Strafbestimmungen.

Zu widerhandlungen gegen die Bestimmungen dieser vorläufig provisorisch in Geltung tretenden Hafenordnung werden, insofern sie nicht unter die Bestimmungen des Strafgesetzes fallen und nach diesen zu ahnden sind, gemäss der provisorischen Schiffs- und Strompolizei-Ordnung für die ober- und niederösterreichische Strecke der Donau vom 31. August 1874 (R. G. Bl. Nr. 122) von der Stadtgemeinde (Magistrat) Linz als politische Behörde erster Instanz mit Geldstrafen bis zum Betrage von 400 K. eventuell mit Arrest bis zu 40 Tagen bestraft.

Der k. k. Statthalter:

Bylandt m. p.

## Dienst - Instruktion

### für den k. k. Hafenteiler des Linzer Winterhafens.

§ 1. Der Hafenteiler ist ein Hilfsorgan der Wasserbauverwaltung und untersteht dem technischen Departement der k. k. Statthaltereil in Linz.

Seine Vorgesetzten sind der Vorstand des technischen Statthaltereil-Departements oder dessen Stellvertreter und der k. k. Strombauleiter in Linz.

§ 2. Dem Hafenteiler obliegt die Beaufsichtigung des Linzer Winterhafens und die Handhabung und Ueberwachung der Anordnungen und Bestimmungen der provisorischen Hafenteilerordnung.

§ 3. Der Hafenteiler hat erforderlichenfalls auch ausser den gewöhnlichen Amtsstunden (9—12 Uhr und 2—5 Uhr) in der beim Linzer Winterhafen für diese Zwecke eröffneten Kanzlei oder im Rayon des Linzer Winterhafens anwesend zu sein.

Dies gilt insbesondere bei Hochwasser oder beim Ein- und Auslaufen von Schiffen, wenn ihm letzteres bekannt gegeben wird oder bekannt ist.

§ 4. Der Hafenteiler hat die Anmeldung der Schiffsführer der einlaufenden Fahrzeuge entgegenzunehmen, den Zulassschein, auf dem die Ordnungsnummer des Schiffregisters und der Ausstellungsort des Schiffspatentes, eventuell die spezielle Bezeichnung des Fahrzeuges ersichtlich zu machen ist, auszustellen und den Platz anzuweisen, an welchen die Fahrzeuge anzulegen haben.

Hierbei ist die Grösse und Tauchung der Fahrzeuge zu berücksichtigen und tunlichst darauf zu achten, dass Fahrzeuge einer Unternehmung beisammen bleiben.

§ 5. Dem Hafenteiler obliegt die Regelung des Ein- und Auslaufens der Fahrzeuge im Winterhafen, den Bestimmungen der Hafenteilerordnung entsprechend, durch Signale (Aufziehen von 1 oder 2 Ballons) und die Ueberwachung der Einhaltung der Vorschriften der Strompolizeiordnung hinsichtlich der den Schiffen vorgeschriebenen Signale.

§ 6. Ferner hat der Hafenteiler bei der Stellung der Fahrzeuge dafür Sorge zu tragen, dass mit Rücksicht auf die Schiffswerfte die freie Bewegung im Hafen gewahrt bleibt, dass somit stets ein offener Kanal für den Verkehr im Hafen verbleibt.

§ 7. Dem Hafenteiler steht das Recht zu, anzuordnen, dass Schiffe den ihnen ursprünglich angewiesenen Platz verlassen und sich an einem anderen Platz verheften.

§ 8. Hinsichtlich der Befestigung der Fahrzeuge ist von Seite des Hafentellers auf die Verwendung von tauglichen Seilen oder Ketten und auf eine sorgfältige Manipulation zu achten.

Auch ist das Augenmerk auf eine sichere und verlässliche Verbindung der Fahrzeuge mit dem Ufer zu richten.

Beim Werfen von Anker, welches nur im Einvernehmen mit dem Hafenmeister zu geschehen hat, sind von diesem die Stellen zu bezeichnen, an welchen der Anker geworfen werden muss.

