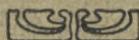




DIE DONAU

im Rahmen
der mitteleuropäischen Verkehrs-
und Wirtschafts-Politik
und die Verbindungen mit den
deutschen Wasserstraßen.



Von

Senator Meyer, Hameln

Vorligender des Vereins für Schiffbarmachung der Werra.



K. Schatzberg
Buch- und Steindruckerei
Hameln 1916.

F2.07



F. 2

67.

2.098

Biblioteka Politechniki Krakowskiej

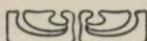


100000298405



DIE DONAU

im Rahmen
der mitteleuropäischen Verkehrs-
und Wirtschafts-Politik
und die Verbindungen mit den
deutschen Wasserstraßen.



Von

Senator Meyer, Hameln

Vorligender des Vereins für Schiffbarmachung der Werra.



K. Schagberg
Buch- und Steindruckerei
Hameln 1916.



Inhalts-Verzeichnis.

1. Die Donau-Schiffahrt in ihrer jetzigen und zukünftigen wirtschaftlichen Bedeutung Seite 3-10
2. Die projektierten Donau-Verbindungen mit den südwest- und norddeutschen Wasserstraßen Seite 11-19
3. Übersichtskarte der bestehenden und geplanten Wasserstraßen Deutschlands Seite 21-22



II 31612



Akc. Nr.

9523/50

I.

Die Donauschiffahrt in ihrer jetzigen und zukünftigen wirtschaftlichen Bedeutung.

Seitdem der Seeverkehr vom Schwarzen Meere nach den westeuropäischen Ländern durch die Dardanellenperre länger als $1\frac{1}{2}$ Jahre eingestellt ist, und der Verkehr Deutschlands mit den östlichen Donaustaaten dadurch auch gänzlich lahm gelegt wurde, zeigt sich immermehr die große Bedeutung und der Einfluß dieser Sperre auf das ganze Wirtschaftsleben Europas. Wie bedeutend der Getreideverkehr vom Schwarzen Meere nur mit Deutschland war, beweist unter anderem, daß im Jahre 1913 die Einfuhr vom Schwarzen Meere des einen Artikels Futtergerste 25 Millionen Doppelzentner betrug, die zur Mästung von zehn Millionen Schweinen ausreichte. Der gesamte Getreideverkehr mit den jetzt feindlichen Ländern wird nicht geringer gewesen sein. Die bestehende mitteleuropäische Binnenschiffahrtsstraße Donau war bis dahin weniger eine Verkehrsstraße für den Durchgangsverkehr der unteren Donaustaaten nach Deutschland, sondern das östliche bedeutende Wasserstraßennetz der Donau diente im wesentlichen dem Getreideverkehr mit den Seefläden an der Donau-Mündung zur Ausfuhr über See. Der westliche Verkehr auf der Donau diente mehr dem Binnenverkehr von Osterreich-Ungarn mit einem geringen Anteil Süddeutschlands, Passau, Regensburg. Erst durch den Krieg und die Erfolge des deutsch-österreichisch-ungarischen, türkischen und bulgarischen Bündnisses ist es ermöglicht, die Donau zu einer durchlaufenden Großschiffahrtsstraße auszubauen und eine deutsche Angliederung durch Wasserstraßen zu den deutschen Industriegebieten und den bevölkerten Landesteilen mit einem großen Bedarf von ausländischem Getreide im Austauschverkehr mit den Donauländern durchzuführen.

Die Frachten im Seeverkehr nach den deutschen Nordsee-Häfen Emden, Weserhäfen, Hamburg betragen von den Seehäfen des

Schwarzen Meeres in den letzten Jahren vor dem Kriege 10 – 13 Mk. pro Tonne. Der Ein- und Ausfuhrverkehr Deutschlands von den Nordseehäfen nach dem Innern, welchen die anschließenden Wasserstraßen, der Rhein, Dortmund-Ems-Kanal, die Weser und Elbe bis nach Mittel- und Süddeutschland vermitteln, erhöhen die Fracht bis zu den Verbrauchsgebieten bis um denselben Betrag, sodaß einschl. der Seefracht die Gesamtfachtkosten bis zu 25 Mk. die Tonne betragen. Bei einem binnenländischen Donauverkehr mit den deutschen Interessengebieten werden die süddeutschen Häfen der Donau in Betracht kommen. Inwieweit eine Konkurrenzfähigkeit der Binnenschifffahrt mit der Seeschifffahrt bestehen wird, dürfte von dem zukünftigen Ausbau der Donau abhängig sein, jedenfalls wird eine leistungsfähige Donauschifffahrt an dem bisherigen Seeverkehr mit teilnehmen und auch in Friedenszeiten in Konkurrenz treten können. Die Voraussetzung muß aber als unerlässlich erscheinen, daß die deutschen Verkehrs-Anschlüsse nach den deutschen Haupt-Interessen-Gebieten von Mittel- und Nordwestdeutschland durch leistungsfähige Wasserstraßen auf dem nächsten Wege hergestellt werden.

Ein Verkehrsanschluß der Donauschifffahrt an die deutsche Binnenschifffahrt zum Zwecke eines Güterausstausches zwischen den Donauländern und Deutschland, also im Bereiche vom Schwarzen Meere bis zu den Häfen der Nordsee setzt voraus, daß durch die Verbindung der bestehenden großen Wasserstraßen-Netze des Ostens und des Westens für den Ausbau der Donau mit Berücksichtigung der Projekte der Verbindungswege, in erster Linie über die Größen und Tragfähigkeit der Schiffsgefäße für den zukünftigen Verkehr zwischen den verbündeten Staaten eine einheitliche Grundlage gewonnen und vereinbart wird, weil dieses zur Erreichung billiger Frachten unerlässlich erscheinen muß.

An die untere Donaufstrecke, über 1000 km lang, gliedern sich eine Anzahl von Wasserstraßen, beispw. die Theiß, die Drau, die Save, der Franzenskanal, der Pruth und andere an, wodurch große Länder-Gebiete mit der Donauschifffahrt verbunden sind. Der Güterverkehr aus diesen Flußgebieten bewegt sich zum größten Teil auf der Donau abwärts nach den Seehäfen des Schwarzen Meeres Braila, Galaß, Sulina und Constanza, insbesondere werden die großen Getreide-Ausfuhrmengen in den dortigen Lagerhäusern aufgespeichert und auf dem Seewege nach den Verbrauchsländern West-Europas verschifft. Das für Deutschland gekaufte Getreide aus den unteren Donauländern geht im Seeverkehr nach den Nordseehäfen und wird durch die Binnenschifffahrt und Eisenbahn nach den Verbrauchsgebieten im Innern Deutschlands weiter befördert.

Im Seeverkehr belassen dreimalige Überladungsstellen und die Talfrachten auf der unteren Donau erheblich den Preis des Getreides, was im Binnenverkehr vermieden wird, wenn die Güter aus dem großen Verkehrsgebiete der Donau mit den anschließenden

Wasserstraßennetzen im Austausch-Verkehr in Flußkähnen direkt bis zu den deutschen Konsumgebieten verfrachtet werden können.

