Nicht galizische
Nicht innerösterreichische:

Europäische Kanäle!

Eine Flugschrift zur Kanalfrage

von

Dr. Emil Sax,
o. ö. Professor der politischen Ökonomie i. R.

Wien, 1911.
Manzsche k. u. k. Hof-Verlags- und Universitäts-Buchhandlung.
I., Kohlmarkt 20.

Buchdruckerei der Manzschen k. u. k. Hof-Verlags- und Universitäts-Buchhandlung in Wien.

Vorwort.

Die hier zur Veröffentlichung gelangenden Ausführungen sollen die in der Titelüberschrift, so gut es ging, formulierte These, welche nach Ansicht des Verfassers die Lösung der Kanalfrage beinhaltet, mit wissenschaftlicher Objektivität begründen. Um die Erörterung zu vereinfachen, wurde angenommen, daß das in der Thronrede als undurchführbar erklärte Wasserstraßengesetz vom Jahre 1901 aufgehoben sei, es sich sonach um eine vernünftige Neuordnung des Gegenstandes handle. Durch die Gesichtspunkte, welche hinsichtlich einer Betätigung der internationalen Verwaltung im Wasserstraßenwesen entwickelt sind, richtet sich die Schrift auch an Adressen außerhalb der schwarz-gelben Grenzpfähle. In den Erörterungen ist zumeist, sowohl was die Argumente als was ziffermäßige Daten betrifft, auf die zwei offiziellen Denkschriften der Direktion für den Bau der Wasserstraßen „Bericht über den Stand der Wasserstraßenfrage" und „Nachtrag zum Bericht vom Mai 1910 über den Stand der Wasserstraßenfrage" Bezug genommen, die letztgedachte Publikation kurz als „Nachtragsbericht" oder „Denkschrift" bezeichnet und für den Titel der Behörde die Abbreviatur „Direktion f. d. B. d. W." oder „Wasserstraßen-Direktion" gebraucht. Wenn eine gewisse Ungleichmäßigkeit in der Behandlung der verschiedenen Seiten, welche der Gegenstand bietet, bemerkt würde, so diene zur Erklärung, daß der Verfasser sich von dem Grundsatze leiten ließ, von anderen bereits Gesagtes, namentlich gut Gesagtes, nicht unnötigerweise zu wiederholen.

Oktober 1911.

Dr. Emil Sax.

Inhalt.

Ökonomische Prämissen.

Von der Parteien Haß und Gunst verwirrt und durch die Antezedenzien jämmerlich präjudiziert, stellt die Kanalfrage in Österreich derzeit ein Problem dar, welches jeder Lösung außer einer negativen zu spotten scheint. Sollte es ausgeschlossen sein, noch zu einer positiven, innerlich motivierten, nicht durch politische Konstellationen beeinflußten Lösung zu gelangen? Es erscheint der Mühe wert, einen Versuch in dieser Richtung zu machen. Wer aber solches unternimmt, ja wer auch nur ein selbständiges Urteil in dem Widerstreite der sich kreuzenden Ansichten und Strömungen gewinnen will, darf nicht als prinzipieller Feind oder Freund der Kanäle an die Frage herantreten, sondern muß die Stellung der Wasserstraßen im System der modernen Verkehrsmittel objektiv erfassen. Zu diesem Ende braucht er allerdings nur zu beachten, was die Wissenschaft des Verkehrswesens aus der technischen und ökonomischen Natur der in Betracht und Vergleich kommenden Verkehrsmittel und aus der wirtschaftsgeschichtlichen Entwicklung gefolgert und als allgemein gültige Erkenntnisse längst festgestellt hat.

Es wird daher nicht überflüssig sein, die letzteren hier vorerst kurz in Erinnerung zu bringen, selbst auf die Gefahr hin, vielleicht etwas lehrhaft zu erscheinen. Bietet doch eine solche Deduktion aus unbezweifelt Feststehendem Bürgschaft dafür, daß konkrete Behauptungen oder Forderungen, zu welchen man gelangt, nicht Ausfluß vorgefaßter Meinungen oder einseitiger Parteinahme sind, da sie eben als das Ergebnis unvoreingenommener Folgerungen sich erweisen, die leicht kontrolliert werden können.

In diesem Sinne fassen wir die Prämissen unserer Frage zusammen, wie folgt:

Ein Kanal, lediglich an sich als Mittel zur Verbilligung des Transportes in dem betreffenden Gebiete ins Auge gefaßt, hat unter den Verhältnissen des heutigen Wirtschaftslebens nur da einen Zweck, wo Massenverkehre in jenem Umfange zu bewältigen sind, welcher zu

der vorausgesetzten Ermäßigung der Kosten für die Transporteinheit führt. Kanäle mit den großen Abmessungen und überhaupt jenen Einrichtungen, welche die moderne Technik schafft, erfordern eine so bedeutende Kapitalfixierung, daß sie den gedachten Nutzen, nämlich die Ermöglichung von Transporten zu Preisen noch unter dem Niveau der billigsten Eisenbahntarife, nur in Gebieten der intensivsten Wirtschaftsgestaltung stiften können, welch letztere ihnen eben jene Massentransporte liefert. Und hiebei handelt es sich nicht nur um das erforderliche Gesamtquantum von Gütern überhaupt, sondern wesentlich um Güter, welche in Einzelsendungen einen Schiffraum, gleich dem Ladegewichte eines bis zweier Eisenbahnzüge, füllen, da nur bei voller Ausnutzung der Fahrzeuge die maximale Transportkostenermäßigung eintritt. Wenn wir, um diesen Sachverhalt pro memoria mit einem Worte zu fixieren, einen solchen Großkanal als ein „intensives" Verkehrsmittel bezeichnen, so ist das ein zwar nicht guter, aber eben kurzer Ausdruck. Die Voraussetzungen führen zwingend zu dem Schlusse, daß selbst in Gebieten, deren natürliche Beschaffenheit der Anlage eines Kanales günstig ist, solche trotzdem bei ökonomischem Kalkul noch keineswegs angezeigt erscheint, so lange die wirtschaftliche Vorbedingung entsprechender Verkehrsintensität nicht gegeben ist. Schon dieser Satz findet auf einzelne der bei uns geplanten Kanallinien Anwendung: Projekte, die man also auch dann nicht ausführen dürfte, wenn bezüglich der Kapitalbeschaffung Bedenken nicht bestünden, weil sie eben eine unwirtschaftliche Kapitalverwendung involvieren.

Ein Vergleich zwischen den Selbstkosten der Eisenbahnen und der Kanäle, wie sich dieselben durch die Aufteilung der Betriebskosten im engeren Sinne, einschließlich der Erhaltungskosten, und der Kapitalkosten (Verzinsung) auf die Gesamtheit der zu vollziehenden Nutzungsakte ergeben, führt zu der Feststellung, daß unter sonst gleichen Voraussetzungen die Selbstkosten der Eisenbahnen bei geringer und bei mittlerer Frequenz pro Leistungseinheit wesentlich niedriger sind, und erst mit sehr großen Frachtmengen geringere Selbstkosten bei Kanälen zum Vorschein kommen. Trotz der allgemein geringeren Betriebskosten auf letzteren wird dieses Resultat eben durch die Höhe des Anlagekapitales, dessen Verzinsung durch den Verkehr aufzubringen wäre, herbeigeführt.

In der Agitation für Kanäle wird nicht selten die Zinsenquote als Bestandteil der Transportkosten vernachlässigt und dieselbe überhaupt bei Wasserstraßen gern als eine quantité négligeable behandelt: ein Punkt, auf welchen noch einzugehen sein wird.