§ 9. Die aus Sicherheitsrücksichten allfällig notwendigen besonderen Vorkehrungen hinsichtlich des Anmachens und Unterhaltens von Feuer und Licht sind von dem Hafenmeister auf den den Winterhafen benützenden Schiffen auf Grund einer örtlichen Untersuchung zu treffen oder hat derselbe darüber zu wachen, dass auf den die Einfahrt in den Hafen anstrebenden Schiffen sich keine feuergefährlichen oder explosiven Stoffe befinden.

§ 10. In Handhabung der Hafenordnung steht dem Hafenmeister das Recht zu, alle Schiffe zu jeder Stunde des Tages und der Nacht zu betreten und zu untersuchen.

§ 11. Der Hafenmeister hat für Ruhe und Ordnung im Winterhafen zu sorgen, Personen, welche die Ruhe und Ordnung stören oder für die öffentliche Sicherheit und das Eigentum gefährlich sind, den Aufenthalt im Hafenbereiche zu verbieten und die Entfernung derselben im Wege der Sicherheitsbehörde zu veranlassen.

Im Falle sich das zur Bewachung der Fahrzeuge aufgestellte Wachpersonal als unzuverlässig oder ungeeignet erweisen sollte, ist vom Hafenmeister bei den betreffenden Schiffseigentümern oder Schiffsführern ein Wechsel des Personals zu veranlassen. Im Falle diese Anordnung nicht befolgt werden sollte, hat der Hafenmeister die Anzeige an die Stadtgemeinde Linz als politische Behörde I. Instanz zu erstatten.

§ 12. Um eine Verunreinigung des Hafens und der Hydrantenbrunnen hintanzuhalten, hat der Hafenmeister darauf zu achten, dass Abfallstoffe, Kehrlicht, Asche, Streu, Küchenabfälle usw. nicht in den Hafen oder auf die Hafendämme geworfen werden.

Er hat die Schuldtragenden zur sofortigen Hinwegräumung und nach Umständen zur Reinigung auf eigene Kosten aufzufordern.

Für die Entfernung der Abfallstoffe, Asche, Kehrlicht usw. aus dem Winterhafen hat der Hafenmeister im Einvernehmen mit der Sanitätsbehörde Sorge zu tragen.

§ 13. Der Hafenmeister hat darauf zu achten, dass die elektrische Beleuchtungsanlage ordnungsgemäss funktioniert.

Eventuelle Uebelstände sind durch die betreffende Firma, welche die Beleuchtungsanlage einrichtet, sofort beheben zu lassen.

Auch hat der Hafenmeister die noch allenfalls notwendige Beleuchtung gefährlicher Stellen und Stege zu den Schiffen während der Nachtzeit durch die Schiffseigentümer anzuordnen.

§ 14. Der Hafenmeister hat nach Bedarf einen eigenen Feuerwehrdienst im Winterhafen einzurichten und ist berechtigt, hierzu Personale von den untergebrachten Schiffen heranzuziehen.

Ebenso steht ihm das Recht zu, das im Hafen anwesende Schiffspersonal zum Eisbrechen im Hafen zu verwenden, um Fahrzeugen, die den Hafen beziehen wollen, die Einfahrt zu ermöglichen.

§ 15. Der Hafenmeister hat jede an den Ufern und Werken verursachte Beschädigung sofort der k. k. Strombauleitung in Linz zur Anzeige zu bringen und anzugeben, durch wen die Beschädigung erfolgte.

§ 16. Sollten während der Benützung des Winterhafens Bauarbeiten an den ärarischen Werken und Uferbauten notwendig werden, so hat

der Hafenmeister durch allfällige Verstellung der Fahrzeuge für die Möglichkeit der Durchführung der Arbeiten Sorge zu tragen.

§ 17. Der Hafenmeister hat der I. k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, der süddeutschen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und der ungarischen Fluss- und Seeschiffahrts-Gesellschaft, behufs Zahlung der Wintergebühr und der event. zur Anrechnung gelangenden Tagesgebühren, nach Ablauf der Winterperiode, bzw. der Schifffahrtsperiode eine Konsignation über die zu zahlenden Gebühren zugehen zu lassen.

