

MITTHEILUNGEN

AUS DEM

GEBIETE DER STATISTIK.

HERAUSGEGEBEN

VON DER

K. K. STATISTISCHEN CENTRAL-COMMISSION.

DREIZEHNTER JAHRGANG.

IV. HEFT.

(Preis 1 fl. 60 kr. Ö. W.)

WIEN, 1867.

AUS DER KAISERLICH-KÖNIGLICHEN HOF- UND STAATSDRUCKEREI.

IN COMMISSION BEI AUGUST PRANDEL.

SCHIFFFAHRT UND VERKEHR

AUF DER

DONAU UND IHREN NEBENFLÜSSEN

IM

JAHRE 1865.



WIEN, 1867.

AUS DER KAISERLICH-KÖNIGLICHEN HOF- UND STAATSDRUCKEREI.

IN COMMISSION BEI AUGUST PRANDEL.

MITTHEILUNGEN
SCHIFFFAHRT UND VERKEHR

BEREICH DER STATISTIK
DIESE UND IHRE VERBÄNDER

JAHRE 1868



WIEN 1868

VERLAGSSTELLE DER STATISTISCHEN ZENTRAL-KOMMISSION

STATISTISCHES ZENTRAL-KOMMISSION

INHALT.

	Seite
Einleitung	I
A. Hydrographie der Donau von Ulm bis Orsova	I
B. Gattung und Beschaffenheit der auf der Donau und ihren Nebenflüssen ver- kehrenden Wasserfahrzeuge	44
I. Auf der bayerischen Donau und ihren Nebenflüssen	48
II. „ „ österreichischen Donau und ihren Nebenflüssen	48
III. „ „ walachischen „ „ „ „ „	60
C. Nachweisung der patentirten Schiffe, der ausgestellten Rhedereischeine und des Standes der nicht patentirten Schiffe im Jahre 1864, dann der Donau- Landungsplätze	63
I. Uebersicht der patentirten Schiffe	66
II. „ „ ertheilten Rhedereischeine	67
III. „ „ des Standes der nicht patentirten Schiffe	69
IV. „ „ der Donau-Landungsplätze	72
D. Schiffs- und Waaren-Verkehr	75
I. Schiffs-Verkehr auf der Donau:	
a) Ruder-Schiffahrt	76
b) Dampf-Schiffahrt	96
II. Waaren-Verkehr auf der Donau:	
a) Ruder-Schiffahrt	100
b) Dampf-Schiffahrt	124
III. Schiffs- und Waaren-Verkehr auf den Nebenflüssen der Donau:	
a) Verkehr auf der Iller	131
b) „ „ dem Lech	132
c) „ „ „ Donau-Main- (Ludwigs-) Canale	133
d) „ „ „ Inn	138
e) „ „ der Salzaeh	144
f) „ „ dem Traunsee und dem Traunflusse	150
g) „ „ der Vökla, Agger und Alm	152
h) „ „ „ Enns	156
i) „ „ „ March	160
k) „ „ „ Waag	164
l) „ „ „ Gran	167
m) „ „ „ dem Sarviz-Canale	167
n) „ „ „ Franzens-Canale	168
o) „ „ „ der Drau	172
p) „ „ „ Mur	180
q) „ „ „ Theiss	184
r) „ „ „ dem Szamos- und Körösfusse	196

	Seite
<i>s)</i> Verkehr auf der Maros	198
<i>t)</i> " " dem Aranyos und grossen Kokelflusse	208
<i>u)</i> " " " Bega-Canale	210
<i>v)</i> " " " der Save	214
<i>w)</i> " " " Temes	228

E. Allgemeine Ergebnisse des Schiffs- und Waaren-Verkehrs auf der Donau und ihren Nebenflüssen	229
I. Uebersicht des Schiffsverkehrs an den Landungsorten der Donau	234
II. Uebersicht des Schiffsverkehrs an den Landungsorten der Donau und ihren Nebenflüssen	238
III. Uebersicht des durch die Ruder- und Dampfschiffahrt an den Landungsorten der Donau vermittelten Waarenverkehrs	240
IV. Uebersicht des durch die Ruder- und Dampfschiffahrt an den Landungsorten der Donau und ihren Nebenflüssen vermittelten Waarenverkehrs	243
V. Uebersicht der wichtigeren Landungsorte der Donau, nach der Grösse ihres Schiffs- und Waarenverkehrs gereiht	244
VI. Uebersicht der Nebenflüsse der Donau, nach der Grösse des an den Landungsorten derselben stattgefundenen Schiffs- und Waarenverkehrs gereiht	245
F. Getreide-Verkehr an den Landungsplätzen der Donau und ihren Nebenflüssen	246

Einleitung.

Die hohe Wichtigkeit, welche der Donaustrom nicht nur für den Binnenverkehr Oesterreichs sondern bei der zunehmenden Bedeutung des Verkehrs mit dem Oriente auch für den Welthandel Mitteleuropas erlangt hat, liess es bereits seit längerer Zeit als dringend wünschenswerth erscheinen, den Handels- und Schiffahrtsverhältnissen dieser mächtigen Wasserstrasse auch von Seite der amtlichen Statistik eine erhöhte Aufmerksamkeit zuzuwenden, und durch eine möglichst vollständige Darstellung derselben einem schon fühlbar gewordenen Bedürfnisse der Handelswelt abzuhelpfen.

Seit der Ausführung der provisorischen Regulierungsarbeiten und der Activirung des Schiffahrtsgebühren-Tarifs an der Sulinamündung wurden von Seite der europäischen Donau-Commission über die Schiffahrtsbewegung auf der untersten Donau statistische Daten gesammelt und in den Protokollen derselben veröffentlicht; ebenso liess sich das k. k. Handelsministerium seit dem Jahre 1849 von dem Gränz-Zollamte Engelhartzell, dann von den Wassermauth- und Verzehrungssteuerämtern Linz, Urfahr, Nussdorf und Wien monatliche Ausweise über die an den genannten Orten in der Thal- und Bergfahrt ankommenden Fahrzeuge mit Angabe ihrer Tragfähigkeit und des durch dieselben vermittelten Verkehrs vorlegen, welche bis zum Jahre 1859 theilweise sogar bis 1862 fortgesetzt, jedoch nicht vollständig veröffentlicht wurden.

Hiermit waren wohl Anfänge zu einer Statistik des Donauverkehrs gegeben, und Resultate zur Lösung specieller auf die Donauschiffahrt bezugnehmender Fragen gewonnen, keineswegs aber eine den Bedürfnissen des Handels entsprechende und der Ausdehnung dieser europäischen Wasserstrasse angemessene Darstellung des Donauhandels ermöglicht.

Die k. k. statistische Central-Commission beschloss demnach, über Aufforderung des k. k. Handelsministeriums, die umfassende Arbeit einer Statistik der Donau längs ihres ganzen schiffbaren Laufes von Ulm bis zur Sulinamündung, einschliesslich ihrer schiffbaren Zuflüsse, in Angriff zu nehmen, welche, um ein vollständiges Bild aller einschlägigen Verhältnisse zu gewinnen, umfassen sollte:

1. die hydrographische Beschreibung der Donau und ihrer Nebenflüsse, und zwar vom Beginne ihrer Schiffbarkeit an;
2. die Gattung und Beschaffenheit der auf denselben verkehrenden Fahrzeuge;
3. den Stand (die Anzahl) derselben mit der Unterscheidung, ob sie nur zur einmaligen Thalfahrt oder dauernd für den Verkehr bestimmt sind, daher in diesem

Fälle nach Art. XIV der Donauschiffahrts-Acte (§. 4 der Verordnung des österreichischen Handelsministeriums vom 29. Januar 1858) mit einem Schiffs-Patente versehen sein müssen;

4. die Anzahl der nach Art. XVI der D. S. A. (§. 3 der citirten Verordnung) ertheilten Rhedereischeine;

5. die Angabe der nach Art. XXIII der D. S. A. (§. 5 der citirten Verordnung) gesetzlich bestimmten Donau-Landungsorte (Flusshäfen); endlich

6. die Schiffahrtsbewegung nach Zahl und Tragfähigkeit der Fahrzeuge in der Thal- und Bergfahrt auf dem Donaustrome sowohl, wie auf dessen schiff- und flossbaren Zuflüssen, und den durch dieselben vermittelten Güterverkehr in den einzelnen Flusshäfen nach Gattung, Menge und wo möglich auch dem Werthe nach.

Als Gegenstandsjahr wurde anfänglich das Jahr 1864 bestimmt; mehrfache Gründe liessen es jedoch wünschenswerth erscheinen, dass der Verkehr des Jahres 1865 zur Grundlage dieser umfangreichen Arbeit genommen werde, einestheils weil mehrere Behörden nicht mehr rechtzeitig genug in Anspruch genommen werden konnten, um eine vollständige Nachweisung des Verkehrs vom Jahre 1864 von ihnen erwarten zu können, theils aber auch desshalb, weil das Jahr 1864 in Folge der Missernte im Jahre 1863 für das mittlere Donaugebiet so ausnahmsweise Verhältnisse in sich fasste, dass es zu einer durchschnittlichen Uebersicht des Verkehrs weniger geeignet schien. Es fanden jedoch die das Jahr 1864 betreffenden Nachweisungen in soferne eine Verwerthung, als sie zur Ausfüllung der mitunter bedeutenden Lücken benützt wurden, welche einzelne Eingaben für das Jahr 1865 aufzuweisen hatten. Die Fälle, in welchen diess geschah, sind übrigens ausdrücklich bemerkt.

Trotz der nach allen Richtungen hin gepflogenen umfassenden Erhebungen konnte jedoch das vorerwähnte Programm nicht vollständig ausgeführt werden.

In den Abschnitte A musste die hydrographische Beschreibung der Nebenflüsse bei dem Mangel aller Nachweisungen hierüber (mit Ausnahme der kurzen Strecke des Inn von Kiefersfelden bis Oetting) gänzlich entfallen; aber auch diejenige des Donaustromes selbst, welche in Folge der geneigten Mitwirkung der königlich-bairischen Regierung von Ulm an ermöglicht wurde, konnte nur bis zum Austrittspuncte derselben aus dem österreichischen Staatsgebiete bei Orsova durchgeführt werden, da für die übrige Strecke bis zur Sulina-mündung neuere Angaben fehlten und die allein hierüber zu Gebote gestandenen Auszüge aus den topographisch-statistischen Beschreibungen der k. k. Militär-Mappirungs-Abtheilungen in der Walachei während des Sommers 1856, wegen des inzwischen liegenden bedeutenden Zeitraumes und der innerhalb desselben voraussichtlich eingetretenen Veränderungen in den Stromverhältnissen, nicht benützt werden konnten.

Nicht minder lückenhaft zeigten sich die Nachweisungen des Standes der Schiffe der ausgestellten Rhedereischeine und der Landungsorte (Abschnitt C); insbesondere war diess bei den Eingaben über die kleineren Dampfschiffahrts-Unternehmungen der Fall, von welchen jene pro 1864 als die relativ vollständigeren benützt wurden.

Am befriedigendsten gestaltete sich die durch detaillirte Nachweisungen ermöglichte Zusammenstellung über die auf der Donau und ihren Nebenflüssen verkehren-

den Fahrzeuge hinsichtlich ihrer Gattung und Beschaffenheit (Abschnitt *B*), dann jene des weitaus wichtigsten und zugleich schwierigsten Theiles der Donau-Statistik, nämlich der Schifffahrtsbewegung und des durch dieselbe vermittelten Verkehrs, welcher für mehr als 270 Landungsplätze der Donau und ihrer Zuflüsse erhoben und in dem Abschnitte *D* zusammengestellt wurde.

Durch die trefflichen von der königlich-baierischen Regierung zur Verfügung gestellten Daten über den Verkehr auf der oberen Donau bis Engelhartszell und durch die Mittheilungen der k. k. Consulate, sowie der k. k. priv. österr. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft bezüglich der unteren Donau, wurde es möglich, die von verschiedenen k. k. Behörden und einzelnen Handelskammern hinsichtlich der österreichischen Donaustrecke gelieferten Daten nach beiden Richtungen hin zu ergänzen und ein vollständiges Bild jener grossartigen Güterbewegung zu liefern, welche sich im Laufe eines Jahres auf dem Donaustrome und seinen (27) schiff- und flossbaren Nebenflüssen und Canälen abwickelt.

Hierbei wurde, zur Gewinnung der wünschenswerthen Einsicht in das Einzelne und der erforderlichen Uebersicht des Ganzen der Verkehr auf der Donau in 4 Tabellen zusammengestellt, wovon die beiden ersten die Schifffahrtsbewegung der Ruderfahrzeuge und der Dampfschiffe, die beiden letzten den durch jede dieser Transportarten vermittelten Güterverkehr umfassen; die Schiffs- und Waarenbewegung auf den Donauzuflüssen aber wurde von der Darstellung des Verkehrs auf dem Hauptstrome selbst geschieden und in dieser, bei den verschiedenen Vereinigungspuncten der einzelnen Zuflüsse mit der Donau, sich auf die nachfolgenden Darstellungen des Verkehrs auf den Nebenflüssen bezogen.

Im Abschnitte *E* wurden die allgemeinen Ergebnisse des Schiffs- und Waarenverkehrs auf der Donau und ihren Nebenflüssen übersichtlich zusammengestellt, an welche sich endlich eine Darstellung des an den einzelnen Landungsorten der Donau und ihrer Nebenflüsse im Jahre 1865 durch die Ruder-, Dampf- und (von Rustschuk an) Segelschiffe vermittelten Getreideverkehrs (Abschnitt *F*) anschliesst, als des für den Donauhandel wichtigsten und nach den zu Gebote gestandenen Nachweisungen zugleich einzigen Verkehrs, dessen Gegenstand einer speciellen Darstellung zugänglich war.



A.

Hydrographie

der

Donau von Ulm bis Orsova.

Die Donau, nach der Wolga der längste und mächtigste Strom in Europa, und zugleich der einzige, welcher das Herz dieses Welttheiles in seiner Mitte von Westen nach Osten durchschneidet, entsteht am östlichen Schwarzwalde aus den beiden Quellenbächen der Brege und Briegaeh, welche sich unterhalb Donaueschingen vereinigen. Während letztere noch unter dem 26. Längen- und 48. Breitegrad liegen, ist die Donau bei ihrer Mündung ins schwarze Meer ostwärts bis zu 47°, 30' Länge und 45°, 20' Breite vorgerückt, so dass sie unter gleicher Länge mit dem Neckar entspringt und unter gleicher Länge mit dem Nil in das Meer fällt.

Ihr riesiges Wassernetz umspannt auf diesem ausgedehnten Laufe, wovon 48·5 Meilen auf Baiern, 176 auf Oesterreich entfallen, ein Gebiet von nahezu 13.000 Quadratmeilen, und umfasst Länder, deren Nationalitäts-, Cultur- und Productionsverhältnisse nicht minder verschieden sind, wie die Natur des Stromes selbst und seine Beschaffenheit als Wasserstrasse.

Von Ulm an, wo die Donau schiffbar wird und jene lange Reihe wasserreicher Zuflüsse beginnt, die den anfänglich kleinen, nur dürtigen Verkehrs fähigen Fluss zu einem stattlichen Strome und zu einer der wichtigsten Wasserstrasse Europas machen, behält sie bis Pressburg hinab im Wesentlichen den Charakter eines Gebirgsstromes bei, welcher bald, durch flache Ufer begrenzt, in zahlreiche Seitenarme gespalten ist und in vielfältigen Serpentinien sich schlängelt, bald, in Gebirgsdurchbrüche eingebettet oder im Terrain tief eingeschnitten, an Breite und Fahrwassertiefe, in Gefälle und Geschwindigkeit häufig wechselt.

Durch zahlreiche zur Regulirung dieser Stromstrecke und zur Verbesserung der Schiffahrtsstrasse mit namhaften Kosten ausgeführte Stromcorrectionen, Uferschutzbauten, Absperrungen alter Flussarme, Concentrirung übermässig breiter Strombette und Herstellung eines fast ununterbrochenen Treppelweges zur Erleichterung der Bergfahrt für Ruderschiffe sind die in früherer Zeit bestandenen Gefahren und Hindernisse für die Schiffahrt zum grössten Theile beseitigt, und ein, soweit

es die Natur eines Gebirgsstromes zulässt, geregeltes Fahrwasser hergestellt, das von Ulm an für Ruderschiffe von 2.000 Ctrn. Tragfähigkeit, von Donauwörth an für Dampfschiffe bis zu 58 Pferdekraft zugänglich ist, während von Passau an, wo der Inn die Wassermasse der Donau auf mehr als das Doppelte erhöht, Ruderschiffe von 3.500 Ctrn. Tragfähigkeit und Dampfschiffe von 120 Pferdekraft meist ohne Anstand verkehren.

Einen wesentlich anderen Charakter zeigt die mittlere Donaustrecke von Gönyö bis Bazias. Nachdem der Strom die 12 Meilen lange, in Folge seiner Theilung in drei Haupt- und zahlreiche Seitenarme an Inseln und Sandbänken, an Serpentin und gefährlichen Untiefen reiche Strecke von Pressburg bis Gönyö, die verwildertste seines ganzen Laufes, zurückgelegt hat, gelangt er, in einem Bette concentrirt, oberhalb Pest in die ungarische Ebene, die er bis Bazias durchströmt, um hier abermals in einen tiefen Gebirgsdurchbruch einzutreten. Durch die Raab, Waag, die Drau und Save und das ausgebreitete Flussnetz der Theiss in ihrer Wassermasse bedeutend erstarkt, eingeschlossen zwischen feste, lehmige Ufer, an Breite und Tiefe zunehmend bei vermindertem Gefälle und verringerter Strömung, endlich durch mehrere Durchstiche von den bedeutendsten Serpentin befreit, bildet die Donau auf dieser Strecke eine vorzügliche Wasserstrasse, welche Dampfbooten bis zu 200 Pferdekraft und Ruderschiffen von 10.000 Metzen Ladungsfähigkeit eine auch bei Stromtheilungen genügende Breite und Fahrwassertiefe bietet.

Weit ungünstiger gestaltet sich für die Schiffahrt die folgende, an Breite, Gefälle und Geschwindigkeit stets wechselnde Stromstrecke von Bazias bis über die österreichische Gränze bei Orsova hinaus, in welcher die Donau die breite Kette der südlichen Karpathen durchbricht, um dann durch die grosse walachische Ebene und das Donaudelta dem Meere zuzuströmen.

Die nachfolgende tabellarische Zusammenstellung enthält das Detail dieser hydrographischen Verhältnisse des Donaustromes.

Tabellarische Zusammenstellung

der

hydrographischen Verhältnisse des Donaustromes.

Bezeichnung der Sectionen der Donau	Fluss- länge in der Strecke nach dem Laufe des Flusses	Breite in jeder Section bei niederem Wasserstande und bei Hochwasser zwischen den Dämmen und erhöhten Flussuferu		Tiefe des Flusses bei normalem und bei niederem Wasserstande		Fall des Flusses an der Oberfläche bei gewöhnlichem Wasserstande auf je 500 Klafter
		Minimum	Maximum	Minimum	Maximum	
		in jeder Section		in jeder Section		
Wiener Klaffer				Wiener		
Von Ulm bis zur Lechmündung bei Marxheim	51.172-8	40-0	Bestehen keine Hoch- wasser- Dämme. Ueber- schwem- mungsgebiet circa 600 ⁰ breit.	2-8	4-6	0-77-0-83
Von der Lechmündung (Marx- heim) bis zur Kreisgränze von Ober-Baiern (unterhalb Berg- heim)	16.242-0	50-6	Bestehen keine Hoch- wasser- Dämme. Ueber- schwem- mungsgebiet circa 700 ⁰ breit.	3-7	5-5	0-62
Von der Kreisgränze bis zur Ein- mündung der Ilm oberhalb der Donaubrücke bei Neustadt (Kreisgränze von Nieder- Baiern)	17.976-0	50-0	160	2-0	12-0	2-25
Von der Kreisgränze (Ilm-Ein- mündung) bis zur Neustädter Donaubrücke	643	62-0	400	3-6	8-3	1-8
Von der Neustädter Donaubrücke bis zum Vogelsang	1.625	62-0	922	3-6	9-0	2-2
Vom Vogelsang bis Eining . . .	954	62	308	4-0	10-0	1-2
Von Eining bis zum Haderfleck .	2.224	62	340	4-0	9-0	1-43
Vom Haderfleck bis zum Kloster Weltenburg	1.711	62	276	3-6	10-0	1-5

Geschwindigkeit des Flusses an der Oberfläche bei gewöhnlichem Wasserstande per Sekunde	Hydraulische Werke an beiden Ufern zur Uferversicherung zur Einzwängung des Flusses in sein natürliches Bett und zur Er- leichterung der Schifffahrt	Vorkommende Änderungen im Stromstriche des Flusses	Angabe der vorkommenden Hinder- nisse der Schifffahrt im Flusse durch Floss- oder Schifflbrücken, schwim- mende Mühlen, Wasserstürze, Un- tiefen etc.
F u s s			
4-6-5·5	Mit Ausnahme einiger kurzer Strecken, namentlich zwischen Günzburg und Dillingen ist der Fluss zwischen festen Parallelbauten (theils Faschinentholz, theils Bruchsteine) eingeschlossen.	In den corrigirten Strecken sind keine zu befürchten; in den nicht corrigirten Strecken tritt fast nach jedem Hochwasser eine Änderung des Stromstriches ein.	Ein Hinderniss besteht auf der uncorrigirten Strecke bei Offingen, wo grössere Schiffe, namentlich sogenannte Ulmerschiffe genöthigt sind über einen alten Steinhafen zu fahren.
4-6-5·5	Die ganze Stromstrecke ist corrigirt und zwischen festen Parallelbauten eingeschlossen.	Kommen nicht vor.	Kommen nicht vor.
3-6	Fast vollständig corrigirt, so dass der eigentliche Fluss in der ganzen Länge der Section sein normales Bett nicht mehr verlassen kann.	Änderungen im Stromstriche kommen so vielfach vor, dass sie nicht näher bezeichnet werden können, indess finden sie alle innerhalb der Normallinie des corrigirten Flusses statt.	Keine, ausser durch zeitweise Kiesablagerungen erzeugte Untiefen bei sehr niederem Wasserstande.
4-17	Das niedere Wasserprofil ist mit Parallelbauten von Bruchsteinen eingeschlossen.	Kiesbänke ändern den Stromstrich häufig; erst in letzterer Zeit sind die Parallelwerke vollendet worden.	Kommen nicht vor.
4-43	"	Stromstrich meist ständig.	"
3-6	"	"	"
3-9	"	"	"
3-82	Am linken Ufer befindet sich ein steiler Berg, am rechten theilweiser Uferschutz.	"	"

Bezeichnung der Sectionen der Donau	Fluss- länge in der Strecke nach dem Laufe des Flusses	Breite in jeder Section bei niederem Wasserstande und bei Hochwasser zwischen den Dämmen und erhöhten Flussufern		Tiefe des Flusses bei normalem und bei niederem Wasserstande		Fall des Flusses an der Oberfläche bei gewöhnlichem Wasserstande auf je 500 Klafter
		Minimum	Maximum	Minimum	Maximum	
		in jeder Section		in jeder Section		
Wiener Klafter				Wiener		
Vom Kloster bis zum Ende des Klostergartens	362	46	92	8-0	16-0	0-23
Vom Klostergarten bis zum Hohl- enstein	849	38	138	4-6	26-0	0-95
Vom Hohlenstein bis zur Ausmün- dung des Donau-Maincanals .	1.128	60	184	4-4	16-0	0-63
Von der Ausmündung des Donau- Maincanals bis zur Pfleger- wiese unterhalb Kehlheim . .	355	60	276	4-4	12-0	2-95
Von der Pflegerwiese bis Kehl- heimwinzer	1.652	60	369	4-0	9-0	0-84
Von Kehlheimwinzer bis Postsaal	1.136	62	36	4-2	10-0	0-68
Von Postsaal bis oberhalb Kap- felberg	1.920	62	307	4-6	12-0	1-19
Von Kapfelberg bis zum Strassen- monument bei Poikam	1.960	62	264	5-0	10-0	1-32
Vom Strassenmonument bei Poi- kam bis Abbach	899	62	615	4-2	16-0	0-70
Von Abbach bis Oberndorf . . .	965	62	600	5-0	18-0	1-00
Von Oberndorf bis Lohstadt (Kreisgrenze von Ober-Pfalz und Regensburg)	1.215	62	310	5-0	12-0	1-17
Von der Kreisgränze bei Gundel- dorf bis zum Einflusse der Nab bei Maria Ort	5.310	61-6		6-0	13-0	0-91
Vom Einflusse der Nab bis zum Einflusse des Regen bei Re- gensburg	3.000	65-4		"	"	0-86

Die Breite
der Inunda-
tion ist sehr
ungleich-
mässig, stel-
lenweise bis
zu mehreren
100°.

Im Fahrwasser bei 3'
Pegel (Mittelwasser)

Geschwindigkeit des Flusses an der Oberfläche bei gewöhnlichem Wasserstande per Sekunde	Hydraulische Werke an beiden Ufern zur Uferversicherung, zur Einzwängung des Flusses in sein natürliches Bett und zur Erleichterung der Schifffahrt	Vorkommende Aenderungen im Stromstriche des Flusses	Angabe der vorkommenden Hindernisse der Schifffahrt im Flusse durch Floss- oder Schiffbrücken, schwimmende Mühlen, Wasserstürze, Untiefen etc.
F u s s			
2.35	Fließt zwischen hohen Felswänden.	Stromstrich meist ständig.	Kommen nicht vor.
3.4	"	"	"
2.17	"	"	"
5.77	Das niedere Wasserprofil ist theilweise durch Uferschutzdeckwerke von Bruchsteinen eingeschlossen.	"	"
3.0	"	"	"
2.80	"	"	"
3.80	Durch Inselabschlüsse und Uferschutzbauten abgeschlossen.	"	"
4.22	"	"	"
2.81	Das niedere Wasserprofil ist durch Parallelbauten abgeschlossen.	"	"
3.75	"	"	"
3.97	"	"	"
Hierüber liegen hinreichende Beobachtungen nicht vor.	Fast durchgehends an den concurrenden Ufern durch fortlaufende Steinböschungen begrünt und theilweise bereits durch Bauten am entgegengesetzten Ufer auf nebiges Minimalmass als Normalbreite eingeschränkt.	"	"
4.61	"	"	Bei Regensburg ist die Donau in zwei Arme getheilt, an der Einmündung ist der durchschnittlich 130' breite linke Arm auf 45', der durchschnittlich 350' breite rechte Arm auf 113.4' (bei der steinernen Brücke) beschränkt, wodurch bei Mittelwasser eine Aufstauung von $1\frac{1}{3}'$ stattfindet. Infolge dessen und der sonstigen örtlichen Schwierigkeiten ist an beiden Stellen die Bergfahrt für Ruderschiffe sehr misslich, für Dampfschiffe die Berg- und Thalfahrt gefährlich.

Bezeichnung der Sectionen der Donau	Fluss- länge in der Strecke nach dem Laufe des Flusses	Breite in jeder Section bei niederm Wasserstande und bei Hochwasser zwischen den Dämmen und erhöhten Flussufern		Tiefe des Flusses bei normalem und bei niederm Wasserstande		Fall des Flusses an der Oberfläche bei gewöhnlichem Wasserstande auf je 500 Klafter	
		Minimum	Maximum	Minimum	Maximum		
		in jeder Section		in jeder Section			
Wiener Klafter				Wiener			
Von Regensburg bis zur Kreis- gränze bei Aholting	19.545	69.2	Die Breite der Inunda- tion ist sehr ungleich- mässig, stel- lenweise bis zu mehreren 100°	Im Fahrwasser bei 3' Pegel (Mittelwasser)	6.0	1.30	1.023
Von der Kreisgränze (von Ober- Pfalz und Regensburg) bei Pon- dorf bis Pittrich	4.921	43.9	Bei niederm Wasserstande:		90	3 | 21	7'-10''
		73	Bei normalem Wasserstande:		77	8.0 | 24	
			Bei Hochwasser:		154		
Von Pittrich bis Lenzing	13.953	45	Bei niederm Wasserstande:		90	3 | 24	1'-13''
		73	Bei normalem Wasserstande:		77	6 | 27	
			Bei Hochwasser:		154		
Von Lenzing bis Wischelburg	1.792	45	Bei niederm Wasserstande:		90	5 | 21	1'-13''
		77	Bei normalem Wasserstande:		77	8 | 24	
			Bei Hochwasser:		154		
Von Wischelburg bis zur Ueber- fuhr bei Maria-Posching	1.593	101.5	195.7	Bei niederm Wasserstande:	3.4	7.36	0.36
Von der Ueberfuhr bei Maria- Posching bis zur Mündung der Schwarzach bei Klein- Schwarzach	2.532	107.6	209.1	Bei gewöhnlichem Wasserstande:	8.0	11.96	
				Bei niederm Wasserstande:	3.86	11.96	0.34
				Bei gewöhnlichem Wasserstande:	8.46	16.76	
Von der Mündung der Schwarz- ach bis zur Mündung des Met- tenerbaches	2.143	107.6	184.5	Bei niederm Wasserstande:	2.76	7.36	0.20
				Bei gewöhnlichem Wasserstande:	7.36	11.96	

Geschwindigkeit des Flusses an der Oberfläche bei gewöhnlichem Wasserstande per Sekunde	Hydraulische Werke an beiden Ufern zur Uferversicherung, zur Einzwängung des Flusses in sein natürliches Bett und zur Er- leichterung der Schifffahrt	Vorkommende Aenderungen im Stromstriche des Flusses	Angabe der vorkommenden Hinder- nisse der Schifffahrt im Flusse durch Floss- oder Schiffbrücken, schwim- mende Mühlen, Wasserstürze, Un- tiefen etc.
F u s s			
Hierüber liegen hinreichende Beobachtungen nicht vor.	Fast durchgehends an den concurren Ufern durch fortlaufende Steinböschungen begränzt und theilweise bereits durch Bauten am ent- gegengesetzten Ufer auf nebiges Minimalmass als Normalbreite eingeschränkt.	Stromstrich meist ständig.	Kommen nicht vor.
2 1/2-3	Streckenweise ist das Ufer abgehöcht und mit Steinwurf oder Pflaster gesichert; Correc- tionsbauten und Leitwerke von Stein bis auf 5' Höhe.	"	Durch die in neuester Zeit geführten Correctionsbauten wurde das bei nied- erem Wasserstande bestandene Hin- derniss unterhalb Straubing, die Ab- lagerung von Kiesbänken, grössten- theils beseitigt.
3-5	"	"	Kommen nicht vor.
3-4	Streckenweise Corrections- und Uferschutz- bauten; Dämme gegen den Austritt des Hoch- wassers kommen nicht vor.	"	"
2-76	Bei Stefans- und Maria-Posching sind beider- seits Buhnen angelegt, welche den Fluss auf 101-5 Klafter einengen.	"	"
2-72	Bei Sommersdorf besteht durch eine Insel eine Stromtheilung; nur der linke Arm ist schiffbar, der rechte ist mit Felsenriffen durch- zogen. Beiderseitige Buhnen unterhalb der Insel beschränken den Fluss zur Erzielung der nöthigen Fahrwassertiefe.	"	"
2-40	Bei Metten befindet sich eine Flusstheilung durch eine 1470' lange Tafel; der link Arm ist schiffbar.	"	"

Bezeichnung der Sectionen der Donau	Fluss- länge in der Strecke nach dem Laufe des Flusses	Breite in jeder Section bei niederem Wasserstande und bei Hochwasser zwischen den Dämmen und erhöhten Flussufern		Tiefe des Flusses bei normalem und bei niederem Wasserstande		Fall des Flusses an der Oberfläche bei gewöhnlichem Wasserstande auf je 500 Klafter
		Minimum	Maximum	Minimum	Maximum	
		in jeder Section		in jeder Section		
Wiener Klafter				Wiener		
Von Metten bis Deggendorf (Maximiliansbrücke)	2.276	123 0	184 5	Bei niederem Wasserstande : 4 78 | 8 74 Bei gewöhnlichem Wasserstande : 8 38 | 13 34	0 22	
Von der Maximiliansbrücke bei Deggendorf bis zur Mündung der Isar	1.218	123 0	184 5	Bei niederem Wasserstande : 2 94 | 14 72 Bei gewöhnlichem Wasserstande : 7 32 | 19 0	1 07	
Von der Isarmündung bis Nieder- walteich zur ehemaligen un- teren Ueberfuhr	3 306	76 9	169 1	Bei niederem Wasserstande : 6 45 | 15 64 Bei gewöhnlichem Wasserstande : 10 82 | 20 01	0 69	
Von Niederwalteich bis zur Ein- mündung des Mühlbaches bei Mühlham	2.891	112 27	161 5	Bei niederem Wasserstande : 3 31 | 11 96 Bei gewöhnlichem Wasserstande : 7 68 | 16 33	0 79	
Von Mühlham bis zur Einmün- dung des Holzweiherbaches bei Winzer	3.066	107 6	146 2	Bei niederem Wasserstande : 2 76 | 20 24 Bei gewöhnlichem Wasserstande : 7 13 | 24 61	0 69	
Von Winzer bis Pifflitz	2.746	86 10	153 8	Bei niederem Wasserstande : 3 03 | 11 96 Bei gewöhnlichem Wasserstande : 7 40 | 16 33	1 08	
Von Pifflitz bis Seehof	1.168	92 3	146 10	Bei niederem Wasserstande : 3 86 | 13 80 Bei gewöhnlichem Wasserstande : 8 23 | 18 17	0 23	
Von Seehof bis Plemiting	1.461	107 6	184 5	Bei niederem Wasserstande : 4 60 | 11 04 Bei gewöhnlichem Wasserstande : 7 50 | 13 94	1 81	

Geschwindigkeit des Flusses an der Oberfläche bei gewöhnlichem Wasserstände per Sekunde Fuss	Hydraulische Werke an beiden Ufern zur Uferversicherung, zur Einzwängung des Flusses in sein natürliches Bett und zur Er- leichterung der Schifffahrt	Vorkommende Änderungen im Stromstriche des Flusses	Angabe der vorkommenden Hinder- nisse der Schifffahrt im Flusse durch Floss- oder Schiffbrücken, schwim- mende Mühlen, Wasserstürze, Un- tiefen etc.
1-96	Stromtheilung durch eine Insel; der rechte Arm ist abgebaut.	Stromstrich meist ständig	Kommen nicht vor.
3-77	Von der Maximiliansbrücke abwärts sind die Ufer durch Parallelwerke auf die Breite von 460' eingeengt.	"	"
4-56	Oberhalb Niederwalteich ist ein noch in der Ausbildung begriffener Durchstich zur Ab- schneidung einer mit Felsen durchzogenen Flusskrümmung angelegt.	"	"
4-39	. . . . .	"	"
3-62	. . . . .	"	"
4-37	Bei Endlau ist zur Einschränkung des Fluss- bettes im Wendepunct der Serpention am rech- ten Ufer ein Parallelwerk angelegt.	"	"
4-18	. . . . .	"	"
3-22	Oberhalb Plemiting ist der Fluss durch Pa- rallelbauten (Flügel) am rechten Ufer auf die Normalbreite von 644' eingeschränkt.	"	"

Bezeichnung der Sectionen der Donau	Fluss- länge in der Strecke nach dem Laufe des Flusses	Breite in jeder Section bei niederem Wasserstände und bei Hochwasser zwischen den Dämmen und erhöhten Flussufern		Tiefe des Flusses bei normalem und bei niederem Wasserstände		Fall des Flusses an der Oberfläche bei gewöhnlichem Wasserstände auf je 500 Klafter
		Minimum	Maximum	Minimum	Maximum	
		in jeder Section		in jeder Section		
Wiener Klafter				Wiener		
Von Plemiting bis Hildgartsberg	922	94·9	184·5	Bei niederem Wasserstände: 4·60 | 7·36 Bei gewöhnlichem Wasserstände: 7·50 | 10·26		1·81
Von Hildgartsberg bis Vilshofen	1 922	123 0	184·5	Bei niederem Wasserstände: 4·60 | 8·28 Bei gewöhnlichem Wasserstände: 7·50 | 11·19		1·14
Von Vilshofen bis gegen Sand- bach	3 691	138·4	214·9	Bei niederem Wasserstände: 3·68 | 7·36 Bei gewöhnlichem Wasserstände: 6·58 | 10·26		1·22
Von der Baubezirksgränze ober- halb Sandbach bis Seestetten .	2 391	84·3	200	3·63	7·26	1·09
Von Seestetten bis Schalding . .	2 616	61·3	123	4·5	18·4	1·33
Von Schalding bis Heining . . .	1 615	73·8	154	5·5	12·0	1·4
Von Heining bis Passau	2 693	61·5	92	7·3	18·4	0·93
Von Passau bis zur Einmündung des Innstromes	692	62	92	7·3	16·0	0·8
Von der Einmündung des Inn- stromes bis zur Kernmühle .	2 539	215	274	7·3	16·2	1·12
Von der Kernmühle bis zur Ein- mündung der Erlau	2 693	123	307	4·6	13·8	2·0
Von der Mündung der Erlau bis Oberzell	2 693	123	138	6·5	20·3	1·3
Von Oberzell bis an die Landes- gränze bei Jochenstein	3 847	76	138	7·3	18·4	1·2

Geschwindigkeit des Flusses an der Oberfläche bei gewöhnlichen Wasserstände per Sekunde	Hydraulische Werke an beiden Ufern zur Uferversicherung, zur Einzwängung des Flusses in sein natürliches Bett und zur Er- leichterung der Schifffahrt	* Vorkommende Änderungen im Stromstriche des Flusses	Angabe der vorkommenden Hinder- nisse der Schifffahrt im Flusse durch Floss- oder Schiffbrücken, schwim- mende Mühlen, Wasserstürze, Un- tiefen etc.
Fuss			
3-22	Unterhalb Plemiting besteht eine Stromthei- lung, deren rechter Arm abgebaut ist.	Stromstrich meist ständig	Kommen nicht vor.
4-60	. . . . .	"	"
4-60	Vier Inseln bewirken eine Stromtheilung; die oberste und unterste sind durch Zuschlüsse abgebaut. Ueber diesen Inseln ist das Fahr- wasser am linken neben den beiden inzwischen liegenden nicht abgebauten Inseln am rechten Ufer.	"	"
4-3	Zur Einzwängung des Flusses ist ein Paral- lelwerk beantragt; der Rittweg am rechten Ufer ist durch Ufermauern geschützt.	"	Felsiges Flussbett und wird die Ver- besserung des Fahrwassers durch Ausstreuen der Felsen jährlich in Betrieb gesetzt.
3-07	Rittweg, Uferböschungen mit Steinpflaster.	"	Das Flussbett ist durch hohe Berg- abhänge sehr eingeengt und durchaus felsig.
3-07	"	"	Felsiges Flussbett.
4-1	"	"	Die Bergabhänge treten etwas zurück.
3-7	Durch Ufermauern begränzt.	"	Kommen nicht vor. -
6-2	Rittweg, Uferböschungen mit Steinpflaster.	"	Stromtheilung durch Inseln und Sand- bänke; das Flussbett kiesig.
6-0	"	"	Kommen nicht vor.
3-7	"	"	"
6-2	Correctionsbauten bei Jochenstein.	"	"

Bezeichnung der einzelnen Flussstrecken	Fluss- länge in der Strecke nach dem Laufe des Flusses	Breite des Flusses bei gewöhnlichem Wasser- stande und bei Hoch- wasser (Inundations- gebiet)		Tiefe des Flusses bei normalem Wasserstande		Fall des Flusses an der Oberfläche bei gewöhnlichem Wasserstande auf je 100 Klaffer
		Minimum	Maximum	Minimum	Maximum	
		in jeder Strecke		in jeder Strecke		
		Wiener Klaffer		Wiener		
Von Jochenstein bis Engelhartz- zell	960	102	250	11	20	0-166
Von Engelhartzell bis Ober- Ranna	2.700	98	200	10	19	0-166
Von Ober-Ranna bis Wesenufer .	1.600	100	230	12	22	0-166
Von Wesenufer bis Marspachzell	1.152	103	180	10	19	0-166
Von Marspachzell bis Schlögen .	1.940	160	200	8	15	0-230
Von Schlögen bis Inzell	2.400	92	150	9	26	0-243
Von Inzell bis Obermühl	2.505	98	145	13	30	0-260
Von Obermühl bis Untermühl .	4.922	95	165	8	28	0-225
Von Untermühl bis zum Jäger- haus gegenüber Schirleithen .	2.560	92	180	8	26	0-121
Vom Jägerhaus bis Aschach . .	1.881	80	250	8	24	0-188
Von Aschach bis Brandstadt . .	1.700	200	480	6	24	0-306
Von Brandstadt bis Mitter-Weidel	1.550	180	1.450	4	30	0-187-0-305- 0-187-0-333
Von Mitter-Weidel bis Ottensheim	5.110	120	3.200	4	21	0-208
Von Ottensheim bis oberhalb Buchenau	2.100	91	280	5	23	0-236
Von oberhalb Buchenau bis zur Linzer Donaubrücke	2.560	118	240	6	23	0-236

Geschwindigkeit des Flusses an der Oberfläche bei gewöhnlichem Wasserstande per Sekunde	Hydraulische Werke an beiden Ufern zur Uferversicherung, zur Einzwängung des Flusses in sein natürliches Bett und zur Erleichterung der Schifffahrt	Vorkommende Aenderungen im Stromstriche des Flusses	Angabe der vorkommenden Hindernisse der Schifffahrt im Flusse durch Fluss- oder Schiffbrücken, schwimmende Mühlen, Wasserstürze, Untiefen etc.
Fuss			
7	Der Strom fliesst zwischen festen Ufern; künstlicher Treppelweg mit schwerem Zuge am linken Ufer.	Stromstrich meist ständig.	Einige Felsen unter Wasser, jedoch ausser der Fahrbahn.
7	Beiderseits felsiges, streckenweise sandiges, jedoch festes Ufer.	"	Kommen keine vor.
7	Beiderseits festes, felsiges Ufer.	"	"
7	Das linke Ufer fest, das rechte brüchig.	"	"
0-26	Beiderseits festes, felsiges Ufer.	"	Einige Kiesbänke, jedoch ausserhalb des eigentlichen Fahrwassers.
3-26	Das linke Ufer felsig, das rechte streckenweise sandig doch fest; der Treppelweg setzt vom linken auf das rechte Ufer über.	"	Zweifache Strombegung jedoch mit vollständig freiem Fahrwasser.
7	Der Strom ist mit Ausnahme einiger kurzer Strecken durch Hochufer auf sein natürliches Bett eingeschränkt.	"	Strombiegung mit vollständig freiem Fahrwasser.
7	Feste, felsige Ufer.	"	Kommen keine vor.
6	"	"	"
6	"	"	"
6	Die flache Uferbildung und die ungünstige Einmündung der Nebenflüsse begünstigt die Theilung des Stromes in mehrere Arme, der durch Inselabschlüsse und Uferschutzbauten aus Stein auf die Normalbreite eingeschränkt ist. Breites Aluvialgebild bis Ottensheim.	Aenderungen im Stromstriche kommen in Folge der Kiesbänke häufig vor.	Mit Ausnahme der fliegenden Brücke bei Aschach keine.
6	Steinwürfe und Steinpflasterungen zur Abschliessung der Seitenarme und zur Sicherung der flachen Ufer. Natürlicher Treppelweg mit streckenweise leichtem Zuge.	"	Das Fahrwasser geht durch eine Gruppe von Felsen unter dem Wasserspiegel; Schiffmühlen am linken Ufer.
7	Inselabschlüsse und Uferversicherung durch streckenweise Steinbauten; der Treppelweg ist auf 2100 Klafter unterbrochen.	Aenderungen im Stromstriche treten häufig ein, doch stets innerhalb der Normallinie des corrigirten Flusses.	Das Fahrwasser bewegt sich in Serpentin zwischen den Auen und Kiesbänken.
5	Das durch beiderseits herantretende Gebirgsabhänge eingengte Strombett hat grösstentheils feste, streckenweise durch Steinbauten gesicherte Ufer; natürlicher Treppelweg mit schwerem Zuge.	Stromstrich im concentrirten Flusse meist ständig.	Schifffahrtshindernisse kommen nicht vor.
5	Festes, streckenweise brüchiges Ufer, Steinwürfe und Steinpflasterungen zur Sicherung der knapp am rechten Ufer geführten Strasse. Theilweise natürlicher, dann künstlicher Treppelweg mit schwerem Zuge.	"	Einzelne sichtbare Felsenriffe und eine Schiffmühle jedoch an den Uferseiten ausserhalb des Fahrwassers; hölzerne Joehbrücke mit gemauerten Uferpfeilern bei Linz.

Bezeichnung der einzelnen Flussströcken	Fluss- länge in der Strecke nach dem Laufe des Flusses	Breite des Flusses bei gewöhnlichem Wasser- stande und bei Hoch- wasser (Inundations- gebiet)		Tiefe des Flusses bei normalem Wasserstande		Fall des Flusses an der Oberfläche bei gewöhnlichem Wasserstande auf je 100 Klafter
		Minimum	Maximum	Minimum	Maximum	
		in jeder Strecke		in jeder Strecke		
Wiener Klaffer				Wiener		
Von der Linzer Donaubrücke bis zur Traunmündung	3.351	140	2.100	6	25	0-133
Von der Traunmündung bis Stei- ning unterhalb Luftenberg . .	2.100	82	2.150	6	21	0-202
Von Steining bis zur Einmündung der Enns gegenüber Maut- hausen	3.760	89	2.400	4	24	0-160
Von der Einmündung der Enns bis Au bei Pantaleon	2.313	98	1.200	9	16	0-104-0-118
Von Au bei Pantaleon bis Wallsee	7.500	113	1.850	6	21	0-111-0-285
Von Wallsee bis Ardagger . . .	4.898	113,5	2.200	6,5	36	0-403-0-167
Von Ardagger bis Grein	2.960	92	480	6,5	21	0-188-0-250
Von Grein bis Struden	1.621	38	140	4	20	0-160-0-118

Geschwindigkeit des Flusses an der Oberfläche bei gewöhnlichem Wasserstande per Secunde	Hydraulische Werke an beiden Ufern zur Ufersicherung, zur Einzwängung des Flusses in sein natürliches Bett und zur Erleichterung der Schifffahrt	Vorkommende Aenderungen im Stromstriche des Flusses	Angabe der vorkommenden Hindernisse der Schifffahrt im Flusse durch Floss- oder Schiffbrücken, schwimmende Mühlen, Wasserstürze, Untiefen etc.
Fuß			
5-5	Reiche Inselbildung und Stromtheilung; Steinbauten an den Fluss- und Inselufern sichern die nöthige Breite und Tiefe des Fahrwassers. Künstlicher, streckenweise durch Steinpflasterungen geschützter und theilweise über die Inseln geführter Treppelweg.	In den corrigirten Strecken meist ständig, sonst wechselnd.	Durch zahlreiche Inseln sich windende, oft eingeengte Fahrbahn.
7	Ausgebreitete, durch die Einmündung der Traun und die flache rechteitige Ufergegend geförderte Inselbildung und Stromtheilung. Steinbauten an der Traunmündung und an den Stromufern sichern die erforderliche Breite und Tiefe des Fahrwassers. Der Treppelweg ist durchgehends über Kiesbänke geführt.	In den corrigirten Strecken meist ständig.	Neben den aus nebenangeführten Verhältnissen sich ergebenden, keine.
6-5	Streckenweise Steinbauten sichern die durch reiche Inselbildung gefährdete Breite und Tiefe des Fahrwassers. Ausgebreitetes Inundationsgebiet von 2-400 Klaftern.	"	"
4	Steinbauten zur Sicherung der flachen, theilweise brüchigen Ufer und zur Concentrirung des Stromes. Uebersetzung des Treppelweges vom rechten auf das linke Ufer.	"	"
3-4-5	Steinwürfe und Uferböschungen mit Steinpflaster sichern die sandigen, theilweise brüchigen Ufer und die Normalbreite des Stromes.	"	"
4-5-4	Breites Alluvialgebiet zwischen den zurückgetretenen Flussufern. Wiederholte Stromtheilung durch zwei je 900 Klafter lange und 260 beziehungsweise 340 Klafter breite Sandinseln; Parallelbauten aus Stein unterhalb Wallsee und oberhalb Ardagger schliessen die Seitenarme ab und engen den Strom auf seine Normalbreite ein.	Der Stromstrich wechselt fast nach jedem Hochwasser.	Der rechte Arm wird bei beiden Stromtheilungen zur Thal- und Bergfahrt, der linke zum Gegentriebe (Bergfahrt) für Ruderschiffe benützt. Durch die Abschliessung des sogen. Greinerwassers am rechten Ufer wurde die Concentrirung des Stromes in dem durch seine Untiefen früher berichtigten „Holler“ erreicht und alle diessfällige Gefahr beseitigt.
0-25-0-33	Stromtheilung durch drei fast neben einander liegende kleinere Sandbänke. Die knapp an den Strom herantretenden Gebirgsabhänge bilden ein festes, an der Strombiegung durch fast ununterbrochene Steinpflasterungen gesichertes Ufer. Unterhalb Grein setzt der künstliche Treppelweg vom linken auf das rechte Ufer über.	Stromstrich meist ständig.	Der rechte 92 Klafter breite Arm wird zur Thal- und Bergfahrt, der linke schwältere zum Gegentriebe, der mittlere für die Schifffahrt gar nicht benützt.
3-42-0-33	Stromtheilung durch Felsen unter dem Wasser (sog. Strudl); durch fortgesetzte Vertiefungsarbeiten (Sprengungen) wurde der rechte Arm in eine für Dampf- und Ruderschiffe sichere und so viel möglich bequeme Fahrbahn umgestaltet. Steinbauten am linken Ufer sichern die nebenangegebene Breite (38 Klafter) und Tiefe (4 Schuh) des Stromes.	"	Da durch die Vertiefungsarbeiten am sogen. Waldwasser der Fahrbahn theilweise das Wasser entzogen wird, so ist letztere für die Dampf- und schwere Ruderschifffahrt bei niedrigem Wasserstande und im Herbste bei herrschendem Westwinde nicht ohne Gefahr.

Bezeichnung der einzelnen Flussstrecken	Fluss- länge in der Strecke nach dem Laufe des Flusses	Breite des Flusses bei gewöhnlichem Wasser- stande und bei Hoch- wasser (Inundations- gebiet)		Tiefe des Flusses bei normalem Wasserstande		Fall des Flusses an der Oberfläche bei gewöhnlichem Wasserstande auf je 100 Klafter
		Minimum	Maximum	Minimum	Maximum	
		~ in jeder Strecke		in jeder Strecke		
Wiener Klafter				Wiener		
Von Struden bis St. Nikolai . . .	551	101	150	9	96	0-319
Von St. Nicolai bis Sarmingstein .	1.390	98	128	14	19.5	0-243-0-275
Von Sarmingstein bis Freienstein	1.500	102	169	9	16	0-243
Von Freienstein bis Willisbach .	1.719	70	110	10	14	0-260-0-282
Von Willisbach bis zum Isper Schwemmhaus	800	103	110	14	16	0-264
Vom Isper Schwemmhaus bis Per- senbeug	2.905	100.5	170	10	20	0-215-0-275
Von Persenbeug nach Ybbs . . .	802	102	152	12	13	0-230-0-275
Von Ybbs bis Seisenstein . . .	2.679	105	200	4.5	2.0	0-250-0-201
Von Seisenstein bis Wallendorf .	1.470	130	195	10	24	0-222-0-229
Von Wallendorf bis Marbach . . .	1.005	112	208	10	14	0-187
Von Marbach bis Pöchlarn . . .	2.398	107	600	6.5	17	0-312-0-215
Von Pöchlarn bis Ebersdorf . . .	1.720	140	960	8	15	0-275-0-230
Von Ebersdorf bis Weiteneck . .	1.650	119.5	700	6	21	0-417-0-285
Von Weiteneck bis zur Einmün- dung der Bielach	2.200	120	625	8	25	0-277-0-236

Geschwindigkeit des Flusses an der Oberfläche bei gewöhnlichem Wasserstande per Secunde	Hydraulische Werke an beiden Ufern zur Uferversicherung, zur Einzwängung des Flusses in sein natürliches Bett und zur Er- leichterung der Schifffahrt	Vorkommende Änderungen im Stromstriche des Flusses	Angabe der vorkommenden Hinder- nisse der Schifffahrt im Flusse durch Floss- oder Schifflücken, schwim- mende Mühlen, Wasserstürze, Un- tiefen etc.
Fuss			
0-380	Correctionsbauten (Felsensprengungen) am Wir- bel. Steinbauten an beiden Uferseiten reguliren die Fahrbahn.	Stromstrich meist ständig.	Die Fahrbahn durchschneidet den Wir- bel, der bei mittlerem oder kleinem Wasserstande und oberem Winde schwierig zu befahren ist. Das Aus- sprengen der Felsenwurzeln und das Wegschaffen der Steine ist für die Schifffahrt bei mittlerem Wasserstande driagend nöthig.
0-375	Beiderseits festes durch Gebirgsabhänge gebil- detes Ufer. An der Strombiegung stellenweise Steinmauern und Steinwürfe zur Verhütung von Uferabschwemmungen.	"	Kommen keine vor.
0-417	"	"	"
0-275	"	"	"
7-7	Das rechte Ufer vollständig, das linke stellen- weise durch Steinbauten (Mauern, Würfe und Pflasterungen) geschützt.	"	"
7-40-7-45	Das rechte Ufer vollständig, das linke strecken- weise durch Steinbauten geschützt.	"	"
7-81	Parallelbauten aus Stein an der Strombiegung.	"	"
7-80-8-85	Abermalige Strombiegung; beiderseits festes, der Ybbsmündung gegenüber durch Steinbauten gesichertes Ufer. Natürlicher Treppelweg am linken Ufer.	"	"
8-27-7-39	Beiderseits feste Ufer; Steinmauern am linken zur Sicherung der durch abermalige Strombie- gung gefährdeten Breite und Tiefe des Fahr- wassers. Künstlicher Treppelweg mit schwerem Zuge am linken Ufer.	"	Das Fahrwasser ist knapp am linken Ufer. Nachdem die bei Seisenstein im Strombette befindlichen Steinkugeln bei oberem Winde gefährlich sind und oberhalb Seisenstein für den Nothfall zwar eine Zufahrt für Schiffe sich be- findet, aber ohne Haftstücke, so wäre die Anbringung von solchen zur Ver- meidung von Unglücksfällen sehr wün- schenswerth.
6-15	Fortgesetzte Steinbauten am linken Ufer, stel- lenweise auch am rechten Ufer.	"	Kommen keine vor.
6-49-8-00	Beiderseits festes, stellenweise brüchiges Ufer; streckenweise Steinbauten am linken und rech- ten Ufer, an der Mündung der Erlaf und an der 1380 Klafter langen Landzunge am linken Ufer zur Verhinderung von Durchbrüchen und zur Concentration des Stromes.	"	Stromtheilung durch zwei aufeinander folgende Sandinseln; der linke Arm ist schiffbar.
7-47	Parallelbauten aus Stein.	"	Kommen keine vor.
7-26	"	"	"
5,24-928	Steinpflasterungen an der Mündung des Mülker- baches und Parallelbauten bis zur Bielachmün- dung sichern die Breite und Tiefe des Fahr- wassers.	"	Mehrfache Stromtheilung durch Sand- bänke und grössere Inseln (Mülker- und Stadlau) engt das Fahrwasser stellenweise auf 50 Klafter ein.

Bezeichnung der einzelnen Flussstrecken	Fluss- länge in der Strecke nach dem Laufe des Flusses	Breite des Flusses bei gewöhnlichem Wasser- stande und bei Hoch- wasser (Inundations- gebiet)		Tiefe des Flusses bei normalem Wasserstande		Fall des Flusses an der Oberfläche bei gewöhnlichem Wasserstande auf je 100 Klafter
		Minimum	Maximum	Minimum	Maximum	
		in jeder Strecke		in jeder Strecke		
Wiener Klafter				Wiener		
Von der Bielachmündung bis Aggsbach	3.950	50·5	360	8	18	0·319-0·458
Von Aggsbach bis Kroisbach . .	1.900	53	150	11	28	0·190-0·333
Von Kroisbach bis Spitz . . .	2.305	78	170	8	15	0·230-0·333
Von Spitz bis Weissenkirchen .	2.702	119	168	9	18	0·230-0·347
Von Weissenkirchen bis Dürren- stein	2.810	90	520	9	19	0·320-0·173
Von Dürrenstein bis zur Donau- brücke bei Stein	2.950	95	315	4	17	0·243-0·187
Von Stein bis Hollenburg . . .	4.421	103	1·450	5	15·5	0·132-0·125
Von Hollenburg bis zur Trasen- mündung	3.500	210	1·150	4·5	17	0·139-0·437

Geschwindigkeit des Flusses an der Oberfläche bei gewöhnlichem Wasserstande per Secunde	Hydraulische Werke an beiden Ufern zur Uferversicherung, zur Einzwängung des Flusses in sein natürliches Bett und zur Er- leichterung der Schifffahrt	Vorkommende Aenderungen im Stromstriche des Flusses	Angabe der vorkommenden Hinder- nisse der Schifffahrt im Flusse durch Floss- oder Schifflücken, schwim- mende Mühlen, Wasserstürze, Un- tiefen etc.
Fuß			
7:57-8:46	Parallelbauten aus Stein zur Abschliessung der Seitenarme und Sicherung der Strombreite.	durch Sand- inseln häufig verändert.	Wegen Steingerölls schwierig zu be- fahren.
7:77-6:40	Steinbauten am rechten Ufer; der künstliche Treppe setzt bei Aggsbach auf das rechte Ufer über.	Stromstrich meist beständig.	Kommen keine vor.
7:57-6:40	Das linke Ufer fest, das rechte zur Sicherung der durch die Strombiegung gefährdeten Ufer- böschung durchgehends mit Steinauwerk ge- schützt.	"	"
6:01-7:42	Das rechte Ufer durchgehends, das linke stel- lenweise durch Steinbauten, meist Mauern ge- schützt.	"	"
6:63-7:90	Strombiegung mit Stromtheilung; der linke Arm ist schiffbar. Steinbauten (Pflasterungen) am linken und stellenweise am rechten Ufer zur Concentrirung des Stromes.	"	"
6:49	Das linke Ufer ist durchgehends, das rechte stellenweise mit Steinpflasterungen versehen.	"	Die hölzerne Jochbrücke bei Stein bil- det insofern ein Hinderniss, als die Brückenjoche sehr nahe an einander stehen, und sich vor der für Ruder- schiffe bestimmten Durchfahrt eine Sandbank befindet, welche bei kleinerem Wasserstande die Ruderschiffe zwingt, die für Dampfschiffe bestimmte Durchfahrt zu benutzen, um nicht auf- zufahren oder an dem Joch zu zer- schellen; dadurch kommen sie aber oft in Gefahr mit Dampfschiffen zu- sammen zu stossen, noch öfter aber von ihrer Anlände abzulenken und auf jene der Dampfschiffe zu gerathen.
6:85-5:62	Streckenweise Parallelbauten zur Sicherung der durch mehrfache Stromtheilung und Inselbildung gefährdeten Breite und Tiefe des Fahrwassers.	In Folge der reichen Insel- bildung und Stromtheilung häufig gefahr- det.	Bei Hollenburg befinden sich zwei bei niedrigem Wasserstande oder Nebel für die Schifffahrt gefährliche Felsen unter dem Wasser, der Wallner- und Wintererstein, — an welchen bereits mehrere Schiffe total zu Grunde ge- gangen sind. Auch der Hollenburger Landungsplatz ist durch Steine ge- fährlich und von den Schiffen ge- fürchtet. Der rechte Arm, an dem sich die Verladungsplätze von Thallern und Angern befinden, ist einer continuir- lichen Verschlämmung ausgesetzt.
6:19-7:35	Uferbauten (Steinpflasterungen) und Inselab- schlüsse zur Concentrirung des Strombettes. Zahlreiche Sandinseln und Auen engen das Fahr- wasser stellenweise auf 39 und 48 Klafter ein.	Häufig wech- selnd.	Kommen keine vor.

