

Die Beratungen des Oesterreichischen Wasserstraßentages.

Gestern wurden, wie wir bereits im Abendblatt berichtet haben, die Beratungen des Oesterreichischen Wasserstraßentages begonnen. In der meritorischen Verhandlung referierten sodann Stadtbauinspektor Dr. Goldemund über die Geschichte und die Entwürfe der Oesterreichischen Wasserstraßen, die Abgeordneten Friedmann und Runschak und Gemeinderat Herold über den Donau-Oberkanal und seine Verbindungen mit Elbe und Weichsel. In die Referate schloß sich eine lebhafteste Diskussion. Wir setzen im nachstehenden den Bericht aus dem Abendblatt fort.

Geschichte und Entwürfe der Oesterreichischen Wasserstraßen.

Stadtbauinspektor Dr. Goldemund erstattet einen ausführlichen Bericht über die Geschichte und Entwürfe der Oesterreichischen Wasserstraßen. Er bespricht die natürlichen Wasserstraßen (Donau, Elbe, Weichsel und Dniestr) und den Schiffsverkehr auf den Oesterreichischen Flüssen, erläuterte das Wasserstraßengesetz vom 11. Juni 1901 und die getroffenen Maßnahmen zur Durchführung des Gesetzes, zergliederte die Bauentwürfe für den Donau-Oberkanal und die Kanalverbindung zur Weichsel, erörterte die Kanalverbindung der Moldau und der Elbe, die Studien für einen Weichsel-Dniestr-Kanal, Donau-Moldau-Kanal und die Kanalverbindung Bregenz-Paradubitz und kam sodann auf den Plan einer Schiffsverbindung der Donau mit Triest zu sprechen. In der finanziellen Frage übergehend, gab er als Gesamtaufwand für die Oesterreichischen Wasserstraßen einen Betrag von 1200 Millionen Kronen an und besprach gleichzeitig die Rentabilität des Donau-Oberkanals. Er sagte dann: Das Wasserstraßenprogramm vom Jahre 1901 entstand aus politischen und inneren Interessen einzelner Länder. Heute treten durch den naturgemäßen Zusammenschluß Mitteleuropas an Stelle dieser Interessen allgemeine, das ganze Reich und Mitteleuropa umfassende Verkehrs- und Handelsinteressen. Durch weite Beschränkung des ursprünglichen Programms der Wasserstraßen kann mit erreichbaren Mitteln das Stromgebiet der Donau mit jenem der Oder, der Weichsel und der Elbe verbunden werden. Damit sind zusammenhängende Wasserwege von Hamburg über Bregenz und Paradubitz zur Donau und bis zum Schwarzen Meer und von Stettin ebenfalls zur Donau und dem Schwarzen Meer zu erzielen. Bisher wurden durch die einseitige Bevorzugung des Nebenverkehrs die mitteleuropäischen Wasserwege und ihre Ausgestaltung und Entwicklung zu sehr vernachlässigt; die Erfahrungen des Krieges haben aber gezeigt, daß sich diese Verkehrsgrundzüge ändern müssen.

Der Wiener Wasserstraßentag dürfte zu dem Ergebnis führen, in längerer Beschränkung vorerst nur die Ausführung des Donau-Oberkanals und im Anschluß daran die Verbindung vom Donau-Oberkanal zur Elbe, etwa von Bregenz nach Paradubitz, und die Fertigstellung der Kanalisierung der Elbe in Böhmen und der Weichsel bei Krakau in erster Linie zu verlangen, um so mehr, als für den Donau-Oberkanal bereits ein fertiger baulicher Entwurf besteht.

In bezug auf den Donau-Oberkanal ist keine technische Frage mehr offen, und es ist nur noch die Lösung der Donauregulierung bei Wien, beziehungsweise der Ergänzung des Hochwasserschutzes notwendig, um auch die Wiener Hafenfrage endlich zu lösen. Bezüglich der Beschaffung des Baumaterials wäre hervorzuheben, daß die Bauwürdigkeit des Donau-Oberkanals nach dem Ergebnis aller bisher angestellten Studien nicht bezweifelt werden kann. Der Krieg hat gezeigt, daß wir früher in bezug auf produktive Ausgaben zu ängstlich waren. Es erscheint unzweifelhaft, daß die am Donau-Oberkanal und seiner Verbindung zur Elbe beteiligten mächtigen Reiche imstande sind, die Baukosten für diese Wasserstraße wohl sofort auszubringen. Die seither ermittelte Bauzeit von acht Jahren für den Donau-Oberkanal wird womöglich auf etwa sechs Jahre beschränkt. Die erforderlichen technischen Leistungen sind bei der Vollkommenheit unserer Bautechnik nach dem Kriege sicherlich in diesem Zeitraum erzielbar.

