

Vertraulich!

Gemeinsame Veröffentlichung
des
Deutsch-österreich.-ungar. Wirtschafts-Verbandes
und des
Schlesischen Provinzialvereins für Fluß- und
Kanalschiffahrt.

Verhandlungen

über den

Donau-Oder-Elbe-Kanal

am 21. und 22. März 1917

in Breslau im Hause der Schlesischen Gesellschaft
für Vaterländische Kultur



VIII.

1354

F. 3

221^a

VI.

W.A. 2837

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000294664

Vertraulich !

Gemeinsame Veröffentlichung
des

Deutsch - österr. - ungar. Wirtschafts - Verbandes
und des

Schlesischen Provinzialvereins für Fluß- und
Kanalschifffahrt.

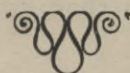
Verhandlungen

über den

Donau-Oder-Elbe-Kanal

am 21. und 22. März 1917

in Breslau im Hause der Schlesischen Gesellschaft
für Vaterländische Kultur



Verhandlungen 1917

*x
1354*

F3. 221a



114642

Inhalts-Verzeichnis.

Seite

Ansprachen beim Begrüßungsabend am 21. März 1917:

Oberbürgermeister Matting, Breslau	3
Bergrat Gothein, M. d. R., Berlin	5
Geheimrat von Eichborn, Präsident der Handelskammer, Breslau . .	8
Oberkurator der Donau-Regulierungskommission von Steiner, Wien	9
Dr. Demuth, 1. Sekretär der Handels- und Gewerbekammer Reichenberg	9
Dr. Vago, Sekretär der Handels- und Gewerbekammer Budapest . . .	11
Dr. Rausch, Syndikus der Handelskammer Dessau	11

Verhandlungen am 22. März 1917:

Vorsitzender Geheimrat Dr. Paasche, Berlin	13
Schriftführer Syndikus Brandt, Berlin	15
Vorsitzender Geheimrat Dr. Paasche, Berlin	19
Berichterstatter Hofrat von Schneller, Wien	21
Vorsitzender Oberkurator von Steiner, Wien	50
Berichterstatter Bergrat Gothein. M. d. R., Breslau	50
Vorsitzender Geheimrat Dr Paasche, Berlin	62
Berichterstatter Stadtbaudirektor Ingenieur Goldemund, Wien . . .	62
Vorsitzender Geheimrat Dr. Paasche, Berlin	68
Dr. E. Friedmann, Brünn	70
Dr. Karst, Syndikus der Handelskammer Dresden	72
Redakteur Seress, Wien	74
Vorsitzender Geheimrat Dr. Paasche, Berlin	76
Stadtbaudirektor Dr. Kellner, Brünn	76
Landesbauinspektor Freystedt, Posen	78
Vorsitzender Geheimrat Dr. Paasche, Berlin	78

Teilnehmer-Verzeichnis	81
---	----

Sonderbeilagen:

1. Wasserstraßen Mitteleuropas
2. „ „ „ (Länge und Zahl der Gefällstufen)
3. „ „ „ Übersichts-Längenprofile.

Akc. Nr. 2868/50

Ansprachen

beim Begrüßungs-Abend, am 21. März 1917.

Oberbürgermeister **Matting**, Breslau: Meine sehr geehrten Herren! Das Werk zu dessen Beratung und möglicher Förderung Sie sich heute, inmitten des großen Weltkrieges, in den Mauern unserer Stadt zusammengefunden haben, ist so recht eigentlich ein Kind des Friedens. Es ist geplant worden längst, längst vor Ausbruch des Weltkrieges und wird gebaut werden, erst wenn endlich einmal ein gesegneter Frieden in unseren Fluren eingekehrt sein wird, und doch, meine sehr geehrten Herren, kann dieses Kind die Patenschaft des Krieges nicht verleugnen; erst der Krieg hat uns allen so recht deutlich gezeigt, wie notwendig der Ausbau unserer Wasserstraßen für das gesamte Wirtschaftsleben ist. Der Krieg hat ferner die bisher schon so guten Beziehungen zu der befreundeten österreichisch-ungarischen Monarchie viel, viel enger gestaltet, und das Hinzutreten von Bulgarien und der Türkei hat die Bedeutung dieser Beziehungen noch vertieft; der Krieg endlich eröffnet die Aussicht, daß die befreundete Nachbarmonarchie vielleicht einmal den unbeschränkten Verkehr auf der Donau zur Verfügung haben wird. In dieser Verbindung, meine Herren, treten also zu den wirtschaftlichen Interessen, die bisher für den Ausbau unserer Wasserstraßen maßgebend gewesen sind, die militärischen und politischen in paralleler Wirkung, und wie anregend, wie nachdrücklich diese Wirkung ist, das bezeugt das lebendige Vorwärtsdrängen, das in diese Bestrebungen in der letzten Zeit hineingetragen worden ist; wir haben da zunächst die Bestrebungen des Donau-Main-Rhein-Kanals, die Bestrebungen des Donau-Elbe-Kanals und die Bestrebungen des Donau-Oder-Kanals. Was den Donau-Main-Rhein-Kanal anbetrifft, so scheint er bei unseren maßgebenden Behörden vor dem Donau-Oder-Kanal insofern einen

gewissen Vorsprung voraus zu haben, als er erstens auf deutschem Gebiet gebaut werden wird, und weil eine sehr kräftige natürliche Stütze, der Einfluß der Bayerischen Staatsregierung, ihm zu Hilfe kommt. Was den Donau-Elbe-Kanal anbetrifft, so hat sich erfreulicherweise ein Zusammenarbeiten mit unseren Bestrebungen für den Donau-Oder-Kanal herausgestellt, seitdem die Donau-Elbe-Interessenten erkannt haben, daß die sachgemäße und zweckmäßigste Förderung ihrer Interessen auf dem Wege über den Donau-Oder-Kanal liegen wird. Wenn überhaupt in diesem gemeinsamen Arbeitsziele von einer gewissen Rivalität noch die Rede sein kann, so liegt das vielleicht in dem Gesichtspunkte, daß jeder von den beiden Genossen das Bestreben hat, in der Fertigstellung seines Anteils am ganzen Werke nicht an die letzte Stelle zu kommen. Die Donau-Elbe-Interessenten haben die Forderung aufgestellt, es müsse jedenfalls ihr Kanal, d. h. die Verbindung nach der Elbe, gleichzeitig fertig werden mit dem Donau-Oder-Kanal, und wir wieder haben eine gewisse Befürchtung, daß, wie ich mich habe informieren können, durch die Verbindung mit der Elbe unsere Bestrebungen für den Donau-Oder-Kanal aufgehalten werden könnten. Ich glaube, meine Herren, ja ich bin fest überzeugt, daß das Zwirnsfäden sein werden, über die wir uns im Laufe der Verhandlungen wohl leicht werden verständigen können. Die größte Schwierigkeit liegt wohl darin, daß diese beiden Kanalstrecken nicht auf deutschem Gebiet liegen werden, und daß eine so kräftige behördliche Förderung, wie dem Donau-Main-Rhein-Kanal, unseren Bestrebungen, wie es scheint, nicht zuteil geworden ist. Andererseits aber haben unsere Ziele entschieden den Vorzug der Priorität, denn schon im Jahre 1901 ist bekanntlich durch ein österreichisches Gesetz der Bau des Donau-Oder-Kanals festgelegt worden; und was das Interesse des deutschen Reiches anbetrifft, so bin ich, trotzdem diese beiden Kanalstrecken nicht im deutschen Reiche liegen, überzeugt, daß in dieser Beziehung ein so starkes wirtschaftliches Interesse an der Verwirklichung des Planes und insbesondere an seiner fruchtbaren Entwicklung von deutscher Seite anerkannt werden wird, daß die preußischen und die deutschen Behörden Mittel und Wege finden werden, dem Werke ihre volle Förderung zuteil werden zu lassen. Unsere Aufgabe aber wird es sein müssen, indem wir uns mit den Elbe-Interessenten zusammenschließen, die Bedeutung dieser Wasserstraßen auch

unter dem Gesichtspunkte von Preußen-Deutschland den beiden Regierungen gegenüber so zu betonen, daß wir hoffen dürfen, daß die vielen Widerstände, die sich in formaler wie materieller Hinsicht sicher noch geltend machen werden, siegreich überwunden werden.

Meine verehrten Herren, auf weitere Betrachtungen technischer und wirtschaftlicher Natur will ich mich nicht einlassen, um den weiteren Herren Rednern nichts vorweg zu nehmen. Es liegt mir auch nur ob, als Vertreter der Stadt Breslau hier zum Ausdruck zu bringen, daß unsere Stadt an diesen Bestrebungen ein außerordentlich lebhaftes Interesse hat, und daß der Magistrat unserer Stadt bereit ist, diese Bestrebungen mit allen seinen Kräften zu fördern, und daß er den Wunsch hegt, daß diese Arbeiten den Erfolg haben möchten, den wir im Interesse unserer Stadt, unserer Provinz, unseres engeren und weiteren Vaterlandes und des ganzen großen mitteleuropäischen Wirtschaftsverbandes wünschen.

Gestatten Sie mir nun noch, meine verehrten Herren, daß ich als Vertreter der Stadt Breslau Sie hier, in den Mauern unserer Stadt, herzlich willkommen heiße. Ich darf diesen Willkommensgruß im besonderen richten an die Herren Vertreter der Nachbarmonarchie, denen wir zu großem Dank verpflichtet sind, dafür, daß sie die Anregung zur Vorwärtsbewegung dieses alten Planes gegeben haben, daß sie gewissermaßen die Frage wieder ins Rollen gebracht haben. Ich darf ferner begrüßen die Herren Vertreter des Elbe-Interessengebietes, hinsichtlich deren ich die Hoffnung ausspreche, daß eine volle Verständigung über ein gemeinschaftliches Vorgehen sich erzielen lassen wird. Ich darf nicht zuletzt begrüßen die Herren Vertreter der preußischen und deutschen Staatsregierung, die Vertreter der verschiedenen Handelskammern, Kommunalverbände, Körperschaften und sonstigen, an unserem großen Werke interessierten Vereine; meine Herren, Ihnen allen gilt der Wunsch einer gesegneten und erfolgreichen Tagung, nochmals ein herzliches Willkommen in der alten Wratistawia!

Bergrat **Gothein**, M. d. R., Breslau: Geehrte Herren! Der Schlesische Provinzialverein für Fluß- und Kanalschiffahrt, der gemeinsam mit dem Deutsch-Österreichisch-Ungarischen Wirtschaftsverbände diese Tagung veranstaltet, hat mich

beauftragt, Sie als seine Gäste aufs herzlichste zu begrüßen. Ihr überaus zahlreiches Erscheinen beweist am besten, welches großes Interesse Sie der Frage, die uns hier beschäftigen soll, entgegenbringen; das kann man mit um so größerer Berechtigung sagen, wenn man weiß, mit welchen Schwierigkeiten auf Verkehrs- und Arbeitsgebiet heut Ihr Erscheinen verknüpft ist. Ich begrüße in erster Linie die Herren Vertreter der Reichsämter und Staatsministerien der eigenen und befreundeten Staaten, die trotz der Arbeitsüberlastung, die bei ihnen vorhanden ist, doch nicht gescheut haben, hier zu erscheinen; wir wissen Ihr Opfer zu schätzen. Wer einen Einblick in die Arbeit besitzt, die gegenwärtig an diesen Stellen bewältigt werden muß, der weiß, welches Opfer damit verknüpft ist, Reisen zu unternehmen und zu einer Tagung auswärts zu erscheinen. Ich begrüße ferner die Vertreter der andern Behörden, des Reichs, der Staaten, der Provinz und Städte aufs wärmste, ebenso die der Handelskammern und der uns angeschlossenen Vereine, die mit lebhaftem Interesse unsere Bestrebungen in der Donau-Oder-Kanalfrage verfolgt haben, zuletzt begrüße ich mit ganz besonderer Wärme als Letzten, nicht als Letzten unserem Herzen, den Deutsch-Österreichisch-Ungarischen Wirtschaftsverband, der mit uns diese Tagung veranstaltet hat, und ganz besonders die Herren aus dem verbündeten Österreich und Ungarn, die hier erschienen sind.

Meine Herren, wenn auch durch die Besprechung, die in diesen Tagen in Berlin stattgefunden hat, Ihr Erscheinen hier erleichtert worden ist, so ist es doch nicht immer der nächste Weg, der über Breslau führt, sondern es ist meistens ein Umweg, und auch deshalb wissen wir dieses Opfer zu schätzen, das Sie gebracht haben, um das große Werk, um das durch ein Menschenalter erstrebte Ziel zu fördern, daß Sie sich nicht gescheut haben, hier zu erscheinen in dieser Kriegszeit, in dieser schweren ersten Zeit, wo wir überall unheimlich viel zu tun haben, wo unsere Sorgen täglich und stündlich hinauswandern zu denen, die im Felde stehen, wo die Sorge um die Ernährung unseres Volkes uns bedrückt, und wo wir in nahezu dreijährigem Ringen gemeinschaftlich Schulter an Schulter gegen eine Welt von Feinden gekämpft haben. In solcher Zeit ist es uns ein besonders freudiges Ereignis, Sie aus Österreich und Ungarn als treue Bundesgenossen hier begrüßen zu können. Wir wissen, was wir an Ihnen haben, wir wissen, daß die Einig-

keit stark macht. Und wenn in diesem Weltringen auch fünf gegen eins, gegen uns Mittelmächte stehen, so haben wir doch die feste Zuversicht, daß Mitteleuropa, daß Deutschland, Österreich-Ungarn und seine Verbündeten, nie überwunden werden können, so lange sie einig sind. Daß der Sieg sich an unsere Fahnen heftet, daß, wenn auch so mancher Rückschlag gekommen ist, wir uns immer den Stürmen der Gegner gegenüber siegreich gewachsen gezeigt haben. Und wenn wir hoffen, daß uns bald ein gesegneter Frieden beglücken wird, so danken wir das nicht zuletzt den treuen Bundesgenossen. Das aber, was wir mit diesen Bestrebungen beabsichtigen, ist, das Band nur immer noch fester zu knüpfen, das uns bisher so treu vereint, das Band, das uns immer fester umschließt, je mehr der Güteraustausch, je mehr der Verkehr erleichtert wird. Denn auch diese Zeit steht im Zeichen des Verkehrs, wenn wir abgeschnitten sind vom Weltmarkt; dann ist der innere Verkehr doppelt notwendig, und deshalb haben wir die sichere Hoffnung, daß das, was wir bisher vergeblich erstrebt haben, endlich erreicht werden wird, daß dem Ringen um den Donau-Oder-Kanal, das länger als ein Menschenalter gewährt hat, der Erfolg nicht länger versagt bleiben kann. Gar manche, die es erstrebt haben, sind inzwischen dahingegangen; ich erinnere nur an den verstorbenen Ritter von Proskowetz, meinen lieben hochverehrten Freund, der immer gehofft hatte, daß er die Vollendung des Donau-Oder-Kanals noch selbst erleben würde; ich erinnere an den leider soeben verstorbenen Professor Hofrat Oelwein, von dem das erste Projekt dieses Kanals ausgegangen ist, und dessen wir stets in Dankbarkeit gedenken werden. Ich erinnere an alle die vielen, die dahingegangen sind, ohne das große Werk erlebt zu haben. Aber wir geben uns der Hoffnung hin, es zu erleben, und die große Versammlung, die aus allen Gauen Deutschlands und dem uns verbündeten Österreich-Ungarn herbeigeströmt ist, gibt uns eine Berechtigung, zu glauben, daß der Gedanke des Donau-Oder-Kanals fester Wurzel gefaßt hat, und daß er seine Verwirklichung unbedingt finden wird. Die Interessengegensätze zwischen Oder und Elbe sind dahin, wir sind alle unter einen Hut gebracht, und wir können heute freudig sagen, daß der Plan der Elbe-Oder-Donau-Verbindung auch unser Werk fördern wird.

Meine Herren! Wir können in dieser Zeit der schweren Kriegsnot keine Feste feiern, und wenn es hier nur einen kalten Kriegsimbiß gibt, wenn es nur kalte Küche gibt, so können Sie sicher sein, unsere Herzen schlagen Ihnen desto wärmer entgegen, und aus diesem warmen Herzen heraus rufe ich ein herzliches Glückauf zu allen Freunden, die den Donau-Oder-Kanal erstreben, die durchglüht sind von dem Gedanken, daß diese Verbindung geschaffen werden muß, um nur immer fester zu gestalten das Werk, das Mitteleuropa verbinden soll, und in diesem Sinne bitte ich einzustimmen in den Ruf: Der Donau-Oder-Kanal und alle seine Freunde hier, wie auch die, die nicht kommen konnten, leben hoch! hoch! hoch!

Geheimrat von Eichborn, Präsident der Handelskammer Breslau: Meine sehr geehrten Herren! Gestatten Sie mir, Sie auch im Namen der Handelskammer Breslau aufs wärmste zu begrüßen und Ihnen dafür zu danken, daß Sie unsere alte Handelsstadt zum Sitze Ihrer Tagung erwählt haben, welche bestimmt ist, auch lange von uns gehegten Wünschen zur Erfüllung zu verhelfen. Zieht sich doch seit Dezennien wie ein roter Faden durch die Geschichte unserer Kammer die lebhafteste Sehnsucht und die immer wieder einsetzende Bestrebung für die Durchführung eines Donau-Oder-Kanals, der unserer Heimatsprovinz und ihrer Hauptstadt, dem in altersgrauen Zeiten so weltberühmten Knotenpunkt der großen, von Westen nach Osten, von Süden nach Norden führenden Handelskarawanen einen Teil der Blüte zurückzugeben imstande sein würde, die ihr im Laufe der Jahre unter dem ungünstigen Einwirken von politischen und widrigen Verkehrs- und Tarifverhältnissen verloren ging. Und wie es uns im Laufe der Jahre, so ist es im Laufe dieses endlosen Krieges zweifellos auch vielen Existenzen bei Ihnen ergangen. Nicht jeder ist so glücklich gewesen, durch Kriegslieferungen und Ausnutzung von günstigen Konjunkturen außergewöhnliche Gewinne zu verbuchen; sehr viele werden am Friedensschluß schwer um das Verlorene zu kämpfen haben. So erhoffen wir alle von einem Donau-Oder- beziehentlich einem Donau-Oder-Elbe-Kanal Heilung vieler wirtschaftlicher Schäden, in erster Linie aber, ganz abgesehen von der eminenten Bedeutung der Stärkung unseres militärischen Bündnisses, daß der Kanal die Beziehungen Österreich-Ungarns und darüber hinaus mit uns und ganz Ostdeutschland immer lebhafter gestalten, daß er

unser beiderseitiges Wirtschaftsleben segensreich befruchten und schließlich und nicht zum wenigsten, daß er unsere Länder immer fester und inniger mit einander verknüpfen werde. Gehen unsere Wünsche und Hoffnungen in Erfüllung, und sie werden es, das bin ich gewiß, so werden unsere Kinder und Kindeskinde einst noch auf die heutige Tagung und auf die von ihren Vätern geleistete Mitarbeit voll Stolz und Dank zurückzublicken alle Veranlassung haben; darum nochmals, herzlich willkommen und frohes Gelingen!

von Steiner, Oberkurator der Donau-Regulierungs-Kommission, Wien: Meine verehrten Herren! Für die herzlichen Worte der Begrüßung sowie für die freundliche Einladung zu der so wichtigen Tagung erlaube ich mir, im Namen der erschienenen Österreicher ergebenst und herzlichst zu danken. Die Vertretung der Reichshaupt- und Residenzstadt Wien, ebenso die Vertreter des Landes Niederösterreich sind seit mehr als Jahrzehnten für die Erbauung des Donau-Oder-Kanals mit vollem Nachdruck eingetreten; während des Krieges haben wir erst recht die Bedeutung und den Wert der Donau als Weltverkehrsstraße kennen gelernt. Wir sind daher um so freudiger der Einladung gefolgt, weil wir der Meinung sind, daß die morgige Tagung uns wieder einen Schritt zum Ziele näher bringt, und daß endlich die Erbauung des Donau-Oder-Kanals zur Tat wird. Welch wirtschaftlichen, welch kulturellen Wert sie hat, davon sind wir alle überzeugt; ich erlaube mir daher nochmals, für die Einladung ergebenst zu danken.

Dr. Demuth, Erster Sekretär der Handels- und Gewerbekammer Reichenberg: Sehr geehrte Herren! Ich bitte den geehrten Herrn Vorsitzenden, namens der Reichenberger Handels- und Gewerbekammer für die freundliche Einladung zur heutigen Versammlung den verbindlichsten Dank entgegenzunehmen. Für die herzliche Begrüßung, die den österreichischen Vertretern heute hier zuteil geworden ist, hat bereits Herr Oberkurator v. Steiner den Dank zum Ausdruck gebracht, und ich bitte, mich diesem Danke anschließen zu dürfen.

Bei dem Umstande, daß die schiffbare Strecke der österreichischen Elbe zur Gänze im Bezirke der Reichenberger Kammer gelegen ist, ist es wohl selbstverständlich, daß diese Kammer dem Projekte eines Schiffahrtsweges, der die Oder

mit der Donau und mit der Elbe verbindet, das größte Interesse entgegenbringt. Die Reichenberger Kammer hat sich auch in der Zeit, als sich eine breite Strömung der öffentlichen Meinung in Österreich nach einem kurzen Aufflammen der Begeisterung für künstliche Wasserstraßen gegen den Ausbau projektierte Kanäle gekehrt hat, in ihrer einmal gefaßten Überzeugung von der außerordentlichen wirtschaftlichen Bedeutung dieser Wasserstraßen nicht irre machen lassen. Die schweren Erfahrungen des Krieges haben mittlerweile die Erkenntnis allgemein verbreitet, daß Mitteleuropa auf die Dauer ohne diese Kanalverbindungen seinen Platz in wirtschaftlicher, militärischer und politischer Hinsicht nicht behaupten kann. In Ausnützung des günstigen Windes, der jetzt bei uns für die Verwirklichung der Kanalprojekte eingesetzt hat, hat die Reichenberger Kammer den Anstoß zur Bildung eines Arbeitsausschusses gegeben, der die Aufgabe haben wird, alle Interessenten zusammenzufassen und die Vorarbeiten für die Durchführung dieses Projektes zu übernehmen. Wir sind in der angenehmen Lage, feststellen zu können, daß in diesen Ausschuß alle maßgebenden Ämter, staatlichen und autonomen Behörden, Städte und Körperschaften Österreichs Vertreter entsendet haben, so daß dieser Ausschuß tatsächlich alle Kreise, die an dieser Frage interessiert sind, und namentlich auch die hervorragendsten Fachmänner auf diesem Gebiete vereinigt. Auch der österreichisch-deutsche Wirtschaftsverband besitzt in diesem Ausschusse eine Vertretung.

Die Konstituierung dieses Arbeitsausschusses wird bereits am 24. d. Mts. in Aussig erfolgen und wir hoffen, dort auch Abgeordnete des schlesischen Provinzialvereines für Fluß- und Kanalschiffahrt, bzw. des Arbeitsausschusses des Odergebietes für den Donau-Oder-Elbe-Kanal begrüßen zu können. Namens der Reichenberger Handels- und Gewerbekammer darf ich wohl die zuversichtliche Erwartung aussprechen, daß es dem kürzlich in Dresden gegründeten Donau-Elbe-Oder-Verein und dem österreichischen Arbeitsausschusse im Verein mit dem Arbeitsausschusse des Odergebietes, zwischen denen eine enge Arbeitsgemeinschaft vereinbart ist, in tatkräftigem Zusammenwirken gelingen wird, die Wege für die Durchführung dieses großen Kanalprojektes freizumachen und die Inangriffnahme dieses Werkes zu beschleunigen. Wir in der Reichenberger Handels- und Gewerbekammer begrüßen diese Arbeits- und

Interessengemeinschaft in dieser Frage auch aus dem Grunde, weil wir jede Gelegenheit, die wirtschaftlichen Interessen der beiden Reiche fester aneinanderzuknüpfen, willkommen heißen und weil wir der Meinung sind, daß diese wirtschaftlichen Annäherungsbestrebungen kaum besser als durch tatkräftige, gemeinsame Arbeit in der Richtung auf ein gleiches, hochgestecktes Ziel gefördert werden können.

Dr. Josef Vago, Leitender Sekretär der Handels- und Gewerbekammer Budapest: Sehr verehrte Herren! Im Namen der wenigen Herren, die aus Ungarn hierher an Ihre Tagung gekommen sind, will ich es auch nicht unterlassen, für die liebenswürdige Aufnahme und Gastfreundschaft aufs wärmste und aufrichtigste zu danken.

In bezug auf die Hebung der Binnenschifffahrt können wir Ungarn einstweilen nichts anderes tun als uns darauf beschränken, was ohnehin schon beschlossen ist, nämlich die Regulierung und Vertiefung der Donau an und für sich, denn nur durch Vertiefung des Donauflusses wird es möglich sein, für jene Schiffe die Donau fahrbar zu machen, die später auf den an die Donau sich anschließenden Kanälen verkehren sollen. Da wir nicht als Vertreter irgend welcher Körperschaften Ungarns an dieser Tagung teilnehmen, können wir auch nicht Stellung nehmen zu den Fragen, die hier erörtert werden sollen, aber nichtsdestoweniger sehen wir auch Ihren Bestrebungen mit größter Aufmerksamkeit entgegen und wünschen Ihren Beratungen den besten Erfolg.

Dr. Rausch, Syndikus der Handelskammer für das Herzogtum Anhalt, Dessau: Meine verehrten Herren! Gestatten Sie auch mir, namens der Elbe-Interessenten unseren herzlichsten Dank für die freundliche Begrüßung auszusprechen, die Ihr Herr Vorsitzender hier ausgesprochen hat. Wir sind im Elbegebiet noch nicht so weit wie Sie, wir haben erst vor kurzem unsere Vereinigung gegründet, und zwar eine Vereinigung auf der Grundlage, daß wir gemeinschaftlich mit Ihnen den Kanalgedanken nach Österreich und darüber hinaus fördern wollen. Vorher waren andere Bestrebungen vorhanden — sie sind schon vorhin von Herrn Oberbürgermeister Matting berührt worden —, Bestrebungen dahingehend, daß von der Elbe ein Kanal für sich nach der Donau gebaut werden sollte; diese Bestrebungen sind aber vorüber; unsere heutige Ver-

einigung denkt nur an den gemeinschaftlichen Kanal, an den Donau-Oder-Elbe-Kanal. Diesen Gedanken wollen wir alle zusammen weiter fördern, auf ihm wollen wir aufbauen und weiterarbeiten, das wird uns endlich und am schnellsten zum Ziele führen. Unsere Bestrebungen liegen etwas anders als die Ihrigen; aber nicht etwa, weil wir nicht auch die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen dem Deutschen Reiche und Österreich-Ungarn fördern wollen, haben wir unsere Vereinigung auf der Elbe gegründet, es sind dabei auch nicht gegenteilige Konkurrenzbestrebungen vorhanden, sondern wir haben eine ganz anders geartete Produktion zu vertreten und zu fördern. Während Sie an Schlesien und den Osten denken, wollen wir die davon ganz verschiedene Produktion im Königreich Sachsen heben, wir wollen die Fabrikate und Bodenschätze des Herzogtums Anhalt dem Süden zuführen, namentlich unsere Kalisalze für den Verkehr nach der Donau hin fruchtbar machen; es ist das überaus wichtig sowohl für uns, als auch für Ungarn und Österreich, und hat uns in Anhalt als Uferstaat der Elbe bestimmt, dem Kanalgedanken näher zu treten; ich denke, wenn wir derartig wichtige, die Rentabilität des Kanals verbürgende Rohstoffe besitzen, die wir dem Kanal zuführen können, so wird das ein Grund mit sein, daß dieser Kanal recht bald gebaut wird.

In diesem Sinne begrüße ich das vereinigte Vorgehen und hoffe, daß ihm ein schneller Erfolg beschieden sein wird.

Verhandlungen am 22. März 1917, Vormittag 10 Uhr.

