

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Wirtschaftskongress.

Hamburg, 16. November.

In dem mit den deutschen und oesterreichisch-ungarischen Blättern seitlich geschmückt. Bürger-schaftsraad des Patriotischen Gebäu-de's versammelten sich heute morgen um 10 Uhr die Teilnehmer des Kongresses, um sich über die Frage des Großschiffahrtsweges Elbe-Ober-Donau

auszusprechen. Unter den Erbherrn befan-den sich Bürgermeister Dr. Predöhl, Stell-vertreter des Kommandierenden General v. Falk, oesterreichisch-ungarischer Generalkonsul Ritter v. Princia-Hervalt, ferner mehrere Senatoren, Vertreter der Militärbehörden, der deutschen und oesterreichisch-ungarischen Parla-mente sowie namhafte Persönlichkeiten aus den Kreisen von Handel, Schiffahrt und Gewerbe.

Zunächst hielt Geh. Regierungsrat Prof. Dr. Paasche, Erster Vizepräsident des Reichs-tages, Präsident des Deutsch-Oesterreichisch-Ungari-schen Wirtschaftsverbandes, die Erzherrn einen willkommenen und wie es die Ehre hin, mit der Kaiser und Volk in Deutschland und Oester-reich-Ungarn in dieser schweren Zeit zusammen-gefallen. In diesem Sinne brachte er auf die beiden Monarchen ein dreifaches Hoch aus, in das die Versammlung begeistert einstimmte.

Unter allgemeinem Beifall machte der Red-ner dann den Vorschlag, an Kaiser Wil-helm und Kaiser Karl das nach-stehende Guldigungs-telegramm zu richten:

Die Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Wirtschaftsverbände versammelten sich am heutigen Tage in der Freien und Hansestadt Hamburg, um über die Binnenschiffahrt sowie über die gemeinsamen Seelinteressen der Mittelmächte nach dem Kriege jene Gesichts-punkte festzustellen, die schon jetzt zu einem gemeinsamen Vorgehen in dieser wichtigen wirtschaftspolitischen Frage führen sollen. Durchdringung von der Bedeutung, daß die Zukunft Deutschlands und Oesterreich-Ungarns nach dem großen Siegen im Kriege nur im gemeinsamen treuen waffenbrüderlichen Bunde vereint sichergestellt werden kann, senden die in Hamburg versammelten Teilnehmer und Mitglieder des Deutsch-Oesterreichisch-Ungari-schen Wirtschaftsverbandes, des Oesterreichisch-Deutschen Wirtschaftsverbandes und des Uni-garisch-Deutschen Wirtschaftsverbandes Generer Majaslat die erfordersvollsten Guldigungsgrüße, indem sie der Hoffnung Ausdruck verleihen, daß die weise Regierung Eurer Majestät die wirtschaftlichen Interessen Deutschlands und Oesterreich-Ungarns durch einen festen wirtschafts- und verkehrspolitischen Zusam-men-schluß auch in Zukunft fördern werde.

Weiter sandte man Drahtgrüße an den Reichs-kanzler Graf Hertling, den Ministerpräsidenten Graf Czernin sowie an andere hervorragende Politiker beider Länder.

Nachdem die drei Präsidenten der Wirt-schaftsverbände, nämlich Geh. Regierungsrat Prof. Dr. Paasche, 1. Vizepräsident des Reichstages, als Präsident des Deutsch-Oesterreich-ungarischen Wirtschaftsverbandes, Reichstags-abgeordneter Friedmann als Präsident des Oesterreichisch-Deutschen Wirtschaftsverbandes und Reichstagsabgeordneter Baron Dr. Julius Madarassy-Weid als Präsident des Ungarisch-Deutschen Wirtschaftsverbandes den Vorschlag angenommen und die Versammelten in kurzen Ansprachen begrüßt hatten, nahm Wasserbauinspektor