Daß auch die eigentlichen Betriebskosten mit zunehmender Ausnutzung der Anlage sich relativ vermindern, ist hinlänglich bekannt. Bei den Schiffs- und Traktionskosten ergeben sich da subtile Differenzen der Einheitssätze, die aber für größere Frachtquantitäten und Entfernungen ins Gewicht fallen. Bei den Erhaltungskosten, welche sich gegenüber einem verschiedenen Nutzungsmaße beinahe indifferent verhalten, bringt die Aufteilung auf verschiedene Verkehrsdichten schon

erhebliche Abweichungen des bezüglichen Kostensatzes zum Vorschein. Nichtsdestoweniger werden auch diese Unterschiede in den Betriebskosten häufig ignoriert, indem man zum Vergleiche mit Selbstkosten der Eisenbahnen kurzweg die Schiffahrtskosten von hoch frequenten Kanälen auf Linien mit schwachem Verkehre, ja auf Kanäle überhaupt anwendet, wobei mitunter überdies die Konfundierung mit den Schiffahrtskosten auf natürlichen Wasserstraßen unterläuft. Wenn man dann auch bei Verkehrsberechnungen für solche Kanäle mit schwacher Frequenz jene niedrigen Schiffahrtskosten zu Grunde legt, so gibt das ein ganz falsches Bild, insofern, als bestimmte Verkehre, die auf der erwähnten Basis errechnet wurden, zu den wirklichen Selbstkosten des betreffenden Wasserweges überhaupt nicht möglich wären und bei voller Einrechnung der Zinsquote vielleicht gar Kosten, höher als die Eisenbahntarife, resultieren würden, die jeden Verkehr für den Kanal ausschlössen.[1])

In der Eignung für die verschiedenartigen Transportbedürfnisse stehen die Kanäle gegen die Eisenbahnen in mehrfacher Hinsicht zurück. Die Tatsache ist bekannt und auch bei uns in der öffentlichen Diskussion der Frage genugsam erörtert worden. Die Verkehrsbedeutung der Kanäle ist mithin durch die Entwicklung der Eisenbahnen gegenständlich nicht unerheblich verringert worden. Aber auch die Ausbreitung ihres Nutzens über das Land ist dadurch eingeengt, daß bei ihnen nur eine sehr eingeschränkte Möglichkeit seitlicher Verzweigung gegeben erscheint, die mit der Steigerung der Dimensionen immer geringer wurde. Wie schon Prof. Birk richtig hervorgehoben[2]), bedeutet dies heut-

---

[1]) Viel Gewicht wird von Partisanen der Wasserwege bei dem Vergleiche der Selbstkosten auf den Umstand gelegt, daß von den Schiffskosten $^2/_3$ auf sachliche Auslagen (Materialverbrauch, Amortisation des Schiffskapitales usw.) entfallen und nur $^1/_3$ auf Personalauslagen. Beim Eisenbahnbetriebe überwiegen die Personalkosten (in Österreich 56%), was bei der andauernden Tendenz weiterer Steigerung der Gehalte und Löhne die Selbstkosten der Bahnen fortdauernd erhöhe und somit im Vergleich zu den Selbstkosten der Wasserstraßen immer ungünstiger gestalte. Die Argumentation mag richtig sein, nur macht sie vorzeitig halt. Die Steigerung der Personalauslagen trifft selbstverständlich auch den Schiffahrtsbetrieb und sie trifft die Verwaltung der Wasserstraßen betreffs der Erhaltungsauslagen insbesondere von Kanälen, bei welchen die Personalkosten keine geringe Rolle spielen, ebenfalls ziemlich belangreich. Sie ist aber, wie bekannt, eine allgemeine Erscheinung, steigert die Herstellungskosten aller Produkte, also auch die der beim Bau der Kanäle nötigen Materialien und der Schiffe. Dann macht sie sich beim Baue der Kanäle in den Arbeitslöhnen direkt gar sehr geltend. Sie ist somit die wesentlichste Ursache der so stark gestiegenen Baukosten. Die letzteren bedingen einen höheren Verzinsungsbedarf, der durch die Repartition auf die Leistungseinheiten schließlich auch eine Erhöhung der Transportkosten nach sich zieht. Alles zusammen bewirkt, daß sich das frühere Verhältnis der Kosten von Eisenbahn und Wasserstraße wieder herstellt. Freilich, wenn man die Verzinsung bei den Kosten der Wasserstraßen einfach streicht, indem man sie auf die allgemeinen Staatsauslagen übernommen wissen will, so macht man sich die Sache leicht, aber eine Rechnung auf gleicher Basis ist dies nicht.

[2]) Vortrag in der Ges. öst. Volksw., „Dorns volksw. Wochenschrift", Jänner 1911.

zutage, wo jeder Bezirk seine Lokalbahn und beinahe jedes Industrie-Etablissement von einigem Umfange sein Anschlußgeleise hat, ein weiteres relatives Zurücktreten gegenüber den Eisenbahnen. In der hiedurch bedingten Kombination des Wasser- mit dem Bahntransporte macht sich die Umladung der Güter als Kostenpunkt geltend. Durch maschinelle Vorrichtungen sind diese Kosten zu reduzieren, was aber eine regelmäßige Ausnutzung, also wieder ein stärkeres Maß des Verkehres voraussetzt.

Ungeachtet alles dessen ist den Kanälen die Aufgabe verblieben, die Ergänzung natürlicher Wasserstraßen zu bilden; insbesondere solche an Stellen, wo sich deren Lauf am meisten gegenseitig nähert, zu einem zusammenhängenden Netze zu verbinden. Der Nutzen der einzelnen Wasserwege für die Wirtschaft des Landes wird durch die Verbindung nicht bloß addiert, sondern multipliziert und eben dieses Resultat ist dem Konto des betreffenden Verbindungsstückes gutzuschreiben. Der billige Wasserstraßenverkehr wird verallgemeinert, soweit im gegebenen Falle die Ausdehnung der natürlichen Wasserstraßen sich erstreckt, und dies herbeizuführen erscheint als eine wichtige Maßnahme der Volkswirtschaftspflege. Nun haben die kleineren Wasserläufe im allgemeinen durch die Eisenbahnen an Verkehrsbedeutung relativ eingebüßt, die der großen Flüsse aber hat mit der gerade unter dem Einfluße der Eisenbahnen vor sich gegangenen Entfaltung der Wirtschaft absolut ganz enorm zugenommen. Daraus ergibt sich, daß gegenwärtig nur mehr jene Kanäle bauwürdig sind, welche eben solche Ströme zu einem einheitlichen Netze zusammenschließen oder ihnen eine neue Verbindung mit dem Meere schaffen. Zu diesem Zwecke müssen sie eben jene Dimensionen besitzen, welche die moderne Großschiffahrt erfordert, bis zu einem Maximum, das wieder von ökonomischen Erwägungen und technischen Momenten bestimmt erscheint. Das verursacht die kolossalen Kapitalaufwendungen, die dann aber in der Steigerung des Verkehres auf dem ganze Netze ihre Rechtfertigung finden müssen.

Die Fortschritte der Wasserbautechnik sind dahin gediehen, die Leistungsfähigkeit der Flüsse selbst für die Schiffahrt dadurch noch wesentlich zu heben, daß sozusagen ein Kanal in den Fluß gelegt wird, was die wirtschaftliche Gleichbehandlung dieser Arbeiten mit den Kanalanlagen begründet. Eklatant tritt die wirtschaftliche Identität der Bauten in dem Falle hervor, daß an einer Stelle, wo die Arbeiten im Flußbette zu große Hindernisse fänden, die Umgehung der bezüglichen Strecke durch einen Seitenkanal erfolgt.