Geheimrat **Dr. Paasehe**, Vizepräsident des Deutschen Reichstages, als Vorsitzender: Meine hochverehrten Anwesenden! Im Namen des Deutsch-Österreichisch-Ungarischen Wirtschaftsverbandes und des Arbeitsausschusses für das Odergebiet für den Donau-Oder-Elbe-Kanal heiße ich Sie, die Sie heut hier so zahlreich erschienen sind, aufs herzlichste willkommen. Sie wissen, wir kommen zu einer ernsten gemeinsamen Arbeit, zu einer Arbeit, die in der heutigen Zeit des Krieges geleistet werden muß, um auf die Zeiten des Friedens vorbereitet zu sein. Der gewaltige Krieg, der seit zwei Jahren unsere deutschen, unsere österreichisch-ungarischen Völker aufregt, hat uns gezeigt, wie notwendig es ist, daß man im Frieden nicht nur auf militärischem Gebiete für den Krieg rüstet, sondern daß man vor allen Dingen auch wirtschaftlich und verkehrspolitisch verbaut, um einen Krieg glücklich zu Ende führen und einen zukünftigen Krieg vermeiden zu können. Wir haben uns im Deutsch-Österreichisch-Ungarischen Wirtschaftsverband dieser Aufgabe der Verkehrsverbindung zwischen Donau, Oder und Elbe, die eigentlich Sache des mit einladenden Arbeitsausschusses des Odergebietes für den Donau-Oder-Elbe-Kanal ist, sowie der Verbindung der deutschen Wasserstraßen mit der Donau ganz besonders deswegen angenommen, weil wir an die großen politischen Ziele glauben, die wir verfolgen müssen, um die jetzt vereint im blutigen Kampf stehenden Nationen zu gemeinsamer gegenseitiger Förderung zusammenzuhalten auch für die Zukunft. Das kann man aber nicht allein durch Gesetze und staatsrechtliche Vereinbarungen erreichen, sondern man muß gleichzeitig auch das Verkehrsleben der beiden Nationen in einer Weise zu regeln suchen, daß diese Länder so bequem und

sicher als möglich miteinander verbunden sind, damit sie imstande sind, allen Angriffen, die von außen kommen könnten, zu begegnen. Sie wissen, nicht die militärische Macht auf den Schlachtfeldern erdrückt uns heute, wir fürchten nicht die militärische Kraft unserer Gegner, aber wir werden schwer bedrängt durch die wirtschaftliche Not, und diese wirtschaftliche Not zu bekämpfen, ihr vorzubeugen, gilt es auch für die Zukunft. Dazu gilt es auch, die großen Wasserstraßen auszunutzen und durch sie uns die Verbindung mit denjenigen Reichen zu bringen, die zukünftig Hand in Hand gemeinsame Ziele verfolgen sollen und wollen, die wichtigste aller Wasserstraßen, die Donau, so auszubauen, daß sie in Verbindung mit den Wasserstraßen Europas imstande ist, das Wirtschaftsleben der Mittelmächte erfolgreich zu befruchten. Wir hoffen ja gerade von den Arbeiten unserer Verbände, das hat unsere Berliner Tagung gezeigt, das haben auch die Vertreter des Reiches und der preußischen Staatsregierung zugegeben, daß diese Fragen möglichst großzügig zwischen den verbündeten Reichen behandelt und die Mittel zur Verfügung gestellt werden, um das Verkehrswesen so auszubauen, daß wir, ungehindert durch feindliche Seesperren, imstande sind, die reichen Hilfsmittel der uns verbündeten Länder zu erschließen und einen lebhaften Gütertausch aufrecht zu erhalten, auch wenn uns der Seeverkehr durch feindliche Gewalt gesperrt würde. Auf Einzelheiten brauche ich nicht einzugehen, das werden die Herren Referenten tun.

Ich heiße Sie noch einmal zu gemeinsamer Arbeit aufs herzlichste willkommen und hoffe, daß unser gemeinsames Streben zu einem Ziele führen wird, nachdem die Annäherung soweit vorgeschritten ist und, Gott sei Dank, darf man sagen, auch weiter fortschreitet, daß wir hoffen dürfen, auch diese schon seit Jahrzehnten geplante Unternehmung einem Abschluß entgegenbringen zu können.

Meine Herren, ich habe als Präsident des Wirtschaftsverbandes die heutige Versammlung eröffnet. Ich darf vielleicht, wenn wir jetzt das Bureau bilden, das Präsidium weiter führen. Ich schlage Ihnen vor, ins Präsidium mit hineinzunehmen Herrn Reichsratsabgeordneten Oberkurator von Steiner aus Wien und Herrn Bergrat Gothein, meinen lieben Kollegen aus dem Reichstage. Sind Sie damit einverstanden? — Es erhebt sich kein Widerspruch. — Die

Herren sind also damit einverstanden. Ich würde weiter vorschlagen, zu Schriftführern Herrn Syndikus Brandt vom Deutsch-Österreichisch-Ungarischen Wirtschaftsverband, Herrn Dr. Demuth, den Vertreter der Handels- und Gewerbekammer Reichenberg, und den Syndikus der Handelskammer Breslau Herrn Dr. Freymark zu ernennen. Die Herren sind bereit, das Amt zu übernehmen. — Es erhebt sich kein Widerspruch. Damit ist der Vorstand konstituiert; wir könnten also in die Verhandlungen eintreten.

Meine Herren, Sie haben gestern einen schönen Begrüßungsabend gehabt, an dem ich leider nicht habe teilnehmen können, weil ich bis 3 Uhr im Reichstage das Präsidium führen mußte und erst mit dem Abendzuge hier eintreffen konnte; wir wollen deshalb heute von feierlichen Begrüßungen absehen, aber ich halte mich doch für verpflichtet, meiner Freude Ausdruck zu geben, daß so zahlreiche Vertreter von Reichs- und Staatsbehörden, Kommunal-Verbänden, Vertreter österreichischer und ungarischer Behörden hier erschienen sind; ich darf vielleicht Herrn Syndikus Brandt bitten, die Liste der Angemeldeten zu verlesen:

Syndikus **Brandt**, als Schriftführer: Von den Behörden und Körperschaften, die sich angemeldet haben, kann ich bei der großen Zahl nur einige hervorheben. Zunächst

aus dem Deutschen Reiche:

Von Zentralbehörden haben sich angemeldet:

- das Reichsamt des Innern, vertreten durch Geheimen Oberregierungsrat Scharmer,
- das Ministerium der öffentlichen Arbeiten, vertreten durch Geheimen Baurat Nakonz,
- der Chef des Feldeisenbahnwesens, vertreten durch Hauptmann Schöne;

von schlesischen Behörden:

- das Stellvertretende Generalkommando des VI. Armeekorps, vertreten durch den Stellvertretenden Kommandierenden General Se. Exzellenz Generalleutnant v. Heinemann, Breslau,
- die Königliche Kommandantur Breslau, vertreten durch Generalmajor v. Paczensky,

- das Königliche Oberpräsidium der Provinz Schlesien, vertreten durch den Oderstrombaudirektor Ober- und Geheimen Baurat Narten zu Breslau, in Begleitung mehrerer seiner Räte,
- die Königliche Regierung in Breslau, vertreten durch Ober-Regierungsrat Fischer und Regierungs- und Gewerberat Dr. Czimatis,
- die Königliche Regierung in Liegnitz, vertreten durch Ober-Regierungsrat v. Puttkammer,
- die Königliche Regierung in Oppeln, vertreten durch den Regierungs-Präsidenten Hergt und Regierungs- und Baurat Preiß,
- das Königliche Polizei-Präsidium Breslau, vertreten durch Regierungsrat Salémon,
- die Königliche Eisenbahndirektion Breslau, vertreten durch den Präsidenten Mallison und Regierungsrat Gerike,
- die Königliche Eisenbahndirektion Kattowitz, vertreten durch ihren Präsidenten Steinbiß und die Oberbauräte Lauer, Simon und Standke,
- die Linien-Kommandantur Breslau, vertreten durch den Linien-Kommandanten Graf Poninski,
- die Schiffahrtsgruppe beim Chef des Feldeisenbahnwesens, vertreten durch den Schiffahrtsbeauftragten Spiesen,
- die Oberpostdirektion Breslau, vertreten durch den Kaiserlichen Oberpostdirektor Geheimen Ober-Postrat Mühlhan,
- die Oberzolldirektion Breslau, vertreten durch ihren Präsidenten Geheimen Oberzollrat Beck,
- die Justizbehörden, vertreten durch den Oberlandesgerichts-Präsidenten Wirklichen Geheimen Rat Dr. Vierhaus, Exzellenz, und den Landgerichts-Präsidenten Dr. Felsmann, Breslau,
- das Königliche Oberbergamt Breslau, vertreten durch die Oberbergräte Ziemann und Remy,
- die Königliche Bergwerksdirektion in Hindenburg, vertreten durch Oberbergrat Mende,
- die Technische Hochschule Breslau, vertreten durch den Rektor Professor Dr. Heinel;

ferner:

in Vertretung des Verwaltungschefs beim General-Gouvernement Warschau: der Vorstand des Strombauamtes Geheimer Baurat Köhn, Warschau, der Senat der Stadt Hamburg, vertreten durch Baudirektor Geheimen Oberbaurat Bubendey und Senatssekretär Dr. Krönig;

von Kommunalverbänden:

die Provinzialverwaltung der Provinz Schlesien, vertreten durch den Landeshauptmann v. Thaer, Geheimen Baurat Gretschel und Landesrat Hauck, die Stadtverwaltung in Breslau, vertreten durch den Oberbürgermeister Matting, Geheimen Baurat von Scholtz, Stadtrat Frömsdorf, Stadtrat Haber, Stadtrat Rosenbaum, Stadtrat Tobler, Stadtrat Dr. Wagner, sowie durch den Stadtverordneten-Vorsteher Justizrat Dr. Heilberg und seinen Stellvertreter Rechtsanwalt Dr. Herschel;

ferner:

- die Magistrate Forst, Gleiwitz, Guben, Kattowitz, Krappitz, Liegnitz, Neusalz, Oels, Oppeln, Stettin, Waldenburg;
- der Landrat von Ohlau v. Heimbürg, der Landrat von Kosel Geheimerat v. Hauenschild;
- die Landwirtschaftskammer für die Provinz Schlesien, vertreten durch ihren Vorsitzenden Geheimerat v. Klitzing, v. Lieres-Répline, Oekonomierat Kuntze, Oekonomierat Dr. Reimann und Dr. Klawki;
- die Handelskammer Berlin, vertreten durch Handelsrichter Heilmann,
- die Handelskammer Breslau, vertreten durch ihren Präsidenten Geheimen Kommerzienrat v. Eichborn, seinen Stellvertreter Handelsrichter Mugdan, ihren Syndikus Dr. Freymark und eine Reihe anderer Herren,
- die Handelskammern Dessau, Dresden, Hamburg, Liegnitz, Oppeln, Posen, Sagan, Schweidnitz, Stettin;
- die Handwerkskammer Oppeln;

weiter von Vereinen,
 außer den einberufenden Vereinen, die durch zahlreiche Herren vertreten sind:

der Zentralverein für Fluß- und Kanalschiffahrt in Berlin, vertreten durch seinen Vorsitzenden Geheimrat Flamm, nebst seinem Zweigverein für Schlesien, vertreten durch Bergrat Gothein und eine große Anzahl anderer Herren, und dem Zweigverein für Posen, vertreten durch seinen Vorsitzenden Hauptmann Fischer v. Mollard und seinen Schriftführer Dr. Hampke,

der Breslauer Schiffsahrtsverein, vertreten durch Direktor Thielecke, Direktor Rischowski und eine Reihe anderer Herren,

der Elbe-Oder-Donau-Verein in Dresden, vertreten durch Dr. Karst,

der Oberschlesische Berg- und Hüttenmännische Verein, vertreten durch seinen Vorsitzenden Bergrat Dr. Williger und seinen Geschäftsführer Bergassessor Dr. Geisenheimer,

der Verband Sächsischer Industrieller,

der Verband deutscher Diplom-Ingenieure,

der Verband deutscher Tiefbauunternehmer,

der Mitteleuropäische Verband akademischer Ingenieur-Vereine,

der Bund der Verkehrsvereine in Leipzig,

der Dresdener Gewerbeverein.

Aus Österreich:

das K. K. Handelsministerium, vertreten durch Hofrat v. Schneller und Hofrat Pachnik, Wien,

das K. K. Ackerbauministerium, vertreten durch Ministerialrat Dr. Deutsch, Wien,

die Donau-Regulierungskommission, Wien, vertreten durch Oberkurator Leopold v. Steiner, den Vorstand des Administrativ- und Präsidialbureaus K. K. Ministerialrat Anton Fischer und Baudirektor-Stellvertreter K. K. Baurat Ingenieur Brandl,

der Landesausschuß für Mähren, vertreten durch den Beisitzer Dr. Freisler, Brünn,

- der Landesausschuß für Österreich-Schlesien, vertreten durch Oberlandesrat Wzentek und Landes-Oberbaurat Rosmanith,
- der Magistrat Wien, vertreten durch Magistratsrat Dr. Müller und Stadtbaudirektor Goldemund,
- der Magistrat Bielitz, vertreten durch Bauingenieur Walczok,
- der Magistrat Brünn, vertreten durch Stadtbaudirektor Dr. Ing. Kellner,
- der Magistrat Oderberg, vertreten durch Bürgermeister Dr. Ott,
- der Magistrat Troppau, vertreten durch Bürgermeister Kudlich,
- die Handels- und Gewerbekammer in Wien, vertreten durch Regierungsrat von Tayenthal und Dr. Kľofetz,
- die Handelskammer in Reichenberg, vertreten durch ihren I. Sekretär Dr. Demuth und Oberinspektor Zulkowsky,
- die Handelskammer Troppau, vertreten durch ihr Mitglied Kaiserlichen Rat Geldner,
- der Österreichisch-Deutsche Wirtschaftsverband in Wien, vertreten durch Kaiserlichen Rat Krause, Professor Dr. Sperl und Redakteur Sereß,
- der Niederösterreichische Gewerbeverein, vertreten durch Kaiserlichen Rat Krause,
- der Bund österreichischer Industrieller in Wien, vertreten durch Dr. E. Friedmann, Brünn,
- der Zentralverein für Fluß- und Kanalschiffahrt Wien und sein Zweigverein für Mähren, vertreten durch Dr. E. Friedmann, Brünn,
- der Elbe-Verein Aussig, vertreten durch W. Reinhart, Tetschen

schließlich aus Ungarn:

- der Ungarisch-Deutsche Wirtschaftsverband, vertreten durch Dr. Vágó, leitenden Sekretär der Handels- und Gewerbekammer Budapest und Generalsekretär Dr. Szende.

Geheimrat Dr. Paasche, als Vorsitzender: Das zahlreiche Erscheinen hervorragender Vertreter beweist uns, daß unseren

Bestrebungen an allen Stellen großes Interesse entgegengebracht wird; ich darf das als ein gutes Zeichen für den Erfolg unserer heutigen Versammlung betonen. Es sind noch eine Reihe von Telegrammen eingegangen, von denen ich einzelne kurz erwähnen will.

Der Unterstaatssekretär Wirkliche Geheime Rat Michaelis schreibt uns:

Ich danke verbindlichst für die freundliche Einladung zu der Besprechung über den Donau-Oder-Kanal. Der Gegenstand Ihrer Beratungen interessiert mich selbstverständlich auf das lebhafteste, aber meine Zeit ist gegenwärtig in so besonderer Weise besetzt, daß ich mir die Freude versagen muß, nach Breslau zu kommen.

Ich wünsche Ihren Beratungen besten Erfolg. Die Wucht der Tatsachen wird auch Ihren Bestrebungen die Bahn ebnen.

Das K. K. Arbeitsministerium in Wien telegraphiert uns:

Ministerium für öffentliche Arbeiten wünscht der Besprechung gedeihlichen Erfolg, kann jedoch leider nicht Vertreter senden.

Und der Zentralverein für Fluß- und Kanalschiffahrt in Österreich sendet uns folgendes Begrüßungstelegramm:

Der Zentralverein für Fluß- und Kanalschiffahrt in Österreich begrüßt Ihre Versammlung und Ihre Arbeit mit den lebhaftesten Wünschen ernstestem Erfolges. Die soeben erschienene Denkschrift unseres Erzherzogs Heinrich Ferdinand zu Gunsten der von uns geforderten Wasserstraße Mitteleuropas ist ein heißungsvolles Zeichen. Tief bedauernd, daß ich nicht unter Ihnen sein kann, werde ich nicht erlahmen, unsere gemeinsamen Zwecke zu fördern. (gez.) Dr. Ruß.

Wir kommen nun zu dem einzigen Gegenstand unserer Tagesordnung, zur Ausführung der Kanalverbindung von der Donau zur Oder mit Anschluß zur Elbe. Wir rechnen darauf, daß es uns gelingen wird, die Referate und die daran anschließende Diskussion bis kurz vor 2 Uhr zu beenden; es soll dann ein gemeinschaftliches Essen stattfinden; viele

der Herren müssen um 3,55 nach Berlin zurück; andere wollen nach dem Süden, sodaß wir für das Essen wenig Zeit übrig behalten würden, wenn wir allzu lange sprechen würden. Ich würde also bitten, daß wir uns ein wenig darauf einrichten, daß wir bis 2 Uhr zu Ende sind.

Ich erteile dem ersten Berichterstatter Herrn Hofrat von Schneller das Wort zu seinem Berichte:

Der Anteil der österreichischen Schiffahrtskanäle am mitteleuropäischen Wasserstraßennetz.

Hofrat von Schneller: Der große Umwerter, der Krieg, hat auch in der Ansicht vieler Kanalgegner eine Änderung herbeigeführt, und speziell die Absperrung der Zentralstaaten vom Überseeverkehr gab Veranlassung, den Wert einer durchlaufenden Wasserstraße als billigen Transportweg vom Südosten Europas nach der Nord- und Ostsee richtig einzuschätzen. Immer zahlreicher erhoben sich die Stimmen, die auf den natürlichen Wasserweg des Orients nach Zentraleuropa, die Donau, hinwiesen und eine Verbindung dieses Stromes mit dem durchgebildeten Wasserstraßennetze Deutschlands forderten. Man glaubte, die Donau neu entdeckt zu haben und vergaß hierbei ganz, daß ihr Verkehr schon in Friedenszeiten ein recht ansehnlicher war; denn er betrug vor Kriegsausbruch mehr als 7 Millionen t, von welchen gegen 3 Millionen t auf die österreichische und bayerische Donau entfielen.

Gegenüber den Ausführungen jener Verkehrspolitiker, welche ihre Häutung von Kanalgegnern zu Wasserstraßenfreunden damit begründeten, daß nur ein durchlaufendes Wasserstraßennetz vom Südosten Europas zu der Nord- und Ostsee Berechtigung habe und daß sie nur Gegner von Lokalkanälen seien, muß festgestellt werden, daß schon im österreichischen Wasserstraßengesetze vom Jahre 1901 das gleiche Ziel verfolgt wurde, da dieses Gesetz in § 1 den Bau von Schiffahrtskanälen von der Donau zur Oder, von der Donau zur Elbe und vom Stromgebiete der Weichsel bis zu einer schiffbaren Strecke des Dniesters anordnete. Durch diese Kanäle, bezw. durch die daran anschließenden Kanalisierungen, erhalten die gegen Norden ziehenden Ströme Deutschlands eine direkte Verbindung nach dem Süden, zur Donau. Eine Ergänzung hierzu für Westdeutschland bietet die Ausführung

eines modernen Schifffahrtskanales zwischen Main und Donau in Bayern, dessen Projektsaufstellung durch die kürzlich im bayerischen Landtag angenommene Gesetzesvorlage gesichert wurde.

Wasser-
straßennetz:
Beil. I: Karte
der Wasser-
straßen Mittel-
europas.)

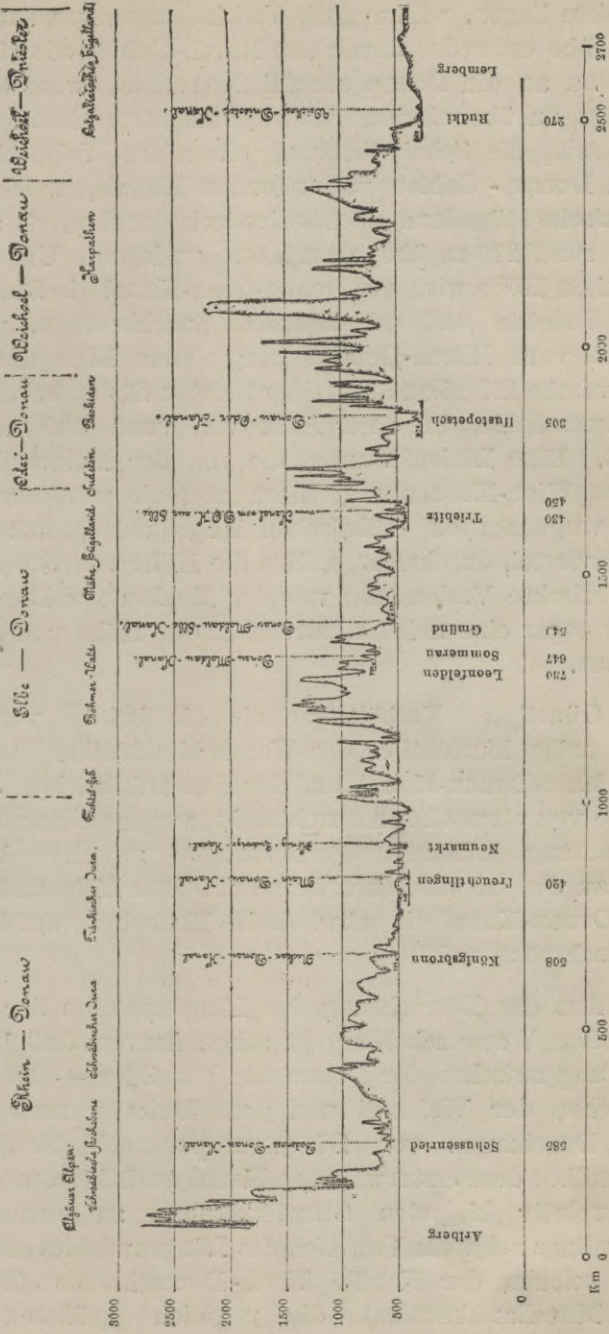
Ein Blick auf die Landkarte zeigt, daß Zentraleuropa von zwei, von Westen nach Osten verlaufenden Wasserstraßen durchzogen wird. Parallel zum südlichen, natürlichen Transversalweg, der Donau, zieht in Norddeutschland, vom Rhein ausgehend, eine künstliche Wasserstraße gegen Osten, die nach Ausbau des fehlenden Teils des Mittellandkanals einen ununterbrochenen Verkehr vom genannten Strom bis zur Weichsel ermöglichen wird. Durch Verbindung der die nördliche Transversalstraße kreuzenden, vom Norden nach Süden verlaufenden Ströme Norddeutschlands, des Rheins, der Elbe, der Oder und der Weichsel mit der Donau erhält Zentraleuropa ein für die Großschifffahrt geeignetes Wasserstraßennetz von mehr als 15000 km Länge, welches im Osten an das Schwarze Meer, im Norden an die Nord- und Ostsee-Häfen angeschlossen ist. Von diesen Verbindungslinien zwischen Norden und Süden liegt nur jene, welche das Stromgebiet des Rheins mit der Donau zusammenschließt und die nur für den westlichen Teil Zentraleuropas von Bedeutung ist, auf reichsdeutschem Gebiete, während die Anschlußkanäle zwischen Elbe, Oder und Weichsel einerseits und der Donau andererseits auf österreichischem Territorium auszuführen sein werden. Diese letztangeführten Verkehrsrouten bilden den Inhalt des österreichischen Wasserstraßengesetzes vom Jahre 1901, welches, wie im Motivenberichte zu diesem Gesetze ausgeführt wurde, ein in großen Zügen entworfenes und einheitliches Wasserstraßennetz schaffen sollte, wogegen die weitere Verästung und Ausgestaltung dieser Grundlinien — ähnlich wie dies bei den Eisenbahnen geschieht — einer späteren Entwicklung vorbehalten blieb.

ig. 1: Mittel-
rop. Wasser-
scheide vom
Arlberg bis
Lemberg)

Man verhehlte sich bei dem Entwurfe des erwähnten Gesetzes keineswegs die Schwierigkeiten, die mit der Überschreitung der zentraleuropäischen Wasserscheide verbunden sind. Verfolgt man die Scheitellinie der Höhenzüge, welche das Stromgebiet der Donau von den Stromgebieten der in die Nord- und Ostsee mündenden Flüsse scheiden, so zeigt es sich, daß die tiefsten Einsattlungen zwischen dem Weichsel- und Dniestergebiete und zwischen dem Oder- und Donau-

Längenprofil der mitteleuropäischen Wasserscheide

vom Riesberg bis Semberg



Figur 1. (In vollendetem Maßstabe): Längenprofil der mitteleuropäischen Wasserscheide von Arlberg bis Lemberg.

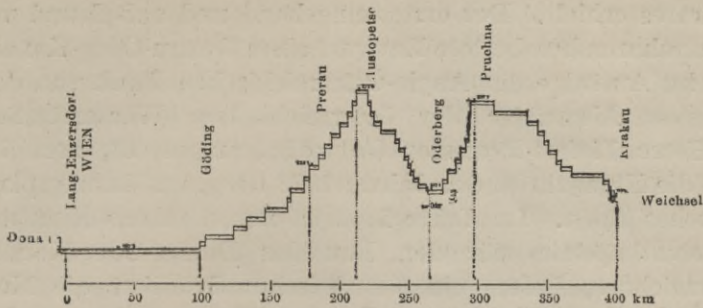
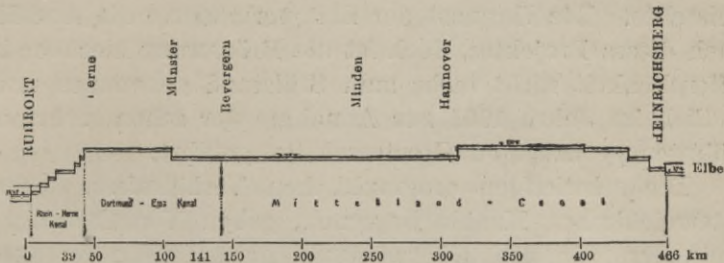
Gebiete liegen, während die Verbindungswasserstraßen, welche die Elbe entweder durch das March-Gebiet oder im Wege der Moldau an die Donau anschließen sollen, wesentlich größere Höhen zu überwinden haben. Dementsprechend wird es möglich sein, die Scheitelhaltung eines das Weichsel-Gebiet mit dem Donau-Gebiet verbindenden Kanals, welche das ostgalizische Hügelland nächst Grodeck durchquert, auf die Kote von rund 270 m über dem Meere zu legen. Ungefähr in der gleichen Höhe wird der Donau-Oder-Kanal die Senke zwischen den Sudeten und den Beskiden durchbrechen, wogegen der Kanal vom March-Gebiete zur oberen Elbe das mährisch-böhmische Hügelland an seiner tiefsten Stelle, bei der Triebitzer Wasserscheide, in einer Höhe von rund 400 m übersetzen muß. Eine Linienführung, die von der Moldau bei Budweis gegen Wien-Korneuburg führt und die westlichen Ausläufer des vorgenannten mährischen Hügellandes, das sogenannte Waldviertel, durchzieht, müßte die Höhe von 530 m ersteigen; eine direkte Verbindung von der Moldau zur Donau bei Linz setzt sogar eine Scheitelhaltung in der Höhe von etwa 700 m voraus.

Günstigere Verhältnisse als die beiden vorangeführten Linienzüge hinsichtlich der Wasserscheidenübersetzungen trifft der Main-Donau-Kanal an, der den fränkischen Jura in der Höhe von etwa 410 m durchbricht, wogegen die nur sekundäre Bedeutung habenden Verbindungen zwischen Neckar und Donau den schwäbischen Jura auf 500 m Höhe und der Bodensee-Donau-Kanal die schwäbische Hochebene auf 575 m Höhe überschreiten müßten.