Bezeichnung der einzelnen Flussstrecken	Fluss- länge in der Strecke nach dem Laufe des Flusses	Breite des Flusses bei gewöhnlichem Wasser- stande und bei Hoch- wasser (Inundations- gebiet)		Tiefe des Flusses bei normalem Wasserstande		Fall des Flusses an der Oberfläche bei gewöhnlichem Wasserstande auf je 100 Klafter
		Minimum	Maximum	Minimum	Maximum	
		in jeder Strecke		in jeder Strecke		
Wiener Klafter				Wiener		
Von der Trasenmündung bis Altenwörth	4.636	513	2.500	6	20	0.174
Von Altenwörth bis Zwentendorf	2.600	193	2.100	10.5	24	0.125
Von Zwentendorf bis Tulln . .	6.880	201.5	2.150	9	31.5	0.118-0.201
Von Tulln bis Muckendorf . . .	4.155	109	3.800	6	22.5	0.152-0.215
Von Muckendorf bis Greifenstein	3.368	141	4.200	6	20	0.282
Von Greifenstein bis Korneuburg	3.650	125	1.200	6.5	22	0.282-0.375
Von Korneuburg bis unterhalb Lang-Enzersdorf (gegenüber Kuchelau)	2.600	92	1.050	4	22	0.333-0.431
Von Kuchelau bis Nussdorf . .	2.390	96	700	11.5	17.5	0.305-0.366

Geschwindigkeit des Flusses an der Oberfläche bei gewöhnlichem Wasserstande per Secunde	Hydraulische Werke an beiden Ufern zur Uferversicherung, zur Einzwängung des Flusses in sein natürliches Bett und zur Erleichterung der Schifffahrt	Vorkommende Aenderungen im Stromstriche des Flusses	Angabe der vorkommenden Hindernisse der Schifffahrt im Flusse durch Floss- oder Schiffbrücken, schwimmende Mühlen, Wasserstürze, Untiefen etc.
Fuss			
7·24	Uferbauten (Steinpflasterungen) und Inselabschlüsse zur Concentrirung des Strombettes. Zahlreiche Sandinseln und Auen engen das Fahrwasser stellenweise auf 39 und 48 Klafter ein.	Häufig wechselnd	Bei Altenwüth hat sich in Folge der Hochwässer eine bei niederm Wasserstande gefährliche Sandbank gebildet, auch befinden sich daselbst 8 für die Schifffahrt ungünstig situirte Schiffmühlen.
5 66	Inselabschlüsse und streckenweise Parallelbauten zur Concentrirung des Stromes; der (theilweise natürliche) Treppelweg ist über die Auen geführt und setzt bei Zwentendorf auf das rechte Ufer über.	"	Ausser den vielfachen Windungen der durch Sandinseln oft auf weniger als 40 Klafter eingeengten Fahrbahn, keine.
7·33-8·15	Inselabschlüsse und streckenweise Parallelbauten.	"	"
7·77-5·50	"	"	Der alte Steinsporn bei Muckendorf ist für die Ruderschifffahrt gefährlich.
7.00	"	"	Vor Dürrenstein befindet sich eine bei niedrigem Wasserstande gefährliche Sandbank.
5·50	Streckenweise Steinbauten (Pflasterungen) zur Concentrirung des durch Inseln mehrfach getheilten, stellenweise auf weniger den 60 Klafter eingeengten Fahrwassers. Doppelter Treppelweg mit schwerem Zug; ein künstlicher, über die Inseln geführter und ein natürlicher am rechten Ufer sich hinziehend.	"	Wegen der vielen durch zahlreiche Inseln hindurch sich windenden Krümmungen des Fahrwassers schlecht zu befahren.
6·50	Fortlaufende Steinpflasterungen.	"	Bei Tattenhof sind die im Flussbett liegenden Steinsporen ein grosser Uebelstand für die Ruderschifffahrt, besonders bei oberem Winde, der sie gerade auf die Sporen hintreibt. Auch die Schiffmühlen bei Enzersdorf sind sehr gefährlich, weil der Hauptstrom an dieselben so stark anfüllt, dass die Schiffe kaum vorüber zu bringen sind.
5·5-5·08	Fortlaufende Steinpflasterungen am rechten, Inundationsdämme am linken Ufer.	Stromstrich meist ständig.	Der Landungsplatz der Dampfschiffe in Nussdorf ist eine stete Gefahr für die Ruderschifffahrt, da er sich unmittelbar vor der Einfahrt in den Wiener Donaueanal befindet. Trifft es sich, dass das dort befindliche Dampfschiff an ein Schleppschiff angelegt hat, oder unterhalb desselben zwei Schleppschiffe neben einander liegen, und dass ein leerer Schiffzug stromaufwärts vorbeifährt, in den Momente als ein Fahrzeug stromabwärts kommt, so ist dieses der Gefahr ausgesetzt, an dem den Wiener Donaueanal vom Hauptstrome theilenden Spornknopf zu verunglücken, oder, was bei starkem Südwind fast unvermeidlich ist, in den grossen Strom gedrängt zu werden.

Bezeichnung der einzelnen Flussstrecken	Fluss- länge in der Strecke nach dem Laufe des Flusses	Breite des Flusses bei gewöhnlichem Wasser- stande und bei Hoch- wasser (Inundations- gebiet)		Tiefe des Flusses bei normalem Wasserstande		Fall des Flusses an der Oberfläche bei gewöhnlichem Wasserstande auf je 100 Klafter
		Minimum	Maximum	Minimum	Maximum	
		in jeder Strecke		in jeder Strecke		
		Wiener Klafter		Wiener		
Vom Nussdorfer Sporn bis zur Eisenbahnbrücke in der Ta- horau	1.287	160	310	8	26	0-282-0-201
Von der Eisenbahnbrücke bis zur Ausmündung des Wiener Do- nau-Canals	5.370	132	1.190	8-5	26	0-312-0-098
(Wiener Donau-Canal)	6.960	30	35	2-5	16	0-104-0-451
Von der Vereinigung des Wiener Donau-Canals mit dem Haupt- strom bis Mannswörth	3.600	120	3.500	6-5	24	0-340-0-282
Von Mannswörth bis zur Fische- mündung	4.989	100	2.080	7-5	19-5	0-375-0-264

Geschwindigkeit des Flusses an der Oberfläche bei gewöhnlichem Wasserstande per Secunde	Hydraulische Werke an beiden Ufern zur Uferversicherung, zur Einzwängung des Flusses in sein natürliches Bett und zur Er- leichterung der Schifffahrt	Vorkommende Aenderungen im Stromstriche des Flusses	Angabe der vorkommenden Hinder- nisse der Schifffahrt im Flusse durch Floss- oder Schifflücken, schwim- mende Mühlen, Wasserstürze, Un- tiefen etc.
F u s s			
4-91	Der Hauptstrom bildet mit dem unterhalb Nuss- dorf abzweigenden südlichen Arm (Wiener Donau-Canal) eine grosse, von zahlreichen, meist toten Seitenarmen durchzogene Insel, die durch streckenweise Steinpflasterungen gegen Uferabschwemmungen und durch weitläufige Inundationsdämme gegen Ueberfluthungen bei Hochwasser geschützt ist. Unterbrechung des Trepplweges. Verhandlungen wegen Regu- lirung der Donau bei Wien sind im Zuge.	Stromstrich meist ständig	Die circa 100 Klafter von einander ent- fernten beiden Taborbrücken (hölzerne Jochbrücken) bereiten den grösseren Fahrzeugen ziemliche Schwierigkeiten. Die Jochweite ist schon für ein ein- zelnes Dampfschiff knapp, daher das Durchlassen mit einem Anhang an der Seite ganz und gar ausgeschlossen. Die mit einem Convoi von oben kom- menden Schiffe müssen daher vor der Brücke wenden, und am sog. Bruck- haufen vor Anker gehen, um ihren Anhang, nämlich jedes Schiff einzeln, durch die Brücke rinnen zu lassen. Dieses Rondeau machen vor der Brücke gehört aber zu den schwierigsten Ma- növern, denn die Strömung gegen die Joche ist bei etwas höherem Wasser- stande ungemein reissend; Schiffs- unfälle an dieser Stelle sind daher nichts seltenes.
5-5	Inselabschlüsse und Parallelbauten aus Stein zur Concentration des Stromes. Beiderseits Steinpflasterungen. Der künstliche Trepplweg befindet sich bis zur Einmündung des Wienflusses am linken Canalufer.	Stromstrich wechselnd. —	Ausser den am linken Ufer befindlichen Schiffmühlen und wiederholten, durch Inseln im Strombette hervor- gerufenen Einengungen und Windun- gen der Fahrbahn keine. Nur für seichtgehende Schiffe fahrbar.
7-5-6	Parallelbauten aus Stein zur Concentrirung des Stromes. Künstlicher Trepplweg am rechten Ufer.	Stromstrich wechselnd.	Die Fahrbahn ist durch eine vor der Mündung des Donau-Canals gelegene Sandinsel bis auf nebenangegebene Minimalbreite eingengt. Seit einigen Jahren wird von Wien abwärts bis an die österreichisch-ungarische Grenze für die Abräumung und Freihaltung des Trepplweges weniger Sorge ge- tragen und dadurch den stromaufwärts fahrenden Schiffen ein grosses Hinder- niss bereitet.
7-16-5-16	Das rechte niedrige Ufer fast durchgehends, das linke stellenweise durch Steinpflasterung gesichert. Der Trepplweg ist unterhalb Fisch- mend auf das linke Ufer hinübergeleitet.	Stromstrich meist ständig.	Ausser den durch zahlreiche im Strom- bette befindlichen Sandbänke hervor- gerufenen Einengungen (auf 78 Klat- ter) und Windungen des Fahrwas- sers kommen keine ständigen Hinder- nisse vor.

Bezeichnung der einzelnen Flussstrecken	Fluss- länge in der Strecke nach dem Laufe des Flusses	Breite des Flusses bei gewöhnlichem Wasser- stande und bei Hoch- wasser (Inundations- gebiet)		Tiefe des Flusses bei normalem Wasserstande		Fall des Flusses an der Oberfläche bei gewöhnlichem Wasserstande auf je 100 Klafter
		Minimum	Maximum	Minimum	Maximum	
		in jeder Strecke		in jeder Strecke		
Wiener Klafter				Wiener		
Von der Fischamündung bis Wilflungsmauer	6.800	131	1.950	8	25	0-275-0-444
Von Wilflungsmauer bis zur niederösterr. ungar. Gränze bei Theben	7.480	132	1.700	7	20	0-229-0-430
Von Theben bis Pressburg	6.040	130	3.600	6	19-5	0-035-0-227
Von Pressburg bis zum Wolfsrüssel (Pischdorfer Krümmung)	1.920	185	400-800	9	14	0-215-0-146
Von der Pischdorfer Krümmung bis Asvány. (Hauptstrom)	29.288	160	Das Inundationsgebiet beträgt zu beiden Seiten des Stromes 3 — 7 Meilen.	7	26-5	0-215-0-347- 0-187-0-284- 0-104

Geschwindigkeit des Flusses an der Oberfläche bei gewöhnlichem Wasserstände per Secunde	Hydraulische Werke an beiden Ufern zur Uferversicherung, zur Einzwängung des Flusses in sein natürliches Bett und zur Er- leichterung der Schifffahrt	Vorkommende Änderungen im Stromstriche des Flusses	Angabe der vorkommenden Hinder- nisse der Schifffahrt im Flusse durch Floss- oder Schiffbrücken, schwim- mende Mühlen, Wasserstürze, Un- tiefen etc.
Fuss			
5-25-8-25	Zur Concentrirung des Stromes sind die Seiten- arme abgebaut; die theilweise brüchigen Ufer sind durch streckenweise Steinpflasterungen gesichert.	Stromstrich meist ständig	Ausser den durch zahlreiche im Strom- bette befindlichen Sandbänke hervor- gerufenen Einengungen (auf 78 Kft.) und Windungen des Fahrwassers kom- men keine ständigen Hindernisse vor.
5-66-4-25	Streckenweise Corrections- und Uferschutz- bauten. Der Treppelweg ist auf 1400 Klafter unterbrochen.	"	"
3-3-4-3	Das linke durch Gebirgsabhänge gebildete Ufer ist fest, das niedrige rechte durch 10 bis 14 Schuh hohe streckenweise Steinbauten ge- sichert. Der Treppelweg findet in Pressburg seine Beendigung.	"	"
3-3-4-3	Die bisher den Strom begleitenden ziemlich festen Geländer von 8 — 20 Schuh Höhe über den mittleren Wasserstand beschränken, unterstützt durch Steinbuhnen und Inselab- schlüsse, den Strom auf die durchschnittliche Breite von 160 Klafter. In dieser Strecke be- ginnt die Theilung des Stromes zunächst in 2 Arme, die sich bei Comorn wieder verein- igen, nachdem der südliche (Hauptarm) in- zwischen von Guttor bis Gönyö sich aber- mals getheilt (Wieselburger Arm) und der nördliche (Neuhäusler Donau) durch die Waag sich vergrössert.	"	Ausser der Pressburger Schiffbrücke und einigen Schiffmühlen an beiden Ufern, jedoch ausserhalb des Fahr- wassers, kommen auf dieser Strecke keine bemerkenswerthen Hindernisse vor. Das Regulativ für die Pressbur- ger Schiffbrücke, aus den Zeiten vor Einführung der Dampfschifffahrt her- führend, bedarf dringend einer zeit- gemässen Abänderung.
3-75-4-75	Das in vielfältigen Serpentinien sich schlän- gelnde Hauptbett ist mit vielen Inseln und Sandbänken angefüllt, so dass diese Strom- strecke als die verwirrtste des ganzen Lau- fes bezeichnet werden kann. Das Zurücktre- ten der compacteren Diluvialufer, das Auftre- ten der Alluvialmassen, zwischen welchen sich der Strom hindurchwühlt, das rasch wech- selnde Gefälle, die grosse Geschwindigkeit an den zahlreichen Krümmungen, hat einseitige höchst ungünstige Profile der Flussarme, da- mit das Einstürzen der unterwaschenen Ufer, die Bildung vieler Nebenarme, das Entstehen mächtiger Sandbänke (Haufen) und das fort- währende Verschieben und Zertheilen der ein- mal gebildeten zur Folge. Die Selbst-Correc- tion ist durch die wiederholte Theilung des Hauptstromes in mehrere (10 grössere, 30—50 kleinere) weit von einander divergirende Arme er- schwert und die vor mehreren Jahren in den Strom hineingebauten mächtigen Buhnen (Jaradorfer, Karlsruher, Szaradorfer Sporn) liegen, mehr Hindernisse der Schifffahrt als Correctionsob- jecte, unterwaschen im Grunde des Wassers.	Die Verzette- lung des Was- sers in zahl- reichen Nebenar- men, die stete Neubildung, Verschiebung und Zertheilung der Sandbänke verursachen fortwährende Wanderungen des Fahrwas- sers, so dass oft schwer anzuge- hen ist, wo die Hauptströmung sich befindet.	Die Verseich- tung und stete Ände- rung des Fahrwassers, die oft sehr raschen und engen Krümmungen, der plötzliche Wechsel des stellenweise bedeutenden Gefalls bilden die Haupt- ursachen der Schifffahrtshindernisse in dieser Strecke.

Bezeichnung der einzelnen Flussstrecken	Fluss- länge in der Strecke nach dem Laufe des Flusses	Breite des Flusses bei gewöhnlichem Wasser- stande und bei Hoch- wasser (Inundations- gebiet)		Tiefe des Flusses bei normalem Wasserstande		Fall des Flusses an der Oberfläche bei gewöhnlichem Wasserstande auf je 100 Klafter	
		Minimum	Maximum	Minimum	Maximum		
		in jeder Strecke		in jeder Strecke			
Wiener Klafter				Wiener			
Von Asvány bis Gönyő	16.820	198		Das Inundationsgebiet beträgt circa 6 Meilen, grösstentheils auf der linken Stromseite.	9	25	0-146-0-090 0-106-0-073
Von Gönyő bis zur Vereinigung des Neuhäusler Donauarmes mit dem Hauptstrome bei Komorn	2.670	135.5		Das Inundationsgebiet beträgt auf der rechten Stromseite durchschnittlich 30°, auf der linken circa 2 Meilen.	9.5	26	0-081-0-051
Von Komorn bis Karva unterhalb Sütto	14.785	172	5.200		11	26	0-031-0-051
Von Karva bis zur Graner Schiff- brücke	12.025	160.5	2.000		11.5	32	0-027-0-057
Von der Schiffbrücke bis Szobb .	5.347	221	1.100		10	22	0-054-0-026
Von Szobb bis zur Stromtheilung durch die Insel St. Andrä un- terhalb Visegrad	6.770	144	560		13	20	0-026-0-036

Geschwindigkeit des Flusses an der Oberfläche bei gewöhnlichem Wasserstande per Secunde	Hydraulische Werke an beiden Ufern zur Uferversicherung, zur Einzwängung des Flusses in sein natürliches Bett und zur Er- leichterung der Schifffahrt	Vorkommende Änderungen im Stromstriche des Flusses	Angabe der vorkommenden Hinder- nisse der Schifffahrt im Flusse durch Floss- oder Schiffbrücken, schwim- mende Mühlen, Wasserstürze, Un- tiefen etc.
Fuss			
3-3-66	Unterhalb Asvány treten die compacteren Ufer wieder näher an das Hauptfahrwasser heran und beschränken das Alluvium auf wenige im Strome selbst liegende Inseln und Auen. Bei verminderter Geschwindigkeit im Stromstriche wechselt das Gefälle weniger rasch. Correctionsbauten bestehen auf dieser Strecke nicht.	Der Stromstrich unterliegt, besonders nach Hochwässern, häufigen wenn auch nicht so schnell aufeinander folgenden Veränderungen wie in der vorigen Strecke.	Bei zeitweise eintretendem kleineren Wasserstande kommen stellenweise Untiefen im Fahrwasser vor, über welche die Schiffe nur nach erfolgtem Lichten oder aber gar nicht fahren können.
3-3-3	Bei Gönyö mündet der Wieselburger Donauarm mit dem Raabflusse und bei Komorn der Neuhäuser Donauarm mit der Waag in den Hauptstrom wieder ein. Letzterer fliesst in dieser Strecke in einem ziemlich concentrirten Bette, das nur durch wenige, ziemlich unveränderliche Bänke, sogenannte alte Haufen, getheilt ist. Die an das rechte Stromufer herantretenden Gebirgsabhänge bilden ein festes 9—47 Schuh hohes Ufer. Das linke Ufer (grosse Schüttinsel) hat in dieser Strecke ebenfalls 8—19 Schuh Höhe.	Stromstrich meist ständig.	Schiffmühlen, jedoch grösstentheils ausser dem Fahrwasser und die Komorner Schiffbrücke.
3-25-2-3	Von Komorn an fliesst der Strom, durch beiderseits 10—28 Schuh hohe, von Bergabhängen gebildete feste Ufer concentrirt, in einer durchschnittlichen Breite von 230 Klafter regelmässig fort. Der von Pressburg an unterbrochene künstliche Hufschlag findet von Neszmély aufgefangen in einem natürlichen Trepelwege seine Fortsetzung.	"	Mit Ausnahme einiger Schiffmühlen kommen keine nennenswerthen Hindernisse auf dieser Strecke vor.
3	"	"	Die Schiffbrücke bei Gran und die bei Neudorf und Parkány befindlichen Schiffmühlen bilden die einzigen, übrigens unerheblichen Schifffahrtshindernisse.
3-5	"	"	Schiffmühlen und einzelne Kiesbänke jedoch ohne erhebliche Beeinträchtigung der Fahrwasserbreite und Tiefe.
4-4-3	Durch die am linken Ufer keilförmig sich vorschubenden Gebirgsabhänge wird der Strom zu einer zweifachen Wendung gezwungen, wodurch dessen Geschwindigkeit sich steigert. Die beiderseits hohen, felsigen Ufer machen Corrections- oder Uferschutzbauten an den beiden Serpentinaen entbehrlich.	"	Kommen keine vor.

Bezeichnung der einzelnen Flussstrecken	Fluss- länge in der Strecke nach dem Laufe des Flusses	Breite des Flusses bei gewöhnlichem Wasser- stande und bei Hoch- wasser (Inundations- gebiet)		Tiefe des Flusses bei normalem Wasserstande		Fall des Flusses an der Oberfläche bei gewöhnlichem Wasserstande auf je 100 Klafter
		Minimum	Maximum	Minimum	Maximum	
		in jeder Strecke		in jeder Strecke		
Wiener Klafter				Wiener		
Von der Stromtheilung bis Waitzen	6.978	191	750	11	17	0-035-0-045
Von Waitzen bis zur Vereinigung der beiden Donauarme ober- halb Neu-Pest	11.750	132	600	13	20	0-054-0-023
Von der Vereinigung beider Do- nauarme bis zur Pest-Ofner Kettenbrücke	5.720	151	649	5	25	0-038-0-043
Von der Pest-Ofner Kettenbrücke bis zur Stromtheilung durch die Insel Csepel	2.400	151	459	20	32	0-043-0-050
Von der Stromtheilung durch die Insel Csepel bis Tefény	6.871	163	452	10	28	0-043
Von Tefény bis Éresi	9.080	195	488	3	17	0-031-0-040

Geschwindigkeit des Flusses an der Oberfläche bei gewöhnlichem Wasserstande per Secunde	Hydraulische Werke an beiden Ufern zur Uferversicherung, zur Einzwängung des Flusses in sein natürliches Bett und zur Er- leichterung der Schifffahrt	Vorkommende Aenderungen im Stromstriche des Flusses	Angabe der vorkommenden Hinder- nisse der Schifffahrt im Flusse durch Floss- oder Schiffbrücken, schwim- mende Mühlen, Wasserstürze, Un- tiefen etc.
Fuss			
4-5-5	Durch die 15.300 Klafter lange Insel St. Andrae mit einer grössten Breite von 2.140 Klafter, wird der Strom bei seiner Wendung nach Süden in zwei Arme getheilt, von denen der linke (Hauptarm) durchschnittlich 215 Klafter, der rechte, an welchem sich der natürliche (streckenweise von einem künstlichen Hufschlage begleitete) Treppelweg befindet, 105 Klafter breit ist. Die grösstentheils festen Ufer machen Corrections- oder Schutzbauten entbehrlich.	Stromstrich meist ständig.	Die Theilung des Stromes ist der Schifffahrt darum nicht nachtheilig, weil im Hauptarme jedesmal eine genügende Fahrwasser-Breite und Tiefe (60—90 Klafter) vorhanden ist; der rechte 11—22 Schuh tiefe Arm dient hauptsächlich den Gegenzügen.
4-3	Kiesbänke engen das durchschnittlich 220 Klafter breite Bett des Hauptarmes stellenweise auf 62, 80, 100 Klafter ein. Für die Gegenzüge ist ein dreifacher künstlicher Treppelweg hergestellt.	In Folge der Veränderungen an den Kiesbän- ken stellenweise häufig wech- selnd.	Kommen keine vor.
4-53-4-25	Abermalige Stromtheilung durch Inseln und Kiesbänke; durch Abschlussbauten an der Neupester und Alt-Ofner Insel ist für die Concentrirung des Stromes gesorgt. Der künstliche Treppelweg hört mit der Alt-Ofner Insel auf.	"	Pest-Ofner Kettenbrücke und Schiffmühlen an beiden Ufern; beide ohne Belang.
5-5-5-4	Stellenweise Steinpflasterungen zur Uferversicherung.	Stromstrich meist ständig.	Das Fahrwasser ist durch Kiesbänke, die von beiden Ufern aus gegen die Mitte des Strombettes sich hinziehen, eingeengt, und geht über mehrere jedoch 24—32 Schuh tief unter dem Wasser befindliche Felsen.
4-3	Der Strom wird durch die 29.470 Klafter lange und an ihrer breitesten Stelle 4.200 Klafter messenden Insel Csepel in zwei Arme getheilt, von welchen der durchschnittlich 220 Klafter breite rechte (Haupt-) Arm als Schifffahrtsstrasse dient. Am Beginne desselben finden sich ein Paar unbedeutende Stromschnellen und unterhalb derselben bei Promontor einige, jedoch 22—24 Schuh tief unter dem Wasser liegende Felsen. Die Ufer sind mit fortlaufenden Kiesbänken von bald größerem bald feinerem Material eingesäumt. Correctionsbauten finden sich auch hier nicht. Unterhalb Ofen nimmt der natürliche, streckenweise über Inseln führende Treppelweg seinen Anfang.	In Folge der Veränderungen an den zahlrei- chen Kiesbän- ken im Strome und an beiden Ufern, häufig wechselnd.	Ausser den oben erwähnten unbedeutenden Stromschnellen und einigen Schiffmühlen kommen keine vor.
2-5-2-6	Concentrirtes Strombett mit grösstentheils festem, von Kiesbänken begleitetem Ufer.	"	Kommen keine vor.

Bezeichnung der einzelnen Flussstrecken	Fluss- länge in der Strecke nach dem Laufe des Flusses	Breite des Flusses bei gewöhnlichem Wasser- stande und bei Hoch- wasser (Inundations- gebiet)		Tiefe des Flusses bei normalen Wasserstände		Fall des Flusses an der Oberfläche bei gewöhnlichem Wasserstände auf je 100 Klafter
		Minimum	Maximum	Minimum	Maximum	
		in jeder Strecke		in jeder Strecke		
Wiener Klafter				Wiener		
Von Éresi bis zur Vereinigung der beiden Donauarme	14.540	133	750	5	24	0-043-0-031- 0-54
Von der Vereinigung beider Do- nauarme bis Duna Földvár . .	13.980	188	980	6	17	0-029-0-030- 0-047-0-087
Von Duna Földvár bis Paks . .	15.220	172	4.250	3	20	0-073-0-033- 0-049-0-031
Von Paks bis Föktö bei Kaloesa .	7.520	149	3.400	4	17	0-041-0-045- 0-026-0-034
Von Föktö bis zum Durchstich unterhalb Fajsz	7.730	150	am rechten Ufer : 5.600	5	32	0-035-0-058- 0-069-0-041
Durchstich vom Jahre 1852 . .	3.970	75	75	20	33	0-041-0-104- 0-104-0-039
Vom Durchstich bis Baja . . .	13.821	124	11.340	13	45	0-039-0-022 0-017-0-070

Geschwindigkeit des Flusses an der Oberfläche bei gewöhnlichem Wasserstande per Sekunde	Hydraulische Werke an beiden Ufern zur Uferversicherung, zur Einzwängung des Flusses in sein natürliches Bett und zur Erleichterung der Schifffahrt	Vorkommende Aenderungen im Stromstriche des Flusses	Angabe der vorkommenden Hindernisse der Schifffahrt im Flusse durch Fluss- oder Schiffbrücken, schwimmende Mühlen, Wasserstürze, Untiefen etc.
Fuss			
2-91-2-41-3	Stellenweise Stromtheilungen durch kleinere Inseln und Sandbänke. Das Strombett ist durch die beiderseits 10—22 Schuh hohen Ufer ziemlich concentrirt. Natürlicher Treppelweg am linken und am rechten Ufer.	In Folge der Veränderungen an den zahlreichen Kiesbänken im Strome und an beiden Ufern, häufig wechselnd.	Kommen nicht vor.
2-3	Grössere Inseln und Kiesablagerungen an denselben und an beiden Ufern engen das durchschnittlich 400 Klafter breite Fahrwasser stellenweise ein. Correctionsbauten bestehen auf dieser mit grösstentheils festen, 10—37 Schuh hohen Ufern versehenen Strecke nicht.	In Folge der mit den Kiesbänken vorgehenden Veränderungen stellenweise häufig wechselnd.	Mit Ausnahme der zahlreichen Schiffmühlen kommen auf dieser Strecke keine bemerkenswerthen Hindernisse vor.
3-09-2-09	Grösstentheils brüchiges Ufer mit anliegenden in Verlandung begriffenen Kiesbänken, mehrfache Stromtheilung durch Inseln, welche letztere sich jedoch durch bereits vollständige oder doch zunehmende Versandung der schwachen Nebenarme mit den naheliegenden Ufern vereinigen und dadurch die Concentrirung des Hauptstromes auf natürlichem Wege vermitteln. Correctionsbauten fehlen gänzlich. Der natürliche Treppelweg befindet sich bald auf dem rechten bald auf dem linken Ufer.	"	Die mehrfach vorkommenden Stromtheilungen bilden, da der Hauptarm stets eine ausreichende Fahrwassertiefe und Breite hat, kein Hinderniss für die Schifffahrt.
2-16-3	"	"	"
2-3-5	Die flache, theilweise sumpfige Ufergegend begünstigt die Bildung todter Arme und ausgedehnter Inseln. Im Interesse der Schifffahrt wurde der in bedeutenden Curven bei Tolna vorbeiziehende Strom durch einen im Jahre 1852 vollendeten 3.790 Klafter langen Durchstich um nahezu $4\frac{1}{2}$ Meilen abgekürzt.	"	"
2-08-3-25-2-58	Grösstentheils brüchige 11—22 Schuh hohe Lehmufer, wovon das rechte mit einem 2.200 Klafter langen Inundationsdamm zur Sicherung des flachen, sumpfigen, von todten Armen durchzogenen Terrains versehen ist.	Stromstrich meist stündig.	Kommen keine vor.
2-3-58	Der Strom zieht sich unter steter Kiesablagerung an den Ufern und im Flussbette in zahlreichen starken Serpentinien durch flaches sumpfiges Terrain, das die Bildung ausgedehnter todter Arme begünstigt. Brüchige 12—20 hohe Ufer. Correctionsbauten fehlen.	Stellenweise häufig wechselnd	"

Bezeichnung der einzelnen Flussstrecken	Fluss- länge in der Strecke nach dem Laufe des Flusses	Breite des Flusses bei gewöhnlichem Wasser- stande und bei Hoch- wasser (Inundations- gebiet)		Tiefe des Flusses bei normalem Wasserstande		Fall des Flusses an der Oberfläche bei gewöhnlichem Wasserstande auf je 100 Klafter
		Minimum	Maximum	Minimum	Maximum	
		in jeder Strecke		in jeder Strecke		
Wiener Klafter				Wiener		
Von Baja bis Mohács	17.357	108	10.440	11	38	0-041-0-018- 0-062
Von Mohács bis zur Mündung des Franzenskanals gegenüber Bat- tina	13.350	118	8.800	13	39	0-051-0-030- 0-018
Von der Franziskanals-Mündung bis Monostorszég	8.410	112	13.400	15	41	0-034-0-011- 0-027
Von Monostorszég bis zum Lan- dungsplatz in Apatin	12.510	139	9.200	20	46	0-079-0-017- 0-023
Von Apatin bis zur Draumündung	9.282	139,5	10.900	12	48	0-041-0-023- 0-010
Von der Draumündung bis Dalja .	16.080	129	11.500	6	48	0-056-0-014- 0-031
Von Dalja bis Vucovár	10.830	139	13.000	12	32	0-014-0-029 0-038-0-043

Geschwindigkeit des Flusses an der Oberfläche bei gewöhnlichem Wasserstande per Sekunde	Hydraulische Werke an beiden Ufern zur Ufersicherung, zur Einzwängung des Flusses in sein natürliches Bett und zur Er- leichterung der Schifffahrt	Vorkommende Änderungen im Stromstriche des Flusses	Angabe der vorkommenden Hinder- nisse der Schifffahrt im Flusse durch Floss- oder Schiffbrücken, schwim- mende Mühlen, Wasserstürze, Un- tiefen etc.
Fuß			
2-3	Durch den Mohácsér Durchstich wurde die Fahrbahn um 3.100 Klafter abgekürzt. Das Strombett ist von Duna-Szekesö an ziemlich concentriert; das linke Ufer wird durch Gebirgsabhänge gebildet, das rechte durch die von dem Hauptstrome und einem seichten, serpen- tinenreichen alten Donauarm umschlossene Mohács Insel mit zahlreichen communicirenden Wassergräben und brüchigen lehmigen Ufer- rändern. Mit Ausnahme eines 500 Klafter lan- gen Inundationsdammes bestehen auch auf dieser Strecke keinerlei Wasserbauten.	Stellenweise häufig wech- selnd.	Zahlreiche Schiffmühlen bei Duna- Szekesö.
1-16-3	Sumpfige, von zahlreichen toten Armen und Wassergräben durchzogene Ufergegend mit weitläufigen Inundationsdämmen. Corrections- bauten zur Concentrirung des unter Bildung mächtiger Seitenarme in starken Krümmungen sich bewegenden Stromes bestehen auch auf dieser Strecke nicht. Unterhalb Mohács befin- det sich ein 1.600 Klafter langer, jedoch für die Schifffahrt nicht praktikabler Durchstich.	"	Kommen keine vor.
1-33-2-5	Unterhalb Battina befindet sich ein zur Ab- kürzung des Stromlaufes angelegter, aber miss- lungener Durchstich. Weitläufige (23.000 Klaf- ter) Dämme am rechten, zum Theile am lin- ken Ufer dienen zur Begränzung des ausge- dehnten, von toten Armen und zahlreichen Wassergräben durchzogenen Inundationsgebie- tes zu beiden Seiten des Stromes. An Ufer- schutzbauten findet sich bloß ein 700 Klafter langer Steinwurf bei Vörösmarh.	"	"
2-83-1-16	Der Strom bewegt sich zwischen 12—17 Schuh hohen Ufern in bedeutenden Curven und unter steten Kiesablagerungen, in einem von Seiten- armen und zahlreichen Wassergräben durch- schnittenen Terrain.	In Folge der mit den Kies- bänken vorge- henden Verän- derungen stel- lenweise häufig wechselnd.	"
3-58-1-33	"	"	"
1-5-41	Ein am rechten Ufer sich hinziehendes Rideau nöthigt den Strom zu einer bedeutenden Schla- genwindung. Kleinere Inseln und Sandbänke führen mehrfache Stromtheilungen herbei und engen das Fahrwasser ein.	"	"
2 33-2-1-75	Grösstentheils feste 9 bis 40 Fuß hohe Ufer; Correctionsbauten kommen nicht vor.	meist ständig	Die insbesondere bei Vucovár zahl- reich vorkommenden Schiffmühlen be- finden sich meist ausserhalb des Fahrwassers.

Bezeichnung der einzelnen Flussstrecken	Fluss- länge in der Strecke nach dem Laufe des Flusses	Breite des Flusses bei gewöhnlichem Wasser- stande und bei Hoch- wasser (Inundations- gebiet)		Tiefe des Flusses bei normalem Wasserstande		Fall des Flusses an der Oberfläche bei gewöhnlichem Wasserstande auf je 100 Klafter
		Minimum	Maximum	Minimum	Maximum	
		in jeder Strecke		in jeder Strecke		
		Wiener Klafter		Wiener		
Von Vucovár bis Palanka . . .	21.286	122	4.600	7	43	0-043-0-033- 0-035-0-048
Von Palanka bis Neu-Futtak . .	14.980	200	3.800	7	31	0-028-0-031- 0-035-0-043
Von Neu-Futtak bis Peterwar- dein	8.670	130	1.050	7	31	0-028-0-035- 0-024
Von Peterwardein bis Carlo- witz	6.090	193	4.800	15	50	0-017-0-045- 0-026
Von Carlowitz bis zur Theiss- mündung bei Slankamen . .	16.970	162	Das auf der linken Seite befindliche Inundations- gebiet, er- weitert sich unterhalb Carlowitz, wo es mit dem der Theiss zu- sammenfällt, auf 2 bis 3 Meilen	9	41	0-024-0-057- 0-025-0-028
Von Slankamen bis Alt-Banovec	11.770	200	"	10	36	0-024-0-023- 0-022
Von Alt-Banovec bis Semlin . .	9.960	330	760	8	29	0-025-0-026- 0-027-0-021
Von Semlin bis Vinca	14.815	204	2.300	12	60	0-026-0-027- 0-032
Von Vinca bis Grocka	6.980	251	4.250	10	48	0-026-0-030- 0-027

Geschwindigkeit des Flusses an der Oberfläche bei gewöhnlichem Wasserstande per Sekunde	Hydraulische Werke an beiden Ufern zur Ufersicherung, zur Einwägung des Flusses in sein natürliches Bett und zur Er- leichterung der Schifffahrt	Vorkommende Aenderungen im Stromstriche des Flusses	Angabe der vorkommenden Hinder- nisse der Schifffahrt im Flusse durch Floss- oder Schiffbrücken, schwim- mende Mühlen, Wasserstürze, Un- tiefen etc.
Fuss			
2-2-66-18-3	Grösstentheils feste 9 bis 40 Fuss hohe Ufer; Correctionsbauten kommen nicht vor.	Meist ständig	Inselbildung und wiederholte durch todte Flussarme veranlasste Ueber- setzungen des natürlichen Treppel- weges bereiten der Bergfahrt mit Schiffzügen neben den ungünstig situirten Schiffmühlen an der Buc- einer Insel und den Wendungen des Fahrwassers einige, jedoch nicht be- deutende Hindernisse.
1-91-2-38- 2-08	Das rechte Ufer ist durch Gebirgsabhänge, das linke durch 11 bis 16 Fuss hohes, gegen das Land hinein abfallendes, sumpfiges Terrain ge- bildet. Strombauten bestehen auch auf dieser Strecke nicht.	"	Kommen keine vor.
2-09- 2-39-2-91	"	"	Ausser der Peterwardein mit Neusatz verbindenden Schiffbrücke kommt kein Hinderniss vor.
2-41-3-30- 2-91	Sumpfiges, von zahlreichen todten Armen durch- schnittenes Terrain an der linken Stromseite; das rechte Ufer wird durch ziemlich hohe längs desselben sich hinziehende Gebirgsabhänge ge- bildet, welche den Strom unterhalb Peterwardein zu bedeutenden Serpentinzen zwingen.	"	Kommen keine vor.
2-75-4-66- 3-30-2-160	Stromtheilung unterhalb Carlowitz durch die Insel Beska, deren 1200 Klafter übersteigende, durch Kiesablagerung noch zunehmende Breite das durchschnittlich 230 Klafter breite Haupt- bett auf nebenaengegebene Minimalbreite ein- schränkt.	"	"
3-41-4-30- 3-16	Inundationsdämme bei Surduk.	"	"
4-01	Strombauten kommen nicht vor, da die 10 bis 17 Schuh hohen Ufer die Concentrirung des Stromes auf natürlichem Wege erreichen.	"	"
?	Correctionsbauten kommen nicht vor.	"	Mehrere grössere Inseln schränken die Normalbreite des Fahrwassers von 370 bis 460 Klaftern auf nebig Minimalbreite ein.
?	"	"	"

Bezeichnung der einzelnen Flussstrecken	Fluss- länge in der Strecke nach dem Laufe des Flusses	Breite des Flusses bei gewöhnlichem Wasser- stande und bei Hoch- wasser (Inundations- gebiet)		Tiefe des Flusses bei normalem Wasserstande		Fall des Flusses an der Oberfläche bei gewöhnlichem Wasserstande auf je 100 Klafter
		Minimum	Maximum	Minimum	Maximum	
		in jeder Strecke		in jeder Strecke		
Wiener Klafter				Wiener		
Von Grocka bis Semendria . . .	9.490	238	4.700	7	48	0-025-0-024- 0-023
Von Semendria bis Bazias . . .	22.370	208	6.840	3	33	0-024-0-030- 0-025
Von Bazias bis Alt-Moldova . . .	13.190	162	722	12	54	0-040-0-023- 0-024-0-027- 0-035
Von Moldova bis Bernica . . .	8.680	122	3.000	7	98	0-034-0-054- 0-040-0-084
Von Bernica bis Dobra	3.258	123	920	8	32	0-062-0-175- 0-058

Geschwindigkeit des Flusses an der Oberfläche bei gewöhnlichem Wasserstande per Sekunde	Hydraulische Werke an beiden Ufern zur Uferversicherung, zur Einzwängung des Flusses in sein natürliches Bett und zur Er- leichterung der Schifffahrt	Vorkommende Änderungen im Stromstriche des Flusses	Angabe der vorkommenden Hinder- nisse der Schifffahrt im Flusse durch Floss- oder Schifflücken, schwim- mende Mühlen, Wasserstürze, Un- tiefen etc.
Fuss			
?	Correctionsbauten kommen nicht vor.	Meist ständig	Mehrere grössere Inseln schränken die Normalbreite des Fahrwassers von 370 und 469 Klaftern auf nebigte Minimalbreite ein.
4-08-3-66	"	"	"
4-33-2-58- 3-08-2-75	"	"	Bei Bazias beginnt der bis Sibh sich fortsetzende 16 Meilen lange Durchbruch des Donaustromes durch die südliche Kette der Karpathen; die knapp an den Strom herantretenden hohen Gebirgsabhänge bewirken einen bedeutenden Wechsel seiner Breite, sowie eine sehr ungleiche Verthei- lung seines Gefälles, das vorzüglich an 8 Stellen concentrirt ist, wo Fels- riffe das Strombett seiner ganzen Breite nach durchziehen. Stromseich- ten und Stromschnellen, welche sich über letztere bilden, erschweren und gefährden die Schifffahrt und unter- brechen sie bei niederen Wasser- stände gänzlich.
3-66-4-75- 3-75-2-08	"	"	Die 1.980 Klafter breite Insel Moldova bewirkt eine Theilung des Stromes; nur der linke, durchschnittlich 170 Klafter breite Arm wird gewöhnlich befahren. Am Ende desselben befin- det sich der Felsenriff Babagaj, der das Fahrwasser bis auf 80 Klafter einengt.
?	"	"	Das durchschnittlich 500 Klafter brei- te Strombett ist unterhalb Bernica von einer fast 400 Klafter langen Fel- senbank, „Stenka“ genannt, durchzo- gen. Gefälle und Wasserströmung sind auf derselben zwar mässig; da jedoch die daselbst wechselnden Was- sertiefen in der am linken convexen Ufer gelegenen Fahrriane nur 3 bis 6 Fuss unter dem Nullwasserspiegel am Pegel zu Orsova betragen, so muss bei kleineren Wasserständen un- ter 3 Fuss über Null am gedachten Pegel die Schifffahrt daselbst mit grösseren Dampfbooten ganz einge- stellt werden.

Bezeichnung der einzelnen Flussstrecken	Fluss- länge in der Strecke nach dem Laufe des Flusses	Breite des Flusses bei gewöhnlichem Wasser- stande und bei Hoch- wasser (Inundations- gebiet)		Tiefe des Flusses bei normalem Wasserstande		Fall des Flusses an der Oberfläche bei gewöhnlichem Wasserstande auf je 100 Klafter
		Minimum	Maximum	Minimum	Maximum	
		in jeder Strecke		in jeder Strecke		
Wiener Klafter				Wiener		
Von Dobra bis zu den Felsbänken Kozla und Tojk	5.295	170	590	3	53	0-054-0-484- 0-138
Von den Felsbänken Kozla und Tojk bis Svinica	7.343	220	1.150	3	74	0-102-0-333- 1-695-0-581- 0-221-0-469- 1-01-0-483

Bezeichnung der einzelnen Flussstrecken	Fluss- länge in der Strecke nach dem Laufe des Flusses	Breite des Flusses bei gewöhnlichem Wasser- stande und bei Hoch- wasser (Inundations- gebiet)		Tiefe des Flusses bei normalem Wasserstande		Fall des Flusses an der Oberfläche bei gewöhnlichem Wasserstande auf je 100 Klafter
		Minimum	Maximum	Minimum	Maximum	
		in jeder Strecke		in jeder Strecke		
		Wiener Klafter		Wiener		
Von Svinica bis zur Stromschnelle bei Jucz	4.880	306	770	9	32	0-057-0-069- 1.463
Von der Stromschnelle bei Jucz bis zum Engpass Kazan . .	7.468	179	648	8	59	0-026-0-143- 0-031-0-019
Vom Engpasse Kazan bis zur österr. Gränze bei Alt-Orsova	10.690	82	701	8	149	0-013-0-023- 0-102

Geschwindigkeit des Flusses an der Oberfläche bei gewöhnlichem Wasserstände per Sekunde	Hydraulische Werke an beiden Ufern zur Uferversicherung, zur Einzwängung des Flusses in sein natürliches Bett und zur Er- leichterung der Schifffahrt	Vorkommende Aenderungen im Stromstriche des Flusses	Angabe der vorkommenden Hinder- nisse der Schifffahrt im Flusse durch Floss- oder Schifflücken, schwim- mende Mühlen, Wasserstürze, Un- tiefen etc.
Fuss			
<p>3-16-3-25- 4-83-6-6</p> <p>7-83-5-60- 3-60-2-16</p> <p>2-25-1-83- 2-75-3-08- 2-92</p>	<p>Correctionshauten kommen keine vor.</p> <p>"</p> <p>"</p>	<p>Stellenweise häufig wechselnd</p> <p>"</p> <p>"</p>	<p>fährlicher wird, dass die Stromenge von einer fast 240 Klafter langen Felsenbank mit einzelnen vorragenden Steinklippen durchzogen wird. Die Einengung des Stromes durch den spornartig hervortretenden Bergvorsprung und die gleich darauf folgende übermässige Erweiterung des Flussbettes auf 1.150 Klafter, erzeugt heftige Wirbel und Widerströme, welche insbesondere den gewöhnlichen Ruderschiffen oft verderblich werden, während gewöhnliche Dampfschiffe erst bei einem Wasserstande von 6 Fuss über Null ohne besondere Gefahr diese Stromschnelle befahren können.</p> <p>Nahezu anderthalb Meilen unterhalb des Gebirgsvorsprungs Grehen wird das 530 Klafter breite Strombett bei J u e z von einer Steinbank durchzogen, welche wegen der unregelmässigen, meist auch zu geringen Wassertiefen, wegen der hier und da hervorstechenden Riffe und wegen des bedeutenden Gefälles (7-3 Fuss auf 500 Klafter), sowie der hieraus resultirenden grossen Wasserströmung der Schifffahrt hinderlich ist.</p> <p>Auf dieser Strecke kommen keine Schifffahrtshindernisse vor.</p> <p>Zwischen J u e z und O g r a d i n a liegt der fast 33.000 Klafter lange Gebirgseingpass K a z a n, in welchem die D u n a u an zwei Stellen bis zu 82 Klafter eingeeengt und deren durchgehends felsiges Bett bis zu 140 Fuss ausge- tieft ist. Die Fahrt durch diese Stromenge ist jedoch nur bei höherem Wasserstande gefährlich, wo die Hochwässer oberhalb und am Anfange des Engpasses anschwellen und eine reisende Strömung innerhalb desselben erzeugen.</p>

B.

Gattung und Beschaffenheit

der auf

der Donau und ihren Nebenflüssen verkehrenden Wasser-Fahrzeuge.

Mit den Stromverhältnissen der Donau wechselt begreiflicher Weise auch die Gattung und Beschaffenheit der auf derselben verkehrenden Fahrzeuge; dieselben finden sich in der nachfolgenden tabellarischen Zusammenstellung Seite (48—61) nach den einzelnen Strecken, auf welchen sie vorkommen, verzeichnet; ausserdem sind in diese Zusammenstellung auch jene Fahrzeuge einbezogen, welche auf den verschiedenen Zuflüssen der Donau verkehren und zum grössten Theile auch in dieselbe übergehen.

Neben den Passagier- und Frachtschiffen, den Remorqueuren und Waarenbooten, die von Donauwörth an bis zur Sulinamündung verkehren, und an Grösse und Ladungsfähigkeit mit der Tiefe des Fahrwassers zunehmen, begegnet man auf der Donau noch einer wahren Musterkarte von Ruderfahrzeugen, die ungeachtet ihrer Verschiedenheiten in Grösse und Tragfähigkeit, Form und Benennung gemeinsame charakteristische Merkmale hinsichtlich der Bauart, des Materials und der Verwendung aufweisen, nach welcher sie in drei grosse Gruppen zerfallen, die mit den Strom- und Verkehrs-Verhältnissen der Donau in unverkennbarem Zusammenhange stehen.

Auf der oberen Donau von Ulm angefangen bis Pressburg hinab verkehren nur aus Tannen- oder Fichtenholz gezimmerte Fahrzeuge, die alle mit flachem Boden gebaut, ohne Kiel und Segel, mit einem bis zu sechs Steuerruder versehen von der Kraft des Stromes hinabgeführt werden, um am Endpuncte der Fahrt zum grossen Theil zerschlagen und als Brenn- oder Bauholz verkauft zu werden. Alle diese Fahrzeuge, von dem primitiven „Einbäuml“ hinauf bis zum collossalen „Kehlheimer“, welcher 3.500 Centner thalwärts führt, zeigen mit wenigen Ausnahmen schon durch

ihre Construction, dass sie nur für ein kurzes Dasein bestimmt sind, und dass der Schiffbau, wie er an den Ufern der Donau, des Inn, der Salzach und der Traun von den zahlreichen sogenannten „Schiffschoppem“ betrieben wird, an den allgemeinen Fortschritten der Industrie keinen Antheil genommen, vielmehr gegen früher bedeutend zurückgegangen ist.

Der Grund dieser Erscheinung liegt in den für die Bergfahrt höchst ungünstigen Stromverhältnissen der oberen Donau, welche bei der Concurrenz der Dampfschiffahrt und der Eisenbahnen die früher üblichen kostspieligen „Gegenzüge“, damit aber eine mehrmalige Verwendung der Fahrzeuge unmöglich machen und die Ruderschiffe zwingen, sich mit einer einmaligen Thalfahrt zu begnügen.

Am Endpunkte ihrer Fahrt (meist Wien) angelangt, werden sie, den seltenen Fall einer abermaligen Verwendung zur weiteren Thalfahrt abgerechnet, grösstentheils zerschlagen und nur als Brenn- oder Bauholz, daher tief unter ihrem Erzeugungspreise verwerthet. Die bedeutende Differenz, welche sich hierbei ergibt und beispielsweise bei einer Sechserzille sich auf 110 fl. beläuft, verringert zunächst den Frachtlohn, da eine Erhöhung desselben in den Tarifen der concurrenrenden Unternehmungen gar bald ihre Gränze findet. Die Verringerung des Frachtlohnes wirkt zurück auf den Schiffbau, welcher den Erzeugungspreis dem Verkaufspreise möglichst nahezubringen sucht; diess kann aber nicht anders als durch eine schlechtere Construction der Fahrzeuge selbst geschehen, da der durch bloss einmalige Thalfahrten massenhaft gesteigerte Verbrauch von Schiffsbauholz, insbesondere von „Kipfen“, bereits einen fühlbaren Mangel und damit eine Theuerung desselben erzeugt hat. Die nothdürftige, gerade nur für eine einmalige Thalfahrt berechnete Zimmerung aber hat wieder eine grössere Unsicherheit des Fahrzeuges und der Ladung zur Folge, welche zu vermehrten Schiffsunfällen und damit zu höheren Assecuranzprämien führt, wodurch der Frachtlohn abermals eine Verminderung erleidet.

Auf diese Weise ist die Ruderschiffahrt auf der oberen Donau (und auch auf ihren Nebenflüssen) in einen verderblichen Kreislauf von sich gegenseitig bedingenden Ursachen und Wirkungen gerathen, der nicht nur ihren Aufschwung hindert, sondern ihre Existenz selbst nur noch von dem Bedürfnisse nach Holz und Baumaterialien, so ziemlich die einzigen Producte von Bedeutung, die man gegenwärtig noch diesen gebrechlichen Fahrzeugen anvertraut, abhängig macht.

Wie letztere Thatsache aus dem Waarenverkehre der wichtigsten Landungsorte an der oberen Donau sich ergibt, so zeigt sich das Bestreben, die Ruderfahrzeuge so billig als möglich und, den ungünstigen Schifffahrtsverhältnissen entsprechend, von vornherein schon zum Zerschlagen herzustellen in dem Ausweise des Zollamtes Engelhartzell, dem zu Folge von sämmtlichen in der Thalfahrt die österreichische Gränze

passirenden 1.483 Ruderschiffen nicht weniger als 1.419, d. i. über 95 Percent „zum Zerlegen nach vollendeter Fahrt“ und nur 64 (ausschliesslich von der bairischen Donau kommende) Fahrzeuge zum dauernden Gebrauche gebaut waren. Eine bemerkenswerthe Ausnahme machen in dieser Beziehung bloss die auf dem Donau-Main-Canale im Gebrauche stehenden Eichenschiffe „Doppel-Schelg“ genannt, sowie die auf der oberen Donau und Enns in geringer Anzahl verkehrenden „eisernen Gams.“

Das Vorwiegen der Thalfahrt über die Bergfahrt, die „Gegenzüge“, und das stete Zurückgehen der letzteren, so wie der Verwendung grösserer Ruderfahrzeuge endlich tritt am deutlichsten hervor in der Zahl und Gattung der Fahrzeuge, welche in den Jahren 1858 bis 1865 den Donau-Strudel bei Grein passirten:

Verkehrsrichtung	Gattung der Fahrzeuge	1865	1864	1863	1862	1861	1860	1859	1858
strom-ab-wärts	Dampfboote	564	483	470	666	727	859	613	576
	Schlepper	419	364	399	502	591	732	478	424
	Grosse hölzerne Fahrzeuge	253	294	248	260	346	436	511	646
	Kleine hölzerne Fahrzeuge	2.427	2.499	3.369	2.921	3.070	3.271	2.973	3.589
	Flösse	1.629	1.630	1.863	2.122	2.131	1.919	1.524	1.653
strom-auf-wärts	Dampfboote	554	468	449	674	738	864	591	574
	Schlepper	379	372	352	519	576	756	456	436
	Gegenzüge (Pferdezüge)	144	152	152	123	177	136	152	193

Ganz anderer Art sind die auf der mittleren Donau, auf der Theiss, Drau und Save im Gebrauche stehenden Ruderschiffe. Der ephemere Charakter der Fahrzeuge, welcher auf der oberen Donau die Regel bildet, ist hier fast gänzlich verschwunden und von dem 10.000 Metzen fassenden Fruchtschiffe herab bis zu dem ausgehöhlten Baumstamm, welcher unter der Benennung Lélekvesztő die Donau durchfurcht, tragen alle Fahrzeuge das Gepräge des Soliden und Dauerhaften. Der Grund hiervon liegt hauptsächlich in den die Bergfahrt begünstigenden Stromverhältnissen, dann in dem Zusammenströmen mächtiger, in der Thal- und Bergfahrt auf weite Strecken zugänglicher Wasserstrassen, endlich in den Productions- und Communications-Verhältnissen des mittleren Donauebietes, welche Umstände zusammen es erklärlich machen, dass sich vorzugsweise auf dieser Strecke die Donau-Ruderschiffahrt concentrirt.

Der Bau dieser schweren, in der Bergfahrt bis zu 35 Pferde benöthigenden Ruderschiffe, für welche grösstentheils das dauerhafte Eichenholz gewählt wird, findet

an den Ufern der Donau, Theiss und Save (hauptsächlich zu Baja, Apatin, Vucovár, Szegedin und Jassenovac) statt, während die kleineren aus weichem Holz gezimmerten Pletten etc., welche übrigens auf dieser Strecke in geringer Zahl vorkommen, meist nach Ungarn verschlagene Fahrzeuge der oberen Donau sind.

Geringere Dimensionen, als die vorerwähnten eichenen Schiffe, auch „Mutterschiffe“ genannt, zeigen die auf der unteren Donau verkehrenden Ruderschiffe, die von Giurgewo an schon stark mit Segelschiffen kleinerer Gattung vermischt, neben der Besorgung des Lokalverkehrs ihre hauptsächlichliche Bestimmung darin finden, den tiefgehenden, höchstens bis Galatz oder Ibraila vordringenden Seeschiffen ihre Getreideladungen zuzuführen. Es sind meist stark gebaute Fahrzeuge aus Eichenholz, welche beladen vier bis zehn Pferde in der Bergfahrt, drei bis sieben in der Thalfahrt erfordern; der Bau derselben wird vorzüglich in den Donauscalen (Widdin, Sistow etc.) betrieben.

Ueber die Ergebnisse des Schiffbaues selbst liegen nur für die im Wiener-Handelskammer-Bezirke gelegene Donautrecke nähere Daten vor; diesen zufolge gab es daselbst im Jahre 1864 eilf Schiffbauer, welche in dem genannten Jahre 171 Fahrzeuge, worunter 3 Remorqueure, 2 Schleppschiffe und 154 Waidzillen herstellten.