Geh. Raurat Prof. Dr. Vubendey das Wort zu einer längeren Rede über die be-sonders in Deutschland herrschenden Ansichten über den Großschiffahrtsweg Elbe-Ober-Donau. Er schilderte der Versamm-lung eingehend die Bedeutung dieser Wasser-schiffahrt, die nach wiederhergestelltem Frieden den künftigen Aufgaben des Handels und der In-

dustrie entsprechen müsse und die, je die in-ländischen Häfen umfomehr geboten sei, als die Rhein-Main-Donau-Wasser-schiffahrt den ausländischen Häfen Antwerpen, Amsterdam, Rotterdam dienen werde. Die baldige Ausführung des Donau-Ober-Donau-Kanals könne als gesichert angesehen werden, da die Kanali-sierung der böhmischen Mittellache bereits in Angriff genommen worden sei und daher nur der kurze, wenn auch schwierig auszuführende Teil von Pardubitz bis Preerau erforderlich sei. Die heutige Tagung werde zur Erreichung die-ses Zweckes hoffentlich einen wichtigen Schritt vorwärts tun.

Der Redner wandte sich dann der Al-bean-Regulierung der Elbe zu, die als Vorbedingung für die neue Wasser-schiffahrt zu gelten hat. Er gab einen geschichtlichen Rück-blick der Elbe-Schiffahrt seit der Mitte des vori-gen Jahrhunderts und zeigte in Zahlen die wachsende Steigerung der Frachtfahrten. Wäh-rend diese früher durch Abgaben, die allmäh-lich abgeschafft wurden, eingeengt wurden, wur-den sie in der Neuzeit immer noch behindert durch den Niedrig-Wasserstand der in wasser-armen Jahren wie 1904 und 1911 die Ober-elbe-Schiffahrt lähmte. Der Hamburger See-der Gloman hat das Verdienst, im Jahre 1889 den Senat auf diesen Mißstand aufmerk-sam gemacht und eine Regulierung des Wasser-standes der Elbe angeregt zu haben, indem er darauf hinwies, daß die Schiffahrt zu den hohen Kosten durch Abgaben beitragen könne. Durch eine Denkschrift an den Reichstag im Jahre 1910 und durch das Gesetz vom 24. Dezember 1911 wurde dann die Schaffung einer Min-destwasserhöhe im Mittel- und Unterlauf der Elbe angeordnet. Er schloß die Rede mit dem technischen Ausführung der gesetzlichen Bestim-mungen und gab der Ansicht Ausdruck, daß zur Erreichung des erstrebten Zweckes die Schaffung von Staubecken nötig sei. Die Kosten zur Schaffung dieser teuren Anlagen könne allerdings die Schiffahrt allein nicht tragen. Ein gegebener Weg sei ein Zusammen-gang mit industriellen Bestrebungen in gleicher Richtung. Da liege nun ein Antrag des bö-hmischen Industrie-Vereins vor, der den Vorschlag macht, Zölle in der Beraun - Moldau zu er-richten. Der Redner kam, nachdem er diese Staubecken-Anlagen näher geschildert, und durch Vorklärung von Bildern erläutert hatte, zu dem Schluß, daß das Fahrwasser der Elbe zur-zeit noch nicht als eine vollständige Fortsetzung der in Oesterreich zu schaffenden Wasserstraße zu betrachten sei, daß es aber als vollwertige Fortsetzung geschaffen werden könne, wenn die gesetzlichen Bestimmungen vom 24. Dezember 1911 zur Ausführung gelangen und wenn die Staubecken-Anlagen der Beraun verwirklicht würden. Wenn ferner Oesterreich sich auch zur Erhebung von Schiff-fahrtsabgaben entschließen könne, so stehe der Verwirklichung des Gesamtplanes, zu der die heutige Tagung sicherlich beitragen werde, nichts im Wege.

Nach ihm sprach Hofrat Otto Schneller Ober von Morthal, 1. Wasserstraßenbauinspektor, Wien.