Die obere Donaufrecke in Deutschland, der Rhein, der Main, die Weser, der Rhein-Weser-Elbe- und Dortmund-Ems-Kanal sind Wasserstraßen mit Kahntypen verschiedener Bauart, die aber im großen und ganzen in der Wirtschaftlichkeit für den binnenländischen Verkehr von Massengütern, auch zum Transport für entferntere Strecken sich als zweckdienlich erwiesen haben. Die preußische Staatsregierung hat für den Bau des Rhein-Weser-Elbe-Kanals (Mittellandkanal) das Profil des Kanals und der Schleufen für die Befahrung mit Kähnen bis 1000 Tonnen Tragfähigkeit bei 2 m Tiefgang festgelegt. Die Schleufen haben eine Länge von 85 m bei 10 m Breite. Für die Kähne, die auf den norddeutschen Wasserstraßen verkehren wollen, bilden die Dimensionen des Mittellandkanals die grundlegenden Richtlinien, infolgedessen sind die Vorarbeiten für die projektierten Anschluß-Verbindungen von der Donau zum Main und dem Rhein, wie zur Weser hiernach entworfen. Diese bestehenden Verhältnisse der deutschen Wasserstraßen und der Betriebsmittel werden nicht unberücksichtigt gelassen werden können.

Da der Schiffsverkehr auf den nordwestdeutschen Wasserstraßen ein vielfach größerer als jetzt im Donaugebiet ist, so sind dementsprechend auch schon die jetzt verkehrenden Transportmittel mehr als 5 mal so groß, insbesondere trifft dieses bei Kähnen in Größen von 500—1000 Tonnen zu, die den Verkehr auf der Donau mit aufnehmen könnten.

Die jetzigen Donaufschiffe unterscheiden sich zwar in der Bauart von den nordwestdeutschen, jedoch wird der größte Teil der Donau-Fahrzeuge im Güterverkehr auch auf den deutschen Wasserstraßen verkehren können. Nach Lage der Verhältnisse muß es zweckmäßig erscheinen, im Güteraustausch der Donaustaaten mit Deutschland einen 1000 tons Kahn mit 2 m Tiefgang als Grundlage für den zukünftigen Verkehr in Rechnung zu ziehen. Es ist klar, daß bei der Schaffung einer mitteleuropäischen Groß-Binnenschiffahrtsstraße von etwa 3300 km Länge mit vielen Anschlußverbindungen, gleich wie bei den Eisenbahnen, für den Fernverkehr einheitliche Betriebsmittel festgelegt werden müssen, weil hiernach sich erst die Ausbaurkosten der Donau und die zukünftigen Betriebs-Unkosten der Schifffahrt für einen Durchgangsverkehr annähernd feststellen lassen. — Mit Rücksicht darauf, daß der Austausch-Verkehr größtenteils in Güterarten mit mehreren Empfängern und Verladern bestehen wird, dürfte ein Kahn von 800—1000 Tonnen Tragfähigkeit auch in wirtschaftlicher Beziehung nach vielseitigen Erfahrungen leistungsfähig und zweckmäßig sein. Die Betriebskosten eines Schleppzuges mit 3000 Tonnen Güter bleiben ziemlich gleich, ob sie in 3 oder 2 Kähnen bei genügender Wassertiefe geschleppt werden.

Aus den jüngst gehaltenen Vorträgen des Herrn Ministerialrat Eugen von Kvassay vom Königlichen Ackerbau-Ministerium in Budapest über die Donau als Verkehrsstraße der verbündeten Staaten, geht hervor, daß auf der 1500 km langen Donauebene unterhalb Budapest bis Galatz eine Minimalwassertiefe von 3 m hergestellt werden kann, was in erster Linie einen Umbau der früher regulierten Katarakte in der unteren Donau, am Eisernen Tore, erforderlich mache. Nach dem fachverständigen Urteil wird mit Rücksicht auf den zu erwartenden Großverkehr ein Umgehungskanal mit Schleusen erforderlich sein.

Die Wasserstände im oberen Donauebene zeigen nach Pegelständen und Messungen beispw. der Niedrig-Wasserstände von 1911 streckenweise eine Wassertiefe von 1,20 bis 1,40 m. Diese geringen Wassertiefen sollen mehr oder weniger in einer Anzahl von Furten, also Strecken mit Stromschnellen, sich zeigen, die durch Korrektur des Stromes ohne Anlage von Schleusen auf eine Minimal-Wassertiefe von 2,3 m gebracht werden können, wie solche für Kähne mit 2 m Tiefgang erforderlich ist.

Die Donau als Pulsader des gewaltigen Wasserstraßennetzes muß zu jeder Zeit eine gesicherte Fahrwassertiefe haben, die für den Durchgangsverkehr ein Leichtern der Kähne oder eine Umladung der Güter mit erheblichen Kosten und mit unberechenbarem Zeitverlust ausschließt. Solange die Schifffahrt mit verschiedenem, zeitweise geringerem Tragvermögen der Kähne rechnen muß, werden die Frachtsätze schwanken und wird die Transportdauer unsicher sein. Stabile Frachtsätze sind aber umfomehr geboten, als in dem konkurrierenden Seeverkehr sowohl die Frachtsätze stabil sind, als auch mit der Transportdauer von 20–23 Tagen vom Schwarzen Meere nach den Nordsee-Häfen gerechnet werden kann. Die Fahrdauer bei Gegenüberstellung des Seeverkehrs mit dem binnenländischen, wird nicht sehr verschieden und nicht von ausschlaggebender Bedeutung sein, da es sich höchstens um wenige Tage, je nach der längeren oder kürzeren Benutzung des Donauweges handeln wird.

Eine weitere Vorbedingung zur Erreichung billiger Frachten im Austauschverkehr ist, daß die Schifffahrt auf der Donau mit Schiffsabgaben so gering wie möglich belastet wird. Nur unter dieser Voraussetzung kann die Donau für die verbündeten Staaten in Zukunft als Band der gegenseitigen wirtschaftlichen Interessen-Gemeinschaft eine Gewährleistung geben.

Die Güter der Produktionsgebiete sowohl des Ostens, wie des Westens müssen zur direkten Verladung bis zu den Verbrauchszentren verfrachtet werden können. Für die großen Gütermengen aus den unteren Donauländern, die erst bis zu 1000 km auf der Donau zum Schwarzen Meere verschifft werden müssen, um im Seeverkehr zu den deutschen Gebrauchsgegenden zu gelangen, wird die Wege-

länge zu Gunsten des Binnenverkehrs um so viel abgekürzt, als die einzelnen Verfrachtungstationen näher zum Westen liegen, was insbesondere für die unteren Donaustaaten von erheblichem Vorteil ist.

Der Durchgangsverkehr auf einer bis 2000 km langen Wasserstraße mit genügendem Wasserstande ermäßigt die Betriebskosten der Schifffahrt ganz erheblich. Dieses muß Voraussetzung des ganzen Unternehmens sein, da die jetzigen Frachtsätze der Donauschifffahrt nur ein Rendiment im bayrischen Donaugebiet geben. Im Seeverkehr werden jetzt die Güter vom Schwarzen Meere über die Nordsee-Häfen, rheinaufwärts bis zum äußersten Süden und elbäufwärts nach Sachsen bis zur österreichischen Grenze verfrachtet, was zeigt, daß die Donauschifffahrt bis dahin nicht für das große Verfrachtungsgebiet konkurrenzfähig war.

