

für Wien:
 monatlich K 4.20
 vierteljährlich 12.—
 halbjährlich 24.—
 Für Oesterreich-Ungarn:
 monatlich K 5.—
 vierteljährlich 14.66
 halbjährlich 29.—
 Bei täglich einmaliger Zustellung (das Morgenblatt zugleich mit der Nachmittagsausgabe des vorherigen Tages) für auswärts:
 monatlich K 4.20
 vierteljährlich 12.—
 halbjährlich 24.—
 Für Deutschland:
 vierteljährlich Kreuzbandl. K 18.—
 und durch die Postämter laut dort aufliegender Postzeitungsliste.
 Länder des Weltpostvereines:
 vierteljährlich Kreuzbandl. K 22.—
 und durch die Postämter laut dort aufliegender Postzeitungsliste.
 Einzelpreise für auswärts:
 Morgenblatt 14.—
 Sonn- und Feiertage 16.—
 Nachmittagsblatt 6.—

ichspost.

Tagblatt für das christliche Volk Oesterreich-Ungarns.

Wien, Dienstag, den 19. Juni 1917

XXIV. Jahrgang

r einer neuen Umwälzung? amten Rabinettes Clam-Martinić. dschlagcs: Selbstzersebung der Füllung feindlicher Granaten.

Der Oesterreichische Wasserstraßentag.

Von Dr. Franz Heiderich,
 ordentl. Professor an der k. k. Exportakademie.

In voller Erkenntnis der Wichtigkeit und Dringlichkeit des Ausbaues der österreichischen Wasserstraßen hat der Wiener Gemeinderat bereits vor mehr als Jahresfrist seine Stellung zu dieser Frage genau geformt und in einer sachlich vorzüglichen Eingabe der Regierung bekannt gegeben. Die Einberufung des Wasserstraßentages, der am 20. und 21. Juni in Wien beraten wird, gibt die sichere Gewähr, daß man kraftvoll auf das gesteckte Ziel lossteuert und sich nicht durch die kleinen Mittel einer veralteten Verschleppungstaktik irre machen läßt. Dafür gebührt dem Wiener Gemeinderat der aufrichtige Dank aller, die in der vollen Auswertung der reichen physischen und geistigen Produktivkräfte des heimischen Bodens die festen Grundpfeiler für den Aufbau eines neuen Oesterreichs sehen.

Die Eisenbahnen haben im Kriege Gigantisches vollbracht und kein Lob ist zu hoch in der Anerkennung ihrer Leistungen. Aber was schon die Friedenswirtschaft mit ihrem ungeheuren Anschwellen des Gütertransportes gelehrt hatte, ist von den Erfahrungen des Krieges mehrfach unterschrieben worden: daß die Eisenbahnen einer Entlastung dadurch bedürfen, daß man nach Möglichkeit den Transport von Massen- und Schwerartikeln, die auf weitere Entfernung hin verschifft werden sollen, auf die Wasserstraßen abwälzt, die durch wesentlich billigere Transportmöglichkeit den Eisenbahnen weit überlegen sind. Uebertrifft doch, wie ich schon einmal angeführt habe („Die Donau als Wasserstraße“, Z. Deutsche, 1916) die Investition des Fahrparkes bei der Eisenbahn den im Binnenschiffsverkehr um das Fünf- bis Sechsfache, und während beim Eisenbahnbetriebe auf die Gewichtseinheit Nutzlast durchschnittlich 55 bis 58 % totes Gewicht kommen, entfällt in der Binnenschifffahrt auf die gleiche Nutzlast nur 20 bis 30 % totes Gewicht. Deutschland hat im Norden begünstigt durch die geographische Gestaltung des Landes, Großes und Vorbildliches für die Ausgestaltung der Wasserstraßen getan, indem es alte Kanalanlagen für den Großschiffsverkehr umbaute. Nicht weniger als ein Viertel des gesamten Güterverkehrs Deutschlands vollzieht sich auf den Binnenwasserstraßen, deren Verkehr in den Jahren 1875 bis 1910 um das 6 1/2 fache gestiegen ist bei gleich gebliebener Länge, während er auf den Bahnen, die sich in dieser Zeit um 121 % verlängert hatten, nur um das 5 1/2 fache gewachsen ist. Oesterreich hat vieles für die Verbesserung der Wasserstraßen, aber bisher gar nichts für ihre Verknüpfung durch Kanalbauten getan. Trotzdem hat sich auch hier in dem Jahrzehnt 1902/12 der Binnenschiffsverkehr um 11.2 % gesteigert (auf der Donau um 71.6 % !) und er ist beträchtlich größer als der gesamte Seeverkehr über österreichische Häfen. Den Mangel eines ausgebauten Wasserstraßennetzes haben wir im Kriege besonders bitter empfunden. Wie schwer ist es geworden, den galizischen Kriegsschauplatz zu alimentieren, und welche Härten hat uns u. a. die Stockung der Kohlenzufuhr gebracht! Man wird nicht weiter die Kühnheit haben, den riesigen Kohlenbedarf einer Millionenstadt mit ihren

