

144
VON DR. HANNO FORSTNER.
Verlagsgeber und verantwortl. Redaktor Franz Mischen
25. Jahrg. Wien, Montag, 1. Mai 1918. Nr. 144.

Großschiffahrtsweg Rhein-Donau-Schwarzes Meer. Entsprechend dem im Gemeinderate in der Sitzung vom 14. April d.J. einstimmig gefaßten Beschlusse hat der Bürgermeister folgende Denkschrift dem Handelsminister übermittelt:

Als in Herbst 1915 die verbündeten österreichisch-ungarischen, deutschen und bulgarischen Truppen Serbien niedergedrungen, den Donauweg freigemacht und so die Verbindung mit der Türkei hergestellt hatten, lenkte sich naturgemäß auch die Aufmerksamkeit der großen Öffentlichkeit in erhöhtem Maße auf diese Verkehrsstraße.

Immer weitere Kreise werden von der Ueberzeugung durchdrungen, daß der Donaustrom, der jetzt im Kriege ein wertvolles Hilfsmittel zum gegenseitigen Austausch wichtiger Güter zwischen den verbündeten Mächten Mitteleuropas und des Orients darstellt, auch im Frieden berufen sein wird, bedeutende, ja hervorragende Aufgaben im Welthandelsverkehre zu erfüllen. Wie sich die wirtschaftlichen Verhältnisse und Handelsbeziehungen nach dem Kriege gestalten werden, ist nicht leicht voranzusagen; es ist aber wohl als wahrscheinlich anzunehmen, daß die überseeischen Beziehungen, die die Mittelmächte vor dem Kriege gepflogen haben, mindestens auf längere Zeit hinaus nicht mehr an erster Stelle stehen werden; es wird sich vielmehr der Handelszug der verbündeten Mittelmächte nach dem Osten richten, wo noch ein reiches Feld für die Betätigung der wirtschaftlichen Kräfte in den verschiedensten Belangen brachliegt. Der neue Weg ist klar gegeben; es ist dies der Landweg nach dem Balkan, dem Schwarzen Meere, nach Mesopotamien und Persien. Für diesen Landweg ist aber in erster Linie die Donaustraße von maßgebender Wichtigkeit.

Das Bestreben der Mittelmächte muß daher dahin gerichtet sein, die natürliche Wasserstraße des Donaustromes auszugestalten und sie mit den Stromgebieten des Rheines, der Oder sowie der Elbe in Verbindung zu bringen, damit der Austausch der Güter von der Nord- und Ostsee bis zum Schwarzen Meere und bis an den Persischen Golf erfolgen kann, wodurch die Verbündeten Reiche von fremden Einflüssen unabhängig gemacht werden, ihr Bestand gesichert, ihr Wohlstand mächtig gehoben werden wird.

Aufgabe der Regierungen Oesterreich-Ungarns wird sein, den Donaustrom im Bereiche der Monarchie so auszugestalten, daß er unter allen Umständen eine entsprechende und leistungsfähige Großschiffahrt ermöglicht. Im Anschlusse daran wird auch sowohl der Oberlauf der Donau in Bayern bis nach Ulm, wie auch der Unterlauf entsprechend zu regulieren sein. Durch den schon lange geplanten neuen Kanal vom Main zur Donau (an Stelle des unzureichenden Ludwigskanals) muß eine Verbindung mit dem Rhein hergestellt werden, während die österreichische Regierung nicht länger säumen darf, die schon im Gesetze vom Jahre 1901 vorgesehene Wasserstraßen des Donau-Oder-

Kanals und Donau-Moldaukanals zur Ausführung zu bringen, um die Donau auch mit den Stromgebieten der Oder und der Elbe in unmittelbare Verbindung zu setzen.

Es ist ohne weiteres einzusehen, daß die Herstellung solcher großzügiger Verbindungen unserer Vaterlande einen ganz bedeutenden Nutzen bringen wird. Hat sich der Güterverkehr auf der österreichischen Donau trotz der gegenwärtig beschränkten Verhältnisse von 1.5 Millionen Tonnen im Jahre 1902 bis auf 2.6 Millionen Tonnen im Jahre 1912 gesteigert, so ist es gewiß, daß sich der Verkehr auf der Donau bei einer ausreichenden Ausgestaltung des Schiffahrtsweges und entsprechenden Befruchtung aus dem Westen und Norden in ganz ungeahnter Weise heben wird. Die Erleichterung des Verkehrs wird wieder belebend auf die österreichische Industrie einwirken, die neue Absatzmöglichkeiten erhält und auch die agrarischen Interessen werden reichlich befriedigt werden, indem für sie ebenfalls die Möglichkeit, ihre Güter in verschiedenen Bedarfsgebieten abzusetzen, wesentlich verbessert wird.