Die jetzige Höhe der Donaufrachten und Schifffahrtsbetriebskosten beruht teils auf den ungenügenden Wasserverhältnissen der Donau und teils darauf, daß es bis jetzt im Bergverkehr an regelmäßigem Angebot von Massengütern fehlte und im Talverkehr gänzlich an durchgehenden Frachtgütern, sodaß die Kähne die enorme Strecke bis zu 2000 km talwärts leer fahren müssen und das Schiffsmaterial nicht zur vollen Ausnutzung kommt.

Durch den Anschluß der deutschen Industriebezirke und den nordischen überseeischen Weltverkehr werden der Donauschifffahrt große Gütermengen für den Talverkehr in Aussicht stehen. Durch eine Donau-Verbindung mit der Weser und dem Seehafen Bremen tritt das Interesse der zukünftigen Donauschifffahrt besonders in den Vordergrund. Nämlich die große Kali-Industrie Thüringens mit über 30 Gewerkschaften, die mit der projektierten Donau-Weser-Schifffahrtsstraße direkt verbunden wird, wird für die Kaliverfrachtung aller Donauländer und darüber hinaus im Schwarzen Meer-Gebiete aufgeschlossen werden und einen erheblichen Güterverkehr entwickeln, da der Artikel Kali für die Massenverwendung zur Voraussetzung hat, daß die Frachten ihn nicht zu sehr verteuern.

Ferner werden die industriellen Erzeugnisse aus Thüringen und den nordwestdeutschen Industrie-Gebieten ebenfalls Massengüter verschiedenster Art dem Talverkehr auf der Donau zuführen, sodaß mit einem gesamten Talverkehr von mehreren Millionen Tonnen jährlich gerechnet werden kann, ebenso wird sich in Zukunft ein großer Güterverkehr zu Berg entwickeln.

In der Voraussetzung, daß die Schifffahrt auf der Donau mit einem ständigen Wasserstande für die Befahrung von Kähnen mit 1000 Tonnen Ladung rechnen darf, wird auch mit durchschnittlichen Frachtsätzen für Massengüter im Berg- und Talverkehr mit $\frac{1}{2}$ Pfg. per Tonnen-Km. gerechnet werden können, wie dieses die normalen Frachtsätze im Rhein- und Elbe-Verkehr sind. Auf dieser Grundlage wird die Donau zur größten binnenländischen Weltstraße gestaltet. Denn die Donauschifffahrt wird nicht nur einem

großen mitteleuropäischen Güteraustausch dienen, sondern den Durchgangsverkehr vom Schwarzen Meer zur Nordsee und umgekehrt vermitteln.

Im allgemeinen hat sich die Ansicht immermehr Geltung verschafft, daß bei dem Ausbau großer schiffbarer Flüsse und dem Baue von Schiffskanälen Abgaben von dem Verkehr zum Zwecke der Verzinsung und Unterhaltung gefordert werden müßten. Die Donauschifffahrt muß aber unter den gegebenen Verhältnissen von einer Belastung möglichst frei bleiben, jedenfalls dürfen die Frachten dadurch nicht erheblich vertheuert werden, weil es sich darum handelt, im Bereiche der jetzt verbündeten Staaten einen Ausgleich im allseitigen wirtschaftlichen Interesse in billigster Weise herbeizuführen und insbesondere die großen Entfernungen wirtschaftlich näher zu rücken.

Freilich wird der Ausbau der Donau auf eine Mindest-Wassertiefe von 2,30 m größere Summen erfordern und die laufenden Unterhaltungskosten werden bei der gewaltigen Länge erheblich sein. Indeß ist das Interesse der verbündeten Mächte ein gemeinschaftliches, im Kriegsfall noch besonderes, weil, wie uns der jetzige Weltkrieg gezeigt hat, ein leistungsfähiges Binnenschiffahrtsstraßennetz vom Orient zur Nordsee eine Lebensfrage geworden ist.

In der Regel scheiterten bis jetzt die Pläne vieler großer Kulturwerke, wenn es sich um hunderte von Millionen handelte, an der Finanzierung, namentlich wenn keine Verzinsung der Baukosten in Aussicht gestellt werden konnte. Aber noch schwieriger gestaltet sich die Durchführung derartiger Projekte, sobald eine Reihe von Staaten mit geringerem und größerem Interesse beteiligt ist und jeder sich nur mit möglichst kleinen Mitteln beteiligen möchte.

Die Lösung der Finanzierung für den Ausbau der Donau als Großschiffahrtsstraße von der unteren Donau bis Steppberg, sowie für die Anschlußverbindung zum Main, wird keine leichte Aufgabe sein, zumal nach dem Kriege den einzelnen Staaten große finanzielle Aufgaben für den Staatshaushalts-Etat bevorstehen. Bei dieser Sachlage dürfte der Gedanke der Erwägung wert sein, die Kosten des Ausbaues der Donau auf die Schultern unserer jetzigen Feinde zu legen.

Die bereits veröffentlichten Beschlüsse der Handelskonferenz der feindlichen Mächte, die Aufstellung von Vorzugstarifen für den Verkehr unter den Alliierten nach dem Frieden, die Festlegung gemeinsamer vorteilhafter Bedingungen für den Warenverkehr unter Umgehung feindlichen Gebiets, die Aufstellung eines Tarifs, der seinen Feinden auferlegt werden soll zu dem Zwecke, die Schwierigkeiten des Wettbewerbes der feindlichen Länder zu beseitigen, sind Beschlüsse, welche die ausgesprochene Absicht der alliierten Länder zeigen, den überseeischen Handelsverkehr ganz an sich zu reißen und die wirtschaftliche Entwicklung der Zentralmächte zu unter-

binden. — Dieses gibt den letzteren Veranlassung, heute schon an Gegenmaßnahmen zu denken und deren Durchführung in Erwägung zu ziehen.

Da nach der Kriegslage die verbündeten Mächte das ganze Donaugebiet in fester Hand haben, und ebenso die Herrschaft des Schwarzen Meer-Ausganges in ihrem unerschütterlichen Besitze ist, wodurch die Binnenschiffahrts-Verbindungen innerhalb der verbündeten Länder zu einem wirtschaftlich-politischen Zusammenhang und zur dauernden Interessen-Gemeinschaft führen können, liegt es in den ganzen Verhältnissen begründet, von dem Seeverkehr durch die Dardanellen demnächst eine Abgabe für die Güter der feindlichen Mächte bis zu 10% des Wertes zu erheben. Die Verbündeten sichern sich hierdurch ein gewaltiges Schutzgebiet für den Austausch landwirtschaftlicher und industrieller Erzeugnisse. Das Schwarze Meer steht im Vordergrund für die Verforgung der westeuropäischen Länder mit Ernährungsprodukten. Die große Getreide- und Futtermittel-Ausfuhr und Einfuhr industrieller Erzeugnisse von und nach dem Schwarzen Meere durch den Bosphorus steht mit an erster Stelle im Weltverkehr, der sich im Austausch mit den feindlichen Mächten auf mehrere Milliarden Mark jährlich beziffert.

