

341

# Wiener Rathaus-Korrespondenz.

Herausgeber und verantw. Redakteur Franz Michew,  
Wien, I., Neues Rathaus.

27. Jahrg. Wien, Montag, 1. Oktober 1917. Nr. 341.

## Oesterreichische Wasserstraßen.

Bei dem im Juni d. J. in Wien abgehaltenen Wasserstraßentag wurde eine Entschliessung gefasst, in der auf die Notwendigkeit der Herstellung eines einheitlichen österreichischen Wasserstraßennetzes und dessen Verbindung mit den Wasserstraßen des Deutschen Reiches hingewiesen und einerseits die rascheste Ausführung des von Wien ausgehenden Donau-Oder-Kanales mit den Anschlüssen zur Elbe und Weichsel, andererseits die Regulierung des ganzen Laufes der Donau entsprechend den Beschlüssen der Budapester Donaukonferenz vom Jahre 1916 verlangt wurde. Außerdem wurden verschiedene Maßnahmen zur Förderung der Binnenschifffahrt angeregt. Die Entschliessung wurde bereits von Exzellenz Dr. v. Wittek dem Herrenhause, von Reichsrats-Abgeordneten Dr. Dinghofer dem Abgeordnetenhaus überreicht, nunmehr, da die Regierung stabilisiert erscheint, hat sie Bgm. Dr. Weiskirchner such der Regierung vorgelegt. In der begleitenden Denkschrift wird folgendes ausgeführt:

Seit der Regierungsvorlage vom Jahre 1872 wegen Konzessionierung eines Donau-Oder-Kanales ist die Bewegung zur Erbauung österreichischer Wasserstraßen nicht zum Stillstande gekommen. Von zahlreichen und bedeutsamen Interessentenkreisen wurde ihre Herstellung immer von neuem gefordert, bis endlich im Jahre 1901 die Regierung wieder eine Vorlage betreffend den Bau von Wasserstraßen einbrachte.

In der Begründung erklärte sich die Regierung dessen bewußt, daß damit eine neue Epoche der Verkehrsentwicklung in Oesterreich inauguriert werden sollte und im Berichte des Wasserstraßenausschusses des Abgeordnetenhauses wurde die große volkwirtschaftliche Bedeutung des Gesetzentwurfes gebührend hervorgehoben. Mit großer Freude hat die Bevölkerung das Gesetz vom 11. Juni 1901 begrüßt, da sie von der Herstellung der Wasserstraßen einen großen Aufschwung des Verkehrs, eine mächtige Entwicklung der Industrie, des Gewerbes, des Handels und der Landwirtschaft sowie nicht zuletzt eine Erleichterung der Approvisionnement der Großstädte <sup>inzwischen</sup> und gewiß mit Recht erwarten konnte. Leider haben sich diese Erwartungen nicht erfüllt. Bis auf geringe Teilarbeiten ist bis heute nichts geschehen, um das gesetzliche Programm der Verwirklichung zuzuführen.

Nun drängt aber die Frage der Herstellung eines mitteleuropäischen Wasserstraßennetzes aus Gründen der Staats- und Volkswirtschaft gebieterisch auf eine baldige Lösung. Die Erfahrungen des Weltkrieges haben gezeigt, welchen großen Wert die Wasserstraßen besitzen. Abgesehen von den strategischen Gründen muß für den ehesten Ausbau der österreichischen Wasserstraßen schon deshalb vorgesorgt werden, weil die Wasserstraßen in hervorragendem Maße geeignet sind, Industrie, Gewerbe und Handel der Monarchie zu fördern und zu heben sowie die Monarchie gegen künftige wiederholte Aushungerungspläne ihrer Feinde zu sichern.