Zur Erreichung des gesteckten Zieles bedarf es aber außer der Ausgestaltung des bestehenden Schiffahrtsweges und der Herstellung neuer Schiffahrtswege vom Westen und Norden nach dem Osten auch noch der Schaffung entsprechender Lände- und Hafenplätze samt den erforderlichen maschinellen Einrichtungen, Gleiseanschlüssen, Magazinen, Zollfreilagern u.s.w. an solchen Punkten, die für die Stapelung und den Umschlag der Güter in Betracht kommen. Aufgabe der Regierungen wird es sein, in dieser Beziehung geeignete Vorkehrungen zu treffen, wobei die österreichische Regierung in erster Linie auf die Reichshauptstadt, als den Mittelpunkt des Verkehrs und der Güterverteilung in der Monarchie, gebührend Rücksicht zu nehmen haben wird. Die Schiffahrt muß möglichst gefördert werden durch Vermeidung oder wenigstens tunlichste Verminderung aller Schiffahrtsgebühren, durch Erlassung einheitlicher Stempelpolizei-Ordnungen für das ganze Binnenschiffahrtsgebiet. Die Donauschiffahrtsakte vom 7. November 1857 sind den gegenwärtigen Verhältnissen anzupassen und diesbezüglich einer Ueberprüfung zu unterziehen. Im Interesse der heimischen Schiffahrt, wie auch der heimischen Industrie muß die Errichtung von Werftanlagen im Inlande möglichst gefördert, zur Heranbildung heimischer Kräfte für die Dampf-, Ruder- und Floßschiffahrt sollen auch in unserer Monarchie Schifferschulen errichtet werden. Der Schiffbau und die Verfrachtung sind durch Erlassung eines Binnenschiffahrtsgesetzes, wie es die Regierung im Jahre 1912 in der Budgetkommission des Herrenhauses in Aussicht gestellt hat, insbesondere durch Einführung der Schiffahrtsregister behufs Ermöglichung der Kreditgewährung gegen Verpfändung zu fördern, den Interessen der Verfrachter muß durch Aufstellung entsprechender Tarife und Schaffung eines einheitlichen Betriebsreglements gedient werden.

Die Einwände, die von verschiedenen Seiten in früheren Jahren

gegenüber den natürlichen, wie auch gegenüber den künstlichen Wasserstraßen erhoben wurden, sind wohl durch den Weltkrieg hinfällig geworden. Gerade die Erfahrungen des Krieges haben gezeigt, welchen hervorragenden Wert die Wasserstraßen für die Binnenstaaten haben. Sie sind nicht nur aus strategischen Gründen von unschätzbarem Vorteile, da sie geeignet sind, große Mengen von Munition, Verpfle- und Nachschubmaterial, auch von Truppen, Verwundeten und Kranken zu befördern, sondern sie haben vor allem auch für die Zivilbevölkerung die Bedeutung, daß auf ihnen große Mengen von Industrie und Verbrauchsgütern zu Zeiten befördert werden könnten, in denen die Eisenbahnen für Zwecke der Heeresverwaltung stark in Anspruch genommen sind. Der Verkehr auf den Wasserstraßen kann den Wettbewerb mit den Eisenbahnen zwar nicht an Schnelligkeit, wohl aber in Bezug auf die beförderten Mengen und die Sicherheit des Verkehrs aufnehmen. Der neue Weg nach dem Osten wird im Frieden erhöhte Bedeutung gewinnen, da es sich vorwiegend um Güter handelt, die eine langsame Beförderung ertragen, bei denen aber die weitaus billigere Wasserfracht immerhin gewichtig in die Waagschale fällt.

Es ist eine Reihe von Fragen zu lösen; die Erfüllung mancher Aufgaben wird der österreichischen Regierung allein obliegen, die MEHRZahl aber kann nur durch Einvernehmen mit der ungarischen Regierung sowie mit den Regierungen der verbündeten Staaten zur Austragung gebracht werden. Bei dem Umfang und der Wichtigkeit der Fragen muß rechtzeitig ihre Lösung vorbereitet werden; je früher dies geschieht, desto früher werden die Segnungen des Wasserweges unserer Vaterlande zugute kommen.

Verschiedene deutsche Vereinigungen haben bereits in Denkschriften an den Reichskanzler des Deutschen Reiches die Notwendigkeit des Ausbaues der Wasserstraßen, so auch des Donau-Oderkanals betont; vor einiger Zeit hat in Nürnberg eine große Versammlung stattgefunden, in der auf die Wichtigkeit des Donauweges hingewiesen und die Leitung des Deutschen Reiches gebeten wurde, schon vor der Neuordnung der europäischen Verhältnisse Verhandlungen mit Oesterreich-Ungarn wegen dauernder Gewährleistung des Großschiffahrtsweges auf der Donau anzuknüpfen.

