

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Wirtschaftsverband.

Hamburg, 17. Novbr. Die Versammlung von Vertretern der wirtschaftlichen und der See-Interessen Deutschlands und Oesterreich-Ungarns, über die schon kurz berichtet wurde, behandelte am ersten Tage den Großschiffahrtsweg Elbe-Oder-Donau. Der hamburgische Wasserbau-Direktor Geheimrat Professor Bubendey führte darüber u. a. aus: Für eine Schiffahrtsverbindung zwischen der Elbe und der Donau werde nur die Ausführung der verhältnismäßig kurzen, wenn auch im einzelnen manche Schwierigkeiten bietenden Kanaltrede Pardubitz bis zum Oder-Donau-Kanal bei Prerau erforderlich sein. Diese Sachlage habe es berechtigt erscheinen lassen, die in letzten Jahrzehnten verfolgten anderweitigen Pläne zu Verbindungen zwischen der Elbe und der Donau zurücktreten zu lassen. Die Erbauung dieses Anschlußkanals werde den Erzeugnissen des großen böhmischen Braunkohlengbietes und der nordböhmischen Industrie den Zugang zur Donau öffnen und der deutschen Elbeschiffahrt auf kurzem Wege eine Verbindung mit dem Südosten Europas ermöglichen. Nach der zu erwartenden Vollendung des deutschen Mittellandkanals werde auch das nordwestliche Deutschland die Vorteile dieser Wasserverbindung genießen.

Der Redner kam auch auf die Niedrigwasser-Regelung der Elbe zu sprechen und betonte dabei, daß die mehrfach in Schiffahrtstreifen ausgesprochene Befürchtung, diese Niedrigwasser-Regelung werde erfolglos bleiben, weil sie einen rascheren Ablauf des Wassers und damit wiederum eine Verringerung der Fahrriefen herbeiführe, ganz unberechtigt sei. Auch die technischen Gutachten, auf die jene Befürchtungen zum Teil begründet seien, träfen nicht zu, sie ließen eben unberücksichtigt, daß die Niedrigwasser-Regelung auf lange Stromstrecken überhaupt keine Veränderungen des Stromes mit sich bringen und im übrigen an keiner Stelle den Abfluß des Wassers befördern wird. In der Kostenfrage meinte er, daß bei der Wasserstraße Hamburg-Wien es nur der Feststellung der Kosten des Anschlußkanals von Pardubitz nach Prerau bedürfe.

Der Wiener Wasserbau-Direktor, Hofrat Scheller, sagte das Thema vom österröichischen Standpunkt an, fand aber ebenfalls vieles, den beiden Mächten Gemeinsames. Er stellte namentlich fest, daß nach dem Kriege eine Ermäßigung der Frachtpreise durch Ausgestaltung der Schienenwege ausgeschlossen sei. Im Gegenteil, es sei eine weitere Steigerung zu erwarten. Den einzigen Ausweg biete die Verbesserung und Ausgestaltung des Wasserstraßennetzes, da nur der Binnenschiffahrtsverkehr jene niedrigen Tarife stellen könne, welche eine Lösung der Aufgaben ermöglichen. Wenn auch schon vor dem Krieg der Wert des Wasserverkehrs für die Förderung der Industrie und der Ureproduktion erkannt worden sei, so habe doch erst die Absperrung des Kontinents vom Ueberseeverkehr auch auf die zweite Aufgabe der Wasserwege hingewiesen, d. i. die Ermöglichung eines Durchzugsverkehrs vom Südoften Europas nach dem Herzen des Kontinents und nach seinem Westen und Norden. An diese allgemeinen Erörterungen schloß der Vortragende die Besprechung des mitt-europäischen Wasserstraßennetzes, wobei er die Bedeutung der Oder-Donau-Verbindung und der Elbe-Donau-Verbindung für Norddeutschland und Nordösterreich hervorhob und eine technische Beschreibung der vorhandenen Projekte beifügte. Den Schluß der Ausführungen bildeten Angaben über den wirtschaftlichen Wert der Durchzugswasserstraßen, die ein hervorragendes Mittel seien, den wirtschaftlichen Zusammenschluß der Zentralmächte zu fördern.

Die wirtschaftliche Bedeutung des Elbe-Oder-Donau-Kanals für Ungarn besprach der dritte Redner, der Sekretär der Budapester Handels- und Gewerbekammer Josef Vögö.

