

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

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 Schifffahrt 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, 17¹/₄ 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 Anlande analog N Ranna zu errichten. Ueber diese Anlande 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 12¹/₂ cm absolute Tiefe bei einer Breite von 30 m. Hier haben in den letzten 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 ventilirt 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 cm Wasser zeigt, während in der linksseitigen Naufahrt nur 16¹/₂ cm sondirt 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