Wo Kanäle mit Rücksicht auf gegebene Verkehrsstärke, Betriebskosten und Zinsquote geringere Transportpreise als die der Eisenbahn nicht mit sich bringen würden, kann eine den Transportinteressenten erwünschte Ermäßigung der Frachten und somit die Anlage der Wasserstraße zu diesem Zwecke nur dann stattfinden, wenn die Kapitalverzinsung ganz oder zum Teile von der Gesamtheit übernommen, das ist als

allgemeine Staatsausgabe von den Steuerträgern geleistet wird. Das ergibt die prinzipielle Frage der Zuschußwirtschaft — abgesehen von der Entwicklungsperiode jeder Anlage. Insofern der Verzicht auf Kapitalverzinsung durch den Verkehr nicht eine (gewollte oder politisch erpreßte) Subvention an die unmittelbaren Kanalinteressenten sein soll, kann er selbstverständlich nur unter der Voraussetzung Platz greifen, daß die Nutzung des betreffenden Verkehrsmittels direkt oder indirekt von allgemeinem Vorteile für die Wirtschaft des Landes sei, und zwar in einem Maße, das jenes finanzielle Opfer aufwiegt, oder wenn politische Interessen und Zwecke höherer Natur sich mit dem Bestande desselben verknüpfen. Das erstere würde überdies voraussetzen, daß jeder einzelne aus der Bevölkerung an den indirekten Vorteilen des Wasserweges in einem Verhältnisse partizipiere, welches — wenigstens beiläufig — der Mehrleistung an Steuer entspräche, die infolge der Übernahme des Kostenausfalles auf die Allgemeinheit ihn trifft. Daß solches selbst in roher Abschätzung nicht festzustellen ist, bedarf wohl keiner Darlegung. Man wird sich daher mit der Forderung begnügen müssen, daß zum mindesten die Verallgemeinerung der Vorteile über jeden Zweifel feststehe. Doch schon dieses gestattet eine Nutzanwendung. Es führt zu der Konklusion, daß die gedachte Allgemeinheit der indirekten Nutznießung bei einem isolierten Kanale, welcher eben nur einem engeren Gebiete und innerhalb desselben einzelnen Gruppen von Frachtgebern oder -Empfängern dient, sicherlich nicht obwalten kann, mithin für einen solchen Kanal die Zuschußwirtschaft a priori auszuschließen sei. In eminentem Maße muß das wohl für den Fall gelten, daß ein solcher Kanal aus eigenen Einnahmen nicht nur nichts für die Kapitalverzinsung beitragen, sondern voraussichtlich nicht einmal die Erhaltungskosten abwerfen würde; eine Tatsache, in welcher der Mangel wirtschaftlicher Bedeutung seines Verkehres gewiß den krassesten Ausdruck fände!

Man hat eine Art volkswirtschaftlicher Bilanz für die Fälle derartiger Zuschußwirtschaft aufgestellt, die in dem Entgegenhalte der durch die Anlage für die Frachtgeber erzielten Ersparnisse zu dem Betrage der staatlichen Aufzahlungen besteht und ein Überwiegen der ersteren über den letztgedachten Betrag als Aktivsaldo erscheinen läßt. Wenn ein solcher Überschuß als Beweis dafür gelten soll, daß die Anlage volkswirtschaftlich motiviert sei, so müßte supponiert werden, daß die Frachtvorteile im Wege des Güterumsatzes sich auf alle Staatsangehörigen, bzw. Steuerträger, verteilen. Ist das jedoch nicht zu erweisen, oder sogar das Gegenteil evident, dann kann ein Aktivsaldo in dem bezeichneten Sinne noch keineswegs genügen, die Übernahme der betreffenden Kosten auf die Gesamtheit der Steuerträger zu rechtfertigen. Es wäre ein sehr gefährliches Prinzip, jeder Gruppe innerhalb der Bevölkerung quasi einen Anspruch darauf zuzugestehen, daß der Staat eine Anlage zu ihren Gunsten errichte, sobald nur die Vorteile, welche sie aus dieser zöge, dem Geldbetrage nach mindestens so groß seien, als die Zuschüsse des Staates.

Auch liefert die Tatsache, daß die direkten Vorteile einer Anlage für denjenigen Bruchteil der Bevölkerung, welcher diese benützt, im gegebenen Falle ihrem Geldbetrage nach mindestens der Summe gleichkommen, welche die Staatsangehörigen insgesamt auf die Kosten der Anlage zuzuschießen hätten, an und für sich nur einen Beweis für die Gleichheit dieser Summen, aber für sich allein noch keinen Beweis, daß die Anlage überhaupt einen über den Kreis ihrer Interessenten hinausreichenden Nutzen gebe oder gar einen solchen in einem Ausmaße, daß sie als allgemein nützlich erklärt werden könnte. Wenn nun auch ein Aktivsaldo im obbemerkten Sinne an sich keineswegs einen positiven Anhalt für die Entscheidung der Frage bieten kann, ob die Zuschußwirtschaft im konkreten Falle gerechtfertigt sei, so ist doch im Gegenfalle in negativer Hinsicht eine Einsicht oder ein Eindruck gewonnen: wie ungerechtfertigt wäre eine Anlage, deren ökonomische Ergebnisse für ihre Interessenten dem Geldbetrage nach nicht einmal so viel ausmachen, wie die finanziellen Opfer des Staates!

Verwandt der eben besprochenen ist eine Anschauung, von welcher die Direktion für den Bau der Wasserstraßen seinerzeit bei Veranschlagung der Baukosten ausging, nämlich: „daß es nach staatswirtschaftlichen Grundsätzen zulässig erscheine, die Bauzinsen aus der etatmäßigen Gebarung à fonds perdu aufzuwenden, sofern ein angemessener Gegenwert in sonstigen Vorteilen des Unternehmens geboten erscheint, beispielsweise in der durch Schaffung eines neuen billigen Transportweges zu erhoffenden allgemeinen Förderung von Handel und Wandel im Attraktionsgebiete der Verkehrsstraße" (Nachtragsbericht, S. 129). Hier wird der Verzicht auf Verzinsung eines durch die Summe der Interkalarzinsen repräsentierten Kapitalbetrages (im einzelnen Falle z. B. $^1/_6$, $^1/_7$ der effektiven Baukosten) auf die Allgemeinheit des wirtschaftlichen Nutzens der betreffenden Anlage gegründet und letzterer als angemessener Gegenwert, also äquivalent erklärt. Selbstverständlich bliebe erst jeweils zu erweisen, ob der allgemeine Nutzen wirklich zum Vorschein kommt, und ob er das eben erwähnte Maß erreicht.

Was in Betreff der Zuschußwirtschaft zum Zwecke weitestgehender Frachtpreiserniedrigung von einer einzelnen Linie gilt, gilt ebenso von einem ganzen Netze, nur daß da die vorausgesetzte Verallgemeinerung der Nutzeffekte vorhinein als ausgemachte Sache angesehen zu werden pflegt. Dennoch ist letzteres keineswegs ohneweiters zuzugeben. In dieser Hinsicht erscheinen eigentlich die Eisenbahnen schon zufolge der Unmittelbarkeit ihrer Nutzung für jedermann weit mehr geeignet, die Anwendung des fraglichen Prinzipes zu gestatten. Ihre Dienste sind nicht nur sachlich allgemeiner (Personenverkehr, Güterverkehr jeder Art), sondern kommen auch in der Verzweigung des Netzes über alle Teile des Staatsgebietes den Bewohnern gleichmäßiger zu gute. Die Binnenwasserstraßen sind dagegen meist nicht gleichmäßig über das Land verzweigt, können dies häufig schon aus Gründen der natürlichen Be-

schaffenheit des Landes gar nicht sein (wie in Österreich) und sind andrerseits, wie bereits früher bemerkt, in Betreff der Verkehrsobjekte mehr oder minder einseitig.[3])

Es wird daher vorerst die Tatsächlichkeit der mittelbaren Verkehrsbedeutung eines solchen Wasserstraßennetzes in ihrem Umfange nach den konkreten Verhältnissen festzustellen sein. Dies und die Abschätzung des Maßes des vorausgesetzten allgemeinen Nutzens im Vergleich zu den zu übernehmenden Leistungen ist dann wohl eine schwierige Aufgabe arbiträrer Natur, die nicht ohne tiefdringende Erfassung der wirtschaftlichen Zusammenhänge und staatsmännische Abwägung aller Faktoren zu lösen ist. In diesem Punkte wurde und wird nicht selten gegen die Forderungen rationeller Wirtschaft verstoßen. Nur zu sehr ist man geneigt — nicht bloß mit Bezug auf Kanäle — mit den landläufigen Schlagworten der „Ermöglichung intensiver Landwirtschaft", „Belebung des Handels", „Förderung des Volkswohlstandes", „Hebung der Steuerkraft" etwas als entschieden anzusehen, was erst gar sehr der Untersuchung und Prüfung bedürfte; ein durch die parlamentarischen Kompromisse geförderter Hang der Zeit, gegen welchen die deutsche Gesetzesvorlage über die Schiffahrtsabgaben — und schon ihr Vorläufer, das preußische Gesetz vom 1. April 1905 — eine gesunde Reaktion darstellt.[4]) Daß die Frachtinteressenten selbst jenen Standpunkt einnehmen, wird man ihnen zu gute halten, aber eine Staatsregierung darf ihn nicht ohneweiters akzeptieren. Sie wird die Steuerträger nur heranziehen dürfen für Anlagen, welche tatsächlich eine derartige Förderung des Verkehres mit sich bringen, daß sich die Vorteile im Wege der wellenkreisigen Überwälzung bis in die Wirtschaft der einzelnen fortsetzen — obschon im unmeßbaren Anteilsverhältnis — wenn insbesondere mit dem Bestande eines solchen Verkehrsmittels allgemein staatliche

