

— (Oesterreichische Wasserstraßen.) Bei dem im Juni dieses Jahres in Wien abgehaltenen Wasserstraßentag wurde eine Entschließung gefaßt, in der auf die Notwendigkeit der Herstellung eines einheitlichen österreichischen Wasserstraßennetzes und dessen Verbindung mit den Wasserstraßen des Deutschen Reiches hingewiesen und einerseits die rascheste Ausführung des von Wien ausgehenden Donau-Oder-Kanals mit den Anschlüssen zur Elbe und Weichsel, andererseits die Regulierung des ganzen Laufes der Donau entsprechend den Beschlüssen der Budapester Donaakonferenz vom Jahre 1916 verlangt wurde. Außerdem wurden verschiedene Maßnahmen zur Förderung der Binnenschifffahrt angeregt. Die Entschließung wurde bereits vom Geheimen Rat Dr. v. Wittek dem Herrenhause, vom Reichsratsabgeordneten Dr. Dinghofer dem Abgeordnetenhaus überreicht; nunmehr, da die Regierung statthaft erscheint, hat sie Bürgermeister Dr. Weiskirchner auch der Regierung vorgelegt. In der begleitenden Denkschrift wird die Geschichte der Bestrebungen zur Errichtung von Wasserstraßen in Oesterreich eingehend geschildert und die Vorteile des Donau-Ober-Kanals für die Monarchie und insbesondere für Wien auseinandergesetzt. Weiter wird in der Denkschrift darauf verwiesen, daß in Ungarn das Bestreben rasch verfolgt wird, den Donau-Ober-Kanal nicht als Parallelkanal zur March herzustellen, sondern vielmehr die March selbst zu kanalisieren und den Kanal bei Theben in die Donau ausmünden zu lassen. Es wird der zuberächtlichen Erwartung Ausdruck gegeben, daß die Regierung einem solchen Projekt niemals zustimmen wird. Bei Durchführung des ungarischen Projekts würde Wien, die Hauptstadt und der Handels- und Industriezentrum des Reiches, aus dem Durchgangs- und Umschlagverkehr vollständig ausgeschaltet werden, der Verkehr, der durch Vermittlung des Kanals für Wien und für andere österreichische Industriezentren zu erwarten ist, umständlicher und schwieriger, daher auch teurer gestaltet, so daß jedenfalls die aus der Kanalherstellung erhofften und sonst sicher zutreffenden Vorteile zum großen Teil wieder aufgehoben würden. Daß die Kanalisierung der March weder technisch noch finanziell dem bisher in Aussicht genommenen Parallelkanal vorzuziehen ist, haben berufene Fachmänner bereits eingehend nachgewiesen. Da die ungarischen Interessenten an ihrer Forderung festhalten, wie dies verschiedene, in der letzten Zeit erschienene Broschüren und Zeitungsaufsätze sowie der Beschlusstrag zeigen, der auf der Tagung der mitteleuropäischen Wirtschaftsvereine in Nürnberg am 3. September d. J. seitens der ungarischen Donauf Kommission vorgelesen wurde, erscheint es unbedingt und dringend nötig, daß seitens der Regierung derartigen Bestrebungen von vornherein entgegengetreten werde. Endlich kommt die Denkschrift auch auf die Vorarbeiten für den Großschiffahrtsweg Rhein-Main-Donau zu sprechen; wenn selbstverständlich auch die österreichische Donau diesen Plänen entsprechend ausgestaltet werden muß, so darf im wirtschaftlichen Interesse der Monarchie darüber nicht etwa der Donau-Ober-Kanal zurückgestellt werden. Die Denkschrift kommt zu dem Schluß, die Regierung möge diese Ausführungen sowie die Entschließung des Wasserstraßentages einer entsprechenden Würdigung unterziehen.