Zum Schluß macht der Referent die Bemerkung, daß, wenn der Entschluß, zu bauen, gefaßt, und das Geld beschafft sein wird, es notwendig ist, womöglich noch vorher die Verwaltung in bezug auf die Wasserwirtschaft reibungsloser zu organisieren als dies heute der Fall ist. Die Zersplitterung der Wasserbauangelegenheiten in die verschiedensten Kompetenzen, deren geteilte Verwaltung in Kommissionen, Landes- und Zentralstellen bedarf einer Umgestaltung zur Erzielung der notwendigen Klarheit und Einheitlichkeit in der Verwaltung und eines erfolgreichen Dienstbetriebes.

Der Referent bemerkte schließlich, daß zur Durchführung des besprochenen Programms außer dem bereits bewilligten Betrag von 350 Millionen Kronen (von denen 95 Millionen erübrigt wurden) noch 511 Millionen Kronen notwendig seien. Dieser Betrag hätte zu dienen für die Herstellung des Donau-Ober-

Kanals (Wien-Brakau-Kanal), für die Verbindung Bregenz-Paradubitz und für die Regulierung der Flüsse in Böhmen (Elbe und Moldau). Für die Durchführung dieses vorläufigen Entwurfes genüge ein Kredit von 511 Millionen.

Die Ausführungen wurden mit lebhaftem Beifall aufgenommen.

Bedeutung der bestehenden und der geplanten Wasserstraßen.

Zum zweiten Punkt der Tagesordnung „Bedeutung der bestehenden und der geplanten Wasserstraßen mit besonderer Hervorhebung des Donau-Oberkanals und seiner Verbindungen mit der Elbe und Weichsel“ ergriff als erster Redner Abg. Max Friedmann das Wort. Abg. Friedmann erklärte zunächst, daß trotz der ungeheuren Lasten dieses Krieges und der gebotenen Sparsamkeit vor großen Ausgaben für gewinnbringende Investitionen nicht zurückgeschreckt werden dürfe. Zur Wiederherstellung und Hebung unserer Volkswirtschaft dürfen wir nicht verharren oder es verschließen, für die Verdichtung und Verbilligung unseres Verkehrs, die Steigerung der Produktivität, Ausnützung unserer Naturschätze und die Sicherung billiger Zufuhren für Industrie und Gewerbe vorzugehen. Die Erbauung künstlicher Wasserstraßen sei nicht mehr eine Frage der Utilität, sondern der unabweislichen Notwendigkeit. Mit besonderer Genehmigung begrüßt der Redner die vor kurzer Zeit erschienene Broschüre des Erzherzogs Heinrich Ferdinand und daß in ihrem Titel der große Gedanke „Mitteleuropa“ zum Ausdruck kommt. Abg. Friedmann weist auf die ausgedehnten Kanalnetze Frankreichs, Englands und Deutschlands hin, auf die großen Entwürfe, welche Frankreich nach dem Deutsch-Französischen Krieg für Kanalverbindungszwecke in Anspruch genommen und noch kurz vor dem Krieg im Jahre 1912 angebrochen hat. Sein Land sei vermöge seines kontinentalen Charakters, seiner ungünstigen Konfiguration mit unproduktivem Sinterland und seiner relativen Armut an schiffbaren Flüssen so sehr wie Oesterreich auf künstliche Wasserstraßen angewiesen.