Die Winter-, bezw. Tagesgebühr sonstiger den Hafen benützender Schifffahrts-Unternehmungen sind von dem Hafenmeister im Sinne des § 10 der Hafenordnung zu übernehmen, zu quittieren und sofort in dem hierüber zu führenden Register unter Ansetzung einer nach der Reihenfolge der Anmeldungen fortlaufenden Zahl vorzumerken.

Die eingehobenen Gebühren sind am Schlusse eines jeden Monats mittelst einer Konsignation an die k. k. Finanz-Landeskasse in Linz abzuführen.

§ 18. Desgleichen hat der Hafenmeister die fallweise zu bestimmende und zu entrichtende Gebühr für die Benützung des der staatlichen Wasserbau-Verwaltung gehörigen Terrains zum Lagern von Waren einzuheben.

Diese, sowie die für die Veräusserung der gedruckten Hafenordnung einbezahlten Beträge sind gleichfalls an die k. k. Finanz-Landeskasse in Linz abzuführen.

§ 19. Der Hafenmeister hat das Recht, die sofortige Räumung des im Sinne des § 24 (25) der Hafenordnung zur Lagerung von Waren zur Verfügung gestellten, der staatlichen Wasserbau-Verwaltung gehörigen Terrains zu verlangen.

§ 20. Der Hafenmeister hat die im Winterhafen und insbesondere in der Einfahrt zu demselben vorhandene Wassertiefe in angemessenen Zeitabschnitten zu erheben und über jeweilig vorgekommene Aenderungen sofort der k. k. Strombauleitung in Linz zu berichten.

§ 21. Ferner hat der Hafenmeister dafür Sorge zu tragen, dass die Hydrantenbrunnen nur nach Massgabe des sich zeigenden Bedürfnisses angeschraubt werden und jede Wasservergeudung hintanzuhalten.

Da die Beleuchtung sich stets nur auf den benützten Teil des Hafens zu beschränken hat, ist darauf zu achten, dass stets nur die unumgänglich notwendige Anzahl von Bogenlampen eingeschaltet wird.

Allwöchentlich hat der Hafenmeister der k. k. oberösterreichischen Statthalterei einen Rapport über den Stand der im Winterhafen bei Linz befindlichen Fahrzeuge zu erstatten, aus dem ausser der Anzahl und Gattung der ein- und ausgelaufenen Schiffe auch der Tag des Ein- und Auslaufes, die Ladung, der Personalbestand und der Besitzer jedes einzelnen Schiffes zu entnehmen sein muss.

Dem am Schlusse des Monats zur Vorlage zu bringenden Rapport ist eine Zusammenstellung der an die k. k. Finanzlandeskasse zu Linz abgeführten Beträge anzuschliessen.

§ 23. Der Hafenmeister ist in der Regel nicht berechtigt, aus eigener Amtsgewalt eine hafenpolizeiliche Anordnung im Winterhafen zu treffen; derselbe hat vielmehr in allen Fällen, in welchen eine besondere hafenpolizeiliche Anordnung notwendig ist, nur den Tatbestand zu erheben und diesen der Stadtgemeinde Linz als der politischen Behörde I. Instanz, sowie auch dem k. k. Strombauleiter in Linz bekanntzugeben.

§24. Fallssich gegen die vom Hafenmeister bei Handhabung der Hafensordnung zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Ordnung getroffenen Anordnungen Widerstände ergeben sollten oder bei vorschriftswidrigen Vorgängen hat der Hafenmeister die notwendigen Erhebungen zu pflegen, diese eventuell durch Protokollaufnahmen zu bekräftigen und das Resultat der Erhebungen persönlich oder mittelst kurzen, bündigen Berichten der Stadtgemeinde Linz, sowie dem vorgesetzten k. k. Strombauleiter in Linz bekanntzugeben.

§25. Nur in besonders dringlichen Fällen, in welchen die Sicherheit der Schifffahrt eine augenblickliche hafenspolizeiliche Anordnung erheischt, ist der Hafenmeister verpflichtet, die den Umständen angemessenen Anordnungen zu treffen.

Von derartigen Verfügungen ist aber sofort der vorgesetzten k. k. Strombauleitung die schriftliche Anzeige zu erstatten.

Linz, am 10. Mai 1902.