---

[3]) Eine Ausnahme bilden nur einzelne Gebiete in Tieflage an der Meeresküste, wo die Kanäle nach Verzweigung und Verkehrsbedeutung beinahe eine vollständige Analogie mit den Landstraßen zeigen können, und vielleicht das, durch die natürlichen Vorbedingungen ermöglichte reichverzweigte Netz der alten, vor der Eisenbahnzeit entstandenen Kanäle und verbesserten natürlichen Wasserwege Frankreichs, mit dem ganzen Komplexe der wirtschaftlichen Beziehungen und Anlagen, die sich im Laufe der Zeit an ihnen entwickelt haben; ein geschichtliches Wirtschaftsgebilde, das sich anderwärts nicht wieder vorfindet.

[4]) Es ist hier für alle Schiffahrtsverbesserungen bestimmt als Grundsatz zur Geltung gebracht, mit Rücksicht auf mangelnde volle Allgemeinheit der Nutzung zunächst Kostendeckung, einschließlich Kapitalsverzinsung, seitens der unmittelbaren Frachtinteressenten anzustreben, zumal die Überwälzung der Vorteile von diesen auf die Nachmänner im Güterumsatze als eine zu unsichere Sache erscheint; ein Verwaltungsprinzip, welches von dem Verfasser in seinen einschlägigen Schriften seit jeher vertreten wurde. Es gereicht einem Autor stets zur Befriedigung, wahrzunehmen, daß seine Anschauungen seitens der Staatsverwaltungen und ihrer schriftstellerischen Wortführer als richtig anerkannt werden und zur Durchführung gelangen, wenn auch sein Name nicht genannt wird.

Interessen verknüpft sind und die Bilanzierung von Gesamtnutzen und Gesamtleistung unzweifelhaft erscheint.[5])

Daß der Staat, welcher als zeitliche Einheit von Generationen Zubußen der Gegenwart mit Überschüssen der Zukunft kompensieren kann, in der Lage ist, die Kapitalverzinsung der in Rede stehenden Anlagen von dem Durchschnitte einer längeren Zeitperiode abzuwarten, ist selbstverständlich, nur dürfen die Grenzen nicht übersehen werden, welche der aufsteigenden Verkehrsentwicklung schließlich doch gezogen sind. Es können daher auch bei einem ganzen Netze während eines gewissen Zeitraumes Zuschüsse zu leisten sein, analog denjenigen während der Entwicklungsperiode einer einzelnen Linie, was aber vor der eigentlichen Zuschußwirtschaft wohl zu unterscheiden ist. Sofern jene Vorschüsse späterhin die Refundierung tatsächlich nicht finden sollten — weil die Entwicklung nicht das brachte, was sie verhieß — darf man sie wohl getrost auf die mittelbaren Vorteile der Anlagen für die Gesamtheit in Anrechnung bringen.

Ist die indirekte allgemeine Interessierung bezüglich eines Wasserstraßennetzes zweifellos gegeben, dann sind die Konsequenzen auch in dem ganzen Gebiete, über welches sich jene erstreckt, gleichmäßig zu ziehen. Wenn also ein Wasserstraßennetz sich über das Gebiet zweier oder mehrerer Staaten ausdehnt und erst durch Verbindungsglieder geschaffen wurde (bzw. zu schaffen wäre), die in dem engeren Territorium eines der Staaten gelegen sind, so entsteht eine Interessengemeinschaft ad hoc zwischen eben diesen Staaten, welche den bezeichneten Gesichtspunkt international zur Geltung bringen muß. Wollte man in dem Falle auf den gedachten Kanälen Gebühren einheben, die jeweils volle Kostendeckung sichern, so könnten diese unter Umständen eine Höhe erreichen, die den Nutzen der Wasserstraße ganz oder zum Teil aufhöben, und zwar zum Nachteile des anderen Staates oder der anderen Staaten, wenn die Gebühren differentiell bemessen würden; will oder kann der betreffende Staat solche nicht einheben, z. B. infolge entgegenstehender Vertragsklauseln, dann unterbleibt die Herstellung der Verbindungskanäle zum Schaden auch der übrigen Staaten oder der einzelne Staat würde sich eine finanzielle Last zu Gunsten anderer aufbürden. Die weitere Entwicklung des Wasserstraßenwesens in großem Stile hängt in Europa angesichts der staatlichen Verhältnisse davon ab, daß dieser

---

[5]) Anders in einem Staate, der sich eines korrupten Parlamentarismus erfreut. Hier kann es vorkommen, daß irgendeine Maßregel oder bauliche Anlage, welche dem Privatinteresse bestimmter Personenkreise zu dienen geeignet ist, in der politischen Agitation als gemeinnützig hingestellt und sodann von der Regierung ausgeführt wird, nicht weil sie (die Regierung) dieselbe wirklich für notwendig oder nützlich hält, sondern nur, weil sie die Stimmen der betreffenden Vertreter für diese oder jene ihr wichtige Vorlage braucht und diese Stimmen ihr sonst unter geeigneten Vorwänden — ja selbst ohne solche — vorenthalten würden. Natürlich muß der Ministerpräsident in einem solchen Falle „die Berechtigung der geäußerten Wünsche anerkennen"; was er sich dabei denkt, ist Nebensache.

Internationalismus in seiner Tragweite allgemein gewürdigt und demgemäß gehandhabt werde.

Schließlich heischt noch ein den Kanälen eigener Nachteil praktische Beachtung. Sie vermögen sich in ihren Anlageverhältnissen den sukzessiven Stärkegraden des Verkehres nur unvollkommen anzuschmiegen; jedenfalls in weit geringerem Maße als die Eisenbahnen. Man kann allenfalls gesteigertem Verkehre später durch Anlage je einer zweiten Schleuse neben den erstgebauten entsprechen, wo eine verhältnismäßige Steigerung der Wasserversorgung ausführbar ist, im übrigen aber müssen die Anlagen von Anfang an in den definitiven Dimensionen ausgeführt werden. Der gedachte Sachverhalt hat zur Folge, daß recht lange Zeiträume vergehen können, während welcher der Verkehr von dem Intensitätsgrade, auf welchen ein Kanal berechnet ist, weit entfernt bleibt und sich ihm nur langsam nähert, daher die Selbstkosten des Transportes hohe sind, bzw., wenn die Frachten zu den erwünscht niedrigen Sätzen befördert werden, ein erheblicher Ertragsausfall eintritt. Den Interkalarzinsen während der längeren Bauzeit schließt sich derart eine langwährende Zuschußperiode an, was sich dann bei den an sich hohen Anlagekosten zu sehr bedeutenden Beträgen summiert. Hieraus folgert sich die Lehre, einen Kanal, das Vorhandensein seiner Existenzbedingungen überhaupt vorausgesetzt, nur dort anzulegen, wo eine relativ rasche Entwicklung seiner Frequenz durch die gegebenen Verkehrselemente gesichert ist, und sich nur auf Grund einer genauen, mit einer gewissen Skepsis gegenüber den Prophezeiungen der Interessenten betreffs der in Aussicht stehenden wunderbaren Wirkungen der Transportverbilligung angestellten Verkehrsberechnung zum Baue zu entschließen, damit nicht aus den für die Entwicklungsperiode beabsichtigten Zuschüssen eine nicht gewollte unverhältnismäßige oder selbst dauernde Belastung der Staatsfinanzen werde. Man erinnere sich nur, wie sehr anderwärts bei einzelnen Kanälen die Verkehrsentwicklung hinter selbst wohlbegründeten Erwartungen zurückgeblieben ist. Die „gegebenen Verkehrselemente" aber stehen in ursächlichem Zusammenhange mit dem Gesamtcharakter der Wirtschaft des fraglichen Gebietes und die Berücksichtigung derselben, bzw. dieses Zusammenhanges, ist nichts anderes als der Anwendungsfall eines das Verkehrswesen im ganzen beherrschenden Gesetzes: des Gesetzes, daß die intensive oder extensive Gestaltung der Verkehrsmittel dem allgemeinen Entwicklungsstadium der Wirtschaft des Landes entsprechen muß; daß es ein Verstoß gegen gesunde Ökonomie ist, in Ländern und Zeiten auf extensiver Wirtschaftsstufe Verkehrsmittel intensiven Charakters anzulegen.

