

6. VII. 1917

107

Hofrat Univ.-Prof. Dr. v. Philippovich über den Donau—Oder-Kanal.

Die letzte Ausgabe der „Wirtschaftszeitung der Zentralmächte“ enthält noch einen Artikel des Hofrates Universitätsprofessor Dr. v. Philippovich, der heute zu Grabe getragen wird. Hofrat v. Philippovich nimmt dort zur Frage des Donau—Oder-Kanals, und zwar in ablehnendem Sinne Stellung. Er schreibt:

Die Frage, die in Breslau vom Deutsch-österreichisch-ungarischen Wirtschaftsverband gemeinsam mit dem Arbeitsausschuß im Obergebiet des Donau—Oder-Ebenervereins verhandelt wurde, hat schon 1912 in Oesterreich eine Rolle gespielt. Die Vertreter dieses Baues eines Donau—Oder-Kanals mußten zugeben, daß der Bau dieses Kanals mindestens 260 Millionen Kronen kostet. Das ist beim heutigen Zinsfuß etwa 15 Millionen Kronen jährlich. Die Nordbahn erhält als Ablösungspreis für die Hauptbahn mit den Flügel- und Nebenbahnen nach einem Vertrag des Staates mit der Verwaltung der Nordbahn bis zum Ablauf der Konzeption Ende 1940 30,537.000 Kronen. Das heißt, daß der Verkehr auf dem Kanal mehr als die Hälfte der Rente kostet, welche die doppelgleisige Nordbahngesellschaft im Abtretungsvertrag erhielt, der 1904 geschlossen wurde. Sie erhält etwa als Amortisation ihres Kapitals im Durchschnitt jährlich für eine beschränkte Zeit das Doppelte dessen, was man als Verzinsung des Kapitals für den Donau—Oder-Kanal berechnen müßte. Dabei berechnen die Freunde des Donau—Oder-Kanals nicht folgendes: Wir haben es nicht, wie bei der Donau allein bloß mit einem Flußlauf zu tun, sondern mit mehreren. Diese sind aber nicht in der Ebene verbunden, sondern durch Berge getrennt. Techniker haben daher schon eigene Konstruktionen erfunden, wie das leere oder mit Kohle beladene Fahrboot über die Höhen gehoben wird. Von den Kosten der Boote, von den Traktionskosten, von den Einlade- und Umladefkosten von der Grube in den Eisenbahnwagen, an der Oder in das Boot, in Floridsdorf auf Wagen zur Sammelstelle ganz abgesehen. Denn nach der Stadt Wien kann die Kanalfahrt die Kohle nicht führen. Es müßten denn außerhalb der Stadt teure Lagerplätze gekauft werden. Bei dem heutigen Zinsfuß, der noch jahrelang dauern wird, weil uns die allgemeinen Kriegsschulden, die Wiederherstellung vieler Unternehmungen, Fabriken und auch Handelsgeschäfte ein Vorkapital kosten werden, werden die Aktien nicht als pari, sondern nur um mehrere Prozent geringer absetzbar sein. Das aufzunehmende Baukapital muß daher höher gerechnet werden, als die von den Freunden des Kanals angenommenen 260 Millionen Kronen. Nicht allein ich habe seinerzeit gegen den Donau—Oder-Kanal polemisiert. Sogar der damalige Sektionschef Engel hatte mir zu meinem Artikel gegen ihn gratuliert. Wichtiger ist, daß Fachleute, wie Professor Birk, Oberbaurat Günther, die Professoren Sag und Sieger schon damals in Broschüren und Artikeln in Fachzeitschriften gegen den Kanal polemisierten, weil sie keine Möglichkeit eines geordneten Handelsverkehrs sehen. Die Oder war damals bis Josef nicht kanalisiert und ist kein leistungsfähiger Fluß.