Der Gemeinderat der k.k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien hat sich gleichfalls mit diesen Fragen eingehend beschäftigt und in der Sitzung vom 14. April 1918 einstimmig folgende Entschlieung gefaßt:

Die Gemeinde Wien erachtet es für zeitgemäß, schon jetzt an die Vorarbeiten zur Herstellung eines Großschiffahrtsweges von der Nord- und Ostsee bis zum Schwarzen Meere zu schreiten. Zu diesem Behufe wird die k.k. Regierung ersucht, im Einvernehmen mit der kgl. ungarischen Regierung, sowie mit den Regierungen des Deutschen Reiches und der Staaten am Unterlaufe der Donau die Durchführung einer allen Anforderungen des Verkehrs entsprechenden Schiffahrts-

straße vom Rhein sowie von der Elbe und der Oder zur Donau und auf der Donau bis zum Schwarzen Meere sicherzustellen.

Der Gemeinde Wien erscheinen hierbei insbesondere folgende Maßnahmen empfehlenswert:

1. Ehestige Durchführung des Donau-Oderkanals und des Donau-Moldaukanals. Herstellung eines entsprechend leistungsfähigen Schiffahrtskanals vom Rhein über den Main zur Donau.
2. Fortsetzung der Donauregulierung von Regensburg aufwärts bis Ulm.
3. Weitere Ausgestaltung der Donauregulierung in Oesterreich und Ungarn, namentlich Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse beim Eisernen Tor. Entsprechende Regulierungsbauten im Unterlaufe der Donau.
4. Herstellung ausreichender und technisch vollkommener Lände- und Hafenplätze samt Gleiseanschlüssen, Magazinen, Zollfreilagern, u.s.w., an solchen Punkten, die für die Stapelung oder den Umschlag der Güter in Betracht kommen; hierbei ist, was die österreichische Reichshälfte betrifft, auf die Reichshauptstadt Wien als den Mittelpunkt des Verkehrs und der Güterverteilung gebührend Rücksicht zu nehmen.
5. Möglichste Förderung der Schiffahrt durch tunlichste Vermeidung oder wenigstens Verminderung der Gebühren für die Benützung der verschiedenen dem Schiffahrtsbetriebe dienenden Anlagen.
6. Erlassung einer einheitlichen Stempelpolizei-Ordnung für das ganze Stromgebiet.
7. Förderung der Errichtung heimischer Werftanlagen sowie Errichtung von Schifferschulen zur Heranziehung heimischer Kräfte für die Dampf-, Ruder- und Floßschiffahrt.
8. Revision der Donau-Schiffahrtsakte vom 7. November 1857.
9. Erlassung eines Binnenschiffahrtsgesetzes zur Regelung der privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt.
10. Aufstellung entsprechender Tarife.
11. Schaffung eines einheitlichen Betriebsreglements.

Beim Gemeindevermittlungsausschusse Marienhilf finden in diesem Monat an jedem Mittwoch, d.h. am 3., 10., 17., 24. und 31. d.M. 10 Uhr vormittags ~~xxxx~~ Verhandlungen statt.

Wiener Suppen- und Teestube. Die Generalversammlung des Vereins zur Errichtung und Erhaltung der Ersten Wiener Suppen- und Teestube, Zentralverein für Volksernährung, fand Samstag, den 29. April abends 6 Uhr im Steinernen Saale des neuen Rathauses statt. Als Ehrengäste wohnten Bürgermeister Dr. Weiskirchner, Polizeipräsident Baron Gorup, ~~xxxx~~ die Magistratsräte Formanek und Dr. Jamöck, der Vertreter des Präsidenten der israelitischen Kultusgemeinde u.a. bei. Nach dem Berichte des Präsidenten kais. Rates Lichtenstadt, ergriff der Bürgermeister Dr. Weiskirchner