Auch Wasserstraßen erfordern und gestatten die Beobachtung dieser ökonomischen Maxime. Man wird sich in Gebieten extensiven Wirtschaftscharakters, z. B. agrikolen Ländern, mit einem kleineren Kanalquerschnitte begnügen können, da die relativ größere Anzahl der billigen Arbeitskräfte, die auf einen bestimmten Schiffsraum entfällt, die Kosten nicht erhöht, dabei sich des billigen Holzes zum Schiffbau und der

animalischen Traktion bedienen und es wird, sofern nicht technische Gründe zwingend Ausschlag geben, eine einfache Regulierung der natürlichen Wasserläufe dem Zwecke auch da genügen, wo man auf höheren Entwicklungsstufen zur Kanalisierung greifen würde. Wo aber eine nicht zu ferne Umgestaltung der Wirtschaft zu intensiveren Betriebsweisen in Aussicht steht, da warte man den Gang der Entwicklung ab und verlasse sich inzwischen ruhig auf — die Eisenbahnen, auf welchen man die weitestgehende Transportverbilligung mit viel geringeren Zuschüssen erreichen kann, als ein vorzeitig gebauter Kanal für intensive Verkehrsgestaltung solche erfordern würde.

Ein rationelles Wasserstraßennetz?

Auf Grundlage der entwickelten wirtschaftlichen Kriterien gelangen wir konkret zu ganz bestimmten Einsichten, die zur Untersuchung im Detail geradezu auffordern, durch solche aber auch ihre Bestätigung finden müssen. Hier sind sie zunächst allgemein festzustellen, wie folgt.

Vor allem fände der große galizische Kanal, den die Interessenten aus den Trümmern des gescheiterten Wasserstraßengesetzes für sich zu retten bestrebt sind, als hochintensives Verkehrsmittel in dem auf extensiver Wirtschaftsstufe stehenden Osten nicht die vorausgesetzte Verkehrsbasis, was sich in geradezu erschreckenden finanziellen Konsequenzen äußern müßte, und ist somit als wirtschaftlich begründetes Projekt nicht anzuerkennen.

Auch keiner der für die westlichen Kronländer projektierten Kanäle, für welche die Vorarbeiten durchgeführt sind, erscheint als gesonderte Anlage bauwürdig. Denn der für sie zu gewärtigende Verkehr reicht, wie die speziellen Kalkule ergeben, nicht aus, um für die (noch überdies durch die nicht günstigen natürlichen Verhältnisse erhöhten) Anlagekapitalien die Verzinsung abzuwerfen und ist mangels einer genug ins allgemeine reichenden Tragweite seiner ökonomischen Effekte nicht danach geartet, eine dauernde und so namhafte Zubuße, wie sie nötig wäre, zu rechtfertigen. Das letztgedachte Moment gilt übrigens auch, und zwar in noch erhöhtem Maße, von dem galizischen Kanale.

Wenn also überhaupt von einem Kanalbau bei uns noch die Rede sein soll, so kann es sich nur um etwas anderes als diese oder jene Linie handeln, kann es sich nur fragen, ob nicht für ein rationelles Wasserstraßennetz im Rahmen der gegenwärtigen Wirtschaftsgestaltungen die Voraussetzungen gegeben wären. Das bedeutet die Frage, ob nicht die Grundidee des als unausführbar erkannten Wasserstraßengesetzes in einer anderen Weise, das ist mit Anpassung an das wirtschaftliche Bedürfnis und den bewährten wirtschaftlichen Grundsätzen entsprechend zu verwirklichen sei. Es kann nur ein richtig konzipiertes Netz von Wasserstraßen in Frage kommen, welches das ökonomische Grundprinzip der Erreichung des höchsten Nutzens mit dem mindesten Aufwande realisiert, Zweck und Mittel wechselseitig in Einklang bringt und die Lasten im Verhältnis zu den Vorteilen auferlegt. In diesem Sinne wäre der Grundgedanke des Wasserstraßengesetzes aufrechtzuhalten, die Durchführung hingegen auf vollständig neue Basis zu stellen; aus dem

Bereiche des Überschwangs auf den Boden des Realen zurückzuführen, der phantastischen Zukunftshoffnungen keinen Raum bietet und nur das nüchterne Kalkul gelten läßt. Es ist zu untersuchen, ob und inwiefern ein nach diesen Gesichtspunkten angelegtes Netz sich als Objekt staatlicher Betätigung darbiete.

Der gesunde Kern des Wasserstraßengesetzes selbst, losgeschält aus der Umhüllung irrationeller Linien, zeigt ein solches Netz, das eine vernünftige Konzentration der wirtschaftlichen Ziele und der ihnen dienenden Anlagen darstellt. Es wäre dies eine Kombination von Kanalstrecken, welche die Donau einerseits mit der Elbe, andrerseits mit der Oder und die beiden letztgenannten Flüsse miteinander, endlich eventuell alle diese mit der Weichsel auf kürzestem und relativ günstigstem Wege in Verbindung brächte, so zwar, daß ein alle diese Stromgebiete umfassendes, einheitliches Netz von Wasserstraßen für den Großverkehr zu stande käme. Das gäbe ein großes mitteleuropäisches Wasserstraßennetz; eine Aufgabe für weitblickende Wirtschaftspolitik, welche dem zwanzigsten Jahrhundert vorbehalten blieb und die die moderne Wasserbautechnik über alle von der Natur entgegengestellten Schwierigkeiten hinweg erfolgreich zu lösen im stande ist. Mit einem Schlage ändert sich das Bild. Für die Bindeglieder des Netzes, die Kanäle, erwüchse ein Verkehr, der ihren Ertrag ganz anders gestalten müßte als den der gesonderten Linien, und daß, soweit derselbe nicht ausreicht, für dieses Netz angesichts seiner Verkehrsbedeutung auch staatliche Opfer sich motivieren, ist wohl kaum anzuzweifeln. Aber nicht bloß für Österreich! Und das ist der entscheidende Punkt, den übrigens wohl jeder auf den ersten Blick erkennt. Da die Ströme, welche durch unsere Kanäle zu einer technischen und wirtschaftlichen Einheit verbunden werden können, internationale sind, so kommt dem Bindegliede, den Kanälen, wirtschaftlich der gleiche Charakter zu. Diesem nach sind es nicht mehr österreichische, sondern europäische Kanäle, die hier in den Gesichtskreis treten, wenngleich auf österreichischem Territorium gelegen. Unsere Mitinteressenten wären: Deutschland, Ungarn, Rumänien, eventuell Rußland. Dieser Charakter des in Frage kommenden Werkes erscheint für den Verkehr, welchem die Anlagen zu dienen berufen wären, für die ökonomische und weiterhin politische Bedeutung derselben und sonach schon für die finanzielle Frage der Kapitalbeschaffung von entscheidender Wichtigkeit.