Außer der Schaffung eines dauernden Schutzes der wirtschaftlichen Interessen würde hier eine Einnahmequelle auf Kosten der feindlichen Mächte geschaffen, die jährlich auf mehrere hundert Millionen Mark zu schätzen ist, weil die feindlichen Mächte die Ernährungsprodukte vom Schwarzen Meere zweifellos nicht entbehren können und andererseits Rußland seinen großen Getreideüberschuß abstoßen muß. Wenn England ^{und} Frankreich für Gerste, Mais 1 Mark und Weizen 2 Mark per Zentner mehr durch die Abgaben zahlen müßte, wird dieses den Verkehr nicht abschwächen, zumal der Welthandel für einen Preisausgleich sorgt.

Aus dieser Einnahmequelle könnte der Ausbau der Donau bezahlt werden; es könnte auch für die Verbündeten in Frage kommen, aus den bedeutenden Mitteln eine gemeinschaftliche Kriegsflotte für das Schwarze Meer und das Mittelländische Meer bzw. für die Verteidigung der Dardanellen zu beschaffen, die ohne Etatsbelastung der Einzelstaaten, mit ihren dahinterstehenden Landmächten jede Gefahr eines Krieges in Zukunft beseitigen würde. Das Schutzgebiet für die wirtschaftliche Entwicklung der verbündeten Mächte würde ein so großes, daß nicht die stärkste Macht der Welt daran rütteln könnte.

Eine Abgaben-Erhebung im Schiffsverkehr (mit dem Schwarzen Meere) ist auch kein Novum, weil beispielsweise die Abgaben für die Durchfahrt des Suez-Kanals höhere sind, als einer gewöhnlichen Verzinsung entspricht. — Die Balkanstaaten haben seit erdenklichen Zeiten unter dem Drucke von Krieg und

Unruhen auf das Schwerste gelitten, diese Länder würden mit der Durchführung des Vorschlages den größten Vorteil haben, da sie fernerhin in gesicherter Ruhe und in Frieden ihren Kulturaufgaben nachgehen können. Die etwaige Annahme, daß in den unteren Donaustaaten die Abgabe auf den Preis ihrer Produkte einen nachteiligen Einfluß haben könnte, erscheint keineswegs berechtigt, weil beide Transportwege mit den verbündeten Staaten freibleiben, außerdem die Kosten des Talverkehrs mit doppelter Umladung zum Schwarzen Meer erspart und durch den zukünftigen leistungsfähigen Donauverkehr Ungarn, Oesterreich und Deutschland erheblich näher gerückt werden, wodurch der Verkehr erleichtert und zum Vorteil der Donauländer verbilligt wird. Die Kosten der Donauregulierung werden daher in erster Linie den unteren Donaustaaten mit zu Gute kommen. Das gesicherte dauernde Bündnis der Donaustaaten mit den verbündeten Mächten zugleich mit der Schaffung einer gemeinschaftlichen Kriegsflotte überwiegt alle Erwägungen über kleinere oder größere wirtschaftliche Vorteile des einen oder anderen Staates.

Auch falls der Friede nicht mit einem Wirtschaftskriege zwischen den jetzt kriegführenden Staaten abschließen wird, dürfte dennoch zu erwägen sein, ob nicht trotzdem eine mäßige Abgabe von dem gesamten Seeverkehr mit dem Schwarzen Meere zu erheben ist, um die obigen Aufgaben zur Durchführung zu bringen.

Die Verbündeten stehen zur Zeit vor der Lösung einer Aufgabe, die nicht allein in Deutschland ein allgemeines Interesse erweckt hat, sondern dieselbe Frage wird in sämtlichen verbündeten Staaten als eine unerläßliche Notwendigkeit im wirtschaftlich-politischen Interesse allgemein erkannt. Und daher empfiehlt es sich dringend, einen einfachen gangbaren Weg zur Lösung der Frage schon während des Krieges zu suchen, da es sich tatsächlich hier um eine Materie handelt, die beim Friedensschluß festgelegt sein müßte. — Eine Rückstellung der Durchführung des ganzen Projektes bis nach dem Kriege würde dem neuen wirtschaftlichen Erwerbsleben in den verbündeten Staaten nicht eher einen festen Unterbau geben, bis ein Entschluß gefaßt ist.

Der Ausbau der Donau mit Anschluß an das deutsche Wasserstraßennetz erfordert zwar viele Hunderte von Millionen Mark an Baukosten, sie sind aber mit Rücksicht auf die gewaltige Länge der Wasserstraße und ihre vielseitigen wirtschaftlichen Vorteile nur als gering zu bezeichnen.

Die Verbindungen der Donau mit den südwest- und norddeutschen Wasserstraßen werden in Nachstehendem näher behandelt.



II.

Die projektierten Donau-Verbindungen mit den südwest- und norddeutschen Wasserstraßen.

Die Verbindungen der Donau mit den deutschen Wasserstraßen beschäftigen bereits alle Kreise Deutschlands, besonders Bayern. Mitte Februar 1916 wurde in Nürnberg in einer stark besuchten Versammlung von wirtschaftlichen und industriellen Verbänden aus Süddeutschland ein Verband gegründet, der eine Großschiffahrtsstraße Rhein-Main-Donau mit finanzieller Hilfe des deutschen Reiches erstrebt. Zur Unterstützung dieser Bestrebungen gelangte ein diesbezüglicher Antrag in der Hauptversammlung des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschifffahrt am 8. März in Berlin einstimmig zur Annahme.

Bei dieser Entschliebung wurde mitgeteilt, daß nach den bayrischen Plänen der Ausbau der Donau, die Großschiffahrts-Verbindung Donau-Main, wie die Kanalisierung des Main eine Bau- summe von ca. 300 Mill. Mk. erfordern würde, wofür eine Beihilfe des Reiches von 150 Millionen Mk. aus den dargelegten Gründen erbeten werde. Die Verzinsung des Baukapitals durch Verkehrsab- gaben könne nur zum Teil gedeckt werden.

Der Ausbau der Schiffbarkeit der Donau von Regensburg nach Kehlheim oder Steppberg und hiermit im Zusammenhänge eine Schifffahrtsverbindung der Donau mit dem Main in Bamberg, ferner die Main-Kanalisie- rung, sowie der Plan einer Großschiffahrtsstraße in nördlicher Richtung, von Bamberg nach Nordwestdeutschland, zum Anschluß an den überseeischen Weltverkehr in Bremen, sind Projekte, die bereits seit längeren Jahren vor dem Kriege in ihren Grundzügen und Bearbeitungen fertig gestellt sind, deren Bau sich

immer mehr als ein dringendes Bedürfnis erwiesen hat und unter dem Protektorat Seiner Majestät des Königs Ludwig von Bayern in Mittel- und Nordwest-Deutschland eine allseitige Unterflüzung bei den interessierten Staatsregierungen und allen Erwerbsgruppen gefunden hat.

Die Begründung der süddeutschen Resolution, daß der Ausbau der Donau mit einer leistungsfähigen Rhein-Donau-Verbindung nach der geographischen Lage einen Weg bilde, der Deutschlands außereuropäischen Verkehr gegen eine Abperrung im Kriege sichere, im Frieden aber eines der wirksamsten Mittel zur Kräftigung des mitteleuropäischen Verkehrs- und Wirtschaftslebens gebe, trifft nur in begrenztem Umfange zu, nämlich die süddeutsche Rhein-Donau-Verbindung kann nach ihrer geographischen Lage den ausländischen Gesamtverkehr nicht wirtschaftlich gestalten, weil das große deutsche Industrie- und Verforgungsgebiet für den Austausch-Verkehr mit den Donaustaaten zum weitaus größten Teil in Nordwest- und Mittel-Deutschland liegt und ein rentabler Verkehr durch die Rhein-Verbindung nicht in Frage kommen kann.

