

## **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

## 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.