Der Krieg hat die Bewegung für die Schaffung geeigneter Wasserstraßen mächtig angefaßt; im Deutschen Reiche, in Oesterreich und in Ungarn haben sich gewichtige Stimmen zu ihren Gunsten erhoben. Die Stadt Wien hat die hohe Wichtigkeit der Wasserstraßen seit langem erfaßt; ihre Vertretung hat sich an allen Kundgebungen in dieser Hinsicht beteiligt und wiederholte Entschliessungen und Bittschriften der hohen Regierung sowie dem Reichsrate unter-

breitet. Gestützt auf die Lehren des Krieges und aus Vorsorge für die Zukunft hat sich der Wiener Gemeinderat bereits im April 1916 mit der Frage der Herstellung entsprechender Wasserverbindungen von der Nord- und Ostsee bis zum schwarzen Meere beschäftigt; auf Grund des einmütigen Beschlusses des Wiener Gemeinderates vom 14. April 1916 wurde der Regierung eine Denkschrift überreicht, in der sie ersucht wurde, im Einvernehmen mit <sup>der</sup> königlich ungarischen Regierung sowie mit den Regierungen des Deutschen Reiches und der Staaten am Unterlaufe der Donau die Durchführung entsprechender Wasserstraßenverbindungen zwischen Donau und Oder, Elbe und Rhein sicherzustellen. Im Verlaufe des letzten Jahres haben in verschiedenen Orten der Monarchie wie des Deutschen Reiches weitere bedeutsame Kundgebungen in der Wasserstraßenfrage stattgefunden; es sei nur auf die Donaukonferenz in Budapest vom September 1916 und auf den Donau-Oder-Elbe-Kanaltag in Breslau vom März d. J. hingewiesen. Die bedeutendste Veranstaltung in dieser Hinsicht stellt wohl der Oesterreichische Wasserstraßentag in Wien vom 20. und 21. Juni 1917 dar, der vom Bürgermeister und Gemeinderat der Stadt Wien einberufen wurde. Dieser Tag war von zahlreichen Behörden, Städten und Körperschaften Oesterreichs, Ungarns und des Deutschen Reiches beschickt und bildete eine mächtige Kundgebung zu Gunsten des ehesten Ausbaues der österreichischen Wasserstraßen. Die Stadt Wien legt der Regierung den Bericht über den Verlauf des Oesterreichischen Wasserstraßentages vor und weist hierbei insbesondere auf die Entschliessung hin, die bei der Tagung mit voller Einmütigkeit angenommen wurde. Es wird weiters betont, daß vom Standpunkte der Stadt Wien wie vom Standpunkte der österreichischen Reichshälfte die Inangriffnahme des Donau-Oder-Kanales nicht wieder verzögert werden darf. Der Donau-Oder-Kanal ist eine wirtschaftliche Notwendigkeit für Wien und für Oesterreich. Er verbindet die großen mährisch-schlesischen Kohlenbecken und wichtige landwirtschaftliche Gebiete mit der Hauptstadt des Reiches, seine Fortsetzung zur Weichsel erschließt die reichen Steinkohlenfelder und die Oelgruben Galiziens, seine Verbindung zur Elbe erleichtert den Transport der böhmischen Braunkohlen und der industriellen und landwirtschaftlichen Erzeugnisse Böhmens und Mährens. Durch den Donau-Oder-Kanal und seine Fortsetzung zur Elbe und Weichsel wird nicht nur die Versorgung der Reichshauptstadt, ihrer Industrie und ihrer Bevölkerung mit Kohle, Baustoffen, Lebensmitteln u. s. w. erleichtert und verbilligt, sondern es werden auch die Vorteile des billigen und leichten Transportes befruchtend und belebend auf Industrie, Gewerbe, Handel und Landwirtschaft der ganzen im Kanalbereiche gelegenen Gebiete einwirken, wodurch die Steuerkraft gehoben, der Wohlstand gefördert wird. Diese Wasserstraßenverbindungen wichtiger Bergbau- und Industriegebiete werden aber weiters noch die Ausfuhr österreichischer Produkte nach dem Balkan und darüber hinaus, die Verbindung mit der Ost- und Nordsee die Ausfuhr nach den überseeischen Ländern des Westens ermöglichen und erleichtern. Es ist dies ein sehr gewichtiger Faktor, da die möglichste Förderung des Exportes im Interesse der österreichischen Industrie, des österreichischen Handels gelegen und in hervorragender Weise geeignet ist, die österreichische Valuta ganz wesentlich zu verbessern.