Aus der Betrachtung des Längenprofiles der mitteleuropäischen Wasserscheide geht schon hervor, daß bei der Verbindung zwischen der Donau und der Oder — die Verbindung zwischen der Weichsel und dem Dniester muß hinsichtlich des Durchzuges von Südosteuropa nach Norddeutschland gegenüber dem ersterwähnten Kanal zurücktreten — technisch die relativ kleinsten Schwierigkeiten zu erwarten stehen. Allerdings zeigt ein Vergleich des Längenprofiles dieses Kanales mit solchen der Kanäle Nord-Deutschlands (beispielsweise des Mittellandkanales) die ungleich größeren Aufgaben, welche Österreich bei der Erbauung seiner Kanäle hinsichtlich der Höhenüberwindung zu bewältigen haben wird.

Schreibung
r Österreich.
Kanäle.

g. 2: Län-
nprofil des
O.-K. u. des
tlandkan.)

Donau - Oder - Weichsel Kanal.Rhein - Elbe Kanal.

Figur 2. (In vollendetem Maßstabe): Donau-Oder-Weichsel-Kanal. Rhein-Elbe-Kanal.

Die im Vergleich zu den übrigen österreichischen Kanälen relativ geringsten Bauschwierigkeiten, denen der Donau-Oder-Kanal begegnen wird und seine große wirtschaftliche Bedeutung waren auch Veranlassung, schon außerordentlich frühzeitig den Bau dieser Wasserstraße in Aussicht zu nehmen. Die ersten Bestrebungen zur Schaffung einer schiffbaren Verbindung zwischen der Donau und der Oder reichen bis in das 17. Jahrhundert zurück, in die Zeit Kaiser Leopold I., von welchem Monarchen an den damaligen Statthalter von Mähren der Auftrag erteilt wurde, behufs Hebung des Handels nach dem Orient eine Donau-Oder-Wasserstraße auszuführen. Auch eine aus dem Jahre 1719 stammende Karte von W. V. v. Linck zeigt die Planung eines Schiffahrtsweges zwischen der Donau und der Oder, dessen Linienführung annähernd mit der Trasse des derzeitigen Kanalprojektes übereinstimmt. Auch späterhin wurde der in Rede stehende Gedanke weiter verfolgt und im Jahre 1872 von der österreichischen Regierung dem Abgeordnetenhaus ein Gesetzentwurf vorgelegt, welcher die Ausführung mehrerer Wasserstraßen zum Ziele hatte und im

folgenden Jahre die Genehmigung der beiden Häuser des Reichsrates erhielt. Der erste, eingehend und auf Grund von Felddaufnahmen bearbeitete Entwurf eines Donau-Oder-Kanales wurde im Auftrage der Anglo-Österreichischen Bank von dem verewigten Altmeister der österreichischen Wasserstraßen-idee, Herrn Hofrat Professor Oelwein, aufgestellt, doch bereitete die Finanzkrise des Jahres 1873 dem Ausführungsplane ein rasches Ende. Im Jahre 1892 ist neuerlich das Eintreten des Privatkapitales für den Bau des Donau-Oder-Kanales zu verzeichnen, indem ein französisches Syndikat die Konzession für den Bau und Betrieb dieser Wasserstraße erwerben wollte und unter Mitarbeit österreichischer Ingenieure ein Detailprojekt, u. zw. schon für den Verkehr von 600-t-Booten, aufstellte. Die Ungunst der Zeit verhinderte die Ausführung auch dieses Projektes, doch ist die Erörterung hierüber in der Öffentlichkeit nicht mehr zum Stillstand gekommen und hat endlich im Jahre 1901 zur Annahme der schon mehrfach erwähnten großzügigen Gesetzesaktion geführt.

Die schwierigen orographischen Verhältnisse, denen die österreichischen Kanäle begegnen, gaben Veranlassung, neue Methoden für die Überwindung der Höhendifferenzen zu studieren, um die große Anzahl der notwendig werdenden Kammerschleusen zu verringern. Es sei hier gestattet, einen besonders in Laienkreisen allgemein verbreiteten Irrtum richtig zu stellen, nach welchem die Ursache für die Ausführung von Hebewerken an Stelle der Schleusen in dem Mangel an Speisewasser zu suchen sei. Davon kann nicht die Rede sein; die Wasserversorgung des Donau-Oder-Kanales ist reichlich und zuverlässig auch bei Kammerschleusen hohen Gefälles gesichert. Das Bestreben auf Konzentrierung der Gefällsstufen bezweckte vielmehr, die zahlreichen Aufenthalte an den Kammerschleusen zu verringern und dadurch die Fahrzeit und die Fahrtkosten herabzusetzen. Ausschließlich diese wirtschaftlichen Momente — welche übrigens schon im Motivenberichte zur Gesetzworlage vom Jahre 1901 hervorgehoben wurden — veranlaßten die österreichische Regierung, im Jahre 1903 einen internationalen Wettbewerb für ein Kanalschiffshebewerk zu veranstalten, bei welchem nicht weniger als 231, zum weitaus größten Teil außerordentlich sorgfältig ausgearbeitete und geistreich erdachte Konkurrenzprojekte einliefen. Das im Jahre 1904 zur Beurteilung dieser Entwürfe einberufene

Preisgericht konnte jedoch keines der Projekte direkt zur Ausführung empfehlen, weshalb im weiteren Verfolge die mit den beiden ersten Preisen ausgezeichneten und ein weiterer, besonders bemerkenswerter dritter Entwurf einer eingehenden Bearbeitung durch die für die Erbauung der Wasserstraßen geschaffene Wasserstraßendirektion im österreichischen Handelsministerium unterzogen wurden. Die langwierigen und mit besonderer Gründlichkeit durchgeführten Überprüfungen zeigten jedoch, daß die modern ausgestaltete Kammerschleuse sowohl in bezug auf Betriebssicherheit, als auch hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit dormalen von keinem Hebewerkssystem übertroffen werden könne; die angestellten Untersuchungen haben somit zu dem gleichen Resultate geführt, wie die späterhin anlässlich der Erbauung des Hohenzollernkanales seitens der deutschen Wasserstraßen-Bauverwaltung angestellten Studien und es dürfte nach dem jetzigen Stande der technischen Wissenschaften die Ausführung von Hebewerken somit nur in besonderen, durch lokale Verhältnisse bedingten Fällen berechtigt sein. Der von der österreichischen Regierung veranstaltete Wettbewerb für die Ausführung von Hebewerken hat mithin ganz außerordentlich viel zur Klärung der Schiffshebefrage beigetragen. Allerdings war damit auch der Nachteil eines großen Zeitverlustes verbunden und die Begeisterung für die Wasserstraßen flaute ab. Es ist hier nicht der Ort und auch nicht die Zeit, über die Ursachen zu sprechen, warum sich die Ausführung des Gesetzes vom Jahre 1901 in Österreich verzögerte. Ich möchte nur darauf hinweisen, daß der Zeitraum seit Absolvierung der Hebewerkskonkurrenz kein verlorener war. Denn abgesehen von den weit gediehenen Baudurchführungen an der kanalisierten Elbe von Melnik aufwärts und der Moldau im Weichbilde von Prag, erfolgte auch die Aufstellung eines baureifen Projektes für die Wasserstraße von Wien über Mähr. Ostrau und Oderberg bis Krakau; weiteres wurden die dem Hochwasserschutz der letztgenannten Stadt dienenden Bauten sehr gefördert und eine Talsperre an der Bystřička für die Wasserversorgung des Donau-Oder-Kanales aus dem Beczwa-Gebiete dem Betriebe übergeben. Endlich wäre auch die Inangriffnahme des Baues einzelner Teilstrecken des Oder-Weichsel-Kanales zu erwähnen.

Bei der Bestimmung der Trasse des Donau-Oder-Weichsel-Kanales waren nicht nur die gegebenen Geländebeziehungen,

die Kreuzungen mit bestehenden Haupt- und Nebenbahnen, sowie die hochwasserfreie Überschreitung der zu übersetzenden Flußläufe zu berücksichtigen, sondern es mußte auch auf die Wasserversorgung und auf eine günstige Situierung der Kanalstufen — welche wie erwähnt durchwegs als Kammerschleusen ausgebildet sind — Bedacht genommen werden.

Die Kanaltrasse beginnt am linken Ufer der Donau bei Wien und führt in nahezu senkrechter Richtung zum Donaustrom nach Nordosten, um nächst Stillfried nahe an den March-Fluß heranzutreten. Weiterhin verfolgt der Kanal das rechte Marchufer bis hinter Napagedl, übersetzt dort den genannten Fluß und führt dann am linken Ufer bis Prerau, woselbst die Beczwa — ein Seitenfluß der March — übersetzt wird. Hier beginnt der Aufstieg zur Wasserscheide zwischen der March und der Oder, welche nächst Mähr. Weißkirchen erreicht wird. An der rechten Seite des Oder-Tales absteigend, durchzieht der Kanal die Kohlengebiete von Mähr. Ostrau und Oderberg, um dann, sich allmählich wieder hebend, die zwischen dem Oder- und Weichsel-Gebiet nächst Pruchna gelegene Wasserscheide zu übersetzen und, den Weichsel-Fluß zum Teil im großen Abstand begleitend, im Weichbilde von Krakau in die zu kanalisierende Weichsel einzumünden. Die seinerzeit auszuführende Verbindung mit dem von Kosel abwärts bereits kanalisierten Oderfluß erfordert ein rund 60 km langes Verbindungsstück zwischen Kosel und Oderberg, von welchem jedoch nur wenige Kilometer auf österreichisches Gebiet fallen.

Es möge hier gestattet sein, eine in der letzten Zeit von ungarischer Seite gegebene Anregung kurz zu streifen, welche die Kanalisierung des Marchflusses an Stelle des Kanales im Marchtale vorschlägt. Als Begründung hierfür wird angegeben, daß eine Flußkanalisierung billiger sei als die Ausführung eines Lateralkanales — was nur unter gewissen Voraussetzungen zutrifft —, andererseits wird darauf hingewiesen, daß durch Führung des Wasserweges in der March bis zu deren Mündung in die Donau bei Theben der Weg für den Durchzugsverkehr zwischen Nord und Südost eine Abkürzung erfahre. Diese Trassenführung würde natürlich eine vollständige Umgehung von Wien bedeuten, bezw. Transporte, welche von oder zu unserer Hauptstadt geleitet werden sollen, hätten den Umweg über Theben zu machen. Nimmt man nun an,

daß eine Verbindung des Marchflusses mit dem Donau-Oder-Kanal in der Nähe von Stillfried, wo die Kanaltrasse ganz nahe an die March herantritt, erfolgen würde, so ist zu erwägen, daß der Kanal von dort bis Wien schleusenfrei führt, während die Wasserstraße nach Theben mit etwa 2 Schleusen zur March absteigen müßte und mindestens 4 weitere Staustufen im Marchfluß bis zu dessen Einmündung in die Donau erfordern würde. Die durchgehenden, vom Norden nach dem Süden verkehrenden Waren hätten daher bei Ausführung des Donau-Oder-Kanales nach dem Regierungsprojekte zurückzulegen: die Strecke von Stillfried bis Wien, das ist 40 km, und dann die Donau flußabwärts bis Theben in einer Länge von rund 50 km, zusammen demnach rund 90 km. Rechnet man hierzu noch eine virtuelle Längenvermehrung von 5 km für die Durchschleusung vom Kanal in die Donau bei Wien, so ist die gesamte, für die Strecke von Stillfried bis Marchmündung in Rechnung zu stellende Fahrtlänge 95 km. Im Vergleiche hierzu beträgt die effektive Länge der Marchkanalisierung von Stillfried bis Theben 40 km, wozu für die Aufenthalte an den 6 Schleusen ein Betrag von $6 \times 5 = 30$ km kommt, so daß dem früher angegebenen Längenwert per 95 km eine virtuelle Transportlänge von Stillfried über die March bis Theben von rund 70 km gegenübersteht. Die Transitverkehre nach Ungarn und dem Orient würden demnach bei Ausführung der Marchkanalisierung allerdings einen um etwa 25 km kürzeren Weg zurückzulegen haben, als bei Führung des Donau-Oder-Kanales über Wien, dagegen hätten sie die Nachteile, die mit der Benützung eines kanalisierten Flusses verbunden sind, in Kauf zu nehmen. Anders stellt sich die Rechnung für die Verkehre von und nach Wien, welche bei einer vorsichtigen Veranschlagung bald nach Betriebsöffnung des Donau-Oder-Kanales auf mindestens 5 Millionen t geschätzt werden können. Dem Weg auf dem Kanal von 40 km steht gegenüber der Weg von Stillfried über Theben nach Wien, d. i. $70 + 50 =$ zusammen rund 120 km; demnach ist für die Verkehre von und nach Wien, der Weg über Theben um rund 80 km länger als der Kanalweg. Würde man die Einmündung des Kanales nicht bei Stillfried, sondern flußaufwärts der March in Aussicht nehmen, so würden sich die Verhältnisse noch wesentlich ungünstiger für die Marchkanalisierung gestalten, weil der Flußlauf infolge seiner Windungen länger

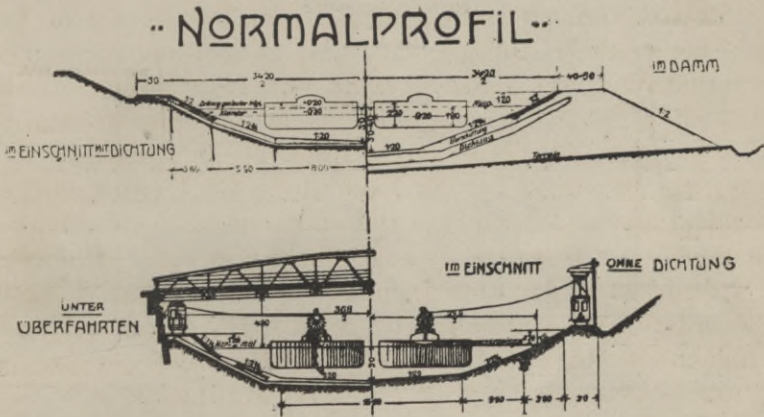
wird als der Kanal und das geringe Gefälle dieses Wasserlaufes eine verhältnismäßig größere Zahl von Schleusen verlangt, als im Kanal vorgesehen sind. Die Idee der Heranziehung der zu kanalisierenden March an Stelle eines Lateralkanales in der Marche Ebene kann daher weder finanziell noch verkehrstechnisch vertreten werden.

Der Aufstieg des Donau-Oder-Kanales von Wien, mit Kote 160,3 — d. i. von der Wasserspiegelkote der ersten und längsten Haltung, welche vom Kanalbeginn bis Göding (Kanal-km 99) reicht — bis zur Kote 275,0 der Scheitelhaltung auf der Wasserscheide zwischen March- und Oder-Gebiet wird mittels 16 Schleusen bewerkstelligt, deren Gefälle zwischen 5,0 und 8,0 m variiert. Den Abstieg zur Oderberger Haltung (Kote 203,3) vermitteln 13 Schleusen von 8,0 bis 2,0 m Gefälle. Im weiteren Aufstieg zur Wasserscheide zwischen dem Oder- und Weichsel-Gebiet, welche mit Kote 267,7 erreicht wird, sind 5 Schleusen von rund 7,5 m und eine dreistufige Schleusentreppe von 27,0 m Gesamtgefälle erforderlich; der Abstieg zur Weichsel bei Krakau (Kote 199,4) wird mittels 11 Schleusen von 7,2 bis 4,7 m Gefälle erzielt. Der Donau-Oder-Weichsel-Kanal weist demnach insgesamt 48 Hubschleusen auf, wozu noch bei der Einmündung in die Donau und Weichsel die erforderlichen Flutschleusen treten. Die Haltungslängen schwanken — abgesehen von der ersten, rund 99 km langen Haltung — zwischen 2 und 25 km; nur zwei Haltungen weisen mit Rücksicht auf lokale Ursachen noch eine geringere Länge auf. Von der rund 410 km langen Kanalstrecke Wien-Krakau liegen 312 km, das sind 76 %, in der Geraden, der Rest im Bogen mit einem Radius, der im allgemeinen nicht unter 600 m mißt. Nur an 3 Stellen mußten Bögen geringer Länge mit einem Halbmesser von 500 m angeordnet werden.

Für die Wahl der Hauptabmessungen des Kanales waren einerseits die Beschlüsse der Verhandlungen des vom deutsch-österreichisch-ungarischen Verbands für Binnenschifffahrt eingesetzten Ausschusses, welcher sich mit den Abmessungen der Kanäle und der Kanalschiffe beschäftigte, maßgebend, nach welchen für den künftigen ungehinderten Durchgangsverkehr auf den Wasserstraßen der Verbandsländer der Durchzug von 8 m breiten Schiffen, die eine Länge von 65 m ohne Steuer und eine Tauchtiefe von 1,75 m haben sollten, zu ermöglichen war; andererseits war auch auf den Übergang der

g. 3: Kanal-
uerschnitte.)

Donauschiffe Bedacht zu nehmen. Auf dem letztgenannten Strome haben die Erfahrungen gelehrt, daß die günstigsten Abmessungen für Schleppkähne die Länge von 67 m einschließlich Steuer und die Breite von 8,2 m sind, wobei eine Lade-fähigkeit, bei 1,8 m Tauchung, von 670 t erreicht wird. Mit Rücksicht auf diese Bootsgröße wurde das Normalprofil des durchwegs zweischiffigen Kanales schalenförmig, mit einer Tiefe in der Mitte von 3,0 m und einer Wasserspiegelbreite von $29\frac{1}{2}$ m ausgebildet, wodurch sich ein Wasserquerschnitt von mehr als 63 m^2 ergibt. Die nutzbare Länge der wegen der Wassererparnis mit Sparbecken ausgestatteten Schleusen beträgt 67 m, die nutzbare Breite 9,6 m, die Drenpeltiefe 3 m.



Figur 3: Normalprofil im Einschnitt mit Dichtung
Unter Überfahrten

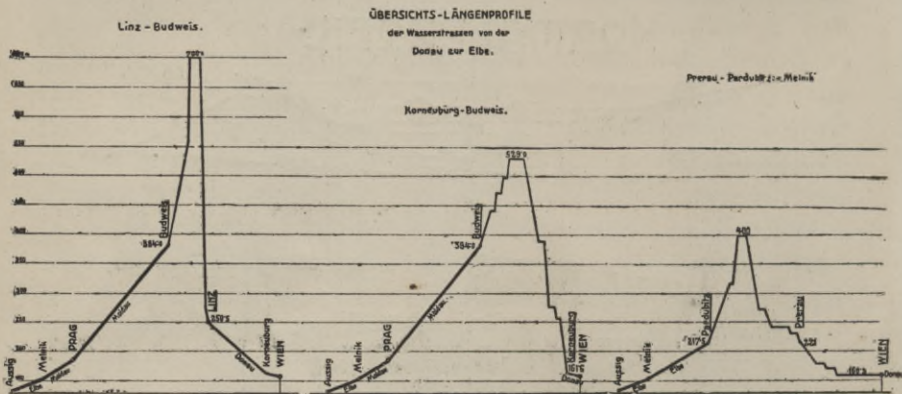
im Damm
ohne Dichtung.

Vorläufig ist nur die Ausführung einfacher Schleusen beabsichtigt, doch ist bei der Grundeinlösung schon darauf Bedacht genommen, daß bei steigendem Verkehr, neben den vorhandenen, zweite, eventuell als Zugschleusen ausgebildete Schleusen ausgeführt werden können.

Es würde hier zu weit führen, auf die einzelnen technischen Details der Baudurchführung einzugehen; es möge daher nur kurz erwähnt werden, daß bei den Überfahrten über den Kanal eine lichte Höhe von 4,5 m über dem normalen Wasserspiegel vorgeschrieben und eine entsprechende Ausgestaltung der Wasserstraße mit Hafenanlagen — welche soweit als erforderlich Eisenbahnanschluß und Umschlagseinrichtungen erhalten sollen — projektiert wurde.

Die Wasserversorgung des Donau-Oder-Kanales erfolgt von der Scheitelhaltung aus und ist für eine ausreichende Wasserzuführung durch die Anlage von umfangreichen Stauweihern im Bezwa- und Oder-Gebiete vorgesorgt. Die Wasserversorgung des Oder-Weichsel-Kanales ist aus den Quellgebieten der Weichsel und deren Zuflüssen gesichert.

Die Baukosten des Donau-Oder-Weichsel-Kanales waren auf Grund eingehender Berechnungen vor dem Kriege, mit 360 Millionen K, das sind rund 900 000 K pro km Kanal veranschlagt worden, von welchem Gesamtbetrage auf den rund 280 km langen Donau-Oder-Kanal etwa 260 Millionen K, auf den rund 130 km langen Oder-Weichsel-Kanal etwa 100



Figur 4: Übersichts-Längenprofile der Wasserstraßen von der Donau zur Elbe.
Linz-Budweis. Korneuburg-Budweis. Prerau-Pardubitz-Melnik.

Millionen K entfallen. Durch die seither eingetretene exorbitante Steigerung der Arbeitslöhne und Materialpreise werden sich auch die Baukosten der Kanäle sehr wesentlich erhöhen.

Die zweitwichtigste Verbindungslinie zwischen dem norddeutschen Wasserstraßennetz und der Donau bildet der Anschluß dieses Stromes an die Elbe. Hierfür sind im österreichischen Wasserstraßengesetze zwei Routen vorgesehen, und zwar einerseits ein Schifffahrtskanal von der Donau zur Moldau nächst Budweis nebst der Kanalisierung der Moldau von Budweis bis Prag und andererseits ein Schifffahrtskanal vom Donau-Oder-Kanal zur mittleren Elbe nebst Kanalisierung der Elbestrecke von Melnik bis Jaroměř. Über den Ort, wo die ersterwähnte Linie von der Donau ausgehen soll, enthält das Gesetz keine nähere Angabe.

Donau-Elbe-Kanal.
fig. 4: Vergleichende Längenprofile)

Schon bei der Erörterung über die Höhenlagen der Verbindungskanäle zwischen Norden und Süden wurde darauf verwiesen, daß die Wasserstraße von der zu kanalisierenden Elbe zum Donau-Oder-Kanal auf einer Kote von rund 400 m aufzusteigen hat, während ein Verbindungskanal von der oberen Moldau bei Budweis zur Donau entweder in der Richtung gegen Wien (Kote 529) oder in der Richtung gegen Linz (Kote 700) wesentlich größere Höhen übersetzen müßte. Erwägt man weiters, daß die Verbindungslinie von der oberen Elbe im Wege des Donau-Oder-Kanales zur Donau Teilstrecken enthält, die — wie die Kanalisierungsstrecke der Elbe von Melnik bis Pardubitz — in Ausführung begriffen, bezw. — wie die Kanalstrecke von Prerau bis Wien — als Teilstück des Donau-Oder-Kanals ohnedies ausgeführt werden muß, so stellt sich ein Längenvergleich der zu Lasten der Verbindung zwischen Elbe und Donau neu auszuführenden Wasserstraßen wie folgt:

1. Verbindung im Wege des Donau-Oder Kanales:
Neu auszuführende Kanalstrecke Pardubitz-Prerau
176 km;
2. Verbindung von der Elbe über die Moldau nach Budweis
und weiter nach Korneuburg:
Baulänge 383 km;
3. Verbindung von der Elbe über die Moldau nach Budweis
und von hier bis Linz:
Baulänge 290 km.

Bei einem Vergleich der Wirtschaftlichkeit zweier Wasserstraßen ist aber außer der effektiven Baulänge und der dadurch entstehenden Baukosten auch die tatsächliche Transportlänge in Betracht zu ziehen. Diesbezügliche Untersuchungen zeigen, daß die virtuelle Transportlänge für den Durchzugsverkehr vom Norden nach dem Süden über den Prerau-Pardubitzer Kanal um rund 170 km kürzer ist als jene über die Linie von Budweis nach Korneuburg, während die Variante über Linz noch ungünstigere Verhältnisse aufweist. Es ist demnach von vornherein klar, daß die Verbindung der Elbe mit der Donau über den Donau-Oder-Kanal so erhebliche Vorteile gegenüber den beiden von der Moldau direkt nach Linz oder Korneuburg an die Donau führenden Wasserstraßen in sich schließt, daß zunächst aus technischen und wirtschaftlichen

Gründen nur die erstangeführte Linie zur Ausführung in Antrag gebracht werden kann. In gleichem Sinne haben sich auch die Elbeinteressenten ausgesprochen und auch das von der Handels- und Gewerbekammer in Reichenberg, gemeinsam mit dem Elbeverein in Aussig in Aussicht genommene Aktionskomitee wird sich die Ausführung des Kanales von Prerau bis Pardubitz zur Aufgabe stellen.

Die Trassenführung dieser Wasserstraße ist in ihrem Anfangs- und Endpunkte durch den Anschluß an die in Kanalisierung begriffene Elbe bei Pardubitz, bzw. durch die Einmündung in den Donau-Oder-Kanal nächst Prerau gegeben. Für die dazwischen liegende rund 170—180 km lange Strecke wurden zahlreiche generelle, durch einzelne örtliche Erhebungen unterstützte Studien angestellt, nach welchen die Linie, von Pardubitz ausgehend und langsam ansteigend, in das Tal der stillen Adler nächst Chotzen führt und dann, zuerst den genannten Flußlauf und später ein Seitental desselben verfolgend, seinen Scheitelpunkt in der nächst Böhm. Trübau liegenden Triebitzer Wasserscheide erreicht. Für den Abstieg gegen Osten kommen zwei Varianten in Betracht, indem einerseits das Sazawa- und Marchtal, andererseits das Trübauer-Tal gewählt werden können, welche Varianten sich in der Gegend von Loschitz vereinigen. Weiterhin soll der Kanal an der linksufrigen Talseite der March über Olmütz bis Prerau führen. Eingehende, bereits angeordnete Untersuchungen werden über die genaue Trassenführung zu entscheiden haben, wobei es auch der Erwägung zu unterziehen sein wird, ob nicht die Scheitelhaltung durch Anlage eines Tunnels tiefer gelegt werden kann.

Sowohl die Westrampe, als auch die Ostrampe des Prerau-Pardubitzer Kanales hat enge, gewundene, zum Teil sogar schluchtartige Täler zu durchziehen. Wer jemals die Bahnlinie von Prerau über Böhm. Trübau nach Prag befahren hat, wird sich der landschaftlich schönen, dafür bautechnisch für einen Kanal umso schwierigeren Strecken des Sazawa-Tales zwischen Hohenstadt und Budigsdorf, sowie des Adlertales zwischen Wildenschwert und Chotzen erinnern. Fluß, Straße und Bahn sind hier zwischen Steilwänden eingezwängt und der neu anzulegende Schifffahrtskanal wird umfangreiche Felssprengungen, sowie mehrfach auch Verlegungen des Flusses und der Bahntrasse erfordern.

Nachdem Pardubitz eine Höhenkote von 217,5 m hat und in Prerau der Donau-Oder-Kanal mit der Kote 221 erreicht werden wird, so hat diese Wasserstraße im Aufstiege sowohl als im Abstiege ein Gesamtgefälle von je rund 180 m zu überwinden.

Eine der schwierigsten Fragen, die bei der Projektierung des in Rede stehenden Kanales der Lösung harret, bildet die Wasserversorgung, nachdem die Triebitzer Wasserscheide außerordentlich wasserarm ist. Die bisherigen generellen Untersuchungen haben aber gezeigt, daß eine zuverlässige Wasserversorgung voraussichtlich im Quellengebiet der Adler durch Anlage entsprechender Stauweiher gefunden werden wird, was allerdings die Ausführung langer und durch ihre Tunnelstrecken kostspieliger Zubringer verlangt.

Bezüglich der Grundsätze für die Trassenlegung und hinsichtlich der Bauwerke gelten die für den Donau-Oder-Kanal gemachten Bemerkungen.

Die durch die Ausführung des Prerau-Pardubitz-Kanales entstehenden Baukosten können wohl erst nach Aufstellung des Detailprojektes angegeben werden. Unter Berücksichtigung der zu erwartenden Bauschwierigkeiten und der gegenwärtigen Preisverhältnisse dürften die Baukosten sich pro Kilometer voraussichtlich höher wie beim Donau-Oder-Kanal stellen.