Wir werden uns im Verlaufe der Erörterungen mit den Konklusionen zu beschäftigen haben, welche diesbezüglich zu ziehen sind. Zunächst erscheint es angezeigt, sich das gedachte Kanalnetz etwas näher anzusehen, um zu prüfen, ob es nach allen in Betracht kommenden Gesichtspunkten in der Tat als eine rationelle Anlage anzuerkennen sei.

Dasselbe besteht in einem von der Donau bei Wien ausgehenden großen Kanale bis Prerau und zwei sich dort gabelnden Ästen, deren einer nach Pardubitz zur Elbe, der andere nach Oderberg zur Oder verläuft und in Zukunft eventuell eine Fortsetzung bis zur Weichsel

bei Krakau finden würde: ist also nichts anderes, als der bekannte Donau-Oder-Kanal, kombiniert mit dem ebenfalls längst ins Auge gefaßten Kanale zur Elbe; nur in anderer Beleuchtung! Und in einem systematischen Zusammenhange, der früher vielleicht nicht in seiner ganzen Bedeutsamkeit gewürdigt wurde, durch die wirtschaftliche Entwicklung wohl auch an solcher gewonnen hat.

Die bezeichnete Linienführung kommt der Lösung der geometrischen Aufgabe, drei in den Spitzen eines imaginären Dreiecks gelegene Punkte auf kürzestem Wege miteinander zu verbinden, ganz nahe. In einem Knotenpunkte in der Mitte treffen die drei Arme, deren jeder so zwei Verkehrsrichtungen dient, zusammen. Die zum Zusammenschluß der Stromgebiete erforderliche Kanallänge wird in dieser Weise auf das Minimum reduziert; bei den enormen Kosten dieser Anlagen ein Umstand von ganz besonderer Wichtigkeit.

Die Länge der Kanallinie Wien—Oderberg beträgt rund 282 *km*, ohne den Anschluß an die Oder selbst (die Strecke von 0 *km* bis Oderberg 274½ *km*, da der Kanalflügel nach Lang-Enzersdorf nicht in die Route fällt), die Länge der Kanalstrecke Prerau—Pardubitz je nach der gewählten Trasse (über welche die Ansichten der Techniker erheblich auseinandergehen) in minimo 184 *km*; die des ganzen Netzes also 466 *km* (eventuell vielleicht bis 470 *km*?). Es ist dies gewiß eine bedeutende Ausdehnung, allein die absolut genommen große Ziffer der Linienlänge rückt erst durch Vergleichung mit der Gesamtlänge der verbundenen Ströme ins rechte Licht.

Sodann ist folgendes zu beachten. Das Netz repräsentiert drei Kanalverbindungen: eine 359 *km*, inmitten der Wasserstraße Elbe-Donau; die zweite, 275 *km*, Mittelglied des Wasserweges Oder-Donau, und eine dritte, 284 *km*, westöstlich Böhmen durch Mähren mit Schlesien in Kommunikation setzend, bestimmt, in Zukunft weiter östlich bis zur Weichsel fortgesetzt zu werden — alle drei Verkehrsrelationen in der Totallänge von 466 *km* zusammengefaßt. Durch diese Konzentration wird eben das Minimum an Linienlänge erreicht.[1])

---

[1]) Genau genommen sind auch die zu kanalisierenden Flußstrecken in Böhmen mit in Rechnung zu ziehen. Bei einer Verbindung zwischen Donau und Elbe über Budweis wären zu bauen: Kanal Korneuburg—Budweis 205 *km*, Kanalisierung der Moldau Budweis—Prag 177 *km*, zusammen 382 *km*, wobei von der kanalisierten Moldaustrecke Prag—Melnik, als neutral und bereits gegeben, abgesehen wird. Dagegen beträgt die Baulänge der Kanalstrecke Prerau—Pardubitz 184 *km*, die der kanalisierten Elbestrecke Pardubitz—Melnik 134 *km*, zusammen 318 *km*, somit 64 *km* Baulänge weniger: bei den Baukosten dieser Anlagen eine ganz beträchtliche Ersparnis. Dabei bliebe im erstgedachten Falle die west-östliche Verkehrsrichtung überhaupt unbedient: das dritte Glied unseres Netzes entfiele! Außerdem käme in Betracht, daß die Kanalisierung der Moldau ab Budweis beinahe ausschließlich nur zu Zwecken der Schiffahrt zu erfolgen hätte, bei der Kanalisierung der Elbe hingegen, die nur in der Strecke von Melnik bis Pardubitz für die Kanalverbindung erforderlich ist, in hohem Maße Rücksichten der Landeskultur, Verhütung von Überschwemmungen, Entwässerung, Gewinnung von Neuland mitsprechen, daher dem Verkehrszwecke auch nur ein Teil der Kosten pro rata anzu-

Das Netz realisiert also wirklich das nämliche, was schon die alten Kanäle bezweckten, das ist die Gebiete zweier oder mehrerer Flüsse an derjenigen Stelle zu verbinden, wo die Flußläufe sich am meisten nähern. Der Unterschied liegt nur in dem Maßstabe: Hier ist alles in die Dimensionen der modernen Technik und Wirtschaft übersetzt. Die alten Anlagen waren freilich relativ günstiger, was das Längenverhältnis betrifft, weil bei den kleinen Transportgefäßen selbst schwächere Nebenflüsse zur Verbindung benützt werden konnten, was für moderne Anlagen eben nicht mehr möglich ist. Wäre es z. B. ausführbar erschienen, die March in die Verbindung einzubeziehen, so würde eine wesentlich kürzere Längenausdehnung für die Kanallinien resultiert haben.

In einem anderen Lichte als hinsichtlich der Linienführung erscheinen die kombinierten Kanalstrecken hinsichtlich der für den Betrieb maßgebenden Anlageverhältnisse. Diese sind infolge der Beschaffenheit des durchzogenen Gebietes ungünstiger als z. B. für analoge Anlagen in Deutschland, immerhin aber nicht in einem Grade, um den Nutzen dieser Verkehrswege in entscheidendem Maße zu schmälern. Die Kanalstrecke von Wien bis Prerau hätte 9 Schleusen, die weitere bis Oderberg 20. Der Kanalarm von Prerau nach Pardubitz würde etliche und 30 Schleusen zählen, deren genaue Zahl natürlich von der Trassenführung und insbesondere der eventuellen Anwendung von Hebewerken zur Überwindung größerer Höhendifferenzen abhängt. Die Kanalstrecke Wien—Oderberg zählt also 29 Schleusen, das ist 1 auf 9·7 *km*; die Strecke Wien—Pardubitz hätte beiläufig 40 Schleusen, das ist 1 auf annähernd 9 *km*, die Strecke Oderberg—Pardubitz stünde relativ am ungünstigsten mit etwa 51 Schleusen, das ist 1 auf zirka 5·6 *km*.

Es sind dies unstreitig nichts weniger als ideale Verhältnisse, allein es muß eben auch in dieser Hinsicht im Auge behalten werden, daß die anschließenden natürlichen Wasserwege, hauptsächlich die Donau und die Elbe, die Kompensation bieten, speziell für den auf Wasserwegen dieses Ranges die hervorragendste Rolle spielenden Fern- und Durchzugsverkehr. Auf einer Strecke Budapest—Hamburg oder Galatz—Magdeburg sind schließlich 40 Schleusen, selbst anschließend die 18 Staustufen der kanalisierten Elbestrecke Pardubitz—Melnik, mit in Kauf zu nehmen.