Von der k. k. o.-ö. Statthalterei.

Verlag von A. Troschel in Berlin-Grünwald.

---

# Wasserstrassen und Binnenschifffahrt.

Von

**Kpt. C. V. Suppán.**

---

Mit 309 in den Text gedruckten Abbildungen.

---

*Preis 18 Mark, gebunden 20 Mark.*

---



Die Urteile der Presse über dieses Handbuch, welches alles behandelt, was das Binnenschiffahrtswesen in weitestem Umfange betrifft, haben sich in ungewöhnlicher Weise einmütig anerkennend ausgelassen. Es wird überall auf den sehr reichen Inhalt des Buches hingewiesen, der einerseits technisch und wissenschaftlich hohen Ansprüchen genügt, andererseits aber in einer durchaus anziehenden und eleganten Form wiedergegeben ist.



# Deutsch-Österreichisch-Ungarischer Verband für Binnenschifffahrt.

(Gegründet: 21. September 1896.)

## Auszug aus den Satzungen.\*)

### § 1.

Der Verband hat den Zweck, die Herstellung leistungsfähiger Wasserstrassen zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn, insbesondere die Kanalprojekte, welche Verbindungen der Donau mit der Oder, der Moldau, der Elbe und dem Main bezw. Rhein erstreben, zu fördern und durch Hebung des Wasserstrassen-Verkehrs zwischen beiden Reichen auf die weitere gedeihliche Ausgestaltung ihrer wirtschaftlichen Beziehungen hinzuwirken.

Diesen Zweck sucht der Verband zu erreichen durch gemeinsames Wirken der in der gleichen Richtung tätigen Vereine und durch gegenseitige Unterstützung ihrer bezüglichen Bestrebungen, durch Abhaltung von Verbands-Tagen mit öffentlichen Sitzungen, durch Wort und Schrift behufs Einwirkung auf die öffentliche Meinung sowie auf die Regierungen und Volksvertretungen.

### § 2.

Zum Eintritt in den Verband sind alle Binnenschifffahrts-Vereine in Deutschland und Oesterreich-Ungarn berechtigt.

Ausserdem können sonstige Binnenschifffahrts-Interessenten — sowohl Einzelpersonen wie Behörden und Körperschaften — und Freunde der Wasserstrassen, welche nicht den Verbands-Vereinen angehören, dem Verbands-Vorstande als Mitglieder beitreten und an den Verbandstagen mit Sitz und Stimme teilnehmen.

### § 8.

Zur Prüfung schwebender Fragen hinsichtlich der Zweckmässigkeit und Notwendigkeit ihrer Erörterung auf den Verbandstagen, zur Bearbeitung von Eingaben des Verbandes (gegebenenfalls in Sektionen) an Regierungen und Volksvertretungen u. s. w. steht dem Verbands-Vorstande ein Verbands-Ausschuss zur Seite und überwacht die Ausführung der Beschlüsse des Verbandstages.

### § 14.

An Beiträgen werden gezahlt:

- a) von den Verbands-Vereinen Jahresbeiträge, deren Höhe
- |                                  |                  |
|----------------------------------|------------------|
| für kleinere Vereine (Klasse I): | mindestens 30 M. |
| „ mittlere Vereine (Klasse II):  | „ 50 „           |
| „ grosse Vereine (Klasse III):   | „ 75 „           |

beträgt;

b) von den körperschaftlichen Mitgliedern des Verbandes (Behörden, Aktien- u. s. w. Gesellschaften, industriellen, wirtschaftlichen oder technischen Vereinen) Jahresbeiträge in Höhe von mindestens 30 M.;

c) von den auf den Verbandstagen erscheinenden Vertretern der körperschaftlichen Mitglieder des Verbandes und den Teilnehmern der Verbandstage, welche Verbandsvereinen angehören: 10 M., und

d) von anderen Teilnehmern: 15 M.

### Zur gefälligen Beachtung.

Die Mitglieder des Verbandes erhalten die Verbandschriften, die in fortlaufender Reihe erscheinen, unentgeltlich.

\*) In der Fassung der Beschlüsse des V. Verbandstages zu Breslau 1901.