Nach Schaffung der beiden vorerwähnten Verbindungen, von der Donau zur Oder mit der Fortsetzung zur Weichsel und von der Donau zur Elbe, wird ein Verkehrsnetz geschaffen, welches für Mittel- und Ostdeutschland, und unter der Voraussetzung der Vollendung des Mittellandkanales auch für Westdeutschland, außerordentlich günstige Verkehrsbedingungen bietet. Allerdings entbehrt dieses Wasserstraßensystem hinsichtlich der zulässigen Schiffahrtsgröße der Einheitlichkeit, indem, abgesehen von der Eignung des unteren Laufes der verschiedenen Ströme für Schiffe besonders großer Abmessungen, die künstlichen Wasserstraßen westlich von Berlin, der Mittellauf der Donau und die neu zu erbauenden Verbindungskanäle für den Verkehr von Booten bis etwa 670 t Tragfähigkeit geeignet bzw. projektiert sind, während die deutschen Wasserstraßen östlich von Berlin nur den Durchgang von Booten bis zu 400 t Tragfähigkeit zulassen. Die Vorteile einer vergrößerten Ladefähigkeit in bezug auf Transportverbilligung waren Veranlassung, daß die Schiffsreeder bestrebt sind,

die auf einer Wasserstraße überhaupt zulässigen größten Boote in Verkehr zu bringen und bei Neubauten auf Vergrößerungen der Kanalabmessungen, bzw. bei Regulierungen von Flüssen auf Vergrößerung der zulässigen Tauchtiefe zu dringen. Mit Rücksicht hierauf ist die Teilstrecke Rhein-Hannover des Mittellandkanales schon für den Verkehr von 1000-t-Schiffen bemessen worden und der Entwurf für den Main-Donau-Kanal sieht sogar eine Schiffsgröße von 1200 t Ladefähigkeit vor. Auch in Österreich wird von den Verfrachtern die Verbesserung der Schiffbarkeit der Donau für den Verkehr von 1000-t-Kähnen gefordert. Wenn nun dieser Wunsch auch in der Strecke oberhalb Wiens voraussichtlich bedeutenden technischen Schwierigkeiten begegnen dürfte, so bietet andererseits die Möglichkeit, den Durchgang von 1000-t-Booten auf den österreichischen Kanälen zu gestatten, so große Vorteile, daß die diesbezüglich in Aussicht genommenen Untersuchungen, meiner Meinung nach, zur Ausgestaltung der österreichischen Wasserstraßen für den Verkehr von 1000-t-Booten führen werden. Die zu diesem Zwecke erforderlichen baulichen Vorkehrungen sind übrigens keineswegs bedeutend, nachdem das Kanalprofil mit seiner Tiefe von 3 m in der Mitte und der ansehnlichen Wasserspiegelbreite schon heute den Verkehr derartiger Schiffe zuläßt. Es wird in der Hauptsache daher nur die Verlängerung der Schleusen von 67 m auf etwa 85 m notwendig werden, was einen Mehraufwand von etwa 1,5 % der gesamten Baukosten bedingt.

Wenn nun auch nicht damit gerechnet werden kann, daß gleich anfangs das 1000-t-Boot die vorherrschende Schiffstypen sein wird, der Vorteil der vergrößerten Schleuse vielmehr darin liegt, daß dieselbe außer einem 600-t-Schiff auch den Schleppdampfer aufnehmen kann, so dürfte doch der Hinweis nicht ohne Wert sein, daß nach Sympher die durchschnittlichen Bootskosten für den Tariftonnenkilometer bei einer Tragfähigkeit von 1000 t und einer mittleren Transportweite von 300 km um etwa 12 % niedriger sind als bei Booten mit einer Tragfähigkeit von 600 t.

Was den Anschluß der österreichischen Großschiffahrtsstraßen an Deutschland betrifft, so ist durch den Umbau der Einzelschleusen in Zugschleusen an der Oder unterhalb Kosel wohl der Verkehr der modernen Schiffsgrößen oderabwärts gesichert, die Weiterführung dieser Kähne aber im Oder-

Spree-Kanal, sowie in der Oder-Weichsel-Wasserstraße — welche Schleusen von rund 57—58 m Länge aufweisen — ist ausgeschlossen. Desgleichen ist auch die Elbe dermalen nur bei günstigen Wasserständen für Kähne größerer Tauchtiefe befahrbar. Soll daher das mitteleuropäische Wasserstraßennetz seine Aufgabe voll erfüllen, so muß unbedingt gefordert werden, daß auch jene Wasserstraßen Deutschlands, die dermalen den modernen Schiffsgrößen nicht zugänglich sind, einen entsprechenden Umbau erfahren und die freien Flußläufe auf die erforderliche Fahrwassertiefe reguliert werden.

Bei den bisher für die einzelnen Kanäle angestellten wirtschaftlichen Berechnungen wurden die kommerziellen Untersuchungen lediglich auf den zu erwartenden Lokalverkehr basiert und ohne Rücksichtnahme auf die eventuell zu erhoffenden Durchzugstransporte aufgestellt. Die Ursache hierfür lag zum Teil darin, daß diejenigen Wasserstraßen, für welche ziffernmäßig wirtschaftliche Berechnungen durchgeführt wurden (wie beispielsweise beim Donau-Oder-Kanal), vorerst nicht schiffbare Anschlüsse an die beiden zu verbindenden Stromgebiete vorsahen (der Donau-Oder-Kanal verlangt ja für seine Verbindung mit der Oder die Ausführung einer Kanalstrecke seitens Deutschlands); zum Teil war der Grund auch darin zu suchen, daß die bisherigen Verkehrsberechnungen auf den tatsächlichen Verkehr der in Konkurrenz mit der Wasserstraße stehenden Eisenbahn aufgebaut wurden, während ein Durchzugsverkehr, der erst auf dem neuen Verkehrsweg durch Heranziehung von Verkehren geweckt werden muß, die vor Erbauung der neuen Verkehrsstraße andere Wege gegangen sind, ziffernmäßig schwer erfaßt werden kann. Die Schätzung dieser letzterwähnten Transporte erfordert die Aufstellung vergleichender Frachtkostenberechnungen für die verschiedenen in Konkurrenz kommenden Verkehrsrelationen. Diese Frachtkostenaufstellungen haben aber auch als Basis für die Beurteilung der Bauwürdigkeit der verschiedenen in Frage kommenden Verbindungskanäle zu dienen.

Selbstredend können Transportkostenziffern, welche für die mit dem Seeweg, bzw. den Eisenbahnen in Wettbewerb tretenden durchgehenden Wasserstraßen errechnet werden, nicht als absolut richtig gelten. Einerseits, weil eine theo-

retische Aufstellung von Frachtkosten bei Wasserstraßen aus den sattsam bekannten Gründen an und für sich mißlich ist, andererseits deshalb, weil die ins Kalkül zu ziehenden Verbindungskanäle in manchen Fällen nicht derart eingehend und endgültig studiert sind, daß die für die Ermittlung der virtuellen Längen in die Rechnung eingestellte Schleusenzahl als feststehend zu betrachten ist. Da die Transportkostenziffern aber vorwiegend für Vergleichszwecke zu dienen haben, so ist nicht so sehr ihre absolute Richtigkeit, als deren relative Zuverlässigkeit von Bedeutung, d. h. die zu machenden Voraussetzungen sind gleichmäßig auf alle in Vergleich kommenden Verkehrsrouten anzuwenden.

Dies vorausgeschickt, will ich im folgenden den Versuch machen, für die hinsichtlich des mitteleuropäischen Verkehrs wichtigsten Verkehrsrelationen die zu erwartenden Fahrtzeiten und Transportkosten auf den durchgehenden Binnenwasserstraßen aufzustellen, wobei hinzugefügt werden möge, daß die Grundlagen für die Kostenberechnung außerordentlich vorsichtig gewählt worden sind. Mit den errechneten Transportkostenziffern wird somit auch unter Berücksichtigung der durch den Krieg verursachten Preissteigerungen zuverlässig das Auslangen gefunden werden und die sich eventuell seinerzeit in der Praxis tatsächlich ergebenden Transportsätze werden sich unter den errechneten Ziffern halten. Die Grundlagen für die anzustellenden Rechnungen bilden die virtuellen Längen der zu durchfahrenden Strecken, wobei nach dem allgemein üblichen Vorgange zu der effektiven Länge ein virtueller Längenzuschlag von 5 km pro Gefällstufe gemacht wurde. Für die Ermittlung der voraussichtlichen Transportdauer war zu unterscheiden, ob ein 16stündiger Tagesbetrieb oder Tag- und Nachtbetrieb in Aussicht genommen werden soll. Es ist bekannt, daß mit Rücksicht auf die bei Tag- und Nachtbetrieb erforderliche doppelte Bemannung der Schleppboote die Bootskosten bei 24stündigem Verkehr etwas höher sind als bei reinem Tagesverkehr. Beispielsweise ist nach Sympher bei 600-t-Booten und einer mittleren Verkehrsdistanz von 300 km der 24stündige Betrieb um 6 % teurer als der reine Tagesbetrieb. Da jedoch auf den Strömen allgemein der ganztägige Verkehr üblich und mit Rücksicht auf die sonst unverhältnismäßig wachsende Transportdauer berechtigt ist, habe ich die Rechnung durchwegs für 24stündigen Betrieb aufgestellt, obwohl

es wahrscheinlich ist, daß auf den in die durchgehenden Wasserstraßen eingeschalteten Kanälen bis zur Einlebung des Betriebes nur während der Tageszeit wird gefahren werden. Die Besatzung eines Bootes kann aber natürlich nicht für die Dauer der Durchfahrt des Kanales reduziert werden; es wären daher, streng genommen, die Bootskosten für den Kanalverkehr wohl unter Zugrundelegung der doppelten Besatzung aber nur für 16stündigen Betrieb zu errechnen. Die angestellten Kalkulationen haben aber gezeigt, daß hierdurch nur eine unwesentliche Erhöhung der Gesamttransportkosten gegenüber durchwegs 24stündigem Verkehr eintritt, weshalb behufs Vereinfachung des Rechnungsverfahrens für alle Verkehrsrelationen einheitlich ein Tag- und Nachtverkehr vorausgesetzt wird.

Für die Ermittlung der Transportdauer ist außer der virtuellen Länge (wodurch der Aufenthalt der Schiffe in den Schleusen berücksichtigt ist) auch die mittlere Verkehrsgeschwindigkeit festzusetzen, die auf den künstlichen Wasserstraßen mit 5 km pro Stunde, und auf den freien Flußstrecken im Mittel der Berg- und Talfahrt mit 8 km pro Stunde angenommen wurde. Außer der Fahrzeit kommt für die Be- und Entladung eine Stehzeit in Rechnung zu stellen, welche außerordentlich reichlich und in Berücksichtigung eventueller nicht voraussehender Aufenthalte steigend mit der Transportdistanz zu wählen war. Und zwar wurde vorausgesetzt:

- Eine Stehzeit von 8 Tagen bei einer Transportdistanz bis 500 km;
- eine Stehzeit von 10 Tagen bei einer Transportdistanz von 500 bis 1000 km;
- eine Stehzeit von 15 Tagen bei einer Transportdistanz von 1000 bis 2000 km;
- eine Stehzeit von 20 Tagen bei einer Transportdistanz über 2000 km.

Die Transportkosten setzen sich zusammen aus den Bootskosten, den Auslagen für den Schiffszug (die sogenannten Traktionskosten), den Nebenkosten, d. i. Umladungsgebühr, Hafengebühr u. dgl., endlich den Schiffsfahrtsabgaben.

Die Bootskosten wurden unter der Annahme einer durchschnittlichen Schiffsfahrtsperiode von 270 Tagen im Jahre

und unter der Voraussetzung gerechnet, daß die Kähne in der einen Richtung voll beladen, in der Gegenrichtung mit ein Fünftel Ladung verkehren. Die mittlere Beladung eines 600-t-Bootes ist demnach 360 t. Die jährlichen Auslagen eines Schleppbootes betragen unter außerordentlich reichlicher Einsetzung für Anschaffungspreis, Unterhalt des Schiffesgefäßes, Versicherung, Steuern und Zentralleitungskosten, sowie der Löhne rund 19 000 K. Die Tagesauslagen sind somit bei 24stündigem Verkehr 69 K 40 h; diese Ziffer multipliziert mit der Transportdauer einer Reise in Tagen und geteilt durch die mittlere Beladung eines Bootes ergibt die Bootskosten einer Tonne für die gewählte Transportdistanz.

Die Warenboote werden, zusammengestellt zu Schleppzügen, von eigenen Schleppdampfern befördert. Entsprechend den verschiedenen Widerständen auf den natürlichen und künstlichen Wasserstraßen sind auch verschiedene Schleppmittel für die Kanäle und die Ströme vorzusehen. Da aber mit den auf den Kanälen errechneten Zugskosten nach den Erfahrungen auf der Donau auch für die Traktion auf diesem Strom und somit gewiß auch auf den sonstigen in Betracht kommenden Flüssen reichlich das Auslangen gefunden wird, so wurde für die Zugskosten ein einheitlicher Satz, sowohl hinsichtlich der künstlichen als auch der natürlichen Wasserstraßen, gewählt.

Es würde zu weit führen, hier die Aufstellung der Schleppkosten, die sich aus Stehkosten, Fahrtkosten und Kilometergeldern zusammensetzen, des eingehenden zu erörtern. Das gefundene und im Vergleich mit sonstigen Autoren als außerordentlich hoch zu bezeichnende Rechnungsergebnis ergab für die Traktionskosten im Mittel einen Wert von 0,27 Heller pro tkm, welche Ziffer mit Rücksicht auf die besonderen Strömungsverhältnisse auf der Donau in der Strecke zwischen Budapest und Wien um 10 % und in den Verkehrsrelationen oberhalb von Wien um 25 % erhöht wurde.

Um hinsichtlich der Nebenkosten vollständig sicher zu gehen, wurde pro Tonne gefördertes Gut und Reise ein Betrag von 2 K in die Rechnung eingestellt.

Für die Schiffahrtsabgaben sind nur die künstlichen Wasserstraßen (Kanäle und kanalisierte Flüsse) in Betracht gezogen worden und soll von einer Schiffahrtsabgabe auf den

natürlichen Wasserwegen vorerst abgesehen werden. Eine Ausnahme hiervon bildet nur die schon bestehende Abgabe am Eisernen Tor, welche 2 K pro Tonne beträgt, sowie die von der Donau-Kommission im Mündungsgebiet des Stromes eingehobene Gebühr von 60 h pro Tonne.

Da ich eben von Abgaben sprach, so sei es mir gestattet, darauf hinzuweisen, daß von dem rund 7000 km langen, für die Großschifffahrt geeigneten Wasserstraßen-Netze Deutschlands rund 4500 km auf die natürlichen Wasserwege entfallen und nur 2400 km auf Kanalisierungen und Kanäle. Das Verhältnis zwischen frei schiffbaren Strömen und künstlichen Wasserstraßen beträgt also in Deutschland roh gerechnet 2:1. Ganz anders ist die Lage in Österreich. Nach dem Ausbau der wichtigsten österreichischen Kanäle, d. i. der Donau-Oder-Weichsel-Kanal, die Wasserstraße von der Elbe zum Donau-Oder-Kanal und die Weichsel-Dniester-Schiffahrtsstraße, kann die Länge der österreichischen Großschiffahrtswege auf etwa 2300 km angegeben werden. Hiervon entfallen auf die natürlichen Wasserwege Donau, Elbe, Weichsel und Dniester rund 630 km, während der Rest die kanalisierten Flüsse und die Kanäle umfaßt. Das Verhältnis zwischen frei schiffbaren Strömen und künstlichen Wasserwegen ist daher in Österreich 1:2½. Schon diese Verhältniszahlen allein zeigen, daß das Interesse Österreichs an der Einhebung von Schiffsabgaben auf den freien Strömen ganz anders gewertet werden muß als wie in Deutschland.

Für die künstlichen Wasserstraßen wurde ein Abgabensatz vorausgesetzt, welcher im Mittel der üblichen Abgabeklassen mit 0,8 h pro Tonne und Kilometer festgelegt wurde. Es ist dies derselbe Abgabensatz wie in der amtlichen Rentabilitätsberechnung für den Donau-Oder-Kanal für die Abgabeklasse III: Ordinäre Massengüter (Chamotte, Zement, Grubenholz, Getreide, Erze, Werksteine usw.) vorgesehen ist.

Die Annahme einer mittleren Péagegebühr ermöglicht auch eine angenäherte Berechnung jener Verkehrsmengen, welche erforderlich sind, um auf einer künstlichen Wasserstraße eine Verzinsung des Anlagekapitals zu erzielen. Nimmt man — um in runden Ziffern zu rechnen — beispielsweise die durchschnittlichen kilometrischen Baukosten eines Kanales mit 1 Million K an, so erfordert, bei Annahme eines Zinsfußes

von 4 %, der Zinsen- und Amortisationsdienst für dieses Anlagekapital jährlich rund 42 000 Kronen. Rechnet man hierzu für die Erhaltung, Verwaltung und Zentraleitung des Kanalunternehmens einen Betrag von 8000 K pro Kilometer und Jahr, so ist das jährliche Erfordernis pro 1 km Kanal rund 50 000 K. Bei einem Abgabensatz von 0,8 h/tkm muß demnach die Wasserstraße einen mittleren Verkehr von etwa 6 000 000 t aufweisen, damit das neue Verkehrsunternehmen keine Belastung des Staatshaushaltes verursacht. Die angegebenen Transportmengen werden nach den gemachten Erfahrungen auf den wichtigeren Wasserstraßen Mittel-Europas gewiß in absehbarer Zeit erreicht und übertroffen werden. Für die Übergangszeit, bis zur Einlebung des Betriebes und bis zum Zeitpunkte, in welchem die großen Verkehrsmengen tatsächlich vorhanden sind, muß allerdings mit einer Belastung des Staatshaushalts für den Zinsendienst des in den künstlichen Wasserstraßen gebundenen Kapitals gerechnet werden.

Beilage II:
(Routenkarte.)

Die vorskizzierten Unterlagen ergeben die Möglichkeit, für die verschiedenen Verkehrsrelationen, die Transportdauer und die Transportkosten zu ermitteln. Erstere ist, außer von der effektiven Länge des Wasserweges, auch von der Anzahl der zu überwindenden Gefällsstufen (welche sich bekanntlich in der virtuellen Länge der Wasserstraßen ausdrückt) abhängig; die Transportkostenhöhe wird weiters durch die Länge der zu durchfahrenden künstlichen Wasserstraßen (wegen der Schiffahrtsabgaben) beeinflusst. Für die Beurteilung des Wertes der durchgehenden Wasserwege ist endlich noch die Frage von Bedeutung, welche Länge die noch fehlenden Verbindungsstrecken der einzelnen schon bestehenden Wasserwege haben.

Beilage III:
(durchlaufende
Längenprofile
der
Wasserstraßen
zwischen Nord-
d. Ostsee z.
Schw. Meer.)

Ein Vergleich der durchlaufenden Längenprofile von den Nordsee- und Ostsee-Häfen Rotterdam, Hamburg, Stettin und Danzig zum Schwarzen Meer zeigt, daß die sowohl effektiv, als auch unter Rücksichtnahme auf die virtuelle Länge kürzeste Verbindung von Meer zu Meer über den Donau-Oder-Kanal geht. Es ist nämlich die Route von Stettin oderaufwärts, dann im Wege des Donau-Oder-Kanals zur Donau und donauabwärts bis Sulina effektiv 2918 km lang, welcher Fahrtlänge — da nur eine Wasserscheide mit der absoluten Höhe von 275 m zu überwinden ist — eine virtuelle

Länge von 3218 km entspricht. Die nächstgünstige Verbindungslinie von Meer zu Meer, d. i. von Hamburg elbeaufwärts bis Pardubitz, dann am Kanal von Pardubitz über Prerau bis Wien und donauabwärts bis Sulina, hat eine effektive Länge von 3144 km und, entsprechend der höheren Wasserscheide (Kote 400) eine virtuelle Länge von 3559 km, somit um etwa 350 km mehr als Stettin-Sulina. Die wirtschaftlich ungünstigste Verbindung wird durch den Rhein, den Main-Donau-Kanal und die Donau gebildet, denn die effektive Länge von Rotterdam bis Sulina ist 3529 km, die virtuelle Länge — entsprechend einer Wasserscheidenhöhe von 410 m — 3899 km, sie ist also virtuell um 680 km länger als Stettin-Sulina. Vergleichsweise möge noch erwähnt werden, daß die Verbindung von Danzig weichselaufwärts über den Weichsel-Oder-Kanal und den Oder-Donau-Kanal zur Donau und sodann hier stromabwärts bis Sulina nur eine effektive Länge von 3207 km aufweist, welcher eine virtuelle Länge — trotz des Erfordernisses der Überschreitung zweier Wasserscheiden — von nur 3537 km entspricht, also in bezug auf die Transportlänge zwischen Stettin-Sulina und Hamburg-Sulina einzureihen ist.

Außer den vorgenannten 4 direkten Durchzugsrouten kann aber ein Transitverkehr durch Benützung verschiedener Alternativen der Verbindungskanäle erfolgen. So ist beispielsweise — der Ausbau des Mittellandkanales vorausgesetzt — ein Zusammenschluß der Donau mit dem Rhein sowohl durch den Donau-Main-Kanal, als auch im Wege eines Donau-Elbe- und Donau-Oder-Kanales möglich, da Elbe und Oder unter sich und mit dem Rhein durch Kanäle in Verbindung stehen. Hierdurch ergeben sich für eine Durchzugswasserstraße von Rotterdam bis zur Sulinamündung drei verschiedene Varianten, deren effektiven Transportlängen zwischen 3529 und 3654 km, deren virtuelle Weglängen zwischen 3899 km und 4079 km liegen. Der Unterschied der Höhen der bei den verschiedenen Varianten zu übersteigenden Wasserscheiden ist die Ursache, daß nicht der größten effektiven Länge auch die größte virtuelle Länge entspricht. In ähnlicher Weise ergibt sich für den Hamburg-Sulina-Weg, wenn man von dem für die ostdeutschen Verkehre auszuscheidenden Donau-Main-Kanal absieht, eine Alternative via Pardubitz-Prerau und eine solche, welche unter Verwendung der märkischen Wasser-

straßen den Weg über die Oder und den Donau-Oder-Kanal sucht. Endlich können auch in der Relation Danzig-Sulina die Warenboote entweder weichselaufwärts bis Krakau und von hier über den Weichsel-Oder-Kanal und Oder-Donau-Kanal gehen, während als Alternative der Verkehr auch von Bromberg nach Küstrin auf der Weichsel-Oder-Wasserstraße und in der weiteren Fortsetzung oderaufwärts über Oderberg an die Donau gelenkt werden kann. Die diesbezüglichen Varianten erscheinen durch die vorgeführten Längenprofile charakterisiert, welche schon für sich Anhaltspunkte für die Beurteilung der größeren oder geringeren Wirtschaftlichkeit einer bestimmten Route bieten. Aufgenommen wurde in die Zusammenstellung der Längenprofile auch die Variante Wien-Berlin, einerseits über den Elbeweg, andererseits über den Oderweg. Die Längenprofile zeigen auch hier, welche von den beiden Routen vorzuziehen sein wird.

Frachtsätze.
(Transport-
kostentabelle.)

Noch deutlicher als die Übersichtslängenprofile geben die auf Basis der früher angeführten Grundlagen errechneten Transportkosten und Transportzeiten einen Anhaltspunkt für die Beurteilung des Wertes der Durchzugswasserstraßen. Die Tabelle der Transportzeiten und Transportkosten beleuchtet die Konkurrenzfähigkeit der einzelnen Verkehrsrelationen untereinander und mit den bestehenden Transportwegen (Seeweg und Bahnweg) und ermöglicht hierdurch auch die Beurteilung der Bauwürdigkeit der einzelnen in Betracht zu ziehenden, die verschiedenen Stromgebiete verbindenden Wasserstraßen.

Ohne in die Details der Auswertung der Transportkostentabelle des näheren einzugehen, mögen doch einzelne, hervorragende Momente kurz erörtert werden. So zeigt ein Vergleich zwischen den 4 als Verkehrswege vom Schwarzen Meer zur Nord- und Ostsee in Betracht zu ziehenden Durchzugsrouten, daß — wie dies ja auch schon die vorgeführten Durchzugslängenprofile zum Ausdruck brachten — der Transport in der Relation Sulina-Stettin einen Kostensatz von rund $25\frac{1}{2}$ K pro Tonne, während der Weg von Hamburg nach Sulina über den Prerau-Pardubitz-Kanal etwa 27 K 30 h und der Weg von Rotterdam nach Sulina über den Main-Donau-Kanal einen Kostensatz von 29 K 40 h ergibt. Ungefähr den gleichen Tarifwert als die Relation Hamburg-Sulina hat auch Danzig-Sulina mit 27 K 70 h pro Tonne befördertes Gut.

Zusammenstellung der Transportzeiten und Transportkosten für eine Anzahl Binnenschiffahrtsstrecken

Post-Nr.	Von	Nach	Ueber		Weglänge		Transportdauer			Transportkosten		Fehlende Kanalstrecken	
			effektiv	Wasserstraßen	Kilometer	Tage			pro 1 t	pro 1 tkm in h			
						Fahrzeit	Stehzeit	Zusammen					
Wasserstraßen	Wasserstraßen		h	K	h								
1	Rotterdam	Sulina	a) Rhein, Main, Main-Donau-Kanal, Donau	3529	612 3899	23 1/2	25	48 1/2	29	43	0.84	Kanalisation des Main Main-Donau-Kanal Lateralkanal z. Donau	
			b) Rhein, Mittelland-Kanal, Elbe, Kanal Pardubitz—Prerau—Wien, Donau	3546	1032 4026	25	25	50	33	04	0.93		Kanal: Hannover—Elbe Pardubitz—Prerau Prerau—Wien
			c) Rhein, Mittelland-Kanal, Märkische Wasserstraßen, Oder-Spree-Kanal, Oder, Donau-Oder-Kanal, Donau	3654	1199 4079	26	25	51	34	69	0.95		
2	Hamburg	Sulina	a) Elbe, Kanal Pardubitz—Prerau—Wien Donau	3144	566 3559	21	25	46	27	31	0.87	Kanal: Pardubitz—Prerau Prerau—Wien	
			b) Elbe, Märkische Wasserstraßen, Oder-Spree-Kanal, Oder, Donau-Oder-Kanal, Donau	3268	749 3668	23	25	48	29	43	0.90		Kanal: Kosel—Oderberg Oderberg—Wien
3	Stettin	Sulina	Oder, Donau-Oder-Kanal, Donau	2918	485 3218	19	25	44	25	43	0.87	Kanal: Kosel—Oderberg Oderberg—Wien	
4	Danzig	Sulina	a) Weichsel, Donau-Oder-Weichsel-Kanal, Donau	3207	619 3537	21	25	46	27	72	0.86		Kanal: Weichsel: Zawichost— Kraakau Kraakau—Wien
			b) Weichsel, Weichsel-Oder-Wasserstraßen, Oder, Donau-Oder-Kanal, Donau	3286	778 3676	23	25	48	29	69	0.90	Kanal: Kosel—Oderberg Oderberg—Wien	
5	Wien	Berlin	a) Donau-Oder-Kanal, Oder, Oder-Spree-Kanal	895	583 1225	9	15	24	14	27	1.60		Donau-Oder-Kanal Oder Laterals
			b) Kanal Wien—Prerau—Pardubitz, Elbe, Märkische Wasserstraßen	1075	716 1530	11	15	26	16	46	1.54	Donau-Oder-Kanal Kanal: Prerau—Pardubitz	

Die Tabelle ist aber auch geeignet, den Wert der verschiedenen möglichen Varianten für einen und denselben Binnenwasserweg zu beleuchten. Beispielsweise zeigen die für einen Verkehr von Rotterdam nach Sulina möglichen Alternativen folgendes Bild: Der direkte Verkehr via Rhein und Main-Donau-Kanal kostet pro Tonne 29 K 40 h. Würde der Transport über den Mittellandkanal, die Elbe und den Prerau-Pardubitz-Kanal geleitet werden, so erhöht sich der Tarifsatz auf 33 K und für den Fall der Umleitung des Verkehrs über den Mittellandkanal, die märkischen Wasserstraßen, den Oder-Spree-Kanal, die Oder und den Donau-Oder-Kanal auf 34 K 70 h. Es ist daher ersichtlich, daß die Verkehre aus dem Südosten nach Westdeutschland und umgekehrt, welche über die Elbe oder die Oder dirigiert werden, nur etwa um 10, bzw. 14 % teurer sind, als die über den direkten Weg Main-Donau geleiteten. Dagegen ist natürlich eine Umleitung eines Verkehrs von Ostdeutschland über den Main-Donau-Kanal mit derartigen Kostenerhöhungen verbunden, daß diese Wasserstraße als Verbindungslinie zwischen Ostdeutschland und dem Orient nicht in Frage kommen kann. Die erwähnten Frachtkostendifferenzen der einzelnen Alternativen von 3 K 60 h und 5 K 30 h sind nicht durch die größere Länge des Verkehrsweges verursacht, denn die Umleitung des Rhein-Donau-Verkehres auf die Elbe ist nur mit einer virtuellen Transportverlängerung von etwa 130 km und über die Oder von 180 km verbunden. Die Ursache der relativ größeren Kostensteigerung liegt in der weitaus längeren Benützung der künstlichen Wasserwege und dem damit verbundenen, größeren Anteil der Schiffsabgaben am Frachtsatze.

