

In der oberen Moldau sind gleichfalls verschiedene Regulirungsarbeiten ausgeführt worden und seit dem Jahre 1865 ist zwischen Prag und Stěchowitz ein Dampfschiffahrtsverkehr eröffnet. Auf der Strecke Budweis-Prag besteht seit jeher die Holzflößerei, dagegen hat infolge Herstellung der Franz Josephbahn der Schiffsgüterverkehr auf dieser Strecke bedeutend abgenommen. Die Verfrachtung des Salzes und Graphits hat hier vollständig aufgehört und die noch im Jahre 1865 auf 24.708 Tonnen veranschlagten Schiffsgüter sind im Jahre 1887 auf 2111 Tonnen gesunken.

Die kleineren Flüsse Böhmens, die Lužnič, Wottawa, Beraun, Maltšch und Eger werden seit dem Jahre 1869 auf Landeskosten regulirt, während die Regulirung der schiffbaren Flüsse Staatssache ist. Das im Jahre 1842 dem Schiffmeister Adalbert Lanna ertheilte Privilegium zum ausschließlichen Betriebe der Schifffahrt auf der Lužnič wurde im Jahre 1849 aufgehoben, um diesen Fluß dem allgemeinen Verkehr zu übergeben und den Holzreichthum jener Gegenden dem ganzen Lande nutzbar zu machen.

In der Gegenwart ist man wieder auf das Project der Herstellung eines Donau-Moldaukanals zurückgekommen. Das Project ist naheliegend, denn die von ihrem Ursprung südwärts fließende und dann nach Norden gewendete Moldau ist an der Stelle, wo sich die Wendung vollzieht, nur etwa 20 Kilometer von der Donau entfernt. Wenn es gelänge, diese wichtige Verbindung herzustellen, wäre auch die Elbe mit der Donau verbunden und damit eine Wasserstraße zwischen der Nordsee und dem Schwarzen Meere geschaffen. Schon Karl IV. soll dieses Project ins Auge gefaßt haben und es ist im Laufe der Zeit wiederholt aufgetreten. Kaiser Joseph I. ließ auf Vorschlag des Grafen Wratislaw die Frage der Schiffbarmachung der Moldau und ihrer Verbindung mit der Donau durch den Wasserbaumeister Lothar Bogemonte begutachten, welcher die Resultate seiner Untersuchungen 1708 in einer in italienischer Sprache herausgegebenen Denkschrift veröffentlichte. Nach seinen Vorschlägen soll entweder der Kampfluß in Niederösterreich mit der Lantschitz bei Weitra, welche unter dem Namen Lužnič (Lužnic) südlich von Tabor bei Moldauthein sich mit der Moldau vereinigt, oder die Aist bei Freistadt in Oberösterreich mit der Maltšch, welche bei Budweis in die Moldau fällt, durch Kanäle verbunden werden, jedoch sollen beide Flüsse zuvor soweit als möglich schiffbar gemacht werden. Im Jahre 1762 hat Freiherr von Sterndahl der Kaiserin Maria Theresia einen Plan überreicht, der im Jahre 1768 durch eine in Kupfer gestochene Karte veranschaulicht wurde. Seine Vorschläge gingen dahin, nur bei Mauthausen von der Donau bis an den Fuß des Gebirges einen Kanal von beiläufig zwei Meilen zu ziehen und von dort bis Budweis eine gute Straße anzulegen, bis man durch genaue Nivelirungen Mittel finden würde, die beiden Flüsse durch einen größeren Kanal zu verbinden. Im Jahre 1807 hat sich in Böhmen unter dem Fürsten Anton Sfidor von