Der Redner legt dar, daß es verfehlt ist, die Rentabilität einer Wasserstraße nach dem Verkehr, der das Gebiet durchziehenden Eisenbahn zu berechnen, da der Zuwachs des originären Verkehrs und die der Volkswirtschaft mittelbar zuzurechnenden Vorteile, die Befruchtung des Gewerbetreibenden, der Landwirtschaft und des Handels unberechenbar sind. Der Redner will mit Zahlen nicht ermühen, in dem Rahmen seines Referats auf Einzelheiten nicht eingehen, aber hinsichtlich des für Oesterreich in erster Linie in Betracht kommenden Donau-Oberkanals nur einige Beispiele herausgreifen: Unter der Annahme eines Bezuges von 4 Millionen Tonnen Kohlen für Wien und daß nur die Hälfte auf dem Wasserwege transportiert würde, sowie unter der Voraussetzung einer Frachtpremie von 40 Heller pro 100 Kilometer, wie sie seitherzeit Exzellenz Dr. Ruz in einem ausgezeichneten Artikel angegeben habe, würde die Erparnis für Wien allein 8 Millionen Kronen jährlich betragen. Oder für die städtischen Werke bei einem Jahresbezug von 750.000 Tonnen 3 Millionen Kronen. Niederösterreich braucht ungefähr jährlich 1 Million Kubikmeter Basaltgrotter. Bei dem Bezug aus Schlefien durch den Kanal wäre eine Transportersparnis von 3 bis 4 Millionen Kronen zu erzielen. Unleugbar wäre ferner der Vorteil des Bezuges steirischer Erze für die Industriebezirke Mährens und Schlesiens oder die Transportersparnis für den Bezug aus- und inländischer Rohle und Holz nach den Alpenländern. Abg. Friedmann weist ferner auf die Notwendigkeit der Ausbeutung unserer Kohlenschätze in Westgalizien hin und die Verdrängung der englischen Kohle, sowie auf die Bedeutung, welche billige Frachten von Baumaterialien für unsere Baugewerbe hätten.

Den größten Einfluß hätten die Oesterreichischen Kanalprojekte auf die Belebung der Donau, dieses wirtschaftlich und politisch so wichtigen Stromes, der berufen ist, die drei Großhandelswege des Rheins, der Elbe und der Oder Deutschland, Oesterreich und Ungarn mit dem Balkan und dem Bannergeste am Schwarzen Meer zu verbinden, um die Donau, wenn sie verkehrstechnisch leistungsfähig gemacht wird, was noch nicht an allen Stellen der Fall sei, zu einer Welt Handelsstraße zu machen.

Der Redner führt weiter aus, daß angesichts der Grundsätze unserer Technik sowie der völlig neuen Zeiten und Verhältnisse, welche dieser Krieg bringen werde, die Verbindung der Donau mit der Adria durchaus nicht in das Reich der Phantasie verwiesen werden dürfe und daß erst dann Triest den ihm gebührenden Aufschwung erhalte. Die Wasserstraßenfrage ist durch den Krieg viel dringlicher als vordem geworden; auch unter dem Gesichtspunkt der Notwendigkeit umfassender Investitionen nach dem Kriege. Die beste Finanzpolitik ist eine ausgiebige Investitionspolitik für rentable Investitionen. Hier zu sparen war immer verfehlt. Nach dem Kriege, wo die reifste Ausnützung aller Kräfte und aller von der Natur uns gebotenen Vorteile notwendig ist, wäre es verhängnisvoll. Weit entfernt, die große Wasserstraßenfrage vom Standpunkte Wiens zu betrachten, obwohl gerade Wien als die Hauptstadt unseres Reiches und als größter Konsument das volle Unrecht auf besondere Berücksichtigung hat, möchte der Redner zum Schluß der Hofnung Ausdruck geben, daß der Zeitpunkt in nächster Nähe gerückt wird, da Wien der Zentralhafen des gesamten mitteleuropäischen Wasserstraßennetzes wird. Wien, das

berufen ist, einen hervorragenden Platz im Welt-Handelsverkehr einzunehmen. (Lebhafter Beifall.)

Der zweite Berichterstatter über den Punkt 2, Gemeinderat Herold, führte aus: Die großen Ströme Mitteleuropas, der Rhein und die Donau, hatten durch Jahrhunderte eine gewaltige Bedeutung für den Verkehr. Erst als die Eisenbahnen ausgebaut wurden und der Verkehr auf ihnen sich immer rascher und bequemer gestaltete, wurde die Schifffahrt zurückgedrängt, und in den letzten Jahrzehnten sah man auf die Annehmlichkeiten, die die Wasserstraßen bieten, beinahe ganz zu vergessen. Der Weltkrieg hat die Anschauungen über die Wasserstraßen ganz wesentlich geändert, und so wie gar viele, die bisher den Wert der Wasserstraßen für die Güterbeförderung verkannt haben, infolge der Erfahrungen des Krieges anderer Meinung geworden sind, so werden auch die Anhänger der Reisen zu Wasser immer zahlreicher werden. Der Redner schließt mit den Worten: Die Bewegung, die sich allerorts zugunsten der Wasserstraßen erhoben hat, wird niemals mehr zum Stillstande kommen. Wir sind überzeugt, daß die maßgebenden Stellen unserer Regierung wie der Regierungen der mit uns verbündeten Staaten die Wichtigkeit und Notwendigkeit der Wasserstraßen erkennen und einsehen, daß der Ausbau des mitteleuropäischen Wasserstraßennetzes nicht mehr lange auf sich warten lassen darf. (Lebhafter Beifall.)