Um den gesamten deutschen Verkehrsinteressen Rechnung zu tragen, wird in erster Linie das seit Jahren geförderte Großschiffahrtsstraßen-Projekt der Verbindung Nürnberg-Bamberg-Weser auf kürzestem Wege zu den großen Industrie-Gebieten und anderseits den stark bevölkerten deutschen Landesteilen, die einen großen Bedarf an den Erzeugnissen der Donauländer, als Getreide und Futterartikel haben, in Betracht kommen.

Der Rheinanschluß in Süddeutschland ist nach der geographischen Lage und den Entfernungen nicht in der Lage, auf kürzestem Wasserwege diesen Gesamtaustauschverkehr zu vermitteln, weil der Oberrhein nur einen geringen Anteil an dem in Betracht kommenden Gülerausfuch hat. Die Verkehrszahlen von den Nordseehäfen Emden, Bremen, Hamburg geben einen ausschlaggebenden Beweis, nach welchen Gebieten sich die Ein- und Ausfuhr bewegt. Eine Verkehrs-Verbindung vom Niederrhein aus nach den östlichen und nördlichen deutschen Verkehrsgebieten würde einen erheblich verteuerten Umweg geben, gegenüber der direkten nördlichen Verbindung Nürnberg, Bamberg, Thüringen, Weser, die um ein Drittel und mehr kürzer ist, als die Wegelänge der Donau-Rhein-Verbindung beträgt. Von ebenso großer Bedeutung ist der nördliche Anschluß durch die Weser-Verbindung an das norddeutsche Wasserstraßennetz des Rhein-Weser-Elbe-Kanals, als Nahverbindung mit dem nordwestlichen Produktionsgebiete für Steinkohle und Eisen, mit dem Anschluß des Dortmund-Ems-Kanals und dem Seehafen Emden, wie der Anschluß an den Weltverkehr in Bremen, der in viel kürzerer Verbindung als mit der Rheinmündung in Rotterdam steht. Da nun überall in Deutschland die Donau-Verkehrspolitik zu einer allgemein deutschen Angelegenheit bereits gemacht ist, so setzt das

voraus, daß für den Ausgleichverkehr mit den Donauländern die Interessengebiete nach ihrer geographischen Lage möglichst durch leistungsfähige Wasserstraßen auf kürzestem Wege angeschlossen werden, da sonst die Wirtschaftlichkeit zur Erreichung billiger Frachten verloren geht und der Zweck nicht erreicht wird. Es dürfte auch nur dann ein Reichsinteresse begründet sein und die Reichstagsmehrheit für eine Beihilfe zu haben sein, wenn diese Voraussetzung erfüllt werden kann und alle größeren Gebiete Berücksichtigung finden. In der Presse sind bereits diesbezüglich die verschiedensten Projekte behandelt, namentlich auch in Bezug der Rhein-Donau-Verbindung. In einem Artikel in der Kölnischen Zeitung: „Der Wasserweg von Norddeutschland zur Donau“ wird auf die große Bedeutung einer Wasserverbindung zwischen Nordwestdeutschland und den Donauländern hingewiesen, weil das Bedürfnis eines Ausgleichverkehrs von Nahrungsmitteln und industriellen Erzeugnissen in hohem Maße vorhanden sei. Welche Wasserwege für Süd-, West- und Norddeutschland in Betracht kommen, wird einer näheren Betrachtung unterzogen. Von den schwebenden Projekten sind

- 1) die Donau-Rhein-Verbindung im Anschluß an das süd- und nordwestdeutsche Wasserstraßennetz,
- 2) die Donau-Weser-Verbindung im Anschluß an den Rhein-Weser-Kanal,
- 3) die Donau-Elbeverbindung mit dem Anschlußprojekte des Rhein-Weser-Elbe-Kanals in Magdeburg,

zur Vergleichung gebracht. Diese 3 Schiffahrtswege sind als die hauptsächlich in Betracht kommenden Wasserstraßen in Gegenüberstellung der einzelnen Linien wirtschaftlich und technisch näher behandelt. Für die kalkulatorischen Entfernungen ist für das nordwestdeutsche Kohlen- und Produktionsgebiet Duisburg als Verkehrszentrum angenommen und die verschiedenen Wasser-Verbindungen von Duisburg ausgehend sind nach den kilometrischen Entfernungen der einzelnen Strecken, mit der Zahl der Schleufen und Hebewerke zusammengestellt. Demnach sollen betragen:

Die Rhein-Verbindung Bamberg-Duisburg

653 Km. mit 35 Schleufen

die Weser-Verbindung Bamberg-Duisburg

648 Km. mit 69 Schleufen und 8 Hebewerken,

die Elbe-Donau-Verbindung Duisburg-Magdeburg-Prag mit dem Donau-Anschluß in Wien 1326 Km. mit 72 Schleufen und 4 Hebewerken.

Der Verfasser schreibt: Wie sich aus dieser Zusammenstellung ergebe, scheide die mittlere Strecke, die Weser-Donau-Verbindung, die überhaupt keine große wirtschaftliche Bedeutung zu haben scheine, aus, da sie in jeder Beziehung die ungünstigste sei. Diese vom Verfasser gewonnene Grundlage für die Beurteilung auf Basis der

kilometrischen Länge führt zu ganz unrichtigen Schlußfolgerungen. Nämlich die angegebenen Zahlen für die Weser-Donau-Verbindung kommen sowohl in betreff der kilometrischen Länge als der Zahl der Schleusen und Hebewerke jetzt nicht mehr in Betracht, da die Berechnungen auf Grund eines früheren Kanalisierungsprojektes der Werra für den thüringischen Anschluß an die Weser mit vielen Schleusen durch das vor 4 Jahren mit dem Bayrischen Kanalverein aufgenommene Projekt einer Großschiffahrtsfrage von der Nordsee (Bremen) nach Bamberg-Nürnberg hinfällig wurden.

Die neue Linienführung im Werragebiet kürzt den Flußlauf durch Begradigungen und vorgesehene Seitenkanäle um 40 km ab und vermindert die Schleusenzahl auf ein Viertel. Auch wurde das erste Projekt der Werra-Main-Verbindung mit einer Anzahl Hebewerke und Schleusen durch ein Tunnel-Projekt, das die Linie von Grimmental bis Bamberg ganz bedeutend abkürzt, zur neuen Grundlage des Projektes gemacht, sodaß die Wasserfrage wesentlich kürzer als die konkurrierende Eisenbahn Weser-Bamberg-Nürnberg ist. Die 270 km betragende Werra-Main-Strecke wird bis zur Weser nur 18 Schleusen erhalten. Bei einer Gegenüberstellung dieses Projektes auf der neuen Grundlage steht die Weser-Verbindung an erster Stelle. Es ist zweifellos richtig, daß der Anschluß der Donau und im Speziellen die bayrischen Verkehrsinteressen zu dem nordwestdeutschen Industrie-Gebiete von großer Bedeutung sind, ferner der direkte Anschluß an den Weltverkehr in Bremen auf deutschem Boden, der im Vergleich zu Duisburg-Rotterdam ganz erheblich kürzer ist, und ebenso ist der gleichzeitige Anschluß an das ganze norddeutsche Wasserstraßennetz nicht minder von hoher wirtschaftlicher Bedeutung.