In der Denkschrift wird darauf verwiesen, daß in Ungarn das Bestreben reger verfochten wird, den Donau-Oder-Kanal nicht als Parallelkanal zur March herzustellen sondern vielmehr die March selbst zu kanalisieren und den Kanal bei Theben in die Donau ausmünden zu lassen. Es wird der zuversichtlichen Erwartung Ausdruck gegeben, daß die Regierung einem solchen Projekte niemals zustimmen wird. Bei Durchführung des ungarischen Projektes würde Wien, die Hauptstadt und der Handels- und Industriemittelpunkt des Reiches, aus dem Durchgangs- und Umschlagsverkehr vollständig ausgeschaltet werden, der Verkehr, der durch Vermittlung des Kanales für Wien und für andere österreichische Industriezentren zu erwarten ist, umständlicher und schwieriger, daher auch teurer gestaltet, sodaß jedenfalls die aus der Kanalarstellung erhofften

und sonst sicher zutreffenden Vorteile zum großen Teile wieder aufgehoben würden. Daß die Kanalisierung der March weder technisch noch finanziell dem bisher in Aussicht genommenen Parallelkanal vorzuziehen ist, haben berufenen Fachmänner bereits eingehend nachgewiesen. Da die ungarischen Interessenten an ihrer Forderung festhalten, wie dies verschiedene in der letzten Zeit erschienene Broschüren und Zeitungsaufsätze sowie der Beschlusantrag zeigen, der auf der Tagung der mitteleuropäischen Wirtschaftsvereine in Nürnberg am 3. September 1. J. seitens der ungarischen Donaukommission vorgelegt wurde, erscheint es unbedingt und dringend nötig, daß seitens der Regierung derartigen Bestrebungen von vorneherein entgegengetreten werde.

Endlich kommt die Denkschrift auch auf die Vorarbeiten für den Großschiffahrtsweg Rhein-~~Donau~~<sup>Mosel</sup> zu sprechen; wenn selbstverständlich auch die österreichische Donau diesen Flüssen entsprechend ausgestaltet werden muß, so darf im wirtschaftlichen Interesse der Monarchie darüber nicht etwa der Donau-Oder-Kanal zurückgestellt werden. Die Denkschrift kommt zu dem Schluß, die Regierung möge diese Ausführungen sowie die Entschliessung des Wasserstraßentages einer entsprechenden Würdigung unterziehen.

Errichtung eines städtischen Amtes für Forstwirtschaft. Bgm. Dr. Weiskirchner hat in Fortsetzung der von ihm im August d. J. durch Ueberweisung der bis dort, hin vom Magistrate geführten Angelegenheiten der städtischen Straßenpflege und des städtischen Fuhrwerksbetriebes an das Stadtbauamt eingeleiteten Verwaltungsreform nunmehr eine Magistrats-Abteilung für Forstwirtschaft geschaffen und den städtischen Forstwart Julius Klus, der bisher bloß die beratende Stellung eines Sachverständigen einnahm, zum Vorstande der neuen Abteilung bestellt. Durch diese Neuorganisation werden sämtliche forstwirtschaftliche Angelegenheiten der Gemeinde Wien, deren Verwaltung bisher in mehreren städtischen Aemtern zerstreut war, in einer Magistrats-Abteilung vereinigt und unter die Leitung eines Fachmannes gestellt. Das neue Amt, das im Hause I. Doblhoffgasse Nr. 6 untergebracht sein wird und bereits in den nächsten Tagen seine Tätigkeit aufnimmt, führt die Bezeichnung „Magistratsabteilung VIIIa“.

Erste Oesterreichische Sparkassa. Im Monate September wurden bei der ersten Oesterreichischen Sparkassa von 16.230 Parteien K 20.622.615 eingelegt und an 19.421 Parteien K 13.309.773 rückgezahlt. Der Einlagenstand belief sich Ende des Monats auf K 670.532.026. Hypothekar-Darlehen wurden zur Zeichnung von Kriegsanleihe K 18.612 zugezählt, dagegen K 957.496 rückgezahlt; der Stand der Hypothekendarlehen stellte sich am 30. September auf K 327.055.088. Die Pfandbriefdarlehen beliefen sich Ende des Monats auf K 18.364.957 und an 60 jährigen Pfandbriefen waren im Umlaufe K 18.663.200. Wechsel wurden K 6.416.542 eskomptiert und K 4.178.830 einkassiert; der Stand des Wechsel- und Salinen-Portefeuilles betrug am 30. September K 45.039.906.