Ähnlich wie bei der Relation Rotterdam-Sulina stellt sich auch ein Variantenvergleich für Hamburg-Sulina, Danzig-Sulina und Berlin-Wien. Ich möchte aber die Herren durch die weitere Ausführung dieses Themas nicht ermüden; die in der Tabelle angegebenen Transportkostenwerte führen ja eine klare Sprache.

Wiederholt wurde in der Tagespresse auf die Möglichkeit eines Ersatzes des Seeweges vom Schwarzen Meer zur Nordsee und Ostsee durch die billig transportierenden Binnenwasserstraßen hingewiesen. Allerdings trat hierbei, gegenüber der früher üblichen Unterschätzung der Vorteile des Binnenwasserverkehrs, insofern eine Überschätzung ein, als ganz allgemein

die Behauptung aufgestellt worden ist, der Binnenwasserweg sei in der Lage, zu ebenso niederen Tarifsätzen zu befördern als der Seeweg. Wenn dies auch natürlich nicht zutrifft, so zeigen doch die in der Tabelle angeführten Frachtsätze, daß unter gewissen Voraussetzungen der Binnenschiffahrtsweg geeignet ist, mit dem Seeweg wirksam in Konkurrenz zu treten. Nach den Angaben des Hamburger Wasserbau-Direktors, des Herrn Geheimen Baurates Bubendey, eines hervorragenden Kenners der deutschen Schiffahrtsverhältnisse, in einem am 2. September 1916 gehaltenen Vortrage; betragen die vor dem Kriege bezahlten Frachtsätze zwischen Konstanz und Hamburg 14 bis 22 Mk., also im Mittel 18 Mk. Bei der außerordentlichen Steigerung, die die Verfrachtungskosten zur See infolge des Krieges und der damit verbundenen Frachtraumnot erfahren haben und die auch nach Friedensschluß durch lange Zeit anhalten werden, stellen sich die Seefrachtkosten zwischen dem Schwarzen Meer und Hamburg künftighin zweifellos höher als der früher angegebene Wert. Wird nur mit einem Preisaufschlag von 30 % gerechnet, so werden die Seefrachtkosten sich mindestens auf 28 bis 30 K belaufen, wodurch die Konkurrenzmöglichkeit des Binnenschiffahrtsweges selbst von Seehafen zu Seehafen gegeben erscheint, da sich laut Tabelle die Transportsätze in der Relation Schwarzes Meer-Nord- und Ostsee zwischen $29\frac{1}{2}$ und $25\frac{1}{2}$ Kronen bewegen. Noch günstiger stellt sich natürlich das Verhältnis, wenn die Waren zu den Endhäfen eine Vorfahrt zu zahlen haben (wie dies beispielsweise beim Balkangetreide der Fall ist) und von der unteren Donau nach Norddeutschland bzw. umgekehrt versendet werden sollen. In diesen Fällen erhöht sich die Seefracht um die Zubringungskosten zum Hafen, während die Binnenschiffahrtskosten sich infolge der Verkürzung der Transportlängen erniedrigen.

Ich habe in meinen Ausführungen versucht, den geehrten Herren eine kurze Darstellung des Antelles der österreichischen Schiffahrtskanäle und ihres Wertes im mitteleuropäischen Wasserstraßennetze vorzuführen. Es sei mir gestattet, diese Darlegungen in einigen Schlagworten zusammenzufassen:

Schluß-
folgerungen

Außer der Fortführung des Mittellandkanales sind als wichtigste, dormalen noch fehlende Glieder eines mitteleuropäischen Wasserstraßennetzes der Donau-Oder-Kanal mit

seiner Fortsetzung zur Weichsel, der Donau-Elbe-Kanal und die Verbindung zwischen Rhein und Donau zu bezeichnen. Von diesen Routen fallen sowohl die Verbindung zwischen der Oder, bezw. der Weichsel und der Donau, als auch diejenige zwischen Elbe und Donau auf österreichisches Gebiet. Erstere erfordert für die Zwecke der Ausbildung als Durchzugswasserstraße lediglich einen relativ kurzen Anschlußkanal an die kanalisierte Oder; die Verbindung zur Elbe erheischt — wie dies Bubendey in dem erwähnten, ausgezeichneten Vortrag eingehend nachgewiesen hat — die Regulierung der freien Elbe unterhalb von Aussig, um diesen Fluß auch in wasserarmen Jahren für die Großschiffahrt geeignet zu machen.

Als wichtigste Verbindungslinie, weil technisch relativ am einfachsten und wirtschaftlich am wertvollsten, muß der Donau-Oder-Kanal bezeichnet werden, für welchen die baulichen Unterlagen auch schon vollständig fertig gestellt sind. In zweiter Reihe kommt die Verbindung zwischen der Donau und der Elbe via Prerau und Pardubitz in Betracht, in zweiter Reihe deshalb, weil die noch erforderlichen Detailprojektierungen dieser Wasserstraße mit Rücksicht auf die zu erwartenden baulichen Schwierigkeiten einen angemessenen Zeitraum beanspruchen werden und es sich auch aus wirtschaftlichen Gründen empfehlen dürfte, die Wasserstraßen etappenweise auszuführen. Die beiden genannten Kanäle sind geeignet, den Südosten Europas in wirtschaftlichster Weise mit Zentralösterreich und Norddeutschland zusammenzuschließen und bieten auch dem Westen des Deutschen Reiches erhebliche wirtschaftliche Vorteile.

Wenn die österreichischen Kanäle auch an sich voraussichtlich einen großen Lokalverkehr aufweisen werden, da ja beispielsweise der Donau-Oder-Kanal mit seiner Fortsetzung zur Weichsel die ausgedehnten österreichischen Kohlenfelder mit dem Herzen der Monarchie verbindet, so liegt ihre Hauptbedeutung doch darin, daß sie Glieder des mitteleuropäischen Wasserstraßennetzes sind; sie bilden demnach, wie Professor Sax' in seiner bereits im Jahre 1911 erschienenen Broschüre „Europäische Kanäle“ darlegt, keine rein österreichische Angelegenheit. Die gemeinsame Durchführung einer derartigen Kulturarbeit bedeutet vielmehr einen Schritt zu dem wirtschaftlichen Zusammenschluß der mitteleuro-

päischen Mächte, zu einem Zusammenschluß, welcher gegenüber den wirtschaftlichen Weltmächten ringsum eine Notwendigkeit ist. Sax hat auch weiter in Voraussetzung der Zukunft hervorgehoben, daß ein gemeinsames Wasserstraßennetz in einem etwa zu führenden Wirtschaftskrieg ein wichtiges handelspolitisches Instrument bilden wird. Heute ist die Erkenntnis von dem Erfordernis einer weitgehenden wirtschaftlichen Annäherung eine so allgemeine geworden, daß man — wie Professor Dr. Sieger in einem in der Wirtschaftszeitung der Zentralmächte erschienenen Aufsatz ausführt — umgekehrt die Kanäle geradezu als eine Folgerung aus dem Gedanken des politischen und wirtschaftlichen Bündnisses, als ein Mittel zu seiner Behauptung und Festigung und nicht zuletzt als Hilfsmittel in dem uns angedrohten Wirtschaftskrieg fordern und deshalb zu großen Opfern für sie geneigt sein muß.

Im Verfolge dieser Gedankenreihe sieht auch der bayerische Landtag eine sehr wesentliche Beteiligung des Reiches an den Baukosten für den Main-Donau-Kanal vor und der Beschluß des Reichshaushaltungsausschusses, sich zunächst an den Projektierungskosten dieser Wasserstraße mit 2 Millionen Mark zu beteiligen, ist für die Zukunft gewiß von grundsätzlicher Bedeutung.

Heute noch ein Wort über die Vorteile und den Wert der Wasserstraßen zu verlieren, erscheint wohl überflüssig. Die Gründe, die dafür sprechen, sind ja bis zum Überdruß wiederholt worden. Daß die Frage der Kanalausführungen aus der öffentlichen Erörterung nicht mehr verschwinden wird, nicht verschwinden kann und darf, haben ja auch die Ausführungen der verschiedenen Redner bei der zweiten Beratung des preußischen Staatshaushaltsplanes für das Rechnungsjahr 1917 gezeigt. Ich glaube sicher zu sein, daß auch Ihre heutigen Beratungen nicht auf unfruchtbaren Boden fallen können, sondern daß sie ein weiteres und wichtiges Glied in der Kette jener Bestrebungen bilden, die zur Verwirklichung dieses volkswirtschaftlich so bedeutenden Werkes, eines mitteleuropäischen Wasserstraßennetzes, führen werden und müssen.

Oberkurator von Steiner, Wien, als stellvertretender Vorsitzender: Ich spreche im Namen der Versammlung Herrn Hofrat von Schneller den wärmsten Dank für seinen glänzenden und eindrucksvollen Bericht aus und bitte nunmehr den zweiten Berichtstatter, Herrn Reichstagsabgeordneten Bergrat Gothein, das Wort zu nehmen zu seinem Berichte über

Die allgemeine Bedeutung des Donau-Elbe-Kanals.

Bergrat Gothein, M. d. R.: Geehrte Herren! Der Herr Referent hat in so ausgiebiger und eindringlicher Weise das Projekt des Donau-Oder-Kanals mit dem Anschluß an die Elbe erörtert, daß für ein Korreferat kaum etwas übrig bleibt. Ich werde mich deshalb im wesentlichen auf einige allgemeine Bemerkungen beschränken müssen und lediglich bezüglich des Anschlusses dieses Kanals an die Oder, an unsere schiffbare Wasserstraße, wenige Ausführungen machen.

Von Cosel, wo die eigentliche Schiffbarkeit unserer Oder aufhört, bis Oderberg, wo der Donau-Oder-Kanal Österreichs einsetzen soll, ist eine Entfernung von ungefähr 70 km. Diese Strecke stellt verhältnismäßig sehr viel geringere Schwierigkeiten in Aussicht, als in Österreich für die Donau-Oder-Wasserstraße zu überwinden sind. Wir werden mit ungefähr 5 bis 6 Schleusen das ganze Gefälle auf dieser Strecke überwinden können, wenn wir statt einer Kanalisierung der Oder einen Seitenkanal anlegen. Ein solcher wird sich auch entschieden als vorteilhafter erweisen, als eine weitere Kanalisierung der Oder; denn diese hat auf dem Laufe von Oderberg bis Cosel den Charakter eines hochwassergefährlichen Flusses mit starker Geschiebeführung, mit sehr spitzen Hochwasserwellen, und eine Kanalisierung würde hier wenig zweckmäßig sein. Zweifellos wird sich ein Seitenkanal auch kaum teurer stellen, als eine Kanalisierung. Es ist denn auch an maßgebender Stelle dieser Seitenkanal in Aussicht genommen. Meine Herren, daß dieser Kanal gebaut wird, wenn in Österreich der Donau-Oder-Kanal von Oderberg nach Wien gebaut wird, ist selbstverständlich. Bereits vor einigen 20 Jahren hat mir, als wir auch seinerzeit — es ist ja nicht das erste Mal — das Projekt eines Donau-Oder-Kanals vertraten, der damalige Minister der öffentlichen Arbeiten, Herr von Thielen, erklärt, daß wir in Preußen jedenfalls mindestens 4 Wochen zeitiger fertig werden würden mit dem Anschluß an den Donau-

Oder-Kanal, als man in Österreich fertig werden würde. Wir brauchten in der Richtung absolut keine Sorge zu haben; es sei selbstverständlich, daß wir die kurze Anschlußstrecke bauen würden.

Wenn nun diese Anschlußstrecke gebaut wird, ist es ebenso selbstverständlich, daß, da es sich um einen Kanal handeln würde, er dieselben Dimensionen haben müßte, wie der Kanal in Österreich. Schwieriger liegen die Verhältnisse auf der weiter unten liegenden Anschlußstrecke, der kanalisierten Strecke; aber auch da sind die Unterschiede keineswegs bedeutend, denn die weiteren Schleusen, die wir auf der Oder gebaut haben, sind alle Schleppzugschleusen und weisen in ihren Breitenverhältnissen solche Abmessungen auf, daß die größten Schiffe des Donau-Oder-Kanals dort verkehren können. Schwieriger ist die Frage, ob der Charakter eines kanalisierten Flusses nach Maßgabe unserer kanalisierten Oder den Verkehr so langer Fahrzeuge wird ermöglichen können, wie sie als die längsten, größten Schiffe für den Donau-Oder-Kanal angenommen werden. Denn selbstverständlich, für einen kanalisierten Fluß mit seiner Strömung, mit seinem Gefälle, wo stellenweise die Wehre niedergelegt werden müssen und der Verkehr sich dann im freien Strom vollzieht, ist es, da ja ein kleinerer Fluß, wie die Oder, natürlich auch geringere Breitenabmessungen hat, doch nicht unbedenklich, mit allzu langen Fahrzeugen darauf zu verkehren. Schwierigkeiten bezüglich der Breite der Fahrzeuge bietet leider die Oder-Spree-Wasserstraße; alle wiederholten Bemühungen, die wir von Schlesien aus, die ich speziell s. Zt. im Abgeordnetenhaus aufgewendet habe, damit wenigstens die zweiten Schleusen dieses Kanals in größeren Abmessungen gebaut würden, sind leider vergeblich gewesen. Das Schlagwort hat seinerzeit leider vorgeherrscht, daß für die östlichen Wasserstraßen das kleinere Schiff, das 400 Tonnen-Schiff, vorgesehen sei. Aber meine Herren, wir haben jetzt in dem Hohenzollern-Kanal Berlin-Stettin einen Kanal mit wesentlich größeren Abmessungen, sodaß wir auch nach der Richtung gesichert wären, daß die größeren Schiffe auf diesem Wege nach Berlin und der Elbe auch über die Märkischen Wasserstraßen verkehren können. Soviel über die rein technische Frage. Über die Kostenfrage läßt sich verhältnismäßig wenig sagen. Sie spielen gegenüber den Kosten, die in Österreich aufzu-

wenden sind, für die kurze Anschlußstrecke keine wesentliche Rolle. Jedenfalls glauben wir, daß sie für uns nicht maßgebend sein würden, und es ist uns immer versichert worden, daß sie jederzeit aufgebracht werden können.

Meine Herren, lassen Sie mich nun zu einigen wenigen allgemeinen Betrachtungen übergehen. Ist es in der Zeit des gewaltigsten aller Weltkriege, in einer Zeit, in der wir sehen, wie eines der größten Weltreiche in einer furchtbaren Revolution zusammenbricht, ist es in einer Zeit, da wir noch garnicht wissen, wann der Frieden in Aussicht steht, angebracht, nun große Kanalpläne zu entwickeln, die bestenfalls erst im Frieden und nach weitgehender finanzieller Erschöpfung zur Ausführung gebracht werden können? Nun — Ereignisse wie die russische Revolution sind ganz besonders geeignet, uns darauf hinzuweisen, daß das Wichtigste im Kriege wie auch im Frieden die beste Entwicklung aller Verkehrswege ist. Die russische Revolution ist diktiert vom Hunger; sie ist gemacht worden von den hungernden Massen, und sie hätte nie in diesem Maße einsetzen können, wenn nicht die Ernährungsversorgung vollständig ins Stocken gekommen wäre durch das Versagen der russischen Eisenbahnen, durch die enormen Verkehrsstörungen; und deshalb, meine Herren, können wir auch erwarten, daß die Revolution sich weiter entwickelt, da auch die beste Verfassung nicht den Hunger beschwichtigen, die Revolution mit allen ihren Störungen jedenfalls nicht zu einer Besserung der Verkehrsverhältnisse führen kann, im Gegenteil die Wirren, die im Eisenbahnwesen vorhanden sind, verstärken muß; daß sie sich also weiter entwickeln wird und daß wir noch gewaltige, schreckenerregende Dinge dort erleben werden; daran scheitert schließlich die Widerstandskraft Rußlands; darin wird der Zusammenbruch sich äußern und äußern müssen, den wir dort erwarten.

Wenn wir dieses Beispiel sehen, müssen wir uns aber auch daran erinnern, daß wir, die wir mit Bewunderung in den ersten Jahren dieses unendlichen Krieges gesehen haben, was unsere Eisenbahnen geleistet haben, — und ich glaube, die Mobilmachung unserer Eisenbahn wird immer ein Ruhmesblatt ersten Ranges in der Geschichte des deutschen Verkehrs bilden, — wenn, meine Herren, wir gesehen haben, daß mit der Länge des Krieges seit dem Herbsté vorigen Jahres in

steigendem Maße, verknüpft durch die verschiedensten erschwerenden Umstände, nicht zuletzt durch die gewaltigen Bauten, die ausgeführt werden mußten, und vor allem durch die Unbilden der Witterung, ein Stocken des Verkehrs und Verkehrsschwierigkeiten eingetreten ist, die wir selbst alle an unserem Körper erlebt haben, so werden wir uns sagen müssen, es ist dringend notwendig, alles zu tun, um den Verkehr zu heben. Man war nach den ersten Kriegsmonaten vielfach der Meinung, daß die Eisenbahn allein berufen sei, diese Verkehrsaufgaben zu bewältigen. Wer es hier erlebt hat, speziell auch in Breslau, wie mit Kriegsausbruch die Oderschiffahrt mit einem Schlage still lag, die Mannschaften eingezogen wurden, die Schiffe auf offener Strecke liegen blieben, der konnte mit einem Schein von Berechtigung wohl sagen: das, was die Wasserstraßenfreunde von der Bedeutung der Binnenwasserstraßen im Kriege gesagt haben, ist absolut nicht eingetroffen, die Binnenschiffahrt hat versagt. Nun, sie mußte versagen, einmal weil man ihr die Mannschaften, sodann weil man ihr die Frachten entzog; vor allem aber, weil man sich nicht der Bedeutung der Schiffahrt für die Aufrechterhaltung des Gesamtverkehrs klar war. Nicht klar darüber, daß man gerade im Eisenbahninteresse selbst die Abnutzung des rollenden Materials, der Eisenbahnen im Kriege verhindern müsse. Aber je länger der Krieg dauert, um so lebhafter hat sich die Binnenschiffahrt wieder entwickelt, und heute können wir sagen: sie ist die unbedingte Notwendigkeit, wenn wir auch verkehrswirtschaftlich durchhalten wollen. Denn darüber ist man sich jetzt klar: je länger der Krieg dauert, um so stärker die Abnutzung des rollenden Materials, um so größer der Reparaturstand; je größere Ausdehnung die Kriegsschauplätze erfahren haben, von Ungarn bis nach Rumänien und der Türkei, von Kurland bis nach Wolhynien einerseits und bis zur belgischen Küste andererseits, umso wichtiger ist es, daß eine möglichst weitgehende Entlastung der Eisenbahn eintritt. Man kann heut wohl sagen, es ist eine strategische Notwendigkeit ersten Ranges, daß die Binnenschiffahrt die Eisenbahn entlastet. Darüber ist man sich auch heute in militärischen Kreisen überall durchaus klar, und gerade unter Mitwirkung der militärischen Instanzen hat eine Einteilung des Verkehrs für die kommende Schiffahrtssaison, die in diesen Tagen eröffnet wird, auch auf der Oder, statt-

gefunden, die die Entlastung der Eisenbahnen durch die Wasserstraßen in weitestem Maße vorsieht. Man gibt sich der Hoffnung hin, daß gerade erst in dieser Schifffahrtssaison in diesem Frühjahr, Sommer und Herbst die Schifffahrt tatsächlich das leisten wird, wozu sie berufen ist.

Meine Herren, was soll uns in dieser Beziehung gerade der Donau-Oder-Kanal nützen? Nun, sein Fehlen hat sich gerade am allerschwersten bemerkbar gemacht. Lassen wir unsere Blicke zurücklenken, ein Jahr zurück. Wie Sie alle wissen, war die Ernte des Jahres 1915 in Deutschland eine der ungünstigsten, die wir je erlebt haben, und leider war sie auch in Österreich höchst ungünstig. Die Ernährung des deutschen Volkes und seiner Verbündeten war aufs höchste gefährdet; wir mußten fürchten, daß wir aus Ernährungsschwierigkeiten nicht würden durchhalten können, den Krieg vorzeitig würden beenden müssen. Damals gelang es, und das war ein großer Segen für unser Vaterland, das Abkommen mit Rumänien über den Getreidebezug abzuschließen. Aber das, was uns Rumänien liefern konnte, war nicht das, was wir transportieren konnten; was wir von Rumänien bezogen, richtete sich danach, was von dort abtransportiert werden konnte. Das konnte die Eisenbahn nicht entfernt allein, dazu mußte die Donau-Wasserstraße herangezogen werden, und sie war damals leider recht wenig leistungsfähig; sie wurde wesentlich leistungsfähiger erst durch eine Schleppebahn neben dem eisernen Tor. Aber vor allen Dingen fehlte es auf der Donau an den nötigen Transportmitteln, um sie so auszunutzen, wie es notwendig gewesen wäre, um den vollen Erfolg zu erzielen. Meine Herren, es ist in jener Zeit rapide gebaut worden, um die Donau auszunutzen, und sie hat auch verhältnismäßig viel geleistet; ohne sie wäre das ungemein schwierige Problem, das vor uns lag, keineswegs gelöst worden. Aber welcher Segen wäre es damals für uns gewesen, welcher Segen wäre es auch heute schon, wäre es im letzten Herbst gewesen, wo wir Rumänien erobert hatten, wenn damals die Schifffahrtsstraßen hätten voll ausgenutzt werden können, wenn wir in der Lage gewesen wären, das große Material an Transportmitteln von den deutschen Wasserstraßen auf die Donau überzuführen. Meine Herren, das war nicht möglich; infolgedessen kann die Donau in diesem Kriege nicht entfernt das leisten, was strategisch gewünscht werden mußte und wozu sie als größter

Strom Europas berufen ist. Aber in Zukunft muß sie das leisten, müssen wir, wenn eine Weltkatastrophe, wie die jetzige, wiederkehren sollte, vorbereitet sein.

Zu den notwendigsten Kriegsvorbereitungen im Frieden gehört die Verbindung der Donau mit dem deutschen Wasserstraßensystem. Wie nun bereits der Herr Referent ausgeführt hat, besitzt darin keine einzige Wasserstraßen-Verbindung mit der Donau die Bedeutung, wie gerade der Donau-Oder-Kanal. Denn die Hauptfrachten auch im Kriege sind die Kohlenfrachten; ohne die Kohlen können die Eisenbahnen in den entfernten Gebieten nicht arbeiten, sind die Lokomotiven nicht zu feuern; sie müssen herangeführt werden, und gerade der Kohlenverkehr ist dasjenige, was die größten Anforderungen an die Eisenbahn stellt, was das Material am meisten abnutzt, und da ist kein Kanal so berufen, diesen Kohlenverkehr in weitgehendstem Maße auf sich zu nehmen, wie das der Donau-Oder-Kanal ist, der eben an das ober-schlesische, wie an das Mährisch-Ostrauer und an das galizische Revier anknüpft und zum großen Teil mit seiner Abzweigung zur Weichsel dieses Revier vollständig durchschneidet; durch ihn findet die weitgehendste Entlastung der Eisenbahn statt. Und, meine Herren, wenn in Österreich der Plan wiederholt aufgetaucht ist, daß man dasselbe und vielleicht mehr leisten könnte, wenn man eine mehrgleisige Eisenbahn von den Grubenstationen, von Oderberg nach Wien führen würde, so würde diese Eisenbahn gewiß sehr viel leisten können, aber in einem dreijährigen Kriege würde das rollende Material ebenso schnell abgenutzt sein und ebenso schnell versagen, wie sich das in diesem Kriege, im letzten Herbst und Winter herausgestellt hat; und dann sind die Rangierbahnhöfe verstopft, dann können die Wagen nicht bewegt werden, weil überall die Strecken voll Wagen stehen, dann ist eine Abfuhr nicht möglich. Gerade in solcher Zeit erweisen sich die Binnenwasserstraßen als dasjenige, was geeignet ist, die Eisenbahn leistungsfähig zu erhalten.

Nun kann man sagen, und man hat wohl auch gesagt, gerade ein Winter, wie der diesjährige, mit einer so langen Frostperiode, wie wir ihn seit vielen Jahrzehnten nicht erlebt haben, beweist die Unzuverlässigkeit der Wasserstraßen. Gewiß, wenn sie zugefroren sind, können sie nicht benutzt werden; aber die Wasserstraßen sind berufen, während der

ganzen Schiffahrtssaison große Vorräte an diejenigen Punkte zu schaffen, wo sie notwendig sind. Wenn man im Frühjahr, Sommer und Herbst bis in den Winter die Wasserstraßen genügend ausnützt, um die nötigen Kohlen aufzustapeln, Eisenmengen und Erze heranzuführen und in Vorrat zu legen, meine Herren, so wird eben dieser große Verkehr während des Winters nicht notwendig; dann werden die Eisenbahnen während der Frostsperrn lange nicht das zu tun haben, was sie jetzt auf sich nehmen müssen, und was sie beim besten Willen nicht leisten können, und das ist gerade der Plan, den man bei uns in dieser Schiffahrtssaison verwirklichen will.

Meine Herren, diese Wasserstraße hat also ihre gewaltige strategische Bedeutung, ebenso natürlich, wie die Verbindung des Donau-Oder-Kanals nach der Elbe hin, die an dem großen Braunkohlenrevier Böhmens vorbeigeht.

