

10./II.1916

*Die Notwendigkeit der Aufrechterhaltung  
für die mittel- und westeuropäischen Wirtschaftszentren*

tungen zusammenfassen. Erstens Durchführung möglichst großer Schiffe von dem einen Stromgebiet über die Kanäle nach dem andern Stromgebiet. Beschränkung der Umladungen auf ein Minimum. Zweitens tunlichste Vereinheitlichung der strompolitischen Vorschriften und dergleichen, erforderlichenfalls durch Schaffung je eines Schiffahrtsamtes für Deutschland und für Oesterreich-Ungarn. Es ist anzustreben, möglichst viele der auf den Strömen fahrenden Schiffe auch durch die Kanäle befördern zu können. Für moderne Kanäle kommt heute schon mindestens das Tausendtonnenschiff in Betracht. Es empfiehlt sich, wie der Abgeordnete Held angedeutet, nach Möglichkeit einen größeren einheitlichen Schiffstyp zu schaffen, derselbe muß folgende Eigenschaften besitzen: 1. möglichstste Ladungsfähigkeit; 2. möglichst geringes Eigengewicht; 3. möglichst billige Herstellung; 4. möglichst geringer Schiffswiderstand; 5. Fortfall aller überflüssigen Konstruktionseinzelheiten. Soll ein Transitverkehr entstehen, so muß eine Vereinheitlichung und Vereinfachung des Schiffahrtsrechtes und der Polizeivorschriften u. durchgeföhrt werden. Aus der internationalen Donauf Kommission sind England, Frankreich und Italien zu entfernen.

**Die Verkehrsbeziehungen zwischen den Donauländern.**

Dr. Freymark (Breslau) beleuchtet die verkehrspolitische Bedeutung des Donau-Ober-Kanals vom Standpunkt der Verkehrsbeziehungen zwischen den Donauländern und dem Deutschen Reiche, insbesondere dem Verkehrsgebiet der Ober. Der Kanal werde von der Ost- und Nordsee bis in das Herz Oesterreichs und Ungarns und bis zum Schwarzen Meer eine durchgehende Wasserstraße schaffen, die in allen in Betracht kommenden Teilen gleichmäßig leistungsfähig sei.

Der Donau-Ober-Kanal werde, ganz abgesehen von seiner Bedeutung in Zeiten wie den gegenwärtigen, auch für friedliche Zeiten eine unvernegliche Quelle der Befruchtung für das Wirtschaftsleben aller beteiligten Kreise sein.

**Eine Wasserstraße Elbe-Donau.**

Dr. Richard Vöbl, Rechtsanwalt in Auffs, Obmann des Elbevereines daselbst, Delegierter der Handels- und Gewerbelammer in Reichenberg, setzte die Bedeutung einer Schiffahrtsstraße Elbe-Donau auseinander. Er führte aus: Die Wasserstraße Melnik - Pardubitz - Brerau-Wien ist virtuell kürzer als die Wasserstraße Melnik - Prag - Budweis - Korneuburg - Wien. In bezug auf den Unterschied in der Fahrt-dauer liegen nicht übereinstimmende Behauptungen vor. Dem Elbeverein ist eine Mitteilung von berufener Seite zugekommen, sie beziffert den Unterschied zugunsten der ersteren Strecke auf zwei Tage. Die erstere Wasserstraße ist aber auch für sämtliche Elbeuferorte im Deutschen Reich, ja selbst für Bremen und Lübeck, welche ja durch bestehende Wasserstraßen mit der Elbe verbunden sind, bedeutend kürzer als die Verbindung der Elbe mit der Donau durch den deutschen Mittellandkanal sowie durch die Ober auf reichsdeutschem Gebiet unter Ausschaltung der Verbindung Melnik-Brerau.

Es sprach dann Magistratsrat Müller (Wien), der auf eine Bemerkung des Bürgermeisters Weiskirchner hinwies, der gesagt hat, der Krieg habe uns in der Frage der Wasserstraßen in Oesterreich vieles gelehrt. Die Mittel- und Ostmächte müssen trachten, sich von den bisherigen fremden Einflüssen loszumachen. Die Stadt Wien begrüßt die Förderung der Verbindung der Donau mit der Ober, der Elbe und dem Rhein mit großem Dank.

Dr. Hölz (Hamburg) führte aus: Aus den heutigen Verhandlungen geht hervor, daß die österreichische Regierung nunmehr das Projekt Donau-Ober-Elbe-Kanal verfolge; diese Kunde werde bei allen Elbeschiffahrtsfreunden freudig aufgenommen werden. Redner verbreitet sich sodann über die Vorteile dieses Projektes.

Mag. Bahr (Landsberg) meinte, der Osten des deutschen Vaterlandes sei in seiner Entwicklung leider gewaltig zurückgeblieben. Daran ist vor allem die ungünstige Lage und die dadurch bedingte Frachtkostenverteuerung schuld. Ein leistungsfähiger Wasserweg würde mit Leichtigkeit Wandel schaffen.

Dr. Braumann sprach namens des Elbeschiffahrtsvereines und führte aus, diese stehe vollinhaltlich hinter den Ausführungen des Referenten Dr. Vöbl. Auch die Reichsdeutschen haben alle Ursache, sich für eine solche Verbindung mit allen Kräften einzusetzen.

Abg. Dr. Dinghofer, Bürgermeister von Linz, meinte, der große Krieg und nicht zuletzt die englische Absperrungspolitik hätten die Donau neu entbedt. Wir verkennen die Nachteile der Donau als eines rückläufigen Stromes nicht. Massengüter müssen bergwärts, hochqualifizierte Lastwärts transportiert werden. Auch das starke Gefälle — dreifach wie die Elbe, fünf-fach wie der Rhein — bietet eine technische Schwierigkeit. Neuerdings verlangt man 21 Dezimeter Wassertiefe, die den Verkehr von 1000-Tonnen-Schiffen ermöglicht. Das oberösterreichische Wasserbauamt wird gewiß dieses Ziel verwirklichen, und zwar noch vor dem Ausbau des Donau-Main-Kanals. Nach dem Notizenbericht der Regierungsvorlage von 1901 entfielen auf die Wasserstraßen nur 5 Prozent des Verkehrs, auf die Eisenbahnen 95. Durch die Herstellung des Donau-Main- und Donau-Ober-Kanals soll das anders werden. Nur stehen wir Alpenländer auf dem Standpunkt, daß die Elbe

ihre Verbindung mit der Donau finden soll auf dem Weg über die Moldau und eines Kanals von Budweis nach Linz. Diese Idee ist von der österreichischen Regierung nicht aufgegeben. Es besteht noch die Variante Moldau-Korneuburg, für die sich besonders Wien einsetzt. Der Redner besprach schließlich die Wichtigkeit des Donau-Main-Kanals, durch den die Donau endlich zur Weltverkehrslinie würde.

Kommerzienrat Lonne (Magdeburg) verwies darauf, daß vor allem die Schiffahrtstechnik nicht vergessen werden dürfe.

Herr Barenkamp, Mitglied der Handelskammer in Frankfurt a. M., trat ebenfalls für den Donauweg ein.

Dr. Rlien, Syndikus der Handelskammer Stuttgart besprach als Vertreter des württembergischen Handelskammertages die Bedeutung der Verbindung Rhein-Donau, worauf die Diskussion über den Ausbau des Wasserstraßennetzes geschlossen wurde.