

## **Terms and Conditions**

The Library provides access to digitized documents strictly for noncommercial educational, research and private purposes and makes no warranty with regard to their use for other purposes. Some of our collections are protected by copyright. Publication and/or broadcast in any form (including electronic) requires prior written permission from the Library.

Each copy of any part of this document must contain there Terms and Conditions. With the usage of the library's online system to access or download a digitized document you accept there Terms and Conditions.

Reproductions of material on the web site may not be made for or donated to other repositories, nor may be further reproduced without written permission from the Library

For reproduction requests and permissions, please contact us. If citing materials, please give proper attribution of the source.

### Imprint:

Director: Mag. Renate Plöchl

Deputy director: Mag. Julian Sagmeister

Owner of medium: Oberösterreichische Landesbibliothek

Publisher: Oberösterreichische Landesbibliothek, 4021 Linz, Schillerplatz 2

### Contact:

Email: [landesbibliothek\(at\)ooe.gv.at](mailto:landesbibliothek(at)ooe.gv.at)

Telephone: +43(732) 7720-53100

dasselbst noch mit Nutzen möglich sei. Man will also wissen, welche Fahrtiefe an solchen Stellen nach den Ablesungen an einem nicht zu weit entfernten Pegel zu erwarten ist\*), und die Form, in welcher der Schiffer nach den Pegelablesungen fragt, ist: „Wenn an der oberen Station *A* das Wasser um  $x$  Centimeter zugibt, in welcher Zeit kommt diese Zunahme zur unteren Station *B*, und wie viel Centimeter macht dann daselbst die Zunahme aus?“ Ferner: „Bei welchem Pegelstande einer bestimmten Station beginnt jene Seichtigkeit, welche auf der betreffenden Strecke Schwierigkeiten für die Navigation verursacht?“ und umgekehrt: „Bei welchem Pegelstande kann man noch die seichteste Stelle der Strecke passiren, daher selbstverständlich auch die minder seichten?“ In diesem Sinne sind wichtig: für die Fahrt über das Hofkirchener G'hachlet der Pegel in Vilshofen in Bayern; für das Aschacher G'hachlet die Pegel in Passau und Aschach; für die Passage durch den Strudel der Pegel in Linz, noch mehr aber jener in Mauthausen; für den Donaudurchstich bei Wien der Pegel in Spitz; für die Fahrbarkeit der Furten und wechselnden Arme zwischen Pressburg und Gönyö die Pegel in Wien (Praterquai) und Pressburg; für die Katarakte zwischen Alt-Moldova und Turn-Severin die Pegel in Mohács (Donau allein), Neusatz (bereits mit der Drau), Semlin (nach Aufnahme der Theiss und Rückstau der Save); für die untere Donau

Grenze in der merkantilen Nutzbarkeit; denn es rentirt in der Regel nicht, ein Convoi mit so wenig Ladung zu führen, dass die gewöhnliche Schleppe nur etwa um 2—3 Decimeter tiefer tauchen als im leeren Zustande. Solche Schleppe werden also selten bis unter 10—11 Decimeter Tauchung geschiftet, und im Allgemeinen wünscht man eine nutzbare Fahrtiefe des Wassers mit circa 17—22 Decimeter (erstes auf der oberen Donau) an den seichtesten Stellen für einen nicht allzusehr erschwerten Verkehr, und bekannt ist, dass mit 16 Decimeter Fahrtiefe die Verlegenheiten beginnen.

\*) Sehr nützlich verspricht in dieser Beziehung das von der hydrographischen Section des k. ungarischen Ackerbauministeriums eingeleitete Studium von Wasserstands-Prognosen zu werden, nach denen man um einen Tag — vielleicht auch um mehrere — vorher die zu erwartende Wasserhöhe der unteren Stationen auf Grund der beobachteten Pegelstände oberer Stationen beurtheilen könnte. Sehr schätzbare Material für Pegelstudien bieten auch die täglichen Daten, welche in der Fachzeitschrift „Danubius“ von 48 Stationen nach guten Quellen regelmässig veröffentlicht werden.