

ten Ideen notwendig sind, darf die Stadtgemeinde nicht scheuen, sonst folgen wieder endlose Verhandlungen mit der Regierung, Staatsbahnen usw. und wir haben unser Ziel nicht erreicht und unsere günstige Lage leichtsinniger Weise nicht ausgenützt.

Das Elaborat lautet wie folgt:

„Den festlichen Empfang des, nach dem „Eisernen Tor“ ziehenden Binnen-Schiffahrer-Kongresses in Bozsony am 2. September 1889 initiierte unser großzügiger Mitbürger Johann Ludwig, der weitblickende Herold der bedeutenden wirtschaftlichen Zukunft unserer Stadt, der überzeugungsvolle, zähe und richtunggebende Vorkämpfer für rechtzeitige Ausgestaltung unseres Stromgebietes und der sofortigen Inangriffnahme aller Einrichtungen, welche dem an unser Ufergelände heranzuziehenden Handelsverkehre zur Verfügung gestellt werden müssen. Seine an die Vertreter der deutschen Donaustädte gerichtete Begrüßungsansprache gipfelte in dem gleichsam als Losung aufgestellten Satze: „Die Donau muß zu einem von Konstantinopel bis Regensburg reichenden Seehafen ausgestaltet werden!“

Alle ausländischen Gäste stimmten begeistert zu und beglückwünschten den Redner zu dieser, ein ganzes volkswirtschaftliches Programm umfassenden großartigen Idee, welche in unseren Kreisen jedoch leider kein derartiges Interesse auszulösen vermochte, das uns zur Regulierung unseres Ufergeländes, zur Schaffung entsprechender Landungsplätze, Ausgestaltung des Hafens und Anordnung der erforderlichen Einrichtungen derselben angepornt haben würde.

Jahre vergingen seither! Im Laufe derselben hob sich die Binnenschiffahrt unseugbar, obgleich sie sich keineswegs einer Förderung erfreuen konnte, die vom Erfassen ihrer Bedeutung getragen wurde. Auch der Donauverkehr ward reger, doch herrschte diesbezüglich noch immer die veraltete Ansicht, die Donaustraße diene nur der Förderung der von der Nord- und Ostsee nach dem Oriente bestimmten Güter.

Erst unter dem Drucke des uns angedrohten Aushungerungskrieges dämmerte den maßgebenden Kreisen die Erkenntnis dessen auf, die Donau wäre eigentlich doch auch zur Förderung der Bodenprodukte und Erzeugnisse des Orients stromauf — westwärts geeignet, ja dieselbe sei eine Weltstraße, auf welcher der Warenbedarf der mitteleuropäischen Völker abgewickelt und auf deren Wege unter den heutigen gleichen Verhältnissen die beabsichtigte und erhoffte Aushungerung der verbündeten Zentralstaaten vereitelt werden könnte. Mit dem Durchdringen dieser Erkenntnis begann alsbald das Wiederaufgreifen all jener Kanalprojekte, welche die Verbindung des Donaustromes mit dem Flußgebiete des Rheins, der Oder und Elbe bezweckten und den Landweg nach dem Balkan, dem Schwarzen Meere, nach Mesopotamien, ja selbst nach Persien ermöglichen würden, für welche alle, die Donau als Wasserstraße von außerordentlicher Wichtigkeit ist.

Unzweifelhaft wird der auf diesem Verkehrswege abzuwickelnde Waren-Umsatz den Donau-

städten schätzenswerten Nutzen bringen, unter anderem auch für unsere Stadt segensreich werden, wenn wir uns zeitgerecht mit all dem einrichten, was zur Stappellung, zur schnellen und billigen Manipulation der anlangenden, umzuschlagenden und weiter zu verfrachtenden Güter erforderlich ist, d. h. wenn wir ungesäumt entsprechende Lande- und Hafenplätze samt den erforderlichen maschinellen Einrichtungen schaffen, Geleiseanschlüsse und Magazine erbauen und für Zollfreilager sorgen.

Da sich die Verhältnisse derartig anlassen, sei untersucht, inwiefern wir für den Eintrittsfall derselben vorbereitet sind. Unser brauchbares Ufergelände reicht von der Propeller-Haltestelle bis zur Franz-Josefs-Brücke, von dieser bis zur Hafensmündung; die diesseitigen oberen Uferstrecken, sowie die jenseitigen Ufersteile ober- und unterhalb der Brücke sind infolge der Donauregulierung vollkommen unbrauchbar; das in Betracht kommende Gelände ist in seiner Längenausdehnung von 2,5 Km. unzureichend. Wenn wir daher als Donaustadt überhaupt zur Geltung kommen wollen, müssen wir den Winterhafen übernehmen und zum Handelshafen ausgestalten, sowie mindestens den untersten bis zur Mühlauerstraße reichenden Teil des Industriefkanales schon in Berücksichtigung des Umstandes erbauen, daß der Floßauswinde- und Holzstappelplatz, welcher dem Bahnverkehr auf dem Umschlagplatze hinderlich ist, vom Stromufer dahin verlegt werden könne. Leider ist der diese Verfügung treffende Generalversammlungsschluß vom 2. März 1914 infolge dagegen eingereichten Refurses im hohen k. u. Ministerium des Innern gestrandet.

Das Geleisenetz der Umschlagstation wurde durch die kön. ung. Staatsbahnen auf dem ihnen zu diesem Zwecke auf die Zeitdauer von 25 Jahren bloß gegen eine unbedeutende Eigentumsanerkennungsgeld überlassenen städtischen Grundstreifen im Ausmaße von 39.347 Quadratmeter erst nach langwierigen, über 10 Jahre währenden, unerquicklichen Verhandlungen in beschränkter Ausdehnung gelegt, woraus sich erfahrungsgemäß ergibt, daß die Geleiseanlagen sowohl im Hafens als auch im Industriefkanalbereiche seitens der Stadtgemeinde selbständig und auf eigene Kosten hergestellt werden müssen, da die Errichtung derselben nicht ins Unendliche aufgeschoben werden kann, bis die schwerfälligen Staatsbahnen sich hierzu entschließen und der Stadtgemeinde abermals unerschwingliche Opfer zumuten würden. Wir müssen ferner die Verlegung der Lagerhäuser an das Donauufer beschleunigen und zu diesem Ende die diesbezüglich vor Jahren schon angebahnten doch ins Stocken geratenen Verhandlungen mit der hiesigen Lagerhaus A.-G. wieder aufnehmen. Wenn all dies zeitgerecht entstanden und erreicht ist, kommt mit der Zeit etwa die Reihe an die Errichtung einer Schiffswerfte, einer Schifferschule, sowie an die Anschaffung einer städt. Baggermaschine samt Zugehör und eines Propellers von genügender Pferdestärke.

All dies vorausgeschickt, empfehle ich der löbl. Kommission folgende Anträge:

### Die Bedeutung des Donaustromes.

Ein großzügiges Elaborat unterbreitete der zweite Bürgermeister Theodor Kumlík der vorgestern stattgehabten gemeinsamen Sitzung der Industrieförderungskommission und der Kommission für den Winterhafen und die Umschlagstation über die Bedeutung des Donaustromes und über jene Maßnahmen, die zu ergreifen sind, um das Donauufer mit all den Einrichtungen zu versehen, die eine Industriestadt wie Bozsony an der Donau jetzt, wo man die Bedeutung der Donau als einer Weltstraße einzusehen beginnt und dieser neue Zug sich der Verwirklichung im raschen Schritt nähert, unter keinen Umständen unterlassen darf. Die Kosten, die zur Verwirklichung der im Elaborate angereg-