Aber der kilometrische Längenvergleich der drei Wasserverbindungen mit der Donau bietet keinen kalkulatorischen Anhalt, ob insbesondere Vorteile und welche gegenüber den Eisenbahn-Verbindungen damit erreicht werden, wie solches für die Beurteilung der eventl. Frachtvorteile klargestellt sein muß, da nicht ohne Weiteres jede Schiffahrtsfrage wirtschaftliche Vorteile bringt. Die Schiffahrtsbetriebskosten bzw. die kilometrischen Frachten auf den verschiedenen Schiffahrtsstraßen differieren um mehr als 100% je nach der Leistung und Beschaffenheit der Wasserstraße. Jede Schleuse oder jedes Hebewerk verlängert den Schiffahrtsweg rechnerisch um je 5 km und mehr. Mit welchen Schiffsgrößen die Wasserstraße befahren werden kann und welche Wasserhältnisse für die Schifffahrt in Betracht kommen, ist von ausschlaggebender Bedeutung für die Betriebskosten. Ferner ist es wesentlich für die Höhe der Betriebskosten, ob nach beiden Richtungen stets genügend Gütermengen vorhanden sind oder ob die Güter im wesentlichen nur in einer Richtung verkehren werden, was die Schiffahrtsbetriebskosten bis zu 30% und mehr erhöht. Die Frachthöhen auf den natür-

lichen Wasserstraßen im Berg- und Talverkehr differieren ebenfalls bis zu 50%. Endlich nimmt an der Belastung der Schifffahrtsbetriebskosten auf den künstlichen Wasserstraßen die Höhe der Schifffahrtsabgaben zur Deckung der Bau- und Unterhaltungskosten der Wasserstraße einen wesentlichen Anteil. Die hier in Frage stehenden Wasserstraßen werden Hunderte von Millionen Mark erfordern und hierfür ist die Wahrscheinlichkeitsrechnung, welchen Verkehr die neu zu erbauenden Wasserstraßen haben werden, wieder ausschlaggebend für die Höhe der Schifffahrtsabgaben. Aus den vorstehenden Gründen ist ersichtlich, daß die Beurteilung von Wasserstraßen im Vergleich zur kilometrischen Länge keine Unterlage bietet. Auf jeder Wasserstraße sind andere Verhältnisse, die in jedem Projekte klarzulegen sind.

Bei der Gegenüberstellung des Donau-Verkehrs mit dem nordwestdeutschen Industriegebiet in der „Köln. Ztg.“ ist Duisburg als der Zentralpunkt des Verkehrs irrtümlich angenommen. Duisburg ist nicht die Zentrale, sondern der Umschlagplatz für das nordwestdeutsche Industriegebiet zur Rhein-Schifffahrt. Das Industriegebiet liegt östlich und wird durch den Rhein-Weser-Kanal durchschnitten. Das große Steinkohlengebiet, insonderheit die Qualitäts-Gas-Kohlen und die Eisenproduktionswerke sind mit dem Rhein-Weser-Kanal in Verbindung gebracht. Die Entfernung von Duisburg nach den Revieren Gelsenkirchen, Herne, Dortmund beträgt 20–50 km und auf dieser Schifffahrtstrecke nach dem Rhein sind 8 Schleusen vorhanden und es werden die doppelten Schifffahrtsabgaben wegen der hohen Baukosten erhoben. Die Kanal-Strecke nach der Weser (Minden) ist zwar bis zu 200 km lang, aber ohne Schleufe und mit der Hälfte der Schifffahrtsabgaben belegt. Will man einen Vergleich des Schifffahrts-Verkehrs und der Schifffahrtsbetriebskosten zum Rhein (Duisburg) mit denen zur Weser (Minden) machen, so fallen die höheren Belastungen der Schifffahrt nach dem Rhein durch den Zeitverlust des Schleufens und der doppelten Abgaben gegenüber der Weserseite erheblich in die Waagschale. In kilometrische Länge umgerechnet ist die Differenz aus dem Industrie-Gebiete zwischen Rhein und Weser höchstens mit 80 km zu Ungunsten der Weser zu veranschlagen, die durch die größere Zahl von 35 Schleusen auf der Main-Rhein-Strecke zum mindesten ausgeglichen werden.

Die Main-Strecke von Bamberg bis Main-	
Mündung mit 35 Schleusen beträgt	369 km
Die Entfernung von der Main-Mündung bis	
Duisburg beträgt	284 km
	<u>Summa 635 km</u>
Die Main-Werra-Strecke von Bamberg zur	
Weser mit 18 Schleusen beträgt	276 km
Die Weser-Strecke bis Minden mit einer	
Schleufe beträgt	206 km
	<u>Summa 482 km</u>

Die Main-Weser-Strecke ist bis zu den bezügl. Mündungen des Rhein-Weser-Kanals um 171 km, also nach dem rheinisch-westfälischen Industrie-Gebiete um ein Viertel kürzer, als die Main-Rhein-Verbindung. Dasselbe günstige Verhältnis besteht zwischen den Nordsee-Häfen Bremen und Emden, gegenüber der Entfernung Duisburg-Rotterdam.

Für die Main-Donau-Verbindung kommt für beide Strecken daselbe Projekt in Betracht. Demnach bleibt die Weser-Strecke von der Donau nach Norddeutschland ganz wesentlich kürzer. Die abgekürzte Main-Werra-Weser-Strecke hat aber außerdem noch besondere Vorteile zu Gunsten der Frachtfäße. Diese Wasserstraße erhält einen zweiten Träger für die Verzinsung der Baukosten und der Unterhaltung.

Nämlich mit der Regulierung eines schiffbaren Kanalwasserstandes im Weserlaufe durch Talsperren auf der Main-Weser-Strecke werden gleichzeitig durch die mit der Schiffsstraße verbundenen Wasserkraftgewinnungen bedeutende elektrische Werte geschaffen, die eine Mitverzinsung des Baukapitals der Schiffsstraße gewährleisten, sodaß die Schiffs-Abgaben nur in halber Höhe wie auf dem Rhein-Weser-Kanal erforderlich sein werden. Infolgedessen kalkulieren sich die Schiffsbetriebskosten bezw. die zukünftigen Frachten aus dem nordwestlichen Industriebezirke noch nicht auf die Hälfte des jetzigen Eisenbahn-Kohlentarifs. Die Kohlenfracht wird aus dem westfälischen Kohlen-Gebiete Herne, Gelsenkirchen, Recklinghausen bis Bamberg-Nürnberg nur 42—45 Mk. kosten, und die Schiffsfracht für Eisenerz aus Oberfranken für die Hochofenwerke höchstens 35 Mk. der Waggon zu 200 Ztr. betragen, wogegen die Eisenbahnfracht über 100 Mk. kostet.

Auch ist die Behauptung verfehlt, daß die Weser-Donau-Verbindung schon deshalb ausseide, weil sie keine große wirtschaftliche Bedeutung habe, dagegen die Rhein-Donau- und die Elbe-Donau-Verbindung einander gleichwertig seien. Ein Blick auf die Karte der deutschen Reichslande beweist die unrichtige Annahme.