Benennung der einzelnen Gattungen	Länge vom Vorder- zum Hintertheil	Breite in der Mitte		Höhe	Tiefgang mit Ladung
		oberhalb	am Boden		
		Wiener Fuss			
I. Auf der bairischen Donau und ihren Nebenflüssen.					
a) Von Ulm abwärts:					
Ulmerschiffe 1. Gattung	92·3	24·0	23·1	3·7	3·1
„ 2. „	83·1	20·8	18·5	3·2	2·9
„ 3. „	64·5	17·9	15·6	3·2	2·8
„ 4. „	46·0	16·6	14·7	2·9	2·1
b) Von Donauwörth abwärts:					
Rosenheimer- und Gamspletten	80—100	13—17	12—16	3·5—4	3—3·5
Kehlheimer Ruderschiffe	102—110	12·5—15·5	11·5—14	2·5—4·75	1·75—4
Bretterriegel- und Baumflösse	180—200	10—12	10—12	1·3—1·6	2—2·5
Schiffe					
der k. k. priv. ersten österr. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.					
Passagierschiffe (50 Pferdekraft)	125·0	12·0	11·5	4·8	2·0
Remorqueure (58 Pferdekraft)	138·0	12·9	12·5	4·6	2·5
Schleppschiffe grösserer Gattung	135·0	14·7	14·4	4·6	2·8
„ kleinerer „	129·0	13·8	13·4	4·6	2·5
Schleppkähne	110—140	14·0	14·0	4·6	2·5
c) Auf der Iller und dem Lech.					
Bretterriegel	40	10—12	10—12	1·3—1·6	1—1·5
Baumflösse	180—200	10—12	10—12	1·3—1·6	2—2·5
d) Auf dem Donau-Main-Canale.					
Mainschiffe, auch „Doppelschelg“ genannt, solid construirte, mit Masten und doppeltem Boden versehene Schiffe	100—104	15	14	4—5	3—4
II. Auf der österreichischen Donau und ihren Nebenflüssen.					
a) Von Passau abwärts.					
1. Pletten.					
Berchtesgadnerpletten	42	5·5	5	1·5	1
Biegeleisenpletten	78	16·0	16	3·5	3

Gewöhnliche Tragfähigkeit	Zahl der zum Gegenzuge erforderlichen Pferde		Material, aus welchem sie erbaut werden	Werfte, wo sie erbaut werden	Zeit, welche sie zur Thal- oder Bergfahrt auf den einzelnen Flussstrecken brauchen
	leer	mit Ladung			
Wiener Centner					
2.000	. . .	. . .	Fichtenholz	Ulm	Diese nur zur Thalfahrt geeigneten Schiffe erfordern drei Zeitstunden auf 6 Wegstunden; von Ulm bis Regensburg 4 Tage.
1.600	. . .	. . .	"	"
1.100	. . .	. . .	"	"
500	. . .	. . .	"	"
1.000—1.200	3	6	Fichtenholz	Kehlheim und Regensburg	Zu Thal von Donauwörth und Stepperg bis Regensburg 2 Tage, von Ingolstadt bis Regensburg 1 Tag, von Kehlheim bis Regensburg 1/2 Tag. Zu Berg von Regensburg nach Kehlheim 1 Tag, nach Ingolstadt 5, nach Donauwörth 8 Tage.
1.100—1.900	3—4	6—8	Fichtenholz u. Eisen	Ingolstadt	
1.200—1.800	. . .	. . .	Fichtenholz	Lechbruck	
110	. . .	. . .	Schmiedeeisen	Regensburg (Maffei's Werfte)	Zu Thal von Donauwörth bis Regensburg auf 36 Wegstunden 8 Zeitstunden, zu Berg 17 Zeitstunden; von Ingolstadt bis Regensburg 4, retour 9 Zeitstunden.
500	. . .	. . .	"	"
1.545	. . .	. . .	"	"
1.200	. . .	. . .	"	"
800—1.200	. . .	. . .	"	"	Zu Thal von Donauwörth bis Regensburg 10, zu Berg 40 Stunden; von Ingolstadt bis Regensburg 4, zu Berg 12 Stunden.
110—150	. . .	. . .	Fichten- und Tannenholz	Kempten	Zu Thal von Donauwörth bis Regensburg 10, zu Berg 40 Stunden; von Ingolstadt bis Regensburg 4, zu Berg 12 Stunden.
800—1.600	. . .	. . .	"	Lechbruck	
1.500—2.000	2	6	Eichenholz	Bamberg, Mainz, Kitzingen	Von Bamberg bis Regensburg 3 Tage, von Kehlheim bis Bamberg 4 Tage; von Kehlheim bis Regensburg 1/2 Tag, retour 1 Tag.
100	. . .	. . .	Fichten- und Tannenholz	In den verschiedenen Schopperwerkstätten an der Do-	Von Engelhartzell nach Linz 1 Tag, nach Wien 3 Tage; von Aschach nach Wien 3—4 Tage, retour 14 Tage; von
2.500—3.400	"		

Benennung der einzelnen Gattungen	Länge vom Vorder- zum Hintertheil	Breite in der Mitte		Höhe	Tiefgang mit Ladung
		oberhalb	am Boden		
		Wiener Fuss			
Einstellpletten	54—60	7—9	6—9	2—2.5	1.5
„ mit Pferden	36—60	6.5—10	6—9	21''—26''	12''—20''
Futterpletten	72—78	10—12	8—10	2.5—3	21''
Gamspletten	84—126	13—20	11—18	3.5—6	33''—5'
Passauerpletten	90—96	15—16	14—15	3.5—4	3—3.5
Plettl	31	5.5	5	20''	14''
Rosenheimerpletten	78—108	13—22	12—21	2.5—4	2—3.5
Rosspletten	36—54	8—12	7—11	2—2.25	1—1.5
Salzburgerpletten	65—84	13—22	12—17.5	2.5—4	21''—39''
Schwabenpletten	72—102	12—20	11—20	?	?
Spitzpletten, grosse	66—90	8.5—14	8—13.5	2.5—3	2.5
„ kleine	36—54	6.5—12	6—11	1.5—2.5	1—1.5
Stock- oder Formpletten	54—66	12—14	10—12	2—2.5	1.5—2
Trauner	45—90	7—16	6—14	2—4	2—3.5
Traunerl	42—54	6—10	5—9	2—2.5	1.5
Tirolerpletten	78—96	13—19	13—18	2.5—5	2.5—4.5
Ufer- oder Ueberfuhrpletten	33—66	6—12	5—11	18''—32''	1—2
Eiserne Gams	?	?	?	?	?
2. Zillen.					
Arzzillen	72—78	6—9	. . . . .	1.5—3.5	1.5—2.5
Essigzillen	37—46	6.5—8	6—7.5	26''—30''	20''—24''
Fischerzillen	30	4.5	3.5	1.5	14''
Gams-Wachauerzillen	90—102	15—17	14—16	4.5—5	45''—51''
Hafnerzillen (Einbäumel)	12—27	1.5—4.5	16''—50''	9''—30''	0.5—1
Kehlheim-Passauerzillen	125—132	18—19	16—17	5.5—6	4—4.5
Kehlheim-Wachauerzillen	132—138	18—19	17—18	4—6	57''
Klotzillen (Klobzillen)	80—90	6—7	5—6	2.5—3	4—4.5
Mutzen	36—48	8—9	6—7	2	1.25—1.5
Seehserinen	84—108	8—11	8—9.5	2—3.5	15''—33''
„ blosse	96—128	9—11	9—11	27''—32''	20''—26''
„ gereifelte	96—128	9—11	9—11	30''—38''	22''—30''
„ zugefeilte	128	11	11	32''	26''
Siebnerinen	96—114	9.5—11.5	9.5—11	27''—45''	18''—39''
„ blosse	130	12	12	38''	30''
„ gereifelte	84—130	10.5—13	8—12	36''—54''	30''—42''
„ zugefeilte	130	12	12	38''	30''
Waidzillen	18—36	2.5—6	2—5.5	10''—30''	6''—30''
„ breitstockige	30—42	6.5—8	6—7	18''—33''	6''—30''
„ mit Fischen	24	4	3.5	15''	10''
„ Obst-	33	6	6	28''	22''

Gewöhnliche Tragfähigkeit	Zahl der zum Gegen- zuge erforderlichen Pferde		Material, aus welchem sie erbaut werden	Werthe, wo sie erbaut werden	Zeit, welche sie zur Thal- oder Bergfahrt auf den einzelnen Flussstrecken brauchen
	leer	mit Ladung			
Wiener Centner					
600—900	. . .	. . .	Fichten- und Tannenholz	nau, Traun, Agger, Salzach und am Inn, als zu Aggsbach, Aschach, Braunau, Erlafrechen, Gmunden, Hafnerzell,	Mölk nach Wien $1\frac{1}{2}$, retour 5 Tage; von Hössegang nach Wien $1\frac{1}{2}$, retour 6—7 Tage; von Freisten nach Wien 1, retour 6 Tage; von Mautern nach Wien 4, retour 3 Tage; von Krems nach Wien 8 Stunden; von Spitz nach Wien 7—8 Stunden, retour 3—4 Tage; von Zwentendorf nach Wien 5 Stunden, retour 2 Tage; von Kirchberg nach Wien 4—6 Stunden, retour 1—2 Tage; von Stein nach Nussdorf 6 Stunden, retour 2 Tage.
120—250	1	1—3	"	"	"
300—400	. . .	. . .	"	"	"
1.000—3.500	3—4	9	"	"	"
2.000—2.500	. . .	. . .	"	"	"
50	1	1	"	"	"
1.000—3.500	2—3	6—9	"	"	"
80—100	. . .	. . .	"	"	"
800—2.000	1—2	3—5	"	"	"
300—800	. . .	. . .	"	"	"
1.000—1.500	. . .	. . .	"	"	"
70—700	. . .	. . .	"	"	"
500—1.600	. . .	. . .	"	"	"
100—2.000	1—2	2—6	"	"	"
100—400	. . .	. . .	"	"	"
1.000—2.000	2	4	"	"	"
60—250	1	2	"	"	"
2.700	. . .	. . .	Schmiedeeisen	Mayer's Werthe in Liauz	"
1.500—2.000	. . .	. . .	Fichten- und Tannenholz	"	"
110—250	1	2	"	"	"
15—25	. . .	. . .	"	"	"
1.900—2.500	3	9	"	"	"
4—30	1	. . .	"	"	"
1.800—3.500	4	15	"	"	"
3.000—3.500	3—4	10—15	"	"	"
2.000—3.000	. . .	. . .	"	"	"
60—180	1	2	"	"	"
300—700	1—2	2—2	"	"	"
500—900	2	4—5	"	"	"
800—1.000	2	4—5	"	"	"
900	2	5	"	"	"
500—1.200	1—2	3—5	"	"	"
1.100	2	6	"	"	"
1.000—1.300	1—2	3—8	"	"	"
1.100	2	6	"	"	"
40—80	. . .	. . .	"	"	"
60—120	1	2	"	"	"
10	. . .	. . .	"	"	"
100	. . .	. . .	"	"	"

Benennung der einzelnen Gattungen	Länge vom Vorder- zum Hintertheil	Breite in der Mitte		Höhe	Tiefgang mit Ladung
		oberhalb	am Boden		
Wiener Fuss					
3. Flösse.					
Ladenflösse	150—180	36	36	1	2-5
Inländerflösse . . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
Ausländerflösse . . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
4. Schiffe					
der k. k. priv. ersten österr. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.					
Von Passau bis Wien.					
Passagierschiffe	183-2	18-3	. . . . .	6-98	2-69
Frachtschiffe von 80 Pferdekraft	164-8	19-5	. . . . .	7-71	3-85
Remorqueure „ 120 „	183-2	22-2	. . . . .	7-71	3-37
Waarenboote	146-5	19-3	. . . . .	7-71	4-34
Von Wien bis Pest.					
Passagierschiffe v. 150 Pferdekraft	192-8	20-2	. . . . .	7-71	3-85
Frachtschiffe „ 100 „	187-9	22-2	. . . . .	7-71	4-34
Remorqueure „ 120 „	182-2	22-2	. . . . .	8-43	4-34
Waarenboote	169-6	20-2	. . . . .	8-03	4-35
b) Auf dem Innflusse.					
Arzzillen	72—78	6—9	. . . . .	1-5—3-5	1-5—2-5
Berchtesgadnerpletten, grosse	95	24	23	4-5	3-75
„ kleine	65	16	15	2-5—3	2—2-5
Biegeleisenpletten	78	20	19	2-5—3	2-5
Einstellpletten	54—60	7—9	6-5—8-5	2—2-5	1-5
„ mit Pferden	36—60	6-5—10	6—9	21''—26''	12''—20''
Futterpletten	72—78	10—12	9-5—11-5	2-5—3	2—2-5
Hallerpletten	40—50	16—18	15—17	2-5—3	16''—27''
Rosenheimerpletten	78—84	13—14	12—13	2-5—3	2—2-5
Salzburgerpletten	66—72	13—22	12—21	2-5—3-5	2—3
Seil- und Pferdepletten	25—30	6—8	5-5—7-5	2—2-5	1-5—2
Tirolerpletten	78—84	13—19	12—18	2-5—3	2—2-25
Waidzillen	18—24	3—3-5	2-5—3	1-5—2	1—1-5
Holzflösse, gewöhnliche mit 2 Roste	180	30—36	30—36	2—3	3-5
„ „ „ 3 „	250	30—36	30—36	2—3	4

Gewöhnliche Tragfähigkeit	Zahl der zum Gegen- zuge erforderlichen Pferde		Material, aus welchem sie erbaut werden	Werfte, wo sie erbaut werden	Zeit, welche sie zur Thal- oder Bergfahrt auf den einzelnen Flussstrecken brauchen
	leer	mit Ladung			
Wiener Centner					
1.200	Ladenzug	Werden am Inn, an	
1.200	Fichten- und Tannenstämme	der Salzach, Traun, Agger, Vöklä, Enns etc. in klei- neren Dimensionen gebunden und sobald sie auf die Donau gelangen, zu grösseren zusam- mengebunden	
2.600	"		
Trag- Lade- fähigkeit fähigkeit					
2.110 714	Eisen	Alt-Ofen	Von Wien nach Linz — 27 Meilen — 17 Stunden; von Linz nach Wien 7 1/2 Stunden.
2.240 1.340	"	"	
2.821	"	"	
3.260 2.678	"	"	
1.974 893	"	"	Von Wien nach Pest — 39 Meilen — 12 Stunden; von Pest nach Wien 21 Stunden.
2.893 1.964	"	"	
3.067	"	"	
4.129 3.125	"	"	
1.500—2.000	Weiche Laden	Wasserburg, Lau- fen, Hallein, Neu- beuern, Rosenheim, Braunau, Obern- berg etc.	Zu Thal von Schürding nach Passau 1 1/4 Stunde; von Braunau nach Wien 6 Tage. Zu Berg fahren meist nur Futter-, Pferde- und Seilpletten u. z. nach Schürding von Passau in 6 Stunden.
1.800	"	"	
800	"	"	
2.500—3.400	"	"	
600—900	"	"	
120—150	1	1—3	"	"	
800—1.000	1	3—4	"	"	
1.000—1.500	Weiche Pfosten	Hall	
1.000—1.500	Weiche Laden	Rosenheim	
400—2.000	"	Laufen, Rief, Glass	
100—300	1	2	Gehauenes weiches Holz	An den oben genannten Orten	
1.000—3.500	"	"	
7—10	Weiche Latten	"	
1.400—1.800	Weiche Stämme	"	
2.500—3.500	"	"	

Benennung der einzelnen Gattungen	Länge vom Vorder- zum Hintertheil	Breite in der Mitte		Höhe	Tiefgang mit Ladung
		oberhalb	am Boden		
		Wiener Fuss			
c) Auf der Traun, Agger, Vöklä und Alm.					
Trauner	50—102	9—10·5	7—9·5	2—2·75	1·5—2·5
Traunerl	52—54	9—10	7—8	2·5	2·5
Pferdepletten	40	10	10	3	2·5
Uferpletten	24—30	3	3	1·5	1
Nursch (Einbäuml. Tonne)	30	1·5	1·5	1—3	0·75
See- und Fischerpletten	30	2·5	2·5	1·5	1
Stoierpletten	40	12	10	2—3	1—2
Bruckzillen	90—96	11—12	9	3—4	3
Mühlzillen	96—99	10—13	9—12	3·3	1·5—2·5
Neunerzillen	66	10	9	2·5	1·5
Sechserinen	90—102	9—10	8·5—9·5	3	1·5—2·5
Siebnerinen	102—108	9—12	8—11	3	1·5—2·5
Fischerzillen	24—30	2—2·5	2—2·5	1·5	0·5
Kohlflösse (auf der Alm)	72—144	8—32	8—32	0·5—2	0·75—2
Ladenflösse „ „ „	48—144	9—32	9—32	1—3	1—3
Baumflösse	80	9	9	8"	4—5
Holzflösse, gemeine inländische . .	60—72	9—10	9—10	1·5	0·75
d) Auf der Enns und Steyr.					
Eiserne Gams	100—114	8—10	7—8	3—3·5	2—2·5
Siebnerinen	108—114	10—10·5	8—9·5	3—3·5	2—2·5
Inländerflösse	36—72	3—6	3—6	1·5	1·5—2
Ladenflösse (auf der Steyr)	15·5	8	8	1·5	1·5—2
e) Von Raab und Pest abwärts.					
Grosse Ruderschiffe	164	26—28	24—26	14—16	6
Szegediner Ruderschiffe	140	20—22	18—20	11—12	5·5
Fruchtschiffe aus hartem Holze . .	161—166	23—26·5	21—24·5	13—15·5	4—5·5
„ „ weichem „	155	26	24	15	4·5
Razien, ungedeckte	156—168	15—18	12—15	8—10	6—7·5
„ gedeckte	150—180	24—30	20—25	7—9	6—7
Salzschiffe	140	20—22	18—20	11—12	5
Luntra	115	18—20	16—18	10—11	5
Lunza (gedeckte Schiffe)	110—150	18—22	15—18	4—5	3—4
Steinkohlenschiffe	112	18—20	16—18	10—11	5

Gewöhnliche Tragfähigkeit	Zahl der zum Gegenzuge erforderlichen Pferde		Material, aus welchem sie erbaut werden	Werthe, wo sie erbaut werden	Zeit, welche sie zur Thal- oder Bergfahrt auf den einzelnen Flussstrecken brauchen
	leer	mit Ladung			
Wiener Centner					
180—800	3	. . .	Tannenholz	Kammerl, Puchberg, Schörfling, Timmelkam, Gmunden und Laubach	
400—500	. . .	. . .	"	"
600	. . .	. . .	"	"
5—6	. . .	. . .	"	"
5	. . .	. . .	"	"
15	1	. . .	"	"	
200—300	. . .	. . .	"	"
900—1.000	. . .	. . .	"	"
450	3—4	. . .	"	"	
250	. . .	. . .	"	"
360—700	9	. . .	"	"	
400—600	. . .	. . .	"	"
8	. . .	. . .	Buchenholz	Frankenmarkt, Yöklamarkt, Grünau, Vreichtwang, Vorchdorf	
30—1.200	. . .	. . .	Ladenzug	"	
150—1.400	. . .	. . .	"	"
. . . . .	. . .	. . .	Bauholz	"	
200—400	. . .	. . .	Ladenzug	"	
500—1.000	?	?	Schmiedeeisen	Mayer's Werfte in Linz	
600—1.000	?	?	Fichtenholz	Weyer an der Enns	
1.200	. . .	. . .	Ladenzug	"	
30	. . .	. . .	"	Grünau	
7.000—8.000	10	28	Eichenholz	Apatin	Bei normalem Wasserstande in der Thalfahrt 1 Meile in 2 Stunden, in der Bergfahrt 1 Meile in 4 1/2 Stunden. Zwischen Visegrad und Mocs 1—1 1/2 Tage in der Thalfahrt, 1 1/2 bis 2 Tage in der Bergfahrt. Von Panesova nach Raab 18 Tage, von Raab nach Panesova 14 Tage.
6.000—7.000	8	24	"	Szegedin	
5.000—8.100	. . .	22—26	Hartes Holz	"	
6.500	. . .	25	Weiches Holz	Raab, Pest, Tolna, Baja, Gr. Beeskerek, Szegedin, Esseck, Vukovar	
6.500—9.800	6	30	"	"	
7.000—10.000	6—7	12—15	"	"	
6.000—7.000	8	24	Eichenholz	"	
5.000—6.000	7	22	"	"	
2.000—5.000	8—12	16—20	"	"	
5.000—6.000	7	22	"	"	

Benennung der einzelnen Gattungen	Länge vom Vorder- zum Hintertheil	Breite in der Mitte		Höhe	Tiefgang mit Ladung
		oberhalb	am Boden		
		Wiener Fuss			
Holzschiffe	110	14—16	12—14	10—11	5
Weinschiffe	96	12—14	10—12	10—11	3
Buresellen	60—90	9—12	7—8	4·5—6	3·5—5·5
Pletten	72	10—12	8—10	8—10	3
„ ungedeckte	70—90	12—18	9—15	3—5	2·5—3·5
„ gedeckte	80—120	15—24	12—18	3—5	3—4
Zugschiffe	60—72	12—15	10—13	6—7	5—6
Wochenschiffe	60—72	12—15	12—15	3	2·5
Krautpletten	48—72	12—15	12—15	3	2·2·5
Dereglyen	48	6—13	5—12	2—3·5	1·5—3·5
Fischerbarken	70	9—10	6—8	8—10	6
Csaiken	72	15	14	7	3
Müllerkähne	30	6	5	2·5	2
Fischerkähne	30	5	4	2·5	2
Waidzillen	27	4	3	2—2·25	2
Csónak oder Lélekveszlő (ausgehöhlte Baumstämme)	15	1—1·5	1	1—1·5	0·5—1·5
Schiffe					
der k. k. priv. ersten österr. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.					
Von Pest bis Orsova.					
Passagierschiffe v. 150 Pferdekraft	207·3	25·3	. . . . .	8·5	4·34
Frachtschiffe „ 100 „	170·6	19·2	. . . . .	8·67	4·34
Remorqueure „ 200 „	199·5	23·6	. . . . .	11·7	4·34
Propeller „ 20 „	179·3	20·2	. . . . .	8·03	4·8
Waarenboote	169·6	20·2	. . . . .	8·03	4·8
f) Auf der Drau und Mur.					
Pletten	36—42	12—18	11—17	2—3	14''—29''
Ladenflösse	40—60	15—24	16—26	2—3·5	1·5—3
Schragenflösse (auf der Mur)	50—70	. . . . .	. . . . .	1—1·5	6''—9''
Ruderschiffe (auf der Drau von Legrad an)	?	?	?	?	?

Gewöhnliche Tragfähigkeit	Zahl der zum Gegenzuge erforderlichen Pferde		Material, aus welchem sie erbaue werden	Wer fte, wo sie erbaue werden	Zeit, welche sie zur Thal- oder Bergfahrt auf den einzelnen Flussstrecken brauchen
	leer	mit Ladung			
Wiener Centner					
2.000—3.000	6	18	Eichenholz	Apathin	
1.000	3	10	Tannenholz	Ober- und Nieder-Oesterreich	
1.250—3.000	3	6	Eichenholz	Pest, Tolna, Baja	
400—800	2	8	Tannenholz	Ober- und Nieder-Oesterreich	
200—800	2—6	4—16	Weiches Holz	An verschiedenen Orten der Donau	
500—1.000	6—10	12—16	"	"	
400—1.200	. . .	2—4	"	"	
600—800	. . .	2	"	"	
600—800	. . .	2	"	"	
300—500	2	3—4	"	Pest, Tolna, Baja, Vucovar	
200—600	5	12	Eichenholz	Comorn, Essek,	
300—500	3	8	Tannenholz	Apatin, Steiermark	
70	1	2	Eichenholz	"	
50	1	1	"	"	
20	1	1	Tannenholz	Ober- und Nieder-Oesterreich	
2—3	. . .	. . .	Weidenholz	Szereme	
Trag- Lade- fähigkeit fähigkeit					
4.195 1.340	. . .	. . .	Eisen	Alt-Ofen	Von Pest bis Orsova — 98 Meilen — 30 Stunden; von Orsova bis Pest 42 Stunden.
2.567 2.232	. . .	. . .	"	"
5.000 . .	. . .	. . .	"	"
3.937 3.571	. . .	. . .	"	"
4.129 4.129	. . .	. . .	"	"
150—550	. . .	. . .	Tannenholz	Zeltweg im oberen Murthale und im oberen Drauthale	Von Judenburg nach Gratz 15—25 Stunden; von Gratz nach Lebring 5 Stunden. Von Gubernitz nach Gratz 10—20 Stunden; von Lebring nach Radkersburg 9 Stunden. Von Mixnitz nach Gratz 4—7 Stunden; von Radkersburg nach Szerdahely 9 Stunden.
150—600	. . .	. . .	"	Im oberen Mur- und Drauthale	
. . . . .	. . .	. . .	Bauholz	Im oberen Murthale	
2.000—5.000	?	?	Eichenholz	Essek	Von Drauburg nach Marburg 1—2 Tage; von Marburg bis Pettau 1/2 Tag; von Pettau bis zur Landesgränze 12 Stunden.

Benennung der einzelnen Gattungen	Länge vom Vorder- zum Hintertheil	Breite in der Mitte		Höhe	Tiefgang mit Ladung
		oberhalb	am Boden		
		Wiener Fuss			
g) Auf der Save.					
Fruchtschiffe	240—270	18—24	15—18	9—14	4—6
Ruderschiffe	90—180	9—26	35—24	3—22	1-75—8
Holzschiffe	36—80	10—21	8—13	3.5—7	3—5
Corabschiffe	?	?	?	?	?
Dereglyen	?	?	?	?	?
Tombasze (hauptsächlich auf der Kulpa)	156	18	15	12	4
Flösse	60	24	25—26	1—1.5	1
Schiffe der k. k. priv. ersten österr. Donau-Dampf- schiffahrts-Gesellschaft.					
Passagierschiffe v. 80 Pferdekraft	149-4	19-2	.....	7-71	2-89
Frachtschiffe „ 120 „	186-0	24-1	.....	8-27	3-37
Remorqueure „ 120 „	179-3	21-2	.....	7-38	2-89
Waarenboote	169-6	20-2	.....	8-03	4-34
h) Auf der Theiss.					
Fruchtschiffe, grösster Gattung .	162	26-5	24—27	5-5—6	5-5—6
„ mittlerer „	132	26-5	24—27	5	5
„ kleinster „	48—96	15—24	6—19	4	3-5—4
Salzschiffe, ärarische	72	21	20	3	2
Luntra	120	42	36	8	4
Buresellen	72	9	10	7	3
Dereglyen	31	4	4	2-5	1
Flösse	42—360	24—90	24—90	2	2—3
Maros-Schiffe.					
Getreideschiffe I. Classe	120	27	24	4-5	3-75
„ II. „	108	24	22	4	3
„ III. „	72	22	18	2-5	2
Holzschiffe	72	18-5	18	2-5	2
Kalksteinschiffe					
Salzschiffe					
Schotterschiffe					
Steinschiffe					
Holzschiffe	48	15	12	2	1-5
Kalksteinschiffe					
Obstschiffe					
Salzschiffe					
Schotterschiffe					
Steinschiffe					

Gewöhnliche Tragfähigkeit	Zahl der zum Gegen- zuge erforderlichen Pferde		Material, aus welchem sie erhaut werden	Wer fte, wo sie erhaut werden	Z e i t, welche sie zur Thal- oder Bergfahrt auf den einzelnen Flussstrecken brauchen	
	leer	mit Ladung				
Wiener Centner						
5.000—7.000	5—8	14—28	Eichenholz	Steinbrück, Sissek	Von Steinbrück an die kroatische Grenze 12 Stunden; von Jaruge nach Sissek 6 Tage; von Županje nach Sissek 7 Tage; von Rajevosello nach Sissek 7 1/2 Tage; von Sissek nach Pancsova 12 Tage, retour 14 Tage; von Sissek nach Karlstadt 4 Tage, retour 4 Tage.	
2.000—8.000	4—10	10—35	Eichen- und Tannenholz	Jasenovac		
500—2.300	2—16	4—25	"	Szegedin		
30	?	?	"	"		
?	?	?	"	"		
6.000	6	18	"	Sissek, Jasenovac		
40—100			"	Sannthal		
Trag- Lade- fähigkeit fähigkeit						
2.000 714						Von Semlin nach Sissek — 78 Meilen — 39 Stunden; von Sissek nach Semlin 27 Stunden.
3.000 2.232						
2.652						
4.129 4.018						
8.000	15	30	Eichenholz	Szegedin		
6.000	10	22	"	"	Von Szegedin nach Szolnok 10 Tage; von Szegedin nach Arad 7 Tage, retour 4 Tage. Von Szegedin nach Neu-Becse 4 Tage; von Szegedin nach Zam 9 Tage, retour 5 1/2 Tage; von Szegedin nach Sajtény 2 1/2 Tage, retour 1 1/2 Tag. Von Titel nach Szegedin 6—7 Tage; von Titel nach Gr. Beskere 1 Tag.	
1.200—2.500	4	6	"	Szegedin, Szolnok		
1.100	4		Tannenholz	Mako, Perjamos		
4.000	7	15	Eichenholz	Szegedin, Jase- novac		
500	3	6	"	"		
200	2	4	"	"		
160—4.600			Tannenholz	"		
3.000	9	12	Eichenholz	Szegedin		
2.400	6	10	"	"		
1.400	4	6	"	"		
1.400	4	6	Tannenholz	Szegedin, Mako, Perjamos, Nagy- lak, Paska, Lippa, Arad		
800	3	6	"	Tisza, Lippa, Lalaszina		

Benennung der einzelnen Gattungen	Länge vom Vorder- zum Hintertheil	Breite in der Mitte		Höhe	Tiefgang mit Ladung
		oberhalb	am Boden		
		Wiener Fuss			
Schiffe					
der k. k. priv. ersten österr. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.					
Passagierschiffe v. 76 Pferdekraft	160	20·2	. . . .	9·64	2·89
Frachtschiffe „ 100 „	154·2	19·28	. . . .	8·19	3·37
Remorqueure „ 160 „	159·1	20·2	. . . .	8·67	2·89
Waarenboote	169·6	20·2	. . . .	8·03	4·82
Privat-Propeller	162	15	15	6	6
III. Auf der walachischen Donau.					
Gherlatzen, grosse	115	34·5	20·75	8·25	7
„ kleine	60	18	10	6	5
Granitzen, grosse	120	24	21	6	4
„ kleine	44	16	13·5	3·5	3
Tschams, grosse	90	20	17	5·5	4
„ kleine	25	9	7	2·5	2
Seeschiffe im Verkehre auf der Donau.					
Brigantino	80	23·5	. . . .	12	10·5
Schooner	62	18·25	. . . .	10	8·5
Trabaecoli	70	15	. . . .	8	6
Martigo	52	14	. . . .	7	5
Tricantina	51	17	. . . .	8·5	6·75
Schiffe					
der k. k. priv. ersten österr. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.					
Passagierschiffe v. 150 Pferdekraft	192·8	25·06	. . . .	8·67	3·37
Frachtschiffe „ 80 „	170·6	21·2	. . . .	10·60	4·34
Remorqueure „ 200 „	192·8	24·1	. . . .	9·16	3·85
Propeller „ 35 „	169·6	24·1	. . . .	8·67	4·8
Waarenboote	169·6	24·1	. . . .	8·67	4·8

Gewöhnliche Tragfähigkeit	Zahl der zum Gegenzuge erforderlichen Pferde		Material, aus welchem sie erbaut werden	Werthe, wo sie erbaut werden	Zeit, welche sie zur Thal- oder Bergfahrt auf den einzelnen Flussstrecken brauchen	
	leer	mit Ladung				
Wiener Centner						
Tragfähigkeit	Lade-					
2.812	714	. . . . .	Eisen	Alt-Ofen	Von Titel nach Szegedin — 32 Meilen — 16 Stunden; von Szegedin nach Titel 12 Stunden.	
2.196	1.310	"	"		
2.518	"	"		
4.129	4.018	"	"		
12.000	. . . . .	. . . . .	Schmiedeeisen	Linz		
					Ibraila — Giurgevo	
					Bergfahrt	Thalfahrt
					T a g e	
6.340	7	10	Eichenholz	Rustschuk, Nicopol, Sistov, Widdin, an der Theiss und in Bosnien	4 — 30	6 — 9
900	3	4	"	"	4 — 20	6 — 9
6.812	7	10	"	"	6 — 30	8 — 12
910	3	4	"	"	6 — 20	6 — 9
1.590	5	6	Tannenholz	Pest und Galatz	4 — 30	6 — 9
134	3	4	"	"	4 — 20	5 — 9
	Matrosen					
3.700	6	6	Eichen- oder Fichtenholz	Griechenland und schwarzes Meer	3 — 20	4 — 8
1.695	5	5	"	Griechenland und Dalmatien	3 — 20	3 — 8
1.377	4	4	Eichen-, Tannen- oder Fichtenholz	Griechenland, mittelländisches und adriatisches Meer	4 — 23	4 — 8
836	4	4	"	Griechenland und Dalmatien	3 — 25	3 — 8
504	4	4	Eichen- und Fichtenholz	Griechenland	3 — 20	4 — 8
Trag-	Lade-					
fähigkeit	fähigkeit					
3.354	1.071	. . . . .	Eisen	Alt-Ofen	Von Turn-Severin nach Galatz — 96 Meilen — 30 Stunden; von Galatz nach Turn-Severin 12 Stunden.	
3.455	2.142	"	"		
3.830	.	. . . . .	"	"
4.781	4.464	"	"		
4.312	4.910	"	"		

C.

Nachweisung

der

patentirten Schiffe, der ausgestellten Rhedereiseine und des Standes der nicht patentirten Schiffe im Jahre 1864, dann der Donau-Landungsplätze.

Wie die Verschiedenheit der Stromverhältnisse auf die Bauart der Schiffe einen wesentlichen Einfluss nimmt, so tritt die Einwirkung derselben in nicht minder deutlicher Weise in den nachfolgenden drei Uebersichten zu Tage, welche die Zahl der ertheilten Schiffspatente und Rhedereiseine, dann den Stand der nicht patentirten Schiffe umfassen.

Wiewohl diese Uebersichten auf Vollständigkeit insoferne keinen Anspruch machen können, als die bezüglichen Verhältnisse an der unteren Donau bei dem gänzlichen Mangel an Nachweisungen hierüber in denselben nicht zur Darstellung gelangen konnten, und auch bezüglich der österreichischen Donau bedeutende Lücken sich zeigen (hauptsächlich durch das Fehlen einzelner Donau-Dampfschiffahrts-Unternehmungen), so stellt sich doch aus diesen Uebersichten die Thatsache klar, dass der Schwerpunkt der österreichischen Donauschiffahrt überhaupt und der Donau-Ruderschiffahrt insbesondere in jener Streeke liegt, wo günstige Stromverhältnisse und das lebendige Ineinandergreifen natürlicher wie künstlicher Wasserstrassen der Schiffahrt eine bequeme und weitverzweigte Verkehrsbahn eröffnen; es ist diess die mittlere Donaustrecke von Raab bis Bazias mit den Zuflüssen der Drau, Save, Theiss und Maros.

Während den vorliegenden Nachweisungen zufolge die Anzahl der patentirten Schiffe im Jahre 1864 auf der mittleren Donau und ihren Nebenflüssen 8.454, mit 9,460.700 Centnern Gesamttragfähigkeit, die Zahl der mit Rhedereiseinen versehenen Schiffahrtsunternehmer 334 betrug, gab es deren auf der oberen Donau und ihren Nebenflüssen nur 35 solche Unternehmer mit 428 Fahrzeugen von zusammen 753.500 Centnern Tragkraft.

Diese auffallende Differenz erklärt sich hauptsächlich aus dem häufigen Gebrauch, welcher von der durch §. 4 der Verordnung des österreichischen Handelsministeriums vom 29. Januar 1858 gebotenen Begünstigung auf der oberen Donau gemacht wird, wornach Schiffe, die nur zur einmaligen Thalfahrt geeignet und bestimmt sind, sowie kleine Fahrzeuge, welche lediglich Artikel des gewöhnlichen Marktverkehrs zwischen naheliegenden Orten verführen oder bloss zum inneren Verkehre zwischen den einzelnen Uferpunkten einer und derselben Ortschaft und der nächsten Umgebung dienen, von der durch Art. XIV der Donau-Schifffahrtsacte vorgeschriebenen Lösung eines Schiffpatentes befreit sind; es liefert diese Erscheinung zugleich aber auch einen weiteren Beleg für die Thatsache, dass die Ruderschiffahrt auf der oberen Donau und ihren Zuflüssen sich zum grössten Theil auf einmalige Thalfahrten und auf die Vermittlung des lokalen Verkehrs beschränkt.

Im innigsten Zusammenhange hiermit steht der Stand der nicht patentirten Schiffe, welcher in der Uebersicht III (Seite 69—71) seine Darstellung findet; es ergibt sich aus derselben in Verbindung mit der Uebersicht I (Seite 66—67), dass die Mehrzahl der auf der oberen Donau verkehrenden Fahrzeuge nicht patentirt ist, während der Ausfall der nicht patentirten Schiffe auf der mittleren Donau das Bedürfniss nach der gesetzlich vorgeschriebenen Legitimation der Schiffe durch Lösung eines Patentes, das ist, den Grund für die Folge gesetzt, die grössere Verkehrsthätigkeit der Ruderschiffahrt auf der mittleren Donau und zwar auf grössere Entfernungen beweist.

Die weitere aus dieser Uebersicht III zu entnehmende Thatsache aber, dass gerade an den bedeutendsten Landungsorten der Donau (Linz, Stein, Wien) keine Ruderfahrzeuge sich ständig befinden, erklärt sich daraus, dass die dortigen Schiffmeister eben keine Veranlassung finden Schiffe in Bereitschaft zu halten, da sie für den seltenen Fall, dass von den genannten Orten aus, Waaren mittelst Ruderschiffen zu versenden wären, nur von den zahlreichen in der Thalfahrt ankommenden Fahrzeugen für den speziellen Fall ein geeignetes anzukaufen brauchen, das dann am Ziele angelangt alsbald wieder veräussert wird; aus dieser wiederholten Veräusserung und Verwendung der etwas besser gebauten Ruderschiffe erklärt es sich auch, dass selbst unterhalb Pest noch, zu Baja, Semlin etc. die charakteristischen Fahrzeuge der oberen Donau, Kehlheimer- und Rosenheimer-Pletten, Trauner, Klotz- und Stock-Zillen, zum Vorschein kommen.

Die Uebersicht IV (Seite 72—73) endlich enthält die gemäss Art. XXIII der Donau-Schifffahrtsacte gesetzlich bestimmten Landungsorte der Donau, soweit selbe aus den hierüber bekannt gewordenen speziellen Verordnungen der einzelnen Uferstaaten entnommen werden konnten, sowie sämtliche Landungsplätze (und Kahn-

stationen) der ersten österreichischen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, sowie der Dampfschiffe der k. k. priv. österr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

An mehreren dieser Landungsorte wie zu Engelhartzell, Linz, Nussdorf, Wien, Theben, Pressburg, Pest, Ofen, Waitzen, Dunakecz, Pancsova etc., aber auch an einzelnen Landungsorten der Donauzuflüsse (wie zu Rosenheim am Inn, Lambach an der Traun, Titel an der Theiss, Perlas an der Bega, Oppova an der Temes, Sissek, Jassenovacz, Uskoke, Mitrovitz an der Save) wird von den anlegenden Schiffen eine nach deren Grösse abgestufte, gesetzlich bestimmte Landungs- sogenannte Haftstock-Gebühr eingehoben, so ziemlich die einzige, auf die blosse Thatsache der Beschiffung des Flusses sich gründende Abgabe, deren Erträgniss übrigens zur Erhaltung der Uferstellen, Haftstöcke etc. im Interesse der Schifffahrt verwendet wird.

I. Uebersicht

der nach Artikel XIV der Donau-Schiffahrtsacte (und §. 4 der Verordnung des österreichischen Handelsministeriums vom 29. Januar 1858) patentirten Schiffe.

Bezirk	Gattung der Schiffe	Stand zu Anfang	Abgang im Laufe	Zuwachs im Laufe	Stand am Schlusse	Tragfähigkeit der letzteren in Wiener Centnern
		des Jahres 1864				
Regensburg . . .	Gamspletten	6			6	5,350
Deggendorf . . .	Remorqueure	14			14	28,000
	Schleppschiffe	100			100	200,000
	Canalschiffe	6	1		5	12,500
Kehlheim	Futterpletten	3			3	6,000
	Kehlheimer	11	3	3	11	19,800
Neufelden	Stockzillen	13	3	4	14	13,600
	Pletten	7			7	7,400
Aschach	Pletten und Zillen	181	153	5	33	30,700
Linz	Eiserne Schlepper	45		8	53	144,550
Perg	Kehlheimer	60	3	106	163	259,500
Grein	Pletten	18			18	22,700
Raab	Eichene Frachtschiffe . . .	21			21	145,000
	Andere Fahrzeuge	35	6	8	37	5,300
Komorn	Zugschiffe	11			11	14,300
	Steinschiffe	3		1	4	5,700
Eresény	Frachtschiffe	41			41	164,000
	Obstschiffe	21			21	16,400
Adony	Eichene Frachtschiffe . . .	18			18	21,600
Duna-Pentele . . .	Tannene "	27	18	18	27	27,000
Duna-Földvár . . .	Weiche Frachtschiffe . . .	9			9	27,300
Pakes	" "	5			5	17,800
Tolna	" "	24			24	122,450
Baja	" "	2			2	8,000
Neusatz	Ruderschiffe	12			12	66,000
Semlin	Zugschiffe	5			5	24,500
Pancsova	Ruderschiffe	12			12	66,000
Steyer (Enns) . . .	Eiserne Gams	1			1	1,400
Palatinal-Canal . .	Zillen und Pontons	10			10	1,500
Kakonya (Drau) . .	Remorqueure	1			1	3,500
	Schleppschiffe	6			6	18,000
Szolnok (Theiss) . .	Getreideschiffe	8			8	19,950
Karlsburg (Maros) .	Salzschiffe, ärarische . . .	500	30	4	474	474,000
	Privatschiffe	176			176	70,400

Bezirk	Gattung der Schiffe	Stand zu Anfang	Abgang im Laufe	Zuwachs im Laufe	Stand am Schlusse	Tragfähigkeit der letzteren in Wiener Centnern
		des Jahres 1864				
Arad (Maros)	Getreideschiffe	1.730	. . .	. . .	1.730	1,730.000
	Brennholzschiffe	2.800	. . .	. . .	2.800	3,080.000
	Stein- und Schotterschiffe	2.500	. . .	. . .	2.500	3,000.000
	Salzschiffe	285	. . .	. . .	285	202.000
	Werkholzschiffe	150	. . .	. . .	150	90.000
	Obstschiffe	60	. . .	. . .	60	12.000
Sissek	Fruchtschiffe	5	. . .	. . .	5	28.000
	Zusammen	8.942	217	157	8.882	10,214.200

Anmerkung. Mit Hinzurechnung der (in den Eingaben fehlenden) 134 Dampfer mit 12.418 Pferdekraft, dann 523 Schleppboote von 2,133.200 Ctr. Tragfähigkeit der ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, dann der 4 Dampf- und 14 Schleppboote von 16.070 Ctr. Gesamt-Tragfähigkeit der k. k. priv. österr. Staatseisenbahn-Gesellschaft, betrug die Gesamtzahl der patentirten Schiffe am Schlusse des Jahres 1864 9617 mit 12,363.470 Ctr. Tragfähigkeit und 12.418 Pferdekraft.

II. Uebersicht

der nach Artikel XVI der Donau-Schiffahrtsacte (und §. 3 der Verordnung des österreichischen Handelsministeriums vom 29. Januar 1858) bis Ende des Jahres 1864 erteilten Rhedereischeine.

Bezirk	Zahl der Schiffahrts-Unternehmer	Gattung der Fahrzeuge	Anzahl derselben	Anmerkung
Deggendorf	1) 8	Remorqueure	14	1) Darunter die k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
		Schleppschiffe	100	
		Canalschiffe	7	
		Futterpletten	3	
Kehlheim	13	Kehlheimer	11	
		Stockzillen	13	
Neufelden	5	Pletten und Zillen	12	
Aschach	3	Pletten	33	
Perg	1	Pletten	176	
		Waidzillen	130	
Raab	14	Frachtschiffe	21	
		Fischerkähne	30	
		Müllerkähne	25	
		Ueberfuhrpletten	5	
		Waidzillen	10	

Bezirk	Zahl der Schiffahrts- Unternehmer	Gattung der Fahrzeuge	Anzahl derselben	Anmerkung
Komorn	10	Hölzerne Zugschiffe . . .	11	Dampfschiffahrts-Ge- sellschaft Komitz u. Eckin- ger.
Adony	9	Fruchtschiffe	18	
Duna-Földvár	10	Weiche Frachtschiffe . .	10	
Pakes	3	„ „	5	
Tolna	18	„ „	24	
Baja	2	„ „	2	
Mohács	11	Kohlenschiffe	9	
		Wochenmarktschiffe . . .	5	
		Weinpletten	10	
Neusatz	12	Fruchtschiffe	12	
Semlin	5	Zugschiffe	5	
Panesova	11	Ruderschiffe	12	
Steyer (Enns)	4	Eiserne Schiffe	2	
		Pletten und Zillen . . .	78	
		Flüsse	100	
Malaczka (March)	1	Holzschiffe	6	
Palafinal-Canal	2	Pontons und Zillen . . .	10	
Kakonya (Drau)	1	Remorqueure	1	
		Schleppschiffe	6	
		Pletten	371	
Graz (Mur)	9	Flösse	1.209	
		Schragen	54	
		Brennholz-Schiffe	2.800	
Arad (Maros)	30	Stein- und Schotterachiffe	2.500	
		Getreideschiffe	1.730	
		Salzschiffe	285	
		Werkholzschiffe	150	
		Obstschiffe	60	
Szolnok (Theiss)	4	Getreideschiffe	8	
		Grosse Schiffe	212	
Titel (Theiss)	168	Luntra	184	
		Burcsellen „	79	
		Dereglia	34	
		Flösse	94	
Mitrovitz (Save)	15	Holzschiffe	22	
Zusammen .	369		10.708	

Bezirk	Gattung der Fahrzeuge	Zahl der zu Anfang des Jahres im Betriebe befind- lichen	Zahl der im Laufe des Jahres 1864					Zahl der am Schlusse des Jahres verblie- benen	
			ange- kauften	ge- bauten	aus- gebes- serten	ver- kauften	zu Grunde gegan- genen		zur Ausbes- serung gege- benen
Mölk	Einstellpletten	4	..	..	..	1	..	..	3
	Gams	14	..	..	..	3	..	..	11
	Rosenheimer	3	..	..	..	..	..	..	3
	Rosspletten	1	..	1	..	1	..	..	1
	Tirolerpletten	2	..	..	..	2	..	..	..
	Kehlheim-Passauer Zillen	10	..	4	..	1	..	..	13
	Trauner	9	1	..	..	..	..	..	10
	Siebnerinen	1	2	..	..	..	..	..	3
Obst- und Waidzillen . .	12	..	11	..	11	..	..	12	
Mautern	Berchtesgadnerpletten . .	1	..	..	..	..	..	..	1
	Trauner	6	7	..	..	..	..	..	13
	Uferpletten	1	..	2	..	2	..	..	1
	Essigzillen	1	..	..	..	1	..	..	..
	Fischerzillen	2	..	..	..	..	..	..	2
	Hafnerzillen	2	..	..	..	..	..	..	2
	Sechserinen	6	..	..	..	6	..	..	..
	Siebnerinen	16	..	..	..	2	..	..	14
Waidzillen	17	..	11	..	..	..	..	28	
Atzenbrugg	Trauner	7	3	..	..	6	..	..	4
	Traunerl	1	..	..	..	..	..	..	1
	Uferpletten	2	..	..	..	..	..	..	2
Tulln	Spitzpletten	2	..	1	..	1	..	..	2
	Trauner	2	..	..	..	..	..	..	2
	Siebnerinen	2	..	..	..	..	..	..	2
	Waidzillen	2	..	28	..	27	1	..	2
Persenbeug	Einstellpletten	1	..	..	..	..	..	..	1
	Salzburgerpletten	1	..	..	..	..	..	..	1
	Tirolerpletten	1	..	..	..	..	..	..	1
	Trauner	1	..	..	..	..	..	..	1
	Traunerl	1	..	..	..	..	..	..	1
	Hafnerzillen	3	..	..	..	..	..	..	3
	Sechserinen	2	..	..	..	..	..	..	2
	Siebnerinen	1	..	..	..	..	..	..	1
Spitz	Einstellpletten	5	..	..	..	..	..	..	5
	Rosenheimer	2	..	..	..	..	..	..	2
	Salzburgerpletten	2	..	..	..	..	..	..	2
	Trauner	18	..	..	..	..	..	..	18
	Traunerl	10	..	..	..	..	..	..	10
	Gamsen	12	..	..	..	..	..	..	12
	Sechserinen	1	..	..	..	..	..	..	1
	Siebnerinen	1	..	..	..	..	..	..	1
	Waidzillen	10	..	..	..	..	..	..	10

Bezirk	Gattung der Fahrzeuge	Zahl der zu Anfang des Jahres im Betriebe befind- lichen	Zahl der im Laufe des Jahres 1864					Zahl der am Schlusse des Jahres verblie- benen	
			ange- kauften	ge- bauten	aus- gebes- serten	ver- kauften	zu Grunde gegan- genen		zur Ausbes- serung gege- benen
Fahrzeuge									
Krems	Einstellpletten	1	.	.	.	.	.	1	
	Spitzpletten	1	.	.	.	.	.	1	
	Trauner	7	.	.	.	.	.	7	
	Traunerl	1	.	.	.	.	.	1	
	Kleine Pletten	1	.	.	.	.	.	1	
	Essigzillen	7	.	.	.	.	.	7	
	Siebnerinen	7	.	.	.	.	.	7	
Kirchberg	Traunerl	4	.	.	.	.	.	4	
	Hafnerzillen	1	.	.	.	.	.	1	
	Siebnerinen	1	.	.	.	.	.	1	
	Obst- und Waidzillen . .	17	.	.	.	.	.	17	
Stockerau	Traunerl	2	.	.	.	.	.	2	
	Sechserinen	1	.	.	.	.	.	1	
	Siebnerinen	1	.	.	.	.	.	1	
Obernberg (Inn)	Salzburgerpletten . . . .	.	50	50	.	97	3	.	
Schärding (Inn)	Kleine Pletten	6	1	.	.	.	2	.	5
	Waidzillen	16	.	.	.	.	.	.	16
Schwanenstadt (Agger)	Stoierpletten	10	.	10	.	10	.	.	10
	Fischerzillen	10	.	10	.	.	.	.	20
	Inländer-Ladenflösse . .	150	.	150	.	150	.	.	150
Wels (Traun)	Trauner und Traunerl . .	20	156	.	.	158	.	.	18
Weyer (Enns)	Eiserne Schiffe	2	.	.	.	.	.	.	2
	Siebnerinen	2	.	1	2	3	.	.	.
	Trauner	15	50	20	.	72	.	.	13
Steyer (Enns)	Einstellpletten	2	1	.	1	1	.	.	2
	Seilpletten	1	.	.	.	.	.	.	1
	Waidzillen	12	6	.	6	6	.	.	12
Recapitulation.									
An der Donau in Oesterreich ob der Enns	Pletten und Zillen	243	430	58	126	494	8	59	229
	Pletten, Zillen und Flösse	292	13	58	3	74	1	.	288
in Oesterreich unter d. Enns Am Inn	Pletten und Zillen	22	51	50	.	97	5	.	21
	Pletten, Zillen und Flösse	190	156	170	.	348	.	.	198
An der Traun und Agger	Pletten und Zillen	34	57	21	9	82	.	.	30
An der Enns	Zusammen.	781	707	357	238	1.065	14	59	766

IV. Uebersicht

der nach Artikel XXIII der Donau-Schiffahrtsacte (und §. 5 der Verordnung des österreichischen Handelsministeriums vom 29. Januar 1858) bestimmten Landungs-orte an der Donau, dann der Landungsplätze und Kahnstationen der ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und der Schiffe der k. k. priv. österr. Staats-eisenbahn-Gesellschaft 1).

	Baiern.	38	Au.
1	Neu-Ulm.	39	Grein. °
2	Thaltingen.	40	St. Nicola.
3	Ober-Elchingen.	41	Sarmingstein.
4	Günzburg.		Oesterreich unter der Enns.
5	Lavingen.	42	Nieder-Wallsee. °
6	Dillingen.	43	Ybbs. °
7	Donauwörth. °	44	Pöchlarn. °
8	Marxheim. †	45	Unterhaus nächst Persenbeug.
9	Neuburg. °	46	Marbach. °
10	Stepperg. †	47	Mölk. °
11	Ingolstadt. °	48	Spitz. °
12	Vohburg. °	49	Loiben.
13	Neustadt. °	50	Rothenhof.
14	Eining. †	51	Stein. °
15	Weltenburg. †	52	Traismauer. °
16	Kehlheim. °	53	Zwentendorf. †
17	Sinzig. †	54	Altenwörth.
18	Regensburg. °	55	Tulln. °
19	Straubing. °	56	Greifenstein. †
20	Deggendorf. °	57	Korneuburg. °
21	Vilshofen. °	58	In der Kuchelau.
22	Passau. °	59	Kahlenberg.
23	Oberzell. °	60	Zwischen Kahlenberg und der vormaligen Hammerschmiede. °
	Oesterreich ob der Enns.	61	Nussdorf. °
24	Engelhartzell. °	62	Brigittenau.
25	Niederranna. °	63	Im Prater nächst den Kaisermühlen. °
26	Wesenufer. °	64	Nächst Kaiser Ebersdorf und Albern.
27	Marshachzell.	65	Florisdorf. °
28	Inzell.	66	Buchenau nächst Mannswörth.
29	Obermühl. °	67	Fischamend. °
30	Untermühl.	68	Orth.
31	Aschach ° und Landshag.	69	Wildungsmauer.
32	Brandstadt.	70	Deutsch-Altensburg. †
33	Ottensheim.	71	Hainburg. °
34	Linz ° und Urfahr.		Ungarn.
35	Zizelau.	72	Theben. °
36	Enghagen.	73	Pressburg ° (am Zuckermantel).
37	Mauthausen. °	74	° (unterer Landungsplatz).

1) Die mit ° bezeichneten Orte sind zugleich Landungsplätze der k. k. österreichischen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft; die mit † bezeichneten Kahnstationen derselben; die mit ° bezeichneten Orte sind Landungsplätze der Dampfschiffe der k. k. priv. österreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft.

75	Ásvány. °	121	Palanka. °
76	Raab. °	122	Futtak. °
77	Körtvélyes. °	123	Neusatz. °
78	Gönyő. °	124	Peterwardein.
79	Komorn ° (oberhalb der Jochbrücke).	125	Carlowitz. °
80	„ (unterhalb „ „)	126	Slankamen. °
81	Nema.	127	Semlin. ° °
82	Neu-Szöny. °	128	Panesova. ° °
83	Duna-Almás. °	129	Homolice.
84	Süttő.	130	Kubin. ° °
85	Piszke. °	131	Bazias. ° °
86	Neudorf.	132	Moldova. ° °
87	Tath.	133	Drencova. ° °
88	Gran. °	134	Svinica.
89	Dömös.	135	Orsova. ° °
90	Szobb. °		
91	Gross Maros. °		Serbien und Länder an der unteren Donau.
92	Waitzen. °	136	Belgrad. ° °
93	Szt. Endre. ° °	137	Semendria. ° °
94	Pest. °	138	Dubrovitz. ° °
95	Ofen ° und Promontor. °	139	Rama. °
96	Tétény. °	140	Gradistje. ° °
97	Handzsabég.	141	Milanovacz. ° °
98	Eresény. °	142	Vereserova. °
99	Adony. °	143	Ostrova. °
100	Duna-Pentele.	144	Kossiak. °
101	Szalk. °	145	Turn-Severin. ° °
102	Vejte.	146	Radujevacz. ° °
103	Duna-Földvár. °	147	Kalafat. °
104	Harta.	148	Widdin. °
105	Ordas.	149	Lom-Palanka. °
106	Paks. °	150	Piquet. °
107	Kaloesa. °	151	Oreava. °
108	Dombory.	152	Nicopoli. °
109	Foktű.	153	Mogurello. °
110	Tolna. °	154	Sistow. °
111	Baja. °	155	Rustschuk. °
112	Szekső. °	156	Giurgewo. °
113	Mohács. °	157	Turtukay. †
114	Battina. °	158	Oltenezza. °
115	Bezdan. °	159	Silistria. °
116	Apatin. °	160	Csernavoda. °
117	Gombos. °	161	Ibraila. °
	Slavonien und österreichische Militärgränze.	162	Galatz. °
118	Dalja. °	163	Ismail. °
119	Vucovár. °	164	Tultscha. °
120	Illok. °	165	Sulina. °

Year	Month	Day	Event	Location
1871	Jan	1	...	...
1871	Jan	2	...	...
1871	Jan	3	...	...
1871	Jan	4	...	...
1871	Jan	5	...	...
1871	Jan	6	...	...
1871	Jan	7	...	...
1871	Jan	8	...	...
1871	Jan	9	...	...
1871	Jan	10	...	...
1871	Jan	11	...	...
1871	Jan	12	...	...
1871	Jan	13	...	...
1871	Jan	14	...	...
1871	Jan	15	...	...
1871	Jan	16	...	...
1871	Jan	17	...	...
1871	Jan	18	...	...
1871	Jan	19	...	...
1871	Jan	20	...	...
1871	Jan	21	...	...
1871	Jan	22	...	...
1871	Jan	23	...	...
1871	Jan	24	...	...
1871	Jan	25	...	...
1871	Jan	26	...	...
1871	Jan	27	...	...
1871	Jan	28	...	...
1871	Jan	29	...	...
1871	Jan	30	...	...
1871	Jan	31	...	...
1871	Feb	1	...	...
1871	Feb	2	...	...
1871	Feb	3	...	...
1871	Feb	4	...	...
1871	Feb	5	...	...
1871	Feb	6	...	...
1871	Feb	7	...	...
1871	Feb	8	...	...
1871	Feb	9	...	...
1871	Feb	10	...	...
1871	Feb	11	...	...
1871	Feb	12	...	...
1871	Feb	13	...	...
1871	Feb	14	...	...
1871	Feb	15	...	...
1871	Feb	16	...	...
1871	Feb	17	...	...
1871	Feb	18	...	...
1871	Feb	19	...	...
1871	Feb	20	...	...
1871	Feb	21	...	...
1871	Feb	22	...	...
1871	Feb	23	...	...
1871	Feb	24	...	...
1871	Feb	25	...	...
1871	Feb	26	...	...
1871	Feb	27	...	...
1871	Feb	28	...	...
1871	Feb	29	...	...
1871	Feb	30	...	...
1871	Mar	1	...	...
1871	Mar	2	...	...
1871	Mar	3	...	...
1871	Mar	4	...	...
1871	Mar	5	...	...
1871	Mar	6	...	...
1871	Mar	7	...	...
1871	Mar	8	...	...
1871	Mar	9	...	...
1871	Mar	10	...	...
1871	Mar	11	...	...
1871	Mar	12	...	...
1871	Mar	13	...	...
1871	Mar	14	...	...
1871	Mar	15	...	...
1871	Mar	16	...	...
1871	Mar	17	...	...
1871	Mar	18	...	...
1871	Mar	19	...	...
1871	Mar	20	...	...
1871	Mar	21	...	...
1871	Mar	22	...	...
1871	Mar	23	...	...
1871	Mar	24	...	...
1871	Mar	25	...	...
1871	Mar	26	...	...
1871	Mar	27	...	...
1871	Mar	28	...	...
1871	Mar	29	...	...
1871	Mar	30	...	...
1871	Mar	31	...	...
1871	Apr	1	...	...
1871	Apr	2	...	...
1871	Apr	3	...	...
1871	Apr	4	...	...
1871	Apr	5	...	...
1871	Apr	6	...	...
1871	Apr	7	...	...
1871	Apr	8	...	...
1871	Apr	9	...	...
1871	Apr	10	...	...
1871	Apr	11	...	...
1871	Apr	12	...	...
1871	Apr	13	...	...
1871	Apr	14	...	...
1871	Apr	15	...	...
1871	Apr	16	...	...
1871	Apr	17	...	...
1871	Apr	18	...	...
1871	Apr	19	...	...
1871	Apr	20	...	...
1871	Apr	21	...	...
1871	Apr	22	...	...
1871	Apr	23	...	...
1871	Apr	24	...	...
1871	Apr	25	...	...
1871	Apr	26	...	...
1871	Apr	27	...	...
1871	Apr	28	...	...
1871	Apr	29	...	...
1871	Apr	30	...	...
1871	Apr	30	...	...

D.

Schiffs- und Waaren-Verkehr.

Die nachfolgende Zusammenstellung des an den wichtigsten Landungsorten der Donau im Jahre 1865 stattgefundenen Schiffs- und Waarenverkehrs (Seite 74—130) gibt in Verbindung mit der später (Seite 131—228) gegebenen Darstellung des Verkehrs auf den der Schifffahrt zugänglichen Nebenflüssen und Canälen ein Bild jener grossartigen Güterbewegung, welche sich auf diesem weitverzweigten Netze von natürlichen und künstlichen Wasserstrassen im Laufe eines Jahres abwickelt und damit zugleich eine Grundlage zur Beurtheilung jenes Einflusses, welchen die Donau als Verkehrsader auf die wirthschaftlichen Verhältnisse der von ihr durchströmten Länder nimmt.

Bezüglich der Darstellung des Schiffsverkehrs ist jedoch zu bemerken, dass die Bewegung der Dampfschifffahrt bei dem Mangel vollständiger Daten hierüber nur für acht Landungsorte der Donau und die wichtigsten Stationen an der Save aufgenommen werden konnte. Dagegen ist der durch die Dampfschifffahrt vermittelte Waarenverkehr weit vollständiger, als der durch die Ruderschifffahrt bewerkstelligte, erhoben; denn der letztere knüpft sich, besonders was die abgegangenen Waaren betrifft, sehr häufig an die unbedeutendsten Punkte, hauptsächlich der Nebenflüsse, welche einer genauen Controle des Verkehrs unzugänglich sind, da die Aufstellung eigener Organe hierzu unausführbar ist, die Erhebungen der betreffenden Gemeinden aber, welche mitunter nur mit Widerstreben gepflogen wurden, in vielen Fällen unverlässlich sind.

Da jedoch der grösste Theil der von solchen Orten abgegangenen Güter unter den angekommenen Waaren der grösseren Donaulandungsorte wieder erscheint, welche genau erhoben wurden, so behebt sich dieser Uebelstand im Ganzen wohl zum grössten Theile, und es kann demnach das auf Grundlage aller einzelnen Daten erzielte Gesamtergebniss als den thatsächlichen Verhältnissen möglichst nahekommend betrachtet werden.

I. Schiffs-Verkehr
 a) Ruder-

Landungs- oder Ladeort	Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähig- keit der- selben in Wiener Centnern	be- laden	leer	Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähig- keit der- selben in Wiener Centnern	be- laden	leer				
									Thal f a h r t			
									a n g e k o m m e n			
Neu-Ulm	553 Flösse	418.895	533	. . .	3 sog. Ulmerschiffe I. Cl.	5.400	14	. . .				
					7 " " II. "	8.400						
					4 " " III. "	2.000						
					14 Fahrzeuge . . .	15.800						
Thaltingen	23 Flösse	4.945	23	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
Ober-Elchingen	115 Flösse	24.725	115	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
Günzburg	174 Flösse	27.525	174	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
Lavingen	44 Flösse	8.800	44	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
Dillingen	33 Flösse	6.600	33	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
Donauwörth . . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	14 Ruderschiffe	17.800	15	. . .
					1 Stangenfloss	50						
					15 Fahrzeuge	17.850						
Stepperg	11 Ruderschiffe	10.450	2	9	17 Ruderschiffe	17.000	83	. . .				
	197 Flösse	15.760	197	. . .	60 Kehlheim-Fuhrwerke	33.000						
	265 Bretterriegel	18.550	265	. . .	6 Flösse	1.620						
	473 Fahrzeuge	44.760	464	9	83 Fahrzeuge	51.620						
Neuburg	50 Kähne	25.000	136	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
	86 Kehlheimer Fuhrwerke	47.300										
	136 Fahrzeuge	72.300										
Ingolstadt . . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	5 Canalschiffe	3.800	5	. . .

