

[Mitteleuropäische Binnenschifffahrt.]
 Der Zentralverein für Fluß- und Kanalschifffahrt in Oesterreich hat eine Anzahl von Beschlüssen gefaßt, welche die jetzt hochaktuell gewordene Binnenschifffahrt von Mitteleuropa, also die Verbesserung der Flußschifffahrt wie deren Ausgestaltung durch neue Wasserstraßen betreffen. Diese Beschlüsse, welche der Regierung vorgelegt werden sollen, lauten: Eine der Grundbedingungen für die Möglichkeit eines engeren wirtschaftlichen Zusammenschlusses der Zentralmächte ist der Besitz durchgehender, billiger transportierender Verkehrswege, also die Ausgestaltung vorhandener und die Schaffung neuer, leistungsfähiger Wasserstraßen. Es ist selbstverständlich, daß Binnenschifffahrtswege dort, wo sie mit der Seeschifffahrt in Konkurrenz treten, mit Rücksicht auf die höheren Betriebskosten der ersteren gegenüber der Seeschifffahrt immer zurückstehen müssen. Sie sind aber ein geeignetes Mittel, nicht nur den Binnenlandverkehr zu verbilligen, sondern in allen Fällen, in welchen durch kriegerische Ereignisse oder sonstige äußere Umstände die Seeschifffahrt unterbunden ist, diese wirkungsvoll zu ersetzen, aber nur dann, wenn ein durchgehender Verkehr von der Erzeugungsjahre bis nahe zur Verbrauchsstelle mit solchen Verkehrsmitteln möglich ist, welche die Frachten billiger gewährleisten als die direkte Bahnroute. Von diesen Gesichtspunkten aus bildet die Verbesserung der Donauwasserstraße mit Rücksicht auf den Balkanverkehr einen der wichtigsten Punkte, an welchen sich dann die Fortführung dieser Wasserstraße nach dem Norden Oesterreichs und Deutschlands einerseits sowie nach dem Westen Deutschlands andererseits anzuschließen hat. Es muß daher gefordert werden: 1. Eine Verbesserung der Schiffbarkeit der ganzen Donaustraße von Regensburg bis zur Mündung in das Schwarze Meer in der Art, daß eine Fahrwassertiefe von mindestens zwei Meter auf die für die Schifffahrt erforderliche Breite bei niederstem Wasserstand der Schifffahrtsperiode gewährleistet wird. Die lichte Höhe der Brücken und Fährseile soll bei höchstem Wasserstand der offenen Schifffahrt mindestens sechs Meter betragen. 2. Eine Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse in den Kataraktenstrecken nächst dem Eisernen Tor, um die derzeitige Leistungsfähigkeit dieser Strecken zu erhöhen und die Traktionskosten zu verbilligen. 3. Sollten an der Donau an irgendeiner Stelle Wasserkraftanlagen erstellt werden, so sind diese Unternehmungen zu verpflichten, neben den Stautufen Schleppzugschleusen entsprechender Abmessungen einzubauen; für die Benützung dieser Schifffahrtsanlagen darf keine Gebühr eingehoben werden. 4. Die Freiheit der Schifffahrt, die dauernde Erhaltung der Flußstraße sowie die Abgabefreiheit auf der Donau von Regensburg bis zur Mündung in das Schwarze Meer sind sicherzustellen. 5. Die Förderung der Donauschifffahrt durch Anlage entsprechender Umschlagseinrichtungen und durch Schaffung der erforderlichen Flußhäfen ist Aufgabe der Uferstaaten. 6. Außer den satyam bekannten Umständen, welche für die Schaffung von Binnenwasserwegen überhaupt sprechen und den eingangs erwähnten Gründen ist zugunsten der Schaffung eines Anschlusses der Donau an die Wasserstraßen Mitteleuropas auch das Moment anzuführen, daß es erst nach Herstellung dieser Wasserstraßenverbindungen möglich sein wird, eine für die Donau günstige Verkehrskonjunktur anzunützen, wie eine solche durch den Krieg geschaffen wurde. Aus allen diesen Gründen ist daher die Verbindung der Donau mit der Oder, der Weichsel, der Elbe und dem Rhein durch moderne Wasserstraßen notwendig. Hierfür sind durch zwischenstaatliche Uebereinkunft Beitragsleistungen der interessierten Staaten in Aussicht zu nehmen und die Höchstbeträge der Schifffahrtsabgaben sowie die Mindestabmessungen der Kanäle festzusetzen.