das Wort, um dem Vereine und dessen Präsidenten den Dank sowohl im eigenen Namen als in dem der Gemeindeverwaltung für deren Mitwirkung an der öffentlichen Ausspeisung und für die hingebungs-volle Arbeit in der Beköstigung der armen Bevölkerung auszusprechen. Zugleich betonte der Bürgermeister die Notwendigkeit, daß diese Beköstigung eine dauernde Institution bleibe, daß die Approximierung sowohl der gesamten Bevölkerung als insbesondere des ärmeren Teiles derselben eine der größten Aufgaben der Verwaltung in Zukunft bilden und daß die Gemeinde auf diesen Zweig der Verwaltung die größte Aufmerksamkeit richten werde. Die bewährten Organisationen werden dann in erhöhtem Maße von der Gemeinde in Anspruch genommen werden. Allgemeiner Beifall folgte den Worten des Bürgermeisters. Der Jahresbericht des Präsidenten war zum großen Teile der Erwähnung der unvergleichlichen Dienste gewidmet, welche einerseits die vom Bürgermeister ins Leben gerufenen Lebensmittelzentralen und er selbst der öffentlichen Ausspeisung erwiesen haben, anderseits der Unterstützung, welche diese Ausspeisung beim Minister des Innern, Prinzen Hohenlohe und beim Ackerbauminister Dr. Zenker, dann aber auch beim Ministerpräsidenten Grafen Tisza, beim Ackerbauminister Baron Emmerich Ghillany, bei der ung. Kriegsproduktions-Aktiengesellschaft und deren Generaldirektor E. Russo, Direktor von Bessenyei und beim Direktor der Hungariamühle in Budapest Leo Bárkány, gefunden hat. Das Weiteren gedachte der Präsident der aufopferungsvollen Tätigkeit des gesamten Personales der 15 Anstalten und der erfolgreichen Arbeit aller Vorstandsmitglieder. Die Anstalten hatten im Jahre 1915 15 Millionen Portionen zu verteilen, hievon 5 Millionen für die öffentliche Ausspeisung und 10 Millionen an die Gäste, welche das Essen bezahlten. Dieser enorme Zuspruch resultierte daraus, daß in den Suppen- und Teeanstalten die alten Preise von 4 Heller für Brot, 8 Heller für Gemüse oder Mehlspeise, 6 Heller für Suppe, unverändert aufrecht gehalten wurden, womit der Verein sowohl einen Wunsch des Bürgermeisters als einen Beschluß seines Vorstandes erfüllt hat. Mit einem Apell an die Wohltäter schloß der Präsident seinen Bericht. Die Generalversammlung erteilte das Absolutorium und wählte sämtliche Vorstandsmitglieder auf neue. Für vier erledigte Stellen wurden: Medizinalrat Dr. Fürth, Spediteur Ernst Götzl, Marktamtsdirektor Bauer und Regierungsrat Ernst Zierhut gezwählt. Bei der Konstituierung des Vorstandes wurde kaiserlicher Rat Lichtenstadt zum Präsidenten, Vizebürger-

meister Hoß und Gemeinderat Melcher zu Vizepräsidenten, Dr. M. Mendelsohn und Hans Schönbieler zu Schriftführer, Ferdinand Raunegger zum Kassier wiedergewählt. Als Revisoren wurden die Herren Professor Ehrlich, Kaufmann Hugo Frankfurter, Rechnungsrat Hermann Löffler und Oberbeamter Hugo Pollak wiedergewählt.

Erste österreichische Sparkassa. Im April d.J. wurden bei der Ersten österreichischen Sparkassa von 29.428 Parteien 15,697.754 K eingelegt und von 18.886 Parteien 12,530.634 K gekündigt. Ende des Monats betrug der Einlagenstand 573,152.353 K. Hypothekar-Darlehen wurden 1,385.230 K zurückgezahlt, Ende des Monats waren Hypothekardarlehen im Betrage von 321,867.452 K ausständig. Die Pfandbrief-Darlehen beliefen sich am 30. April auf 18,794.920 K, an 60 jährigen Pfandbriefen waren 18,878.400 K im Umlaufe. Wechsel wurden 13,750.807 K eskontiert, 14,823.178 K einkassiert. Am Ende des Monats betrug der Stand des Wechsel- und Salinenporteufoilles 54,345.974 K.

Kommunalsparkasse Döbling. Im April d.J. wurden bei der Kommunalsparkasse Döbling von 988 Parteien 370.206 K eingelegt und von 944 Parteien K 342.140 behoben, davon K 72.682 für Zeichnung der Kriegsanleihe. Ende des Monats betrug der Stand des Einlagekapitales K 11,230.704 K, der Stand der Hypothekardarlehen K 8,689.314.

Evidenzblattpferde. Nach den Wahrnehmungen des städtischen Einquartierungsamtes findet seitens der Pferdebesitzer die Verordnung des Ministeriums für Landesverteidigung vom 30. Juli 1914 auf Grund welcher die Entfernung von Evidenzblattpferden aus dem Aushebungsbezirke ihres ständigen Standortes - wenn auch nur vorübergehend - ohne Bewilligung des Ministeriums für Landesverteidigung unzulässig ist, noch immer keine genügende Beachtung. Die Pferdebesitzer werden daher auf dieses Verbot und auf die ihnen bei jeder Veränderung mit Evidenzblattpferden obliegende Anzeigepflicht neuerlich aufmerksam gemacht.