Landungs- oder Ladeort	Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähig- keit der- selben in Wiener Centnern	be- laden	leer	Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähig- keit der- selben in Wiener Centnern	be- laden	leer				
									Thal f a h r t			
									a n g e k o m m e n			
Kehlheim	410 Canalschiffe . .	615,000										
	1 Floss	300	?	?								
		615,300										
Regensburg	301 Pletten	391,300	618	..	127 Gamseln	139,700	168	..				
	166 Gamseln	182,600			16 Ulmerschiffe . .	22,400						
	110 Canalschiffe . .	192,500			25 Flösse	32,500						
	16 Ulmerschiffe . .	22,400			168 Fahrzeuge	194,600						
	25 Flösse	7,000										
618 Fahrzeuge	795,800											
Straubing	150 Ruderschiffe . .	210,000	183	..	32 Ruderschiffe (Deggendorfer Wochenfuhr)	12,800	32	..				
	35 Flösse	42,000										
	185 Fahrzeuge	252,000										
Deggendorf	60 Ruderschiffe . .	90,000	112	..	3 Ruderschiffe	3,000	35	..				
	20 Canalschiffe . .	30,000			32 Botenfahrzeuge . .	12,800						
	32 Botenfahrzeuge . .	12,800			35 Fahrzeuge	15,800						
	112 Fahrzeuge	132,800										
Vilshofen	32 Deggendorfer Wochenfuhr . .	12,800	87	..	32 Oberzeller Wochenfuhr . .	16,000	32	..				
	20 Kehlheimerpletten	18,000										
	16 Regensburger Ordinari	22,400										
	8 Ulmerschiffe	6,400										
	6 Augsburger Schiffe	6,000										
	5 Ruderschiffe	4,000										
	57 Fahrzeuge	69,600										
Passau :	a) Donaulände	86 Ruderschiffe . .	392	..	86 Ruderschiffe	90,300	392	..				
	b) Innlande	306 Flösse			459,000	306 Flösse			459,000			
	1.672 Ruderschiffe . .	1,588,400			782 Ruderschiffe	742,900						
	48 Flösse	105,600			48 Flösse	105,600						
	2.112 Fahrzeuge	2,243,300			1.222 Fahrzeuge	1,397,800						
Obernzell	563 Ruderschiffe (meist Waidzillen)	112,600	?	?	156 Ruderschiffe . .	57,096	?	?				

Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähig- keit der- selben in Wiener Centnern	be- laden	leer	Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähig- keit der- selben in Wiener Centnern	be- laden	leer	Anmerkung
angekommen				abgegangen				
492 Canalschiffe . . .	738,000							
77 Flösse	23,100	?	?					
569 Fahrzeuge	761,100							
99 Kehlheimerpletten	148,500	99		103 Canalschiffe . . 89 Kehlheimerpletten 192 Fahrzeuge . . .	180,250 133,500 313,750	192		Die Ruderschiffahrt des hiesigen, noch in den ersten Decennien dieses Jahrhunderts so blühenden, Schiffergewerbes ist ganz bedeutungslos geworden und beschränkt sich meist auf sogenannte Wochenmarktsfuhren, die nur localen Verkehr vermitteln.
13 Ruderschiffe	21,000							
32 Ruderschiffe (Deggendorfer Wochenfuhren	12,800	47						
47 Fahrzeuge	33,800							
7 Ruderschiffe	12,600			7 Ruderschiffe . . .	12,600			Meist localer, durch Wochenmarktsfuhren, sogenannte Ordinarischiffe unterhaltener Verkehr.
32 Botenfahrzeuge . .	12,800	39		32 Botenfahrzeuge .	12,800	39		
39 Fahrzeuge	25,400			39 Fahrzeuge	25,400			
32 Deggendorf. } Woch. 32 Oberzeller } Fuhren	12,800 16,000							
64 Fahrzeuge	28,800	64		32 Deggendorfer Wochenfuhren.	12,800	32		
3 Ruderschiffe	2,550	3		3 Ruderschiffe . . .	2,550	3		Die an der Innlande zu Passau ankommenden Ruderschiffe und Flösse kamen auf dem Inn herab und gingen von da zur Hälfte donauabwärts. Ueber den Verkehr auf dem Inn und der in denselben einmündenden Salzach siehe Seite 138—149.
.....	.....	.....	.....	114 Ruderschiffe . .	51,300	?	?
.....	.....	.....	.....	117 Fahrzeuge	53,850		
.....	514 Ruderschiffe (meist Waidzillen)	102,800	?	?	Größtentheils localer Verkehr mit Getreide, Holz und Vieh.

Landungs- oder Ladeort	Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähig- keit der- selben in Wiener Centnera	be- laden	leer	Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähig- keit der- selben in Wiener Centnera	be- laden	leer				
									T h a l f a h r t			
									a n g e k o m m e n			
Engelhartzell	784 Salzburgerpletten	1,880.100	1.358	582	784 Salzburgerpletten	1,880.100	1.358	582				
	307 Tirolerpletten . .	971.700			307 Tirolerpletten . .	971.700						
	131 Rosenheimerplett.	353.560			131 Rosenheimerplett.	353.560						
	49 Stockpletten . .	112.920			49 Stockpletten . .	112.920						
	47 Schwabenpletten	91.700			47 Schwabenpletten	91.700						
	51 Einstellpletten . .	15.360			51 Einstellpletten . .	15.360						
	40 Futterpletten . .	60.320			40 Futterpletten . .	60.320						
	27 Formpletten . .	40.240			27 Formpletten . .	40.240						
	25 Halleinerpletten	47.040			25 Halleinerpletten . .	47.040						
	8 Seilpletten	1.800			8 Seilpletten	1.800						
	6 Gamszillen	19.600			6 Gamszillen	19.600						
	3 Bruckzillen	4.520			3 Bruckzillen	4.520						
	3 Spitzzillen	3.780			3 Spitzzillen	3.780						
2 Kehlheimerpletten	15.840	2 Kehlheimerpletten	15.840									
437 Flösse	1,639.660	437 Flösse	1,639.660									
1.940 Fahrzeuge . .	5,260.140	1.940 Fahrzeuge . .	5,260.140									
Niederrana	50 Rosenheimer- und Salzburgerpletten	65.000	50	50 Rosenheimer und Salzburgerpletten	65.000	53	40					
	40 Waidzillen	400		40 Waidzillen	400							
	3 Flösse	6.900		3 Flösse	6.900							
	93 Fahrzeuge	72.300		93 Fahrzeuge	72.300							
Obermühl	6 Rosenheimerpletten	8.100	40	10 Rosenheimerpletten	12.500	82	..					
	6 Salzburgerpletten	7.000		11 Salzburgerpletten	13.750							
	28 Futterpletten . .	6.300		33 Passauerpletten . .	29.700							
	40 Fahrzeuge	21.400		28 Futterpletten . .	6.300							
				82 Fahrzeuge	62.250							
Untermühl	4 Rosenheimerpletten	21.250	21	19 Salzburgerpletten	23.750	38	..					
	17 Salzburgerpletten	3.500		15 Einstellpletten . .	11.250							
	21 Fahrzeuge	24.750		4 Rosenheimerpletten	5.500							
				38 Fahrzeuge	40.500							

Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähig- keit der- selben in Wiener- Centnern	be- laden	leer	Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähig- keit der- selben in Wiener- Centnern	be- laden	leer	Anmerkung																																				
									Bergfahrt																																			
angekommen				abgegangen																																								
									Von diesen 1.940 Fahrzeugen <table border="1"> <thead> <tr> <th>kamen von</th> <th>gingen nach</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Ulm 50</td> <td>Linz 851</td> </tr> <tr> <td>Regensbg. 107</td> <td>Wien 1.071</td> </tr> <tr> <td>Straubing . 7</td> <td>Peat 18</td> </tr> <tr> <td>Vilshofen . 62</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Rosenheim . 18</td> <td>1.940</td> </tr> <tr> <td>Braunau . . 214</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Passau . . . 883</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Hallein . . . 206</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Salzburg . . 14</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Oberndorf . 38</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Hall 8</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Kufstein . . 238</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Oberberg . . 42</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Schürding . . 18</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Werstein . . . 5</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Schilddorf . 30</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>1.940</td> </tr> </tbody> </table>	kamen von	gingen nach	Ulm 50	Linz 851	Regensbg. 107	Wien 1.071	Straubing . 7	Peat 18	Vilshofen . 62		Rosenheim . 18	1.940	Braunau . . 214		Passau . . . 883		Hallein . . . 206		Salzburg . . 14		Oberndorf . 38		Hall 8		Kufstein . . 238		Oberberg . . 42		Schürding . . 18		Werstein . . . 5		Schilddorf . 30		
kamen von	gingen nach																																											
Ulm 50	Linz 851																																											
Regensbg. 107	Wien 1.071																																											
Straubing . 7	Peat 18																																											
Vilshofen . 62																																												
Rosenheim . 18	1.940																																											
Braunau . . 214																																												
Passau . . . 883																																												
Hallein . . . 206																																												
Salzburg . . 14																																												
Oberndorf . 38																																												
Hall 8																																												
Kufstein . . 238																																												
Oberberg . . 42																																												
Schürding . . 18																																												
Werstein . . . 5																																												
Schilddorf . 30																																												
	1.940																																											
								Die unveränderte Zahl der in der Thalfahrt angekommenen und wieder abgegangenen Fahrzeuge erklärt sich daraus, dass sämtliche die bairisch-österreichische Gränze bei Engelhartzell passirenden Fahrzeuge daselbst anlanden müssen, um sich der zollmässigen Behandlung zu unterziehen.																																				
2 Futterplett	* 430							Von den in der Thalfahrt abgegangenen Fahrzeugen gingen nach: Aschach 28 Linz 38 Wien 4																																				
26 Einstellplett	19.500	28						Die in der Bergfahrt angekommenen 28 Fahrzeuge kamen sämtlich von Aschach.																																				
28 Fahrzeuge	19.930							Von den in der Thalfahrt abgegangenen Fahrzeugen gingen nach: Linz 25 Brandstadt 8 Aschach 3 Gstocket 1 Ottensheim 1																																				
15 Einstellplett	11.250	15																																										

Landungs- oder Ladeort	Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähig- keit der- selben in Wiener- Centnern	T h a l f a h r t		Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähig- keit der- selben in Wiener- Centnern		
			be- laden	leer			be- laden	leer
			a n g e k o m m e n				a b g e g a n g e n	
Aschach								
Pupping (Brandstadt) .	28 Pletten 10 Flösse 38 Fahrzeuge	25.200 10.000 33.200	38		32 Pletten und Waid- zillen (Wochenmarkt- fahren nach Linz) . .	14.800	32	
Linz:								
a) Donaubrücke . .	86 Tirolerpletten . 66 Salzburgerpletten 26 Stockpletten . . 14 Ruderschlepper . 1 Rosenheimerplett.	318.310	190		17 Stockpletten . . 12 Ruderschlepper . . 7 Tirolerpletten . . 24 Flösse			
b) Urfahr-Linz . . .	11 Tirolerpletten . . 220 Salzburgerpletten 2 Ruderschlepper . . 4 Kehlheimer 29 Waidzillen	258.309	245	21	60 Fahrzeuge	100.518	60	
c) Heilige Stiege . .	30 Tirolerpletten . . 113 Salzburgerpletten 5 Stockpletten . . . 10 Rosenheimerplett. 24 Flösse	606.084	181					
	640 Fahrzeuge	1.182.703	619	21				
Mauthausen	160 Trauer 35 Tirolerpletten . . 12 Salzburgerpletten 4 Futterpletten . . . 3 Einstellpletten . . 28 Waidzillen	88.600 43.750 9.600 1.400 1.500 330	37	103	?	?	?	?
	242 Fahrzeuge	145.180						

Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähig- keit der- selben in Wiener- Centnern	be-		Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähig- keit der- selben in Wiener- Centnern	be-		Anmerkung
		laden	leer			laden	leer	
B e r g f a h r t								
a n g e k o m m e n				a b g e g a n g e n				
7 Kehlheimerpletten . 1 Gams	21.000 2.500	..	8	?	?	?	?	Die in der Bergfahrt an- gekommene Fahrzeuge ka- men sämtlich von Brand- stadt und Aschach. In der Thalfahrt landeten in Aschach keine Fahrzeuge.
8 Fahrzeuge	23.500							
32 Pletten und Waid- zillen (Wochenmarkt- fuhr von Linz) . .	14.800	32	..	.....	.....	.....	.....	Die Mehrzahl der hier vor- kommenden Schiffe vermittelt blus einen Verkehr mit Viectualien.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Von diesen 640 Fahrzeugen kamen von: Hallein 80 Kufstein 67 Braunau 61 Laufen 58 Mühl 56 Ulm 42 Engelhartzell . . . 35 Neuhau 33 Obermühl 36 Passau 30 Ober- u. Niederrans 25 Bana 23 Oberberg 13 Regensburg 5 Von anderen Orten 76 <hr/> 640 Hievon blieben in Linz 580 gingen nach Wien . . 60 <hr/> 640 Die Boten- und Stellfuhr von Ottensheim u. Wilhering nach Linz, und nach Grein und Mauthausen von Linz, welche zum Personen- und Sachen- (namentlich Viectual- ien-) Transport dienen, sind unter den nachgewiesenen Fahrzeugen nicht inbegriffen.
8 Gamsen	11.200	3	5	.....	.....	.....	.....	Ueber den Verkehr auf der zwischen Linz und Mauthau- sen einmündenden Traun und Enns sowie auf deren Nebenflüssen, siehe Seite 150—159.

Landungs- oder Ladeort	Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähig- keit der- selben in Wiener- Centnern	be- laden	leer	Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähig- keit der- selben in Wiener- Centnern	be- laden	leer				
									T h a l f a h r t			
									a n g e k o m m e n			
Kaindlau					33 Kehlheimer	115,500						
					15 Pletten	18,000						
					12 Siebner	9,600	74					
					12 Trauner	7,200						
					2 Gamsel	4,000						
				74 Fahrzeuge	154,300							
Grein, St. Nikola und Sarmingstein	6 Kehlheimer	21,000			10 Gamsen	18,000						
	10 Gamsen	18,000			42 Tirolerpletten . .	63,000						
	42 Tirolerpletten . .	63,000	101	286	87 Trauner	60,900	307	74				
	87 Trauner	60,900			242 Salzburgerpletten	229,200						
	242 Salzburgerpletten	229,200			381 Fahrzeuge	371,100						
	387 Fahrzeuge	392,100										
Stein												
	706 Pletten	759,480										
	292 Kehlheimer	722,063										
	235 Trauner	117,660										
	166 Gamsen	323,200										
	71 Siebnerinen	77,860	1,443		?	?	?	?				
21 Eiserne Schiffe . .	31,500											
10 Sechserinen	9,000											
	1.501 Fahrzeuge . . .	2,040,765										
Wien: a) Nussdorf												
	544 Trauner	433,200										
	130 Siebnerinen	117,000										
	108 Rosenheimerplett.	108,600										
	50 Salzburgerpletten	50,100										
	35 Spitzpletten	28,350										
	32 Stock- u. Formpl.	25,610										
	20 Einstellpletten . .	7,200										
	17 Eiserne Gams und Schlepper	51,000	1,823		?	?	?	?				
	17 Sechserinen	10,200										
	13 Kehlheimer	39,000										
	3 Schwabenpletten	2,200										
	4 Donauwürtl.	750										
332 Waidzillen	7,040											
502 Flosse	1,443,350											
	1,823 Fahrzeuge . . .	2,325,800										

Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähigkeit derselben in Wiener-Centnern	be-laden	leer	Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähigkeit derselben in Wiener-Centnern	be-laden	leer	Anmerkung
angekommen				abgegangen				
33 Kehlheimer . . .	115.500			4 Kehlheimer . . .	12.000				Die neben angeführten 74 Fahrzeuge verkehrten sämtlich zwischen Kaindlau und Wien mit Brennholz und Pflastersteinen.
15 Pletten	18.000			104 Pletten	124.800	108		
12 Siebner	9.600		74	108 Fahrzeuge	136.800			
12 Trauner	7.200							
2 Gamsel	4.000							
74 Fahrzeuge	154.300							
6 Kehlheimer	21.000							
10 Gamsen	18.000		18					
2 Rosspletten	200							
18 Fahrzeuge	39.200							
1.068 verschiedene Fahrzeuge (Kehlheimer, Gamsen, Pletten, Trauner etc.)	1,350.600		1.068					Von den in der Thalfahrt angekommenen Fahrzeugen waren beladen mit:
								Holz 1.097
								Steinen 147
								Salz 69
								Kalk 39
								Handelsgütern . . . 32
								Stroh 25
								Bauholz 22
								Kraut 16
								Thonerde 14
								Obst 11
								Hafer 8
								Rüben 4
								Weinstecken . . . 4
								Wein 1
								Mühlsteinen . . . 1
								Eisenwaaren . . . 1
								1.491
				379 Trauner	393.200			Die in der Thalfahrt anlandenden Fahrzeuge kommen aus Baiern, Tirol, Salzburg, Ober- und Niederösterreich. Während die, meist mit Viectualien beladenen Schiffe aus Niederösterreich wieder leer in der Bergfahrt zurückgehen wird die Mehrzahl der übrigen Schiffe zerschlagen und als Brennholz veräussert; nur ein kleiner Theil der grösseren Fahrzeuge wird zum weiteren Gebrauche nach
				107 Siebnerinnen . . .	90.950			
				127 Spitzpletten . . .	102.870			
				59 Rosenheimerpl. . .	104.300			
				38 Gamsen	114.000	1.051		
				30 Salzburgerpl. . . .	30.060			
				24 Kehlheimer	49.600			
				7 Trauner	3.150			
				280 Waidzillen	4.200			
				1.051 Fahrzeuge	802.330			

Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähigkeit derselben in Wiener-Centnern	be-laden	leer	Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähigkeit derselben in Wiener-Centnern	be-laden	leer	Anmerkung
Bergfahrt								
angekommen				abgegangen				
?	?	?	?	858 Trauner . . .	643,500			Ungarn abgeführt; die ankommenden Flösse jedoch bleiben sämtlich in Wien. Die Mehrzahl der in der Thalfahrt ankommenden Ruderschiffe läuft in den bei Nussdorf abzweigenden Wiener Donau-Canal ein, an dessen rechtem Ufer die Victualienmärkte (Schanzl, Rossau) sowie die meisten Holzlegestätten sich befinden; nur wenige Fahrzeuge benutzen den von der Stadt entlegenen Hauptarm d. Donau. Am Landungsplatze Leopoldstadt liegen diejenigen Ruderschiffe an, welche nach Löschung ihrer Ladung zerschlagen werden, daher auch von hier aus keine Fahrzeuge in der Bergfahrt abgehen.
				732 Salzburgerpl. . .	732,000			
				747 Rosenheimer . . .	896,400			
				380 Gamsen . . .	1,140,000			
				352 Trauner . . .	148,500			
				249 Siebnerinen . . .	224,100			
				150 Spitzpletten . . .	101,300			
				103 Kehlheimer . . .	309,000		5,319	
				58 Stockpletten . . .	41,160			
				49 Sechserinen . . .	29,400			
				44 Einstellpletten . . .	15,840			
				1,577 Waidzillen . . .	78,750			
				5,319 Fahrzeuge . . .	4,379,950			
				Zus. 6,370 Fahrzeuge . . .	5,182,280			
315 Siebnerinen . . .	299,250							
297 Trauner . . .	297,000							
92 Einstellpletten . . .	33,120							
89 Gamsen . . .	222,500							
87 Salzburgerpl. . .	104,400							
63 Rosenheimerpl. . .	94,500	?	?					
45 Kehlheimer . . .	135,000							
16 Traunerl . . .	2,400							
1,379 Waidzillen . . .	68,950							
2,383 Fahrzeuge . . .	1,257,120							
.....					Ueber den Verkehr auf der oberhalb Pressburg in die Donau einmündenden March Seite 160—163.
273 Fruchtschiffe . . .	1,774,500							Die in der Bergfahrt von Komorn ankommenden Flösse kamen sämtlich mit Schnittmaterialien beladen den Waagfluss herab. Ueber den Verkehr auf der Waag siehe Seite 164—166.
22 Salzschiffe . . .	122,980							
12 Weinschiffe . . .	9,000							
8 Holzschiffe . . .	25,920							
4 Pletten . . .	3,200							
3 Kohlschiffe . . .	5,100	1,437						
3 Steinpletten . . .	1,320							
1,437 Flösse . . .	136,515							
1,762 Fahrzeuge . . .	2,078,535							

Landungs- oder Ladeort	Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähig- keit der- selben in Wiener- Centnern	be- laden	leer	Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähig- keit der- selben in Wiener- Centnern	be- laden	leer				
									Thal f a h r t			
									a n g e k o m m e n			
Komorn	102 Obst u. Heusch.	76.500	11 370	..	28 Wochenmarkt- schiffe	21 000	28	..				
	58 Krautpletten . .	43.500										
	16 Müllerpletten . .	9.600										
	11.194 Flösse	1,063,523										
	11.370 Fahrzeuge . .	1,193,125										
Gran	3 hölzerne Ruder- schiffe	13.500	990	3	12 Ruderschiffe . .	54.000	362	..				
	190 Jahrmarkt- und Wochenmarkt- schiffe	63.750			150 Pletten	63.750						
		16.000			200 Flösse	19.000						
	800 Flösse	76.000			362 Fahrzeuge . . .	136.750						
	993 Fahrzeuge . . .	169,250										
Pest	568 Kehlheimerpl. . .	1,704,000	1,485	754	?	?	?	?				
	538 Wochenschiffe . .	1,076,000										
	138 Traunerpletten . .	55,200										
	123 Bazien	615,000										
	34 Gamsen	93,000										
	23 Pletten	69,000										
	1 Tirolerpletten . . .	2,000										
	1 Luntra	3,500										
	816 Flösse	652,000										
	2,239 Fahrzeuge . . .	4,269,700										
Ofen	111 Holzpletten . . .	43,200	111	..	?	?	?	?				
Duna-Földvár	140 Dereglyen (Wo- chen- und Jahr- marktfahren)	52,500	340				
	200 Flösse	19,000										
	340 Fahrzeuge	71,500										
Paks	144 Dereglyen (Wo- chen- und Jahr- marktfahren)	54 000	515				
	370 Flösse	35,150										
	1 Ruderschiff	6,000										
	515 Fahrzeuge	95,150										

Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähig- keit der- selben in Wiener- Centnern	be- laden	leer	Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähig- keit der- selben in Wiener- Centnern	be- laden	leer	Anmerkung
a n g e k o m m e n				a b g e g a n g e n				
244 hölz. Rudersch. .	1,586.000			244 hölz. Rudersch.	1,586.000			Die auf dem Waagflusse her- abkommenden Flüsse gehen zum Theile bergwärts nach Raab.
80 Steinkohlenpl. . .	136.000			11 Wochenmarkt- schiffe	8.250			
52 Steinschiffe . . .	22.880			3 Salzschiffe . . .	16.770	3.378		
28 Wochenmarkt- schiffe	21.000	411		3.320 Flüsse	315.400			
4 Schlepsschiffe . .	25.000			3.578 Fahrzeuge . .	1,926.420			
3 Salzschiffe	16.770							
411 Fahrzeuge	1,807.650							
*								
12 Ruderschiffe . . .	54.000			3 Ruderschiffe . .	13.500			Die in Gran anlandenden Flüsse kamen vom Gran- flusse; über den Verkehr auf demselben siehe Seite 167.
100 Wochenmarktpl.	42.500	100	112	30 Jahrmarktschiffe	12.750			
100 Flüsse	9.500			40 Wochenmarkt- platten	46.000	3	70	
212 Fahrzeuge . . .	106.000			73 Fahrzeuge . . .	42.250			
291 Steinplatten . .	116.400							Der grössere Theil der in der Thal- wie Bergfahrt an- kommenden Ruderschiffe ver- mittelt einen blos lokalen Verkehr an Victualien, Brenn- holz und Baumaterialien.
255 Luntra	1,020.000			?	?	?	?	
214 Wochenmarkt- schiffe	428.000							
78 Bazien	624.000							
5 Krautschiffe . . .	2.000	848						
3 Platten	900							
1 Kehlheimer	2.500							
1 Trauner	200							
848 Fahrzeuge . . .	2,191.000							
216 Holzplatten . .	86.400	216		?	?	?	?	Genauere Angaben über den Schiffsverkehr fehlen, da in den vorliegenden Ausweisen des k. k. Ofener Verzehrungs- steueramtes nur die mit ab- gabenpflichtigen Gegenstän- den beladenen Schiffe ver- zeichnet sind.
2 Holzschiffe	16.000	2						
298 Platten (Dere- glyen)	178.800			10 Luntra	55.000			Mit Ausnahme der Ueberfah- ren findet nur zur Zeit der Jahr- und Wochenmärkte ein Schiffsverkehr statt.
331 Waidkillen . . .	6.620			6 Platten (Dere- glyen)	2.250			
1 Holzschiff	6.500	629		2 Weinschiffe . .	2.000	18		
630 Fahrzeuge . . .	191.920			18 Fahrzeuge . . .	59.250			

Landungs- oder Ladeort	Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähig- keit der- selben in Wiener- Centnern	be- laden	leer	Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähig- keit der- selben in Wiener- Centnern	be- laden	leer							
									T h a l f a h r t						
									a n g e k o m m e n				a b g e g a n g e n		
Kaloosa	3 Weinschiffe . .	3.000	143												
	140 Flösse	13.300													
	143 Fahrzeuge . .	16.300													
Tolna	5 Jahrmarktplett.	32.000	187		?	?	?	?							
	80 Wochenmarkt- kähne	32.000													
	20 Krautpletten . .	14.000													
	82 Flösse	8.000													
	187 Fahrzeuge . .	86.000													
Szt. István-Baja	480 Pletten (Markt- fahren)	216.000			?	?	?	?							
	80 Kähne (Markt- fahren)	32.000													
	42 Krautpletten (Marktfahren)	29.400													
	32 Dereglyen (Marktfahren)	12.000													
	16 Oberländerschiff.	9.600													
	1.600 Flösse	152.000													
	2.230 Fahrzeuge . .	451.000													
Mohács	200 Wochenmarkt- schiffe	75.000	543	107	120 Wochenmarkt- schiffe	45.000	45	240							
	45 Weinpletten . .	27.000							100 Weinpletten . .	60.000					
	20 Weinschiffe . .	20.000							20 Weinschiffe . .	20.000					
	42 Kohlschiffe . .	221.000							30 Steinkohlensch.	165.000					
	40 Krautpletten . .	28.000							15 Hafnerpletten . .	6.750					
	15 Steinschiffe . .	75.000							285 Fahrzeuge . .	296.750					
	288 Flösse	28.800													
	650 Fahrzeuge . .	474.800													
	Apatin	107 Holzschiffe . .							428.000	128	133	108 Wochenmarkt- schiffe	40.500	223	
		24 Fruchtschiffe . .							108.000							97 Holzschiffe . .	388.000
16 Weinschiffe . .		8.000	3 Rohrpletten . .	1.400											
4 Steinkohlenplt.		20.000	1 Sehlpletten . .	450											
4 Hafnerpletten . .		1.800	14 Flösse	1.400											
2 Obstschiffe . .		1.600	223 Fahrzeuge . .	431.750											
1 Szegediner Ru- derschiff		6.500													
22 Fischerbarken . .		8.800													
101 Flösse		10.100													
281 Fahrzeuge . .		592.800													

Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähig- keit der- selben in Wiener- Centnern	be- laden	leer	Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähig- keit der- selben in Wiener- Centnern	be- laden	leer	Anmerkung
a n g e k o m m e n				a b g e g a n g e n				
.....	7 Ruderschiffe . . .	25.200	7	..	Wegen zu weiter Entfernung Kaloosa's von dem Hauptar- me der Donau (1/2 Meile) kommen daselbst keine Wo- chen- u. Jahrmachtschiffe an.
13 Ruderschiffe . . .	76.000	12	3	?	?	?	?	Ueber den Verkehr auf dem ausserhalb Tolna in die Do- nau einmündenden Sarviz- Canale — Abfluss des schiffbaren Sio—siehe Seite 167.
2 Eiserne Schiffe . .	10.500							
13 Fahrzeuge	86.500							
131 UngedecktePlet- ten, Frucht- und Holz- schiffe	165.200	127	4	?	?	?	?	Im Baja'er Stadtgebiete ist blos der kleine Donauarm als Communicationsmittel vorhanden, der grosse Do- naustrom bewegt sich in dem etwas enffernteren Szent- Istvan'er Ortschaftsgebiete.
300 Wochenmarkt- schiffe	112.500	392	..	24 Wochenmarkt- schiffe	9.000	183	..	Der lebhafte Schiffsverkehr von Mohács hat seinen Grund in den reichen Steinkohlen- feldern Fünfkirchen's, deren Ausbeute durch die Mohács- Fünfkirchener Bahn an die Donau gebracht wird, dann in der Nähe des Franzens- Canals, den die zahlreichen Wein-, Getreide-, Salz- und Fruchtschiffe benützen. Ueber den Verkehr auf dem Fra- zens-Canale siehe Seite 168—171.
150 Holzschiffe . . .	600.000			30 Holzschiffe . . .	200.000			
100 Fischerbarken . .	5.000			65 Weinschiffe . . .	70.500			
25 Salzschiffe	137.500			42 Steinkohlensch.	147.000			
10 Krautpletten . . .	7.000			2 Fruchtschiffe . . .	13.000			
6 Fruchtschiffe . . .	39.000			183 Fahrzeuge . . .	439.500			
1 Csaiken	450							
392 Fahrzeuge	901.450							
108 Wochenmarkt- schiffe	40.500	351	..	22 Holzschiffe . . .	88.000	345	..	Die zahlreichen Holzschiffe kommen in der Thalfahrt leer an, gehen die Drau aufwärts und erscheinen wieder in der Bergfahrt zu Apatin beladen. Ueber den Verkehr auf der unterhalb Apatin in die Donau einmündenden Drau und auf ihrem Nebenflusse, der Mur siehe Seite 172-183.
200 Holzschiffe . . .	800.000			22 Fruchtschiffe . . .	99.000			
27 Obst-Csaiken . . .	21.600			12 Fischerbarken . .	4.800			
4 Zeugholzpletten . .	2.400			3 Obst-Csaiken . . .	2.400			
4 Fischerbarken . . .	1.600			3 Pletten, unge- deckte	4.800			
3 Pletten unged. . . .	1.800			2 Repsschiffe	1.600			
2 Repsschiffe	1.600			1 Wochenmarkt- schiff	300			
2 Hanfpletten	1.600			280 Fischerzillen . .	840			
1 Weinpletten	500							
351 Fahrzeuge	871.600			345 Fahrzeuge	198.740			

Landungs- oder Ladeort	Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähig- keit der- selben in Wiener- Centnern	be-		Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähig- keit der- selben in Wiener- Centnern	be-	
			laden	leer			laden	leer
			T h a l f a h r t					
a n g e k o m m e n			a b g e g a n g e n					
Carlowitz	14 Dereglyen . .	4.900	18	..	14 Dereglyen . .	4.900	14	..
	4 Csaiken	1.900						
	18 Fahrzeuge . .	6.800						
Titel a. d. Theissmün- dung	181 Frucht-(Segel)- schiffe	1.086.500	418	..
					197 Luntre	788.000		
					25 Dereglyen . .	12.500		
					15 Bursellen . .	30.000		
					418 Fahrzeuge . .	1.916.500		
Semlin	69 Trauner	69.000	133	97	1.187 Form- u. Stock- pletten	1.246.300	1.527	269
	31 Ruderschiffe . .	46.500			195 Eiserne Gams . .	390.000		
	16 Eiserne Gams . .	32.000			173 Trauner	173.000		
	15 Rosenheimerpl. .	33.750			43 Rosenheimerpl. .	96.750		
	5 Klotzillen	12.500			41 Ruderschiffe . .	61.500		
	1 Stockzille	2.000			21 Klotzillen	52.500		
	95 Flösse	95.000			2 Kehlheimer	3.600		
	232 Fahrzeuge . .	290.750			134 Flösse	134.000		
					1.796 Fahrzeuge . .	2.157.650		
Pancsova	30 Ruderschiffe . .	159.850	271	105	6 Ruderschiffe . .	34.500	110	..
	139 Pletten	71.760			27 Pletten	11.950		
	147 Waidzillen . . .	7.980			63 Waidzillen . . .	3.146		
	32 Kahne	390			14 Kahne	162		
	28 Flösse	102.310			110 Fahrzeuge . . .	49.758		
376 Fahrzeuge . .	342.290							
Homolice	27 Pletten	5.906	25	2
Bazias	306 EiserneSchlepp.	612.000	366	..	306 EiserneSchlepp.	612.000	366	..
	40 hölzern.Lichtpl.	20.000			40 hölzern.Lichtpl.	20.000		
	20 Pletten	10.000			20 Pletten	10.000		
	366 Fahrzeuge . .	642.000			366 Fahrzeuge . . .	642.000		

Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähig- keit der- selben in Wiener- Centnern	be- laden	leer	Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähig- keit der- selben in Wiener- Centnern	be- laden	leer	Anmerkung
a n g e k o m m e n				a b g e g a n g e n				
14 Dereglyen . .	4.900	..	14	14 Dereglyen . .	4.900	..	14	
110 Fruchtschiffe .	660,000							Da Titel eigentlich ein Landungsplatz an der Theiss ist, so konnten hier nur die daselbst in der Thalfahrt abgegangenen und in der Bergfahrt angekommenen, d. h. diejenigen Fahrzeuge nachgewiesen werden, welche von der Theiss in die Donau und von dieser in die Theiss übergangen. Ueber den Verkehr auf der Theiss und ihren Nebenflüssen, Szamos, Körös, Maros (Aranyos und Kokel) dann auf dem Bega-Canale siehe Seite 184—213.
181 Lantra	724,000							
31 Dereglyen . . .	15,500	14	318					
10 Burcellen . . .	20,000							
332 Fahrzeuge . .	1,419,500							
1.167 Form- und Stock- pletten	1,225,500							Von den in der Thalfahrt angekommenen Fahrzeugen kamen von Wien . . . — Pest 99 Tolna 5 Mohács 8 Baja 6 Neusatz 55 Carlowitz 29 Szegedin 30 Ueber den Verkehr auf der bei Semlin in die Donau einmündenden Save siehe Seite 214—227.
186 Eiserne Gams . .	372,000			8 eiserne Gams . .	32,120	8		
43 Trauner	43,000	134	1,274					
12 Kehlheimer . . .	21,600							
1.408 Fahrzeuge . .	1,661,900							
37 Ruderschiffe . .	177,600			5 Ruderschiffe . .	28,600			Ueber den Verkehr auf der bei Pancsova einmündenden Temes siehe Seite 228.
97 Pletten	41,750			23 Pletten	10,200			
152 Waidzillen . . .	9,983	224	79	55 Waidzillen . . .	2,750	96		
17 Kähne	390			13 Kähne	310			
303 Fahrzeuge . . .	229,733			96 Fahrzeuge . . .	41,860			
27 Pletten	5,906	2	25					
289 Eiserne Schlepper	578,000	289	..	289 Eiserne Schlepper	578,000	289	..	Der lebhafteste Schiffsverkehr an dem Landungsorte Bazias gründet sich darauf, dass dieser Ort zugleich der Endpunkt der Eisenbahnlinie Pest-Temesvár-Bazias, der in dieselbe einmündenden Kohlenbahn nach Oravicza-Steyerdorf ist.

Landungs- oder Ladeort	Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähig- keit der- selben in Wiener- Centnern	be- laden	leer	Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähig- keit der- selben in Wiener- Centnern	be- laden	leer				
									T h a l f a h r t			
									a n g e k o m m e n			
Alt-Moldova	3 Pletten	6.300	3	..	..	..	..	..
Svinica	1 Lichterschiff	2.500	..	1	99 Waidzillen	13.050	4	95				
Alt-Orsova	263 Lichterschiffe 186 Eiserne Schlepp. 42 Ruderschiffe 23 Pletten 23 Flösse 537 Fahrzeuge	1.379.570	500	37	246 Lichterschiffe 190 Eisern. Schlepp. 52 Ruderschiffe 26 Pletten 34 Flösse 548 Fahrzeuge	1.250.000	493	55				
Lom Palanka	122 Ruderschiffe	25.800	77	45	?	?	?	?				
Sistow	54 türk. Gherlatzen 38 Pletten 92 Fahrzeuge	151.300 157.520 308.820	38	54	?	?	?	?				
Rustschuk	118 türk. Segelsch. 7 griech. " 2 engl. " 16 türk. Pletten 1 griech. " 6 griech. Seesch. 2 türk. " 152 Fahrzeuge	203.030 5.460 2.000 15.000 500 22.450 3.200 251.640	73	79	?	?	?	?				

Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähig- keit der- selben in Wiener- Centnern	be-		Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähig- keit der- selben in Wiener- Centnern	be-		Anmerkung
		laden	leer			laden	leer	
Bergfahrt								
angekommen				abgegangen				
24 Plethen	70.000	24	..	24 Plethen	70.000	..	24	
15 Ueberfuhrplett. 2 Lichterschiffe . 1 Waidzillen . . .	30.000 3.000 150	16	2	?	?	?	?	
18 Fahrzeuge . . .	33.150							
335 Lichterschiffe . 226 Schlepper . . . 3 Flösse	1,200.000	273	291	287 Lichterschiffe . 192 Schlepper . . . 3 Ruderschiffe . .	1,347.000	255	227	Von den in der Thalfahrt an- landenden Fahrzeugen kamen von Drenkowa . . . 140 " Jucz 132 " Pest 45 " Mohács 33 " Basiasch 33 " Tissowitza 31 " Paucsova 21 " Wien 20 " Essek 15 " Moldova 11 " Belgrad 10 " Linz 6 " Neusatz, Vuco- var etc. 40 Zusammen 537 Von den in der Thalfahrt ab- gegangenen Fahrzeugen gin- gen: nach Turn-Severin . 276 " Veveserova . . . 99 " Galatz 51 " Goravosa 34 " Giurgewo 20 " Widdin 16 " Calafat 13 " Sulina 12 " Rutschuk etc. . . 27
364 Fahrzeuge . . .								
12 Ruderschiffe . . 39 Segelschiffe . .	2.530 37.440	34	17	?	?	?	?	
51 Fahrzeuge . . .	39.970							
165 türk. Gherlataen	348.800	66	99	?	?	?	?	
50 türk. Segelsch. 1 griech. Segelsch.	55.570 60	10	41	?	?	?	?	
81 Fahrzeuge . . .	55.630							

Landungs- oder Ladecort	Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähig- keit der- selben in Wiener- Centnern	be- laden	leer	Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähig- keit der- selben in Wiener- Centnern	be- laden	leer								
									Thal f a h r t							
									a n g e k o m m e n				a b g e g a n g e n			
Giurgewo	49 Segelschiffe . .	84.329	49	..	?	?	?	?								
Ibraila	1.323 Gherlatzen . .	2,649.970	1.601	..	118 Gherlatzen . .	236.354	118	192								
	152 Lotken	114.000			42 Tscham's	36.204										
	121 Tscham's	104.300			150 Lotken	112.500										
	5 Granitzen	14.350			310 Fahrzeuge	383.058										
	1.601 Fahrzeuge . .	2,882.820			958 Segelschiffe . .	3,072.000										
Galatz . . . . .	..	..	..	..	637 Segelschiffe . .	6,518.000	637	..				

b) Dampf-

Stepperg	6 Frachtschiffe . .	6.600	6	..
Regensburg	?	?	?	?	9 Frachtschiffe . .	9.900	98	..
					89 Waarenboote . .	286.840		
					98 Fahrzeuge	296.740		
Passau	?	?	?	?	166 Passagierschiffe	131.638	443	113
					199 Frachtschiffe . .	368.150		
					193 Waarenboote . .	451.234		
					558 Fahrzeuge	951.022		
Engelhartzell	187 Passagierschiffe	148.460	460	217	187 Passagierschiffe	148.460	460	217
	208 Frachtschiffe . .	384.745			208 Frachtschiffe . .	384.745		
	282 Waarenschlepp- schiffe	912.876			282 Waarenschlepp- schiffe	912.876		
	677 Fahrzeuge	1,446.081			677 Fahrzeuge	1,446.081		
Pressburg	505 Passagierschiffe	61.748	1.476	..	505 Passagierschiffe	61.748	1.476	..
	477 Remorqueure . .	60.610			477 Remorqueure . .	60.610		
	468 Waarenboote . .	49.056			468 Waarenboote . .	49.056		
	26 Eisern. Schlepp.	85.970			26 Eisern. Schlepp.	85.970		
	1.476 Fahrzeuge	257.384			1.476 Fahrzeuge	257.384		
Semlin	?	?	?	?	1.328 Passagierschiffe	387.356	1.411	43
					9 Frachtschiffe			
					17 Propeller			
					1.454 Fahrzeuge			

Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähig- keit der- selben in Wiener Centnera	be-		Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähig- keit der- selben in Wiener Centnera	be-		Anmerkung
		laden	leer			laden	leer	
Bergfahrt								
angekommen				abgegangen				
252 Segelschiffe . .	433.700	252	...	...	...	...	...
571 Segelschiffe . .	3.017.900	?	?	1.123 Gherlatzen . .	2.249.370	...	1.123	
629 Segelschiffe . .	6.434.700	?	?	...	...	...	...

Schiffahrt.

6 Frachtschiffe . .	6.600	..	6	<p>Ueber den Schiffsverkehr der ersten k. k. priv. österr. Donau - Dampfschiffahrts-Gesellschaft an den 132 Landungsplätzen derselben (wovon 109 auf die Donau, 13 auf die Theiss, 11 auf die Save und 9 auf die Drau entfallen) liegen mit Ausnahme der neben angeführten (theilweise unvollständigen Daten) keine Nachweisungen vor. Im Allgemeinen ist folgendes zu bemerken:</p> <p>Das Betriebsmaterial der genannten Unternehmung bestand im Jahre 1865 in:</p> <p>Pferdekraft.</p> <p>34 Personensch. mit 3.466 23 Güterdampfern „ 2.208 39 Remorqueuren „ 3.452 24 Propellern „ 695 14 Localdampfern „ 397</p> <p>134 Dampfsch. m. 12.418 Pdk. dann 523 eisernen Schleppbooten von 2,133.200 Centner Ladungs-fähigkeit.</p> <p>Die von diesen Fahrzeugen im Jahre 1865 befahrenen Strecken waren die Donaulinie von Donauwörth bis zur Sulina-mündung mit 344$\frac{1}{8}$ Meilen.</p>		
3 Frachtschiffe . .	3.300									
146 Waarenhoote . .	470.620	3	146	.....	.....	..	..
149 Fahrzeuge . . .	473.920									
168 Passagierschiffe	133.224									
207 Frachtschiffe . .	382.950	298	207	?	?	?	?			
130 Waarenhoote . .	303.946									
503 Fahrzeuge . . .	820.120									
190 Passagierschiffe	148.460	469	207	168 Passagierschiffe	133.224	447	207			
210 Frachtschiffe . .	384.745			210 Frachtschiffe . .	384.745					
276 Waarenschleppschiffe . . .	912.876			276 Waarenschleppschiffe . . .	912.876					
676 Fahrzeuge . . .	1.446.081			654 Fahrzeuge . . .	1.430.845					
503 Passagierschiffe	61.748	1.450	..	503 Passagierschiffe	61.748	1.450	..			
377 Remorqueure . .	60.610			477 Remorqueure . .	60.610					
468 Waarenhoote . .	49.056			468 Waarenhoote . .	49.056					
1.450 Fahrzeuge . . .	171.414			1.450 Fahrzeuge . . .	171.414					
1.438 Passagierschiffe		1.411	47							
9 Frachtschiffe . .										
1 Remorqueure . . .										
10 Propeller										
1.458 Fahrzeuge . . .	351.216									

Landungs- oder Ladeort	Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähig- keit der- selben in Wiener Centnern	be-		Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähig- keit der- selben in Wiener Centnern	be-	
			laden	leer			laden	leer
			T h a l f a h r t					
a n g e k o m m e n				a b g e g a n g e n				
Pancsova	486 Dampfschiffe				486 Dampfschiffe			
	15 Propeller				15 Propeller			
	23 Schleppschiffe		524		23 Schleppschiffe			524
	524 Fahrzeuge	943.790			524 Fahrzeuge	943.790		
Alt-Orsova	236 Passagierschiffe				243 Passagierschiffe			
	31 Frachtschiffe		167	160	7 Frachtschiffe		108	241
	60 Remorqueure				95 Remorqueure			
	327 Fahrzeuge	2.324.800			4 Propeller			
					349 Fahrzeuge	2.369.600		

Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähig- keit der- selben in Wiener Centnern	be- laden	leer	Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähig- keit der- selben in Wiener Centnern	be- laden	leer	Anmerkung
a n g e k o m m e n				a b g e g a n g e n				
434 Dampfschiffe . 17 Propeller . . . 81 Schleppschiffe .	1,058.746	532	.	434 Dampfschiffe . 17 Propeller . . . 81 Schleppschiffe .	1,058.746	532	.	<p style="text-align: right;">Meilen</p> Donaulinie von Raab bis Gönyö 25 ¹ / ₈ Draulinie von Kakonya bis zur Mündung . . 32 ¹ / ₈ Theisslinie von Nameuy 15 ¹ / ₈ Savelinie von Sissek . 110 Pruthlinie von German- stie bis zur Mündung . 52 ¹ / ₈ Seelinie von Odessa bis Sulina 22 ¹ / ₈ Zusammen 715 ¹ / ₈ wovon die Personen-Dampfer 524 ¹ / ₈ Meilen befahren. Die Dampfboote legten auf den genannten Strecken im Jahre 1865 in 8,017 Fahr- ten (253.649 Fahrstunden) 371.174 Meilen, die Schlepp- schiffe 496.815 Meilen zurück und beförderten 861.847 Personen und 15,112.458 Ctr. Güter. Ueber die Betriebsmittel und Ergebnisse der übrigen auf der Donau und deren Neben- flüssen verkehrenden Dampf- Schiffahrts - Gesellschaften und einzelnen Unternehmer liegen mit Ausnahme der zwischen Belgrad (Sem- lin)-Radujevac verkehrenden Schiffe der k. k. priv. österr. Staats-Eisenbahngesellschaft keine Nachweisungen vor. Letztere Gesellschaft unter- hält zwischen den Orten Bel- grad, Semlin, Panesova, Se- mendria, Kubin, Dubrovicza, Rama, Bazias, Gradistie, Mol- dova, Drenkova, Milanovac, Orsova, Vereserova, Turn- Severin und Radujevac mit 4 Dampfern und 14 Schlepp- kähnen von zusammen 14.731 Ctr. Ladefähigkeit einen Per- sonen- und Frachtverkehr, welcher im Jahre 1865 13.941 Personen, 167.074 Ctr. Frach- ten, 4.316 Klafter Brennholz und 74.815 Stück Schweine umfasste.
532 Fahrzeuge . .								
290 Passagierschiffe 12 Frachtschiffe . 147 Remorqueure . 5 Propeller . . .	2,937.400	124	330	225 Passagierschiffe 19 Frachtschiffe . 68 Remorqueure . 1 Propeller . . .	2,176.400	142	171	
454 Fahrzeuge . .								

II. Waaren-Verkehr

a) Ruder-

Landungs- oder Ladeort	Gattung	Menge	Gattung	Menge
	der verfrachteten Waaren		der verfrachteten Waaren	
	in der Thalfahrt			
	angekommen		abgegangen	
Neu-Ulm	Baumstämme Bretter, Latten, Stangen	14.709 Stück 247.700 „ im Werthe v. 156.643 fl.	Kaufmannsgüter	9.000 Centner
Thaltingen	Tannenscheiter	188 Klafter im Werthe von 2.696 fl.		
Oberelchingen	Stämme Bretter, Latten, Stangen Fichtenscheiter	3.910 Stück 20.270 „ 342 „ im Werthe von 20.000 fl.		
Günzburg	Baumstämme Bretter, Latten, Stangen Brennholz	5.440 Stück 97.400 „ 175 Klafter . . . im Werthe von 53.480 fl.		
Lavingen	Bretter und Latten	?		
Dillingen	Bretter und Latten	im Werthe von 11.663 fl.		
Donauwörth			Käse, Colonial- und Farbwaaren Militäreffecten Gypssteine Steinkohlen Stärke und Lohe	2.590 Centner 1.402 „ 800 „ 600 „ 40 „ 5.432 Centner im Werthe v. 202.506 fl.
Stepperg	Baumstämme, Bretter, Latten, Gyps, Gyps- steine, Lohe, Kaufmanns- güter	44.760 Ctr. im Werthe von 42.294 fl.	Bretter und Latten Solenhofer Steine Lithographiesteine Schleifsteine Farbsteine Gyps	62.260 Stück 279.000 „ 811 „ 312 „ 132 „ 260 Fass 58,800 Ctr. im Werthe von 86.506 fl. =
Neuburg	Bretter und Latten, So- lenhofer Steine, Kohlen und Gyps	33.500 Ctr. im Werthe von 27.100 fl.		

auf der Donau.
Schifffahrt.

Gattung	Menge	Gattung	Menge	Anmerkung
der verfrachteten Waaren		der verfrachteten Waaren		
in der Bergfahrt				
angekommen		abgegangen		
				Das auf den Flüssen von der Iller herabkommende Schnittmateriale (Bretter, Latten, Stangen etc.) Bau- u. Brennholz wird zum hierortigen Verbräuche ausgeladen und sammt den Flüssen veräussert.
Militäreffecten	1,538 Ctr. im Werthe von 113,900 fl.			
				Die Steinbruchbesitzer von Solenhofen liefern ihre Steine per Achse hierher, halten hiervon grosse Lager u. verfrachten sie auf den in Stepperg anlandenden Lechflüssen nach Baiern u. Oesterreich. Eine nicht unbedeutende Menge (circa 80,000 Stück im Jahre 1865) wird auch von den Schlepsschiffen der österr. Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft nach Wien verführt.

Landungs- oder Ladeort	Gattung	Menge	Gattung	Menge
	der verfrachteten Waaren		der verfrachteten Waaren	
	in der Thalfahrt			
	angekommen		abgegangen	
Ingolstadt			Eichen- und Fichtenholz	11,500 Kubikfuss
Kehlheim	Kaufmannsgüter	123,497 Ctr.		
Regensburg	Brennholz	270,360 Ctr.	Kalk-, Bruch-, Pflaster- und Solenhofer Steine Meerrettig und Kauf- mannsgüter	148,100 Centner
	Kalk-, Bruch- u. Solen- hofer Steine	171,030 "		
	Kaufmannsgüter	54,570 "		
	Meerrettig, Sand, Qua- dern	16,250 "		
		512,210 Ctr.		
Straubing	Bretter	7,300 Stück	Gemüse	1,960 Centner
	Baumstämme	3,898 "		
	Brennholz	1,040 Klafter		
	Bruchsteine	110 Cub.-Klfr.		
	Kalksteine	1,012 "		
Deggendorf	Kalksteine	60,000 Ctr.	Kaufmannsgüter	3,840 Centner
	Kaufmannsgüter	9,900 "		
	Solenhofer Steine	850 "	Thon- und Farberde	1,600 "
		70,750 Ctr.		
Vilshofen	?	?	Getreide	9,600 Centner
Passau:				
a) Donaulände	Handelsgüter	145,108 Ctr.	Handelsgüter	130,108 Centner
	Bau- und Nutzholz	9,419 Schifflasten	Bau- und Nutzholz	9,419 Schifflasten
	Brennholz	8,231 Klafter	Brennholz	8,231 Klafter
	Getreide	100 Schäffel	Getreide	100 Schäffel
b) Innlande	Handelsgüter	378,152 Ctr.	Handelsgüter	453,932 Centner
	Salz	219,054 "	Kalk	51,019 Schäffel
	Gyps	84,265 "	Getreide	290 "
	Steinkohlen	22,050 "	Brennholz	16,410 "
	Kalk	61,389 Schäffel	Nutzholz	2,351 Schifflasten
	Getreide	19,344 "		
	Brennholz	16,402 Klafter		
	Nutzholz	2,788 Schifflasten		
Oberrzell	Handelsgüter	6,111 Ctr.	Bau- und Nutzholz	42,990 Centner
	Getreide	4,663 Schäffel	Handelsgüter	* 1,139 "
	Kalk	301 "	Brennholz	899 Klafter
	Brennholz	229 Klafter	Getreide	424 Schäffel
	Vieh	263 Stück	Vieh	13 Stück

Gattung	Menge	Gattung	Menge	Anmerkung
der verfrachteten Waaren		der verfrachteten Waaren		
in der Bergfahrt				
angekommen		abgegangen		
Pech, Oel und Hanf . . .	400 Centner	.....	.....
Kaufmannsgüter	739.209 Centner	.....	.....
Bretter und Latten . . .	121.600 Centner	Bretter und Latten . . .	111.600 Centner	Der in früheren Jahren sehr lebhaft transport von Steinkohlen zu Wasser hat gänzlich aufgehört, und werden dieselben gegenwärtig nur mehr per Bahn bezogen.
Baumstämme	2.000 "	Kaufmannsgüter	32.800 "	
Tögeleerde	2.000 "	Steinkohlen	6.200 "	
Eichenholz	650 "	Baumstämme	2.000 "	
	126.250 Centner		152.600 Centner	
Brennholz	240 Klafter	.....	.....
Pflastersteine	30 Cub.-Klafter	.....	.....
Pflastersteine	9.000 Centner	Pflastersteine	9.000 Centner	
Kaufmannsgüter	3.840 "	Handelsgüter	3.840 "	
	12.840 Centner		12.840 Centner	
Handelsgüter	3.840 Centner	Handelsgüter	3.840 Centner	
Nutzholz	326 Schifflasten	Nutzholz	326 Schifflasten	
.....	.....	Handelsgüter	1.953 Centner	
.....	.....	Handelsgüter	18.338 Centner	
.....	.....	Bau- und Nutzholz . . .	805 Schifflasten	
.....	.....	Getreide	90 Schäffel	
.....	.....	Vieh	324 Stück	

Landungs- oder Ladeort	Gattung	Menge	Gattung	Menge
	der verfrachteten Waaren		der verfrachteten Waaren	
	in der Thalfahrt			
	angekommen		abgegangen	
Engelhartzell	Brennholz	2,309.963 Cub.-Fuss		
	Werkholz	2,278.208 "		
	Kalk, hydraulischer . .	261.786 Centner		
	Kehlheimer- und Mar- morplatten	71.892 "		
	Gyps	60.132 "		
	Salz	32.504 "		
	Kalk, gebrannter . . .	21.875 "		
	Steinkohlen	12.776 "		
	Dach- und Mauerziegel	10.920 "		
	Käse	10.521 "		
	Holzwaaren	8.486 "		
	Verschiedene Waaren .	8.393 "		
	Farberde und sonstige Farbstoffe	7.356 "		
	Kreide	7.092 "		
	Chemische Producte und Hilfsstoffe	7.024 "		
	Thonerde u. Thonwaaren	6.685 "		
	Steine, rohe	5.784 "		
	Glas und Glaswaaren .	5.745 "		
	Gartengewächse	5.438 "		
	Häckerling, Stroh und Spreu	5.284 "		
	Schwerspath	4.582 "		
	Wetz-, Lithographie- und Grabsteine	4.036 "		
	Mineralwässer	3.769 "		
	Kaffee	3.762 "		
	Schmelzziegel	2.577 "		
	Asphalt	2.138 "		
	Eier	2.090 "		
Obst und Nüsse	1.932 "			
Graphit	1.944 "			
Bier	1.801 "			
Papier u. Pappendeckel	1.631 "			
Getreide aller Art und Hafer	1.372 "			
Seegras	931 "			
Zusammen	4,588.173 Cub.-Fuss 582.295 Centner			
Niederrana			Brennholz	4.410 Klafter
Obermühl	Dachziegel	56.000 Stück		
	Laden	12.000 "		
	Eichenholz zu	5.000 Eimer	Laden	12.000 Stück
	Hafer	1.561 Metzen	Korn und Hafer	1.971 Metzen
	Getreide	1.351 "	Schlacht- und Stechvieh	1.311 Stück
	Gyps	915 "	Brennholz	300 Klafter
	Kalk	700 "		
Brennholz	270 Klafter			

Sämmtliche neben angeführte Waaren gingen nach erfolgter zollämtlicher Behandlung in der Thalfahrt ab.

Gattung	Menge	Gattung	Menge	Anmerkung																																													
der verfrachteten Waaren		der verfrachteten Waaren																																															
in der Bergfahrt																																																	
angekommen		abgegangen																																															
				<p>Von den in der Thalfahrt angekommenen und abgegangenen Waaren kamen vom Auslande:</p> <table border="0"> <tr> <td></td> <td>Ctr.</td> <td>Cubikfuss</td> </tr> <tr> <td>a. d. Donau</td> <td>116.175</td> <td>2,861.596</td> </tr> <tr> <td>„ Inn</td> <td>7.876</td> <td>220.080</td> </tr> <tr> <td>„ Salzach</td> <td>30.548</td> <td>73.988</td> </tr> <tr> <td>Zusammen</td> <td>184.599</td> <td>3,155.664</td> </tr> </table> <p>von Inlande:</p> <table border="0"> <tr> <td></td> <td>Ctr.</td> <td>Cubikfuss</td> </tr> <tr> <td>a. d. Donau</td> <td>12.017</td> <td>160.538</td> </tr> <tr> <td>„ Inn</td> <td>282.851</td> <td>1,096.095</td> </tr> <tr> <td>„ Salzach</td> <td>102.828</td> <td>175.876</td> </tr> <tr> <td>Zusammen</td> <td>397.696</td> <td>1,432.509</td> </tr> </table> <p>Im Ganzen 582.295 4,588.173</p> <p>Hier von entfallen auf:</p> <table border="0"> <tr> <td></td> <td>Ctr.</td> <td>Cubikfuss</td> </tr> <tr> <td>die Donau</td> <td>158.192</td> <td>3,022.134</td> </tr> <tr> <td>den Inn</td> <td>290.727</td> <td>1,316.175</td> </tr> <tr> <td>d. Salzach</td> <td>133.376</td> <td>249.864</td> </tr> <tr> <td>Zusammen</td> <td>582.295</td> <td>4,588.173</td> </tr> </table>		Ctr.	Cubikfuss	a. d. Donau	116.175	2,861.596	„ Inn	7.876	220.080	„ Salzach	30.548	73.988	Zusammen	184.599	3,155.664		Ctr.	Cubikfuss	a. d. Donau	12.017	160.538	„ Inn	282.851	1,096.095	„ Salzach	102.828	175.876	Zusammen	397.696	1,432.509		Ctr.	Cubikfuss	die Donau	158.192	3,022.134	den Inn	290.727	1,316.175	d. Salzach	133.376	249.864	Zusammen	582.295	4,588.173
	Ctr.	Cubikfuss																																															
a. d. Donau	116.175	2,861.596																																															
„ Inn	7.876	220.080																																															
„ Salzach	30.548	73.988																																															
Zusammen	184.599	3,155.664																																															
	Ctr.	Cubikfuss																																															
a. d. Donau	12.017	160.538																																															
„ Inn	282.851	1,096.095																																															
„ Salzach	102.828	175.876																																															
Zusammen	397.696	1,432.509																																															
	Ctr.	Cubikfuss																																															
die Donau	158.192	3,022.134																																															
den Inn	290.727	1,316.175																																															
d. Salzach	133.376	249.864																																															
Zusammen	582.295	4,588.173																																															
Getreide	5.008 Metzen																																																
Salz	242 Centner																																																

Landungs- oder Ladeort	Gattung	Menge	Gattung	Menge
	der verfrachteten Waaren		der verfrachteten Waaren	
	in der Thalfahrt			
	angekommen		abgegangen	
Untermühl	Brennholz Gyps	1.363 Klafter 420 Centner	Brennholz Granitsteine	1.828 Klafter 739 Cub.-Klfr.
Pupping(Brandstadt)	Brennholz Kalk	2.400 Klafter 800 Metzen . . .	Heu und Stroh Rüben und Kraut Erdäpfel Aepfel und Mispel Eier Laden Schlacht- und Stechvieh	2.600 Centner 1.080 Metzen 500 " 900 " 2.000 Stück 800 " 30 "
Linz: Donaubrücke, Urfahr- Linz und heilige Stiege	Brennholz Kalk (Cement) Gyps Kochsalz Marmorsteine Mehl Vidualien Braunkohlen Hafer Kaffee Diverse Waaren Seegras Pottasche Leimleder Daehziegel Zündwaaren Mineralwässer Schmak Ochsen Branntwein Fleisch	299.240 Cub.-Fuss 63.633 Centner 39.590 " 30.810 " 23.100 Stück 20.835 Centner 16.226 " 9.600 " 5.480 Metzen 4.730 Centner 3.532 " 3.000 " 2.500 " 2.300 " 2.300 Stück 1.400 Centner 1.070 Krüge 990 Centner 935 Stück 235 Eimer 125 Centner	?	?
Mauthausen	Kochsalz Gyps Düngerazsche	11.200 Centner 8.960 " 2.240 "	Hafer Brenn- und Bauholz Kälber Steinmetzarbeiten Pflastersteine Erdäpfel	30.000 Metzen 2.000 Klafter 1.500 Stück 1.500 Cubikfuss 700 Cub.-Klfr. 500 Metzen
Kaindlau			Brenn- und Binderholz Pflastersteine	18.250 Klafter 82 Cub.-Klfr.
Grein, St. Nicola und Sarmingstein	Brennholz Bauholz und Weinstücke Granitsteine Getreide, Erdäpfel, Ge- müse, Obst, Schlacht- und Stechvieh	825 Klafter 375 " 87 Cub.-Klafter 2.800 Centner	Brennholz Bauholz und Weinstücke Granitsteine Getreide, Erdäpfel, Ge- müse, Obst, Schlacht- und Stechvieh	1.825 Klafter 2.100 " 420 Cub.-Klfr. 43.500 Centner

Gattung	Menge	Gattung	Menge	Anmerkung
der verfrachteten Waaren		der verfrachteten Waaren		
in der Bergfahrt				
angekommen		abgegangen		
Heu und Stroh . . .	150 Centner	. . . . .	. . . . .
Mehl	224 Centner	. . . . .	. . . . .
Schweine	160 Stück	. . . . .	. . . . .
Wein	1.000 Eimer	. . . . .	. . . . .