Er wies zunächst darauf hin, daß der nach Beendigung des Krieges zweifellos eintretende scharfe Konkurrenzkampf sowie der steigende Geldbedarf, die Zentralstaaten zwingen, vor-zusorgen, um die heimische Industrie wirt-schaftsfähig zu erhalten, die Ausnützung der vorhandenen Vorklärung zu erleichtern und die Erzeugung- und Abfuhrmöglichkeit der Land-wirtschaft zu fördern. Die auch nach Friedens-schluß lange andauernde Schwierigkeit der Beschaffung von Rohmaterialien aus dem feind-lichen Ausland mache es notwendig, die Zu-fuhr aus den verbündeten Staaten zu erleich-tern, wodurch wenigstens ein teilweiser Ersatz vieler Grundstoffe unserer Industrie, die vor dem Kriege aus überseeischen Ländern, ins-besondere aus Amerika, bezogen wurden, ge-sichert erzieht.

Alle diese Ziele werden am besten durch Einschränkung der unproduktiven Ausgaben, das sind vor allem die Transportkosten, erreicht. Die Erniedrigung der Frachtpreise durch Ausgestaltung der Schienen-wege sei jedoch ausgeschlossen. Im Gegenteil zwingt die Erhaltung des Gleichgewichts im Staatshaushalt zu einer sehr erheblichen Er-höhung der Bahntarife, die zum Teil bereits eingeleitet wurde. Eine weitere Steigerung ist zweifellos noch zu erwarten.

Den einzigen Ausweg bietet die Verbesserung und Ausge-staltung des Wasserstraßen-netzes. Wenn auch zum Teil schon lange vor dem Kriege der große Wert der Verkehrs-entwicklung zu Wasser für die Förderung der Industrie und der Unproduktion erkannt wor-den sei, so habe doch erst die Absperzung des Kontinents vom Ueberseeverkehr auch auf die zweite Hälfte der Wasserwege hingewiesen, nämlich auf die Ermöglichung eines Durchgangsverkehrs vom Süd-osten Europas nach dem Herzen

des Kontinents und nach seinem Westen und Norden.

In diese allgemeinen Erörterungen schloß der Vortragende die Besprechung des mittel-europäischen Wasserstraßennetzes, wobei er die Bedeutung der Ober-Donau-Verbindung und der Elbe-Donau-Verbindung für Norddeutsch-land und Nordösterreich hervorhob und eine technische Beschreibung der vorhandenen Pro-jekte beifügte.

Den Schluß der Ausführungen bildeten An-gaben über den wirtschaftlichen Wert der Durch-gangswasserstraßen, die ein hervorragendes Mittel seien, den wirtschaftlichen Zusammenschluß der Zentralmächte zu fördern.

Nach diesen beifällig aufgenommenen Aus-führungen ergriff der Sekretär der Handels- und Gewerbechamber in Budapest,

Herr Josef Wágó,

das Wort zu einer längeren Auseinandersetzung der Anschauung in Ungarn mit der von den an-deren Staaten vertretenen Ansicht. Die Donau sei noch immer nicht zu der Bedeutung ge-kommen, die sie verdiene. Erst dieser Krieg - so führte der Redner aus - mußte uns zei-gen, welchen Wert die Donau hat, da es gilt, die Eisenbahnen zu entlasten. Die nordwärts fließenden deutschen Ströme müssen mit der Donau verbunden werden. Den Ungarn ist das nichts Neues. Sie arbeiten seit Jahren daran, die Verkehrsbehindernisse zu beseitigen. Die Donau durchfließt hauptsächlich Gebiete mit vorwiegend agrarischem Charakter und fehlt sich förmlich nach den deutschen Industrie- und Gewerbezentren. Besondere Beachtung ist dem bayerischen Gesetzentwurf über den Groß-schiffahrtsweg zwischen Ost- und Nordsee und dem Schwarzen Meer zu widmen. Vor allem muß aber der Verkehr auf der Donau lebhaft und billig sein. Das kann aber nur sein, wenn die gesamte Anlage billig hergestellt und ein kurzer Transportweg geschaffen wird. Durch die Verwirklichung des Planes würden auch Anregungen zur Ausarbeitung anderer Annä-herungsprojekte gegeben werden. So schwer es ist, jetzt schon für die Friedenszeit vorzu-sorgen, so sicher ist es, daß wir leistungsfähig in die Friedenszeit hineintreten und den Ruhe-handel pflegen müssen. Dabei sind wir gewiß, daß Hamburg alles das eifrig vermitteln wird, was Oesterreich-Ungarn in das Ausland schicken wird. Zollhochspannungen müssen aber unter allen Umständen vermieden werden. Die jetzt geplante Wasserstraßenpolitik ist aber nicht das einzige Mittel zum unbedingt notwen-digen Zusammenschluß der Mittelmächte, sondern auch in der Außenpolitik müssen sich die Mit-telmächte in dem gleichen Geiste zusammenfin-den. Zum Schluß wies der Redner noch auf den Nutzen, den Deutschland durch die Wasser-straßen nach dem Balkan genießen kann, hin.