Es wurde folgende Entschliebung angenommen: „Die Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Wirtschaftsverbände Berlin-Wien-Budapest betonen, daß nach dem Kriege ungesäumt an die Herstellung leistungsfähiger Wasserstraßenverbindungen zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn geschritten werden muß. Als wirtschaftlich wichtigste und dringendste Verbindung kommen der Elbe-Oder-Donau- und der Rhein-Main-Donau-Kanal in Betracht. Für den Großschiffahrtsweg von der Elbe nach der Donau ist der Kanal Pardubitz-Prerau zum Anschluß an den Oder-Donau-Kanal als die beste Lösung anzusehen. Damit die deutsche Elbe, deren Schiffahrt sich infolge der seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts durchgeführten Mittelwasser-Regelung überaus kräftig entwickelt hat, den Anforderungen des Verkehrs auf den künstlichen Wasserstraßen in noch vollkommenerer Weise gerecht werde und als eine gleichwertige Fortsetzung der auf österröichischem Gebiet zu schaffenden Wasserstraßen betrachtet werden könne, ist die Niedrigwasser-Regelung der Elbe auf das schnellste zur Durchführung zu bringen.“

Samstag war den See-Interessen der Mittel-mächte gewidmet. Den ersten Vortrag hierüber hielt der kaiserliche Rat Dr. Johann Aupfyer, Direktor des Oesterreichischen Lloyd, Wien-Triest, der als nächste Aufgabe der Zentralmächte bezeichnete, die durch den Krieg abgerissenen Fäden des Weltverkehrs, an dem Deutschland und Oesterreich-Ungarn in steigendem Maße Teil hätten, wieder anzuknüpfen durch einen Frieden, der die Grundlage für die möglichst rasche Errichtung dieses Netzes schafft. Beide Reiche müßten den Schiffsraum erheblich steigern. Deutschland habe ein Gesetz für den Wiederaufbau der Flotte geschaffen; Oesterreich-Ungarn werde diesem Beispiel folgen. Im Schiffsraum und im Schiffsbau werde gegenseitige Hilfeleistung geboten sein. Die gemeinsame Forderung der Wiederherstellung des freien Verkehrs in der Welt muß ergänzt werden durch eine Politik höchster Produktivität der Industrien beider Reiche und eine großzügige Exportpolitik; dies setzt voraus, daß die berufenen Kreise des Exports für die ungeheuren Verluste schadlos gehalten werden, die sie im Kriege erlitten. Gemeinsame Außenhandels-Politik und die Ausgestaltung der Häfen, namentlich in Oesterreich-Ungarn, seien die weiteren Voraussetzungen für eine Entfaltung des Seeverkehrs.

Der Direktor der „Adria“, kgl. ungar. Seeschiffahrts A. G., Dr. Joseph Kovács, fordert auch für die ungarische Schiffahrt eine wirkliche Freiheit nach dem Kriege. Diese und der freie Handel würden die sich feindlich gegenüberstehenden Völker wieder einander näher bringen. Den Reedereien dürfe

die Regierung aber keine überflüssige, bürokratische Bevormundung zuteil werden lassen und der Schiffahrt keinerlei Fesseln auferlegen. Rekonstruktion und Vermehrung der Handelsflotte sei die Hauptsache.

Direktor V. Suldermann von der Hamburg-Amerika-Linie betonte in seinem Referat besonders die Notwendigkeit, einen unwirtschaftlichen Wettbewerb der Mittelmächte untereinander zu verbieten. Das deutsche Volk und seine Verbündeten hätten im Kriege unehörte Leistungen vollbracht und besäßen die Kraft, auch nach dem Kriege nochmals eine große Leistung im Wiederaufbau ihrer Volkswirtschaft zu vollbringen, wenn man in dem Geiste, der Deutschland groß gemacht hat, jeder tüchtigen Kraft freie Bahn schaffe und wenn die bewährten Pioniere und Führer unserer Volkswirtschaft sich wieder an die Spitze und ihre Erfahrung, ihre Kenntnisse und ihre Tatkraft zur Verfügung stellen. Dann dürfe man auch von der Tüchtigkeit Deutschlands und seiner Verbündeten eine neue wirtschaftliche Blüte und damit auch eine Blüte der Reederei erwarten.

Hierauf fand folgende Entschliebung einstimmige Annahme: „Im Anschluß an die auf der Tagung am 19. März 1917 in Berlin gefaßten Beschlüsse sprechen sich die Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Wirtschaftsverbände Berlin-Wien-Budapest für eine möglichst enge Vereinigung der Mittelmächte auch auf dem Gebiete des Verkehrs, im besonderen der Seeschiffahrt, aus. Zum Zwecke der gegenseitigen Unterstützung beim Wiederaufbau der Volkswirtschaft wird namentlich und zwar in Uebereinstimmung mit den am 23. und 24. Juni d. J. in Budapest gefaßten Beschlüssen auf die Notwendigkeit hingewiesen, die Fragen der Uebergangswirtschaft im gegenseitigen Einvernehmen zu lösen und der freien wirtschaftlichen Betätigung möglichst bald die Wege wieder zu öffnen.“