

Die Donaikonferenz.

In ihrem Beschlufsantrag hat bekanntlich die Donaikonferenz auch ausgesprochen, daß die Regulierungsarbeiten durch die betreffenden Regierungen dahin zu ergänzen wären, daß die notwendige Tiefe von zwei Metern überall erreicht werde. Der Baudirektor der niederösterreichischen Donauregulierung Ministerialrat Ingenieur Rudolf Reich führte darüber aus: Die Resultate der bisher in Niederösterreich durchgeführten Niederwasserregulierung können kurz dahin zusammengefaßt werden, daß die angestrebte Mindesttiefe von zwei Metern unter dem Niedrigwasser mit Ausnahme einiger weniger Stellen, die noch im Ausbau stehen und daher in Entwicklung begriffen sind, durchgehends erreicht worden ist. Insbesondere ist in der Strecke Wien—Devenh, das heißt in jener Teilstrecke der österreichischen Donau, wo der Donau- oder Elbekanal, sohin die angestrebte Schiffsverbindungs von Norddeutschland nach dem Balkan einmünden soll, das angestrebte Regulierungsziel vollständig erreicht worden, und in dieser Teilstrecke können bereits gegenwärtig die Schiffe auch bei niedrigstem Schiffswasserstand mit voller Lauchtiefe verkehren. Auch im Wiener Durchstich, d. h. in jener 15 Kilometer langen Stromstrecke bei Wien, wo der Hauptgüterumschlag stattfindet, sind Fahrwassertiefen erzielt worden, die bei Niedrigwasser an den seichtesten Stellen 2,5 Meter und im Durchschnitt 2,8 Meter betragen. Mit Ausnahme der bereits erwähnten Kataraktstrecken bei Aschach und Brandstatt, beziehungsweise Struden, sind an der österreichischen Donau nur mehr vierzehn Stellen zu verzeichnen, wo die angestrebte Minimalsiefe noch nicht in ihrer Gänze zu konstatieren ist. Mit dem Fortschreiten der Regulierungsarbeiten, insbesondere seit Durchführung der Niedrigwasserregulierung, ist auch in der österreichischen Donaustrecke eine erfreuliche Steigerung des Donauverkehrs eingetreten. So hat im Jahre 1912 der totale Donauverkehr in Oesterreich 2,65 Millionen Tonnen betragen; hiervon ist der weit überwiegende Teil, und zwar 2 Millionen Tonnen auf den Verkehr bei Wien entfallen. Gegenüber dem Jahre 1902, also während einer zehnjährigen Periode, hat der totale Donauverkehr in Oesterreich eine Steigerung von rund 72 Prozent und der Verkehr bei Wien eine solche von 109 Prozent erfahren. Diese steigende Tendenz des Schiffsverkehrs, die durch die stetig zunehmende Verbesserung der Fahrinne und Ausgestaltung der Umschlagseinrichtungen unterstützt wird, ist wohl ein sichtlicher Beleg dafür, daß die österreichische Donaustrecke schon gegenwärtig geeignet ist, den Anforderungen der Großschifffahrt zu entsprechen.

Die Donaikonferenz erklärte in ihrem Beschlufsantrage auch, daß die Schaffung eines einheitlichen Privatrechtes der Binnenschifffahrt notwendig sei. Einen Beitrag zu dieser Frage liefert Dr. Heinrich Schreiber in seinem Artikel „Die Teilnovelle des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches und die Schifffahrt“ in der „Wasserwirtschaft“.