Landungs- oder Ladeort	Gattung	Menge	Gattung	Menge
	der verfrachteten Waaren		der verfrachteten Waaren	
	in der Thalfahrt			
	angekommen		abgegangen	
Stein	Brenn- und Bauholz	1,527,525 Centner		
	Granitsteine	284,900 "		
	Kalk	60,300 "		
	Salz	56,400 "		
	Diverse Güter	38,300 "		
	Stroh	16,600 "		
	Thonerde	15,880 "		
	Werkholz	14,960 "		
	Kraut	10,500 "	?	?
	Obst	5,600 "		
	Hafer	5,100 "		
	Rüben	1,800 "		
	Weinstecken	1,100 "		
	Wein	1,000 "		
	Eisenwaaren	800 "		
Mühlsteine	700 "			
		2,041,565 Centner		
Wien:				
a) Nussdorf	Kalk, hydraulischer	62,200 Centner		
	Salz	12,700 "		
	Thonerde	10,590 "		
	Stroh	9,420 "		
	Hafer	8,365 "		
	Steinkohlen	5,600 "		
	Diverse Waaren	4,995 "		
	Erdäpfel	2,382 "		
	Kleien	2,079 "		
	Eisenwaaren	1,200 "		
		119,532 Centner		
	Eier	10,000 Stück		
	Mauerziegel	6,600 "		
	Hornvieh	1,081 "		
	Stechvieh	488 "		
	Hühner und Tauben	180 "		
	Pferde	80 "		
	Gänse	35 "		
	Bauholz	558,519 Cub. Fass		
	Weidenrothen u. Bürtel	819 "		
	Brennholz	7,093 Cub. Klft.		
	Bausteine	302 "		
b) Rossau	Obst	20,704 Centner		
	Kalk	10,704 "		
	Diverse Waaren	9,427 "		
	Salz	9,066 "		
	Vitriol	7,591 "		
	Eisen	5,251 "		
	Salzsäure	4,697 "		
	Fische	4,489 "		
	Glas	4,475 "		

Landungs- oder Ladeort	Gattung	Menge	Gattung	Menge	
	der verfrachteten Waaren		der verfrachteten Waaren		
	in der Thalfahrt				
	angekommen		abgegangen		
c) Leopoldstadt	Holzkohlen	5.383 Centner			
	Mineralwässer	4.429 "			
	Erdfarben	3.913 "			
	Hafer	3.902 "			
	Butter	3.688 "			
	Wurzeln	3.360 "			
	Holzwaaren	3.208 "			
	Asphalt	3.024 "			
	Wetzsteine	1.953 "			
	Rindschmalz	1.494 "			
	Seegras	1.462 "			
	Oel	1.421 "			
	Käse	1.467 "			
	Borsten	1.229 "			
	Krenn	1.182 "			
	Mehl	1.223 "			
	Mühlsteine	1.076 "			
	Zündhölzchen	1.050 "			
			120.868 Centner		
	Eier	2,942.150 Stück			
	Kälber	11.942 "			
	Geflügel	10.362 "			
	Lämmer	647 "			
	Hasen	234 "			
	Schweine	206 "			
	Rehe	177 "			
	Steine (Platten)	132.346 "			
	Ziegel	48.300 "			
	Bauholz für	415.000 Golden			
	Brennholz	41.149 Cub.Klft.			
	Bausteine	40 "			
	Tachet	36.000 Centner			
	Gyps	7.301 "			
	Salze und Säuren, Vitriol	5.284 "			
	Kreide	3.684 "			
	Wagenfett	3.653 "			
	Kalk	3.389 "			
	Sand	3.200 "			
	Farberde	2.568 "			
	Wetzsteine	1.333 "			
	Diverse Waaren	1.762 "			
			68.174 Centner		
	Ziegel	23.260 Stück			
Brennholz	12.382 Cub.Klft.				
Kehlheimer Platten	3.370 Stück				
	Im Ganzen:				
Waaren (nach Gewicht)		318.574 Centner			
Brennholz		60.624 Cub.Klft.			
Bausteine		542 "			

Landungs- oder Ladeort	Gattung	Menge	Gattung	Menge
	der verfrachteten Waaren		der verfrachteten Waaren	
	in der Thalfahrt			
	angekommen		abgegangen	
	Bauholz und Bürtel . . .	559.338 Cubikfuss		
	„ für	415.000 Gulden		
	Steine (Platten)	135.716 Stück		
	Ziegel	78.160 „		
	Eier	2,952.150 „		
	Geflügel, Wildpret, Steehvieh	24.271 „		
	Hornvieh	1.081 „		
	Pferde	80 „		
Pressburg	Holz	5.474 Klafter		
	Kraut, Rüben u. Grünzeug	81.060 Centner		
	Thongeschirr	20.844 „		
	Kalk	11.580 „		
	Marmor und Mühlsteine	6.176 „	?	?
	Thonerde	3.160 „		
	Obst	1.544 „		
		124.304 Centner		
		5.474 Klafter		
Haab	Schnitt- und Baumaterialien	2.460 Centner		
Komorn	Schnittmaterialien, Schindeln, hölzerne Wirthschaftsgeräte	1,063,528 Centner		
	Heu, Obst, Garten- und Feldfrüchte, Wein, Holzkohlen	86.400 „	?	?
		1,149,925 Centner		
Gran	Gemüse, Obst, Holzwaaren, Schnittholz, Schindeln, hölzerne Haus- und Feldwirthschaftsgeräte circa	135.400 Centner	Gemüse, Obst und Holzwaaren	124.450 Centner

Gattung	Menge	Gattung	Menge	Anmerkung
der verfrachteten Waaren		der verfrachteten Waaren		
in der Bergfahrt				
angekommen		abgegangen		
Weizen	1,927.222 Centner			
Hafer	148.832 "			
Korn	29.400 "			
Mais	22.125 "			
Reps	9.187 "			
Gerste	8.160 "			
Hirse und Bohnen . . .	2.840 "			
Frucht zusammen . . .	1,247.766 Centner			
Salz	123.000 "			
Brennholz	23.900 "			
Wein	5.400 "			
Kohlen	5.200 "			
Werksteine	1.360 "			
	1,428.626 Centner			
?	?	?	?	
Schindeln u. Schnittholz	9.500 Centner	Getreide	15.000 Metzen	

Landungs- oder Ladeort	Gattung	Menge	Gattung	Menge
	der verfrachteten Waaren		der verfrachteten Waaren	
	in der Thalfahrt			
	angekommen		abgegangen	
Pest	Ziegel	2,425.000 Stück		
	Viectualien, (Gemüse, Obst, Fleisch etc.) .	1,076.000 Centner		
	Kohlen	492.000 "		
	Kraut	55.200 "		
	Brennholz	35.360 Klafter		
	Geschirr	32.000 Centner		
	Geräte und Frucht . .	32.000 "		
	Heu und Stroh	30.600 "	?	?
	Werk-, Zeug- und Bin- derholz	20.600 "		
	Lederlohn	7.140 "		
	Hydraulischer Kalk . .	6.300 "		
	Marmorsteine	3.500 "		
	Zündhölzchen	2.400 "		
	Besen	800 "		
		1,758.540 Centner		
		2,425.000 Stück		
		35.360 Klafter		
Ofen	Brennholz	9.543 Klafter	?	?
	Wein	75 Eimer		
Duna-Földvár	Viectualien (Gemüse, Mehl etc.) Eichen- stämme und Pfosten, Baumaterialien als: Bau- holz, Steine, Schindeln circa	60.000 Centner		
Paks	Viectualien (Gemüse etc.) Baumaterialien circa .	76.000 Centner		
Kalocsa	Bretter und Schindeln .	13.300 Centner		
	Wein	25 Eimer		
Tolna	Öelkuchen, Wein, Kraut, Grünzeug, Paprika, Bau- materialien, Telegrafens- säulen	32.000 Centner		
Szt. István-Baja . . .	Steine, Hafnererde, Ge- schirr, Kraut, Obst, Holz- waaren und Getreide circa	360.800 Centner		

Gattung	Menge	Gattung	Menge	Anmerkung
der verfrachteten Waaren		der verfrachteten Waaren		
in der Bergfahrt				
angekommen		abgegangen		
Frucht	647.859 Metzen			
Victualien	408.000 Centner			
Pflastersteine	103.730 "			
Wein	83.704 Eimer			
Ziegel	28.000 Stück			
Brennholz	12.356 Klafter			
Binderholz	1.436 Centner			
Kraut	1.338 "			
Branntwein	639 "	?	?	
Kälber, Schafe, Lämmer	313 Stück			
	647.859 Metzen			
	515.143 Centner			
	83.704 Eimer			
	28.313 Stück			
	12.356 Klafter			
Brennholz	2.112 Klafter			
Wein	918 Eimer	?	?	
Branntwein	4 "			
Kälber	13 Stück			
Brennholz	430 Klafter			
Gemüse, Brennholz, Hanf und Hülsenfrüchte circa	94.000 Centner	Wein, Getreide etc. circa	21.600 Centner	
		Getreide circa	16.500 Centner	
Wein, Spiritus, Weizen	38.000 Centner			
Bauholz und Bausteine, Kohlen, Wein und Ge- treide, circa	110.000 Centner?			

Landungs- oder Ladeort	Gattung	Menge	Gattung	Menge
	der verfrachteten Waaren		der verfrachteten Waaren	
	in der Thalfahrt			
	angekommen		abgegangen	
Mohács	Mehl	11.330 Centner	Wein	12.931 Centner
	Getreide	8.347 "		
	Fässer, leere	5.081 "		
	Spiritus	800 "		
	Bruchsteine	648 Cub.-Klft.		
	Brennholz	600 Klafter		
	Gerberlohe	1.531 Centner		
	Schnittmaterialien	?		
Apatin	Wein und Brantwein	8.000 Eimer	Schilf	30.000 Bund
	Hafererde	4.000 Centner	Rohr	8.000 "
	Steinkohlen	3.200 "	Brennholz	8.640 Klafter
	Obst	600 Metzen	Bauholz	14 Flösse
	Flossholz	101 Flösse	Victualien	?
	Kalksteine	40 Cub.-Klft.		
Carlowitz	Bretter	4.000 Stück	Wein	3.120 Eimer
	Wein	3.120 Eimer		
	Holz	68 Klafter		
Titel			Weizen	1,640.300 Centner
			Hafer	16.000 "
			Reps	6.000 "
			Mais	5.900 "
			Halbfrucht	4.000 "
			Hirse	2.000 "
			Gerste	1.000 "
			Salz	18.800 "
			Holzwaaren	2.000 "
			Knochen	2.000 "
			Mehl	1.500 "
			1,699.500 Centner	
Semlin	Kochsalz	141.364 Centner	Kochsalz	141.364 Centner
	Mineralien	16.971 "	Mineralien	16.971 "
	Wein	10.182 "	Wein	10.182 "
	Gartengewächse und Obst	6.534 "	Gartengewächse und Obst	6.534 "
	Thonwaaren	6.246 "	Thonwaaren	6.246 "
	Mehl und Mahlproducte	6.083 "	Mehl und Mahlproducte	6.083 "
	Eisen und Eisenwaaren	4.952 "	Eisen und Eisenwaaren	4.952 "
	Glas und Glaswaaren	2.748 "	Glas und Glaswaaren	2.748 "
	Diverse Waaren	4.206 "	Diverse Waaren	4.206 "
	Holzwaaren	1.677 "	Holzwaaren	1.677 "
	Holz	28.678 Cub.-Fuss	Holz	28.678 Cub.-Fuss
	Thiere	371 Stück	Thiere	371 Stück

Gattung	Menge	Gattung	Menge	Anmerkung
der verfrachteten Waaren		der verfrachteten Waaren		
in der Bergfahrt				
angekommen		abgegangen		
Salz	100.000 Centner	Wein	21.110 Centner	
Getreide	21.757 "	Getreide	18.140 "	
Mehl	3.853 "	Hader	646 "	
	125.610 Centner		39.896 Centner	
Victualien	29.800 Centner			
Obst	5.400 "	Brennholz	3.300 Centner	
Brennholz	3.500 "	Fische	2.400 "	
Werkholz	2.000 "	Reps	2.000 "	
Reps	2.000 "	Obst	600 "	
Hülsenfrüchte	1.500 "	Victualien	200 "	
Hauf	400 "		8.500 Centner	
Wein	120 Eimer			
.....	
Holz	1.253 Klafter			
Kohlen, Steine, Schilf	85.920 Centner			
Holz	142.008 Cub.-Fuss	Holz	142.008 Cub.-Fuss	
Schlacht- u. Zugvieh .	15.131 Stück	Schlacht- und Zugvieh	15.131 Stück	
Diverse Waaren	1.725 Centner	Diverse Waaren	1.725 Centner	

Landungs- oder Ladeort	Gattung	Menge	Gattung	Menge
	der verfrachteten Waaren		der verfrachteten Waaren	
	in der Thalfahrt			
	angekommen		abgegangen	
Panesova	Brennholz	82.840 Centner		
	Bau- und Werkholz . .	44.364 "		
	Ziegel	42.725 "		
	Pflastersteine	23.580 "		
	Holzwaaren	8.213 "	Bier	14.000 Centner
	Obst und Nüsse	5.851 "	Frucht	11.410 "
	Hafer	5.274 "	Gerste	8.650 "
	Grünzeug und Garten- gewächse	3.759 "	Mais	6.519 "
	Geschirr	3.533 "	Hafer	5.480 "
	Wein und Brantwein . .	3.094 "	Wein, Mehl und Fische	695 "
	Lederwaaren	2.861 "		46.754 Centner
	Verschiedene Waaren . .	5.817 "		
		231.911 Centner		
Homolice			Kukuruz	4.690 Centner
			Ziegel, Obst, Fische, Holzwaaren	821 "
				5.511 Centner
Bazias	Steinkohlen	19.607 Centner		
	Mehl	15.162 "		
	Eisen und Eisenwaaren	7.439 "		
	Baumwollwaaren	4.377 "		
	Wein	2.746 "		
	Brantwein	2.149 "		
	Abfälle (Kleien)	1.934 "	?	?
	Wollwaaren	1.511 "		
	Bier	1.296 "		
	Diverse Waaren	8.809 "		
	Schweine	2.586 Stück		
		65.000 Centner		
		2.586 Stück		
Alt-Moldova	Brennholz	315 Klafter		
Svinica			Diverse Waaren	50 Centner

Gattung	Menge	Gattung	Menge	Anmerkung
der verfrachteten Waaren		der verfrachteten Waaren		
in der Bergfahrt				
angekommen		abgegangen		
Brennholz	140,000 Centner			
Steinkohlen	30,273 "			
Pflastersteine	21,220 "			
Holzwaaren	18,650 "	Frucht	5,861 Centner	
Bretter, Latten, Stangen	4,340 "	Bier	4,636 "	
Hafer	4,107 "	Gerste	2,942 "	
Geschirr	2,820 "	Mais	2,041 "	
Obst	2,038 "	Hafer	1,782 "	
Körbe und Flechtwerk	1,606 "	Fische	40 "	
Dachziegel	1,420 "			
Verschiedene Waaren	4,570 "		17,302 Centner	
	228,046 Centner			
Brenn- und Werkholz	312 Centner			
Felle und Häute	47,067 Centner			
Schaaflwolle	6,742 "			
Schweinfett u. Unschlitt	3,990 "			
Maschinenleder	3,179 "	?	?	
Nüsse	1,900 "			
Obst	701 "			
Verschiedene Waaren	3,218 "			
Schweine	77,647 Stück			
	66,767 Centner			
	77,647 Stück			
Brennholz	3,483 Klaffer			
Brennholz, Victualien etc.	1,894 Centner			

Landungs- oder Ladeort	Gattung	Menge	Gattung	Menge
	der verfrachteten Waaren		der verfrachteten Waaren	
	in der Thalfahrt			
	angekommen		abgegangen	
Orsova			Steinkohlen	175.060 Centner
			Eisen und Eisenwaaren	47.879 "
			Mehl und Mahlproducte	18.309 "
			Glas und Glaswaaren . .	17.339 "
			Steine, rohe	12.440 "
			Zucker	11.638 "
			Kalk	8.626 "
			Bier	6.535 "
			Wollwaaren	5.708 "
			Holzwaaren	4.895 "
			Kurzwaaren	4.796 "
			Maschinen, eiserne . .	4.608 "
			Zündwaaren	3.972 "
			Papier	3.944 "
			Ziegel	3.670 "
			Wein	3.158 "
			Baumwollwaaren	2.866 "
			Lederwaaren	2.845 "
			Chemische Producte . .	2.727 "
			Stahl	2.713 "
			Mineralwässer	2.432 "
			Kleidungen	2.393 "
			Farbstoffe und Farb- waaren	2.170 "
		Thonwaaren	1.667 "	
		Verschiedene Waaren . .	24.484 "	
		Werkholz	205.565 Cub.-Fuss	
		Brennholz	21.524 " "	
		Wägen	989 Stück	
			376.074 Centner	
			227.089 Cub.-Fuss	
Lom-Palanka	Roheisen, Holz, Kupfer	16.300 Centner		
Sistow	Holzwaaren, Fassdauben, Baststricke, Eisen, Kupfer und Holz	63.000 Centner		
Rustschuk	Wein, Fische, Salz, Steine, Knochen, Rohrmatten, Getreide und Holzwaaren	198.100 Centner		
Giurgewo	Körnerfrucht	67.500 Centner		

Gattung	Menge	Gattung	Menge	Anmerkung
der verfrachteten Waaren		der verfrachteten Waaren		
in der Bergfahrt				
angekommen		abgegangen		
Schafwolle	69.797 Centner			
Unschlitt	13.947 "			
Farb- und Gerbstoffe	11.577 "			
Felle und Häute	8.063 "			
Getreide	5.842 "			
Leder	4.413 "			
Oel Saat	980 "			
Borsten, Haare	840 "			
Gartengewächse	839 "			
Fleisch	622 "			
Hörner und Klauen	620 "			
Seidengaletten	567 "			
Obst	354 "			
Honig	528 "			
Därme	436 "			
Verschiedene Waaren	1.844 "			
Brennholz	3.550 Cub.-Fuss			
Schweine	7.444 Stück			
Ochsen und Stiere	1.948 "			
Schafe, Ziegen u. Pferde	69 "			
	121.469 "			
	3.550 Cub.-Fuss			
	9.461 Stück			
Schafwolle, Unschlitt, Colonialwaaren und Salz	14.900 Centner			
Seesalz, Eisen, Holz- waaren, Colonialwa- aren und Fische	66.200 Centner			
Salz, Holzwaaren, Pech und Häute	8.200 Centner			
?	?			

Landungs- oder Ladeort	Gattung	Menge	Gattung	Menge
	der verfrachteten Waaren		der verfrachteten Waaren	
	in der Thalfahrt			
	angekommen		abgegangen	
Ibraila	Weizen	661.853 Metzen		
	Mais	183.627 "		
	Gerste	41.100 "		
		886.580 Metzen		
	Bohnen	25.312 Centner	Weizen	3.853 Metzen
	Repsamen	9.750 "	Mais	38.627 "
	Kalk	4.628 "	Gerste	59.100 "
		39.690 Centner	Hirse	432 "
				102.012 Metzen
		Werkholz	1,258.950 Stücke	
	Fassdauben	258.565 "		
	Brennholz	1.124 Klafter		
	Fische	45.600 Oka		
Galatz			Getreide	2,195.800 Metzen
			Hülsenfrüchte und Lein- samen	2,881.200 "

Gattung	Menge	Gattung	Menge	Anmerkung
der verfrachteten Waaren		der verfrachteten Waaren		
in der Bergfahrt				
angekommen		abgegangen		
Petroleum	?	
.....		

b) Dampf-Schiffahrt.

1. Erste k. k. priv. österr. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Stationen	Angekommen		Abgegangen		Zusammen		
	Kaufmanns- güter	Getreide	Kaufmanns- güter	Getreide	Kaufmanns- güter	Getreide	Im Ganzen
Z o l l - C e n t n e r							
A. Auf der Donau.							
Donauwörth	25.447	4.635	86.209		111.656	4.635	116.291
Neuburg	8.445	6	9.569		18.014	6	18.020
Ingolstadt	82.288	4.016	8.486		90.774	4.016	94.790
Vohburg	1.885	1.040	329		2.214	1.040	3.254
Neustadt	3.583		502		4.085		4.085
Kehlheim	29.185		2.238		31.423		31.423
Regensburg	338.551	220.755	209.843		548.394	220.755	769.149
Straubing	11.498	254.860	18.920	10.735	30.418	265.595	296.013
Deggendorf	19.745	229	111.376	963	131.121	1.192	132.313
Vilshofen	6.830	812	23.541	109	30.371	921	31.292
Passau	40.600	82.006	50.251	7.410	90.851	89.416	180.267
Obernzell	2.917	4	17.076		19.993	4	19.997
Engelhartzell	3.868	2.560	676		4.544	2.560	7.104
Wesenufer	793		1.080		1.873		1.873
Nieder-Ranna	1.885		3.965	178	5.850	178	6.028
Obermühl	10.247	50	6.038	131	16.285	181	16.466
Aschaach	3.205	160	2.031		5.236	160	5.396
Linz	123.985	222.695	127.631	1.414	251.616	224.109	475.725
Mauthausen	21.766	2.199	34.061	4.675	55.827	6.874	62.701
Wallsee	2.853		6.857	50	9.710	50	9.760
Grein	8.688	3.601	5.786	625	14.484	4.226	18.710
Ybbs	9.923	1.824	5.350		15.273	1.824	17.097
Marbach	3.538	131	600		4.138	131	4.269
Pöchlarn	11.560	202	34.266		45.330	202	45.532
Mölk	4.560		3.487		8.047		8.047
Spitz	8.561	1.435	6.594		15.155	1.435	16.590
Weissenkirchen	1.971		2.885		4.856		4.856
Stein	100.861	64.197	84.335		185.196	64.197	249.393
Traismauer	503	39.768	86		589	39.768	40.357
Zwentendorf	995				995		995
Tulln	2.435		262		2.697		2.697
Greifenstein	468				468		468
Korneuburg	15.261	9	3.268		18.529	9	18.538
Nussdorf	194.493	2.169	140.948	46.317	335.441	48.486	383.927
Wien	1,531.968	1,018.639	691.781		2,223.749	1,018.639	3,242.388
Fischamend	24.735	79.642	771	6.413	25.506	86.055	111.561
Hainburg	77.826		24.397	313	102.223	313	102.536
Theben	29.781	10	482		30.263	10	30.273
Pressburg	155.229	27.193	102.185	86.013	257.414	113.206	370.620
Körtvelyes	9.389	1.345	1.875	10.547	11.264	11.892	23.156

Stationen	Angekommen		Abgegangen		Zusammen		
	Kaufmanns- güter	Getreide	Kaufmanns- güter	Getreide	Kaufmanns- güter	Getreide	Im Ganzen
	Zoll - Centner						
Raab	116.463	713.328	40.848	562.122	157.313	1,277.450	1,434.763
Gönyö	29.583	18.072	42.759	22.824	72.344	40.896	113.240
Comorn	39.842	146	19.854	4.428	59.696	4.574	64.270
Neu-Szöny	116.250	4.373	30.581	11.735	146.831	26.328	173.159
Almas	15.193	360	13.175	14.618	28.370	14.978	43.348
Piske	1.104	. . . . .	4.286	204	5.390	204	5.594
Gran	32.993	1.017	27.303	64.336	60.300	65.353	125.653
Szobb	2.139	. . . . .	40.063	2.990	42.202	2.990	45.192
G. Maros	2.722	. . . . .	2.135	. . . . .	4.857	. . . . .	4.857
Waitzen	24.227	219	97.346	82.268	121.573	82.487	204.060
Pest	1,378.091	454.039	1,242.941	663.430	2,621.032	1,117.469	3,738.501
Promontor	5.832	. . . . .	. . . . .	. . . . .	5.832	. . . . .	5.832
Teteny	93.648	14.504	20.924	. . . . .	114.372	14.504	129.076
Ereseny	1.258	. . . . .	3.212	25.051	4.470	25.051	29.521
Adony	30.653	1.477	2.329	20.897	32.984	22.374	55.358
Szalk	3.604	57	513	9.433	4.117	9.490	13.607
Apostag	1.806	. . . . .	374	368	2.180	368	2.548
Földvár	11.983	1.279	7.033	25.684	19.016	26.963	45.979
Paks	12.477	. . . . .	12.099	667	24.576	667	25.243
Kalocsa	10.631	. . . . .	3.642	4.188	14.273	4.188	18.461
Tolna	29.932	1.444	76.823	3.322	106.755	4.766	111.521
Baja	49.961	. . . . .	62.020	81.096	111.981	81.096	193.077
Szekesö	2.961	. . . . .	5.468	2	8.429	2	8.431
Mohács	109.383	11.787	502.963	20.888	612.348	32.675	645.023
Bezdan	17.153	17.153	17.609	61.063	34.762	78.216	112.978
Apatin	19.209	337	44.451	. . . . .	63.660	337	63.997
Gombos	5.290	. . . . .	6.213	. . . . .	11.505	. . . . .	11.505
Dalya	1.161	2	1.078	125	2.239	127	2.366
Vukovar	30.784	873	185.514	18.742	216.298	19.615	235.913
Illok	6.969	. . . . .	10.732	1.402	17.701	1.402	19.103
Palanka	11.230	6	24.365	59.107	35.595	59.113	94.708
Futtak	4.486	. . . . .	22.321	57.662	26.807	57.662	84.469
Neusatz	64.452	188	131.557	118.004	196.009	118.192	314.201
Carlowitz	12.264	255	30.427	648	42.691	903	43.594
Titel	14.301	. . . . .	4.634	358.326	18.935	358.326	377.261
Slanecmen . . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	16.332	. . . . .	16.332	16.332
Semlin	153.411	10.533	153.948	95.301	307.359	106.034	413.393
Belgrad	240.267	29.391	76.251	. . . . .	316.518	29.391	345.909
Pancsova	41.753	4.876	59.390	235.308	101.145	240.184	341.329
Kubin	2.246	. . . . .	816	. . . . .	3.062	. . . . .	3.062
Semendria	67.312	2.714	18.864	. . . . .	86.176	2.714	88.890
Dubrovitz	8.202	. . . . .	4.780	6.264	12.982	6.264	19.246
Bazias	34.568	. . . . .	290.098	263.382	324.666	263.582	588.248
Ostrova . . . . .	. . . . .	. . . . .	23.800	5.060	23.800	5.060	28.860
Gradistje	9.404	. . . . .	12.251	. . . . .	21.655	. . . . .	21.655

Stationen	Angekommen		Abgegangen		Zusammen		
	Kaufmanns- güter	Getreide	Kaufmanns- güter	Getreide	Kaufmanns- güter	Getreide	Im Ganzen
	Zoll-Centner						
Drenkowa	9.622		2.819		12.441		12.441
Milanovac	1.957		1.147		3.104		3.104
Orsova	54.813	2.547	57.781		112.594	2.547	115.141
Kossiak	123.437				123.437		123.437
Turn-Severin	81.090	348	15.275	91.923	96.365	92.271	188.636
Radujevac	11.360		133.323	22.939	144.683	22.939	167.622
Calafat	10.345		2.712	55.535	13.057	55.535	68.592
Widdin	28.797		14.862	20.916	43.659	20.916	64.575
Lom-Palanka	20.144		11.146	47.152	31.290	47.152	78.442
Piquet	42.901		5.068	64.423	47.969	64.423	112.392
Oreava	2.308		13.475		15.783		15.783
Nicopoli	3.234		670		3.904		3.904
Mogurello	14.062		7.444	40.993	21.506	40.993	62.499
Sistow	80.285		9.827	6.600	90.112	6.600	96.712
Rustschuk	91.360		23.460	5.810	114.820	5.810	120.630
Giurgewo	250.408	1.583	56.256	20.550	306.664	22.133	328.797
Oltenezza	39.687		111.446	17.370	151.133	17.370	168.703
Silistria	8.239		6.823		15.062		15.062
Czernavoda	19.352	20.151	49.874		69.226	20.251	89.477
Ibraila	102.355	349.782	78.899	1.164.570	181.254	1,514.352	1,695.606
Galatz	119.220	66.487	202.701	122.679	321.921	189.166	511.087
Sulina	1.588	1,288.607	162		1,750	1,288.607	1,290.357
Tultscha	9.954		2.435		12.389		12.389
Ismail	22.628	2.700	5.083	10.030	27.711	12.730	40.441
Zusammen .	6,948.193	5,059.127	6,019.719	4,785.280			
B. Auf der Theiss und dem Bega-Canale.							
Tokay	3.082		49.613	4.485	52.695	4.485	57.180
T. Lucz	2.438		44.099	3.939	46.537	3.939	50.476
T. Füred	477		360	417	837	417	1.254
T. Abad	1.084				1.084		1.084
T. Roff	816				816		816
Szolnok	43.965	417	64.123	32.640	108.088	417	108.505
Csongrad u. Szentcs	2.924		254	355.075	3.187	355.075	358.262
Szegedin	39.832		331.560	585.261	371.392	585.261	956.653
T. Kanizsa	1.800		427	67.583	2.227	67.583	69.810
Zenta	13.511		41.605	240.383	55.116	240.383	295.499
N. Beese	16.784		3.636	471.464	20.420	471.464	491.884
G. Beeskerek	40.738		40.312	396.320	81.050	396.320	477.370
Temesvár	67.011		65.958	50.315	132.969	50.315	183.284
Zusammen .	234.462	417	641.947	2,207.882			

Stationen	Angekommen		Abgegangen		Zusammen		
	Kaufmannsgüter	Getreide	Kaufmannsgüter	Getreide	Kaufmannsgüter	Getreide	Im Ganzen
Z o l l - C e n t n e r							
C. Auf der Drau.							
Essek	82.050	13.566	753.833	16.264	835.883	29.830	865.713
Palesch	1.210				1.210		1.210
Valpo	501				501		501
Miholjac	903	2.904	485	6.112	1.388	9.016	10.404
Moslavina	274		1.747		2.021		2.021
Noskovec	886				886		886
Bares	5.509	6.729	59.799		65.308	6.729	72.037
Ferdinandsdorf	818				818		818
Legrad	701		551		1.252		1.252
Zusammen	92.852	23.199	816.415	22.376			
D. Auf der Save.							
Sissek	348.521	2,046.884	179.793	1.351	528.314	2,048.235	2,576.549
Jassenovac	59.168	41	845	98	60.013	139	60.152
A. Gradiska	15.352	5.996	7.421	844	22.773	6.840	29.613
Brood	16.453	2.543	32.503	432	48.956	2.975	51.931
Schamatz	3.265		12.069	2.510	15.274	2.510	17.784
Rajevosello	114.770	*120	127.492		242.262	120	242.382
Breska	24.206		7.168		31.374		31.374
Ruesa	5.364	7.094	12.675	7.265	18.039	14.359	32.398
Mitrowitz	9.589	88	9.145	47.284	18.734	47.372	66.106
Klenak	5.218		703	6.658	5.921	6.658	12.579
Schabacz	39.509		31.316	1.619	70.825	1.619	72.444
Zusammen	641.415	2,062.766	421.070	68.061			
E. Diverse Pruth-Stationen.							
	1.100			61.910	1.100	61.910	63.010
Summariu m							
Auf der (dem)	Angekommen		Abgegangen				
	Kaufmannsgüter	Getreide	Kaufmannsgüter	Getreide			
Z o l l - C e n t n e r							
Donau		6,948.193		5,059.127		6,019.719	
Theiss		234.462		417		641.947	
Drau		92.852		23.199		816.415	
Save		641.415		2,062.766		421.070	
Pruth		1.100					61.910
Auf der Linie Sulina-Odessa-Constantinopel		7,918.022		7,145.509		7,899.151	
		48.927				67.798	
		7,966.949				7,966.949	
		15,112.458				15,112.458	

2. Dampfschiffahrt der k. k. priv.

Landungs- oder Ladeort	A n g e k o m m e n							
	stromabwärts				stromaufwärts			
	Personen	Handels- güter	Holz	Schweine	Personen	Handels- güter	Holz	Schweine
		Centner	Klafter	Stück		Centner	Klafter	Stück
Belgrad				4.999	71.674	1.724	1.779	
Semlin						818		
Panesova					10.126	993	79	
Semendria	3.073	9.062		1.175	13.926			
Kubin						55		
Dubrovica	1.846	7.694		460	2.196			
Rama								
Bazias	1.563	47.763		55.743	192	2.052	726	17.214
Gradistje	633	2.035						
Moldova								
Drenkova								
Milanovac								
Orsova		317						
Vereserova								
T. Severin		126						
Radujevac		103						
Summe .	7.115	67.100		55.743	6.826	99.974	4.316	19.072

österr. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Abgegangen							
stromabwärts				stromaufwärts			
Personen	Handels- güter	Holz	Schweine	Personen	Handels- güter	Holz	Schweine
	Centner	Klafter	Stück		Centner	Klafter	Stück
5.763	43.597	. . .	206	. . .	. . .	. . .	. . .
. . .	. . .	. . .	97	. . .	. . .	. . .	. . .
. . .	4.770	. . .	1.681	. . .	2.753	. . .	. . .
749	14.705	. . .	26.056	2.746	3.360	. . .	1.788
. . .	. . .	. . .	12.607	. . .	. . .	. . .	. . .
376	2.939	. . .	15.096	1.903	13.746	. . .	70
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	2.752	. . .
227	1.089	. . .	. . .	1.498	64.992	. . .	. . .
. . .	. . .	. . .	. . .	679	13.622	. . .	2.069
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.564	. . .
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	421	. . .	1.897
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.836
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	313	. . .	625
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	23	. . .	2.415
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	11	. . .	8.193
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	733	. . .	179
7.115	67.100	. . .	55.743	6.826	99.974	4.316	19.072

Summariu								
der Dampfschiffahrt der k. k. priv. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.								
Verkehrsrichtung	Angekommen				Abgegangen			
	Personen	Handels- güter	Holz	Schweine	Personen	Handels- güter	Holz	Schweine
		Centner	Klafter	Stück		Centner	Klafter	Stück
stromabwärts	7.115	67.100	. . .	35.743	7.115	67.100	. . .	35.743
stromaufwärts	6.826	99.974	4.316	19.072	6.826	99.974	4.316	19.072
Zusammen	13.941	167.074	4.316	74.815	13.941	167.074 ¹⁾	4.316	74.815

¹⁾ Die Handelsgüter bestanden aus:

Mehl	31.149	Centner
Fellen und Häuten	31.082	"
Getreide	14.616	"
Steinkohlen	11.104	"
Eisen und Eisenwaren	9.895	"
Manufacturen	6.773	"
Wollwaren	5.632	"
Wolle	4.781	"
Wein	4.691	"
Leder	3.957	"
Colonialwaren	3.877	"
Spodium	3.570	"

Mais	3.474	Centner
Fetten	2.224	"
Kleien	2.222	"
Salz	2.120	"
Spiritus	1.875	"
Unschlitt	1.678	"
Nüsse	1.451	"
Leder	1.378	"
Leinenwaren	1.220	"
Diversen Waaren	18.305	"
Zusammen	167.074	Centner

III. Schiffs- und Waaren-Verkehr auf den Nebenflüssen der Donau.

a) Verkehr auf der Iller.

Landungs- oder Ladeort	Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähigkeit derselben in Wr. Centnern	Gattung	Menge
			der darauf verfrachteten Waaren	
			T h a l f a h r t a n g e k o m m e n	
Kempten	.....	.....	.....	.....
Memmingen	.....	.....	.....	.....
Illertissen	.....	.....	.....	.....
a b g e g a n g e n				
Kempten	1.322 Bretter- oder Stammflösse, so- genannte Fahren	105.760	Bretter Flossholz	677.000 Stück 32.880 "
Memmingen	?	?	Bretter, Latten, Stan- gen etc.	?
Illertissen	?	?	Bäume, Bretter . . .	?

Der Verkehr auf der Iller beschränkt sich von Kempten an, wo sie flossbar wird bis zu ihrer Einmündung in die Donau, lediglich auf das Verflößen von Stammholz und Brettern, welche Gegenstände den Hauptlande- oder vielmehr Ladeplätzen Kempten, Memmingen und Illertissen zugeführt und von dort auf kleinen Flüssen (Bretterriegeln, Fahren etc.) nach den Donauorten Ulm, Thalfingen etc. verfrachtet werden. Eine Schifffahrt zum Zweck des Personen- oder Waaren-Transportes besteht auf der nur thalwärts für Flösse fahrbaren Iller nicht und auch der Flosshandel hat seit Eröffnung der Kempten-Augsburger und Kempten-Ulmer Bahn ziemlich abgenommen. Ziffermässige Nachweisungen über die Anzahl der von den vorgenannten Ladeorten abgegangenen Flösse und deren Befrachtung liegen, mit Ausnahme von Kempten, nicht vor.

b) Verkehr auf den Lech.

Landungs- oder Ladeort	Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähigkeit derselben in Wr. Centnern	Gattung	Menge
			der darauf verfrachteten Waaren	
			T h a l f a h r t	
a n g e k o m m e n				
Füssen	.....	.....	.....	.....
Augsburg (Hochablass)	2.634 Flitschen 1.680 Flösse 12 Schneidbündl 6 Schiffe	250.000	Bretterbäume . . . Flossbäume Gyps Sand- und Tuffstein . Schuittholz Zink Schlachtvieh Gypssteine	63.456 Stück 43.686 " " 6.000 Fass 5.200 Kubikfuss 3.450 Klafter 200 Centner 192 Stück 150 Kubikklafter
a b g e g a n g e n				
Füssen	144 Flösse	11.300	Flossholz Gypssteine, Gyps . . Bretter Zink Mastochsen Käse Pech Wetzsteine	17.280 Centner 9.400 " " 1.000 " " 400 " " 200 " " 150 " " 120 " " 100 " "
Augsburg (Hochablass)	1.360 Flitschen 702 Flösse 6 Schiffe	113.500	leer	
				28.650 Centner

Der von Füssen an flossbare Lech wird mit Flößen von 2 bis 3 Baum-
längen befahren, welche mit Schnittmaterial, Gyps und Sandstein beladen nach
Augsburg fahren, dort ausgeladen werden und dann in die Donau übergehen,
um in Stepperg Solenhofer Steine zu laden. Die im Jahre 1865 von Augsburg
leer abgegangenen Flösse repräsentirten einen Werth von 219.360 fl. und
bestanden aus 32.640 Stück Bretter- und 18.954 Stück Flossbäumen. Schiffe
kommen auf dem Lech nur selten vor und es übersteigt deren Tragfähigkeit
kaum 400 Centner; die wenigen aber, welche vorkommen, fahren den Lech
unbeladen hinab und nehmen erst auf der Donau, meist in Stepperg, Ladung ein.
Eine Bergfahrt findet auf dem Lech nicht statt. Die Gesamtzahl der in der
Thalfahrt abgegangenen Fahrzeuge belief sich im Jahre 1865 auf 2.212 mit
124.800 Centner Tragfähigkeit, der angekommenen auf 4.332 mit 250.000 Centner
Tragfähigkeit.

c) Verkehr auf dem Donau-Main- (Ludwigs-) Canale.

Im Jahre 1865 sind von der Donau in den Ludwigs-Canal übergegangen 492 Schiffe und 77 Flösse; dagegen sind vom Ludwigs-Canale in die Donau übergegangen 410 Schiffe und 1 Floss.

Am Donau-Landungsplatze zu Kehlheim sind im Jahre 1865 in der Thalfahrt angekommen (vom 16. April bis 6. December): 258 beladene, 239 leere Schiffe mit 986.453 Centner Tragfähigkeit; in der Bergfahrt angekommen (vom 31. März bis 4. December): 486 beladene, 16 leere Schiffe mit 1.054.173 Centner Tragfähigkeit.

Am Canalahafen zu Kehlheim sind im Jahre 1865 in der Thalfahrt angekommen (vom 17. April bis 6. December): 410 Schiffe, 1 Floss mit 735.387 Centner Tragfähigkeit, 126.533 Centner Waaren im Werthe von 803.398 fl.; in der Thalfahrt abgegangen: 410 Schiffe, 1 Floss mit 735.387 Centner Tragfähigkeit, 112.909 Centner Waaren im Werthe von 761.475 fl.; in der Bergfahrt angekommen (vom 31. December bis 4. December): 492 Schiffe, 77 Flösse mit 959.924 Centner Tragfähigkeit, 640.502 Centner Waaren im Werthe von 1.278.698 fl.; in der Bergfahrt abgegangen: 492 Schiffe, 77 Flösse mit 959.924 Centner Tragfähigkeit, 640.502 Centner Waaren im Werthe von 1.278.698 fl.

I. Haupt-
der von den verschiedenen Hafenplätzen, Anländen und Abtheilungen des

Landungs- oder Ladeort		Abgegangen				
		S c h i f f e				
		1.	2.	3.	4.	5.
		C l a s s e				
0	Donau	14				
1	Kehlheim	507	21			
2	Kehlheim-Riedenburg	83				
3	Riedenburg	75	2			
4	Riedenburg-Töging	64	1			
5	Töging	109				
6	Töging-Beilngries	1				
7	Beilngries	289	16			
8	Beilngries-Berching					
9	Berching	2				
10	Wegscheid	6				
11	Wegscheid-Neumarkt	46				
12	Neumarkt	64	1			
13	Neumarkt-Rasch	57				
14	Rasch	42				
15	Rasch-Röthenbach	32	2			
16	Röthenbach	13	1			
17	Wendelstein	120	1			
18	Worzeldorf	14				
19	Nürnberg	965	55	1		
20	Doos	11				
21	Fürth	184	5			
22	Fürth-Erlangen	23	1			
23	Erlangen	106				
24	Windmühle	72				
25	Baiersdorf	18	1		2	
26	Forchheim	7	4	1	1	7
27	Forchheim-Bamberg	360	88	2	143	35
28	Bamberg	230	180	16	181	48
0	Main	7	14	5	38	4
	Summe .	3.521	393	25	365	95

U e b e r s i c h t

Ludwigs-Canals im Jahre 1865 angekommenen und abgegangenen Schiffe.

s i n d			A n g e k o m m e n s i n d								Bemerkungen
S c h i f f e		F l ö s s e	S c h i f f e						F l ö s s e		
6.	Summe		1.	2.	3.	4.	5.	6.		Summe	
C l a s s e		C l a s s e									
.....	14	.....	3	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3	.....
1	529	75	518	24	.....	.....	.....	.....	.....	542	3
.....	83	9	80	.....	.....	.....	.....	.....	.....	80	.....
.....	77	.....	85	1	.....	.....	.....	.....	.....	86	.....
.....	65	.....	67	1	.....	.....	.....	.....	.....	68	.....
.....	109	.....	113	.....	.....	.....	.....	.....	.....	113	.....
.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	305	.....	283	17	.....	.....	.....	.....	.....	300	.....
.....	2	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	.....
.....	6	.....	8	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8	.....
.....	46	1	46	1	.....	.....	.....	.....	.....	47	.....
.....	65	.....	58	1	.....	.....	.....	.....	.....	59	1
.....	57	.....	52	.....	.....	.....	.....	.....	.....	52	.....
.....	42	.....	42	.....	.....	.....	.....	.....	.....	42	.....
.....	34	.....	36	2	.....	.....	.....	.....	.....	38	.....
.....	14	4	18	4	.....	.....	.....	.....	.....	22	.....
.....	121	.....	118	1	.....	.....	.....	.....	.....	119	.....
.....	14	.....	11	.....	.....	.....	.....	.....	.....	11	.....
.....	1.021	5	942	55	1	.....	.....	.....	.....	998	.....
.....	11	.....	10	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10	.....
.....	189	1	191	7	.....	.....	.....	.....	.....	198	.....
.....	24	.....	24	1	.....	.....	.....	.....	.....	25	.....
.....	106	.....	128	.....	.....	.....	.....	.....	.....	128	1
.....	72	.....	50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	30	.....
.....	21	.....	15	.....	.....	2	.....	.....	.....	17	.....
1	21	14	9	5	1	1	7	1	.....	24	.....
5	633	3.950	361	107	19	143	37	6	.....	673	13
7	662	2	244	152	4	149	47	6	.....	632	3.917
.....	68	.....	7	14	.....	40	4	.....	.....	65	126
13	4.412	4.061	3.321	593	25	365	95	13	.....	4.412	4.061

201 Nachen passirten durch die Schleuse 100.

2. Zusammen

der im Jahre 1865 von der Donau in den Ludwigs-Canal und vom Ludwigs-Canal in den Main

Erze und Metalle, Roheisen, Kupfer, Messing, Blei, Bleche	Metall-waren, Maschinen- theile, Gussräder, Schienen	Feld- und Garten- früchte, Getreide, Gemüse, Tabak, Mehl	Öel, Fett, Talg, Thran, Unschlitt und Stearin	Salz	Wein, Brantwein, Spiritus, Essig	Fleisch, Fische, Wildpret, Käse, Butter, Brot	Häute, Felle, Pelz- und Leder- waren	Nutz- und Brennholz, Stangen, Bretter
Von der Donau in den								
187.5	814.8	169.619	618.4	10.1	333.1	32.3	8.5	546.959.7
Vom Ludwigs-Canal in								
5.531.4	1.049.9	10.216.9	1.905.4	.....	1.198.2	3.5	4.3	21.419
Vom Main in den								
11.888.2	1.025.1	18.719.5	2.888	.....	924.1	.....	.....	967.7
Vom Ludwigs-Canal in								
389.6	129.6	123.065.7	535.4	.....	.....	.....	.....	570.478.2

3. Zusammen

der bei sämtlichen Canal-Einneh

Einnehmereien	in der Richtung nach der Donau	in der Richtung nach dem Main
	Centner	
Kehlheim	22.157.6	637.168.1
Beilngries	1.214.7	601.364.6
Neumarkt	3.983.0	69.380.5
Nürnberg	79.576.1	123.163.6

stellung

Canal in die Donau, dann vom Main in den Ludwigs-Canal und vom Ludwigs-übergangenen Güter.

Steinkohle, Coaks, Holz- und sonstige Kohle, Torf	Steine, Kalk, Gyps, Cement, Asphalt	Abfälle aller Art und Düngungs- mittel	Baum- und Schafwolle, Woll-, Leinen- und Seidenwaaren	Glas, Porzellan, Steingut, Töpferwaaren und Schmelztiegel	Colonial-, Farb- und Spezerei- waaren, Rohzucker, Syrup	Sonstige Artikel	Zu- sammen
							Centner

Ludwigs-Canal gingen über:

.....	2.416-9	2.055-6	204-3	8097	1575	6.074-4	739.208-6
-------	---------	---------	-------	------	------	---------	-----------

die Donau gingen über:

3-123	44.587-8	809-9	88-4	413-2	20.266	12.879-7	123.496-6
-------	----------	-------	------	-------	--------	----------	-----------

Ludwigs-Canal gingen über:

.....	105.441-1	1.013-3	32-5	3-889-5	23.248	20.017-3	190.054-5
-------	-----------	---------	------	---------	--------	----------	-----------

den Main gingen über:

.....	1.293-6	2.419-8	190-6	2.918-4	2.256-4	3.866-8	708.710-5
-------	---------	---------	-------	---------	---------	---------	-----------

stellung

mereien abgefertigten Güter.

Einnehmereien	in der Richtung nach der Donau	in der Richtung nach dem Main
	Centner	
Fürth	3.232-8	3.453-5
Erlangen	80.670-7	3-527-3
Bamberg	227.346-0	61.932-8
Summe .	418.180-9	1,800.190-6

d) Verkehr an

Landungs- oder Ladeort	Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähig- keit der- selben in Wr. Ctrn.	Gattung	Menge	Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähig- keit der- selben in Wr. Ctrn.	Gattung	
			der verfrachteten Waaren				der verfrachteten	
			T h a l f a h r t					
			a n g e k o m m e n		a b g e g a n g e n			
Hall	.....	.....	.....	.....	14 Tiroler- Pletten	9.350	Limonien, Papier, Blei, Teppiche, Käse, Schmack, Wetzsteine, Beis, Obst, Asphalt
Kufstein	.....	.....	.....	.....	314 Tiroler- Pletten	561.300	Kalk, hydraul. . . Bau- u. Brennholz Käse Asphalt Steine Schwerspath . . . Schmack Gyps Obst Verschied. Waa- ren
Zollhaus	.....	.....	.....	.....	15 Tiroler- Pletten	14.100	Kalksteine . . . Kalk Werkholz Getreide
Rosenheim	371 Pletten	513.500	Kalk, hydraul. . . Sägewaaren . . . Steine Handelsgüter . . . Brennholz Gyps Kalk, gebrannter Schwerspath . . . Obst	287.659 Ctr. 37.570 " 45.170 " 18.733 " 16.850 " 11.550 " 4.890 " 1.136 " 613 "	371 Pletten	513.500	Kalk, hydraul. . . Steine Sägewaaren . . . Handelsgüter . . . Brennholz Gyps Kalk, gebrannter Schwerspath . . . Obst	
				424.162 Ctr.				

dem Inn.

Waaren	Menge	Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähigkeit derselben in Wr. Centnern	Gattung der verfrachteten Waaren	Meenge	Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähigkeit derselben in Wr. Centnern	Gattung der verfrachteten Waaren	Meenge	Anmerkung
	abgegangen	a n g e k o m m e n			a b g e g a n g e n					
	8.830 Ctr.									Die von Hall in der Thal- fahrt abgegangenen Schiffe waren nach Linz, theilweise nach Wien bestimmt.
	286.823 Ctr. 17.272 " 7.600 " 2.139 " 2.100 " 1.682 " 1.581 " 1.491 " 903 " 3.490 "									Von den abgegangenen Schiffen waren 38 nach Bayern bestimmt mit fol- genden Ladungen: Kalk 21.813 Ctr. Brennholz . . 4.225 " Steinen 2.100 " Gyps 1.490 " verschiedenen Waaren 670 " Summe . 30.300 Ctr.
	3.400 Ctr. 2.600 " 850 " 690 " 7.540 Ctr.									Von den abgegangenen Schiffen waren 11 mit nach- stehenden Ladungen nach Bayern bestimmt: Kalkstein . . 3.400 Ctr. Kalk 2.600 " Getreide . . . 690 " Summe . 6.690 Ctr.
	281.172 Ctr. 45.170 " 37.570 " 18.733 " 16.850 " 11.550 " 4.890 " 1.136 " 613 " 417.684 Ctr.	1 Rosen- heimer- Plette	1.200	Gerste .	325 Ctr.					Von den abgegangenen 571 Schiffen kamen und gin- gen 183 von und nach Bayern mit folgenden La- dungen: Steinen 42.134 Ctr. Süßgewaaren . 19.790 " Brennholz . . 10.250 " Gyps 9.580 " Kalk, gebrannt 2.530 " Summe . 84.284 Ctr. Die übrigen Schiffe und Ladungen waren nach Oesterreich bestimmt.

Landungs- oder Ladeort	Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähig- keit der- selben in Wr. Ctrn.	Gattung	Menge	Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähig- keit der- selben in Wr. Ctrn.	Gattung
			der verfrachteten Waaren		der verfrachteten		
	T h a l f a h r t						
a u g e k o m m e n				a b g e g a n g e n			
Braunau	102 Salzburger-, 21 Rosenheimer Pletten	382.800	Gyps, Eisenwaaren, chem. Producte	694 Ctr.	102 Salzburger-, 21 Rosenheimer-Pletten	382.800	.....
Obernberg	40 Salzburger-, 20 Tiroler-, 16 Rosenheimer-Pletten, 1 Gamszille	148.500	Brennholz . . . Werkholz . . . Kalk Gyps Verschied. Waaren	9.100 Ctr. 7.670 " 7.020 " 1.860 " 250 " 25.900 "	40 Salzburger-, 20 Tiroler-, 16 Rosenheimer-Pletten, 1 Gamszille	148.500	Werkholz . . . Brennholz . . . Getreide Spreu Malz Victualien Verschied. Waaren
Schärding	30 Salzburger-, 22 Tiroler-, 16 Pferde-Pletten, 24 Waidzillen, 2 Flüsse	79.350	Brennholz . . . Werkholz . . . Cement Stroh Gyps Kalk, gebrannter Blech Verschied. Waaren	13.450 Ctr. 4.020 " 3.210 " 4.590 " 2.085 " 1.735 " 670 " 590 " 30.370 Ctr.	30 Salzburger 22 Tiroler 19 Pferde-Pletten, 29 Waidzillen, 1 Floss	79.400	Werk- u. Brennholz Cement Gyps Stroh Ziegel Getreide Blech Verschied. Waaren
Passau	1.672 Ruder-schiffe 48 Flüsse	2.243.300	Brennholz . . . Handelsgüter . . . Salz Werkholz Gyps Kalk Steinkohlen . . . Getreide	410.000 Ctr. 378.132 " 219.054 " 112.000 " 84.265 " 61.389 " 22.050 " 19.340 " 1.306.250 Ctr.	782 Ruder-schiffe 48 Flüsse	1.397.800	Brennholz . . . Handelsgüter . . . Werkholz Kalk Getreide

Der von Hall an stromab- wie stromaufwärts schiffbare Inn dient seit Eröffnung der Rosenheim-Kufstein-Innsbrucker Eisenbahnverbindung nur mehr in der Thalfahrt als Handelsstrasse; die Bergfahrt hat ihre frühere Bedeutung bezüglich der Zufuhr von Getreide aus Oberösterreich und Baiern, dann von Steinkohlen aus den Gruben zu Häring nach Hall gänzlich eingebüsst; die Bergfahrt machten im Jahre 1865 kaum 150 grösstentheils unbeladene Pletten und Waidzillen, die über Rosen-

Menge	Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähigkeit derselben in Wr. Centnern	Gattung	Menge	Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähigkeit derselben in Wr. Centnern	Gattung	Menge	Anmerkung
Waaren			der verfrachteten Waaren				der verfrachteten Waaren		
Thalfahrt	B e r g f a h r t								
abgegangen	a n g e k o m m e n				a b g e g a n g e n				
?	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Ueber den Verkehr auf der oberhalb Braunau in den Inn einmündenden Salzach siehe Seite 144.
14.875 Ctr. 12.110 „ 23.350 „ 1.810 „ 1.635 „ 1.220 „ 620 „ 55.620 Ctr.	1 Rosenheimer Plette	1.200	.....	.....	1 Rosenheimer Plette	1.200	Gerste	325 Ctr.	Von den in der Thalfahrt abgegangenen Schiffen kamen von Hallein 39, von Kufstein 21, von Rosenheim 16, gingen nach Schürding 5, nach Passau 35, nach Engelhartzell 36. Von den verfrachteten Waaren gingen nach Passau: Getreide . . . 23.350 Ctr. Werkholz . . . 2.360 „ Malz 1.635 „ Summe . 27.545 Ctr.
5.930 Ctr. 3.310 „ 2.000 „ 1.920 „ 1.436 „ 850 „ 670 „ 624 „ 16.760 Ctr.	13 Pletten, 16 Waidzillen, 1 Dampfschiff	3.698	Handels-güter . 1000 Wall-fahrer	95 Ctr.	8 Pletten, 5 Waidzillen, 1 Dampfschiff	3.900	Handels-güter . 1000 Wall-fahrer	30 Ctr.	Von den thalwärts abgegangenen Schiffen fuhren nach: Wernstein 36 Passau 22 Oberzell 18 Wien 13 Linz 7 Pest 1 Ausser diesen Schiffen passirten Schürding in der Thalfahrt: 33 Tirolerpletten, 36 Pferde- und Seilpletten, 45 Waidzillen und 49 Salzburgerpletten. Von den in der Bergfahrt angekommenen Fahrzeugen kamen von Passau 17 „ Wernstein 7 „ Neuburg 6
410.250 Ctr. 153.932 „ 102.000 „ 34.019 „ 290 „ 717.491 Ctr.	.....	.....	.....	.....	114 Runderschiffe	51.300	Handels-güter	1.935 Ctr.	

heim nicht hinaus kamen, nebst einem Dampfschiffe, das jährlich einmal mit circa 1000 Wallfahrern nach Alt-Oetting fährt.

Der gesammte, durch die Zufuhren von der Salzach her bedeutend gesteigerte, Schiffs- und Waaren-Verkehr gestaltete sich an den oben angeführten acht Landungsplätzen des Inn im Jahre 1865 in nachstehender Weise. Es sind daselbst:

	Fahrzeuge	Ctr. Tragfähigkeit	Ctr. Ladung
Angekommen in der Thalfahrt	2.585	3,367.450	1,787.376
„ „ „ Bergfahrt	32	8.098	420
Zusammen .	2.617	3,375.548	1,787.796
Abgegangen in der Thalfahrt	2.042	3,106.750	1,549.028
„ „ „ Bergfahrt	129	56.400	2.310
Zusammen .	2.171	3,163.150	1,551.338
Angekommen und abgegangen in der Thalfahrt	4.627	6,474.200	3,336.404
„ „ „ „ „ Bergfahrt	161	64.498	2,730
Im Ganzen .	4.788	6,538.698	3,339.134

Nach der Grösse des Verkehrs reihen sich die einzelnen Landungsorte in folgender Weise:

	Anzahl	Ctr. Tragfähigkeit	Ctr. Ladung
der in der Thal- u. Bergfahrt angekommenen u. abgegangenen Fahrzeuge			
Passau	2.664	3,692.400	2,025.696
Rosenheim	1.143	1,028.200	842.171
Kufstein	314	561.300	325.103
Braunau	246	765.600	694
Schärding	239	168.348	47.255
Obernberg	156	299.400	81.845
Zollhaus	15	14.100	7.540
Hall	11	9.350	8.830
Zusammen .	4.788	6,538.698	3,339.134

Als der bedeutendste Ladeort erscheint Kufstein, als der wichtigste Ausladeplatz Passau, wogegen Rosenheim nur als Haltestation der Fahrzeuge anzusehen ist. Da der Inn, nachdem er den Boden Tirols unterhalb Kufstein verlassen, Baiern durchströmt und nach Aufnahme der Salzach bis zu seiner Einmündung in die Donau die Gränze zwischen Oesterreich und Baiern bildet, so vermittelt er nicht nur den Verkehr zwischen Tirol, Salzburg und Oberösterreich, sondern dient auch dem Güterausstausche beider Nachbarländer, und es kann mit Rücksicht auf die Nachweisungen des Zollamtes Engelhartzell (siehe Seite 105) der Antheil Baierns an dem Innverkehr auf 42, jener der österreichischen Länder auf 58 Percent veranschlagt werden.

Die vorzüglichsten Verkehrsgegenstände bilden neben dem Brenn- und Werkholz hydraulischer Kalk, welcher zu Kufstein geladen wird, Salz und Steine, die von der Salzach kommen, Steinkohlen welche nach Passau verführt werden und Getreide; und zwar entfallen auf

Brenn- und Werkholz	34·6	Percent
Kalk	17·3	„
Salz	15·4	„
Gyps	8·8	„
Steine	2·9	„
Steinkohlen	2·1	„
Getreide	1·5	„
Sonstige Handelsgüter	17·4	„

des gesammten Waarenverkehrs.

e) Verkauf

Landungs- oder Ladeort	Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähigkeit derselben in Wiener Centnern	Gattung	Menge
			der verfrachteten Waaren	
T h a l				
a n g e k o m m e n				
Golling				
Hallein und Rief	941 Flösse	47.000	Brennholz und Flossholz- materiale, Stämme, La- den, Bretter, Ruderstan- gen etc.	92.000 Centner
Salzburg	296 Flösse 227 Salzburgerpletten	101.450	Lärchen- und Fichten- stämme, Eisenbahn- schwelle, Brennholz .	112.000 Centner
Oberndorf	131 Salzburgerpletten 4 Flösse	108.500	Brenn- und Werkholz, Kno- chen, Bier, Fleisch, Fette Bairisches Salz	30.570 Centner 82.998 "
Ach	11 Pletten 14 Waidzillen	25.840	Bau- und Bruchsteine . Bausand Brenn- und Werkholz . . Kalk und Kalksteine . . . Ziegel Heu	12.800 Centner 4.920 " 2.075 " 610 " 720 " 30 "
				21.155 Centner

der Salzach.

Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähigkeit derselben in Wiener Centnern	Gattung	Menge	Anmerkung
		der verfrachteten Waaren		
f a h r t				
a b g e g a n g e n				
941 Flösse	47.000	Brennholz und Flossholz- materiale: Stämme, La- den, Bretter, Ruderstan- gen etc.	92.000 Centner	Von den in der Thalfahrt abgegangenen Flüssen wa- ren 741 nach Hallein, 200 nach Salzburg bestimmt.
296 Flösse 559 Salzburgerpletten	308.850	Lärchen- und Fichten- stämme Eisenbahnschwellen Pfosten und Laden Brennholz Bairisches Salz Oesterreichisches Salz . . . Gyps Gypssteine Kalk Chemische Hilfsstoffe Holzwaaren Marmor Eisen und Glas	20.000 Centner 12.500 " " 7.600 " " 76.300 " " 83.000 " " 32.000 " " 35.000 " " 6.000 " " 15.100 " " 4.353 " " 1.743 " " 990 " " 1.104 " "	Von den abgegangenen Fahrzeugen fahren nach Salzburg . . . 523 " Passau . . . 147 " Linz 129 " Wien 46 " Enns 10 Von den abgegangenen Waaren kamen Centner nach Salzburg . 104.600 " Passau . . 90.000 " Linz . . . 70.800 " Wien . . . 24.290 " Enns . . . 6.000
16 Salzburgerpletten	9.150	Werkholz Eisen- und Eisenwaaren . . . Holzwaaren Salz, Knochen, Gyps Steinwaaren Arsenik Korkstöpsel Seegrass Chemische Producte	1.962 Centner 661 " " 528 " " 359 " " 275 " " 251 " " 170 " " 43 " " 17 " "	Von den in der Thalfahrt abgegangenen 16 Pletten waren 9 nach Linz, 6 nach Wien, 1 nach Passau be- stimmt.
151 Salzburgerpletten 4 Flösse	108.500	Brenn- und Werkholz, Kno- chen, Bier, Fleisch, Fette Bairisches Salz	30.570 Centner 82.998 " "	Sämmtliche in der Thal- fahrt angekommenen Fahr- zeuge und Güter gingen wieder von hier ab u. z. nach Passau 110 " Linz 36 " Wien 6 " Neuhaus 2 " Landshag 1
29 Pletten 3 Flösse	49.300	Brennholz Bruchsteine Werkholz Flossbäume Gyps	12.895 Centner 6.985 " " 3.100 " " 152 " " 84 " "	Die in der Thalfahrt abgegangenen Fahrzeuge fahren mit ihren Ladungen theils nach Linz, theils nach Baiern.
			23.216 Centner	

Landungs- oder Ladeort	Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähigkeit derselben in Wiener Centnern	Gattung	Menge
			der verfrachteten Waaren	
B e r g				
a n g e k o m m e n				
Golling				
Hallein und Rief	227 Salzburgerpletten	79.500		
Salzburg				
Oberndorf				
Ach				

Die Salzach wird eigentlich schon oberhalb Golling nach Aufnahme der Lamm schiffbar; doch kann die Schifffahrt auf dieser Strecke wegen des Halleiner Holzrechens, durch welchen die Salzach ihrer ganzen Breite nach abgesperrt ist, nicht betrieben werden, da dieser Rechen für die Durchfahrt der Schiffe nur eine 14 Fuss

Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähigkeit derselben in Wiener Centnern	Gattung	Menge	Anmerkung
		der verfrachteten Waaren		
f a h r t				
a b g e g a n g e n				
227 Salzburgerpletten	79.500			Die in der Bergfahrt leer abgegangenen Schiffe die- nen lediglich zum Brenn- holz-Transporte zwischen Hallein und Salzburg.

breite Oeffnung („Lucken“ genannt) bietet, welche bei der grossen Gewalt des Wassers nur mit Gefahr zu passiren ist. An diesem Hindernisse scheiterte schon im Jahre 1847 ein auf rationelle Ausbeutung der reichen, an der oberen Salzach liegenden Gypslager abzielendes Unternehmen, da die zu diesem Zwecke zusammengetretene

Gesellschaft gezwungen war, ihre Schiffe mit höchstens 13 Fuss Breite zu bauen. Dies hatte nämlich zur Folge, dass sie mit den übrigen Schiffen, welche unterhalb des Halleiner Rechens Schiffe von bedeutend grösserer Breite, daher auch grösserer Tragfähigkeit benützen konnten, nicht zu concurriren im Stande war, da der Verlust an den nur zur einmaligen Thalfahrt verwendbaren Schiffen beim Verkaufe derselben sie stärker traf, als jene. Der Verkehr auf dieser Strecke beschränkt sich daher lediglich auf die Abtriftung und Verflössung des Brennholzes und des Schnittmaterials, aus welchem die Flösse zusammengestellt werden.

Die auf der Salzach in Gebrauch stehenden Fahrzeuge, deren Gattung und Beschaffenheit bereits im Abschnitte *B* geschildert wurden, werden in den Schopperwerkstätten zu Hallein, Glass und Morzg (bei Salzburg) dann zu Laufen gebaut und dienen grösstentheils nur zur einmaligen Thalfahrt; blos zwischen Hallein und Salzburg findet eine Bergfahrt statt mit 20 Salzburgerpletten, welche Brennholz verführen. Von den zu Thal fahrenden Schiffen dient ungefähr ein Dritteltheil als sogenannte „Zuschiffung bis Braunau,“ wo sie wegen der mit den günstigeren Stromverhältnissen zunehmenden Ladungsfähigkeit der Fahrzeuge umgeladen und zur weiteren Benützung verkauft werden.

Schiffmeister gab es im Jahre 1864 neben der vereinigten Halleiner und Laufener Schiffergemeinde in Hallein und Salzburg 7, in Obernberg 4; ausser diesen befrachten mitunter auch andere gewerbliche Unternehmer einige Schiffe auf eigene Rechnung, die Flösse dagegen werden ausschliesslich von letzteren verführt.

Die gesammte Verkehrsbewegung umfasste im Jahre 1865 an den früher angeführten fünf Landungsplätzen:

			Ctr. Tragfähigkeit	Ctr. Ladung
in der Thalfahrt	angekommene Fahrzeuge	1.641	mit 282.790	und 338.723
„ „	abgegangene	1.999	„ 522.800	„ 528.740
	zusammen Fahrzeuge	3.640	mit 805.590	und 867.463
„ „	Bergfahrt angekommene	227	„ 79.500	„ —
„ „	abgegangene	227	„ 79.500	„ —
	zusammen Fahrzeuge	454	mit 159.000	und —
	somit im Ganzen	4.094	„ 964.590	„ 867.463

und vertheilte sich auf die einzelnen Landungsplätze in nachfolgender Weise:

	Zahl	Tragfähigkeit	Ladung
der in der Thal- und Bergfahrt angekommenen und abgegangenen Fahrzeuge			
Hallein	2.023	435.350 Ctr.	387.690 Ctr.
Salzburg	766	190.100 „	116.266 „
Golling	941	47.000 „	92.000 „
Obernberg	310	217.000 „	227.136 „
Ach	54	75.140 „	44.371 „
zusammen .	4.094	964.590 Ctr.	867.463 Ctr.

Der grösste Theil der Fahrzeuge ging mit seiner Ladung von der Salzach auf den Inn über und von da theils nach Passau theils nach Oesterreich, wo sie bei dem Zollamte Engelhartzell wieder erscheinen (siehe Seite 105). Die hauptsächlichsten Verkehrsgegenstände auf der Salzach bildeten Brenn- und Werkholz, Salz und Gyps und zwar in nachstehendem Verhältnisse zur gesammten auf diesem Flusse verfrachteten Gütermenge:

Brennholz 30.6 Percent

Salz 30.0 „

Werkholz 18.0 „

Gyps 13.1 „

zusammen . 91.7 Percent der Gesammtmenge.

f) Verkehr auf dem Traun

Landungs- oder Ladeort	Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähigkeit derselben in Wiener Centnern	Gattung	Menge
			der verfrachteten Waaren	
a n g e k o m m e n				
T r a u n s e e				
Ebensee	730 Personen-Dampf- schiffe	876.000	73.000 Passagiere Kohlen, Getreide und Vic- tualien	105.000 Centner
	135 Schleppboote	124.000		
	2.076 Köbelschiffe	1.038.000		
Gmunden	730 Personen-Dampf- schiffe	876.000	73.000 Passagiere	863.740 Centner 24.800 „ 888.540 Centner
	135 Schleppboote	124.000		
	2.076 Köbelschiffe	1.038.000	Salz Holz	
	62 Flöße	24.800		
	Gamseln Pletten Gondeln			
T r a u n f l u s s				
T h a l f a h r t				
Gmunden				
Stadl und Lambach	Von der Traun.		Salz, Holzwaaren, Gyps, Bau- und Brennholz	161.468 Centner
	183 Seepletten	2.743		
	88 Trauner	39.600		
	84 Sechserzillen	33.600		
	48 Siebnerzillen	24.000		
	12 Neunerpletten	3.360		
	4 Mühlzillen	1.800	Bauholz, Pfosten, Laden- zeug etc.	271.915 Stück
	291 Flösse	72.750		
	710 Fahrzeuge	177.833		
	Von der Agger.				Ladenzeug, Bau- und Brennholz für . . . . .	36.740 Gulden
278 Pletten und Zillen	29.430			
3.528 Ladenflösse	403.120	Brennholz	1.040 Klafter	
Von der Alm.		Kälber	300 Stück	
2.960 Kohlen- und Laden- flösse	503.600	Fische und Krebse	110 Centner	
7.476 Fahrzeuge	1.118.003	Ladenzeug und Holzkohlen für	28.500 Gulden	
Wels	100 Trumpelfahren 60 Gadenflösse	9.900	Holz, Bretter	

see und dem Traunflusse.

Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähigkeit derselben in Wiener-Centnern	Gattung	Menge
		der verfrachteten Waaren	
a b g e g a n g e n			
T r a u n s e e			
730 Personen-Dampfschiffe	876.000	73.000 Passagiere	
155 Schleppboote	124.000		
2.076 Köhlschiffe	1.038.000	Salz	863.740 Centner
730 Personen-Dampfschiffe	876.000	73.000 Passagiere	
155 Schleppboote	124.000	Kohlen, Getreide und Victualien	105.000 Centner
2.076 Köhlschiffe	1.038.000		
Gamseln			
Pletten			
Gondeln			
T r a u n f l u s s			
T h a l f a h r t			
48 Zehnerpletten	14.400	Salz	110.695 Centner
42 Zwölferpletten	14.700	Laden	18.101 "
18 Vierzehnerpletten	8.110	Holzwaaren	8.710 "
15 Neunerpletten	4.200	Brennholz	7.590 "
32 Siebnerzillen	16.000	Bauholz	7.483 "
31 Sechserzillen	12.400	Gyps	3.200 "
88 Trauner	39.600	Asche	401 "
210 Flösse	63.000	Kreide	389 "
		Schleifsteine	233 "
		Fische	158 "
484 Fahrzeuge	172.410		156.960 Centner
6.779 Kohlen- und Ladenflösse	1,157.740	Salz, Holzwaaren, Gyps, Bau- und Brennholz	232.197 Centner
278 Pletten und Zillen	29.430	Bauholz, Pfosten, Ladezeug, Pol- sterholz, Staffeln	271.915 Stück
230 Trauner und Traunerl	112.500	Ladezeug, Bau- und Brennholz, Holzkohlen, Schindeln für	65.200 Gulden
183 See- und Fischerpletten	2.743	Brennholz	1.040 Klafter
121 Sechserzillen	48.400	Kälber	300 Stück
37 Siebnerzillen	18.500	Fische und Krebse	110 Centner
26 Mühlzillen	11.700		
2 Neunerpletten	560		
7.676 Fahrzeuge	1,381.573		
120 Trauner	36.000	Victualien	20.000 Centner
		Kaufmannsgüter	5.500 "
		Kälber	2.500 Stück

g) Verkehr auf der Vöklä,

Landungs- oder Ladeort	Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähigkeit derselben in Wiener Centnera	Gattung	Menge
			der verfrachteten Waaren	
V ö k l ä				
Frankenmarkt				
Voklamarkt				
Timmelkam				
A g g e r				
Schörfling	104 Ladenflöße	8.320	Ladenzeug und Brennholz	im Werthe von 4.190 fl.
	25 Pletten	2.250		
	6 Zillen	750		
	4 Trauerl.	30		
Harrern (Glatzing)	2.225 Inländer- und La- denflöße	222.500	Bauholz	10.000 Stück
			Pfosten	32.000 "
			Juchladen	40.000 "
			Feilladen	12.000 "
			Bruckstreu	4.000 "
			Staffeln	3.000 "
			Polsterholz	2.200 "
			Kälber	200 "
			Brennholz	1.040 Klafter
Fische und Krebse	80 Centner			
A I m				
Grönau				
Vichtwang				
Vorohdorf				

Die Vöklä, ein Nebenfluss der Agger wird von Frankenmarkt an mit kleinen Ladenflößen, von Timmelkam angefangen auch mit Pletten und Zillen befahren. Der Verkehr auf diesem Flusse ist jedoch in Folge der Concurrenz der Elisabeth-Westbahn, welche von Frankenmarkt aus sehr viel Ladenzeug und Brennholz befördert, gegenwärtig ziemlich unbedeutend und beschränkt sich zumeist auf das von den einzelnen Sägemühlenbesitzern verflösste Ladenholz, welches in sogenannte In-

Agger und Alm.

Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähigkeit derselben in Wiener Centnern	Gattung	Menge
		der verfrachteten Waaren	
f a h r t			
a b g e g a n g e n			
V ö k l a			
350 Ladenflöße	52.500	Ladenzeug	87.500 Stück
360 Inländerflöße	72.000	Laden	57.133 Stück
		Pfosten	16.295 "
		Lichtschnenzen	3.087 "
300 Ladenflöße	24.000	Ladenzeug, Brenn- und Bauholz, Schindeln etc.	im Werthe von 32.550 fl.
50 Seepletten	4.500		
30 Trauerl	3.000		
6 Mühlzillen	600		
2 Siebnerzillen	1.600		
A g g e r			
104 Ladenflöße	8.320	Ladenzeug und Brennholz	im Werthe von 4.190 fl.
25 Pletten	2.250		
6 Zillen	750		
4 Trauerl	30		
2.414 Inländer- und Ladenflöße 2 Steierpletten	248.800	Bauholz	10.200 Stück
		Pfosten	32.400 "
		Juchladen	43.000 "
		Feilladen	12.000 "
		Bruckstreun	4.600 "
		Staffeln	3.300 "
		Polsterholz	2.400 "
		Brennholz	1.040 Klafter
		Kälber	300 Stück
		Fische und Krebse	110 Centner
A l m			
1.500 Kohlen- und Ladenflöße . .	37.500	Ladenzeug und Holzkohlen	im Werthe von 28.500 fl.
1.174 Kohlen- und Ladenflöße . .	407.800	Ladenzeug und Holzkohlen	
272 Baum- und Ladenflöße	54.400	Ladenzeug	

länder und Ladenflöße (ein- oder zweirudrige Flöße kleinster Gattung) gebunden nach Linz, Mauthausen u. s. w. verführt wird. Patentirte Schiffer und Flossfahrer gibt es an der Vökla nicht, sondern die Schiffahrtsunternehmer sind die Sägemeister selbst, da jedem derselben das Recht zusteht, das von ihm erzeugte Schnittmaterialie gegen Entrichtung der bestehenden Flossgebühr auf der Vökla abzuführen. Eine Bergfahrt findet auf diesem Flusse nicht Statt.

Die Gesamtzahl der von den Orten Frankenmarkt, Vöklamarkt und Timmelkam abgegangenen Fahrzeuge belief sich im Jahre 1865 auf 1.098 mit 158.200 Ctr. Tragfähigkeit, welche mit 164.105 Stück Ladenzug, dann Bau- und Brennholz im Werthe von 32,550 fl. beladen thalwärts fuhren, und durch die Agger und Traun in die Donau gelangten.

Die Agger, welche bei Lambach in die Traun fällt, wird von den aus dem Attersee sowie von der Vökla herkommenden Flüssen und Pletten benützt; die Rhederei wird auch auf diesem Flusse nicht als ein eigenes Gewerbe, sondern nur zur Abfuhr des erzeugten Schnittmaterials von den einzelnen Sägemühlenbesitzern ausgeübt. Der Gesamtverkehr an den beiden Landungsplätzen Schörfling und Harrern (Glatzing) umfasste im Jahre 1865

angekommene Fahrzeuge 2.364 mit 233.850 Ctrn. Tragfähigkeit

abgegangene „ 2.555 „ 260.150 „ „

die Ladung der ersteren bestand aus 103.200 Stück Ladenzug, 1.040 Klaftern Brennholz, 200 Stück Kälber, 80 Centnern Fische und Krebse, die der letzteren aus 107.900 Stück Ladenzug, 1.040 Klaftern Brennholz, 300 Stück Kälber, 110 Centnern Fische und Krebse.

Mit Hinzurechnung der von der Vökla auf die Agger übergegangenen, mit 164.105 Stück Ladenzug, dann Bau- und Brennholz im Werthe von 32.550 fl. beladenen 1.098 Fahrzeuge, beziffert sich die Gesamtzahl der von der Agger in die Traun gelangten Fahrzeuge auf 3.653 und mit Hinzurechnung der unterhalb Harrern abgegangenen 153 Fahrzeuge auf 3.806 mit 434.550 Centnern Gesamttragfähigkeit und mit einer Ladung von 271.915 Stück Ladenzug, Pfosten etc., Bau- und Brennholz im Werthe von 36.740 fl., 1.040 Klaftern Brennholz, 300 Stück Kälber und 110 Centnern Fische und Krebse.

Die Alm wird von Grünau an bis zu ihrer Einmündung in die Traun mit sogenannten Gaden- und Kohlflösseln befahren. Die Flossfahrt wird auch hier nur von den an der Alm befindlichen Sägemühlenbesitzern, circa 40 an der Zahl, betrieben, und dauert von Mitte April bis Ende November; sie leidet hauptsächlich durch die schwer zu befahrenden Wehren und die Unregelmässigkeiten des Fahrwassers, was manche Beschädigung der Fahrzeuge zur Folge hat. Die Beseitigung der Schifffahrts- hindernisse wird grösstentheils den Flossfahrern selbst überlassen, theilweise auch aus dem Ertragnisse der Flossgebühr (30 kr. per Floss) bestritten. Die Gesamtzahl der von den Orten Grünau, Vichtwang und Vorchdorf abgegangenen Flösse betrug im Jahre 1865 2946, und jene der aus dem Almflusse überhaupt in die Traun gelangten Flösse 2.960 mit 505.600 Centnern Tragfähigkeit und einer (nur für einen Ladeort angegebenen) Ladung von Holzkohlen und Ladenzug für 28.500 fl. Im Ganzen dürften bei 740.000 Stück Ladenzug abgegangen sein.

Unweit Lambach vereinigen sich die Agger und Alm mit der Traun, dem Hauptflusse des Landes Oesterreich ob der Enns. Die Traun, der einzige von den hier genannten Flüssen, welcher unter der Aufsicht des Wasser-Bauamtes steht, hat eine starke Strömung, grösstentheils flache Ufer und führt, ungeachtet sie den Traunsee durchströmt, in ihrem weiteren Laufe noch so viel Schotter mit sich, dass

sie bei den häufig vorkommenden Hochwässern bedeutend versandet, ihr Fahrwasser ändert und dadurch mit ihrem zackigen Felsengrunde der Schiff- und Flossfahrt sehr gefährlich wird. Im Jahre 1865 sind deshalb mehrere Flösse zertrümmert worden und zwei Salzschiffe gänzlich verunglückt. Demungeachtet werden die Regulierungsarbeiten am Traunflusse nur mit grosser Sparsamkeit betrieben, hauptsächlich auf der unteren Strecke von Lambach abwärts, und es ist daher eine ganz natürliche Folge, dass die Schifffahrt auf der Traun, welche mit der Concurrenz der K. E. Westbahn zu kämpfen hat, von Jahr zu Jahr mehr in den Hintergrund tritt und sich derzeit nur noch auf die Abfuhr von Holz und etwas Salz beschränkt. Eine Bergfahrt kommt auf der Strecke Zizelau-Lambach wegen der vernachlässigten und durch das häufige, mit Gefahr verbundene Uebersetzen der Treppelwege von einem Ufer auf das andere, sowie wegen der unverhältnissmässig grossen Kosten (105 Gulden für zwei leere Trauner) nur mehr vereinzelt vor; im Jahre 1865 betrug die Zahl der zu Lambach in der Bergfahrt angekommenen Fahrzeuge 14. Die Mehrzahl der auf der Traun thalwärts abgegangenen Schiffe wird nach Beendigung der Fahrt in Wien zerschlagen und als Brennholz verkauft, wobei sich natürlicher Weise ein bedeutender Verlust ergibt, welcher auf die Benützung der billigen Wasserstrasse und auf den Schiffbau in sehr empfindlicher und ungünstiger Weise zurückwirkt.

Der Verkehr an den Landungsplätzen der Traun, Gmunden, Stadl (Lambach) und Wels, gestaltete sich im Jahre 1865 in nachfolgender Weise:

Verkehrsrichtung	Fahrzeuge	Ctr. Tragfähigkeit	L a d u n g					Holzwaaren
			Handels-güter Ctr.	Holz-waaren Stück	Brenn-holz Klfr.	Vieh Stück		
In der Thalfahrt kamen an	7.636	1,127.905	161.578	271.915	1.040	300	für 65.200 fl.	
„ „ „ gingen ab	8.280	1,589.985	414.767	271.915	1.040	2.800	„ 65.200 „	
„ „ Bergfahrt kamen an	14	14.000	. . .	. . .	. . .	. . .	. . . . .
Zusammen .	15.930	2,731.890	576.345	543.830	2.080	3.100	für 130.400 fl.	

Als der frequenteste Landungsplatz erscheint Stadl (Lambach), wo die Agger und Alm in die Traun münden und mit den zahlreichen von diesen Flüssen herabkommenden Fahrzeugen jene der Traun zusammentreffen; doch gehen fast alle hier ankommenden Fahrzeuge und Güter wieder thalwärts ab zur Donau, nachdem die kleineren Flösse zuvor an der Ausmündung der Traun, in der sogenannten Schinderlacken, zu grösseren zusammengebunden worden sind, um die Donau mit grösserer Sicherheit zu befahren.

Der von der Traun durchströmte Traunsee wird mit zwei Personen-Dampfschiffen von je 1.200 Centnern und zwei Schleppern von 600 und 1.000 Centnern Tragfähigkeit, dann von verschiedenen Ruderfahrzeugen befahren, die, neben den zwischen Hallstadt, Ebensee und Ischl einerseits und Gmunden andererseits verkehrenden ärarischen Salz-, sogenannten Kölbelschiffen, einen sehr lebendigen Personen- und Waarentransport vermitteln, welcher im Jahre 1865 an den Landungsplätzen Ebensee und Gmunden allein 146.000 Personen und 993.540 Centner Waaren (meist Salz) umfasste.

h) Verkekr auf

Landungs- oder Ladeort	Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähigkeit derselben in Wr. Centnern	Gattung	Menge
			der verfrachteten Waaren	
T h a l				
a n g e k o m m e n				
Weissenbach				
Weyer	148 Siebnerzillen . . .	44.400	Flossen, Stahl u. Eisensorten . . .	31.210 Centner
Steyer	880 ordinäre Holzflüsse	264.000		
	173 Waidhofer (Wald-) Zillen	60.550		
	36 Siebnerzillen	10.800	Stahl und Eisen . . .	60.000 Centner
	20 Ziegelschiffe	10.000	Dachziegel	25.000 "
	20 Einstellplatten	3.000	Flossen	3.500 "
	48 Gamszillen	38.400	Gyps	1.500 "
	132 Trauner	66.000	Lohe	200 "
	1.309 Fahrzeuge	452.750	Pech	160 "
	von der Steyer:		Ladenzeug	20.000 Stück
	410 Ladenflüsse	12.300	Brennholz	5.000 Klafter
	1.719	465.050	Kohlen	12.000 Metzen
Enns	124 Holz- und Ladenflüsse	31.000	Brennholz	2.000 Klafter
			Ladenzeug	16.000 Stück

der Enns.

Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähigkeit derselben in Wr. Centnern	Gattung	Menge	Anmerkung
		der verfrachteten Waaren		
a b g e g a n g e n				
148 Siebnerzillen	44.400	Flossen, Stahl u. Eisensorten . . .	31.240 Centner	
36 Siebnerzillen	10.800	Flossen Getreide	4.150 Centner	
			143 „	
			4.293 Centner	
124 Holz- und Ladenflüsse	31.000	Eisen, Stahl und Eisengeschmeide Brennholz Ladenzeug Kälher	12.500 Centner 3.700 Klafter 16.000 Stück 1.600 „	Ausser den nebenangeführ- ten Waaren wurden noch 1.350 Personen thalwärts und 150 Personen bergwärts von Steyer aus befördert. Die auf der Steyer, welche bei der gleichnamigen Stadt in die Enns mündet, verkehrenden Ladenflüsse kommen grössten- theils von Grünburg und werden in Steyer oder Enns zerschlagen und verkauft.
48 Gamszillen	38.400			
10 eiserne Schiffe	7.500			
132 Trauer	66.000			
314 Fahrzeuge	142.900			
.....	

Landungs- oder Ladeort	A n z a h l und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähigkeit derselben in Wr. Centnern	Gattung	Menge
			der verfrachteten Waaren	
B e r g				
a n g e k o m m e n				
Weissenbach	148 Siebnerzillen	44.400	Getreide Nägel	1.565 Centner 239 " 1.804 Centner
Weyer	36 Siebnerzillen	10.800	Getreide Nägel	309 Centner 434 " 743 Centner
Steyer	132 Trauner 48 Gamsen 20 Einstellplatten 10 eiserne Schiffe 210 Fahrzeuge	66.000 38.400 3.000 7.500 114.900	Wein Beiner	5.000 Eimer 500 Centner
Enns				

Die Schiff- und Flossfahrt auf der Enns wurde neben einigen Sägemühlen-Hauptgewerkschaft (bis September 1865 in eigener Regie) betrieben, und dient vorin der Thalfahrt, von Getreide und Victualien in der Bergfahrt, und in beiden Richtern gesammte Schiffs- und Waarenverkehr an den nebenangegebenen Landungs-

In der Thalfahrt kamen an	1.991 Fahrzeuge von
„ „ „ gingen ab	498 „ „
	zusammen . 2.489 Fahrzeuge von
„ „ Bergfahrt kamen an	394 „ „
„ „ „ gingen ab	215 „ „
	zusammen . 609 Fahrzeuge von
„ „ Thal- und Bergfahrt kamen an	2.385 „ „
„ „ „ „ gingen ab	713 „ „
	im Ganzen . 3.098 Fahrzeuge von

Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähigkeit derselben in Wr. Centnern	Gattung	Menge	Anmerkung
		der verfrachteten Waaren		
f a h r t				
a b g e g a n g e n				
.....
112 Sieberäulen	33.600	.....	.....	.....
36 Sieberzillen 67 Waidhofnerzillen 103 Fahrzeuge	10.800 23.450 34.250	Getreide und Vic- tualien	8.500 Metzen	Ausser den nebenangeführten Waaren wurden noch 1.350 Per- sonen thalwärts und 150 Per- sonen bergwärts von Steyer aus befördert.
.....

besitzern von 5 Schiffmeistern, wovon 3 in Steyer, und von der k. k. Innerberger zugweise zur Beförderung von Eisen und Eisenwaaren, Brennholz und Ladenzugungen auch zur Personenbeförderung.

orten der Enns im Jahre 1865 zeigt nachstehende Resultate:

	Waaren Centner	Laden Stück	Getreide Metzen	Holzkohlen Metzen	Brennholz Klafter	Vieh Stück
540.450 Ctrn. Trgf. mit	121.600	36.000	. . .	12.000	7.000	. .
198.100 " " "	48.033	16.000	. . .	. . .	3.700	1.600
738.550 Ctrn. Trgf. mit	169.633	52.000	. . .	12.000	10.700	1.600
170.100 " " "	9.047	. . .	. . .	. . .	. . .	. .
67.850 " " "	. . .	. . .	8.500	. . .	. . .	. .
237.950 Ctrn. Trgf. mit	9.047	. . .	8.500	. . .	. . .	. .
710.550 " " "	130.647	36.000	. . .	12.000	7.000	. .
265.950 " " "	48.000	16.000	8.500	. . .	3.700	1.600
976.500 Ctrn. Trgf. mit	178.647	52.000	8.500	12.000	10.700	1.600

i) V e r k e h r a u f

Landungs- oder Ladeort	A n z a h l und G a t t u n g der F a h r z e u g e	Tragfähigkeit derselben in Wr. Centnern	Gattung	Menge
			der verfrachteten Waaren	
T h a l				
a n g e k o m m e n				
Teinitz				
Türnitz				
Rabensburg	60 Siebnerzillen	42.000		
Angern	111 Klotzillen 70 Siebnerzillen 35 Marchlösse	84.370	Brennholz . . .	5.411 Klafter
Hochstetten	30 Klotzillen	10.500		

der March.

Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähigkeit derselben in Wr. Centnern	Gattung	Menge	Anmerkung
		der verfrachteten Waaren		
f a h r t a b g e g a n g e n				
41 Siebnerzillen	28.700	Brennholz . . .	1.500 Klafter	Verkehrten zwischen Teinitz und Angera.
29 Siebnerzillen	46.820	Brennholz . . .	1.173 Klafter	Verkehrten zwischen Türnitz und Angera.
60 Siebnerzillen	42.000	Brennholz . . .	2.740 Klafter	Gingen beladen ab nach Hohenau.
30 Klotzillen	10.500	. . . . .	. . . . .	Die angekommenen Marchflösse waren nicht beladen.
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	Verkehrten zwischen Hochstetten und Angern.

Landungs- oder Ladeort	A n z a h l und G a t t u n g der F a h r z e u g e	Tragfähigkeit derselben in Wr. Centnern	Gattung	Menge
			der verfrachteten Waaren	
B e r g				
a n g e k o m m e n				
Teinitz	41 Siebnerzillen	28.700	. . . . .	. . . . .
Türnitz	29 Siebnerzillen	16.820	. . . . .	. . . . .
Rabensburg . . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
Angern	30 Klotzillen	10.500	Brennholz	720 Klafter
Hochstetten . . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .

Die March ist von Teinitz (unterhalb Göding) an bis zu ihrer Ausmündung in die Donau bei Theben für Schiffe von 600 bis 800 Centnern Tragfähigkeit fahrbar. Schwierige Stellen für die Schifffahrt bilden die durch zahlreiche Flusskrümmungen hervorgerufenen Sandbänke, insbesondere bei Hohenau, welche eine Regulirung des Flussbettes dringend erfordern. Hierdurch würde zugleich auch die Schifffahrtsperiode auf der March verlängert werden, welche gegenwärtig nur von März bis Ende Mai, das ist so lange als die Schneewasser andauern, währt, ausserdem aber kann die March nur nach länger andauerndem Regen zeitweise befahren werden.

Der Verkehr auf der March, welcher sich zumeist auf die Zufuhr von Brennholz nach der Eisenbahnstation Angern beschränkt, gestaltete sich im Jahre 1865 in nachstehender Weise:

Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähigkeit derselben in Wr. Centnern	Gattung	Menge	Anmerkung
		der verfrachteten Waaren		
f a h r t				
a b g e g a n g e n				
.....	.....	.....	.....	Verkehrten zwischen Teinitz und Angera.
.....	.....	.....	.....	Verkehrten zwischen Türitz und Angera.
.....	
111 Klotzzillen	38.850	.....	.....
30 Klotzzillen	10.500	Brennholz	720 Klafter	Verkehrten zwischen Hoch- stetten und Angera.

			Ctr. Trag- fähigkeit	Brennholz Klafter
In der Thalfahrt kamen an	306 Fahrzeuge von	136.870 mit	5.411	
„ „ Bergfahrt „ „	100 „ „	56.020 ohne Ladung		
	zusammen . 406 Fahrzeuge von	192.890 mit	5.411	
„ „ Thalfahrt gingen ab	160 Fahrzeuge von	98.020 mit	5.413	
„ „ Bergfahrt „ „	141 „ „	49.350 „	720	
	zusammen . 301 Fahrzeuge von	147.370 mit	6.133	
im Ganzen kamen an und gingen ab . . 707	„ „	340.260 „	11.544	

k) V e r k e h r a u f

Landungs- oder Ladeort	Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähigkeit derselben in Wiener Centnern	Gattung	Menge
			der verfrachteten Waren	
			T h a l	
a n g e k o m m e n				
Gelb				
Király-Lehotta				
Bocza				
Porubka				
Hradek	3.286 Flösse	200.840	Schnittmaterial Roheisen Gerbbholz Kupfer Latten, Stangen Kohlholz	201.560 Kubik-Fuss 99.448 Centner 16.989 " 3.450 " 1.630 Stück 286 Klafter
Szered	3.493	210.870	Schindeln Weinpfähle Latten, Stangen Bretter Radspeichen Radfelgen Pfosten Birkenbesen Fassreife Schaffeln Schaufeln Baumstämme Schwingen Gartenrechen Bettstätten Schleif- und Mühlesteine Krautfässer Kasten und Truben Schiebkarren Bottiche Fässer Wiegen, Tröge Butten Holzschüsseln Tische, ordinäre Stühle Kinderwägen Mörser Spinrocken Liptauer Käse Brennholz	3.590.000 Stück 1.300.000 " 598.720 " 237.500 " 70.000 " 37.000 " 16.820 " 8.500 " 2.775 " 1.750 " 1.700 " 1.100 " 1.050 " 900 " 800 " 497 " 485 " 472 " 400 " 325 " 280 " 270 " 230 " 165 " 150 " 130 " 45 " 35 " 30 " 350 Dosen 165 Klafter

der Waag

Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähigkeit derselben in Wiener Centnern	Gattung	Menge
		der verfrachteten Waaren	
f a h r t			
a b g e g a n g e n			
11 Flösse	1.210	.....	.....
121 Flösse	7.800	Schnittmaterial	4.300 Kubik-Fuss
		Gerbholz	720 Centner
		Roheisen	250 "
		Stangen	200 "
78 Flösse	5.300	Kohlholz	30 "
	
		Schnittmaterial	197.260 Kubik-Fuss
		Roheisen	99.198 Centner
3.076 Flösse	183.530	Gerbholz	16.269 "
		Kupfer	3.450 "
		Latten, Stangen	1.430 Stück
		Kohlholz	256 Klafter
	
4.189 Flösse	259.130	Schnittmaterial	274.085 Kubik-Fuss
		Roheisen	113.336 Centner
		Gerbholz	28.093 "
		Kupfer	4.470 "
		Latten, Stangen	1.630 Stück
.....	.....	Kohlholz	286 Klafter
.....

Die Waag wird von Geib und Király-Lehotta angefangen bis zu ihrer Einmündung in die Donau bei Gutta mit Flössen befahren, welche die verschiedenen Erzeugnisse des Liptauer, Arvaer und Thuroezer Comitates, als: Bauholz aller Art, Holzwaaren und Hausgeräthe, Roheisen, Kupfer, Gerbholz und Käse nach Szered, Komorn und Ofen bringen. Die Grösse, daher auch die Tragfähigkeit und der Werth der Flösse ist sehr verschieden und wechselt erstere zwischen 12 und 125 Centner, letzterer zwischen 10.50 fl. und 125.32 fl. Der Gesamtwert der von den Orten Geib, Király-Lehotta, Boesa, Porubka und Hradek im Jahre 1865 in der Thalfahrt abgegangenen 4.189 Flösse betrug 183.234 fl.; der Verkauf derselben erfolgt grösstentheils in Komorn, von wo übrigens eine ziemliche Anzahl noch bergwärts nach Raab geführt wird. Von den vorerwähnten Flössen gingen

nach Paluezka	22	nach Illava	112
„ Varin	24	„ Bicza	188
„ Rosenberg	29	„ Sillein	1.647
„ Szt. Istvány	45	„ Komorn	1.959
„ Ofen	58		
„ Verbiez	105		
		zusammen .	4.189,

wovon 633 leer.

Der gesammte Schiffs- und Waarenverkehr an den einzelnen Landungsorten der Waag, welche thalwärts nur mit Flössen befahren wird, belief sich im Jahre 1865 auf 6.481 Fahrzeuge mit 411.710 Centnern Tragfähigkeit und 5,867.759 Stück, 201.560 Kubik-Fuss, 119,887 Centnern und 451 Klaftern Ladung, welche ankamen, und auf 4.189 Fahrzeuge mit 259.130 Centnern Tragfähigkeit und 1.630 Stück, 274.085 Kubik-Fuss, 147.899 Centnern und 286 Klaftern Ladung, welche abgingen, somit im Ganzen auf 10.670 Fahrzeuge mit 670.840 Centnern Tragfähigkeit und 5,869,389 Stück, 475.645 Kubik-Fuss, 267.786 Centnern und 737 Klaftern Ladung.

Die wichtigsten Landungsorte für die Waagflösse sind Sillein, wohin 103.260 Centner Roheisen, Illava, wohin 286 Klafter Kohlholz, dann Komorn, wohin der Rest der von Hradek abgegangenen Waaren verführt wurde, endlich Szered, wo zur Zeit des Jahrmarktes Tausende von Flössen landen, auf welchen die mit Ackerbau wenig beschäftigten Bewohner des Liptauer, Thuroezer, Arvaer und Trenesiner Comitats die Erzeugnisse ihres holzreichen Bodens und die Producte ihrer häuslichen Thätigkeit bringen. Wie erstere nur aus Stämmen, Pfosten, Brettern, Latten, Schindeln u. dgl. bestehen, so sind auch letztere ausschliesslich aus Buchenholz gefertigte Haus- und Ackerbaugeräthe, wie Mehl- und Kleidertruhen, Tische und Stühle, Radfelgen und Speichen, Schaufeln, Rechen etc. Der Werth dieser im Jahre 1865 nach Szered mittelst Flössen gebrachten Gegenstände erreichte den nicht unbedeutenden Betrag von 309.468 fl.

Der Gesamtwert aller von den angeführten Orten auf der Waag verführte Güter kann mit Inbegriff der Flösse auf 995.000 fl. beziffert werden, wovon circa

42	Percent	auf das	Schnittmateriale,
26	"	"	Flossholz,
16	"	"	die Holzgeräthe,
12	"	"	das Roheisen,
3	"	"	die Gerberlohe,
1	"	"	Kupfer, Käse, Butter etc. entfällt.

D) Verkehr auf der Gran.

Die Gran, deren Quellen ebenso wie jene der Waag in den Thalgründen der Tatra liegen, vermittelt einen nicht unbedeutenden Verkehr an Holz und Holzwaaren, Eisen, Blei und sonstigen Montanproducten, welche aus dem Sohler und Barscher Comitats auf zahlreichen Flössen, für welche allein die Gran zugänglich ist, der Donau zugeführt werden.

Im Jahre 1865 wurden auf 1.500 Flössen mit 150.000 Ctrn. Gesamttraggfähigkeit

2,000.000 Stück Schindeln

2,000.000 „ Weinstecken

1,000.000 „ Latten

150.000 „ Bretter

10.000 Ctr. Eisen (aus der Neusohler Gegend von Rohnitz und Brezova)

2.000 „ Blei (aus Kremnitz und Zsarnowitz)

verführt.

m) Verkehr auf dem Sarviz-Canale.

Der den Sio mit der Sarviz verbindende, zunächst die Boden-Entsumpfung im Stuhlweissenburger Comitats bezweckende Sarviz-Canal wird auch nebenbei für den Verkehr benützt, der übrigens sowohl den Gegenständen nach, welche er umfasst (Baumaterialien und Victualien), als auch der Zeit nach, in welcher er stattfindet (meist zur Zeit der Wochenmärkte), als rein localer bezeichnet werden muss. Nach den vorliegenden, den Landungsplatz Szegzárd (der einzige bedeutendere Ort an Wasserstrasse) betreffenden Nachweisungen, umfasste der Verkehr:

dieser 180 Flösse, beladen mit Baumaterialien,

164 Pletten, beladen mit Wochenmarktsartikeln

4 „ mit Jahrmarktsgegenständen (Holzgeräthschaften) und

3 „ die mit Binder- und Eichenholz beladen von Esseck aus stromaufwärts nach Szegzárd kamen,

somit im Ganzen 351 Fahrzeuge mit 183.150 Ctrn. Gesamttraggfähigkeit, deren Ladung kaum 175.000 Ctr. überstiegen haben dürfte.

n) Verkehr auf dem

Zusammenstellung

von der Donau in den Franzens-Canal und vom Franzens-Canal in die Donau, dann von der Theiss

Verkehrsrichtung	S c h i f f e		F l ü s s e		Summe	Weizen	
	beladen	leer	beladen	leer		N. Ö. Metzen	
T h a l							
Aus der Donau durch den ganzen Canal in die Theiss gefahren	4	102	.....	.....	106	.....
Aus der Donau in den Canal gefahren und dort ausgeladen	104	248	52	.....	404	.....
Aus dem Canal in die Theiss gefahren	1	16	.....	.....	17	.....
B e r g							
Aus der Theiss durch den ganzen Canal in die Donau gefahren	67	8	.....	.....	75		149.076
Aus der Theiss in den Canal gefahren und dort ausgeladen	14	1	14	.....	29	.....
Im Canal geladen und in die Donau gefahren	248	106	.....	.....	354		544.184
C a n a l-							
Schiffe, die blos im Rayon des Canals verkehren	7	18	36	.....	51		130
Zusammen .	445	499	122	.....	1.066		693.410

Verkehrsrichtung	Körnerfrüchte zusammen	Salz	Oel	Wein	Gedörrtes Obst	Möbeln, Maschinen und Werkzeuge
	N. S. Metzen						W i e n e r
T h a l						
Aus der Donau durch den ganzen Canal in die Theiss gefahren . . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
Aus der Donau in den Canal ge- fahren und dort ausgeladen . . . . .	. . . . .	857	. . . . .	24,070	1,892	20
Aus dem Canal in die Theiss ge- fahren . . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
B e r g						
Aus der Theiss durch den ganzen Canal in die Donau gefahren	299,692	19,176	. . . . .	. . . . .	. . . . .	20
Aus der Theiss in den Canal ge- fahren und dort ausgeladen	9,367	5,400	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
Im Canal geladen und in die Donau gefahren	1,543,442	. . . . .	946	. . . . .	. . . . .	1,741
C a n a l						
Schiffe, die blos im Rayon des Canals verkehrten	1,450	712	. . . . .	624	. . . . .	. . . . .
Zusammen	4,853,951	26,143	946	24,694	1,892	1,781

Der Franzens- (Bacser) Canal, welcher die Donau bei Bezdan mit der Theiss bei Földvár verbindet, hat eine Länge von $14\frac{1}{2}$ Meilen und solche Ausmasse, dass mit Ausnahme von Dampfschiffen die grössten Donau- und Theiss-Ruderschiffe mit voller Ladung (8.000 bis 10.000 Metzen) auf demselben verkehren können. Durch die Abkürzung der natürlichen Wasserstrasse um mehr als 20 Meilen erleichtert er die Zufuhr der Naturproducte (meist Körnerfrüchte und Salz) von der oberen Theiss, von der Maros und insbesondere aus dem Banate in die Donau, sowie den Transport von Brennholz und Steinkohlen, aus letzterer nach den Theissgegenden, welche an beiden vorgenannten Gegenständen Mangel leiden. Durch die in letzterer Zeit eingetretene Peage-Ermässigung hat die Zufuhr derselben bedeutend zugenommen, und auch die Getreidetransporte, welche gegen-

Kaufmannsgüter	Stein- und Holzkohlen	Brennholz	Baumaterialien	Verschiedene Materialien	Gesamtwicht	Anmerkung
C e n t n e r						
f a h r t						
16	5,347	1,554	4,872	201	11,990	
3,138	10,248	69,410	20,034	34,711	165,400	
.....	.....	.....	.....	93	93	
f a h r t						
9	.....	.....	2,904	.....	279,763	
.....	.....	.....	7,686	887	20,705	
423	.....	4,306	2,349	4,115	1,022,741	
S c h i f f f a h r t						
.....	.....	1,783	.....	427	3,354	
4,606	13,393	77,033	37,843	40,434	1,504,048	1) Mit Einschluss der auf das Gewicht reducirten Körnerfrüchte

wärtig durch andauernde Unterbrechungen der Bergfahrt bei niederem Wasserstande der Theiss leiden, dürften durch den im Zuge befindlichen Bau einer Nothschleuse an der Canalausmündung bei Földvár einen bedeutenden Aufschwung erfahren.

Die bedeutendsten Ladeplätze am Franzens-Canale, dessen Gesamtverkehr im Jahre 1863 1,504.048 Centner erreichte, wovon 177.483 auf die Thalfahrt (Donau-Theiss), 1,323.211 auf die Bergfahrt (Theiss-Donau) und 3.354 auf den Verkehr längs des Canales selbst entfallen, sind Neu-Verbasz, wo 60 Schiffe bei 500.000 Metzen, und Zombor, wo 46 Schiffe 132.876 Metzen Frucht geladen haben; an den übrigen Landungsplätzen Kl. Stapar, Kula, Cservenka, Szivatz wurden von 90 Schiffen zusammen 591.000 Metzen geladen.

der Drau.

Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Trag- fähigkeit derselben in Wr. Centnern	Name des		leer	beladen	Gattung	Menge
		Auslaufs- ortes	Bestim- mungs- ortes					der verfrachteten Waaren
f a h r t							
a b g e g a n g e n							
47 Pletten 21 Flösse	300 400	Ober-Drau- burg			68	Holzkohlen . . Merkantiltretter	14.100 Schaff (a 15 $\frac{1}{2}$ Cub.-Fuss) 16.400 Stück
18 Pletten 26 Pletten	300 400	Stein			44	Holzkohlen . . . Bleiblöcke . . . Galmei	6.800 Schaff 800 Centner 10.000 Centner
39 Pletten	400	Dellach			39	Merkantiltretter und Holzwa- ren	50.111 Stück
11 Pletten	300	Berg			11	Merkantilladen . Holzkohlen . . .	900 Stück 2.430 Schaff
1 Plette	300	Bruggen			1	Holzkohlen . . .	350 Schaff
4 Pletten 7 Flösse	300 400	Pobersach			11	Holzkohlen . . . Merkantiltretter	1.200 Schaff 3.090 Stück
8 Pletten 3 Pletten	400 300	Steinfeld			11	Holzkohlen . . . Merkantilladen .	900 Schaff 10.000 Stück
12 Pletten 13 Flösse	350 400	Feldbach			23	Holzkohlen . . . Merkantiltretter Bauholz	3.990 Schaff 5.717 Stück
50 Flösse	400	Mauthrucken			50	Merkantiltretter	50.000 Stück
10 Pletten 60 Flösse	300 300	Pattendorf			70	Holzkohlen . . . Merkantiltretter	3.000 Schaff 60.000 Stück
60 Flösse	400	Feistritz			60	Merkantiltretter	60.000 Stück
5 Flösse	300	Pobersach			5	Merkantiltretter	3.000 Stück
10 Flösse	300	Tscheuritsch			10	Merkantiltretter	8.000 Stück

Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Trag- fähigkeit derselben in Wr. Centnern	Name des		leer	beladen	Gattung	Menge
		Auslaufs- ortes	Bestim- mungs- ortes					der verfrachteten Waaren
f a h r t							
a b g e g a n g e n							
60 Flöße	400	Kellerberg			60	Merkantilbretter	60.000 Stück
12 Flöße	300	Lansach			12	Merkantilbretter	8.400 Stück
50 Flöße	400	Weissenbach			50	Merkantilbretter	30.000 Stück
1 Floss	200	Feistritz			1	Bauholz	25 Stämme
8 Pletten	300	Trieblach			18	Holzkohlen	2.320 Schaff
10 Flöße	200					Merkantilbretter	7.800 Stück
8 Pletten	300	Lavamünd			10	Merkantilbretter	8.200 Stück
2 Flöße						Stammholz	90 Stück
49 Pletten	200—800	Unter-Drau- burg			90	Merkantilbretter	32.330 Stück
41 Flöße	150—1.000					Streekwaare	300 Pfund
						Lederlohe	150 Pfund
21 Pletten	200—300	Unter-Drau- burg			21	Merkantilbretter	21.200 Stück

Fortlaufende Nummer	Landungs- oder Ladeort	Schiffahrts-Periode	Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Trag- fähigkeit derselben in Wr. Ctn.	Name des		leer	be- laden	Gattung	Menge
					Auslaufs- ortes	Bestim- mungs- ortes					der verfrachteten Waaren
T h a l										
a n g e k o m m e n										
25	Marburg . . .	Anfang März bis Ende Decem- ber	160 Pletten . 1.850 Flösse .	400—600 300—700	?	Kroatien, Ungara		2.010	Eisen, Blei, Bau- und Brennholz, Weingarten- stecken . . .	283.000 Ctr.
26	Essek	"	1 Dampfboot 4 Schlepper 63 hölzerne Ruderschiffe	12.000 304.000	?	Essek . . .	5	65	Binderholz . Diverse Hölzer Slipper . . . Pfosten . . . Brennholz . .	243.100 Ctr. 29.000 " 24.000 " 4.000 " 2.000 " 302.100 Ctr.
B e r g										
	Essek	"	3 Dampfboote 4 Schlepper 68 hölzerne Ruderschiffe	12.000 314.300	von der Donau	Essek, Kroatien und Slavonien	52	23	Pflastersteine Salz Eisen Früchte . . .	18.000 Ctr. 21.000 " 2.400 " 11.000 Metzen

Die Drau, deren Quelle bei Ober-Innichen im Pusterthale liegt, durchströmt einen Theil Nordtirols, Kärnthen und Steiermark, bildet dann die Gränze zwischen Kroatien und Slavonien einerseits und dem Königreiche Ungarn andererseits und mündet nach einem 76 Meilen langen Laufe unterhalb Essek in die Donau.

Von Ober-Drauburg in Kärnthen angefangen für Flösse und Pletten von 300 bis 400 Centner Tragfähigkeit bei gutem Wasserstande fahrbar, bildet sie eine ununterbrochene Wasserstrasse von der Gränze Tirols bis zu ihrer Vereinigung mit der Donau in Ungarn, deren Bedeutung und Belebtheit jedoch durch die im Jahre 1862 eröffnete Eisenbahnstrecke Marburg-Villach theilweise eine Einbusse erlitten hat.

Gegenwärtig wird die Drau von Ober-Drauburg bis Legrad nur mehr thalwärts mit Pletten und Flössen, deren Gattung und Beschaffenheit aus der Zusammenstellung in dem Abschnitte B ersichtlich ist, von einigen wenigen Floss-

Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Trag- fähigkeit derselben in Wr. Centnern	Name des		leer	befaden	Gattung	Menge
		Auslauf- ortes	Bestim- mungs- ortes			der verfrachteten Waaren	
f a h r t							
a b g e g a n g e n							
160 Pletten . . . 1.850 Flösse . . .	400—600 300—700	?	Kroatien, Ungarn		2.040	Eisen, Blei, Bau- holz, Bretter, Latten, Brenn- holz	233.000 Centner
1 Dampfboot 4 Schlepper 65 Ruderschiffe	316.000	Essek . . .	nach Verbasz, Tetény, Fran- zens-Canal, Temesvár, N. Szöny, Pest		65	Binderholz, Slipper, Pfosten und Brennholz .	302.100 Centner
f a h r t							
3 Dampfboote 4 Schlepper 58 hölzerne Ruder- schiffe	12.000 280.000	von der Donau	Kroatien und Slavonien	63	2	Salz	6.200 Centner

meistern und den im oberen Drauthale ansässigen Realitätenbesitzern befahren, welche das aus ihren weitläufigen Waldungen gewonnene Bau- und Brennholz nach Marburg Pettau verführen. Ausserdem bilden Holzkohlen, welche den Hochöfen Kärnthens und aus den oberen Draugegenden, und Bretter, Latten und Weingartenstecken, welche aus der Gegend ober Marburg nach Kroatien und Ungarn verführt werden, dann eine, übrigens nicht bedeutende Menge von Blei, Galmei und Eisen, die Gegenstände des Drauverkehres bis Legrad.

Ueber den Verkehr auf der unteren Strecke, auf welcher hauptsächlich Binderholz und Slipper (Schwellen) thalwärts, Salz, Steine und Früchte stromaufwärts verführt werden, liegen nur für den Landungsort Essek vollständige, für die übrigen Landungsorte aber nur jene Daten vor, welche den durch die Donau-Dampfschiffahrt vermittelten Güterverkehr betreffen.

An den sämtlichen nebenangeführten Drau - Landungsplätzen sind im Jahre 1865

angekommen in der Thalfahrt . 2.678 Fahrzeuge von 1,177.800 Ctrn. Tragfähigk.

„ „ „ Bergfahrt . 75 „ „ 326.500 „ „

zusammen . 2.753 Fahrzeuge von 1,504.300 Ctrn. Tragfähigk.

abgegangen in der Thalfahrt . 2.747 Fahrzeuge von 1,209.600 Ctrn. Tragfähigk.

„ „ „ Bergfahrt . 65 „ „ 292.000 „ „

zusammen . 2.812 Fahrzeuge von 1,501.600 Ctrn. Tragfähigk.

somit im Ganzen 5.565 Fahrzeuge von 3,005.900 Ctrn. Gesamt-Tragfähigkeit angekommen und abgegangen, wovon 24 Fahrzeuge von 48.000 Ctrn. Tragfähigkeit auf die Dampfschiffahrt, 5.541 Fahrzeuge von 2,957.900 Ctrn. Tragfähigkeit auf die Ruderschiffahrt entfallen.

Der durch diese Fahrzeuge an den einzelnen Landungsorten der Drau bewirkte Güterverkehr belief sich im Ganzen auf 2,133.450 Centner verschiedener Waaren, 779.586 Stück Merkantilhölzer, 607.346 Metzen Holzkohlen und Körnerfrüchte und 1.212 Klafter Brennholz. Hiervon sind in der

Thal- u. Bergfahrt angek. 742.555 Ctr., 323.888 Stück, 326.656 Metzen, 1.212 Klfr.

„ „ „ abgeg. 1,390.895 „ 455.698 „ 280.720 „ — „

Von diesem gesammten Waaren-Quantum wurden 954.842 Ctr. durch die Dampfschiffahrt, der Rest durch Ruderfahrzeuge verführt.

Yield Analysis

No.	Sample	Weight	Moisture	Protein	Starch	Cellulose	Lignin	Other
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20

p) V e r k e h r a u f

Landungs- oder Ladeort	Schiffahrts-Periode	Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Trag- fähigkeit derselben in Wr. Ctrn.	Name des		leer	be- laden	Gattung	Menge
				Auslaufs- ortes	Bestim- mungs- ortes					der verfrachteten Waaren
T h a l									
a n g e k o m m e n									
Judenburg .	April bis Novem- ber	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeltweg . .	"	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Gobernitz .	"	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Oberaich .	"	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bruck . . .	"	40 Pletten . .	12.300	Zeltweg	Bruck	40	Eisen	10.500 Ctr.	
Mixnitz . .	"	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Gratz . . .	"	244 Pletten . 863 Flösse . 28 Schragen	227.400	Obersteier- mark . .	Gratz . . .	28	1.107 Bau- und Brennholz, Bretter, Lat- ten, Wein- gartenstecken	350.000 Ctr.	
Radkersburg	"	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Die Mur, der Hauptfluss Steiermarks, entspringt auf der südlichen Abdachung des Radstädter Tauern, durchströmt Steiermark von Osten nach Westen bis Bruck, von da in der Richtung von Norden gegen Süden und Südosten und vereinigt sich, nach einem Laufe von $60\frac{1}{6}$ Meile und nachdem sie bereits Ungarn betreten hat, bei Legrad mit der Drau. Von Judenburg angefangen für die Flossfahrt und von Zeltweg an auch für kleine Pletten von $1\frac{1}{2}$ Schuh Tiefgang zugänglich, vermittelt sie einen nicht unbedeutenden Theil des inneren Verkehrs von Steiermark mit Eisen (von

d e r M u r .

Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Trag- fähigkeit derselben in Wr. Centnern	Name des		leer	be- laden	Gattung	Menge
		Auslaufs- ortes	Bestim- mungs- ortes					der verfrachteten Waaren
f a h r t							
a b g e g a n g e n							
37 Flösse	5.550	Judenburg .	Gratz . . . .	..	37	Bau- und Brenn- holz	5.500 Centner
40 Pletten	12.300	Zeltweg . .	Bruck . . . .	..	40	Eisen	10.500 Centner
150 Flösse 1 Schragenfloss	34.600	Gobernitz .	Gratz	4	150	Bau- und Brenn- holz, Weingarten- stecken	34.000 Centner
18 Flösse	5.400	Oberaich .	Gratz . . . .	..	18	Bau- und Brenn- holz	5.400 Centner
44 Pletten 64 Flösse 3 Schragenflösse	32.700	Bruck . . .	Gratz	3	108	Eisen, leere Fäs- ser, Wildpret, Weingarten- stecken, Bau- und Brennholz .	30.000 Centner
94 Flösse 22 Schragenflösse.	28.200	Mixnix . .	Gratz, Kroa- tien, Slavo- nien	22	94	Weingarten- stecken, Bretter, Bau- und Brenn- holz, leere Fässer	28.200 Centner
219 Pletten	49.300	Gratz . . .	Kroatien, Slavonien . . . .	..	219	Eisen- und Holz- waaren, Weingarten- stecken, leere Fässer . .	49.000 Centner
68 Pletten 6 Flösse	22.200	Radkersburg	Kroatien, Slavonien . . . .	..	74	Holzwaaren . .	22.000 Centner

Zeltweg nach Bruck), Brenn- und Bauholz, das seinen Absatz zum grössten Theile in Gratz findet, und mit Schnittmaterial, Weingartenstecken und leeren Fässern, die aus dem holzreichen Obersteier nach den südlichen Murgegenden, theilweise auch nach Ungarn verführt werden. Ebendahin werden von Gratz aus auch Eisenwaaren (Streckeisen, Schiffsanker, Sensen, Hauen, Nägel, Bleche, Draht etc.), Möbel, Wagen und leere Fässer versendet, doch in einer von Jahr zu Jahr abnehmenden Menge.

Die Schiff- und Flossfahrt auf der Mur wird von 21, an verschiedenen Stationen (Judenburg, Zeltweg, Knittelfeld, Gubernitz, Kobenz, St. Stephan, Leoben, Bruck, Pernegg, Mixnitz, Frohnleiten, Feistritz, Stübing, Gratz, Lebring und Radkersburg) befindlichen concessionirten Flossmeistern und einigen hierzu besonders berechtigten Holzhändlern ausgeübt.

Die auf der Mur verkehrenden Fahrzeuge machen nur eine einmalige Thalfahrt, da eine Bergfahrt auf diesem Gebirgsflusse gegenwärtig nicht möglich ist.