In den beiden letzten Referaten hatte sich eine größere Anzahl Redner vorgemerkelt. Bürgermeister Dr. Dinghofer (Wiz) betonte, daß die Ausgestaltung der Donau in ihrer ganzen Ausdehnung zu einer leistungsfähigen Großschiffahrtsstraße bei allen Bestrebungen die Hauptlinie bleiben müsse. Die Herstellung einer Kanalverbindung der Elbe mit der Oder ohne Fertigstellung des Donau-Moldau-Kanals und ohne Ausgestaltung der oberen Donau bedeute eine vollständige Nichtbeachtung der wirtschaftlichen Interessen der Kronländer Oberösterreich, Salzburg, Tirol, des größten Teiles von Niederösterreich, von Süd- und Westböhmen und im gewissen Maße auch von Bayern. Der Redner bespricht nun eingehend die notwendigen technischen Herstellungen und bemerkt, daß hierfür seit dem Jahre 1870 16 Millionen Kronen aufgewendet wurden. Es müsse in Zukunft ein anderes Tempo eingeschlagen werden, da man nicht noch ein Jahrhundert lang auf die Schifffahrtswege warten könne.

Oberbürgermeister Gessler (Münchberg) überbringt die herzlichsten Grüße der Bayern und erklärt, daß der Ausbau der mitteleuropäischen Wasserstraßen auch für Bayern eine Lebensfrage geworden ist. Der König von Bayern habe während der Kriegszeit den Ausbau der Wasserstraßen mit großer Energie in die Hand genommen, und es wurden 5 Millionen Mark vom Reich, von Bayern und den Interessenten bewilligt, um ein barbares Projekt für die Verbindung Rhein-Donau zu erlangen. Wir wollen uns durchaus nicht in einen Rangstreit einlassen, welche Wasserstraße zuerst gebaut werden soll, wir wollen aber alles tun, damit das Projekt, welches uns am Herzen liegt, möglichst rasch durchgeführt werde.

Sandelskammersekretär Bago (Budapest) bemerkt namens der ungarischen Interessenten, daß diese auf die ehestige Ausführung der Regulierungsarbeiten auf der oberen Donau (von Regensburg abwärts) besonderes Gewicht legen.

Abgeordneter Hofrat Held (Regensburg) erklärt, daß dem Ausbau der oberen Donau die größte Bedeutung zukomme.

Reichstagsabgeordneter Gotthein (Dreslau) begrüßt die Versammlung als Vertreter der deutschen Bundesstaaten und hebt mit Anerkennung hervor, daß bei der heutigen Beratung nicht eine Wasserstraße gegen die andere ausgespielt werde.

Sulbigungsstundgebung für die verbündeten Herrscher.

Die Beratung wurde sodann abgebrochen und die Herren vereinigten sich zu einem gemeinsamen Mittagmahl, in dessen Verlauf Bürgermeister Dr. Weiskirchner die Herren herzlich begrüßte, unsern Helden an der Front gedachte und mit einem jubelnd aufgenommenen Heil auf Kaiser Wilhelm, Kaiser Karl und die verbündeten Herrscher schloß.

Namens der Teilnehmer an dem Tage dankte Oberbürgermeister Dr. Blüher dem Bürgermeister für die Einberufung des Tages, gab der Freunde der Gäste Ausdruck, wieder eines Tages in der herrlichen Donaustadt verleben zu können, und schloß mit einem Hoch auf die Stadt Wien.

Zu Beginn der nachmittägigen Tagung verlas Bürgermeister Dr. Weiskirchner folgendes Telegramm des Abgeordneten Bürgermeister Rinz: Namens der Oesterreichischen Mitglieder des Rhein-Schiffahrtsverbandes in Konstanz wünsche ich der Tagung erfolgreichen Verlauf und erlaube, in eine allfällige Entschliebung die Aufforderung an die Regierung aufzunehmen, dem für Vorratberg und die westlichen Alpenländer hochwichtigen Projekte der Schiffdarmachung des Rheins bis zum Bodensee gebührende Aufmerksamkeit und vollste Unterstützung angedeihen zu lassen.

In Fortsetzung der Debatte wendet sich der Delegierte Dr. Löbl von Linz gegen den Vorschlag, als wenn seine Interessentengruppe für eine