Neue Freie Presse 2./V. 1916

Die Gemeinde Wien über den Schiffahrtsweg Rhein-Donau-Schwarzes Meer.

Wien, 1. Mai.

In einer seiner letzten Sitzungen hat der Gemeinderat der Stadt Wien sich mit der Frage der Ausgestaltung des Schiffahrtsweges vom Rhein über die Donau zum Schwarzen Meere beschäftigt. Der Gemeinderat hat einstimmig beschlossen, an die Regierung eine Eingabe zu richten, welche die Wünsche der Stadt Wien in dieser Frage enthält. Entsprechend diesem Beschlusse hat der Bürgermeister dem Handelsminister die folgende Denkschrift übermittelt:

Als im Herbste 1915 die verbündeten österreichisch-ungarischen, deutschen und bulgarischen Truppen Serbien niedergerungen, den Donauweg freigemacht und so die Verbindung mit der Türkei hergestellt hatten, lenkte sich naturgemäß auch die Aufmerksamkeit der großen Oeffentlichkeit 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 vorauszusagen; 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 brach liegt. 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 es 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 ge-

[illegible]

schubmaterial, 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 Verkehres aufnehmen. Der neue Weg nach dem Osten wird im Frieden erhöhte Bedeutung gewinnen, da es sich vorwiegend um Güter handelt, die eine langsame Beförderung vertragen, bei denen aber die weitaus billigere Wasserkraft immerhin gewichtig in die Wagschale 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 Umfange und der Wichtigkeit der Fragen muß rechtzeitig ihre Lösung vorbereitet werden; je früher dies geschieht, desto früher werden die Segnungen des Wasserweges unserem 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-Oder-Kanals 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 Reichshaupt- und Residenzstadt Wien hat sich gleichfalls mit diesen Fragen eingehend beschäftigt und in der Sitzung vom 14. April 1916 einstimmig folgende Entschließung 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 Regierung ersucht, im Einvernehmen mit der ungarischen Regierung sowie mit den Regierungen des Deutschen Reiches und der Staaten am Unterlaufe der Donau die Durchführung einer allen Anforderungen des Verkehres entsprechenden Schiffahrtsstraße vom Rhein sowie von der Elbe und der Oder zur Donau und auf der Donau bis zum Schwarzen Meere sicherzustellen. Der Gemeinde Wien erscheinen hiebei insbesondere folgende Maßnahmen empfehlenswert:

1. Eheste Durchführung des Donau-Oder-Kanals und des Donau-Moldau-Kanals. Herstellung eines entsprechend leistungsfähigen Schiffahrtskanals vom Rhein über den Main zur Donau. Fortsetzung der Donauregulierung von Regensburg aufwärts bis Ulm. Weitere Ausgestaltung der Donauregulierung in Oesterreich und Ungarn, namentlich Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse beim Eisernen Tor. Entsprechende Regulierungsbauten im Unterlaufe der Donau.

2. Herstellung ausreichender und technisch vollkommener Lände- und Hafenplätze samt Geleiseanschlüssen, Magazinen, Zollfreilagern usw., an solchen Punkten, die für die Stapelung oder den Umschlag der Güter in Betracht kommen; hiebei ist, was die österreichische Reichshälfte betrifft, auf die Reichshauptstadt Wien als den Mittelpunkt des Verkehres und der Güterverteilung gebührend Rücksicht zu nehmen.

3. Möglichste Förderung der Schiffahrt durch tunlichste Vermeidung oder wenigstens Verminderung der Gebühren für die Benützung der verschiedenen dem Schiffahrtsbetriebe dienenden Anlagen.

4. Erlassung einer einheitlichen Strompolizeiordnung für das ganze Stromgebiet.

5. Förderung der Errichtung heimischer Werftanlagen sowie Errichtung von Schifferschulen zur Heranziehung heimischer Kräfte für die Dampf-, Ruder- und Floßschiffahrt.

6. Revision der Donau-Schiffahrtsakte vom 7. November 1857.

7. Erlassung eines Binnenschiffahrtsgesetzes zur Regelung der privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt.

8. Aufstellung entsprechender Tarife.

9. Schaffung eines einheitlichen Betriebsreglements.