Der Schiffs- und Waarenverkehr an den obenangeführten Landungsplätzen der Mur war im Jahre 1865 nachstehender:

		Tragfähig- keit Ctr.	Ladung Ctr.
in der Thalfahrt sind angekommen . .	1.175 Fahrzeuge von	239.700	mit 360.500
„ „ „ „ abgegangen . .	766 „ „	190.250	„ 184.600
	zusammen . 1.941 Fahrzeuge von	429.950	mit 445.100,

wovon der grösste Theil auf Brenn-, Bau- und Werkholz, dann Holzwaaren, eine unbedeutende Menge auf Eisen und Eisenwaaren entfallen.

q) V e r k e h r a u f

Landungs- oder Ladeort	A n z a h l und G a t t u n g der F a h r z e u g e	Tragfähigkeit derselben in Wiener-Centnern	Gattung	Menge
			der verfrachteten Waaren	
T h a t				
a n g e k o m m e n				
Booskó	3.613 Flösse	291.114	Schindeln Fassdauben Flossholz Salzscheiter Bretter, weiche " harte Ruderstangen Querstangen, fichte- tene Flossrüder Spornholz Brennholz Ensbäume	1,366.993 Stück 445.605 " 133.894 " 71.352 " 42.093 " 911 " 24.018 " 20.166 " 17.358 " 14.860 " 1.509 Klftr. 1.098 "
Szigoth	3.313 Flösse	487.006		
Bustyaháza	1.540 Flösse	152.640	Schindeln Fassdauben Bretter, weiche Tannenböden Flossstämme Salzscheiter Ruderstangen Spornholz Ruderstaffeln Querstangen, fichte- tene Sagklötze Schiffhakenstangen	629.151 Stück 194.111 " 60.624 " 41.464 " 41.385 " 28.408 " 4.360 " 3.428 " 609 " 603 " 504 " 113 "
Namény	10.120 Flösse	1.276.600	Salz Binderholz Reps Alaun Erdäpfel Tabak Holz Bretter, Schindeln	1,014.000 Ctr. 896.000 " 12.800 " 8.960 " 8.400 " 926 " 30.000 Kub.-F. für 80.000 fl.

der Theiss.

Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähigkeit derselben in Wiener-Centnern	Gattung	Menge	Anmerkung
		der verfrachteten Waaren		
f a h r t				
a h g e g a n g e n				
7 Schiffe 5 Ueberfuhrpletten 3 Fischerkähne 16 grosse Waidzillen 22 kleine " 1 Pferdezille 3.613 Flösse	311.396	alz 291.114 Ctr. Schindeln 1,366.993 Stück Fassdauben 443.605 " Flossholz 133.894 " Salzscheiter 71.332 " Bretter, weiche 42.093 " " harte 911 " Ruderstangen 24.018 " Querstangen, fichte- tene 20.166 " Flossruder 17.358 " Spornholz 14.860 " Brennholz 1.509 Klftr. Insbäume 1.098 "		Die in Boeskö von Visso, Raho und Körösmezö angekom- menen Holzgattungen bilden das Materiale für die den Salztrans- port vermittelnden Flösse. Von den in der Thalfahrt abgegan- genen 3.613, sämmtlich mit Salz beladenen Flössen fuhren 2.392 nach Szolnok, 1.137 nach Sze- gedin, 84 nach Tisza-Ujlak.
3.313 Flösse	487.006	Salz	487.006 Ctr.	Die leer angekommenen Flösse wurden hier mit Salz beladen und gingen nach Tokay, Szolnok und Temesvár.
1.169 Flösse	213.096	Salz 216.311 Ctr. Flossbäume 33.650 Stück Bretter, weiche 17.774 "		Die aus den Nebenflüssen Tarackör und Talaber herab- kommenden Flösse vermitteln die Abfuhr der von dem ärari- schen Königsfelder Forst- und Domänenamte erzeugten Floss- und Schnittmaterialien, aus welchen sie zusammengestellt sind und fahren, nachdem sie hier mit Salz beladen worden, nach Tokay, Poroszló, Szolnok etc, die Theiss hinab.
9.193 Flösse	1,160.200	Salz 912.306 Ctr. Binderholz 896.000 " Reps 12.800 " Alaun 8.960 " Erdäpfel 8.400 " Tabak 926 " Holz 30.000 Kub.-F. Bretter, Schin- deln für 80.000 fl.		Namény, die letzte Theiss- Station, welche die Schiffe der k. k. priv. Donau-Dampfschiff- fahrts-Gesellschaft bei günsti- gem Wasserstande befahren (15 1/2 Meilen), bildet nur einen Landungs-, nicht aber Ladeort für die thalwärts fahrenden Flösse; nur Salz wird in einer für den Localbedarf erforder- lichen Menge daselbst ausge- laden.

Landungs- oder Ladeort	A n z a h l und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähigkeit derselben in Wiener-Centnern	Gattung	Menge
			der verfrachteten Waaren	
T h a l				
a n g e k o m m e n				
Tokay	9 grosse Luntra . . . 16 kleine " . . . 1.089 Flossbunde . . . 3.615 Floss tafeln . . .	2,992.380	Steinsalz Pottasche und Alaun Viehsalz Weinstecken . . . Bretter Fassdauben . . . Slipper Riegel, eichene . . Flossholz Bauholz Binderholz Brennholz Binderholz und Bretter Diverse Früchte . . Aepfel Reps Sauerwasser . . .	1,020 000 Ctr. 7.200 " 12.000 Fässer 300.000 Stück 280.000 " 156.160 " 4.800 " 2.800 " 166.500 Stämme 1.800 " 360 " 4.520 Klfr. 2.660 " 67.800 Metzen 20.000 " 4.000 " 3.000 Kisten
Tisza-Füred	6 Flösse	9.700	Bauholz Brennholz Aepfel	3.200 Ctr. 1.600 " 1.600 "
Tisza-Abad Szallok	59 Flösse	271.510	Bauholz Obst Reps	169.200 Ctr. 4.590 " 3.000 "
Szolnok	45 Ruderschiffe . . . 582 Bundflösse . . .	1,032.000	Salz Alaun Hadern Fassdauben Stämme Bretter Salzscheiter Querstangen Ruder Gestelle Unterlagen Tafeln Brennholz	488.035 Ctr. 8.134 " 1.420 " 593.600 Stück 133.710 " 62.470 " 60.805 " 15.754 " 12.381 " 12.381 " 9.688 " 2.678 " 1.720 Klfr.

Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähigkeit derselben in Wiener-Centnern	Gattung	Menge	Anmerkung
		der verfrachteten Waaren		
f a h r t				
a b g e g a n g e n				
9 grosse Luntra 14 kleine " 845 Flossbunde 3.399 Flosstafeln	} 2,633.660	Steinsalz Pottasche und Alaun Weinstecken Bretter Fassdauben Slipper Riegel, eichene Bauholz Binderholz Flossholz Brennholz Bretter und Binderholz Diverse Früchte Aepfel Reps	843.000 Ctr. 7.200 " 200.000 Stück 280.000 " 156.160 " 4.800 " 2.800 " 36.600 Stämme 180 " 128.906 " 2.000 Kiftr. 2.600 " 51.800 Metzen 20.000 " 4.100 "	Der Gesammtwerth der zu Tokay in der Thalfahrt angekommenen Waaren betrug 9,644.882 fl., um 7,834.962 fl. gingen hiervon wieder ab; es wurde daher in Tokay selbst für 1,809.920 fl. ausgeladen, wovon der grösste Theil auf Salz entfällt (177.000 Centner Steinsalz, 12.000 Fässer Viehsalz), einiges auf Brenn- und Flossholz und Weinstecken für den Localbedarf.
1 eiserne Gans	4.000	Weizen	1.800 Ctr.	Grösstentheils Localverkehr.
3 eiserne Gans 2 Rosenheimer 1 Trauner 9 Waidzillen	} 17.900	Frucht	13.000 Metzen	Die in der Thalfahrt abgegangenen Ruderschiffe fuhren nach Szolnok; die angekommenen Flösse und deren Ladung dienten für den Localbedarf.
8 Ruderschiffe	84.000	Frucht	83.252 Ctr.	Von den in der Thalfahrt angekommenen 582 Bundflössen gingen 491, deren Ladung übrigens nicht angegeben ist, wieder ab. Ausser den nebenangegebenen Schiffen und Flössen passirten die Brücke bei Szolnok: 3.000 Salzflösse, 181 Holzflösse, 51 Getreide-, Hafer- und Repsschiffe, 32 Müllerschiffe, 32 Wochenmarktplatten, 7 Sand- und Ziegelschiffe, 5 Fischerbarken.

Landungs- oder Ladeort	Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähigkeit derselben in Wiener-Centnern	Gattung	Menge
			der verfrachteten Waaren	
T h a				
a n g e k o m m e n				
Csongrad und Szentes				
Szegedin	254 Ruderschiffe 197 Luntra	1,584.870	Weizen Mais Gerste Hafer Salz Fassdauben Pottasche Mehl	1,439.922 Metzen 72.509 " 23.400 " 8.800 " 1,544.631 Metzen 204.196 Ctr. 19.500 " 1.500 " 400 " 225.596 Ctr.
Zenta				
Neu-Becse	10 Ruderschiffe	62.000	Getreide Verschiedene Waaren	45.000 Metzen 22.400 Ctr.
Titel	197 Luntra 181 grosse Schiffe 25 Dereglia 15 Buresellen 12 Propeller	2,060.500	Weizen Hafer Mais Reps Birse Gerste Halbfrucht Salz Knochen Holzwaaren Holz Bretter Heu Dachziegel	1,640.300 Metzen 16.000 " 6.000 " 5.900 " 2.000 " 1.000 " 4.000 " 18.800 Ctr. 2.000 " 2.000 " 1.255 Klftr. ? ? ?

Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähigkeit derselben in Wiener-Centnern	Gattung	Menge	Anmerkung
		der verfrachteten Waaren		
f a h r t				
a b g e g a n g e n				
48 Ruderschiffe	192.000	Mais, Reps, Weizen	183.000 Ctr.	Ueber den Verkehr auf dem bei Namény in die Theiss einmündenden Szamos- und auf dem bei Szentes sich mit ihr vereinigenden Krössflusse, siehe Seite 196—197.
226 Ruderschiffe 45 Luntra	1,254.600	Weizen Mais Gerste Hafer Salz Pottasche	1,127.854 Metzen 38.880 " " 23.400 " " 6.500 " " <hr/> 1,196.634 Metzen 204.196 Ctr. 1.500 " " <hr/> 205.696 Ctr.	Von den in der Thalfahrt angekommenen 1,544.631 Metzen waren 290.597 für die Schleppler-Ruderfahrzeuge und den Localbedarf, 57.400 für den Bahnhof Szegedin bestimmt. Von den abgegangenen Getreidemengen waren bestimmt: nach Raab . . . 822.147 Metzen " Sissek . . . 252.732 " " " Titel . . . 83.253 " " " Pancsova . . . 11.300 " " " Pest . . . 10.100 " " " Mohács etc. 15.100 " " Von den angekommenen und wieder abgegangenen Salzladungen waren bestimmt: nach Mohács . . . 74.475 Ctr. " Belgrad . . . 30.560 " " " Semendria . . . 18.072 " " " Essek . . . 14.000 " " " Temesvár . . . 11.275 " " " Semlin . . . 11.260 " " " Gradistie . . . 8.340 " " " Pancsova etc. 36.214 " "
15 Ruderschiffe	98.200	Getreide	109.100 Metzen	
5 Ruderschiffe	31.000	Getreide	28.000 Metzen	
197 Luntra 181 grose Schiffe 25 Dereglia 15 Buresellen 12 Propeller	2,060.500	Weizen Hafer Mais Reps Hirse Gerste Halbfrucht Salz Knochen Holzwaaren Holz	1,640.300 Metzen 16.000 " " 6.000 " " 5.900 " " 2.000 " " 1.000 " " 4.000 " " 18.800 Ctr. 2.000 " " 2.000 " " 1.255 Klftr.	Die von Titel, dem letzten Landungsplatze an der Theiss, abgegangenen Waaren repräsentiren zugleich den grössten Theil des von der Theiss in die Donau übergegangenen, durch Ruderschiffe beförderten Waarenquantums. Ueber den Verkehr auf dem Bega-Canale, der oberhalb Titel in die Theiss mündet, siehe Seite 210—213.

Landungs- oder Ladeort	A n z a h l und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähigkeit derselben in Wiener-Centnern	Gattung	Menge
			der verfrachteten Waaren	
B e r g				
a n g e k o m m e n				
Booskó . . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
Szigeth . . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
Bustyaháza . . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
Namény . . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
Tokay	4 Luntra	13.440	. . . . .	. . . . .
Tisza-Füred . . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
Tisza-Abad Szallók	2 eiserne Gams	4.890	Frucht	4.000 Ctr.
Szolnok	32 Ruderschiffe	323.200	Frucht Kohlen	42.033 Ctr. 9.380 "
Csongrad und Szentes . . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
Szegedin	14 Ruderschiffe 1 Luntra	73.300	Brennholz Kohlen Kalksteine Pflastersteine	19.800 Ctr. 13.200 " 6.600 " 3.400 "
Zenta	6 Ruderschiffe		37.300	Getreide . . . . .	50.000 Metzen
Neu-Beese	36 Ruderschiffe	223.200	Brennholz, Stein- kohlen, Wa- genfett	52.560 Ctr.
Titel	181 Luntra 110 grosse Schiffe 31 Deregla 11 Propeller 10 Bursellen	1,551.500	Brennholz, Stein- kohlen, Schilf und Bausteine	164.000 Ctr.

Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähigkeit derselben in Wiener-Centnern	Gattung	Menge	Anmerkung
		der verfrachteten Waaren		
f a h r t				
a b g e g a n g e n				
.....	
.....	
.....	
.....	
.....	
.....	
.....	
8 Ruderschiffe	83,200	Steinkohlen . .	9,380 Ctr.	
.....	
28 Ruderschiffe 152 Luntra	} 330,270	.....	.....	Die in der Bergfahrt leer ab- gegangenen Schiffe liefen in die Maros ein. Ueber den Verkehr auf der Maros, siehe Sei- te 198—207.
.....	
.....	
.....	

Die Theiss, nach der Donau der grösste Fluss Ungarns, hat ihre Quellen in den Karpathen der Marmaros. In ihrem oberen, von Boeskö an flossbaren und auch für kleinere Schiffe zugänglichen Laufe ist sie zwischen Bergen eingeschlossen; bei Tisza-Ujlak aber tritt sie in die ungarische Ebene ein, welche sie in einer durch zahlreiche Serpentinaen auf $159\frac{3}{4}$ Meilen ausgedehnten Länge durchzieht, bis sie sich unterhalb Titel mit dem Donauströme vereinigt. Durch die Fülle ihres Wassers und ihr tief im Terrain eingeschnittenes Flussbett, das frei von Inseln, Sandbänken und Stromtheilungen während des ganzen Laufes eine gleichförmige hinreichende Tiefe bewahrt, eröffnet sie grösseren Ruderschiffen bereits von Tisza-Ujlak an eine bequeme Wasserstrasse von nahezu 160 Meilen Länge, welche auch von den Schiffen der österreichischen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, und zwar bei günstigem Wasserstande bis Namény hinauf ($151\frac{5}{8}$ Meilen), sonst nur bis Szolnok ($65\frac{1}{2}$ Meilen) befahren wird.

Durch die flossbare Szamos und Körös, wie durch die schiffbare Maros mit Siebenbürgen, durch den Bega-Canal mit dem fruchtbaren Banat in Verbindung gesetzt, durch den Franzens-Canal dem Donauströme näher gebracht und durch diesen selbst mit der Save und Drau zu einer zusammenhängenden Wasserstrasse vereinigt, ist die Theiss zu einer Verkehrsader von tiefeingreifender Bedeutung, zunächst für die südöstlichen Länder der Monarchie geworden, deren Erzeugnissen sie den Weltmarkt eröffnet. Es ist demnach auch der Verkehr auf diesem Ströme ein weit grösserer, als auf irgend einem der zahlreichen Nebenflüsse der Donau.

In ihrer oberen Strecke dient die Theiss lediglich dem Transport von Salz und Holz; ersteres wird in den Salzbergwerken Szlatina, Rhonaszek und Sugatagh gewonnen, mittelst Landfuhren zu den Salz-Transportämtern Szlatina, Bustyaháza und Szigeth gebracht, und von da auf sogenannten Flosstafeln und Flossbunden nach Tisza-Ujlak, Tokay, Lucz, Szolnok und Szegedin verführt. Die Flösse selbst werden aus den zu Boeskö und Bustyaháza verfügbaren, von Körösmezö, Rahó und Vissó, (von den Flüssen Talaber und Taraczkör) dahin gebrachten ärarischen Holzsorten zusammengestellt, mit durchschnittlich 500 Centnern Salz und Holzwaaren belastet und nach den vorgenannten Ablade-Stationen geführt, wo sie ausgebunden und verkauft werden. 24 bis 30 Baumstämme von je 7 bis 8 Klafter Länge bilden eine Flosstafel, 5 bis 6 solcher Flosstafeln zusammengebunden einen Flossbund von 500 bis 700 Centnern Ladungsfähigkeit, und 50 bis 75, auch 100 solcher Flosstafeln eine Flossrotte.

Während das Bau-, Brenn- und Werkholz grösstentheils nur bis Szolnok verführt wird, bewegt sich der Salztransport noch weiter abwärts bis Szegedin, wo das durch die Ausladungen in Tisza-Ujlak, Tokay etc. schon bedeutend geschwundene Marmaroser Salz mit dem auf der Maros dahingebraachten Siebenbürger Salz zusammentrifft, um von da aus nach den Donau-, Drau- und Save-Stationen verführt zu werden, wobei jedoch an die Stelle der primitiven Flösse nunmehr solid gebaute, bei 8.000 Centner fassende Ruderschiffe treten.

Neben dem Holz- und Salztransporte beginnt von Tokay an bereits der Verkehr mit Obst, Rebs und Körnerfrüchten die Theiss zu beleben, welcher letztere, ins-

besondere von Szolnok an eine bedeutende Ausdehnung gewinnt und neben zahlreichen Ruderschiffen auch die Fahrzeuge der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in hervorragender Weise beschäftigt; ausserdem werden bedeutende Mengen von Fellen und Häuten, Tabak, Eisen und Eisenwaaren, Pottasche und Alaun stromabwärts, Colonial- und Spezereiwaaren, Leinen- und Baumwollwaaren stromaufwärts verführt.

Der Schiffsverkehr an den einzelnen Theiss-Landungsorten, welcher übrigens nur betreffs der Ruderschiffahrt angegeben werden kann, war nachstehender. Es sind in der Thalfahrt angekommen 24.898 Fahrzeuge von 10,220.320 Ctrn. Tragfähigk.

„ „ Bergfahrt „ 438 „ „ 2,227.030 „ „

zusammen . 25.336 Fahrzeuge von 12,447.350 Ctrn. Tragfähigk.

in der Thalfahrt abgegangen . 22.404 Fahrzeuge von 8,547.558 Ctrn. Tragfähigk.

„ „ Bergfahrt „ 188 „ „ 413.470 „ „

zusammen . 22.592 Fahrzeuge von 8,961.028 Ctrn. Tragfähigk.

somit im Ganzen angekommen und abgegangen 47.928 Fahrzeuge von 21,408.378 Ctrn. Gesamt-Tragfähigkeit.

Rechnet man hierzu die 3.860 Fahrzeuge von 311.400 Ctrn. Gesamt-Tragfähigkeit, welche auf der Samos und Körös, die 117.962 Fahrzeuge von 44,444.300 Ctrn. Gesamt-Tragfähigkeit, welche auf der Maros, dem Kokel und Aranyos, dann die 1.032 Fahrzeuge von 1,487.400 Ctrn. Gesamt-Tragfähigkeit, welche auf dem Bega-Canale, endlich die 2.132 Fahrzeuge von 6,396.000 Ctrn. Gesamt-Tragfähigkeit, welche auf dem Franzens-Canale verkehrten, so waren es nicht weniger als 172.914 Fahrzeuge von 74,047.478 Ctrn. Gesamt-Tragfähigkeit, welche, ungeachtet die Dampfschiffe, Schleppboote, Propeller der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und einzelner Unternehmer, im Jahre 1865 an den verschiedenen Landungsorten der Theiss und ihrer natürlichen und künstlichen Zuflüsse in Thätigkeit waren; ein Beweis und zugleich ein Maassstab der grossen Bedeutung dieser Wasserstrasse für den Productenhandel der von ihr durchströmten Gebiete.

Den Dimensionen des Schiffsverkehrs entsprechend ist auch die durch denselben vermittelte Güterbewegung. An den genannten Landungsorten der Theiss gestaltete sich der Waarenverkehr im Jahre 1865 in der Thal- und Bergfahrt wie folgt:

Waarengattung	Maass-Einheit	angekommen		abgegangen		Zusammen
		mit Ruderfahrzeugen	mit Dampfbooten etc.	mit Ruderfahrzeugen	mit Dampfbooten etc.	
Bäume, Bretter, Schindeln, Taufeln	Stück	4,957.897	. . . . .	2,998.120	. . . . .	7,956.017
Brenn- und Binderholz, dann Bretter	Klafter	11.459	. . . . .	8.879	. . . . .	20.338
Körnerfrüchte, Obst	Metzen	3,406.931	. . . . .	3,097.834	. . . . .	6,504.765
Bretter und Schindeln im Werthe von	Gulden	80.000	. . . . .	80.000	. . . . .	160.000
Salz, Pottasche und sonstige Güter, dann Getreide . .	Centner	4,334.854	234.859	4,189.951	2,849.829	11,609.513

Mit Hinzurechnung der auf der Maros, dem Aranyos-, Kokel-, Szamos- und Körösfusse, dann auf dem Franzens- und Bega-Canale verschifften Güter, betrug die Gesammtmenge der an den Landungsorten der Theiss und ihren Zuflüssen im Jahre 1865 angekommenen und abgegangenen Waaren:

33,863.674 Stück Bäume, Bretter, Schindeln, Fassdauben etc.,

15,681.429 Centner Salz, Getreide und sonstige Güter,

13,279.778 Metzen Körnerfrüchte und Obst,

1,282.600 Flaschen Sauerwasser,

173.738 Klafter Brenn- und Werkholz,

132.588 Eimer Spiritus, und für

160.000 Gulden Holzwaaren verschiedener Art.

Der bedeutendste Landungsort an der Theiss ist Szegedin, wo auch die meisten Factoren eines lebendigen Verkehres zusammentreffen; die Einnündung einer Schienenstrasse, die Grösse des Stromes, welche Schiffen von 8.000 Metzen Ladungsfähigkeit genügendes Fahrwasser bietet, und die in nächster Nähe vor sich gehende Vereinigung desselben mit der Maros, welche Getreide, Salz und Holz in reicher Menge zuführt, gestalten diesen Platz zu dem wichtigsten Emporium des ganzen Theissgebietes und erklären den bedeutenden Güterumsatz, der durch die Schifffahrt allein an diesem Orte bewerkstelligt wird. Die Gesammtmenge der dasselbst angekommenen und abgegangenen Waaren betrug im Jahre 1865 nicht weniger als 3,580.957 Centner, wovon 2,624.504 Centner durch die Ruderschifffahrt, 956.653 Centner durch die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft verführt wurden.

13. 1900-1901

1900	1901	1902	1903	1904	1905

1906	1907	1908	1909	1910	1911

1912	1913	1914	1915	1916	1917

1918 1919 1920 1921 1922 1923 1924 1925 1926 1927 1928 1929 1930 1931 1932 1933 1934 1935 1936 1937 1938 1939 1940 1941 1942 1943 1944 1945 1946 1947 1948 1949 1950 1951 1952 1953 1954 1955 1956 1957 1958 1959 1960 1961 1962 1963 1964 1965 1966 1967 1968 1969 1970 1971 1972 1973 1974 1975 1976 1977 1978 1979 1980 1981 1982 1983 1984 1985 1986 1987 1988 1989 1990 1991 1992 1993 1994 1995 1996 1997 1998 1999 2000 2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 2031 2032 2033 2034 2035 2036 2037 2038 2039 2040 2041 2042 2043 2044 2045 2046 2047 2048 2049 2050 2051 2052 2053 2054 2055 2056 2057 2058 2059 2060 2061 2062 2063 2064 2065 2066 2067 2068 2069 2070 2071 2072 2073 2074 2075 2076 2077 2078 2079 2080 2081 2082 2083 2084 2085 2086 2087 2088 2089 2090 2091 2092 2093 2094 2095 2096 2097 2098 2099 2100

r) Verkehr auf dem

Landungs- oder Ladeort	Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähigkeit derselben in Wiener-Centnern	Gattung	Menge
			der verfrachteten Waaren	
T h a l-				
a n g e k o m m e n				
Auf dem				
Dees				
Szathmár-Nemethi	1.800 Viertelflösse	144.000	Schindeln Latten Bretter Pfoften	800.090 Stück 180.000 " 20.000 " 2.000 "
Auf dem				
Banfy-Hunyad				
Grosswardein	130 Flösse	11.700	Bretter Schindeln Balken Sparren	8.200 Stück 8.000 " 1.176 " 640 "

Der bei Namény in die Theiss einmündende Szamosfluss wird erst nach einem 17 Meilen langen Laufe bei Dees, wo er sich mit der kleinen Szamos vereinigt, flossbar und dient von da an zur Verflössung von Schnittmaterial und ordinären Holzwaaren (Schindeln etc.) nach Ungarn. Ueber den Verkehr auf demselben liegen nur für die Strecke Dees-Szathmár-Nemethi Nachweisungen vor, welchen zufolge der Gesamtwert der verfrachteten Holzwaaren (mit Einschluss der aus 18.000 Stämmen bestehenden Flösse) 48.066 fl. betrug.

S z a m o s- u n d K ö r ö s f l u s s e.

Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähigkeit derselben in Wiener-Centnern	Gattung	Menge	Anmerkung
		der verfrachteten Waaren		
f a h r t				
a b g e g a n g e n				
Szamosflusse.				
1.800 Viertelflösse	143.000	Schindeln	800.000 Stück	
		Latten	180.000 "	
		Bretter	20.000 "	
		Pfosten	2.000 "	
.....
Körösflusse.				
130 Flösse	11.700	Bretter	8.200 Stück	
		Schindeln	8.000 "	
		Balken	1.176 "	
		Sparren	640 "	
.....

Auch der bei Csongrad und Szentes in die Theiss fallende vereinigte Körösfluss dient nur zur Verflössung von Holz-Schnittwaaren. Die Körös wird bald nach ihrem Ursprunge von Banfy-Hunyad an bei günstigem Wasserstande (Juli bis September) in der Thalfahrt mit Flössen von 90 Centnern Tragfähigkeit befahren, welche Bretter, Schindeln etc. nach Grosswardein verführen. Der Gesamtwert des übrigens unbedeutenden Holztransportes wird mit Inbegriff der Flösse auf 4.670 fl. angegeben. Ueber den von Grosswardein abwärts stattfindenden Schiffs- und Waarenverkehr auf der Körös liegen keine Nachweisungen vor.

s) V e r k e h r a u f

Landungs- oder Ladeort	Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähigkeit derselben in Wiener-Centnern	Gattung	Menge
			der verfrachteten Waaren	
			T h a l-	
a n g e k o m m e n				
Gyergyó				
Toplitzá	8.000 Viertelfüsse	480.000	Bretter, weiche Schindeln Latten Pfosten, weiche Abstosstangen Schiffskipfen Schiffbretter Pfosten	800.000 Stück 300.000 „ 100.000 „ 10.600 „ 9.300 „ 8.926 „ 6.000 „ 6.000 „
Maros-Vásárhely	12.000 Viertelfüsse	1.080.000	Ordinäre Bretter Schindeln Rebstangen Fassdauben Latten Pfosten Abstosstangen Schiffbretter Schiffskipfen Fassböden Ruderbäume Schiffsraffeln Zainhölzer Brennholz	1.200.000 Stück 400.000 „ 150.000 „ 53.368 „ 36.000 „ 8.555 „ 6.854 „ 6.195 „ 5.678 „ 1.800 „ 1.129 „ 235 „ 65 „ 900 Klafter

der Maros.

Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähigkeit derselben in Wiener-Centnern	Gattung	Mege	Anmerkung
		der verfrachteten Waaren		
f a h r t				
a b g e g a n g e n				
8.000 Viertelfüsse . . .	480,000	Bretter, weiche Schindeln Latten Pfoften, weiche Abstosstangen Schiffskipfen Schiffbretter Pfoften	800.000 Stück 300.000 " 100.000 " 10.600 " 9.300 " 8.926 " 6.000 " 6.000 "	
12.000 Viertelfüsse . . .	1,080,000	Ordinäre Bretter Schindeln Rehstangen Fassdauben Latten Pfoften Abstosstangen Schiffsbretter Schiffskipfen Fassböden Ruderhüme Schiffsraffeln Zaunhölzer Brennholz	1,200.000 Stück 400.000 " 150.000 " 53.368 " 36.000 " 8.855 " 6.854 " 6.195 " 5.678 " 1.800 " 1.129 " 235 " 65 " 900 Klafter	
9.159 Viertelfüsse	826.110	Dachschindeln Gesügte Latten Ordinäre Bretter Stangen Pfoften Borstenvieh Sauerwasser Frucht Spiritus	2,724.000 Stück 1,860.000 " 819.200 " 383.600 " 18.950 " 4.125 " 641.300 Flasch. 203.674 Kübel 66.294 Eimer	

Landungs- oder Ladeort	Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähigkeit derselben in Wiener-Centnern	Gattung	Menge
			der verfrachteten Waaren	
T h a l-				
a n g e k o m m e n				
Maros-Ujvár	9.159 Viertelflösse	826.110	Dachschindeln Gesägte Latten Ordinäre Bretter Stangen Pfosten Borstenvieh Sauerwasser Frucht Spiritus	2,724.060 Stück 1,860.000 " " 819.200 " " 385.600 " " 18.950 " " 4.125 " " 644.300 Flaschen 203.671 Kübel 66.294 Eimer
Arad	2.870 Ruderschiffe 5.000 Flöße	3,843.200	Getreide Brennholz Salz Heu Obst Bruchsteine Kalksteine Werkholz Flossholz	360.000 Kübel 40.000 Klafter 33.758 Centner 7.200 " " 2.000 " " 1.800 Kb.-Kl. 1.500 " " 100 " " 50.000 Stämme
Makó	2.830 Ruderschiffe 8.000 Flöße	3,685.200	Getreide Obst Salz Brennholz Bruchsteine Schotter Kalksteine Werkholz Flossholz	1,800.000 Kübel 4.000 " " 98.000 Centner 14.400 Klafter 2.400 Kb.-Kl. 4.200 " " 1.800 " " 400 " " 80.000 Stämme

Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähigkeit derselben in Wiener-Centnern	Gattung	Menge	Anmerkung
		der verfrachteten Waaren		
f a h r t				
a b g e g a n g e n				
2.290 Flösse	572.500	Dachschindeln Gesägte Latten Ordinäre Bretter Stangen Pfosten Borstenvieh Sauerwasser Frucht Spiritus	2,724.000 Stück 1,860.000 " 819.200 " 385.600 " 18.950 " 4.125 " 641.300 Flaschen 203.671 Kübel 66.294 Eimer	
1.067 Ruderschiffe	1,067.000	Salz	804.410 Centner	
4.695 Ruderschiffe 7.000 Flösse	8,478.000	Getreide Brennholz Salz Schotter Kalksteine Bruchsteine Werkholz Obst Flossholz	1,754.000 Kübel 16.000 Klafter 160.000 Centner 4.800 Kb.-Kl. 4.200 " " 3.600 " " 200 " " 4.000 Kübel 70.000 Stämme	
2.350 Ruderschiffe 6.000 Flösse	2,816.000	Getreide Obst Salz Brennholz Werkholz Schotter Bruchsteine Kalksteine Flossholz	1,600.000 Kübel 6.000 " 86.000 Centner 12.000 Klafter 360 Kb.-Kl. 4.200 " " 2.800 " " 1.500 " " 60.000 Stämme	

Landungs- oder Ladeort	Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähigkeit derselben in Wiener-Centnern	Gattung	Menge
			der verfrachteten Waaren	
B e r g-				
a n g e k o m m e n				
Gyergyo				
Toplitza				
Maros-Vásárhely				

Landungs- oder Ladeort	Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähigkeit derselben in Wiener-Centnern	Gattung	Menge
			der verfrachteten Waaren	
			B e r g -	
a n g e k o m m e n				
Maros-Ujvár	924 Ruderschiffe	924.000	Mehl und Frucht Brennholz	6.000 Metzen 1.500 Klafter
Arad	4.895 Ruderschiffe	7.401.700	Gerste und Frucht	90.000 Kübel
Makó	4.415 Ruderschiffe	4.235.000	Getreidegattungen	450.000 Kübel

Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähigkeit derselben in Wiener-Centnern	Gattung	Menge	Anmerkung
		der verfrachteten Waaren		
f a h r t				
a b g e g a n g e n				
				<p>Von dem nebenaangegebenen Salzquantum von 804.410 Centnern wurden verführt:</p> <p>nach M. Porto 184.851 Ctr.</p> <p>„ M. Solymos 54.921 „</p> <p>„ Szoborsin 854 „</p> <p>„ Arad . . . 22.661 „</p> <p>„ Mako . . . 12.643 „</p> <p>„ Szegedin . 442.880 „</p> <p>„ Valemare . 30.903 „</p> <p>„ Lippa . . . 54.727 „</p> <p style="text-align: right;">804.410 Ctr.</p>
2.335 Ruderschiffe	2,831.700			<p>Von den in der Bergfahrt angekommenen Schiffen waren nur 50 beladen, 4.845 leer; von den abgegangenen keines beladen. Die in der Thalfahrt angekommenen, wie abgegangene Fahrzeuge waren sämtlich beladen.</p>
4.305 Ruderschiffe	4,989.700	Getreidegattungen	90.000 Kübel	<p>Von den in der Bergfahrt angekommenen Schiffen waren 100 beladen, 4.315 aber leer; von den abgegangenen 25 beladen, 4.280 leer; die in der Thalfahrt angekommenen, wie abgegangene Fahrzeuge waren sämtlich beladen.</p>

Die von Gyergyo an flossbare, von Maros-Ujvár an bis zu ihrer Einmündung in die Theiss (gegenüber Szegedin) auch für die Ruderseiffahrt zugängliche Maros dient wie die Theiss in ihrer oberen Strecke bis Maros-Vásárhely ausschliesslich zur Verflössung von Baumstämmen und verschiedenen Holzschnittwaaren, welche die in Gyergyo befindliche Aerarial-Sägemühle für die k. k. Schiffbau- und Salztransport-Anstalten zu Maros-Ujvár und Maros-Porto erzeugt.

Die Holzsorten werden zum Behufe der Ablössung in Viertel-Flössen von je 6 bis 13 Stämmen zusammengebunden und jedes derselben mit einer seiner Tragfähigkeit entsprechenden Oblast von Brettern etc. (meist 60 Centner) befrachtet; erst unterhalb Maros-Vásárhely, nachdem der Aranyos die Wassermasse der Maros verstärkt, werden je 4 solcher Viertelflösse zu einem ganzen Floss zusammengebunden. Die Verflössung findet jedoch nur zur Zeit des Frühjahr-Hochwassers Statt, da die Flossfahrt während der übrigen Zeit durch den kleinen Wasserstand, hauptsächlich aber durch die zahlreichen in die Maros eingebauten Mühlwehren gehemmt ist. Der Gesamtwert der im Jahre 1865 von Gyergyo und Toplitzá thalwärts verflössen Tannenflösse und Holz-Schnittwaaren beziffert sich auf 956.000 fl.

Von Maros-Vásárhely an kommen hierzu bedeutende Quantitäten von Frucht, Spiritus und (Borszek'er) Sauerwasser, welche mit den daselbst neu hinkommenden Holzwaaren und Flössen den Gesamtwert der von der oberen Maros thalwärts verfrachteten Waaren um weitere 2,256.000 fl. erhöhen.

Einen bedeutenden Factor zur Belebung des Maros-Verkehrs bildet ferner das aus den Salzgruben zu Maros-Ujvár geförderte Salz, welcher auf 500 ärarischen und einigen Privatschiffen (60 im Jahre 1865) von Maros-Ujvár und Maros-Porto aus (an welchem letzteren Orte nur dem Wasserstande entsprechende Zuladungen stattfinden) nach 8 Abladestationen verfrachtet wird. Die einzelnen Transporte bestehen in der Regel aus 20 Schiffen zu je vier Divisionen; jedes Schiff ist mit einem Steuer- mann und sechs Ruderknechten bemannt, jedem fünften oder sechsten Schiffe ein Aufseher und der ganzen Flotille ein Transportführer und ein Transportbegleiter beigegeben. Im Jahre 1864 sind 67 solcher Transporte von Maros-Ujvár abgegangen, wobei 10.000 Personen Beschäftigung fanden und 855.512 Centner Salz (mit Einschluss der in Maros-Porto zugeladenen 103.351 Centner) im Werthe von 5,871.711 fl. nach Maros-Porto, Solymos, Szoborsin, Vallemare, Lippa, Arad, Makó und Szegedin verfrachtet wurden.

Noch lebhafter gestaltet sich der Verkehr auf der unteren Maros, deren gesteigerte Wassermasse für Schiffe von grösserer Tragfähigkeit die Thal- und Bergfahrt gestattet. Während von Maros-Ujvár an die ärarischen Salzschiffe mit höchstens 1.200 Centner Ladung thalwärts fahren, um leer oder mit einer unbedeutenden Quantität Brennholz (von Maros-Porto aus) nach ihrem Auslaufsorte von Pferden oder Menschen wieder hinaufgeschleppt zu werden, begegnen wir bei Arad bereits Getreideschiffen von 3.000 Centnern Ladungsfähigkeit, welche von hier und von Makó aus massenhafte Quantitäten von Getreide (bei 5,000.000 Metzen im Werthe von 20,470.000 fl. im Jahre 1864) thalwärts an die Theiss verführen, und zahlreichen Holz-, Stein- und Obstschiffen, welche mit Kalk- und Bruchsteinen, Schotter, Brenn-

und Werkholz, dann Obst (im Gesamtwerthe von 757.800 fl. im obgenannten Jahre) beladen sind.

Der Werth aller auf der Maros im Jahre 1864 (pro 1865 liegen keine vollständigen Nachweisungen vor) verfrachteten Waaren kann auf circa

	27,613.500 fl. in der Thalfahrt und	
	2,745.000 „ „ „ Bergfahrt,	
zusammen auf	30,358.500 fl. beziffert werden, wovon	
auf Körnerfrüchte	21,284.700 fl., das ist 70·11 %	
„ Salz	5,871.710 „ „ „ 19·35 „	
„ Werkholz und Holzwaaren	1,969.010 „ „ „ 6·49 „	
„ Kalk- u. Bruchsteine u. Schotter	525.000 „ „ „ 1·64 „	
„ Brennholz	215.000 „ „ „ 0·72 „	
„ Spiritus	212.130 „ „ „ 0·71 „	
„ Borstenvieh	123.750 „ „ „ 0·42 „	
„ Sauerwasser	96.200 „ „ „ 0·33 „	
„ Mehl	30.000 „ „ „ 0·11 „	
„ Heu	21.600 „ „ „ 0·08 „	
„ Obst	9.400 „ „ „ 0·04 „ entfielen.	

Der grösste Theil dieser Waaren (für 26,259.500 fl.) ging bei Szegedin von der Maros auf die Theiss über.

Im Jahre 1865 war der Schiffs- und Waarenverkehr an den früher aufgeführten Ladungsorten der Maros nachfolgender. Es sind daselbst angekommen:

	Fahrzeuge	Centner	Fahrzeuge	Centner Tragfähigkeit		
in der Thalfahrt	47.859 von	9,914.510 abgegangen	52.761 von	15,319.610		
„ „ Bergfahrt	10.234 „	12,560.700	6.640 „	6,621.400		
zusammen . . .	58.093 „	22,475.210	59.401 „	21,941.010;		
somit verkehrten im Ganzen 117.494 Fahrzeuge von 44,416.220 Centnern Gesamttragfähigkeit, und mit Hinzurechnung der 468 Fahrzeuge von 28.080 Centnern Tragfähigkeit, welche auf dem Aranyos- und Kokellflusse ankamen und abgingen, die namhafte Zahl von 117.962 Fahrzeugen mit 44,444.300 Centnern Tragkraft. Der Waarenverkehr an denselben Ladungsorten umfasste 23,867.625 Stück Bretter, Latten, Schindeln etc, 6,775.013 Metzen Körnerfrüchte und Obst, 1,191.368 Centner Salz, 132.588 Eimer Spiritus, 1,282.600 Flaschen Sauerwasser, 153.400 Klafter Brenn- und Bauholz, Schotter und Steine. Hiervon sind in der Thal- und Bergfahrt						
	Stück	Metzen	Centner	Eimer	Flaschen	Klafter
angekommen	9,002.870	2,913.671	140.958	66.294	641.300	81.200
abgegangen	14,864.755	3,861.342	1,050.410	66.294	641.300	72.200

t) Verkehr auf dem Aranyos-

Landungs- oder Ladeort	Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähigkeit derselben in Wiener-Centnern	Gattung	Menge
			der verfrachteten Waaren	
T h a l-				
a n g e k o m m e n				
Auf dem				
Topanfalfa				
Thorda	146 Viertelflösse	8.760	Schindeln Latten Bretter Weinrebenstücke	316.000 Stück 8.000 " 7.600 " 6.500 "
Auf dem				
Udvarhely				
Mediasch	88 Viertelflösse	5.280	Bretter	260 Stück

Der von Topanfalfa bis zur Einmündung in die Maros oberhalb Maros-Ujvár flossbare Aranyos dient lediglich zur Abflössung der in den Hochgebirgen erzeugten tannenen Flösse und Holzschnittwaaren, deren Gesamtwert für das Jahr 1865 auf circa 4.000 fl. angegeben wird. Da die Flösse sammt den darauf verfrachteten Waaren, bevor sie noch die Maros erreicht haben, bereits in Thorda verkauft werden, so hat der Verkehr auf dem Aranyos für den Maros-Flosshandel und Verkehr keine Bedeutung. Dasselbe gilt von dem, übrigens sehr bescheidenen Verkehr auf dem unter-

und grossen Kokelflusse.

Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähigkeit derselben in Wiener-Centnern	Gattung	Menge	Anmerkung
		der verfrachteten Waaren		
f a h r t				
a b g e g a n g e n				
Aranyosflusse				
146 Viertelflösse	8,760	Schladel	316,000 Stück	
		Latten	8,000 "	
		Bretter	7,600 "	
		Weinreihenstücke	6,500 "	
.....
grossen Kokelflusse				
88 Viertelflösse	5,280	Bretter	260 Stück	
.....

halb Maros-Ujvár einmündenden Kokelflusse. Auch von diesem gehen keine Fahrzeuge auf die Maros über, da die wenigen von Udvárhely aus in der Thalfahrt herabkommenden Flösse schon in Schässburg, Elisabethstadt oder Mediasch zerlegt und sammt ihrer Oblast (meist Bretter) verkauft werden. Der Gesamtwert des auf dem Kokelflusse beförderten Floss- und Schnittmaterials wird für das Jahr 1863 mit 520 fl. angegeben.

u) Verkehr auf dem

Landungs- oder Ladeort	Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähigkeit derselben in Wiener-Centnern	Gattung	Menge
			der verfrachteten Waaren	
			T h a l	
a n g e k o m m e n				
Temesvár				
Gr. Beeskerek				
Perlas	156 Fruchtschiffe 9 Dereglien 9 Waidzillen 5 Holzschiffe 3 Csaiken 1 Floss	323.000	?	?
B e r g				
a n g e k o m m e n				
Temesvár	57 Bursellen 34 Pletten	64.400	Wein, Bier, Bretter, Marmor- steine, Binderholz, Mais	19.600 Centner
Gr. Beeskerek	136 Ruderschiffe	243.100	Holz	36.000 Centner
Perlas	148 Fruchtschiffe 7 Dereglien 6 Holzschiffe 8 Waidzillen 2 Csaiken 41 Flösse	323.800	?	?

B e g a - (C u s t u s -) C a n a l e .

Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähigkeit derselben in Wiener-Centnern	Gattung	Menge	Anmerkung
		der verfrachteten Waaren		
f a h r t				
a b g e g a n g e n				
274 Ruderschiffe	420.000	Getreide Mehl, Brennholz, Bretter und Tabak	379.600 Centner 36.140 „ 415.740 Centner	
136 Ruderschiffe	243.100	Getreide	234.800 Metzen	
?	?	?	?	
f a h r t				
a b g e g a n g e n				
				Von den in der Bergfahrt angekommenen Schiffen waren 57 leer.
				Von den in der Thalfahrt ab- gegangenen Schiffen waren 3, von den in der Bergfahrt angekommenen 22 leer.
?	?	?	?	Von den in der Thalfahrt an- gekommenen 183 Fahrzeugen waren 29, von den in der Bergfahrt angekommenen 105 (meist Getreideschiffe) leer.

Der $21\frac{3}{4}$ Meilen lange Bega- (Custos-) Canal, welcher von Titel aus, wo er als Begafluss in die Theiss mündet, bis Temesvár hinauf nicht nur von Fruchtschiffen bis zu 4.000 Metzen Ladung, sondern auch von den Schiffen der österr. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft befahren wird, vermittelt einen ziemlich bedeutenden Verkehr, hauptsächlich in Körnerfrüchten, welche thalwärts zur Theiss und Donau gebracht werden, dann in Kaufmannsgütern (Tabak, Colonialwaaren etc.), in Brenn- und Werkholz. Der gesammte Verkehr auf dieser Wasserstrasse kann nach den vorliegenden (leider lückenhaften) Nachweisungen für das Jahr 1865 auf mindestens

	1,184.600	Centner in der Thal- und
	191.900	„ „ „ Bergfahrt, somit
zusammen auf	1,376.500	Ctr. veranschlagt werden, wovon
	620.342	„ durch die Schiffe der Donau-
		Dampfschiffahrts - Gesell-
		schaft,
	756.158	„ durch Privat - Ruderschiffe
		verfrachtet wurden.

Von dieser Gesamt-Waarenmenge pr. 1,376.500 Ctr.

entfielen auf Getreide	1,048.340	„
Kaufmannsgüter	229.810	„
Holz	91.350	„
Heu	7.000	„

v) Verkehr auf

Landungs- oder Ladeort	Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähig- keit der- selben in Wiener- Centnern	Name des		leer	be- la- den	Gattung	Menge
			Aus- lauf- ortes	Bestim- mungs- ortes			der verfrachteten Waaren	
T h a l								
a n g e k o m m e n								
Gurkfeld	804 Flösse	32.160	Oberburg Prusa- berg Gilly Wotschna Habel- berg Grasoll Laufen Schön- stein	Gurkfeld Semlin Belgrad	601	203	Bauholz, Bretter, Latten etc. Kalk, Sägespäne, Ger- berlohe und Wa- genschmiere	circa 8.120 Ctr. im Werthe von 241.200 fl. mit In- begriff der Flösse.
Sissek	Auf der Save: 170 Viertelflösse . .	17.000	Oberburg	Semlin Belgrad	. .	170	Reichladen Schnittholz	128.000 Kub.-Klfr. 1.203 " " im Werthe von 37.500 fl.
	Auf der Kulpa: 8 Frachtschiffe 1 Dereglia 1 Corabschiff	39.200	Carlstadt	Jaseno- vacz Pancsova Semlin	3	7	Getreide Brennholz Holzwaaren	12.000 Metzen 100 Kub.-Klfr. 15 " " im Werthe von 25.680 fl.
Uskoko	246 Zugschiffe . . .	1,134.080	Sissek	Semlin	212	34	Tannenbretter . . .	136.600 Stück
	7 Tombasse	32.800					Reichladen	48.700 " "
	128 Flösse	12.800					Eichenbrennholz . .	4.858 Kb.-Klfr.
	381 Fahrzeuge . . .	1,179.680					Dachschindeln . . .	1.000 Stück
						128	Weiches Holz	343 " "
					248	163	Manufacturwaaren Sägeholz	124 Ctr. ? im Gesamtwerthe von 116.494 fl.

der Save.

Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähig- keit der- selben in Wiener- Centnern	Name des		leer	be- laden	Gattung	Menge
		Auslaufsortes	Bestimmungs- ortes			der verfrachteten Waaren	
f a h r t							
a b g e g a n g e n							
645 Flösse	25.800	Oberburg Prussberg Cilly Wotschna Habelberg Grusoll Laufen Schönstein	Semlin Belgrad	482	163	Bauholz, Bretter, Latten etc. Kalk, Sägespäne Gerberlohe und Wagenschmiere	circa 6.520 Centner im Werthe von 193.500 fl. mit Inbegriff der Flösse
170 Viertelflösse	17.000	Oberburg	Semlin Belgrad	..	17	Reichladen . . . Schnittholz . . .	125.000 Kub.-Klfr. 1.203 " " im Werthe von 37.500 fl.
8 Fruchtschiffe 1 Deregli a . . 1 Corabschiff .	39.200	Carlstadt	Jasenovacz Pancsova Semlin	3	7	Getreide Brennholz . . . Holzwaaren . . .	12.000 Metzen 100 Kub.-Klfr. 15 " " im Werthe von 25.680 fl.
82 Dampfschiffe . 362 Waarenboote 8 Kohlschiffe 7 Borstenvieh- transportsch. 3 Propeller . . 137 Fruchtschiffe	1.463.385 24.504 13.237 18.243 679.400	Sissek	Mitrovic Semlin Belgrad Pest Wien	.. 264 3 3 3 ..	82 98 5 4 .. 137	Kaufmannsgüter . Getreide	179.793 Centner 1.331 "
779 Fahrzeuge .	2.254.969			273	326		
246 Zugschiffe . 7 Tombasse . . 128 Flösse . . .	1.134.380 32.800 12.800	Sissek	Semlin	218	163	Tanneubretter . . Reichladen . . . Eichenbrennholz . Dachschindeln . . Weiches Holz . . Manufacturwaaren Sägeholz	136.600 Stück 48.700 " 4.858 " 1.000 " 343 " 124 Centner ?

Landungs- oder Ladeort	Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähig- keit der- selben in Wiener- Centnern	Name des		leer	be- la- den	Gattung der verfrachteten Waaren	Menge
			Aus- laufs- ortes	Bestim- mungs- ortes				
B e r g -								
a n g e k o m m e n								
Gurkfeld								
Sissek	118 Dampfschiffe							
	438 Waarenboote	1,780.250					mit Dampfschiffen und Waarenbooten:	
	5 Propeller . .	30.405					Getreide	2,046.884 Centner
	9 Kohlenschiffe	27.560					Kaufmannsgüter . .	348.521 "
	8 Borstenvieh- transportschiffe	15.130	Szegedin					2,395.405 Centner
	13 Privatprop- eller	95.000	N. Beese					
	107 Mutter- (Frucht-) Schiffe	725.460	Bees- kerec	Sissek		SSS	mit Privatpropellern und Ruderschiffen:	
	179 türkische		Tittel				Weizen	417.735 Metzen
	Bourcellen . .	94.185	Neusatz				Mais	180.180 "
	5 ungarische		Panesova				Korn	17.011 "
Bourcellen . .	25.500	Temesvár				Halbfrucht	75.642 "	
3 Holzschiffe .	3.100	Semlin				Hafer	239.745 "	
3 Corabschiffe .	300	Klenak				Gerste	21.434 "	
		Mitrovic				Hirse	5.395 "	
888 Fahrzeuge .	2,796.390						957.142 Metzen	
Uskoke							Fassdauben	7,349.670 Stück
	230 Zugschiffe .	1,306.160	Semlin				Weizen	412.324 Metzen
	2 Tombasse . .	7.200	Jaroge				Mais	86.668 "
	28 türkische		Panesova				Hafer	63.380 "
	Schiffe	14.728	Marie	Sissek		260	Gerste	7.822 "
			Topola				Mehl	3.000 "
			Rajevo- sello				Roggen	25 "
		Gr. Bees- kerec				Salz	12.440 Centner	
		Samacz				Wachs	4 "	
						Schweller	10.100 Stück	
							im Gesamtwerthe von 2,930.000 fl.	

Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähig- keit der- selben in Wiener- Centnern	Name des		leer	be- laden	Gattung	Menge
		Auslaufsortes	Bestimmungs- ortes			der verfrachteten Waaren	
f a h r t							
a b g e g a n g e n							
27 Fruchtschiffe . 3 Corabschiffe .	25.000 300	Sissek	Carlstadt	..	4	Getreide Salz	42.000 Metzen 180 Centner
228 Zugschiffe 2 Tombasse 28 türkische Schiffe	1,320.088	Semlin Jaruge Pancsova Marie Topola Rajevassello Gr. Beeskerek Samacz	Sissek	..	258	Fassdauben Weizen Mais Hafer Gerste Mehl Roggen Wachs Schweller	7,349.670 Stück 412.324 Metzen 86.668 " 63.380 " 7.822 " 3.000 " 25 " 4 Centner 10.100 Stück

Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähig- keit der- selben in Wiener- Centnern	N a m e des		leer	be- laden	Gattung	Menge
		Auslaufsortes	Bestimmungs- ortes			der verfrachteten Waaren	
f a h r t							
a b g e g a n g e n							
8 Zugschiffe . . .	27.200	Kobas	Semlin	. .	8	Brennholz . . .	590 Klafter im Werthe von 2.950 fl.
1 Ruderschiff . .	4.000	Jaruge	?	. .	1	Brennholz . . .	100 Klafter
8 Ruderschiffe . .	43.400	?	?	. .	8	Brennholz . . .	694 Klafter
2 Dampfschiffe . 4 Waarenboote .	16.000	Sissek	Semlin	2	4	?	?
16 Dampfschiffe . 11 Waarenboote . 1 Ruderschiff . .	43.980	?	?	?	?	?	?

Landungs- oder Ladeort	Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähig- keit der- selben in Wiener- Centnern	Name des		leer	be- laden	Gattung	Menge
			Aus- laufs- ortes	Bestim- mungs- ortes					der verfrachteten Waaren
B e r g -								
a n g e k o m m e n								
Pričac	7 Zugschiffe . . .	26.400	Pričac	Sissek . . .		7	Fassdauben . . .	700.000 Stück im Werthe von 70.000 fl.
Kobas	7 Zugschiffe . . . 3 Pletten	27.500	Kobas	Sissek . . .		10	Fassdauben . . . Werkholz Mais	590.300 Stück 3.470 " 413 Metzen im Gesamtwerthe von 58.504 fl.
Jaruge								
Županje	3 Fruchtschiffe . .	6.800	Mitrovitz	Zupanje . . .		2	?	?
Rajevoselo	8 Dampfschiffe . . . 16 Waarenboote . . 2 Ruderschiffe . . .	63.680 12.000	Semlin	Rajevo- selo		26	Steinsalz Kaufmannsgüter .	12.600 Centner ?
Racsa	16 Dampfschiffe . . . 2 Schlepper 16 Ruderschiffe . . .	8.000 1.507	Semlin Zvornik a. d. Drina	Sissek Racsa		34	Getreide, Hülsen- früchte, gedörrte Zwetschken, Mais, Gartengewächse, Bier, Holzwaaren, Nüsse etc. Zwetschken ged.	17.856 Centner ?

Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähig- keit der- selben in Wiener- Centnern	N a m e d e s		leer	be- laden	Gattung	Menge
		Auslaufsortes	Bestimmungs- ortes			der verfrachteten Waaren	
f a h r t							
a b g e g a n g e n							
7 Zugschiffe . .	26,400	Pricae	Sissek	. .	7	Fassdauben . .	700,000 Stück
7 Zugschiffe . .	27,500	Kobas	Sissek	. .	10	Fassdauben . . .	590,300 Stück
3 Pletten						Werkholz	3,470 "
						Mais	413 Metzen
45 Ruderschiffe .	175,700	Jaruge	Sissek	. .	45	Fassdauben . . .	3,779,800 Stück im Werthe von 216,700 fl.
.
8 Dampfschiffe .	. . . . .	Rajeveselo	?	. .	28	Fassdauben . . .	130,000 Stück
16 Waarenboote .	63,680					Piloten	75 "
4 Ruderschiffe .	18,000						
16 Dampfschiffe .	. . . . .	Raesa	Sissek	. .	19	Werkholz	3,186 Kubikfuss
2 Schlepper . .	8,000					Kaufmannsgüter .	?
1 Ruderschiff . .	200						

Landungs- oder Ladeort	Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähig- keit der- selben in Wiener Centnern	Name des		leer	be- la- den	Gattung der verfrachteten Waaren	Menge
			Aus- laufs- ortes	Bestim- mungs- ortes				
T h a l								
a n g e k o m m e n								
Mitrovitz	104 Dampfschiffe					104		
	461 Waarenboote	1,863.358	Sissek			336	125	
	4 Propeller	24.325	Gradiska			4		
	8 Borstenvieh- transportschiffe	15.130	Brood	Mitrovitz		4	4	
	12 Kohlentran- portschiffe	36.751	Schamaz	Semlin				Holzwaaren
	147 Fruchtschiffe	729.000	Rajevo- selo	Belgrad		7	3	Kaufmannsgut
	2 Pletten	1.000	Sissek	Szegedin etc.		138	9	
	98 Viertelflösse	9.800	Sannthal				2	
							98	
	836 Fahrzeuge	2,679.464				593	243	
Klenak	59 Dampfboote	?	Sissek	Semlin		66	Kaufmannsgut	4.772 Centner
	7 Flösse						Werkho	30.794 Kub. Fuss
Semlin	85 Dampfschiffe							
	414 Waarenboote	1,617.700						
	13 Borstenvieh- transportschiffe	24.480						
	7 Kohlentran- portschiffe	21.430	Stationen der oberen Save					
	4 Propeller	24.300		?	?	?		?
	247 Frucht- und Zugschiffe	1,252.300						
	10 Holzschiffe	10.300						
	52 Flösse	5.200						
	832 Fahrzeuge	2,985.810						

Ladungs- oder Ladeort	Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähig- keit der- selben in Wiener- Centnern	N a m e des		leer	be- la- den	Gattung	Menge
			Aus- lauf- ortes	Bestim- mungs- ortes			der verfrachteten Waaren	
B e r g-								
a n g e k o m m e n								
Mitrovitz . . .	118 Dampfschiffe . . . . .	. . . . .	Becs- kerek Szegedin Bazias Neusatz Panos ova Belgrad Semlin etc.	Mitrovitz	22	778	Getreide	27.284 Metzen
	524 Waarenboote	2,129.798						
	5 Propeller	30.405						
	13 Borstenvieh- transportschiffe	24.583						
	9 Kohlentrans- portschiffe	27.562						
	129 Frachtschiffe	654.500						
	2 Pletten	1.100						
800 Fahrzeuge	2,867.948					Kaufmannsgut	1.569 Centner	
						Werkholz	7.025 Kub. Fuss	
						Brennholz	13.068 " "	
Klenak	38 Dampfhoote	?	Sissek	Semlin	. . .	41	Getreide	6.638 Centner
	3 Gams		Pest	Klenak			Kaufmannsgut	2.135 "
Semlin	173 Ruderschiffe	1,046.350	?	Sissek	. . .	173	Getreide	820.745 Metzen
							Steinsalz	78.172 Centner
							Branntwein	15.000 Oka
							Laden	14.825 Stück

Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähig- keit der- selben in Wiener- Centnern	N a m e des		leer	be- laden	Gattung der verfrachteten Waaren	Menge
		Auslaufsortes	Bestimmungs- ortes				
f a h r t							
a b g e g a n g e n							
118 Dampfschiffe							
492 Waarenboote	1,999.734						
5 Propeller	30.405						
8 Borstenvich- transportschiffe	15.128		Rajevo selo				
9 Kohlentran- portschiffe	27.562	Mitrovitz	Brood	..	766	Getreide	?
129 Früchtschiffe	654.500		Gradiska			Kaufmannsgut	?
3 Holzschiffe	3.100		Sissek				
2 Plätten	1.100						
766 Fahrzeuge	2,731.529						
38 Dampfboote		Klenak	Sissek	..	38	?	?
173 Ruderschiffe	1,046.350	?	Sissek	..	173	Getreide	820.745 Metzen
						Steinsalz	78.172 Centner
						Branntwein	15.000 Oka
						Laden	14.525 Stück

Eine der belebtesten Wasserstrassen Oesterreichs ist die als Reichsfluss erklärte Save, deren beide Quellen, die Wocheiner und Wurzener Save, in Krain liegen. Nach einem 20 Meilen langen Laufe im nördlichen Theile dieses Landes, bildet sie durch $9\frac{1}{4}$ Meilen die südliche Gränze Steiermarks, fliesst dann durch Kroatien bis zur Vereinigung mit der Kulpa und von da zwischen der kroat.-slavonischen Militärgränze bis Belgrad, wo sie nach einem Laufe von 85 Meilen in die Donau fällt.

Wiewohl von Zwischenwässern in Krain angefangen in einer Länge von $10\frac{1}{2}$ Meilen für die Flossfahrt, von Steinbrück an sowohl stromab- als stromaufwärts für Ruderschiffe von 1.600 bis 2.000 Centner Ladung zugänglich, dient die Save in ihrer oberhalb Sissek gelegenen Strecke seit Eröffnung der Steinbrück-Sisseker Eisenbahnlinie (im October 1862) doch nur mehr den Flössen des oberen Santhales als Wasserstrasse, und einem rein localen, daher sehr unbedeutenden Verkehr zur Vermittlung.