Nach den Vorträgen wurde nachstehende Entschließung angenommen:

Die Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Wirtschaftsverbände Berlin-Wien-Budapest betonen, daß nach dem Kriege ungefährnt an die Herstellung leistungsfähiger Wasserstraßen-verbindungen zwischen Deutschland und Oester-reich-Ungarn geschritten werden muß.

Als wirtschaftlich wichtigste und dringendste Verbindung kommen der Elbe-Ober-Donau- und der Rhein-Main-Donau-Kanal in Be-tracht.

Für den Großschiffahrtsweg von der Elbe nach der Donau ist der Kanal Pardubitz-Preerau zum Anschluß an den Ober-Donau-Kanal als die beste Lösung anzusehen.

Damit die deutsche Elbe, deren Schiffahrt sich infolge der seit der Mitte des vori-gen Jahrhunderts durchgeführten Mittelwasser-Regelung überaus kräftig entwickelt hat, den Anforderungen des Verkehrs auf den künst-lichen Wasserstraßen in noch vollkommene-rem Maße gerecht werde und als gleich-wertige Fortsetzung der auf oesterreichischem Gebiet zu schaffenden Wasserstraßen betrachtet werden könne, ist die Nebenwasser-Regelung der Elbe auf das schnellste zur Durchfüh-rung zu bringen.

In der nun folgenden Ansprache

trat zunächst Dr. Freymark, Syndikus der Handelschamber in Breslau, für den Aus-bau des ostdeutschen Stromgebietes ein. Er be-zeichnete den Elbe-Donau-Ober-Kanal als die Verkehrsstraße Mitteleuropas. Auch Oberbürgermeister Wiltner aus Dresden betonte die Bedeutung der Verbindung zwischen Elbe und Donau. Es möge aber keine Eifer-sucht erwachen bei den Vertretern, die dem Do-nau-Ober- oder dem Donau-Rhein-Kanal den Vorrang geben. Es müsse vor allem die Pari-tät gewahrt werden. Dagegen sei es notwendig, daß die bestehenden Schwierigkeiten rasch über-wunden würden und daß die Verwirklichung schnell in Angriff genommen würde. Darauf unter-richtete Magistratsrat Dr. Müller aus Wien nochmals den Wert der Donau. Es wäre für Deutschland und Oesterreich besser gewe-sen, wenn wir schon jetzt die Wasserstraße Elbe-

Ober-Donau gehabt hätten. Aber ebenso erfreu-lich für Oesterreich wäre die Verbindung mit dem Rhein. Der Hauptzweck sei doch, den Mit-tel- und Ost-Europa zu gestalten. Zum Schluß trat Kommerzienrat Seiler, Vorsitzender der Han-delschamber in Nürnberg, für den Rhein-Main-Donau-Kanal ein. Die jüdischen Be-ziehungen gingen hauptsächlich nach dem Rhein. Diese Wasserstraße sei das wichtigste Band, das Mitteleuropa in bester Weise zusammenhalten würde.

Am Nachmittag fand eine Elbfahrt und Besichtigung des „Imperators“ statt. Morgen nehmen die Arbeiten mit Vorträgen über die See-Interessen der Mittel-mächte ihren Fortgang. Sonnabend nachmittag haben der oesterreichisch-ungarische Generalkonsul und Frau von Princia-Hervalt zu einem Tee im Hotel Atlantik eingeladen.