

Oesterreichischer Wasserstraßentag.

Heute vormittag wurden die Beratungen des Oesterreichischen Wasserstraßentages fortgesetzt. In Vertretung des bulgarischen Gesandten Tschessoff wohnte der erste Geschäftsträger Stojanov den Verhandlungen bei.

Professor Smrcek (Brünn) spricht sich für eine Schiffstypen aus, die nicht über 1000 Tonnen hinausgeht. In längeren Ausführungen nimmt er gegen einen Artikel des Geheimen Hofrates Held, in welchem dem Donau—Main—Rhein-Kanal die Priorität gegenüber dem Donau—Oder—Elbe-Kanal zugesprochen wird, Stellung.

Eisenbahnminister a. D. Dr. R. v. Wittel bespricht hierauf die Wechselbeziehungen zwischen Eisenbahnen und Schifffahrt. In seiner Rede vertritt er folgende Gesichtspunkte: 1. Die Förderung der Schifffahrt ist in gleicher Weise wie die Ausgestaltung des Eisenbahnnetzes als eine wichtige Angelegenheit der heimischen Volkswirtschaftspflege zu erkennen und derselben seitens des Staates sowie der autonomen Verwaltungskörper mit Berücksichtigung der Hauptstadt Wien das angelegentlichste Augenmerk zuzuwenden. 2. Die Wechselbeziehungen zwischen den Eisenbahnen und der Schifffahrt sind derart zu regeln, daß jedes der beiden Verkehrsmittel in seinem naturgemäßen Bereiche dem Staate und der Volkswirtschaft bestmöglich zu dienen hat und in diesem Belange vom Staate wirksam geschützt wird. 3. Der Binnenschifffahrt soll seitens der Eisenbahnen, soweit es sich nicht um unmittelbaren Wettbewerb des Wasserweges mit dem Bahnwege handelt, durch geeignete Umschlags-, Verkehrs- und Tarifvereinbarungen das möglichste Entgegenkommen betätigt werden. Wo unmittelbarer Wettbewerb besteht, ist danach zu streben, daß dieser nicht in einen Konkurrenzkampf mit beiderseitiger Schädigung ausarte, vielmehr durch geeignete Vereinbarungen über einzuhaltende Minimaltarife und Verkehrssteuern auf jenen Umfang beschränkt bleibe, der dem volks- und staatswirtschaftlichen Gesamtinteresse entspricht. 4. Insofern die Verbesserungen den Rahmen normaler Regulierungsarbeiten überschreiten, ist für die Befahrung der verbesserten Stromstrecken die Einhebung von Schifffahrtsabgaben ins Auge zu fassen und, soweit dem völkerrechtliche Verträge entgegenstehen, deren Abänderung anzustreben. 5. Auf den zu erbauenden Schifffahrtskanälen werden die einzuhebenden Schifffahrtsabgaben sowie die Gebühren für die Benutzung der vom Staate vermög des Traktionsmonopols herzustellen Motoren derart einzurichten sein, daß ein Uebergreifen der Kanalschifffahrt auf die bei Einhaltung rationaler Betriebsökonomie dem Bahnwege zufallenden Gütertransporte möglichst vermieden wird. Regierungsrat Dr. Chudaczek der Handelskammer Prag betont, daß neben lokalen Wünschen der allgemeine Ausbau der Donau überhaupt anzustreben sei.

Damit sind die Beratungen über die einzelnen Gegenstände der Tagesordnung erledigt und es gelangt folgende Entschliebung zur Verlesung: „Der oesterreichische Wasserstraßentag hält die Herstellung eines einheitlichen oesterreichischen Wasserstraßennetzes und dessen Verbindung mit den Wasserstraßen des Deutschen Reiches im Interesse der wirtschaftlichen Hebung der Monarchie sowie einer gesicherten Entwicklung der Volkswirtschaft der Mittelmächte für dringend geboten. Hinsichtlich der künstlichen Wasserstraßen verlangt der Wasserstraßentag deren rascheste Ausführung. In erster Linie ist der von Wien ausgehende Donau—Oder-Kanal herzustellen. Dieser Kanal ist mit der Elbe und Weichsel sowie mit dem westgalizischen Kohlengebiet zu verbinden. Der Anschluß wichtiger Industrieorte, insbesondere der Landeshauptstadt Brünn ist vorzuziehen. Ebenso ist auf die Ausführung weiterer Wasserstraßen nach Maßgabe der wirtschaftlichen Notwendigkeit Bedacht zu nehmen. Da die schiffahrtstechnischen Verhältnisse der Donau an einzelnen Stellen des Stromlaufes einer Entwicklung des Verkehrs Schwierigkeiten bereiten und seinerzeit auch die geplanten künstlichen Wasserstraßen der Donau neuen Verkehr zuführen werden, verlangt der Wasserstraßentag, daß die Regulierung des ganzen Stromes entsprechend den Beschlüssen der Budapester Donaukonferenz vom September 1916 ausgestaltet wird, damit er eine leistungsfähige Verbindung zwischen den verbündeten Mittelmächten darstellt.

Der Wasserstraßentag verlangt weiters die möglichste Förderung der Binnenschifffahrt sowohl auf den natürlichen als auch auf den künstlichen Wasserstraßen der Monarchie, insbesondere Herstellung ausreichender Länden und Häfen samt Geleiseanschlüssen und Lagerhäusern, Erleichterung in der Zollbehandlung, Förderung von Werstanlagen, Aufstellung entsprechender Tarife, und zwar auch im Wechselverkehr mit den Eisenbahnen, Schaffung einheitlicher Betriebs- und Strompolizei-Vorschriften, Errichtung von Schifferschulen und Schaffung eines einheitlichen Binnenschifffahrtsrechtes. Der Wasserstraßentag ist ferner der Ansicht, daß in der Erbauung der Wasserstraßen auch ein wichtiges Mittel zur Hebung der Bodenproduktion durch Meliorationsanlagen und zur Gewinnung von Wasserkräften gelegen ist. Der Wasserstraßentag hält es indlich für wünschenswert, die Verwaltung der gesamten

oesterreichischen Wasserstraßenangelegenheiten einheitlich zu gestalten.“

Diese Entschliebung wurde unter lebhafter Zustimmung aller Anwesenden einstimmig und unverändert angenommen. Bürgermeister Dr. Weiskirchner ersucht Excellenz Dr. v. Wittel, die Beschlüsse im Herrenhause und den Bürgermeister Dr. Dinghofer, die Beschlüsse im Abgeordnetenhause zu überreichen. Zur Regierung werde er selber gehen. Oberbürgermeister Dr. Blüher dankte dem Vorsitzenden Dr. Weiskirchner für die außerordentliche Arbeit, die er bei der Ueberbrückung bestehender Gegensätze aufgewendet habe und wünscht zu gleicher Zeit, daß die Beratungen auf reichsdeutschem Boden ihre Fortsetzung finden mögen. Bürgermeister Dr. Weiskirchner schließt sodann die Versammlung, und zwar unter Hinweis auf die verschiedenen Interessen, die in der Wasserstraßenfrage bestehen und die jetzt auf eine Linie gebracht worden seien.