Von den an der Sann und deren Zuflüssen gelegenen Orten Oberburg, Prassberg, Wotschna, Habelburg, Grusoll, St. Martin, Schönstein, Laufen und St. Johann, auch von Cilly geht jährlich eine nicht unbedeutende Anzahl kleiner aus Baumstämmen, Brettern und Latten zusammengefüger Flösse (im Jahre 1865 804 Flösse) von circa 40 Centner Tragkraft ab, welche gebrannten Kalk, Sägespäne und in Fässern verpackte Wagenschmier in die Gegend von Lichtenwald, Savestein, Gurkfeld und Rann verführen. Der grösste Theil ($\frac{7}{8}$) dieser Flösse geht, nachdem je 4 bis 8 derselben bei Steinbrück zu einem grösseren Floss zusammengebunden worden sind, auf der Save nach Kroatien und noch tiefer hinab bis Belgrad und Semlin.

Weit grössere Dimensionen gewinnt der Verkehr auf der Save von dem Landungsplatze Sissek angefangen. Hier, wo die schiffbare Kulpa mit dem Savestrom sich vereinigt und die Steinbrück-Sisseker Eisenbahnlinie ihren Endpunct findet, beginnt die Dampfschiffahrt und die mit sogenannten Mutterschiffen, Fahrzeugen von 2.000 bis 8.000 Centner Tragfähigkeit, betriebene Ruderschiffahrt. Denn hier begegnen sich die Getreidesendungen, welche die Save stromaufwärts, und die Colonialwaaren und sonstigen Handelsgüter, welche über Triest oder Agram kommend die Save stromabwärts fahren. Dadurch ist Sissek der Brennpunct des kroat.-slavonischen Handels geworden und der Hauptstapelplatz der Saveschiffahrt. Nach den vorliegenden Nachweisungen wurden nach und von Sissek auf der Save im Jahre 1865 verführt:

	stromabwärts	stromaufwärts
Kaufmannsgüter	179.793 Centner	348.521 Centner
Brennholz	65.900 „	— „
Werkholz	19.200 „	121.000 „
Getreide	10.759 „	2,802.304 „
zusammen	275.652 Centner	3.271.825 Centner,

somit im Ganzen 3,547,477 Centner, welche auf 1.877 Fahrzeugen von 5,160.360 Centnern Gesamttragfähigkeit verladen waren.

Der Schiffsverkehr an sämmtlichen im voranstehenden Ausweise angeführten Landungsplätzen zeigt, dass daselbst im Jahre 1865

	Fahrzeuge	Cent. Tragfäh.	Fahrzeuge	Cent. Tragfäh.
ankamen: in der Thalfahrt	3.190	mit 7,228.394	abgingen 2.788	mit 6,360.239
„ „ Bergfahrt	2.241	„ 8,185.163 *	„ 1.374	„ 5,469.747
zusammen .	5.431	mit 15,413.557	abgingen 4.162	mit 11,829.986.

im Ganzen somit 9,593 Fahrzeuge mit 27,243.553 Centnern Tragfähigkeit verkehrten.

Nach der Gattung der Fahrzeuge gesondert

	Dampfschiffe		Ruderfahrzeuge	
	Waarenboote etc.	Tragfähigkeit	Tragfähigkeit	Tragfähigkeit
kamen in der Thalfahrt an	1.143	mit 3,737.354 Ctrn.	2.047	mit 3,491.050 Ctrn.
„ „ „ Bergfahrt an	1.340	„ 4,232.373	„ 901	„ 3,952.790
gingen „ „ Thalfahrt ab	1.158	„ 3,582.559	„ 1.630	„ 2,777.680
„ „ „ Bergfahrt ab	712	„ 2,144.509	„ 662	„ 3,325.238
zusammen . . .	4.353	mit 13,696.795 Ctrn.	5.240	m. 13,546.758 Ctrn.

Mit Ruderfahrzeugen sind an den bezeichneten Save-Stationen in der Thal- und Bergfahrt

	Centner	Stück	Klafter	Kubikfuss	Metzen
angekommen	113.529	8,855.008	12.352	178.887	2,402.803
abgegangen	86.326	12,764.883	13.736	131.186	1,448.377
zusammen .	199.855	21,619.891	26.088	310.073	3,851.180 ;
mit Dampfschiffen dagegen					
angekommen	2,704.181	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
abgegangen	489.131	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
zusammen	3,193.312	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
Und im Ganzen .	3,393.167	21,619.891	26.088	310.073	3,851.180

w) Verkehr auf der Temes.

Landungs- oder Ladeort	Anzahl und Gattung der Fahrzeuge	Tragfähigkeit derselben in Wiener-Centnern	Gattung	Menge
			der verfrachteten Waaren	
	T h a l f a h r t			
a n g e k o m m e n				
Oppova	3 Frachtschiffe	12.000	Hafer	7.000 Metzen
	3 Waidzillen	24	Mais	3.000 "
			Obst	20 "
a b g e g a n g e n				
Oppova	3 Frachtschiffe	12.000	Hafer	7.000 Metzen
			Mais	3.000 "

E

Allgemeine Ergebnisse

des

Schiffs- und Waaren-Verkehres auf der Donau und ihren Nebenflüssen.

Aus den verschiedenen Zusammenstellungen über die Schifffahrt auf der Donau und ihren Nebenflüssen ergibt sich, dass der hierdurch vermittelte Verkehr seiner Ausdehnung nach zweifacher Art ist. Die erste Art dieses Verkehrs ist der rein locale Verkehr, welcher sich an jedem bedeutenderen Landungsplatze als Mittelpunkt entwickelt und je nach der Grösse dieses Ortes bald grössere bald geringere Dimensionen aufweist; dahin gehören die Wochen- und Jahrmarktsfuhren, die Victualien-schiffe, die Stell- und Bothenfuhren, welchen man in Straubing, Deggendorf, Vilshofen, Linz, Wien, Gran, Pest und an noch weiter abwärts gelegenen Landungsorten begegnet. Die Gegenstände, welche diese Art des Verkehrs umfasst, sind grösstentheils Lebensmittel, dann Brennholz und Baumaterialien; die Fahrzeuge, welche ihn vermitteln, Ruderschiffe kleinerer Gattung, welche nicht selten auch zur gelegentlichen Personenbeförderung dienen.

Von weit grösserer Bedeutung und erheblicheren Dimensionen dagegen ist der durch die Donau und ihre Zuflüsse vermittelte eigentliche Handelsverkehr, welcher den Güteraustausch in einer Mannigfaltigkeit und Massenhaftigkeit vollführt, die sich aus den höchst verschiedenartigen Productions- und Culturverhältnissen der in dem Stromgebiete der Donau liegenden Länder zur Genüge erklären. Denn nicht nur die an dem Hauptstrome selbst gelegenen Länderstriche benützen diese natürliche Verkehrsbahn zur Verwerthung ihrer, wegen des grossen Gewichts oder Volumens bei verhältnissmässig geringem Werthe auf die billige Wasserstrasse naturgemäss zur Versendung angewiesenen, Producte, sondern es führen ihr auch die zahlreichen in die Donau einmündenden Nebengewässer die verschiedenen Erzeugnisse der von ihnen durchzogenen Länder zu. Neben dem Brenn- und Bauholz, das alle diese Zuflüsse an die Donau bringen, hat fast jeder derselben ein eigenthümliches Verkehrsobject, welches den durch ihn vermittelten Frachtenverkehr charakterisirt. Wie die Iller und die Traun Ladenaug, der Inn hydraulischen Kalk, die Salzach Salz der Donau zuführen, so bringen die Waag Eisen und Holzgeräthe, die Theiss und Maros Getreide

und Salz, die Drau Binderholz auf die Donau. Die Einwirkung dieser Nebenflüsse auf den Verkehr des Hauptstromes lässt sich im grossen Ganzen aus diesen charakteristischen Objecten entnehmen.

Die auf der Iller verfrachteten Waaren gehen nicht weiter als bis Dillingen, der Lech führt der Donau nur leere Flösse zu, die Waaren vom Inn und von der Salzach gehen zum Theile nach Passau, zum Theile nach Oberösterreich und in einem geringen Bruchtheile nach Wien und Pest; das Salz von der Traun gelangt nach Stein, Korneuburg, Stockerau, während die auf demselben Flusse geförderten Läden, Kälber und Victualien grösstentheils nach Wien kommen. Das Brennholz von der March gelangt nicht zur Donau, sowenig wie die Eisen- und Holzwaaren von der Enns, mit Ausnahme der als Flösse versendeten Baumstämme. Dagegen gelangt das Schnittmaterial von der Waag donauaufwärts bis Raab, abwärts bis Komorn und Pest; dahin kommt auch das auf ihr versendete Roheisen, Kupfer und Gerbholz, während die Holzgeräthe grösstentheils auf dem Jahrmarkte zu Szered bleiben. Die Gran führt Schindeln, Eisen und Blei nach Gran und Pest, die Drau hauptsächlich Binderholz und Eisenbahnschwellen, dann Brennholz der Donau zu, auf welcher ersteres stromaufwärts nach Pest und Wien, letzteres stromabwärts und durch den Franzens-Canal in die holzarmen Donau- und Theissgegenden Ungarns gelangt. Viel weiter gestreckt aber sind die Gränzen für das auf der Theiss und Maros verschifftete Getreide und Salz; während letzteres auf der Drau bis Teresovac, auf der Save bis Gradiska und auf der Donau aufwärts bis Mohács, abwärts bis Belgrad und Panesova gelangt, wird ersteres von Dampf- und Ruderschiffen nach allen Stationen der mittleren und oberen Donau, der Drau und Save verführt, und bildet so ziemlich das einzige Verkehrsobject von Bedeutung, welches sich auf der ganzen mittleren und auf dem grössten Theile der oberen Donau bewegt. Die Save endlich wirkt auf den Donauverkehr nur insoferne ein, als sie selbst einen Ausweg für das Getreide Ungarns und die Fassdauben Slavoniens eröffnet, durch ihren Nebenfluss, die Sann, aber den südlichen Bezirken Steiermarks die Verwerthung des daselbst erzeugten Schnittmaterials bis nach Semlin und Belgrad, auch weiter nach den Donaufürstenthümern hinab, ermöglicht.

Während sich in dieser Weise der Verkehr auf den Nebenflüssen gestaltet und in den Donauhandel belebend eingreift, theilt sich der Güterverkehr auf dem Hauptstrome selbst nach den Gränzen, innerhalb deren er sich bewegt, nach der Transportart, durch welche er vermittelt wird, und nach den Gegenständen, die er umfasst, in zwei grosse Gruppen.

Die erste dieser Gruppen bildet der durch die Dampfschiffahrt bewerkstelligte Waarenverkehr; er ist nicht nur der ausgedehntere, indem er von Donauwörth bis zur Sulinamündung und über diese hinaus nach Odessa und Constantinopel reicht, und somit den internationalen Donauhandel repräsentirt, sondern auch der Qualität der Frachten nach bedeutendere, indem er neben dem Getreide den weitaus grössten Theil der auf der Donau versendeten, mit dem Namen „Kaufmannsgüter“ bezeichneten werthvolleren Rohproducte und Halbfabricate des Ostens und die Kunst- und Industrie-Erzeugnisse des Westens umfasst.

Die zweite Gruppe bildet der durch die Ruderschiffahrt auf der oberen und mittleren Donau, und durch die Ruder- und Segelschiffahrt auf der unteren Strecke derselben vermittelte Verkehr; derselbe ist der ihm anvertrauten Waaren nach beschränkt und auch in seiner örtlichen Ausdehnung durch die Stromverhältnisse begrenzt. Er umfasst die voluminösen Verkehrsobjecte, wie Brenn-, Bau- und Werkholz, Getreide, Salz, Kohlen, Steine, Ziegel und Kalk, werthvollere Gegenstände („Kaufmannsgüter“) nur in verhältnissmässig geringer Menge. Eine Ausnahme hiervon macht der Verkehr durch Segelschiffe an der unteren Donau, wo See- und Flussschiffahrt zusammenfallen, und wo die Rohproducte der Moldau und Walachei die Rückfracht, und zugleich die Gegenleistung für die dahin importirten Industrie-Erzeugnisse des Westens bilden; dieser Verkehr ist ein internationaler im Gegensatze zu dem Binnenverkehr auf der mittleren und oberen Donau. Wie diese selbst durch die Stromschnellen oberhalb Orsova und durch die Katarakte des eisernen Thores von der unteren Strecke geschieden ist, so findet auch der durch die Ruderschiffahrt vermittelte Verkehr an diesen Schiffahrtshindernissen seine Gränze; es erklärt sich daraus, weshalb dieser Verkehr lediglich ein Binnenverkehr ist und sich auf der mittleren Donau von Osten nach Westen, auf der oberen Donau von Westen nach Osten hauptsächlich bewegt, wo sich beide Richtungen in den Haupt-Handels- und Consumtionsorten der Donau (Linz, Wien, Pest) begegnen. Eine Ausnahme hiervon macht der Verkehr auf dem Donau-Main-Canale, welcher in beiden Richtungen einen regen Verkehr von nahezu gleichen Dimensionen vermittelt.

Die nachfolgenden Uebersichten I bis IV geben ein Bild des gesammten Donau-Schiffs- und Waarenverkehrs, wie sich derselbe an den einzelnen Landungsorten des Hauptstromes und seiner Nebenflüsse im Jahre 1865 gestaltet hat.

Nach Uebersicht I sind an den Landungsorten der Donau

	Ruderfahr- zeuge	Ctr. Trag- fähigkeit
in der Thalfahrt angekommen	44.114 von	38,300.902
in der Bergfahrt „	14.329 „	28,128.594
zusammen	58.443 von	66,429.496
in der Thalfahrt abgegangen	11.204 von	29,029.616
in der Bergfahrt „	13.612 „	12,842.290
zusammen	24.816 von	41,871.906

im Ganzen angekommen und abgegangen 83.259 von 108,301.402

Die grosse Differenz zwischen der Zahl der in der Thalfahrt angekommenen und abgegangenen Fahrzeuge erklärt sich einmal daraus, dass eine grosse Anzahl derselben von den Nebenflüssen abgeht und an den Landungsorten der Donau daher nur als angekommen erscheint, hauptsächlich aber daraus, dass jene unbedeutenden Orte, von welchen die Mehrzahl der kleineren Fahrzeuge abgeht, in die

Erhebungen nicht einbezogen werden konnten, die grösseren Landungsorte aber, wo alle diese Fahrzeuge als angekommen erscheinen, in die Nachweisungen aufgenommen sind.

Das Ueberwiegen der in der Thalfahrt verkehrenden Fahrzeuge (55.318 von 67,330.518 Ctrn. Tragfähigkeit) über die in der Bergfahrt vorkommenden (27.941 von 40,970.884 Ctrn. Tragfähigkeit) hingegen erklärt sich aus der sehr bedeutenden Anzahl von Flüssen, die nur in der Thalfahrt verkehren, dann auch aus den der Bergfahrt auf der oberen Donaustrücke minder günstigen Stromverhältnissen; das Verhältniss der Thal- zur Bergfahrt gestaltete sich auf den einzelnen Strecken in nachstehender Weise. Es sind an den Landungsorten

	Fahrzeuge	Ctr. Tragfähigkeit
von Ulm bis Pressburg in der Thalfahrt angekommen und abgegangen	25.584	von 32,122.272
„ Ulm bis Pressburg in der Bergfahrt angekommen und abgegangen	11.833	„ 9,917.530
„ Pressburg bis Orsova in der Thalfahrt angekommen und abgegangen	25.813	„ 19,679.719
„ Pressburg bis Orsova in der Bergfahrt angekommen und abgegangen	13.266	„ 18,473.584
„ Orsova bis zur Sulinamündung in der Thalfahrt angekommen und abgegangen	3.921	„ 15,528.327
„ Orsova bis zur Sulinamündung in der Bergfahrt angekommen und abgegangen	2.842	„ 12,579.770
zusammen	83.259	von 108,301.402

Fasst man das allein Ausschlag gebende Moment, die Tragfähigkeit der Fahrzeuge, ins Auge, so zeigt sich, dass das Verhältniss der Thalfahrt auf diesen drei Strecken zur Bergfahrt sich stellt

auf der Strecke von Ulm bis Pressburg wie	324 : 100,
„ „ „ „ Pressburg bis Orsova wie	106 : 100,
„ „ „ „ Orsova bis zur Sulinamündung wie	123 : 100.

Die Ordnung, in welcher die einzelnen Landungsorte der Donau bezüglich der Schiffsfrequenz, sowohl nach der Zahl der Fahrzeuge, als nach der Tragfähigkeit derselben sich reihen, ist aus der unten folgenden Uebersicht V zu entnehmen.

Ein nicht minder lebhafter Schiffsverkehr findet an den Landungsorten der verschiedenen Zuflüsse der Donau statt; derselbe umfasste im Jahre 1865 nicht weniger als 260.743 Fahrzeuge von 105,485.548 Ctrn. Tragfähigkeit, so dass sich demnach der Schiffsverkehr an den Landungsorten der Donau und ihrer Nebenflüsse und Canäle für das Jahr 1865 zusammen mit 344.002 Fahrzeugen von 213,786.950 Ctrn. Gesamttragfähigkeit herausstellt. Die Grösse des Verkehrs auf jedem einzelnen dieser Zuflüsse ist aus der Uebersicht II (Seite 238—239) zu entnehmen, die Ordnung, in welcher sie sich nach Zahl und Tragfähigkeit der auf ihnen verkehrenden Fahrzeuge reihen, aus der Uebersicht VI (Seite 245).

Aus der Uebersicht III (Seite 240—242) ergibt sich, dass der durch die Ruder-, Dampf- und Segelschiffahrt vermittelte Waarenverkehr an sämmtlichen in die Erhebung einbezogenen Donaulandungsorten im Jahre 1865 die bedeutende Höhe von 58,360.928 Ctrn. an Getreide ¹⁾, Holz und Kaufmannsgütern, und 7,925.501 Stück Bäume, Bretter, Latten, Ziegel, Steine etc. erreichte; hiervon entfielen auf die Landungsorte von

Ulm bis Pressburg	24,251.353	Centner	und	3,682.747	Stück,
Pressburg bis Orsova	24,062.057	„	„	2,716.867	„
Orsova bis zur Sulinamündung	10,047.518	„	„	1,525.887	„

zusammen . 58,360.928 Centner und 7,925.501 Stück.

Das Ueberwiegen der angekommenen Waarenmengen über die abgegangenen (um 12,453.858 Ctr. und 7,713.347 Stück) erklärt sich hauptsächlich aus den von den Nebenflüssen in die Donau übergegangenen, an den Landungsorten der letzteren demnach nur als „angekommen“ erscheinenden Waarenmengen, dann aus dem schon beim Schiffsverkehr bemerkten Umstande, dass alle die zahlreichen kleineren Orte, von welchen Waaren abgegangen sind, in die Erhebungen nicht einbezogen werden konnten.

Der Waarenverkehr an den Landungsorten der verschiedenen Zuflüsse umfasste nach Uebersicht IV (Seite 343) 47,786.134 Centner und 70,492.709 Stück, so dass sich demnach der gesammte, durch die Ruder-, Dampf- und Segelschiffahrt an den Landungsorten der Donau und ihren Zuflüssen im Jahre 1865 vermittelte Waarenverkehr auf 106,147.062 Ctr. und 78,418.210 Stück beläuft.

¹⁾ Hierbei wurden zur Ermöglichung einer Summirung die nach verschiedenen Maasseinheiten angegebenen Waarenmengen auf das Gewicht reducirt und 1 Metzen Getreide (aller Art) zu 0.70, 1 Cubikfuss Werkholz zu 0.35, 1 Wiener Klafter Brennholz zu 25, 1 Cubik-Klafter Bruch- und Bausteine zu 100 und 240 Centner angenommen.

I. U e b e r
des Schiffsverkehrs an den Landungs-
(Mit Ausschluss

Landungsorte	A n g e k o m m e n			
	in der Thalfahrt		in der Bergfahrt	
	Fahrzeuge	Tragfähigkeit	Fahrzeuge	Tragfähigkeit
Neu-Ulm	553	118.895		
Thalfigen	23	4.945		
Ober-Elebingen	113	24.725		
Günzburg	174	27.525		
Lavingen	44	8.800		
Dillingen	33	6.600		
Donauwörth			4	6.400
Stepperg	473	44.760	1	1.000
Neuburg	136	72.300		
Ingolstadt			1	400
Kehlheim	411	615.300	569	761.100
Regensburg	618	795.800	99	148.500
Straubing	185	252.000	47	33.800
Deggendorf	112	132.800	39	25.400
Vilshofen	87	69.600	64	28.800
Passau	2.112	2.243.300	3	2.550
Obernzell	563	112.600		
Engelhartzell	1.940	5.260.140		
Niederranna	50	65.000		
Obermühl	40	21.400	28	19.930
Untermühl	21	24.750	15	11.250
Aschach			8	23.500
Pupping	38	35.200	32	14.800
Linz	640	1.182.703		
Mauthausen	242	145.180	8	11.200
Kaindlau			74	154.300
Grein	387	392.100	18	39.200
Stein	1.501	2.040.765	1.068	1.550.600
Wien	10.624	10.566.010	2.383	1.257.120
Pressburg	359	347.450		
Raab	5	3.750	1.762	2.078.535
Komorn	11.370	1.193.125	411	1.807.650

sicht

orten der Donau im Jahre 1865.

der Dampfschiffahrt.)

A b g e g a n g e n				Z u s a m m e n	
in der Thalfahrt		in der Bergfahrt		in der Thal- und Bergfahrt	
Fahrzeuge	Tragfähigkeit	Fahrzeuge	Tragfähigkeit	Fahrzeuge	Tragfähigkeit
14	15.800	.	.	567	134.695
.	.	.	.	23	4.945
.	.	.	.	115	24.725
.	.	.	.	174	27.525
.	.	.	.	44	8.800
.	.	.	.	33	6.600
15	17.850	.	.	19	24.250
83	51.620	.	.	557	97.380
.	.	.	.	136	72.300
5	3.800	.	.	6	4.200
.	.	.	.	980	1.376.400
168	194.600	192	313.750	1.077	1.452.650
32	12.800	.	.	264	298.600
35	15.800	39	25.400	225	199.400
32	16.000	32	12.800	215	127.200
1.222	1.397.800	117	53.850	3.454	3.697.500
156	57.096	514	102.800	1.233	272.496
1.940	5.260.140	.	.	3.880	10.520.280
93	72.300	.	.	143	137.300
82	62.250	.	.	150	103.580
38	40.500	.	.	74	76.500
.	.	.	.	8	23.500
32	14.800	.	.	102	64.800
60	100.518	.	.	700	1.283.221
.	.	.	.	250	156.380
74	154.300	108	136.800	256	445.400
381	371.100	.	.	786	802.400
.	.	.	.	2.569	3.591.365
.	.	6.370	5.182.280	19.377	17.005.410
336	327.450	.	.	695	674.900
225	1.942.020	.	.	1.992	4.024.305
28	21.000	3.578	1.926.420	15.387	4.948.195

Landungsorte	A n g e k o m m e n			
	in der Thalfahrt		in der Bergfahrt	
	Fahrzeuge	Tragfähigkeit	Fahrzeuge	Tragfähigkeit
Gran	993	169.250	212	106.000
Pest	2.239	4.269.700	848	2.194.000
Ofen	111	43.200	216	86.400
Duna-Földvár	340	71.500	2	1.600
Paks	515	95.150	630	191.920
Kalocsa	143	16.300		
Tolna	187	86.000	15	86.500
Szt. Istvan-Baja	2.250	451.000	131	165.200
Mohács	650	474.800	592	901.450
Apatin	281	592.800	351	871.600
Karlowitz	18	6.800	14	4.900
Titel			332	1.449.500
Semlin	232	210.750	1.408	1.661.900
Panesova	376	342.290	303	229.733
Homolice			27	5.906
Bazias	366	642.000	289	578.000
Alt-Moldova	3	6.300	24	70.000
Svinica	1	2.500	18	33.150
Alt-Orsova	537	1.379.570	564	1.200.000
Lom-Palanka	122	25.800	51	39.970
Sistow	92	308.820	165	348.500
Rustschuk	152	251.640	51	55.630
Giurgewo	49	84.329	252	433.700
Ibraila	1.601	2.882.880	371	3.017.900
Galatz			629	6.434.700
Zusammen	44.114	38.300.902	14.329	28.128.594
Summe der angekommenen .	58.443	66.429.496		
„ „ abgegangenen .	24.816	41.871.906		
Im Ganzen	83.259	108.301.402		

Abgegangen				Zusammen	
in der Thalfahrt		in der Bergfahrt		in der Thal- und Bergfahrt	
Fahrzeuge	Tragfähigkeit	Fahrzeuge	Tragfähigkeit	Fahrzeuge	Tragfähigkeit
362	136.750	74	42.250	1.640	454.250
.	.	.	.	3.087	6.463.700
.	.	.	.	327	129.600
.	.	.	.	342	87.500
.	.	18	59.250	1.163	346.320
.	.	7	25.200	150	41.500
.	.	.	.	202	172.500
.	.	.	.	2.381	616.200
285	296.750	183	439.500	1.710	2.112.500
223	431.750	345	198.740	1.200	2.094.890
14	4.900	14	4.900	60	21.500
418	1.916.500	.	.	750	3.336.000
1.796	2.157.650	8	32.120	3.444	4.142.420
110	49.758	96	41.860	885	663.641
27	5.906	.	.	54	11.812
366	642.000	289	578.000	1.310	2.440.000
.	.	24	70.000	51	146.300
99	13.050	.	.	118	48.700
548	1.250.000	482	1.347.000	2.131	5.176.570
.	.	.	.	173	65.770
.	.	.	.	257	657.320
.	.	.	.	203	307.270
.	.	.	.	301	518.029
1.268	5.457.058	1.123	2.249.370	4.563	13.607.208
637	6.518.000	.	.	1.266	12.952.700
11.204	29.029.616	13.612	12.842.290	83.259	108.301.402

II. Ueber
des Schiffsverkehrs an den Landungsorten der Donau
(Mit Ausschluss

An den Landungsorten	A n g e k o m m e n			
	in der Thalfahrt		in der Bergfahrt	
	Fahrzeuge	Tragfähigkeit	Fahrzeuge	Tragfähigkeit
der Donau	44.114	38,300.902	14.329	28,128.594
„ Iller				
des Lech	4.332	250.000		
„ Donau-Maincanals	4.236		4.237	
„ Inn	2.585	3,367.450	32	8.098
der Salzach	1.641	282.790	227	79.500
„ Traun	7.636	1,127.905	14	14.000
„ Vöckla				
„ Agger	2.364	233.850		
„ Alm				
„ Enns	1.991	540.450	394	170.100
„ March	306	136.870	100	56.020
„ Waag	6.481	411.710		
„ Gran				
des Sarvizcanals	348	178.150	3	5.000
„ Franzescanals	527	1,581.000	458	1,374.000
der Drau	2.673	1,165.800	68	314.500
„ Mur	1.175	239.700		
„ Theiss	24.898	10,220.320	438	2,227.030
„ Szamos	1.800	144.000		
„ Körös	130	11.700		
„ Maros	47.859	9,914.510	10.234	12,560.700
des Aranyos	146	8.760		
„ Kokel	88	5.280		
„ Begacanals	183	323.000	439	631.300
der Save	2.047	3,491.050	901	3,952.790
„ Temes	6	12.034		
Zusammen .	157.566	71,947.221	31.874	49,521.632
Summe der angekommenen .	189.440	121,468.853		
„ „ abgegangenen .	154.562	92,318.097		
Im Ganzen .	344.002	213,786.950		

s i c h t

und ihrer Nebenflüsse im Jahre 1865.

(der Dampfschiffahrt.)

A b g e g a n g e n				Z u s a m m e n	
in der Thalfahrt		in der Bergfahrt		in der Thal- und Bergfahrt	
Fahrzeuge	Tragfähigkeit	Fahrzeuge	Tragfähigkeit	Fahrzeuge	Tragfähigkeit
11.204	29,029.616	13.612	12,842.290	83.259	108,301.402
1.322	105.760			1.322	105.760
2.212	124.800			6.544	374.800
4.236		4.237		16.946	
2.042	3,106.750	129	56.400	4.788	6,538.698
1.999	522.800	227	79.500	4.094	964.590
8.280	1,589.985			15.930	2,731.890
1,098	158.200			1.098	158.200
2.555	260.150			4.919	494.000
2.960	505.600			2.960	505.600
498	198.100	215	67.850	3.098	976.500
160	98.020	141	49.350	707	340.260
4.189	259.130			10.670	670.840
1.500	150.000			1.500	150.000
3	5.090	168	150.150	522	338.300
608	1,824.000	539	1,617.000	2.132	6,396.000
2.742	1,197.600	58	280.000	5.541	2,957.900
766	190.250			1.941	429.950
22.404	8,547.558	188	413.470	47.928	21,408.378
1.800	144.000			3.600	288.000
130	11.700			260	23.400
52.761	15,319.610	6.640	6,621.400	117.494	44,416.220
146	8.760			292	17.520
88	5.280			176	10.560
410	663.100			1.032	1,617.400
1.630	2,777.680	662	3,325.238	5.240	13,546.758
3	12.000			9	24.024
127.746	66,815.449	26.816	25,502.648	344.002	213,786.950

III. Uebersicht

des durch die Ruder- und Dampfschiffahrt an den Landungsorten der Donau im Jahre 1865 vermittelten Warenverkehrs.

Landungsorte	Angekommen		Abgegangen		Zusammen	
	Getreide, Holz und Kauf- mannsgüter	Bäume, Bret- ter, Ziegel, Steine, Vieh etc.	Getreide, Holz und Kauf- mannsgüter	Bäume, Bret- ter, Ziegel, Steine, Vieh etc.	Getreide, Holz und Kauf- mannsgüter	Bäume, Bretter, Ziegel, Steine, Vieh etc.
	Centner	Stück	Centner	Stück	Centner	Stück
Neu-Ulm		262.409	9.000		9.000	262.409
Thaltingen	4.700				4.700	
Ober-Elchingen	8.550	24.180			8.550	24.180
Günzburg	4.375	102.840			4.375	102.840
Donaauwörth	31.620		91.641		123.261	
Stepperg	44.760		58.800		103.560	
Neuburg	41.951		9.569		51.520	
Ingolstadt	86.704		12.511		99.215	
Vohburg	2.925		329		3.254	
Neustadt	3.583		502		4.085	
Kehlheim	891.891		2.238		894.129	
Regensburg	1.197.766		510.543		1.708.309	
Straubing	413.558	13.198	31.615		445.173	13.198
Deggendorf	103.374		130.619		234.193	
Vilshofen	11.482		37.090		48.572	
Passau	2.292.080		1.581.071		3.873.151	
Oberzell	27.272	263	105.513	534	132.785	797
Engelhartzell	2.194.584		2.188.832		4.383.416	
Wesenufer	793		1.080		1.873	
Niederranna	1.885		114.393		116.278	
Obermühl	23.964	68.000	15.049	13.311	39.013	81.311
Untermühl	35.675		119.600		155.275	
Pupping	60.784	160	4.336	2.830	65.120	2.990
Aschach	3.365		2.031		5.396	
Linz	654.813	26.335	129.045		783.858	26.335
Manthausen	47.565		180.611	1.500	228.176	1.500
Kaindlau			475.930		475.930	
Wallsee	2.853		6.907		9.760	
Grein	65.979		176.836		242.815	
Ybbs	11.747		5.350		17.097	
Mörbach	3.669		600		4.269	
Pöchlarn	11.266		34.266		45.532	
Mölk	4.560		3.487		8.047	
Spitz	9.996		6.594		16.590	
Weissenkirchen	1.971		2.885		4.856	
Stein	2.206.523		84.335		2.290.858	
Traismauer	40.271		86		40.357	
Zwentendorf	995				995	

Landungsorte	Angekommen		Abgegangen		Zusammen	
	Getreide, Holz und Kauf- mannsgüter	Bäume, Bret- ter, Ziegel, Steine, Vieh etc.	Getreide, Holz und Kauf- mannsgüter	Bäume, Bret- ter, Ziegel, Steine, Vieh etc.	Getreide, Holz und Kauf- mannsgüter	Bäume, Bretter, Ziegel, Steine, Vieh etc.
	Centner	Stück	Centner	Stück	Centner	Stück
Tulln	2.435		262		2.697	
Greifenstein	468				468	
Korneuburg	15.270		3.268		18.538	
Wien und Nussdorf	6,422.891	3,167.187	879.046		7,301.037	3,167.187
Fischamend	104.377		7.184		111.561	
Hainburg	77.826		24.710		102.536	
Theben	29.791		482		30.273	
Pressburg	443.376		188.198		631.774	
Körtvelyes	10.734		12.422		23.156	
Raab	2,262.879		602.970		2,865.849	
Gönyö	47.657		65.583		113.240	
Komorn	1,189.913		24.282		1,214.195	
Neu-Szöny	120.823		42.336		163.159	
Almas	15.555		27.793		43.348	
Piske	1.104		4.490		5.594	
Gran	178.912		226.591		405.503	
Szobb	2.139		43.053		45.192	
Gross-Maros	2.722		2.135		4.857	
Waitzen	24.446		179.614		204.060	
Pest	5,852.651	2,453.313	1,906.371		7,759.022	2,453.313
Ofen und Promontor	298.403	13			298.403	13
Teteny	108.152		20.924		129.076	
Ereseny	1.258		28.263		29.521	
Adony	32.132		23.226		55.358	
Szalk	3.661		9.946		13.607	
Apostag	1.806		742		2.548	
Duna-Földvár	84.012		32.717		116.729	
Paks	182.477		37.366		219.843	
Kalocsa	23.961		24.630		48.591	
Tolna	101.376		80.145		181.521	
Baja	520.761		143.116		663.877	
Szekző	2.961		5.470		8.431	
Mohács	353.871		376.698		930.569	
Bezdan	34.306		78.672		112.978	
Apatin	85.510		268.954		354.464	
Gombos	5.290		6.215		11.505	
Dalja	1.163		1.203		2.366	
Vukovár	31.657		204.256		235.913	
Illok	6.969		12.134		19.103	
Palanka	11.236		83.472		94.708	
Futtak	4.486		79.983		84.469	
Neusatz	64.640		249.561		314.201	

Landungsorte	Angekommen		Abgegangen		Zusammen	
	Getreide, Holz und Kauf- mannsgüter	Bäume, Bret- ter, Ziegel, Steine, Vieh etc.	Getreide, Holz und Kauf- mannsgüter	Bäume, Bret- ter, Ziegel, Steine, Vieh etc.	Getreide, Holz und Kauf- mannsgüter	Bäume, Bretter, Ziegel, Steine, Vieh etc.
	Centner	Stück	Centner	Stück	Centner	Stück
Karlowitz	17.963	4.000	34.819	. . . . .	52.782	4.000
Titel	131.596	. . . . .	2,062.460	. . . . .	2,194.056	. . . . .
Slankamen . . . . .	. . . . .	. . . . .	16.332	. . . . .	16.332	. . . . .
Semlin	446.821	15.502	511.876	15.590	958.697	31.101
Belgrad	384.432	1.779	119.848	206	504.280	1.985
Panesova	541.539	79	366.277	1.681	907.816	1.760
Homolice	312	. . . . .	5.511	. . . . .	5.823	. . . . .
Kubin	3.621	. . . . .	816	12.607	4.437	12.607
Semendria	93.014	. . . . .	36.929	27.844	129.943	27.844
Dubrovitz	18.092	. . . . .	27.729	15.166	45.821	15.166
Rama . . . . .	. . . . .	. . . . .	68.800	. . . . .	68.800	. . . . .
Bazias	234.300	153.190	619.761	. . . . .	854.061	153.190
Ostrova . . . . .	. . . . .	. . . . .	28.860	. . . . .	28.860	. . . . .
Gradistie	11.439	. . . . .	25.873	2.069	37.312	2.069
Moldova	94.950	. . . . .	39.100	. . . . .	134.050	. . . . .
Drenkova	9.622	. . . . .	2.840	1.897	12.462	1.897
Milanovae	1.957	. . . . .	1.147	1.836	3.104	1.836
Svinica	1.894	. . . . .	50	. . . . .	1.944	. . . . .
Orsova	181.098	9.461	513.649	625	694.747	10.086
Vereserova . . . . .	. . . . .	. . . . .	60.398	. . . . .	60.398	. . . . .
Kossiak	123.437	. . . . .	. . . . .	. . . . .	123.437	. . . . .
Turn-Severin	81.564	. . . . .	107.209	8.193	188.773	8.193
Radujevae	11.463	. . . . .	156.995	179	168.458	179
Kalafat	10.343	. . . . .	58.247	. . . . .	68.592	. . . . .
Widdin	28.797	. . . . .	35.778	. . . . .	64.575	. . . . .
Lom-Palanka	51.344	. . . . .	58.298	. . . . .	109.642	. . . . .
Piquet	42.901	. . . . .	69.491	. . . . .	112.392	. . . . .
Oreava	2.308	. . . . .	13.475	. . . . .	15.783	. . . . .
Nieopoli	3.234	. . . . .	670	. . . . .	3.904	. . . . .
Mogurello	14.062	. . . . .	48.437	. . . . .	62.499	. . . . .
Sistow	211.443	. . . . .	16.427	. . . . .	227.872	. . . . .
Rustschuk	297.660	. . . . .	29.270	. . . . .	326.930	. . . . .
Giurgewo	319.491	. . . . .	76.806	. . . . .	396.297	. . . . .
Oltenitza	39.687	. . . . .	129.016	. . . . .	168.703	. . . . .
Silistria	8.239	. . . . .	6.823	. . . . .	15.062	. . . . .
Czernavoda	39.603	. . . . .	49.874	. . . . .	89.477	. . . . .
Ibraila	1,121.673	1,517.515	1,314.877	. . . . .	2,436.550	1,517.515
Galatz	185.707	. . . . .	3,879.280	. . . . .	4,064.987	. . . . .
Sulina	1,290.193	. . . . .	162	. . . . .	1,290.357	. . . . .
Tultscha	9.954	. . . . .	2.435	. . . . .	12.389	. . . . .
Ismail	25.328	. . . . .	15.113	. . . . .	40.441	. . . . .
Zusammen .	35,407.393	7,819.424	22,953.535	106.077	58,360.928	7,925.501

IV. Uebersicht

des durch die Ruder- und Dampfschiffahrt an den Landungsorten der Donau und ihrer Nebenflüsse im Jahre 1865 vermittelten Warenverkehrs.

An den Landungsorten	Angelommen		Abgegangen		Zusammen	
	Getreide, Holz und Kaufmanns- güter	Bäume, Bret- ter, Ziegel, Steine, Vieh etc.	Getreide, Holz und Kaufmanns- güter	Bäume, Bret- ter, Ziegel, Steine, Vieh etc.	Getreide, Holz und Kauf- mannsgüter	Bäume, Bret- ter, Ziegel, Steine, Vieh etc.
	Centner	Stück	Centner	Stück	Centner	Stück
der Donau	35,407,393	7,819,424	22,953,535	106,077	58,360,928	7,925,501
„ Iller				709,880		709,880
des Lech	115,270	107,334	28,650		143,920	107,334
„ Donau-Maincanals	4,109,185		4,109,185		2,218,370	
„ Inn	1,787,796		1,551,338		3,339,134	
der Salzach	338,723		528,740		867,463	
„ Traun	187,578	272,215	440,767	274,715	628,345	546,930
„ Vöklä				164,105		164,105
„ Agger	26,080	103,400	26,110	108,200	52,190	241,600
„ Alm				740,000		740,000
„ Enns	314,047	36,000	146,450	17,600	460,497	53,600
„ March	135,275		153,325		288,600	
„ Waag	201,708	5,867,759	250,979	1,630	452,687	5,869,389
„ Gran			12,000	5,150,000	12,000	5,150,000
des Sarviz-Canals	175,000				175,000	
„ Franzencanals	189,459		1,314,589		1,504,048	
der Drau	808,175	323,888	1,415,458	455,698	2,223,633	779,586
„ Mur	360,500		184,600		545,100	
„ Theiss	7,241,040	4,957,897	9,430,240	2,998,120	16,671,280	7,956,017
„ Szamos		1,002,000		1,002,000		2,004,000
„ Körös		18,016		18,016		36,032
„ Maros	4,302,907	9,002,870	5,650,728	14,864,755	9,953,635	23,867,625
des Aranyos		338,100		338,100		676,200
„ Kokel		260		260		520
„ Begacanal	105,600		1,270,900		1,376,500	
der Save	4,881,082	8,855,008	1,978,636	12,764,883	6,859,718	21,619,891
„ Temes	7,014		7,000		14,014	
Summe	57,693,832	38,704,171	48,453,230	39,714,039	106,147,062	78,418,210

V. Uebersicht

der wichtigeren Landungsorte der Donau, nach der Grösse ihres Schiffs- und Waarenverkehrs im Jahre 1865 gereiht.

Schiffsverkehr				Waarenverkehr (mit Ruder-, Dampf- und Segelschiffen)	
nach der Gesamtzahl		nach der Gesamttragfähigkeit		Landungsort	Waaren (nach Gewicht) Centner
der in der Thal- und Bergfahrt angekommenen und abgegangenen Fahrzeuge					
Landungsort	Ruder- u. Segel- fahrzeuge	Landungsort	Tragfähigkeit	Landungsort	Waaren (nach Gewicht) Centner
			Wr. Centner		
Wien	19.377	Wien	17.005.410	Pest	7.759.022
Komorn	15.387	Ibraila	13.607.208	Wien	7.301.937
Ibraila	4.563	Galatz	12.952.700	Engelhartzell (Gränzzollamt)	4.383.416
Engelhartzell (Gränzzollamt)	3.880	Engelhartzell (Gränzzollamt)	10.520.280	Galatz	4.064.987
Passau	3.454	Pest	6.463.700	Passau	3.873.151
Semlin	3.444	Orsova (Gränzzoll- amt)	5.176.570	Raab	2.865.849
Pest	3.087	Komorn	4.948.195	Ibraila	2.436.550
Stein	2.569	Semlin	4.142.420	Stein	2.290.858
Szt. Istvan-Baja	2.381	Raab	4.024.305	Titel	2.194.056
Orsova (Gränzzoll- amt)	2.131	Passau	3.697.500	Regensburg	1.708.309
Raab	1.992	Stein	3.591.365	Sulina	1.290.357
Mohács	1.710	Titel	3.336.000	Komorn	1.214.195
Gran	1.640	Bazias	2.440.000	Semlin	958.697
Bazias	1.310	Mohács	2.112.500	Mohács	930.569
Galatz	1.266	Apatin	2.094.890	Pancsova	907.816
Obernzell	1.233	Regensburg	1.452.650	Kehlheim	894.129
Apatin	1.200	Kehlheim	1.376.400	Bazias	854.061
Paks	1.163	Linz	1.283.221	Linz	783.858
Regensburg	1.077	Grein	802.400	Orsova (Gränz- zollamt)	694.747
Kehlheim	980	Pressburg	674.900	Baja	663.877
Pancsova	885	Pancsova	663.641	Pressburg	631.774
Grein	786	Sistow	657.320	Belgrad	504.280
Titel	750	Szt. Istvan-Baja	616.200	Kaindlau	475.930
Linz	700	Giurgewo	518.029	Straubing	445.173
Pressburg	695	Gran	454.250	Gran	405.503
Neu-Ulm	567	Kaindlau	445.400	Giurgewo	396.297
Stepperg	557	Paks	346.320	Apatin	354.464
Duna-Földvár	342	Rustschuk	307.270	Rustschuk	326.930
Ofen	327	Straubing	298.600	Neusatz	314.201
Giurgewo	301	Obernzell	272.496	Ofen und Pro- montor	298.403
Straubing	264	Deggendorf	199.400	Grein	242.815
Sistow	257	Tolna	172.500	Vukovár	235.913
Kaindlau	256	Mauthausen	156.380	Deggendorf	234.193
Mauthausen	250	Alt-Moldova	146.300	Mauthausen	228.176
Deggendorf	225	Niederranna	137.300	Vilshofen	227.872
Vilshofen	215	Neu-Ulm	134.695	Sistow	219.843
Rustschuk	203	Ofen	129.600	Paks	204.060
Tolna	202	Vilshofen	127.200	Waitzen	188.773
Günzburg	174	Obermühl	103.580	T. Severin	181.521
Lom-Palanka	173	Stepperg	97.380	Tolna	168.703
Kaloesa	150	Duna-Földvár	87.500	Oltenizza	168.458
Obermühl	150	Untermühl	76.500	Radujevac	

VI. Uebersicht

der Nebenflüsse der Donau, nach der Grösse des an den Landungsorten derselben im Jahre 1865 stattgefundenen Schiffs- und Waarenverkehrs gereiht.

S c h i f f s v e r k e h r				W a a r e n v e r k e h r (mit Ruderfahrzeugen und Dampfschiffen)	
nach der Gesamtzahl		nach der Gesamttragfähigkeit		an den Landungsorten	Waaren (n. Gew.) Centner
der in der Thal- und Bergfahrt angekommenen und abgegangenen Fahrzeuge an den					
Landungsorten	Ruderfahrzeuge	Landungsorten	Tragfähigkeit Wiener Ctr.		
der Maros . . .	117.494	der Maros . . .	44,416.220	der Theiss . . .	16.671.280
„ Theiss . . .	47.928	„ Theiss . . .	21,408.378	„ Maros . . .	9,953.633
des Donau-Main- Canals	16.946	„ Save . . .	13,546.758	„ Save	6,859.718
der Traun . . .	15.930	des Inn	6,538.698	des Inn	3,339.134
„ Waag . . .	10.670	„ Franzens- Canals . . .	6,395.000	der Drau	2,223.633
des Lech	6.544	der Drau . . .	2,957.900	des Donau-Main- Canals	2,218.370
der Drau	5.541	„ Traun . . .	2,731.890	des Franzens- Canals	1,504.048
„ Save	5.240	des Bega-Canals	1,617.400	des Bega-Canals .	1,376.500
„ Agger . . .	4.919	der Enns . . .	976.500	der Salzach . . .	867.463
des Inn	4.788	„ Salzach . .	964.590	„ Traun	628.345
der Salzach . . .	4.094	„ Waag . . .	670.840	„ Mur	545.100
„ Szamos . . .	3.600	„ Alm	505.600	„ Enns	460.497
„ Enns	3.098	„ Agger . . .	494.000	„ Waag	452.687
„ Alm	2.960	„ Mur	429.950	„ March	288.600
des Franzens- Canals	2.132	des Lech . . .	374.800	des Sarviz-Canals	175.000
der Mur	1.941	der March . . .	340.260	„ Lech	143.920
„ Gran	1.500	des Sarviz-Canals	338.300	der Agger	52.190
„ Iller	1.322	der Szamos . .	288.000	„ Temes	14.014
„ Vökla	1.098	„ Vökla . . .	158.200	„ Gran ²⁾	12.000
des Bega-Canals .	1.032	„ Gran	150.000		
der March . . .	707	„ Iller	105.760		
des Sarviz-Canals	522	„ Temes . . .	24.024		
„ Aranyos . . .	292	„ Körös . . .	23.400		
der Körös	260	des Aranyos . .	17.520		
des Kokel	176	„ Kokel ¹⁾ . .	10.560		
der Temes	9				

¹⁾ Die Tragfähigkeit der Schiffe am Donau-Main-Canale wurde nicht nachgewiesen.

²⁾ An den Landungsorten des Iller-, Vökla-, Alm-, Szamos-, Körös-, Aranyos- und Kokel-Flusses sind keine nach Gewicht bestimmten Waaren vorgekommen.

F.

Getreideverkehr

an

den Landungsorten der Donau und ihrer Nebenflüsse.

Die nachfolgende Tabelle gibt eine Uebersicht des durch die Ruder-, Dampf- und Segelschiffahrt an den einzelnen Landungsorten der Donau und ihrer Nebenflüsse im Jahre 1865 vermittelten Getreideverkehrs; es ist derselbe nicht nur seinem Gegenstande nach der wichtigste und seiner örtlichen Ausdehnung nach bedeutendste, sondern zugleich auch derjenige, welcher nach den gelieferten Nachweisungen über den Waarenverkehr allein eine abgesonderte Darstellung ermöglicht. Nach dieser Uebersicht betrug der Getreideverkehr 31,395.062 Ctr., somit 29.5 Percent des gesammten (nach der Gewichtsmenge bestimmten) Waarenverkehrs auf der Donau und ihren Nebenflüssen. Das ausnahmsweise Ueberwiegen der abgegangenen Getreidequantitäten über die angekommenen aber, erklärt sich durch die Getreideausfuhr auf der unteren Donau. Den grössten Getreideverkehr hatten:

Makó . . . mit 2,758.000 Centnern	Temesvár . . mit 429.915 Centnern
Sissek . . . „ 2,674.435 „	Zenta . . . „ 351.963 „
Szegedin . . „ 2,504.147 „	Pancsova . . „ 294.250 „
Raab . . . „ 2,525.216 „	M. Ujvár . . . „ 285.140 „
Ibraïla . . . „ 2,186.366 „	Straubing . . „ 265.595 „
Galatz . . . „ 1,726.226 „	Bazias . . . „ 263.582 „
Pest . . . „ 1,602.970 „	Linz . . . „ 227.945 „
Titel . . . „ 1,530.966 „	Regensburg . . „ 220.755 „
Arad . . . „ 1,515.800 „	Szolnok . . . „ 158.342 „
Sulina . . . „ 1,288.607 „	M. Vásárhely . . „ 142.570 „
Semlin . . . „ 1,255.076 „	Passau . . . „ 133.289 „
Wien . . . „ 1,079.392 „	Neusatz . . . „ 118.192 „
Uskoke . . . „ 798.306 „	Pressburg . . „ 113.206 „
Beeskerek . . „ 560.680 „	T. Severin . . „ 92.271 „
Csongrad . . „ 538.075 „	Giurgewo . . „ 89.633 „
N. Beese . . „ 522.564 „	

Nachweisung

des durch die Ruder-, Dampf- und Segelschiffahrt vermittelten Getreideverkehrs an den
Landungsorten der Donau und ihrer Nebenflüsse.

Im Jahre 1865.

Landungsorte	Angekommen			Abgegangen			Im Ganzen
	mit Dampf- schiffen	mit Ruder- u. Segelschiff.	Zu- sammen	mit Dampf- schiffen	mit Ruder- u. Segelschiff.	Zu- sammen	
C e n t n e r							
Donau.							
Donauwörth . . .	4.635		4.635				4.635
Neuburg . . .	6		6				6
Ingolstadt . . .	4.016		4.016				4.016
Vohburg . . .	1.040		1.040				1.040
Regensburg . . .	220.755		220.755				220.755
Straubing . . .	254.860		254.860	10.735		10.735	265.595
Deggendorf . . .	229		229	963		963	1.192
Vilshofen . . .	812		812	109	9.600	9.709	10.521
Passau . . .	82.006	43.010	125.016	7.410	863	8.273	133.289
Oberzell . . .	4	10.319	10.323		1.137	1.137	11.460
Engelhartszell . .	2.560	1.372	3.932		1.372	1.372	5.304
Niederranna . . .				178		178	178
Obermühl . . .	50	5.544	5.594	131	1.380	1.511	7.105
Aschach . . .	160		160				160
Linz . . .	222.605	3.836	226.531	1.414		1.414	227.945
Mauthausen . . .	2.199		2.199	4.675	21.000	25.675	27.874
Wallsee . . .				50		50	50
Grein . . .	3.601		3.601	625		625	4.226
Ibbs . . .	1.824		1.824				1.824
Marbach . . .	131		131				131
Pöchlarn . . .	202		202				202
Spitz . . .	1.435		1.435				1.435
Stein . . .	64.197	5.100	69.297				69.297
Traismauer . . .	39.768		39.768				39.768
Korneuburg . . .	9		9				9
Wien und Nuss- dorf . . .	1,020.808	12.267	1,033.075	46.317		46.317	1,079.392
Fischamend . . .	79.642		79.642	6.413		6.413	86.055
Hainburg . . .				313		313	313
Theben . . .	10		10				10
Pressburg . . .	27.193		27.193	86.013		86.013	113.206
Körtvelyes . . .	1.345		1.345	10.547		10.547	11.892
Raab . . .	715.328	1,247.766	1,963.094	562.122		562.122	2,525.216
Gönyö . . .	18.072		18.072	22.824		22.824	40.896
Komorn . . .	146		146	4.428		4.428	4.574
Neu-Szöny . . .	4.573		4.573	11.755		11.755	16.328
Almas . . .	360		360	14.618		14.618	14.978
Piske . . .				204		204	204

Landungsorte	Angekommen			Abgegangen			Im Ganzen
	mit Dampf- schiffen	mit Ruder- u. Segelschif.	Zu- sammen	mit Dampf- schiffen	mit Ruder- u. Segelschif.	Zu- sammen	
C e n t n e r							
Gran	1.017		1.017	64.336	10.500	74.836	75.853
Szobb				2.990		2.990	2.990
Waitzen	219		219	82.268		82.268	82.487
Pest	454.039	485.501	939.540	663.430		663.430	1.602.970
Teteny	14.504		14.504				14.504
Ereseny				25.051		25.051	25.051
Adony	1.477		1.477	20.897		20.897	22.374
Szalk	57		57	9.433		9.433	9.490
Apostag				368		368	368
Földvár	1.279		1.279	25.684		25.684	26.963
Paks				667		667	667
Kalocsa				4.188		4.188	4.188
Tolna	1.444		1.444	3.322		3.322	4.766
Baja				81.096		81.096	81.096
Szekső				2		2	2
Mohaes	11.787	30.304	42.091	20.888	18.140	39.028	81.119
Bezdan	17.153		17.153	61.063		61.063	78.216
Apatin	337	2.000	2.337		2.000	2.000	4.337
Dalya	2		2	125		125	127
Vukovár	873		873	18.742		18.742	19.615
Illok				1.402		1.402	1.402
Palanka	6		6	59.107		59.107	59.113
Futtak				57.662		57.662	57.662
Neusatz	188		188	118.004		118.004	118.192
Karlowitz	255		255	648		648	903
Titel				358.326	1.172.640	1.530.966	1.530.966
Slankamen				16.332		16.332	16.332
Semlin	10.533	574.521	585.054	95.501	574.521	670.022	1.255.076
Belgrad	29.391		29.391				29.391
Pancsova	4.876	9.381	14.257	235.308	44.685	279.993	294.250
Homolice					4.690	4.690	4.690
Semendria	2.714		2.714				2.714
Dubrovitz				6.264		6.264	6.264
Bazias				263.582		263.582	263.582
Ostrova		5.842	5.842	5.060		5.060	10.902
Orsova	2.547		2.547				2.547
Turn-Severin	348		348	91.923		91.923	92.271
Radujevac				22.939		22.939	22.939
Calafat				55.535		55.535	55.535
Widdin				20.916		20.916	20.916
Lom-Palanka				47.152		47.152	47.152
Piquet				64.423		64.423	64.423
Mogurello				40.993		40.993	40.993
Sistow				6.600		6.600	6.600

Landungsorte	Angekommen			Abgegangen			Im Ganzen
	mit Dampf- schiffen	mit Ruder- Segelschiff.	Zu- sammen	mit Dampf- schiffen	mit Ruder- Segelschiff.	Zu- sammen	
	C e n t n e r						
Rustschuk				5.810		5.810	5.810
Giurgewo	1.583	67.500	69.083	20.550		20.550	89.633
Oltenizza				17.570		17.570	17.570
Czernavoda	20.251		20.251				20.251
Ibraila	349.782	600.606	950.388	1.164.570	71.408	1.235.978	2.186.366
Galatz	66.487		66.487	122.679	1.537.060	1.659.739	1.726.226
Sulina	1.288.607		1.288.607				1,288.607
Issmail	2.700		2.700	10.030		10.030	12.730
Zusammen	5.059.127	3.104.869	8.163.996	4,785.280	3.470.996	8,256.276	16,420.272
Landungsorte	Angekommen			Abgegangen			Im Ganzen
	mit Dampf- schiffen	mit Ruder- schiffen	Zu- sammen	mit Dampf- schiffen	mit Ruder- schiffen	Zu- sammen	
	C e n t n e r						
Inn.							
Zollhaus					690	690	690
Rosenheim		325	325				325
Obernberg					23.675	23.675	23.675
Schärding					850	850	850
Passau		19.340	19.340		290	290	19.630
Zusammen		19.665	19.665		25.505	25.505	45.170
Enns.							
Weyer		309	309		143	143	452
Steyer					5.950	5.950	5.950
Zusammen		309	309		6.093	6.093	6.402
Franzenscanal.		7.571	7.571		1,290.194	1,290.194	1,297.765
Drau.							
Essek	13.566	7.700	21.266	16.264		16.264	37.530
Miholjac	2.904		2.904	6.112		6.112	9.016
Bares	6.729		6.729				6.729
Zusammen	23.199	7.700	30.899	22.376		22.376	53.275
Theiss.							
Nameny		12.800	12.800		12.800	12.800	25.600
Tokay		50.260	50.260	4.485	39.130	43.615	93.875

Landungsorte	Angekommen			Abgegangen			Im Ganzen
	mit Dampf- schiffen	mit Ruder- schiffen	Zu- sammen	mit Dampf- schiffen	mit Ruder- schiffen	Zu- sammen	
	C e n t n e r						
Luez				3.939		3.939	3.939
T. Füred				417	1.800	2.217	2.217
T. Abad		7.000	7.000		9.100	9.100	16.100
Szolnok	417	42.033	42.450	32.640	83.252	115.892	158.342
Csongrad und Szentcs				355.075	183.000	538.075	538.075
Szegedin		1.081.242	1.081.242	585.261	837.644	1.422.905	2.504.147
T. Kanisza				67.583		67.583	67.583
Zenta		35.210	35.210	240.383	76.370	316.753	351.963
N. Beese		31.500	31.500	471.464	19.600	491.064	522.564
Zusammen .	417	1.260.045	1.260.462	1.761.247	1.262.696	3.023.943	4.284.405
Maros.							
Maros-Vásárhely					142.570	142.570	142.570
Maros-Ujvár		142.570	142.570		142.570	142.570	285.140
Arad		288.000	288.000		1.227.800	1.227.800	1.515.800
Mako		1.575.000	1.575.000		1.183.000	1.183.000	2.758.000
Zusammen .		2.005.570	2.005.570		2.695.940	2.695.940	4.701.510
Bega-Canal und Temes.							
Temesvár				50.315	379.600	429.915	429.915
Beeskerek				396.320	164.360	560.680	560.680
Oppova		7.000	7.000		7.000	7.000	14.000
Zusammen .		7.000	7.000	446.635	550.960	997.595	1.004.595
Save.							
Sissek	2.046.884	588.400	2.635.284	1.351	37.800	39.151	2.674.435
Jassenovaez	41		41	98		98	139
A. Gradiska	5.996		5.996	844		844	6.840
Brood	2.543		2.543	432		432	2.975
Schamatz				2.510		2.510	2.510
Rajevošello	120		120				120
Racsa	7.094		7.094	7.265		7.265	14.359
Mitrovitz	88	19.099	19.187	47.284		47.284	66.471
Klenak		6.658	6.658	6.658		6.658	13.316
Schabaz				1.619		1.619	1.619
Uskoke		399.153	399.153		399.153	399.153	798.306
Kobas		289	289		289	289	578
Zusammen .	2.062.766	1.013.599	3.076.365	68.061	437.242	505.303	3.581.668

Recapitulation.							
Landungsorte	Angekommen			Abgegangen			Im Ganzen
	mit Dampf- schiffen	mit Ruder-u. Segelschiff.	Zu- sammen	mit Dampf- schiffen	mit Ruder-u. Segelschiff.	Zu- sammen	
C e n t n e r							
der Donau . . .	5,059.127	3,104.869	8,163.996	4,785.280	3,470.996	8,256.276	16,420.272
des Inn		19.665	19.665		25.505	25.505	45.170
der Enns		309	309		6.093	6.093	6.402
des Franzens- canals		7.571	7.571		1,290.194	1,290.194	1,297.765
der Drau	23.199	7.700	30.899	22.376		22.376	53.275
„ Theiss	417	1,260.045	1,260.462	1,761.247	1,262.696	3,023.943	4,284.405
„ Maros		2,005.570	2,005.570		2,695.940	2,695.940	4,701.510
des Begacanal und der Temes		7.000	7.000	446.635	550.960	997.595	1,004.595
der Save	2,062.766	1,013.599	3,076.365	68.061	437.242	505.303	3,581.668
Zusammen .	7,145.509	7,426.328	14,571.837	7,083.599	9,739.626	16,823.225	31,395.062