Diese Oder-Donau-Wasserstraße hat aber auch ihre große strategische Bedeutung für uns bezüglich der Erzversorgung. Denn daß wir in diesem Kriege mit unseren Verbündeten durchhalten konnten und weiter durchhalten werden, das danken wir der glänzenden Entwicklung unserer Eisenindustrie; danken wir dem Umstand, daß wir nicht auf andere Länder angewiesen sind, auf die überseeische Zufuhr von Eisen über das Weltmeer hinweg. Aber auch nach der Richtung hin wollen wir uns klar darüber werden, daß gerade für unser ober-schlesisches und ebenso für das angrenzende österreichische Industrieviertel der wesentlichste Teil der Erze auf überseeischer Zufuhr beruht, daß es die Eisenerze Nord- und Südschwedens sind, die wir beziehen müssen, und mit denen wir die minderwertigen heimischen Erze anreichern müssen. In diesem Kriege sind wir ja noch in der glücklichen Lage, daß die Unterseebootentwicklung Rußlands auf der Ostsee so geringfügig ist, daß die Störungen unserer Erztransporte, nachdem es englischen Unterseebooten gelungen war, in die Ostsee hineinzugelangen, von nicht allzu langer Dauer gewesen sind, und daß wir unsere Erzbezüge immer noch auf diesem Wege haben eindecken können, soweit sie neben den großen, im Westen gelegenen einheimischen Erzlagerstätten notwendig sind. Ob das in einem späteren Kriege noch möglich sein wird, ist bei der Entwicklung der Unterseebootswaffe recht fraglich; wir werden uns also auch vorsehen müssen, daß wir den Erzbezug sowohl des angrenzenden österreichischen Industriegebietes,

des benachbarten Witkowitz-Mährisch-Ostrauer Reviers, wie auch Oberschlesiens auf andere Bahnen lenken, und ich meine, einer der wesentlichsten Punkte auf diesem Gebiete wird das große Eisenerzvorkommen Steiermarks sein, das gegenwärtig nicht entfernt in dem Maße ausgenutzt wird, wie seine reichen Lagerstätten es ermöglichen. Von dem Hauptpunkt der Steirischen Eisenerz-Bergwerke bis zur Donau ist eine Entfernung von 120 km, wobei die schwer beladenen Wagen talwärts rollen, also eine geringe Zugkraft brauchen; sie würden, wenn der Donau-Oder-Kanal zustande kommt, donauabwärts schwimmen bis Wien, und von da auf dem Donau-Oder-Kanal nach dem Witkowitz-Mährisch-Ostrauer und Oberschlesischen Revier. Gerade für den Fall eines Krieges wäre das von größter Bedeutung, und ich erinnere daran, daß im Unterlaufe der Donau, in Ungarn selbst, wie in Serbien, in Bulgarien usw. umfangreiche Erzlagerstätten vorhanden sind, die dann auch auf diesem Wege bezogen werden könnten. Aber vor allen Dingen sind wir der Meinung, daß die Frachten auf dem Donau-Oder-Kanal sich so billig stellen werden, daß es außerordentlich vorteilhaft sein wird, im regelmäßigen Verkehr diese Erze zu beziehen. Der Hauptversandartikel auf dem Donau-Oder-Kanal von dem Industrievier aus wird ja die Kohle sein, und diese Kohle geht nach Wien und Budapest und weiter, sie wird vor allen Dingen aber auch für die Steirische Eisenindustrie bis Pöchlarn bezogen werden, und in Rückfracht werden die Erze genommen werden können, und das ist gerade für die Ausnutzung des Kanals von größtem Werte, weil natürlich die Frachten auf einem Kanal, weil auch die Rentabilität sich dann am günstigsten stellen, wenn es einer Wasserstraße nicht an Rückfrachten fehlt.

Meine Herren, der größte Nachteil, den die Donau und ihre Schifffahrt hat, ist der Umstand, daß es ihr an Talfrachten fehlt; man hat gesagt, die Donau sei ein Strom, der eigentlich verkehrt laufe; alle Massenfrachten, die auf ihr befördert werden, müssen bergwärts gegen den gewaltigen Strom geschleppt werden, und es fehlt ihr bis auf Kleinigkeiten an Talfrachten. Mit dem Moment, wo der Donau-Oder-Kanal zustande kommt, sind diese Talfrachten in Gestalt von Kohle und Koks, von Eisen und Erzeugnissen der Eisenindustrie, von Zink, Blei, Ammoniak, Schwefelsäure, Chemikalien usw. vorhanden, und dann wird das Verhältnis ein ungleich besseres

werden. Während wir jetzt auf der Donau noch exorbitant hohe Frachten haben, — während des Krieges sind sie selbstverständlich hoch, aber auch vor Kriegsausbruch waren sie für unsere Verhältnisse unverständlich hoch, — so wird sich das dann ändern, denn die Höhe dieser Frachten beruht eben auf dem Mangel an Rückfrachten und vor allem an Talfrachten. Für uns auf der Oder liegen die Verhältnisse anders; wir haben die Massentalfrachten in Erzeugnissen unserer Montan-Industrie und der Rohstoffe, die wir ausführen; aber gerade durch die Erze, die wir einführen, hat sich das Verhältnis der Bergfrachten zu den Talfrachten von Jahr zu Jahr gebessert, und wir haben im letzten Friedensjahre bereits 60 Prozent unserer Talfrachten in Bergfrachten gehabt, was zur Folge gehabt hat, daß die Frachten selbst immer weiter zurückgegangen sind, ohne daß die Rentabilität der Schifffahrt unter diesem Rückgange der Fracht allzu sehr gelitten hätte.

Der Herr Referent ist auf die Frage der Schiffsfrachten nicht näher eingegangen, und es ist gewiß auch schwierig, unsagbar schwierig, theoretisch vorher zu berechnen, wie sich die Frachten auf einer Wasserstraße gestalten werden. Ich habe seinerzeit den Versuch gemacht, als die Kanalisierung der oberen Oder vor nahezu 30 Jahren Gesetz wurde, und als ich damals auf theoretischem Wege die Frachten ausrechnete, schrie die gesamte Schifffahrt, so billig können die Frachten nie werden, das sei eine blasse Theorie, sie würden viel höher sein. Nun, meine Herren, die Zeit hat gelehrt, daß sie noch viel tiefer gegangen sind, als ich sie ausgerechnet hatte, denn die Entwicklung des Verkehrs hat eben gezeigt, daß sie mit dem Wachsen des Verkehrs eine sinkende Tendenz haben müssen, die zwar geändert ist durch den Krieg, die aber wiederkehren muß im Frieden. So wird es denn auch mit der Entwicklung der Talfrachten auf der Donau werden. Im Frieden werden auch diese Frachten eine ganz andere Tendenz zeigen, als während des Krieges; erst dadurch, daß der Donau die Talfrachten zuströmen, wird die Verbilligung der Frachten anheben, die gerade auch eine unbedingte Notwendigkeit für die wirtschaftliche Entwicklung der an der Donau gelegenen Länder ist.

Wir Deutschen haben das lebhafteste Interesse daran, daß diejenigen Länder und Völker, mit denen wir in diesem schweren Ringen gemeinsam kämpfen, sich wirtschaftlich so viel als irgend möglich kräftigen. Es gibt aber für die wirt-

schaftliche Kräftigung kein besseres Mittel, als billige Brennstoffe und billige Frachten, denn das ist das Wesentliche der Produktion, daß man neben der Erhöhung der Arbeitskraft billige Frachten und billige Brennstoffe hat. Und gerade darunter haben Österreich, Ungarn und die Balkanstaaten am allermeisten gelitten, haben sie namentlich auch im Verhältnis zu Deutschland gelitten, indem ihre Produktionskosten so außerordentlich verteuert wurden.

Nun sagt man, die Wasserstraßen machen den Eisenbahnen Wettbewerb; die Eisenbahnen sind aber das Notwendigste, — was ja kein Mensch bestreiten wird —, und die Eisenbahnen müssen in erster Linie rentabel erhalten werden. Es hat auch bei uns in Deutschland jedesmal, wenn wir an den Ausbau der Wasserstraßen gingen, wenn der Ausbau einer neuen Wasserstraße beschlossen oder auch einmal abgelehnt wurde, was leider auch vorgekommen ist, an Protesten nicht gefehlt, die besagten; wir dürfen diese Wasserstraßen nicht bauen, denn sie machen der Eisenbahn Konkurrenz, und die Eisenbahnen sind das Rückgrat der Finanzen, die müssen wir lebenskräftig erhalten. Meine Herren, haben denn die Wasserstraßen den Eisenbahnen den Verkehr weggenommen? Man braucht nur an unsere größte deutsche Wasserstraße zu gehen, an den Rhein, und zu sehen, wie dort zu beiden Ufern des Stromes mehrgleisige Eisenbahnen mit einem ununterbrochenen Betrieb hingehen, wo ein Zug dem andern in gleichen Abständen folgt, und daneben der riesige Schiffsverkehrsverkehr auf dem Rhein selbst. Die Eisenbahnen haben darunter nicht gelitten; ihnen ist der Verkehr weiter zugeflossen. Dasselbe haben wir gehört, als wir seinerzeit die obere Oder kanalisiert und die mittlere und untere Oder weiter verbesserten; haben die Eisenbahnen darunter gelitten? Nein! Ihr Verkehr hat sich verdoppelt, verdreifacht in dieser Zeit; ihre Einnahmen sind gestiegen, und immer wieder mußte man die Geleise, Rangierbahnhöfe und das rollende Material erweitern, um dem Verkehr einigermaßen gerecht zu werden, und daneben hat sich auch der Wasserstraßenverkehr entwickelt. Als ich seinerzeit von Kattowitz aus, vor mehr als 30 Jahren, die Denkschrift über die Kanalisierung der oberen Oder schrieb, da habe ich einen Verkehr von 2 Millionen Tonnen auf der oberen Oder vorausgesagt. Da gab es viele Menschen, die sagten, das ist eine starke Uebertreibung; damals rechneten wir noch nicht

mit so großen Verkehrsziffern wie heute; aber ich habe wirklich nicht übertrieben, denn im letzten Friedensjahre hat unser Breslauer Wasserverkehr in Eingang und Durchfuhr nahezu $5\frac{1}{2}$ Millionen Tonnen betragen, und selbst im letzten Jahre, unter allen Erschwernissen des Krieges, wo es an Schiffsmannschaften gefehlt hat, wo aus Mangel an Mannschaften nur ein Teil der Flotte in Betrieb war, da hat immerhin der Kohlenverkehr von Oberschlesien her auf der Wasserstraße über 3 Millionen Tonnen betragen. Wir brauchen also wirklich nicht in Sorge zu sein, daß die Wasserstraßen den Eisenbahnen den Verkehr wegnehmen werden, denn gerade mit der ganzen wirtschaftlichen Entwicklung, die neue Wasserstraßen immer mit sich bringen, die viele Güter, die bis dahin immobil waren, erst transportfähig macht, gerade mit dieser Entwicklung des Wirtschaftslebens, dadurch, daß neue Industrien entstehen, hat die Eisenbahn indirekt den Vorteil von der ganzen wirtschaftlichen Belebung, den Vorteil, daß ihr neue Frachtmengen zufließen, daß auch der Personenverkehr mit dieser ganzen Belebung ein sehr viel stärkerer wird.

Meine Herren, auch dieser Wasserstraße wird es nicht an Verkehr fehlen; in der Zeit von 1900—1913 hat der Versand allein Schlesiens und im wesentlichen Oberschlesiens nach denjenigen Teilen Österreichs und Ungarns, die im Bereiche dieser Wasserstraße liegen, — ich schweige von Böhmen auf der einen, von den Alpenländern auf der anderen und von Galizien auf der dritten Seite, — hat die Zunahme des Eisenbahnverkehrs von Schlesien nach den anderen Teilen Österreichs und Ungarns 5,8 Millionen Tonnen betragen, eine Ziffer, die in dem kurzen Zeitraum von 12 Jahren bloß auf diesem einen Verkehrsgebiet als Zunahme des bisherigen Verkehrs erreicht ist. Und wenn nun die Verbilligung des Verkehrs durch die Wasserstraße und damit eine Vermehrung des Verkehrs eintritt, so können wir mit Sicherheit annehmen, daß dieser Zuwachs auch nur zu einem Teil der Wasserstraße, zum andern der Eisenbahn zufallen wird. Jede neue Verkehrsstraße schafft sich eben den Verkehr, sie entwickelt neue Verkehrsbedürfnisse.

Meine Herren, lassen Sie mich diesen kurzen allgemeinen Betrachtungen ein Schlußwort anfügen. Es erscheint Vielen ausgeschlossen, daß nach der finanziellen Erschöpfung, die dieser Krieg nach sich ziehen wird, große Wasserstraßenpro-

jekte verwirklicht werden können; ich meine, gegenüber den Milliardenausgaben, mit denen wir jetzt in jeder Woche, in jedem Monat rechnen, an die früher niemand gedacht hat, müssen wir vor allem darauf bedacht sein, uns militärisch, strategisch so zu sichern, daß wir einer etwaigen zukünftigen fürchterlichen Konstellation gegenüber, die hoffentlich unsere Kinder, Enkel und Urenkel nicht erleben werden, aber mit der wir doch auf alle Fälle rechnen müssen, so weit als möglich gewappnet sind, indem wir unsere Verkehrswege so ausbauen, wie es die Situation verlangt. Andererseits müssen wir gerade nach diesem wirtschaftlich uns schwer beeinträchtigenden Riesenkampf dafür sorgen, die Wirtschaftskräfte unseres Landes und der mit uns verbündeten Länder aufs beste zu heben; und dazu dienen eben diese Verkehrswege. Deshalb treten wir dafür ein, weil wir wissen; das in diese Anlagen hineingesteckte Kapital ist werbendes Kapital, es entwickelt am besten die wirtschaftlichen Verhältnisse, es ermöglicht uns und unseren Verbündeten, wieder aufs neue aufzusteigen zu wirtschaftlicher Kräftigung, uns kraftvoll zu zeigen und allen feindlichen Anstrengungen auf wirtschaftliche Niederschmetterung mit Macht und Nachdruck entgegentreten zu können.

Meine Herren, so hoffen wir, daß doch die große Zeit, in der wir leben, den großen Geist zeitigen möge, der über alle kleinlichen Bedenken auch bei diesem Friedenswerk hinwegsieht, über die kleinlichen Konkurrenzbedenken, die durch Jahrzehnte hindurch die Ausführung des großen Werkes gehindert haben. Und so sehen wir auch, daß gerade diese Zeit in einem Punkte die Schwierigkeiten ausgeschaltet hat; früher gab es immer Konkurrenzkämpfe zwischen Donau-Elbe- und Donau-Oder-Kanal, die von den Kanalgegnern benutzt wurden, bald das eine, bald das andere Projekt zu Falle zu bringen. Wer etwas erreichen will, muß alle Kräfte zusammenfassen, muß alle Kräfte vor einen Wagen spannen, um ihn vorwärts zu bringen. Meine Herren, wie in früheren Jahrhunderten Deutschland und Österreich-Ungarn, sagen wir Mitteleuropa, der kriegerische Schauplatz feindlicher Mächte war, so lange diese Staaten selbst feindlich einander gegenüberstanden, so hat sich in diesem Weltringen, wo fünf gegen eins stehen, gezeigt, daß sie unüberwindlich sind, wenn sie einig sind. Und so erhoffen wir von dieser Wasserstraße, die wir hier vertreten, daß sie dazu dienen möge, die wahren Interessen aller beteiligten

Staaten zu fördern und das zusammenzuhalten, was in diesem Kriege sich als unüberwindlich gezeigt hat; was notwendig ist, um auch in der Zukunft wirtschaftlich und politisch durchzuhalten, um uns die Zukunft zu sichern; daß wir in dieser Einigkeit groß werden mögen, und daß sie ein Band sein möge, das für ewige Zeiten in treuer Freundschaft und Bruderschaft uns mit unseren treuen Verbündeten vereinigen möge!

Geheimrat **Dr. Paasche** als Vorsitzender: Ich spreche in aller Namen Herrn Bergrat Gothein allerherzlichsten Dank aus. Ich erteile das Wort dem dritten Berichterstatter, dem Baudirektor des Wiener Stadtbauamts, Herrn Ingenieur Heinrich Goldemund, zu seinem Berichte über

Die Stellung der Stadt Wien zum Donau-Oder-Kanal.

Stadtbaudirektor Ing. **H. Goldemund**, Wien: Die Stadt Wien ist seit jeher für den Bau des Donau-Oder-Kanales eingetreten und hat sowohl durch ihre Vertreter im Reichsrate als auch in Entschließungen des Gemeinderates — die letzte erfolgte im Jahre 1916 — den Standpunkt vertreten, daß diese neue wichtige Verkehrsstraße erbaut wird.

Im Jahre 1911 hat sie mit Erfolg Widerstand gegen die sogenannte Wasserstraßennovelle der Regierung geleistet, welche bestimmt war, das seinerzeitige Wasserstraßengesetz vom Jahre 1901 in ganz einseitiger Richtung, nur auf die Schaffung von Kanalisationen in Böhmen und in Galizien, zu novellieren. Niederösterreich, Mähren und Schlesien sollten mit Beträgen von 39 800 000 K beziehungsweise 45 000 000 K und 10 000 000 K für Talsperrenbauten und für wasserwirtschaftliche und sonstige mit der Wasserwirtschaft zusammenhängenden Arbeiten entschädigt werden.

Die Stadt Wien und ihre Vertreter waren sich aber immer klar, daß der Donau-Oder-Kanal eine wirtschaftliche Notwendigkeit ist und eine wichtige Ergänzung des bestehenden österreichischen Verkehrsnetzes bilden wird. Im Jahre 1904, also ganz kurze Zeit nach der Sanktionierung des österreichischen Wasserstraßengesetzes, hat Wien durch umfassende Eingemeindungen von Stadtgebieten dafür vorgesorgt, daß der Endpunkt des Donau-Oder-Kanales im Wiener Gemeindegebiet liegt. Am linken Ufer des Donaustromes wurden 10

Gemeinden mit einer Gesamtfläche von rund 9500 ha in das Wiener Stadtgebiet einbezogen. Diese neu zugewachsene Fläche bildet ein Drittel der Fläche des gesamten derzeitigen Stadtgebietes von Wien.

Die Gemeinde Wien beklagt es außerordentlich, daß der Donau-Oder-Kanal leider noch nicht fertiggestellt ist. Er hätte uns in diesem Kriege von manchen Verkehrsschwierigkeiten bewahren können. Leider war die österreichische Regierung im Jahre 1901 zu großzügig, sie hat aus politischen Rücksichten Kanaltrassen in dieses Gesetz aufgenommen, die bei eingehendem Studium sich als außerordentlich kostspielig erwiesen haben. Das ganze Wasserstraßenprogramm vom Jahre 1901 würde einen Aufwand von etwa 1 300 000 000 K erfordern. Die Rentabilität mancher dieser Kanäle wäre fraglich. Unzweifelhaft ist aber selbst durch die offiziellen Untersuchungen geworden, daß der Donau-Oder-Kanal bauwürdig ist. Es kann sich aber bei einer so wichtigen Verkehrsstraße nicht um eine rein fiskalisch aufgefaßte Rentabilität handeln, die nur eine Verzinsung und Abzahlung der Bau- und Betriebskosten durch die Kanalgebühren ins Auge faßt, es muß doch wohl erwogen werden, daß auch bei nicht so hoher Verzinsung des Anlagekapitales ein Kanal bauwürdig ist, wenn er die Gewähr gibt, daß er verkehrswegend und industriefördernd wirken wird. Dies ist beim Donau-Oder-Kanal unzweifelhaft der Fall. Die Stadt ist hinsichtlich ihrer Entwicklung auf die Entwicklung der Industrie angewiesen, welche ihrerseits wieder nur gedeihen kann, wenn ihr nebst Erleichterungen der administrativen und Steuer-Erschwernisse, die aber gesetzlich behebbar sind, durch technische Werke, wie den Donau-Oder-Kanal, die Kohle verbilligt wird. Wien zahlt mehr als ein Drittel aller direkten und mehr als ein Viertel aller indirekten Steuern Österreichs; es ist daher auch im Staatsinteresse gelegen, uns steuerkräftig zu erhalten bzw. unsere Steuerkraft zu heben. Die Wasserfracht wird die Kohle für Wien um mindestens rund 23—24 % gegenüber Einrechnung aller Überstellungs- und Zustellungskosten bei einem Bahntarif von 7.5 K pro Tonne von Ostrau nach Wien verbilligen. Heute hat sich dieser Tarif um mehr als 4 K pro Tonne erhöht.

Um näher auf die Kohlenfrage einzugehen, möchte ich erwähnen, daß die Stadt Wien in ihren industriellen und amtlichen Betrieben allein einen jährlichen Kohlenbedarf von

ungefähr 1 000 000 Tonnen hat. Bei der oben angeführten Frachtersparnis beträgt das Mindererfordernis, welches für unsere Wiener städtischen Verhältnisse mindestens 1,4 K für die Tonne ausmacht, allein mindestens 1 400 000 K. Rechnen wir mit dem gesamten Kohlentransport aus dem schlesisch-mährischen Revier nach Wien, der jährlich fast 2 400 000 Tonnen umfaßt, so ergibt sich, bei voller Beachtung des Umstandes, daß die Ersparnis bei der Hausbrand- und einen Teil der Industrie-Kohle nicht so groß ist, weil die Fuhrkosten in der Stadt noch berücksichtigt werden müssen, eine Frachtkostenersparnis von beiläufig 4 000 000 bis 5 000 000 K. Diese Ersparnisse haben steigende Tendenz, da durchschnittlich der Verbrauch an Kohle in Wien jährlich um 5 % steigt.

Zu der Kohle kommen aber noch andere Massengüter, auf deren Zutransport ein großer Wert gelegt werden muß, wie zum Beispiel Steine, an denen wir in der Nähe von Wien großen Mangel leiden, und Ziegel. Bruchsteine minderer Beschaffenheit kosten in Wien infolge der teuren Fracht am Bahnhofe in Wien rund 10 K für den m³; in Hamburg kostet der Kubikmeter, trotz der Frachtspesen für 400 km Entfernung von Halle an der Saale wegen der billigen Wasserfracht pro m³ nur 4—5 Mk.

Ziegel, wovon Wien im Jahre 1912 400 Millionen gebraucht hat, werden derzeit meist im südlichen Teile des Stadtgebietes selbst und in Gebieten südlich der Stadt gewonnen. Die großen Ziegelwerke in der Stadt hindern zum Teile die Verbauung, auch sind sie kaum mehr auf lange Zeit ergiebig genug. An der Trasse des Donau-Oder-Kanales in Niederösterreich und in Mähren sind reiche Lager brauchbaren Materiales zur Ziegelgewinnung vorhanden. Wir werden zukünftig sicherlich zu einem Großteil auf diese Gebiete, in welchen neue Ziegelwerke erstehen werden, angewiesen sein und könnten also bei der Beförderung dieses Baustoffes, die vielleicht aus dieser Richtung 1 000 000 Tonnen ausmachen wird, zukünftig die Ermäßigung der Fracht, welche der Kanal uns schaffen wird, zum größten Vorteil der Stadt ausnützen.

Sehr wichtig wird aber, sowohl für die Industrie in Wien als auch für jene in Budapest und den anderen Donaustädten, die Verbindung des festgestellten großen zusammenhängenden Kohlenbeckens in Westgalizien bzw. in Schlesien und Mähren

durch den Donau-Oder-Kanal mit der Donau sein. Dieses Kohlengebiet, welches eine Fläche von 6400 km² umfaßt, würde nach den Feststellungen des Geologen Dr. Petraschek für Österreich allein einen Ertrag von 24 Milliarden Tonnen ergeben. Die Eröffnung dieses Kohlengbietes würde dem Donau-Oder-Kanal eine reichliche Frachtmenge zuführen, die ihm ein gutes Erträgnis sichert. Österreich und Deutschland würden zusammen in der Lage sein, sodann so viel Kohle zu schaffen, daß sie nicht nur die nordischen Länder, sondern auch die Balkanländer und die Türkei dauernd damit versorgen könnten. Dieses Kohlenbecken, dessen östlicher Rand bei Krakau liegt, ist ein unermeßlicher Schatz, der unbedingt gehoben werden muß, der aber dann erst die großen Vorteile ergeben wird, wenn er nicht auf der ohnehin zu schwer belasteten Nordbahn, sondern durch den Donau-Oder-Kanal dem Großschiffahrtsweg nach dem Osten, den wir in der Donau besitzen, zugeführt wird.

Daß es für Wien auch vom großen Vorteile sein wird, wenn die Talfahrten der Donauschlepper, welche heute zur Hälfte als Leerfahrten gemacht werden, mit talwärts bestimmter Kohlenfracht ab Wien erfolgen können, ist wohl klar, da die Bergfahrttarife auf der Donau dann ermäßigt werden können.

Vor kurzem war in den Verhandlungsberichten Ihres Abgeordnetenhauses zu lesen, daß Se. Exzellenz der preußische Eisenbahn-Minister von Breitenbach seinen Skeptizismus gegen den Mittellandkanal aufgegeben habe. Wir in Österreich und insbesondere die Reichshaupt- und Residenzstadt Wien hoffen, daß dieses Beispiel auch bei uns an maßgebender Stelle baldigst Nachahmung findet. Wir sind der Meinung, daß wir sowohl eine leistungsfähige Nordbahn als auch den Donau-Oder-Kanal brauchen, um der industriellen Entwicklung unseres Reiches, die eine Lebensbedingung ist, nach Möglichkeit Vorschub zu leisten.

Die Verzögerung, welche besonders bisher hinsichtlich der Herstellung des Donau-Oder-Kanales, der uns nebst einer Verbindung von Prerau nach Pardubitz zum Anschlusse an die kanalisierte Elbe in Böhmen, als der einzige bauwürdige Teil des Wasserstraßenprogramms vom Jahre 1901 erscheint, eingetreten ist, hat der Stadt Wien in ihrer Entwicklung schon

vielen Schaden gebracht und in städtebaulicher Hinsicht sowohl, als auch in Bezug auf die Planung der neuen Verkehrseinrichtungen schwierige Verhältnisse geschaffen.

Wir erhoffen uns den Endhafen des Donau-Oder-Kanales in einem seit Dezennien für diesen Zweck freigehaltenen Raum an der alten Donau. Wir wollen in der nächsten Nähe des Hafens unserer Industrie günstiges und billiges Ansiedelungsgelände schaffen und für die weiter vom Hafen gelegenen Teile durch günstige Schlepfbahnanschlüsse an die Hafengebäuden und durch Seilbahnstränge für den Kohlenzuschub den Umschlag vom und zum Schiff erleichtern. Diese Konzentration der Industrie in einem eigenen Gebiete, das alle wünschenswerten Einrichtungen für die Industrie besitzt, wird aber immer schwieriger, je länger die Verhandlungen über den Donau-Oder-Kanal sich hinziehen, und die Unsicherheit besteht, ob er gebaut wird oder ob es den Gegnern doch gelingt, das Gesetz vom Jahre 1901 über die Wasserstraßen wieder zu beseitigen. Das Baugelände steigt fortwährend im Preise, und wenn wir noch lange zuwarten müssen, wird auch dieses für die Industrie sehr geeignete Gebiet so teuer werden, daß die Großindustrie, welche ausgedehnte Plätze braucht, für die Grunderwerbung schon wieder zu viel Geld auszugeben bemüßigt ist und dann an anderen produktiveren Investitionen sparen muß. Das Hinschleppen, wenn ich so sagen darf, dieser Donau-Oder-Kanalfrage vom Jahre 1901 an ist den großen Absichten, welche in Wien hinsichtlich dieses Planes bestehen, äußerst schädlich gewesen. Ich will Ihnen ein Bild dieses geplanten neuesten Hafens an der alten Donau zeigen. Er soll eine Wasserfläche von fast 1000 ha und eine Kailänge von 14—15 km erhalten. Nach südwärts soll er durch einen Kanal, welcher mit Benützung alter Arme der Donau leicht herstellbar ist, bis zu einer Einmündung in den Strom weit unterhalb Wiens als selbständiges Gerinne geführt werden, um einerseits Ansiedlungsmöglichkeiten für die Industrie an diesem Kanale zu schaffen und anderseits unabhängig vom offenen Strom, wenn es zu Zeiten notwendig wäre, den Verkehr zu vermitteln. Am südwestlichen Ende soll dieser Hafen mit dem Donaustrom durch einen Kanal, der durch eine Schleuse gegen die Hochwässer der Donau absperrbar ist, in Verbindung gebracht werden, um den Verkehr zwischen Donau-Oder-Kanal und dem Kai am Hauptstrome zu erleichtern.

Mit diesem Hafen ist aber unser Wasserbauprogramm noch nicht erschöpft. Auch die Frage der Donauregulierung ist durch die Forschungen, welche uns gezeigt haben, daß wir unter Umständen ein Hochwasser wie im Jahre 1501 mit 14 000 m³ Wassermenge pro Sekunde bekommen können, während der Durchflußquerschnitt unseres Donaubettes nicht ganz 11 000 m³ faßt, neu aufgetaucht. Es sind hier Entwürfe bei der Donau-regulierungskommission, welcher die Gemeinde Wien ebenfalls angehört, durch meinen Kollegen Strombaudirektor Ing. Reich im Entstehen, die auch darauf hinzielen, die Lände von rund 9 km Länge im Hauptstrome, die derzeit nur am rechten Ufer vorhanden ist, weil das am linken Ufer befindliche Hochwasserbett mit seiner Sohle in der Regel trocken liegt, durch Schaffung eines kanalisierten Hochwasserbettes auch am linken Stromufer zu ermöglichen und damit beiläufig auf das doppelte Ausmaß zu bringen. Die Breite des heutigen Mittelwasserbettes der Donau bei Wien beträgt rund 285 m, die Breite des Hochwasserbettes rund 474 m. Durch dieses kanalisierte Hochwasserbett, welches 4—5 Staustufen bekäme, könnten nach meiner Ansicht noch 1 600 000 m² Bauland vom heutigen Hochwasserbette teils für Industrie- und Handelszwecke, teils für Wohnzwecke gewonnen und aus dem Erlöshierfür Beträge von etwa 65 000 000 K für diese Kanalisation beschafft werden.