Von den deutschen Strömen, dem Rhein, der Weser und Elbe, die von Süden nach der Nordsee parallel fließen, beginnt der Weserstrom bei einer Flußlänge von 370 Km. in Münden beim Zusammenfluß der Fulda und Werra, während die Flußläufe von Rhein und Elbe bis zur deutschen Grenze im Süden und Osten schiffbar sind.

Ein 400 bis 500 Kilometer breites Gebiet Mittel- und Süddeutschlands bis zur Donau und den Alpen liegt zwischen dem Rhein und der Elbe, den beiden größten Schiffsstraßen Deutschlands, aber es entbehrt vom oberen Endpunkte der Weser bis zur Donau-(München) einer leistungsfähigen Schiffsstraße. Dieses große Gebiet kann nur mit erheblichen Eisenbahn-Vorfrachten die Schiffsanschlüsse zu den Seehäfen erreichen. Außerdem entbehrt dieses ganze Gebiet die Steinkohle, die mit hohen Eisen-

bahnfrachten mit $\frac{1}{3}$ bis $\frac{2}{3}$ Verteuerung des Produktionswertes beschafft werden muß. Daß die gewerblichen Existenzgrundlagen in Thüringen und Bayern immer schwieriger werden und die Konkurrenzfähigkeit im Wettbewerb mit den Stromgebieten des Rheins und der Elbe erlahmen muß, weil infonderheit die Industrie und die übrigen Gewerbe in diesen Landesteilen aus dem Zollschutz nicht den Vorteil ziehen können, ist ein Hauptgrund, weshalb seit vielen Jahren die Bestrebungen nach einer modernen Schiffsahrtsstraße immer dringender wurden. In diesem Gebiete sind große Naturschätze geborgen, die der Verwertung harren. Für die bedeutende Kali- und die Eisen-Industrie Thüringens ist die Wasserverbindung eine Lebensfrage geworden. Im oberen Gebiete Thüringens besteht eine blühende Spielwaren etc.-Industrie, die auf den Export angewiesen ist. Der Import von überseeischen Ernährungs- und sonstigen Produkten ist in diesen bevölkerten Gebieten ein bedeutender. Hierzu kommen die Eisenerzlager in Oberfranken, auf deren Bezug die Hüttenwerke in Westfalen warten.

Der große Bedarf an Steinkohlen und Eisen aus dem nordwestdeutschen Industrie-Gebiete fällt für den Wasserverkehr erheblich ins Gewicht.

Nach den Ermittlungen aus der Eisenbahn-Verkehrs-Statistik in diesen Landesteilen kann in der Voraussetzung eines billigen konkurrenzfähigen Frachttarifs auf der projektierten Wasserstraße mit einem Verkehr von Massengütern in Kohlen, Eisen, Eisenerzen, Kali, Holz, Futtermitteln, Getreide, Steinen, Ton und den überseeischen Import- und Export-Artikeln auf der Strecke Nürnberg nach der Weser und dem nordwestlichen Industrie-Gebiete wie Bremen in wenigen Jahren mit mindestens 5 Millionen Tonnen gerechnet werden. Dieser Verkehr wird sich durch die Verbindung mit der Donau noch bedeutend erhöhen. Schon die Thüringer Kali-Industrie wird durch die direkte Verbindung mit der Donau durch die billigen Talfrachten nach den Donauländern einen großen Absatz bekommen. Außerdem werden für die Weser-Strecke große Gütermengen durch den Donau-Anschluß im Austausch-Verkehr in Betracht kommen und die Verkehrszahl von jährlich 5 Millionen Tonnen noch wesentlich erhöhen.

Die Weser-Strecke als Glied in der Donau-Verbindung ist daher für ganz West- und Norddeutschland und für alle norddeutschen Bundesstaaten von so erheblicher wirtschaftlicher Bedeutung, daß diese Staaten auf eine zweckmäßige Angliederung an den Donau-Verkehr nicht verzichten können.

Mit diesen norddeutschen Verbindungen wird keineswegs die geplante Rhein-Donau-Verbindung durch den Main in der wirtschaftlichen Bedeutung zurückgedrängt, vielmehr ergänzen sich die beiden Projekte und bilden ein unzertrennbares Ganzes in den allgemein hervorgetretenen Bestrebungen, den Donau-Verkehr an das deutsche

Wasserstraßennetz anzuschließen: denn der Rhein-Anschluß erfolgt vom Oberrhein in Mainz und schließt außer dem bayrischen Main-Verkehr die großen Verkehrsplätze Süddeutschlands, Frankfurt, Mannheim, die Städte der bayrischen Pfalz, Karlsruhe, Straßburg, einerseits und den Rhein abwärts bis Cöln, Duisburg anderseits an. Dieses große Rheingebiet zu verbinden, bildet mit dem nordwestlichen Anschluß an die Weser eine gewisse Interessen-Gemeinschaft. Da die Frachten auf der Main-Strecke nach den rheinischen Plätzen mit der nördlichen Weserstrecke zum Rhein bis Duisburg nicht sehr verschieden sein werden, so wird es vorkommen, daß ein Main-Schiff mit Ladung nach der Rhein-Strecke für die Rückfracht aus dem westfälischen Industrie-Gebiet die nördliche Weser-Strecke benützt und so auch umgekehrt. Also wird mit den beiden Strecken das erst erreicht, was den allgemeinen Bestrebungen entspricht, nämlich den Donau-Verkehr auf kürzestem Wege in Süd-, Mittel- und Norddeutschland zugänglich zu machen. Dadurch wird das deutsche Reichs-Interesse geweckt, und die ganzen deutschen Bundesstaaten haben ein Interesse an der Durchführung der beiden Verbindungen der südlichen Main- und der nördlichen Weser-Strecke.

Direkte Elbe- und Oder-Verbindungen mit der Donau liegen auf österreichischem Gebiete, also außerhalb des deutschen Reiches und mag es bei dieser Betrachtung dahingestellt bleiben, ob diese Projekte zur Durchführung gelangen, zumal sie keineswegs als Konkurrenzprojekte zu betrachten sind, vielmehr auch diese Verbindungen für den Osten Deutschlands als erwünscht erscheinen.