Ausschlaggebend aber ist der Umstand, daß die Betriebsverhältnisse dieser Linie eben die günstigsten überhaupt sind, welche sich einer Verbindung von Donau und Elbe bieten. Auf der Route über die Moldau wäre bis zur Kote 529 *m* aufzusteigen, während hier die Scheitel-

---

lasten wäre. Für die Stadt Prag brächte der Weg über Melnik—Pardubitz in der Richtung nach Süden allerdings eine nicht unbedeutende Verlängerung der Schiffahrt mit sich, dafür gewänne Prag die Schiffahrtsverbindung mit dem Osten und es ließen sich im einzelnen Falle schädliche Folgen des weiteren Weges in der Relation mit dem Süden durch tarifarische Maßregeln ausgleichen.

strecke auf 417 *m* liegt, nach einem Projekte von Prof. Smrček[2]) sogar durch einen längeren Tunnel auf 370 *m* zu bringen wäre. Wäre dort eine Höhendifferenz von 368 *m* zu überwinden, so beträgt dieselbe hier nur 256 *m*, respektive 209 *m* und das anscheinend geringfügige Plus bei ersterer Linie macht viel aus, wo schon die günstigere Lösung durch die zweite an sich nicht günstig genannt werden kann.

Von einem bergsteigenden Kanale können wir wohl füglich ganz absehen.

Von Wichtigkeit für den Betrieb sind auch die klimatischen Verhältnisse. Während für einen Kanal in Galizien nur eine Schiffahrtsperiode von 250 Tagen in Aussicht genommen werden kann, für den Donau-Oder-Kanal eine solche von 270 Tagen, würde die Verbindung Donau-Elbe via Prerau eine Betriebsdauer von 290 bis 300 Tagen aufweisen. Die längere Wintersperre am Donau-Oder-Kanal ist lediglich durch die klimatischen Verhältnisse seiner nördlichsten Teilstrecke verursacht, die Strecke Wien—Prerau wird der Schiffahrt länger offenstehen, so daß für diese Verbindung zwischen Donau und Elbe annähernd mit dem Mittel der jährlichen Schiffahrtsperiode dieser Ströme gerechnet werden kann.[3])

---

[2]) „Der Prerau-Pardubitz- usw. Kanal im Zusammenhange mit dem Donau-Oder-Kanal", 1904.

[3]) Die Moldau betreffend, sagt der Bericht der Wasserstraßendirektion: „Die Eisperiode dauert zwei bis drei, manchmal auch vier Monate." Noch anderes kommt ins Spiel. Prof. Smrček: „Der Verbindung der Donau über Prerau—Pardubitz zur Elbe kommt eine viel längere Schiffahrtsdauer zustatten infolge des milden Charakters der Elbestrecke Pardubitz—Melnik, welche als ausgesprochener Flachlandfluß von rasch auftretenden Hochwässern verschont bleibt, infolgedessen die Wehranlagen nicht so oft niedergelegt werden müssen. Der freie Elbfluß kann auch bei höheren Wasserständen, wenn die Wehren niedergelegt sind, doch noch immer befahren werden, was alles beim Moldaufluße in der Strecke Budweis—Prag nicht der Fall ist." „Auch die tiefere Lage der Scheitelhaltung, somit kürzere Dauer der Eissperre, erscheint von großem Vorteil gegenüber einer Verbindung über Budweis."

Nachdem hier und im früheren die an und für sich schon ausschlaggebenden Momente hervorgehoben sind, welche die Route der Moldau ausschließen, möge der Vollständigkeit halber nur noch angeführt sein, daß gewichtige Bedenken gegen die Kanalisierung derselben in ihrem Oberlaufe, dem tief eingeschnittenen, felsigen, verwilderten Bette mit den scharfen Krümmungen sprechen. Meint doch Prof. Smrček geradezu, daß die „Flußstrecke Budweis—Prag für die Kanalisierung erst fähig gemacht werden müßte" durch Vorkehrungen gegen die Verwilderung des Flusses, Bau einiger Talsperren behufs Abschwächung der öfteren Hochwässer, „wobei der scharfgewundene Fluß für große Schiffe nicht mehr benützbar ist" — dann erst könnte „zur Kanalisierung dieser gefährlichen Flußstrecke geschritten werden". Wer den Fluß zu sehen und mit der Elbe zu vergleichen Gelegenheit hatte, die zufolge der Beschaffenheit ihres Laufes und des Geländes geradezu zur Kanalisierung prädestiniert erscheint, wird sich der Meinung nur unbedingt anschließen können. Für den Fall einer Realisierung des hier besprochenen Netzes möge man sohin die bereits im Werke befindliche Kanalisierung der Moldau von Prag bis Stěchowitz beenden — die Prager werden dann die sonntäglichen Dampferausflüge im Sommer bei jedem Wasserstand unternehmen können — im übrigen aber die obere Strecke wesentlich der Fürsorge der unmittelbaren Inter-

Die Frage der Trassenführung, der Wasserversorgung und der einzelnen Bauten ist für die Kanalstrecke Wien—Oderberg bekanntlich durch die verdienstvollen Arbeiten der Direktion für den Bau der Wasserstraßen im Detail gelöst, bezüglich der Strecke Prerau—Pardubitz durch Vorarbeiten seitens desselben Organes genügend geklärt, die Schiffbarmachung der Elbe von Melnik aufwärts bis zur Einmündung des Kanales vollständig projektiert, sogar teilweise bereits in Ausführung begriffen. Irgend ein Bedenken hinsichtlich der Ausführbarkeit der Strecke Prerau—Pardubitz in den Abmessungen des Donau-Oder-Kanals besteht nicht. Wurde die Möglichkeit einer genügenden Wasserzufuhr für den Donau-Oder-Kanal früher nicht selten in Zweifel gezogen, so ist ein solcher durch die Erhebungen und Projektsarbeiten der Wasserstraßen-Direktion, betreffend die Wasserversorgung durch Speicherbecken im Bečvatale, nunmehr wohl vollständig beseitigt.[4]) Für die Kanalstrecke Prerau—Pardubitz liegen derzeit erst generelle Studien vor, indes lassen diese nach Mitteilungen von kompetentester Stelle (Oelwein) ebenfalls eine ausreichende Wasserversorgung gesichert erscheinen. Dieselbe kann, je nach der gewählten Trasse, aus Teichen nächst Triebitz und aus Speicherbecken auf der Hochebene, oder aus Talsperren an der stillen und der wilden Adler besorgt werden. Die baulichen Schwierigkeiten, für die heutige Technik nur eine Geldfrage, sind bei diesem Kanalzweige, speziell in der Scheitelstrecke, welche Trasse immer gewählt wird, wesentlich größer als beim Donau-Oder-Kanale, da stellenweise recht ansehnliche Kunstbauten (auch mehrere Tunnels) notwendig werden. Die Studien wurden sowohl für einen reinen Schleusenkanal, als auch für eine Trasse mit Hebewerken durchgeführt, welch letztere sich hier besonders eignen, weil man die Gefälle leicht an einzelnen Punkten konzentrieren und auf solche Weise 25 bis 50 *m* Höhendifferenz an einer Stelle überwinden kann.

Die Baukosten sind selbstverständlich vor durchgeführter Detailprojektierung der endgültig gewählten Trasse für die Strecke Prerau—Pardubitz nicht genau zu beziffern. Für den Donau-Oder-Kanal stehen sie auf Grund des Detailprojektes fest: sie betragen etwas über 900.000 *K* pro *km*. Man wird wohl genügende Vorsicht walten lassen, wenn man die andere Strecke — eben der größeren Bauschwierigkeiten wegen — mit rund 1 Million *K* pro *km* annimmt und etwa überdies behufs vermehrter Sicherheit des Voranschlages für das ganze Netz, mit Rücksicht auf alle möglichen, die Baukosten eventuell erhöhenden Momente, noch ein „Unvorhergesehenes" von 20 Millionen hinzufügt.

Die Baukosten, die Hauptsache der wirtschaftlichen Charakteristik

---

essenten überlassen, welche durch entsprechende Regulierung dem Flössereiverkehre die erwünschte Regelmäßigkeit sichern mögen. Den großen Waldherrschaften im südlichen Böhmen mit enormen Kosten den Export des Holzes noch zu verbilligen, bildet wahrlich kein wirtschaftliches Interesse des Reiches.