Die 9 km lange Lände am Donaustrome ist derzeit bereits fast vollständig für Handels- und Bahnzwecke in Anspruch genommen; auch der sogenannte Winterhafen an der Südspitze der Donauinsel zwischen dem Hauptstrome und dem Donaukanale, der eine Wasserfläche im Innenhafen von 34,4 ha und eine Ländenlänge von etwa 6 km besitzt, ist schon während des Krieges mit 4 großen Fruchtspeichern, welche zusammen 1000 Waggon fassen, in Anspruch genommen worden. Wir haben also bezüglich der Länden fast keine Reserven mehr. In den letzten 10 Jahren hat sich der Schiffsverkehrsverkehr in Wien von 1 000 000 t auf 2 000 000 t erhöht; er wird sich in noch größerem Maße erhöhen, wenn die geplante einheitliche Ausgestaltung und Regelung der Donau als Großschiffahrtsweg in die Wege geleitet wird und die baldige Inangriffnahme des Baues des Donau-Oder-Kanales erfolgt. Unsere Vorsorgen in Bezug auf die Hafenanlagen werden sich dann wohl als notwendig erweisen.

Zum Schlusse möchte ich zusammenfassend sagen, daß Wien sich der Notwendigkeit, energisch für die Entwicklung

der Schifffahrtsstraßen in Österreich einzutreten, voll bewußt ist, daß der Donau-Oder-Kanal mit der erwähnten Verbindung zur Elbe uns als dringendstes und unerläßliches wirtschaftliches Erfordernis für Wien und einen Großteil von Österreich erscheint, und daß wir daher alle Unterstützung, die Sie, meine Herren, dem Donau-Oder-Kanale zuteil werden lassen, mit Freude begrüßen und mit Ihnen im Vereine mit Beharrlichkeit dahin streben werden, daß der Bau des Donau-Oder-Kanales baldmöglichst begonnen und raschestens zu Ende geführt wird.

Der Wasserstraßentag, den unser Bürgermeister Exzellenz Dr. Richard Weiskirchner noch in der ersten Hälfte dieses Jahres, voraussichtlich im Juni, in Wien abzuhalten beabsichtigt, und zu dessen Besuch ich Sie namens unseres Bürgermeisters einlade, wird, so hoffen wir, diese Frage auch in Österreich zur gedeihlichen Förderung bringen und den Baubeginn bald nach Kriegsschluß nebst einer möglichen Verminderung der derzeit mit 8 Jahren angenommenen Bauzeit uns erreichen lassen.

Geheimrat **Dr. Paasche:** Ich danke dem Herrn Vorredner für die Erstattung des vorzüglichen Berichtes, der uns erneut gezeigt hat, daß in Österreich schon große Vorbereitungen für den Bau des Donau-Oder-Kanals getroffen worden sind; wir wollen wünschen, daß es gelingt, aus diesen vorbereitenden Schritten recht bald die Vollendung des Werkes zu fördern. Von dem Herrn Vorredner ist eine Tatsache erwähnt worden, die ich hier feststellen möchte. Gestern hat der Herr Oberbürgermeister von Breslau in seiner Begrüßungsansprache darauf hingewiesen, daß der Donau-Main-Kanal eine besondere Förderung genieße dadurch, daß, wie allseits bekannt, Seine Majestät, König Ludwig III. von Bayern, diesem Projekt seine besondere persönliche Fürsorge zuwendet. Es wurde mit einem gewissen Bedauern angeführt, daß dort ein regierender Fürst Deutschlands seine Hände über dieses Projekt hält, und daß es deshalb Aussicht habe, schneller gefördert zu werden, als das unsrige. Wir hörten aber soeben, daß Seine Kaiserliche und Königliche Hoheit, Erzherzog Heinrich Ferdinand, ein naher Verwandter Seiner Majestät des Kaisers Karl von Österreich, sich lebhaft für das Projekt interessiert. Ich habe heute die als Manuskript gedruckte Broschüre Seiner Kaiserlichen und Königlichen

Hoheit erhalten; ich habe diese Denkschrift die ziemlich unfänglich ist, nur kurz durchsehen können, aber ich glaube, wie der Herr Vorredner bereits angedeutet hat, wir haben dadurch einen ganz besonders einflußreichen Förderer unserer Bestrebungen gefunden, und ich halte es nicht für unzumäßig, daß wir Seiner Kaiserlichen und Königlichen Hoheit einen Dankesgruß übersenden. Ich schlage Ihnen vor, daß wir von hier aus folgende Depesche an Seine Kaiserliche und Königliche Hoheit, Erzherzog Heinrich Ferdinand senden:

Die in Breslau tagende vom Deutsch-Österreichisch-Ungarischen Wirtschaftsverbände gemeinsam mit dem Arbeits-Ausschuß für den Donau-Oder-Elbe-Kanal einberufene Versammlung begrüßt mit außerordentlicher Freude und Genugtuung die lebhafteste Teilnahme und die Förderung, die Euere Kaiserliche Hoheit der von ihr angestrebten, für die wirtschaftliche und politische Zukunft der in treuer Waffenbrüderschaft verbündeten Staaten Deutschland und Österreich-Ungarn so überaus wichtigen Verbindung der Donau mit den deutschen Wasserstraßen zuteil werden lassen. Wir bitten Euere Kaiserliche Hoheit, unseren Bestrebungen auch fernerhin Ihren mächtigen und erfolgversprechenden Schutz angedeihen lassen zu wollen.*)

Meine Herren! Ich stelle Ihre Zustimmung fest. Ehe wir in die Diskussion eintreten, darf ich Ihnen mitteilen, daß wir uns in einer Vorbesprechung dahin verständigt haben, die heutigen Verhandlungen zum Abschluß zu bringen mit einer bestimmten Resolution, damit wir nicht ohne ein sichtbares Ergebnis auseinandergehen. Die Resolution lautet:

Die heute in Breslau tagende, vom Deutsch-Österreichisch-Ungarischen Wirtschaftsverbände gemeinsam

*) Auf das Telegramm ist folgendes Antworttelegramm eingegangen:

Die mir übersandte Kundgebung erfüllt mich mit Freude und Genugtuung. Mit dem Wunsche, die Bestrebungen des Wasserstraßentages mögen im Interesse der verbündeten Mächte Deutschland und Österreich-Ungarn von vollem Erfolge sein, begrüße ich die versammelten Mitglieder auf das Wärmste.

Erzherzog Heinrich Ferdinand.

mit dem Arbeits-Ausschuß für den Donau-Oder-Elbe-Kanal einberufene Versammlung erachtet den Ausbau des Donau-Oder-Kanals mit Anschluß zur Elbe im militärischen, wirtschaftlichen und politischen Interesse für eine der dringendsten Aufgaben, um auch nach Friedensschluß die Einigung der im schweren Kampfe um ihr Dasein ringenden Völker immer fester zu gestalten.

Wir treten nun in die Diskussion ein. Ich erteile zunächst das Wort Herrn Dr. Friedmann aus Brünn, Vertreter des Zentralvereins für Fluß- und Kanalschiffahrt in Oesterreich.

Dr. Emil Friedmann, Geschäftsführer des Zweigvereins für Mähren des Zentralvereins für Fluß- und Kanalschiffahrt in Österreich, Referent des Bundes österreichischer Industrieller: Sehr geehrte Herren! In Vertretung des Zentralvereins für Fluß- und Kanalschiffahrt in Österreich, sowie seines Mährischen Zweigvereins, weiter in Vertretung des Bundes österreichischer Industrieller habe ich die Ehre, den veranstaltenden Verbänden dafür zu danken, daß sie die Beratung über die Donau-Oder-Kanalfrage zum Gegenstand einer besonderen Tagung gemacht und dadurch das mitteleuropäische Interesse an dieser Frage eindrucksvoll in den Vordergrund gerückt haben. Meine Herren, glauben Sie ja nicht, daß dieses mitteleuropäische Interesse bei uns Verständnis gefunden hat erst im Kriege, aus den Verhältnissen des Krieges heraus, aus Rücksicht auf die wirtschaftlichen Nöte dieser Zeit und aus Rücksicht auf die Wirtschaftspläne unserer Feinde. Gestatten Sie mir, daß ich Ihnen den Nachweis erbringe, daß wir seit langen, langen Jahren dieses mitteleuropäische Interesse unter jenen Waffen geführt haben, die wir im Kampfe für die Wasserstraßen verwenden. Als im April des Jahres 1901 die Wasserstraßenvorlage im österreichischen Abgeordnetenhaus eingebracht worden war, da haben wir damals sofort, und zwar am 28. April 1901, den ersten Mährischen Wasserstraßentag abgehalten. Ritter von Proskowetz war der Vorsitzende, Hofrat Oelwein fungierte als erster Referent. Des Andenkens dieser besonders hervorragenden Vorkämpfer für den Donau-Oder-Kanal haben Sie bereits gestern in dankbarer Verehrung gedacht. In dieser Versammlung haben wir mit allem Nachdruck den ehesten

Bau des Donau-Oder-Kanals und den Bau des österreichischen Mittellandkanals, das ist die Verbindung zur Elbe von Pardubitz nach Prerau, verlangt, und zur Begründung heißt es, — ich habe das stenographische Protokoll in Händen — „wenn diese Wasserstraße zum Ausbau und zur Vollendung gelangt sein wird, so handelt es sich ja nicht bloß um das österreichische Wasserstraßennetz, sondern um das ganze mitteleuropäische Netz, das nicht nur von technischer und wirtschaftlicher Bedeutung für die einzelnen Staaten, sondern von internationaler Bedeutung ist, vielleicht als Grundlage einer zukünftigen einheitlichen mitteleuropäischen Handels- und Zollpolitik.“ Das, meine Herren, ward im Jahre 1901, mitten im tiefsten Frieden von Dr. von Licht gesprochen, und hört sich doch an, als wäre es gesprochen gestern und heute. Meine sehr geehrten Herren, aus den Ausführungen der Herren Referenten haben Sie ja gehört, mit welcher großen Hoffnungen und Erwartungen wir das Wasserstraßengesetz aufgenommen haben; die Industrie erhoffte einen mächtigen Aufschwung; wir alle sahen die Morgenröte einer neuen besseren Zeit; allerdings konnten Sie auch aus den Ausführungen der Herren Referenten entnehmen, daß diese Morgenröte bald schweren, schwarzen Gewitterwolken weichen mußte, und daß — ich will über die näheren Einzelheiten hinweggehen — der Donau-Oder-Kanal nicht gebaut wurde; es kam nicht zum Bau des Donau-Oder-Kanals, sondern zum Abbau des Donau-Oder-Kanal-Bauprogramms; ein Stück nach dem anderen bröckelte ab, bis es schließlich in der Wasserstraßennovelle vollständig verschwand. Wir wollen der Hoffnung Ausdruck geben, daß man ja nicht daran denkt, die Behandlung der Wasserstraßenfrage an jenem Punkte wieder aufzunehmen, wo sie vor dem Kriege steckengeblieben ist. Wir möchten glauben, daß auch in dieser Frage bereits der neue und junge Wein die alten Schläuche eingelteter Ängstlichkeit und übertriebener Zweifel gesprengt hat; ich glaube, meine Herren, daß die Initiative kräftiger, daß die Verhältnisse ganz andere geworden sind, daß heute die Forderung nach dem Donau-Oder-Kanal und seinen Abzweigungen nicht mehr eine Forderung der Industrie allein, nicht mehr eine Forderung dieser oder jener Wirtschaftsgruppe, nicht mehr eine Forderung dieser oder jener Provinz, sondern eine Forderung von Staats- und Volkeswegen ist, und darin, meine Herren, gipfelt unsere Kraft, gipfelt unsere Hoffnung,

daß es uns gelingen wird, mit unseren Wasserstraßenforderungen durchzuhalten, jetzt schon im Kriege und noch mehr im Frieden. Der Donau-Elbe-Oder-Kanal verbürgt eine gedeihliche volkswirtschaftliche Entwicklung unserer verbündeten Reiche und bekundet in wichtigem Belange die Solidarität unserer Wirtschaftsinteressen! So wie wir jetzt in Kampf und Sorge zusammenstehen, geeint durch unermeßliche Blutbrüderschaft, so wollen wir auch vereint genießen die Segnungen eines glücklichen Friedens zum Heile des Vaterlandes, zum Wohle des Volkes!

Dr. Karst, Syndikus der Handelskammer Dresden: Meine sehr geehrten Herren! Als Geschäftsführer des Arbeitsausschusses des Elbe-Oder-Donau-Vereins habe ich die angenehme Pflicht, dem Deutsch-Österreichisch-Ungarischen Wirtschaftsverbände und dem Arbeitsausschuß für die Oder den verbindlichsten Dank auszusprechen für die Einladung zur heutigen Tagung. Meine Herren, ehe ich meine weiteren Ausführungen mache, möchte ich gern ein Blatt der Erinnerung auf den Sarg desjenigen Mannes legen, den ein tragisches Geschick vor wenigen Tagen aus unserer Mitte hinweggenommen hat und der als der Vater dieses großen Kanalprojektes angesprochen werden muß. Ein tragisches Geschick will es, daß Herr Hofrat Oelwein, der mit Leib und Seele Jahrzehnte lang diesen Donau-Oder-Kanal betrieben hat, heute der kühlen Erde übergeben wird. Noch vor wenigen Monaten hatte ich das Glück, ihm die Hand zu drücken in Wien und mich an seiner jugendlichen Begeisterung zu erfrischen, und mich darüber zu freuen, wie er mit Jugendmut für die Idee des Donau-Oder-Kanals eintrat und mir prophezeite, daß er in wenigen Jahren dieses Kanalprojekt vollendet sehen würde. Das Geschick hat es anders gewollt. Und wenn er sich auch nicht mit der gleichen Begeisterung für den Anschluß der Elbe an den Donau-Oder-Kanal ausgesprochen hat, so halte ich es gerade von unserer Seite für eine Pflicht der Dankbarkeit, in der heutigen Versammlung dieses Mannes zu gedenken.

Meine sehr geehrten Herren, in diesem Geiste der Veröhnlichkeit, in der ich hier unseres hochverehrten Herrn Hofrats Oelwein gedenke, möchte ich auch von der Elbe aus der heutigen Versammlung den besten Erfolg wünschen. Die heutige Versammlung tagt im Zeichen des Donau-Oder-Kanals,

aber die Entschließung, die Ihnen zur Annahme vorgelegt worden ist, bringt zum Ausdruck — und auch Herr Hofrat von Schneller hat sich in liebevoller Weise der Elbe angenommen —, daß bei diesem großen Wasserstraßenprojekt nicht die Donau-Oder-Verbindung allein, sondern diese in Verbindung mit der Elbe in Betracht gezogen werden soll. Es sind wohl hie und da Befürchtungen ausgesprochen worden, daß durch die Verkoppelung des Donau-Elbe-Projektes mit dem Donau-Oder-Projekt das letztere geschädigt werden könnte. Meine Herren, diese Befürchtungen wollen wir in den Hintergrund treten lassen, sie sind unbegründet. Für den Donau-Oder-Kanal liegt ein vollständig baureifes, fertiges Projekt vor, und es kann, nachdem erst die Mittel geschafft sind, am nächsten Tage der erste Spatenstich erfolgen. Wir an der Elbe sind aber nicht in dieser glücklichen Lage, daß für die Verbindungsstrecke von Pardubitz nach Prerau ein vollständig ausgearbeitetes Projekt vorliegt. Im Gegenteil, darüber sind bis jetzt nur sehr allgemeine Erörterungen angestellt worden, und die Inangriffnahme dieses Baues wird noch gute Weile haben. Es war eine der erfreulichsten Mitteilungen in den Ausführungen des Herrn Hofrat von Schneller, für uns wenigstens, daß jetzt eingehende Vorarbeiten auch für dieses Projekt eingeleitet sind. Es bestätigt das die Nachricht, die ich von anderer Seite vor wenigen Tagen aus Wien erhalten habe. Meine Herren, also stellen Sie die Befürchtung zurück, daß der Donau-Oder-Kanal geschädigt werden könnte durch das Betreiben des Donau-Elbe-Kanals. Wir wollen uns auf die Parole einigen, nicht Donau-Oder oder Donau-Elbe, sondern Donau-Oder und -Elbe, und wir wollen, so wie das zwischen dem gemeinschaftlichen Ausschuß unserer österreichischen Freunde und dem neu gebildeten Elbe-Oder-Donau-Verein vor wenigen Wochen vereinbart worden ist, einig zusammenarbeiten an dem Ausbau dieser großen, weltwirtschaftlich so wichtigen mitteleuropäischen Wasserstraßen, die den Riesenstrom Europas, die Donau, verbinden einerseits mit der Elbe, andererseits mit der Oder und auch mit der Weichsel. Meine Herren, wenn wir einig vorgehen, dann bin ich überzeugt, daß dieses große Werk ein wichtiger Baustein sein wird an dem gewaltigen Bau der Zukunft, an der glücklichen wirtschaftlichen Entwicklung des deutschen Volkes und unserer waffenbrüderlichen Verbündeten der österreichisch-ungarischen

Monarchie und der Verbündeten in den Balkanländern. Seien wir einig und bleiben wir einig, dann wird uns der Erfolg unserer Arbeit bald beschieden sein.

Redakteur Seress, Herausgeber des Donau-Jahrbuches (Wien): Sehr geehrte Versammlung! Ich habe eigentlich nicht die Absicht gehabt, in dieser Diskussion das Wort zu ergreifen, habe auch kein besonderes Mandat hierzu. Nur als frei arbeitender Publizist, der sich mit der Donaufrage eingehend befaßt, habe ich Veranlassung genommen, an Ihrer ungemein interessanten und lehrreichen Konferenz teilzunehmen, und das, was ich hier gehört habe, hat mir den Anlaß hierzu gegeben, Ihnen mit einigen kleinen Aufklärungen zu dienen über die Haltung Ungarns gegenüber der Donau-Oder-Elbe-Kanalfrage. Meine Herren! Ungarn hat an dem Donauverkehr einen verhältnismäßig sehr großen Anteil; einige Zahlen werden Ihnen sofort Aufschluß darüber geben. Ungarns Donau-Uferlänge beträgt 941 km, beide Ufer gerechnet 1649 km; nehmen wir hinzu die schiffbaren Nebenflüsse der Donau, die Drau, Save, Theiß, dann den Bega-Kanal und den Franz-Josef-Kanal, das ergibt weitere 1800 km. Somit muß man in Ungarn mit einem Wasserstraßen-Netz von ungefähr 2500—2700 km rechnen, das allerdings für die Großschifffahrt noch nicht durchweg befahrbar ist, das aber im Laufe der Zeit mit wenigen Mitteln hierzu geeignet gemacht werden kann. Der Donauverkehr Ungarns hat im Jahre 1912 4,8 Millionen Tonnen, 1913 5 Millionen und 1914 4,7 Millionen Tonnen betragen. Aus diesen großen Ziffern ersehen Sie, meine Herren, daß Ungarn zunächst über ein großes Wasserstraßennetz verfügt, das auch einen großen Verkehr aufweisen kann. Dann bestehen in Ungarn Pläne zur Schaffung neuer künstlicher Wasserstraßen — ich erwähne nur den Kanal zwischen Donau und Theiß und den Kanal, der die Donau mit der Drau und Save verbindet, den Kanal zwischen Vukováđ und Samacz, die innerhalb einer denkbaren Zeit zur Ausführung gelangen. — Das alles mußte ich erwähnen, um Ihnen ersichtlich zu machen, welch großes natürliches, selbstverständliches Interesse Ungarn daran hat, dieses große Wasserstraßennetz mit dem Netz der natürlichen und künstlichen Wasserstraßen des Deutschen Reiches in Verbindung zu bringen. Denn Ungarns Wasserstraßennetz kann doch nur dann eigentlich rentabel sein und nur dann den weltwirtschaftlichen Anforderungen entsprechen,

nur dann Weltverkehr aufweisen, wenn es in Verbindung gebracht wird mit den anderen großen deutschen und europäischen Wasserstraßen. Das ist der Hauptgrund, meine Herren, weshalb die Ungarn im großen und allgemeinen die Idee einer jeden Verbindung mit dem deutschen Wasserstraßennetz freudig begrüßen. Deshalb hat Ungarn die Idee eines Donau-Main-Rhein-Kanals freudig begrüßt. Aber aus demselben Grunde, — das kann ich auf Grund meiner Erkundigungen berichten — steht man in Ungarn auch Ihrem Plan mit Sympathie gegenüber. Es sind doch wichtige Bedürfnisse Ungarns, die auf dem Wege des Donau-Oder-Kanals viel zweckmäßiger und besser, als bisher befriedigt werden können. Ich weise nur zuerst auf die Kohlenversorgung Ungarns hin. Es ist Ihnen, meine Herren, meistens bekannt, — um ein praktisches Beispiel für das Interesse Ungarns an der Kohlenversorgung anzuführen —, daß sich vor kurzem eine österreichisch-ungarisch-deutsche Gruppe gebildet hat, sogar mit schlesischer Beteiligung, die eine Kohlenversorgung Ungarns und des Balkans sich zum Ziele gesetzt hat, und die dann eine Kohlenhandels-Gesellschaft gegründet hat mit dem Ziele, schlesische Kohlen auf dem Wasserwege nach Ungarn und nach dem Balkan zu liefern. Ähnliche und andere Interessen sind es, die Ungarn zwingen, Ihren Donau-Oder-Kanalplänen mit der größten Sympathie auch weiterhin entgegenzukommen. Es war nicht immer so. Das muß man aufrichtig sagen. Aber im Laufe des Krieges hat man auch die Ungarn ungelernnt, und das wird man auch fortsetzen; dafür haben wir Beweise und viele Anzeichen. Meine Herren, Herr Hofrat von Schneller hat in seinem außerordentlich lehrreichen Vortrage auch eines ungarischen Sonderplanes Erwähnung getan, des Wunsches, daß mit der Verbindung der Donau-Oder-Elbe gleichzeitig auch eine solche Verbindung zustande gebracht wird, die speziell ungarische Interessen berücksichtigt. Er meinte, die Kanalisierung des March-Flusses. Anscheinend bestehen zwischen diesen zwei Plänen gewisse Gegensätze. Aber der große Geist der großen Zeit darf auch hier uns nicht verlassen, und ich glaube nur auf das in der politischen Welt Österreich-Ungarns jetzt schon sehr geläufige Wort „Ausgleich“ hinweisen zu müssen, wenn ich der Hoffnung Ausdruck geben will, daß, wenn jene sehr große wirklich in Fleisch und Blut schneidende Frage zwischen Österreich und Ungarn zur allgemeinen Be-

friedigung gelöst werden konnte, daß auch die Frage der Marchregulierung und der Marchkanalisierung, ebenso wie die Frage des Donau-Oder-Elbe-Kanals zwischen Österreich und Ungarn zur gegenseitigen Befriedigung gelöst werden wird, und dann wird diese Lösung auch Ihren Bestrebungen zugute kommen. In diesem Sinne schließe ich meine Ausführungen und danke für Ihre Aufmerksamkeit.

Geheimrat **Dr. Paasche** als Vorsitzender: Meine Herren! Es sind nur noch wenige Redner zu ganz kurzem Worte gemeldet; ich bitte die Herren, noch die kurze Zeit auszuhalten und den Saal vorher nicht zu verlassen.

Ingenieur **Dr. Hans Kellner**, Stadtbaudirektor, Brünn: Sehr geehrte Versammlung! Dem Wunsche des Präsidiums entsprechend, will ich mich tunlichst kurz fassen. Wenn ich als Vertreter der Landeshauptstadt Brünn zu dieser Resolution Stellung nehme, glaube ich, daß es nicht unbescheiden wäre, sie ein wenig vom Standpunkt der Landeshauptstadt Brünn und Mährens zu beleuchten, da doch der größte Teil der Kanalanlage mährisches Gebiet berührt. Es ist selbstverständlich, daß sich in Mähren sehr viele Anhänger dieses Kanalprojekts befinden, und es kann also von diesem Standpunkt aus nur freudig begrüßt werden, daß alle die heute zu sprechen Gelegenheit hatten, die die Ausschaltung von Konkurrenzprojekten, sofern der östliche Teil Deutschlands und Österreich-Ungarns in Frage kommt, betont haben, und es muß freudig begrüßt werden die Begeisterung für die Ausführung der in Rede stehenden Projekte, weiter die stramme Organisation, die wir hier wahrzunehmen Gelegenheit hatten. Zu wünschen ist nur, daß diese Begeisterung, die wir als Vertreter von Organisationen, die dem Projekte günstig gegenüberstehen, voll teilen, und von der auch anzunehmen ist, daß sie bei dem großen Teile der Bevölkerung vorhanden ist, für welche die Kanalfrage besondere wirtschaftliche Interessen besitzt, andauere. Es fragt sich aber, ob zur Erhaltung dieser Begeisterung es nicht zweckmäßig und taktisch gut wäre, entsprechende Maßnahmen zu treffen, damit sie nicht erschlafe; es könnte beispielsweise leicht vergessen werden, daß infolge des großen Kohlenmangels, den wir hatten, unsere Kinder nicht in die Schule gehen konnten, daß die Leute zu Hause frieren mußten und sich anstellen mußten, um $\frac{1}{4}$ Meter-

Zentner Kohle zu erhalten; es könnte sonst vielleicht vergessen werden, daß die Gaswerke, welche die Einführung von Gassparherden, Gasbadeöfen etc. propagiert haben, gezwungen waren, die größte Sparsamkeit der Bevölkerung anzupfehlen, nur einige Flammen zu gestatten, in einigen Orten, wenn auch nur für einige Stunden des Tages, die Benutzung des Gases ganz auszuschalten. Es könnte vergessen werden, daß die Kartoffeln nicht rechtzeitig zugeführt werden konnten, daß die bezüglichen Eisenbahntransporte bis in den strengen Winter hinein gedauert haben, wobei viele Kartoffeln erfroren sind, es könnte auch vergessen werden, daß die Bahn trotz des besten Willens und trotz der größten Anstrengungen, die sie gemacht hat, sich zur Bewältigung von Massengütern nicht als ganz ausreichend erwiesen hat. Deshalb sollte die heutige Tagung dafür sorgen, daß eben alle diese schönen Ausführungen, die wir heute gehört haben, tunlichst veröffentlicht werden, daß die publizistische Tätigkeit nicht aufhöre, daß immer wieder auf alle Vorteile, die diese Kanalbauten mit sich bringen, hingewiesen werde, ebenso auch auf die Nachteile, die eine zu große Belastung des Eisenbahnverkehrs mit Massengütern mit sich bringt; ferner müßte auch darauf hingewiesen werden, daß die Ausgestaltung des Bahnverkehrs sehr bedeutende Geldopfer erfordern würde, denn es sind für derartige Zwecke fast alle Stationsgleise zu klein, Rangiergleise nicht ausreichend und Betriebsmittel in ungenügender Zahl vorhanden.