Nach den Begründungen der bayrischen Resolution ist der Ausbau der Donau-Rhein-Verbindung aus finanziellen Gründen in mehreren Etappen in Aussicht genommen. Diese Gründe liegen für die Main-Weser-Verbindung keinesfalls vor. In der vom Verfasser dieses zur Veröffentlichung gebrachten Denkschrift „Die Großschiffahrtsstraße Nordsee-Donau-Verbindung“ ist nachgewiesen, daß der Bau einer leistungsfähigen Großschiffahrtsstraße Nürnberg, Bamberg mit der Weser durch die gleichzeitige Verwertung der mit der Schiffahrtsstraße gewonnenen Wasserkräfte eine sichere Verzinsung des Baukapitals und der Unterhaltungskosten gewährleistet und daß auch ein großes Interesse für den Rhein-Weser-Hannover-Kanal vorliegt. Weder die interessierten Staaten noch die beteiligten Landesbewohner werden finanzielle Opfer zu bringen haben. Die Wasserstraße schafft Werte und direkte Einnahmequellen und wird Träger eines großen Kulturwerkes, indem dadurch eine neue verbesserte wirtschaftliche Existenzgrundlage für Süd-, Mittel- und Nordwest-Deutschland für alle Zukunft geschaffen wird, sodaß sich für diese Strecke ein Aufschub des Baues nicht rechtfertigen würde. Die interessierten Staaten und Bürger haben alle Ursache, alle Vorbereitungen für die Vollendung der noch rückständigen Vorarbeiten alsbald nach dem

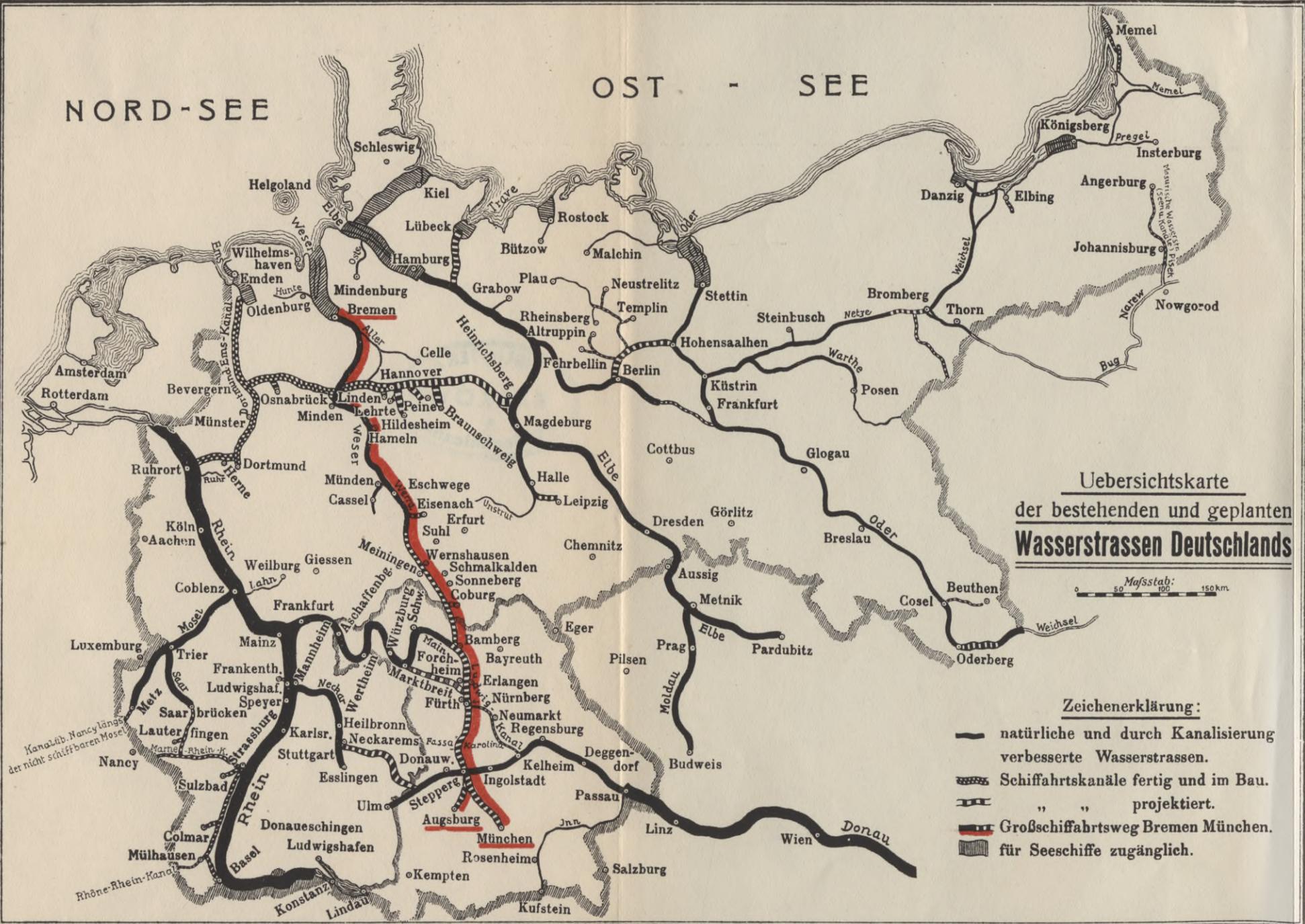
Kriege fertigstellen zu lassen. — Aus dem Vorgange der letzten Zeit ist auf dem Gebiete der Elektrizitäts-Verförgung zu entnehmen, daß die großen deutschen Bundesstaaten mit der elektrischen Nußbarmachung unserer Wasserkräfte im Interesse unseres ganzen Wirtschaftslebens vorzugehen nunmehr entschlossen sind. Die preußische Staatsregierung hat bereits durch die Gewinnung der Wasserkräfte der Edertalsperre ein großes Verförgungsgebiet in Angriff genommen. Der preußische Landtag hat für weitere Wasserkraft-Anlagen an der Mündung der Werra und Fulda 3¹/₂ Mill. Mk. bereit gestellt und jüngst über 6 Mill. Mk. für die Elektrizitäts-Gewinnung bei der Main-Kanalifizierung Aschaffenburg, Frankfurt, wodurch eine elektr. Stromverbindung mit Kraftwerken im Quellgebiete der Werra-Fulda hergestellt werden soll, bewilligt. Die Sächsische Staatsregierung hat bereits den Entschluß gefaßt, eine Monopolifizierung des Elektrizitätswesens vorzubereiten und in Bayern schwebt ähnliches. Da mit dem Ausbau des Projektes der Werra-Main-Wasserstraße die Aufspeicherung bis 500 Mill. Cbm. Winterwasser durch Talsperren verbunden ist, wodurch die Weser einen kanalifizierten Wasserstand erhält, auch der Bau der Schifffahrtsstraße mit der Kraftgewinnung im untrennbaren Zusammenhange steht und wesentliche Änderungen in der Linienführung und den übrigen technischen Grundlagen bei näherer Durchprüfung sich nicht zeigen werden, so würde jeder Tag ein Verlust am Nationalvermögen sein, wenn diese Kulturaufgabe verlagert würde.

Es wird daher auch Aufgabe der mitteldeutschen Interessengruppen sein, Stellung zu der jetzigen Bewegung bezüglich der Donau-Verbindung baldigst zu nehmen, damit ihre Interessen nicht ins Hintertreffen gedrängt werden.



NORD-SEE

OST - SEE



Uebersichtskarte
 der bestehenden und geplanten
Wasserstrassen Deutschlands

Masstab: 1:100,000
 0 50 100 150 km

Zeichenerklärung:

-  natürliche und durch Kanalisierung verbesserte Wasserstrassen.
-  Schiffahrtskanäle fertig und im Bau.
-  " " " " projektiert.
-  Großschiffahrtsweg Bremen München.
-  für Seeschiffe zugänglich.

Kanal Lib. Nancy längs
 der nicht schiffbaren Mose

BIBLIOTEKA
KRAKÓW
*
Politechniczna

NORD-SEE

S. 61

WYDZIAŁY POLITECHNICZNE KRAKÓW

BIBLIOTEKA GŁÓWNA



L. inw.

31612

Kdn., Czapskich 4 — 678. 1. XII. 52. 10.000

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000298405