

## **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

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. Stromschaufahrt 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