

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

I. Einleitung.

Mit der Erbauung des fürstlich Schwarzenberg'schen Holzschwemm-Canals hat schon gegen Ende des vorigen Jahrhunderts i. J. 1788 ein Problem: „Das Flussgebiet der Elbe mit dem der Donau durch eine Wasserstrasse zu verbinden“, theilweise seine Lösung gefunden.

Ueber die südöstliche Einsenkung des Böhmerwaldes hinweg, welche beiläufig zwischen Unter-Wuldau in Böhmen und Aigen in Oberösterreich liegt, stellt dieser 71 *km* lange Holzschwemm-Canal die Angliederung des oberen Moldauflusses oder Elbegebietes an die „Grosse Mühl“ und das Donaugebiet her.

Als künstliche Wasserstrasse genügt dieser Holzschwemm-Canal wohl den localen Bedürfnissen der Holztrift aus den Bergforsten des Fürsten Schwarzenberg. Für den Transport von grösseren Lasten und sonstigen Gütern eignet er sich jedoch keineswegs.

Wenn es also gelten soll, einen zur Beförderung von Massenproducten eingerichteten Schiffsahrts-Canal über den Rücken des Böhmerwaldes zu führen, welcher sich zwischen dem Oberlauf der Moldau und der Donau mit einer Streichungsrichtung von Nordwest nach Südost einschiebt und nach Südost an Höhe abnimmt, **so kann wohl nur ein einziges Canalproject zwischen Elbe-Moldau und Donau ernstlich in Frage kommen, als dessen geistiger Urheber Herr Lederfabrikant Franz Ferdinand Poeschl in Wien zu betrachten ist. Nach diesem Projecte muss auf dem kürzesten, directesten Wege der Moldauhafen in Budweis mit dem Donauhafen von Untermühl bei Neuhaus in Oberösterreich verbunden werden.**

Die gesammten hydrologischen, oroplastischen und geologischen Verhältnisse des von der Canaltrace in NNO-SSW-Richtung zu durchquerenden Gebietes der tertiären Ablagerungen und krystallinischen Formationsglieder scheinen mir **a priori** nicht für die Anlage eines Schleusencanals zu sprechen. Es wird sich dagegen mit Rücksicht auf die terrassenförmigen Abstufungen des Terrains zwischen dem Tertiären und den krystallinischen Schiefergesteinen einerseits, sowie zwischen den krystallinischen Schiefen und den krystallinischen Massengesteinen andererseits, endlich auch in Hinblick auf den plateauartigen Charakter des breiten, wasserscheidenden Gebirgsrückens vielleicht ein Canal ausführen lassen, bei welchem schärfer markirte Höhenunterschiede beim Anstieg und Abstieg zur Donau hin mit Hilfe von eingeschalteten „geneigten Ebenen“ überwunden werden.

Die technische Lösung eines derartigen Canalprojectes wird an anderer Stelle von den hiezu berufenen Capacitäten erörtert werden. Meine Aufgabe soll nur darin bestehen, die geologischen Verhältnisse des von der Canaltrace durchschnittenen Gebirges in soweit zu schildern, als dieselben auf die Führung der circa 93 *km* langen Trace einen Einfluss nehmen können.

In den nachfolgenden Abschnitten sollen die Resultate der in der Zeit vom 27. bis 29. October und vom 15. bis 17. November 1894 durchgeführten geologischen Begehung der Canaltrace zur Besprechung gelangen.

II. Die Canalstrecke Budweis-Krumau-Turkowitz.

Die Canaltrace verlässt in einer nach Südost gerichteten Curve den im Bereiche der alluvialen Schotter- und Sandablagerungen situirten Hafen von Budweis und durchschneidet sodann in vorherrschend südwestlicher Richtung bis gegen Zawraten — unweit *km* 8 — die tertiären Neogenbildungen des Braunkohlenbeckens von Budweis.