

*Großschiffahrtsweg
Rhein-Donau-Verbindung*

II
81

gestalten und sie mit den Stromgebieten des Rheins, 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 Österreich-Ungarns wird sein, den Donauström 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 Ludwigs-Kanals) muß eine Verbindung mit dem Rhein hergestellt werden, während die österreichische Regierung nicht länger säumen darf, die schon im Gesetze vom Jahre 1901 vorgesehenen Wasserstraßen des Donau-Oberkanals 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 unserem 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 Hafenanlagen samt den erforderlichen maschinellen Einrichtungen, Geleiseanschlüssen, 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 Strompolizei Ordnungen für das ganze Binnenschiffahrtsgebiet. Die Donauschiffahrtsakte vom 7. November 1857, R.-G.-Bl. Nr. 13 von 1858, sind den gegenwärtigen Verhältnissen anzupassen und diesbezüglich einer Überprüfung 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 Floß-

schiffahrt sollen auch in unserer Monarchie Schifferschulen errichtet werden. Der Schiffsbau und die Verfrachtung sind durch Erlassung eines Binnenschiffahrtsgesetzes, wie es die Regierung im Jahre 1912 in der Budget-Kommission 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 Vorteil, da sie geeignet sind, große Mengen von Munition, Verpflegungs- 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 langsamere 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 ein 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-Oberkanals 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 Österreich-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 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.