Daß Brünn mit größtem Interesse Ihren Beratungen entgegen gesehen hat, ist selbstverständlich; ist doch Brünn eine der größten Industriestädte der Monarchie. Seine Maschinenindustrie, seine Textilindustrie sind weltbekannt; schließen sich doch in der Umgebung von Brünn eine ganze Reihe großer landwirtschaftlicher Industrien an, hat doch Mähren im Verein mit Schlesien verschiedene äußerst wichtige Punkte, wo Massengüter gewonnen werden, wie z. B. im Ostrauer Kohlengebiet; auch möchte ich noch hinweisen auf die Steinindustrie in Nordmähren und Schlesien; vielleicht ließe sich auch die Schieferindustrie in der Gegend von Hof wieder beleben. Würde diese Aufklärungstätigkeit immer wieder erneuert und nicht zur Ruhe gebracht werden, so kann gehofft werden, daß das Ziel, welches wir alle anstreben, auch wirklich bald erreicht werden wird. Daneben hat freilich noch Brünn einen

Separatwunsch, der aber die Hauptfrage durchaus nicht alterieren soll. Es wird sich, wie einige unserer Herren Vorredner gesagt haben, der Verkehr nach Fertigstellung des Donau-Oder-Kanales von selbst großzügig entwickeln und neue Verkehrsadern, die notwendig sind, um das Ganze zu beleben und lebendig zu erhalten, von selbst bilden, und so darf Brünn wohl hoffen, daß jener Separatwunsch, den diese Stadt hat, das heißt, daß ein kleiner Stichkanal von Lundenburg bis gegen Brünn geführt wird, auch in absehbarer Zeit zur Ausführung gelangen wird. Ich möchte die sehr geehrten Anwesenden bitten, in Ihren Kreisen diese Bestrebungen zu unterstützen und überzeugt zu sein, daß die Stadt Brünn, sofern ihr eine Spezialaufgabe zur Förderung des Gesamtprojektes zugewiesen werden sollte, sie durch ihre Vertreter gerne bereit sein wird, bei allen in Betracht kommenden maßgebenden Körperschaften und Behörden die erforderlichen Schritte zu tun.

Landesbauinspektor **Freystedt**, Posen: Meine Herren! Auch der Nordosten Deutschlands begrüßt den Kanal, der die Oder mit der Donau verbinden soll, der Nordosten Deutschlands, Posen, Westpreußen und Ostpreußen. Denn wir beabsichtigen eine Kanalverbindung herzustellen von der Oder über Posen nach der Weichsel; diese Kanalverbindung soll den Weg von Breslau nach Posen von 604 km abkürzen auf 205 km, also eine Abkürzung des Weges um zwei Drittel; wenn der Kanal weitergeführt wird nach Bromberg, so wird der Weg nach Bromberg, der 644 km beträgt, abgekürzt auf 341 km, also eine Abkürzung von 300 km. Meine Herren, diese Abkürzung führt aber noch weiter; es wird, wenn dieser Kanal gebaut ist, Danzig der nächste Ostseehafen werden von Breslau; es wird nicht mehr erforderlich sein, sich mit dem Gedanken abzugeben, eine Wasserverbindung zu schaffen von Danzig durch Polen hindurch über die Weichsel zum Donau-Oder-Kanal, sondern der Weg wird kürzer und bequemer über Posen und Breslau von Danzig her führen.

Geheimrat **Dr. Paasche** als Vorsitzender: Meine Herren! Die Reihe der Redner ist erschöpft. Ich darf die Verhandlungen schließen; wir würden nun zur Abstimmung kommen; da sich keinerlei Widerspruch erhebt, so darf ich wohl annehmen, daß die Versammlung mit der Form der Resolution einverstanden ist; ich bitte nur diejenigen Herren, die gegen

die Annahme der Resolution sind, die Hände zu erheben. — Es erhebt niemand die Hände. — Ich darf dann also mit besonderer Freude feststellen, daß Sie einstimmig die Resolution annehmen. (Lebhafte Zustimmung).

Meine Herren, Sie gestatten mir nun noch ein paar Worte zum Schluß. Sie haben aus unseren Verhandlungen gehört, wie bedeutsam die Arbeit ist, die wir gemeinsam zu fördern uns heute hier verbunden haben, eine Arbeit, die gerade in der heutigen schweren Kriegszeit umsomehr Bedeutung verdient, als sie das beste Mittel sein soll, die Schäden des Krieges sobald als möglich auszugleichen, und vor allem mit dahin zu wirken, daß die furchtbaren Lasten des Krieges unseren Kindern und Kindeskindern erspart werden. Es ist die Notwendigkeit immer wieder betont worden, solche Verbindungen, große leistungsfähige Wasserstraßen zu schaffen, die das wirtschaftliche Leben erweitern, die es entwickeln und heben, wo es stillliegt, die einen Verkehr fördern, wie wir ihn brauchen, damit unsere mitteleuropäischen Länder so stark, so unabhängig und leistungsfähig werden, daß in Zukunft es niemand wagt, uns wieder einen wirtschaftlichen Krieg aufzuzwingen. Die schönen Worte „von Hamburg bis zum Adriatischen und Schwarzen Meere“ sollen und werden dann nicht einfach bloße Schlagworte sein, sondern sie können die Signatur einer zukünftigen Verkehrspolitik sein. Diese Verbindungen werden von der Nordsee über die weite große Donaustraße hin nach dem fernen Osten den Verkehr sichern und uns in den Stand setzen, durchzuhalten, wenn wieder Konstellationen kommen, wie sie heute vorliegen. Wollen wir uns stark machen, einen Wirtschaftskrieg zu ertragen, so müssen wir vor allen Dingen in der Lage sein, möglichst viel Rohstoffe und Nahrungsmittel im eigenen Lande zu produzieren, und dazu sollen diese Verkehrsprojekte doch in erster Linie mithelfen; sie werden der Industrie unserer Verbündeten und Deutschlands die nötigen Rohmaterialien liefern, sie werden zu einer Entwicklung der Landwirtschaft und Forstwirtschaft und aller anderen Rohproduktionen beitragen und uns damit unabhängig machen. Was wir in diesem Kriege so wunderbares schon geleistet haben in der Befruchtung unseres Wirtschaftslebens, wird dadurch gefestigt werden. Nun die Frage des Geldpunktes; ich glaube, Kollege Gothein hatte ganz recht: in Zeiten, wo wir mit Milliarden rechnen, wo jeder

Monat, jede Woche des Krieges so viele Hunderte von Millionen kostet, wie dieses ganze Kulturwerk Millionen kosten würde, da sollen wir nicht engherzig und kleinlich fragen: Werden wir auch wirklich bis auf das letzte Prozent berechnet die Anlage verzinsen können? Da heißt es, großzügig mitarbeiten, um das zu erreichen, was uns nutzt und nottut, im wahrsten Sinne des Wortes für die Zukunft, für den Frieden. Ich glaube, es wird Ihnen auch in Österreich und Ungarn sehr wohl gelingen, Einfluß auf die Parlamente und die Regierung zu gewinnen, daß sie die Mittel zur Verfügung stellen und nicht nach dem Kriege, in den Zeiten der finanziellen Not, die Sucht, ängstlich zu sparen, die Oberhand gewinnt. Solche wichtige, wirklich nutzbringende Anlagen sollten so schnell wie möglich geschaffen werden, und so wollen wir hoffen und wünschen, daß es uns gelingt, das zu erreichen und recht bald an die Arbeit zu gehen.

Es wurde soeben von Herrn Stadtbaudirektor Kellner aus Brünn mit Nachdruck darauf hingewiesen, daß es nicht bloß hier in diesem Kreise gilt, Stimmung zu machen, sondern daß wir die Stimmung, die hier vorhanden ist, im Lande verbreiten. Ich möchte Sie bitten, die Mahnung zu beachten und dafür zu sorgen, daß immer weiter die Idee des Donau-Oder-Elbe-Kanals sich verbreite und immer mehr Hilfskräfte für unsere Unternehmung herangezogen werden. Der deutsch-österreichisch-ungarische Wirtschaftsverband steht für solche Zwecke gern zur Verfügung, und Sie werden ja an den Veröffentlichungen unserer „Wirtschaftszeitung der Zentralmächte“ bereits ersehen haben, daß wir in dem Dienst dieser großen Verkehrspolitik der Zentralmächte bisher schon fleißig gearbeitet haben. Jedem, dem es am Herzen liegt, diese Politik zu unterstützen, stellen wir uns gerne zur Verfügung. Ich schließe mit der Hoffnung, daß wir instande sein werden, unsere Pläne bald durchzuführen.



Teilnehmer-Verzeichnis.

Auspitzer, Chefredakteur der Breslauer Morgen-Zeitung,
Breslau.

Baron, Bürgermeister, Krappitz.

Barsch, Paul, Schriftsteller (Breslauer Zeitung), Breslau

Beck, Oberzolldirektionspräsident, Breslau.

Becker, Carl, Kaufmann, Breslau.

Behm, Dr., Stadtrat, Stettin.

Bender, Dr., Oberbürgermeister a. D., Breslau.

Berger, Ingenieur, Breslau.

Bergemann, Dr., Regierungsrat, Breslau.

Bernert, Oberbürgermeister, Ratibor.

Besser, Bergwerksdirektor, Gieschewald OS.

Best, K., Cosel.

Boltze, Syndikus der Kaufmannschaft, Stettin.

Brandl, Baurat, Wien (Donau-Regulierungs-Kommission).

Brandt, Syndikus des Deutsch-Österreichisch-Ungarischen
Wirtschaftsverbandes, Berlin.

Brinke, Carl, Breslau.

Brüller, Bürgermeister, Oppeln (Oppelner Hafen A. G.)

Bubendey, J. F., Geh. Baurat und Strombaudirektor, Ham-
burg.

Bucher, Prokurist der Firma Otto Helling, Breslau.

Buntzel, Paul, Kaufmann, Breslau.

Charbonnier, Oberbürgermeister, Liegnitz.

Czimatis, Dr., Regierungsrat, Breslau.

Contag, M., Kgl. Baurat, Berlin-Friedenau.

Danziger, Max, i. Fa. Gebr. Oestreicher, Breslau.

Darf, R., Redakteur der Volkswacht, Breslau.

Demuth, Dr., Adolf, 1. Sekretär der Handels- und Gewerkekammer, Reichenberg.

Deter, Arthur, Zigarrenfabrikbesitzer, M. d. Hk., Breslau.

Deutsch, Dr. V., Ministerialrat (K. K. Ackerbauministerium), Wien.

von Donat, Major, Berlin

Eckert, Generaldirektor, Neu-Weißstein.

Ehrlich, Theodor, Kgl. Spanischer Konsul, Breslau.

von Eichborn, Geheimrat, Präsident der Handelskammer, Breslau.

von Eichborn, Dr. Ed., Breslau.

Engelhard, Baurat, Brieg.

Erdmann, Dr., I. Bürgermeister, Waldenburg.

Esklony, R., Breslau.

Felsmann, Dr., Landgerichtspräsident, Breslau.

Feyer, Paul, Kaufmann, Breslau.

Fischer, G., Geh. Baurat, Breslau.

Fischer, Max, Oberregierungsrat (Kgl. Regierung), Breslau.

Fischer, Ministerialrat (Donau-Regulierungskommission), Wien

Fischer von Mollard, Hauptmann, Gora.

Fitzner, Rittmeister, Laurahütte.

Flamm, Geh. Regierungsrat, Nikolasee (Zentralverein für deutsche Binnenschifffahrt).

Flögel, Direktor, Breslau.

Fränkel, Bankdirektor (Dresdner Bank), Breslau.

Freisler, Dr. Wilhelm, Landesauschußbeisitzer, Brünn.

Freymark, Dr., Syndikus der Handelskammer, Breslau.

Freystedt, Landesbauinspektor, Posen.

Friedmann, Dr. Emil, Brünn (Zentralverein für Fluß- und Kanal-Schifffahrt Wien und Brünn, Bund österreichischer Industrieller).

von Fritschen, Redakteur der Schlesischen Zeitung, Breslau.

Frömsdorf, Stadtrat, Breslau.

Gaebel, Otto, Direktor, Breslau.

Geisenheimer, Dr., Bergassessor a. D. (Oberschlesischer Berg- und Hüttenmännischer Verein), Kattowitz.

Geldner, Kaiserl. Rat (Handelskammer), Troppau.

Gellert, Berthold, Kaufmann, Breslau.

- Gerike, Dr., Regierungsrat, Breslau (Eisenbahndirektion).
 Gerlach, Landrat a. D., Neudeck OS.
 Getzel, Joseph, Spediteur, Glogau.
 Glücksmann, Dr., Oberbürgermeister, Guben.
 Goldemund, Heinrich, Ingenieur, Baudirektor der Stadt
 Wien, Wien.
 Goldmann, J., Reedereibesitzer, Cosel OS.
 Goldstein, Eugen, Rechtsanwalt, Berlin.
 Goldstein, Leo, Kaufmann, M. d. Hk., Breslau.
 Goldsticker, Regierungsbaumeister, Ottmachau.
 Gothein, Bergrat, M. d. R., Breslau.
 Gottstein, Dr. C., Kgl. Pr. Kommerzienrat, Berlin-Wil-
 mersdorf.
 Graetz, Major, Breslau.
 Gretschel, Geh. Baurat, Breslau.
 Grünfeld, Heinrich, Berlin.
 Grünfeld, Salo, Beuthen OS.
 Grüttner, Kaufmann und Handelsrichter, M. d. Hk., Breslau.
 Grzimek, C., Kaufmann, Breslau.
- Haase, Dr. Ed., Breslau.
 Haber, Stadtrat, Breslau.
 Hache, Stadtbaurat, Gleiwitz.
 Hager, Otto, Breslau.
 Hallama, Georg, Geschäftsführer des städtischen Verkehrs-
 amts, Breslau.
 Hamburger, Eduard, Kaufmann, Kattowitz.
 Hamburger, Louis, Stadtverordneter, Breslau.
 Hampke, Dr., Syndikus der Handelskammer, Posen.
 Hanne, Rudolf, Schiffahrtsdirektor, Breslau.
 Hansa, Aktien-Gesellschaft, Breslau.
 Harder, Otto, Schiffsspediteur, Breslau.
 Hasse, Regierungsrat a. D., Stettin.
 Hauck, Landesrat.
 von Hauenschild, Landrat, Cosel OS.
 Heilberg, Justizrat Dr., Stadtverordnetenenvorsteher, Breslau.
 Heilmann, Hugo, M. d. Hk., Berlin.
 von Heimbürg, Landrat, Ohlau.
 Heinel, Professor Dr. Ing., Breslau (Technische Hochschule).
 von Heinemann, Exzellenz, Generallieutenant, Stellvertr.
 Kommandierender General, Breslau.

- Hergt, Regierungspräsident, Oppeln.
 Herschel, Dr. Rechtsanwalt, Stadtverordnetenenvorsteher- Stellvertreter, Breslau.
 Hesemann, i. Fa. Ganz u. Comp., Ratibor.
 Hilger, Geh. Bergrat, Schloß Siemianowitz.
 Hilpert, Professor Dr., Breslau (Verb. Deutscher Diplomingenieure).
 Hirsch, Regierungsbaumeister, Breslau.
 Hoffmann, Stadtrat, Glogau (Handelskammer Sagan).
 Hohenhausen, Bürgermeister, Neusalz a. O.
 Jelaffke, Stadtrat, Ratibor.
 Jockisch, Bergrat, Borsigwerk.
 Jung, Reinhold, Kaufmann, Breslau, i. Fa. Max Neubert u. Comp.
 Kallmann, Bürgermeister, Oels i. Schles.
 Karst, Dr. August, Syndikus der Handelskammer, Dresden.
 Keindorff, Regierungsrat, Schloß Waldenburg (Handelskammer Schweidnitz).
 Kellner, Dr. Hans, Ing., Stadtbaudirektor, Brünn.
 Kensing, E., Breslau.
 Klawki, Dr., Syndikus der Landwirtschaftskammer, Breslau.
 Klebinder, Paul, Direktor der Wirtschaftszeitung der Zentralmächte, Berlin.
 von Klitzing, Geheimrat, Vorsitzender der Landwirtschaftskammer von Schlesien, Breslau.
 Klofetz, Dr., Wien (Handelskammer).
 Kober, Josef, Breslau.
 Kober, Wilhelm, Breslau.
 Koehn, Geheimer Baurat, Vorstand des Strombauamtes, Warschau.
 Köhler, Direktor, Breslau.
 Köhler, Oberbergrat, Breslau.
 Konietzny, M. d. A., Breslau.
 Konscholky, Kurt, Direktor, Breslau.
 Kopp, Julius, Stadtrat, Neusalz.
 Korpulus, Justizrat Dr., Breslau.
 Koerber, Richard, Reeder, Oppeln.
 Krauel, Otto, Hamburg.
 Krause, Ernst, Kaiserl. Rat (Österr.-Deutscher Wirtschaftsverband und Niederösterreichischer Gewerbeverein), Wien.

- Krause, Karl, Schiffsreeeder, Breslau.
 Kreutzberger, Ernst, Kaufmann, Breslau.
 Kröger, Paul, Breslau.
 Krönig, Dr., Senatssekretär (Vertreter des Hamburger
 Senats), Hamburg.
 Kudlich, Bürgermeister, Troppau.
 Kuron, G., Reedereibesitzer, Breslau.

 Landsberger, B., Baurat, Breslau.
 Lang, Dr. (Verband Deutscher Diplom-Ingenieure), Breslau.
 Lauer, Oberbaurat, Kattowitz.
 Lengsfeld, Polizeirat, Breslau.
 Leß, Georg, Kaufmann, Breslau.
 Levi, Simon Bernhard, Kaufmann, Breslau.
 Lewy, Bankier, Rawitsch.
 von Lieres, Rittergutsbesitzer, Reppline.
 Loeser, Direktor, Gleiwitz.
 Löwenthal, Stadtrat, Brieg.
 Lückemann, Professor, Breslau.
 Luedecke, Prof. Dr., Breslau.
 Lyrholm, Ingenieur, Ottmachau.

 Mallison, Eisenbahndirektionspräsident, Breslau.
 Mann, Karl, Sorau (Handelskammer für die östliche Nieder-
 lausitz).
 Marthaus, Oschatz.
 Martin, Börsensekretär, Breslau.
 März, Dr., Syndikus des Verbandes sächsischer Industrieller,
 Dresden.
 Mathis, Dr., Syndikus der Handelskammer, Hamburg.
 Matthias, Rittmeister, Breslau.
 Matting, Oberbürgermeister, Breslau.
 Meckauer, Dr., Redakteur, Breslau.
 Mende, Oberbergrat, Hindenburg.
 Mendelson, S., Handelsrichter, Breslau.
 Metz, Kaufmann und Hauptmann d. L., Kattowitz.
 Metz, Regierungsrat, Breslau (Oberpräsidium).
 Meuser, W., Hafendirektor, Breslau.
 Meyer, Hugo, Tangermünde.
 Meyer, Dr. Ludwig, Kaufmann, M. d. Hk., Breslau.
 Meyer, Heinrich, stellv. Vorsitzender der Handwerkskammer
 Oppeln.

- Meyer, Dr. Ing., Generaldirektor, Bismarckhütte.
 Milch, Justizrat, Bankdirektor, Breslau.
 von Mletzko, Breslau.
 Moeser, Kaufmann und Handelsrichter, M. d. Hk., Breslau.
 Mugdan, D., Handelsrichter, Vizepräsident der Handelskammer, Breslau.
 Mühlhan, Geh. Oberpostrat, Oberpostdirektor, Breslau.
 Müller, Dr. J. F., Magistratsrat, Wien.
 Müller, wissenschaftlicher Assistent der Handelskammer, Oppeln.
- von Naehrich, Puschkowa.
 Nakonz, Geh. Baurat und Vortragender Rat im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Berlin.
 Narten, G., Geh. und Oberbaurat, Oderstrombaudirektor, Breslau.
 Narten, Regierungsreferendar, Breslau.
 Neubarth, Komm.-Rat, Sorau (Handelskammer für die östliche Niederlausitz).
 Neuendorf, Direktor der Dampfschiffs-Reederei Friedländer u. Comp., Breslau.
 Neugebauer, Dr., Oberbürgermeister, Oppeln.
 Neumann, Dr., M. d. A., Ratibor.
 Niedt, Otto, Dr. Ing., Kommerzienrat, Gleiwitz.
- Ohm, Franz, Spediteur, Glogau.
 Oehlmann, Stadtbaurat, Liegnitz.
 Ott, Dr., Bürgermeister, Oderberg.
- Paasche, Dr., Geheimrat, Vizepräsident des Reichstages, Berlin.
 Pachnik, K. K. Hofrat, Wien.
 von Paczensky, Generalmajor und Stadtkommandant, Breslau.
 Pietner, Bergwerksdirektor, Laurahütte OS.
 Pohlmann, Oberbürgermeister, Kattowitz.
 Poninski, Graf, Major und Linienkommandant, Breslau.
 Preiß, Reg.- und Baurat, Oppeln.
 von Prondzynski, Generaldirektor, Groschowitz.
 Proski, Ingenieur, Verband der Deutschen Tiefbau-Unternehmer, Berlin.
 von Puttkammer, Ober-Reg.-Rat, Liegnitz.

- Queisser, P. V., Direktor der Schles. Dampfer-Komp. A. G.,
Breslau.
- Rademacher, Th., Prokurist, Breslau.
- Radlik, Bergwerksdirektor, Czernitz.
- Radmann, Max, Kaufmann, Breslau.
- Rausch, Dr., Syndikus der Handelskammer für das Herzog-
tum Anhalt, Dessau.
- Redecker, Bureauvorsteher der Handelskammer, Breslau.
- Reimann, Dr., Oekonomierat, Generalsekretär der Landwirt-
schaftskammer, Breslau.
- Reinhard, Carl, Schifffahrtsspediteur, Breslau.
- Reinhard, W., Tetschen (Elbe-Verein in Aussig).
- Remy, Oberbergrat, Breslau.
- Renz, Hermann, Direktor der Dresdner Handelsbank, A.-G.,
Dresden.
- Rischowski, Albert, Direktor, Breslau.
- Rosenbaum, J., Stadtrat, Breslau.
- Rosenthal, Alfred, Direktor der Schles. Mühlenwerke, A.-G.,
Breslau.
- Rösler, Prokurist der Gruschwitz-Textilwerke, A.-G., Neu-
salz a. O.
- Rosmanith, Landes-Oberbaurat, Vertreter des Schles. Lan-
desausschusses, Troppau.
- Roeßler, H., Regierungs- und Geh. Baurat, Breslau.
- Roy, Baurat, Breslau.
- Rümelin, Dr., Zehlendorf.
- Saak, Kgl. Baurat, Breslau.
- Sachs, Alfred, Kaufmann, M. d. Hk., Breslau.
- Saeger, Dr., General-Bevollmächtigter von G. von Giesche's
Erben, Breslau.
- Salémon, Regierungsrat, Breslau.
- Schäfer, Dr. Hans, Direktor der Fa. Meyer-Kauffmann,
Tannhausen i. Schles.
- Schäffer, Hermann, Kaufmann, M. d. Hk., Breslau.
- Schalscha, Josef, Reeder, Breslau.
- Schalscha, Sylvin, Prokurist, Breslau.
- Schaltenbrand, Generaldirektor, Hohenlohehütte OS.
- Schampel, Otto, Kaufmann, Breslau.
- Scharmer, Geh. Ober-Regierungsrat, Berlin (Reichsamt des
Innern).

- Schlesinger, Max, M. d. Hk., Breslau.
Schlesische Volkszeitung (Redaktion).
Schlickum, Julius, Direktor, Hamburg.
Schmidt, Hafensinspektor, Neusalz a. O.
von Schneller, K. K. Hofrat, Wien.
Schneuzer, Regierungsbaumeister, Breslau.
Schoeller, Georg, M. d. Hk., Rosenthal.
von Scholtz, Geh. Baurat, Breslau.
Schondorf, Direktor der Stellawerke A. G., Ratibor.
Schottlaender, Paul Dr., Fideikommißbesitzer, Hartlieb.
Schulte, Geh. Baurat, Breslau.
Schultze, Otto, Stadtbaurat, Forst i. L.
Schultze, Ernst, Kaufmann, Breslau.
Schulz, Dr., Sorau (Syndikus der Handelskammer für die
östliche Niederlausitz).
Schumacher, Direktor des Bundes Deutsch. Verk.-Vereine,
Leipzig.
Schwarz, Dr., Berlin (Deutsch-Österreichisch-Ungarischer
Wirtschaftsverband).
Schwemer, Generaldirektor, Stadtrat, Breslau.
von Seherr-Thoß, Frhr., Hauptmann und Adjut., Breslau.
Selle, Karl, Bankdirektor, Vorsitzender der Handelskammer,
Liegnitz.
Seress, Redakteur, Vertr. d. Österr.-Deutsch. Wirtschafts-
Verbandes, Wien.
Severin, Carl, Obering., Breslau.
Siegemann, Oberbergrat a. D., Vertreter der Fa. C. Kulmiz,
G. m. b. H., Breslau.
Simon, Ober-Baurat, Kattowitz.
Sperl, Prof. Dr., Vertr. d. Österr.-Deutsch. Wirtschafts-
Verbandes, Wien.
Spiesen, Leutnant, Beauftragter der Schiffahrtsgruppe,
Breslau.
von Stoephasius, Syndikus der Handelskammer, Oppeln.
Stambke, Kgl. Ober-Reg.-Rat, Kattowitz.
Stanke, H., Abg., Hultschin.
Steffen, Geschäftsleiter der Fa. G. L. Toepffers Söhne,
Maltsch a. O.
Steglich, Geh. Rat, Dresden-A.
Steinbiss, Kgl. Eisenb.-Direkt.-Präsident, Kattowitz.

von Steiner, Oberkurator der Donau-Regul.-Kommission,
Wien.

Stirius, Hauptmann, Breslau.

Strauß, Dr., Direktor.

Szende, Dr. Paul, Generalsekretär, Budapest.

von Tayenthal, Regierungsrat (Handelskammer), Wien.

von Thaer, Landeshauptmann von Schlesien, Breslau.

Thielecke, Reedereidirektor, Breslau.

Tobler, Dr., Stadtrat, Breslau.

Trautmann, Bureausekretär der Handelskammer, Breslau.

von Ubysz, W., Kaufmann, Breslau.

Vágó, Josef, Dr., Leitender Sekretär der Handels- und Ge-
werbekammer, Budapest.

Vierhaus, Dr., Exzellenz, Oberlandesgerichts-Präsident,
Breslau.

Vollbrecht, Julius, Vorsteher der Kaufmannschaft, Stettin.

Wacha, Karl, Direktor der Görlitzer Maschinen-Fabrik A.-G.,
Görlitz.

Wachtel, D., Maschinenfabrikant, Breslau.

Wagner, Dr., Stadtrat, Breslau.

Wagner, Dr., M. d. A., Breslau.

Walczok, Otto, Bau-Ingenieur, Vertreter der Stadt Bielitz.

Walter, Karl, Breslau.

Wichura, Dr., Assessor, Breslau (Handelskammer).

Williger, Dr., Bergrat, Kattowitz.

Wolf, Carl Wilhelm, Breslau.

von Woysch, Schwanowitz.

Wzenteck, Oberlandesrat für den Landes-Ausschuß für Österr.-
Schlesien, Troppau.

Zabel, Albert, Vertreter der Oppelner Verlade- und Lagerhaus-
Gesellschaft, Oppeln.

Ziemann, Geh. Bergrat und Oberbergrat.

Zulkowsky, Oberinspektor, Vertreter der Handels- und Ge-
werbekammer, Reichenberg.





Zöllner, Dr., Kattowitz.







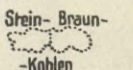
Th. Schatzky
G. m. b. H.
Breslau III.

WASSERSTRASSEN MITTELEuropas.

Bestehende Wasserstraßen:

Flüsse  Kanäle  Für Schiffe von 400 und mehr t Tragfähigkeit.
 " " unter 400 t.
 von geringer Schifffbarkeit.

Projektierte Wasserstraßen:

Regulierungen  Kanalisierungen  nach dem österr. Wasserstraßengesetz vom 11. Juni 1901.
 Kanäle  Kanäle 
 Kohlengebiete  Stein- Braunkohlen

Wien, im März 1917.
 Maßstab 1:5,000,000
 100 0 100 200 km







**WASSERSTRASSEN
MITTELEuropas.**

Darstellung
der effektiven Längen und
Anzahl der Gefällsstufen.

Erklärung: Die arabischen Zahlen = Effektive Längen.
römischen } = Anzahl der
ohne Beifügung } Kammerschleusen.

100 50 0 50 100 km
Maßstab = 1:5,000,000
Wien, im März 1917.



6-00

6-00

POLITECHNIKA KRAKOWSKA
BIBLIOTEKA GŁÓWNA



L. inw.

4642

Kdn. 524. 13. IX. 54

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000294664

B

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-4642

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000294664