Fabriksunternehmungen, ihren Gas- und Elektrizitätswerken fast ausschließlich auf die Zufuhr einer einzigen Bahnlinie zu stützen, und sei diese auch mit einem dritten oder vierten Geleise ausgestattet.

Vor allem hat der Krieg die hohe Bedeutung der Donaustraße erwiesen, seitdem durch die Zerschmetterung Serbiens und Rumäniens der Weg frei geworden ist. Zwei Drittel des zur Versorgung Mitteleuropas herangezogenen rumänischen Getreides sind auf der Donau abtransportiert worden und mit der eingetretenen Steigerung der Betriebsmittel wird sich diese Leistung in den nächsten Monaten noch gewaltig erhöhen. Mit der Kraft eines Volksbewußtseins wird immer besser erkannt, welche herrlichen Naturschatz wir an der Donau besitzen, wie sie berufen erscheint nach Beseitigung aller natürlichen und öffentlich-rechtlichen Hemmnisse geradezu eine zentrale Verkehrsader Mitteleuropas und der mit diesem verbundenen Staaten zu sein, Orient und Okzident verknüpfend, den kürzesten billigsten und bequemsten Verkehrsweg nach der Balkanhalbinsel und den gegneten Randlandschaften des Schwarzen Meeres weisend. Die mit dem Frieden zu erwartende Wirtschafts-entwicklung Mitteleuropas, der Balkanhalbinsel und des nahen Orients sowie das Austauschbedürfnis der industriellen, agrarischen und montanistischen Produktion dieser Länder lassen für die alte Donaustraße einen Niesenverkehr erwarten, für dessen Bewältigung in der Weise Vorsorge getroffen werden muß, daß wir den Strom selbst durch weitere Regulierungen und Bereinerung der öffentlich-rechtlichen Fragen, sowie durch entsprechende Kanalananschlüsse zur höchsten Schiffsahrt-tauglichkeit bringen. Erst durch Kanäle wird die Donau aus ihrer nachteiligen Isolierung befreit, die größte Ausnützung der Schiffsräume, die weiteste Verzweigung des Warentransportes und die Erstellung billiger, die Seefracht mit Erfolg konkurrierender Tarifsätze gewährleistet. Eine ausgebaute und gesicherte Donaustraße verheißt uns Freiheit von fremder Seetryrannei und wirtschaftliches Selbstgenügen.

Im besonderen muß die von allen Uferstaaten nach einheitlichen Prinzipien anzustrebende Regulierung des Stromes das Ziel haben, dem ganzen Strome von Regensburg bis zu seiner Mündung eine Wassertiefe von mindestens 2 Meter bei niedrigstem Wasserstand zu geben, welche Tiefe für den rationell beladenen Normalschlepper von 670 Tonnen ausreicht. Erfreulicher Weise haben die umfangreichen Regulierungsarbeiten der letzten 3 Jahrzehnte sehr erfolgreich auf dieses Ziel hingearbeitet, so daß das, was noch zu tun erübrigt, an Umfang und Kosten hinter den bisherigen Leistungen ganz zurücktritt. Bayern hat für die Regulierung seiner Donaustraße 25 Millionen Mark, Oesterreich 171 Millionen Kronen und Ungarn 185 Millionen Kronen verausgabt; relativ am meisten hat Oesterreich auf seiner nur 341 Kilometer langen Donaustraße geleistet und verausgabt. Bayern hat durch mühsam Regulierungsarbeiten eine Stromtiefe von 1.4 Meter gewonnen; in Oesterreich wurde die mit dem Durchstich bei Wien ansehende Mittelwasserregulierung zu einer Niederwasserregulierung erweitert und der erstrebten Mindesttiefe von 2 Meter so vorgearbeitet, daß neben geringeren Tiefen im Aschacher und Brandstätter Rachtlet (1.3 Meter) und im Greiner Struden (1.2) sich nur noch zwei oder drei andere Untiefen befinden, an deren