[4]) S. die eingehende Darstellung in dem „Berichte über den Stand der Wasserstraßenfrage", 1910.

einer Anlage, stellen sich hienach für das Netz auf 260 + 184 + 20 = 464 Millionen Kronen, das macht die runde Ziffer von einer Million Kronen für den Kilometer. Interkalarzinsen (16% bei achtjähriger Bauzeit) und Kursverlust (derzeit 8 bis 9% bei 4% Titres) erhöhen das zu verzinsende Anlagekapital auf rund 1·250 Millionen Kronen pro *km*. Die so bedeutende Höhe des Anlagekapitales ist, außer den Gefällsverhältnissen, jedenfalls die schwächste Seite dieses Wasserstraßennetzes.

Die Betriebskosten, das ist der Aufwand für Verwaltung und für Erhaltung der Anlagen, werden beim Donau-Oder-Kanal mit rund 1·5 Millionen *K* beziffert: 5200 *K* pro *km*. Mit Rücksicht auf die größere Anzahl der Kunstbauten auf der anderen Strecke müssen sie für diese etwas höher veranschlagt werden und es erscheint überdies rätlich, hier der Tendenz fortdauernder Steigerung der Personalkosten Rechnung zu tragen. Setzen wir sonach 5500 *K* durchschnittlich pro *km* für das ganze Netz ein, was 2·560 Millionen *K* ergibt.

Es frägt sich sohin, welche Frachtmengen erforderlich wären, um diese Kosten und die Verzinsung des Kapitales zu bedecken. Dies hängt selbstverständlich von dem Ausmaße der Schiffahrtsgebühren ab. In dem Elaborate der Wasserstraßen-Direktion wird nachstehender Tarif zu Grunde gelegt:

	Heller pro *tkm*
1. Kohle, Koks, Briketts	0·6
2. Geringstwertige Schwergüter	0·7
3. Ordinäre Massengüter	0·8
4. Höherwertige Güter dieser Art . . .	1·2
5. Handelsgüter (Getreide u. dgl.) . . .	1·6

Außer den eigentlichen Schiffahrtsgebühren gelangen Gebühren für Nebenleistungen zur Einhebung. In den Ertragsrechnungen für den Donau-Oder-Kanal erscheinen solche, „Ertrag an sonstigen Nebenkosten, welche zur Verzinsung des Anlagekapitales dienen", mit einem Betrage, der pro *tkm* 0·1433 *h* repräsentiert.

Unter der Voraussetzung, daß ein belangreicher Teil der Frachten aus Gütern bestehe, welche den beiden höchsten Gebührensätzen unterliegen, kann der durchschnittliche Ertrag an Schiffahrtsgebühren pro *tkm* mit 1 *h* angesetzt werden, was zuzüglich der erwähnten Nebengebühren eine tonnenkilometrische Einnahme von 1·1433 *h* ergibt.

Auf Basis dieser Grundziffer würde ein tonnenkilometrischer Verkehr von nicht ganz $^1/_2$ Mill. die Betriebskosten abwerfen (0·5 Mill. *t* ergäben 57.165 *K* pro *km*). Je 1·1 Mill. *t* Verkehrsdichte darüber hinaus erbrächte 1% Verzinsung. Zu 4% Verzinsung des Anlagekapitales nach Deckung der Erhaltungskosten (zusammen 55.500 *K* pro *km*) wäre eine Verkehrsdichte von zirka 4·8 Mill. *t* erforderlich.

Die tatsächliche Verkehrsdichte würde auf der Strecke Wien—Prerau überdurchschnittlich, auf den beiden anderen Strecken entsprechend unterdurchschnittlich sein.

Demgegenüber interessiert schließlich die Frage nach der Leistungsfähigkeit, welche diese Netzesglieder im Rahmen des Gesamtumfanges der Anlage aufzuweisen hätten. Laut des Berichtes über den Stand der Wasserstraßenfrage (S. 75) beträgt am Donau-Oder-Kanal die jährliche Leistungsfähigkeit einer (einfachen) Schleuse bei 15stündigem Betriebe 3,070.000 *t*, bei 24stündigem Betriebe 4,500.000 *t*. Zur Bewältigung eines stärkeren Verkehres müßte je eine zweite Schleuse neben der ersten angelegt werden. Bei Ausmittlung der vorstehenden Zahlen ist indes für die eine Fahrtrichtung, entsprechend dem Verhältnisse der Verfrachtung in der Gegenrichtung des vollschiffigen Kohlenverkehres nach Wien, nur eine $^1/_5$ Beladung der Boote angenommen, bei größerer Gleichmäßigkeit der Verkehrsstärke wäre daher auch ohne Verdopplung der Schleusenanlagen ein höheres Frachtquantum als $4^1/_2$ Mill. *t* zu befördern. Da jedoch zur Erreichung einer durchschnittlichen Verkehrsstärke des Netzes von 4·8 Mill. *t* die Strecke Prerau—Wien einen stark überdurchschnittlichen Verkehr haben müßte, so wäre für diese die Verdopplung der neun Schleusenanlagen jedenfalls notwendig.

Die ohnehin ausreichende Wasserversorgung der Donau-Oder-Linie erführe durch die Anbindung der Strecke Prerau—Pardubitz ab Prerau eine Verstärkung und es wäre bei Projektierung der letzteren auf diesen Punkt noch besondere Rücksicht zu nehmen. Wegen des Ausreichens der Leistungsfähigkeit dieser letzteren Strecke für ihren Verkehr, den schwächsten aber auch gleichmäßigsten der drei Linien, brauchte keine Sorge zu sein.

Verkehrsbedeutung und Rentabilität des Netzes.

Fassen wir nun die Verkehrsbedeutung des geschilderten Netzes im einzelnen ins Auge, so tritt der Umstand, daß jedes Glied desselben zwei Verkehrsrichtungen dient, sofort in seiner ganzen Tragweite hervor. Gerade die Kombination mit der Elbe ist in dieser Hinsicht das bedeutsame. Während man ja immer an eine solche gedacht hat, so stellte man doch den Donau-Oder-Kanal als das Primäre, für sich allein Existenzfähige und Existenzberechtigte hin, die Verbindung desselben mit der Elbe könne einmal in Zukunft ausgeführt werden, unter Umständen vielleicht auch unterbleiben, z. B. wenn der Donau-Moldau-Kanal zu stande käme. Demgegenüber ist aller Nachdruck darauf zu legen, daß der Kanalzweig Prerau—Pardubitz von Anfang an ganz wesentlich erscheint, weil eben die Kombination der Linien zu dem Netze die Frequenz steigert. Es leuchtet ja ein, wie durch die Verschmelzung jede der drei Kanallinien, welche in Prerau ihren Knotenpunkt haben, an Frequenz gewinnt.

Die Strecke Oderberg—Prerau würde nicht bloß die Kohlentransporte aus dem mährisch-schlesisch-preußischen Reviere, dann überhaupt die Frachten jenes Rayons und Galiziens in der Richtung nach und von Wien, sondern auch die Frachten desselben Rayons in der Richtung nach und von Böhmen zu befördern haben. Die Strecke Prerau—Wien hätte außer den Wiener Loko- und Transit-Frachten auch jene im Verkehre Wiens, Niederösterreichs, Ungarns mit Böhmen, Sachsen usw. Die Strecke Prerau—Pardubitz hätte außer den letztgedachten Frachten auch jene im Verkehre zwischen dem Osten der diesseitigen Reichshälfte und Böhmen—Sachsen. So weisen alle Netzesteile eine wesentlich höhere Frequenz auf als diejenige, welche ihnen als gesonderte Anlage zukäme.

Es ist aber nicht bloß eine Addition, die hier vorliegt, sondern eine Vervielfältigung von Verkehrsakten als Folge der Ausdehnung und Verzweigung der Wasserstraßenlinien. Ein durch die eigenartigen Verhältnisse des österreichischen Verkehrswesens bedingter Umstand wird hier speziell von Wichtigkeit. Das ausgebildete Staffeltarifsystem unserer Staatsbahnen bringt es mit sich, daß Transit- und selbst Anschlußverkehre mit Eisenbahnen den Wasserstraßen nur in eingeschränktem Maße möglich sind. Um so wichtiger ist für ihre Frequenz der eigene

Lokalverkehr, der mit der Ausdehnung der Linienlänge und deren Verzweigung in wirtschaftlich höher entwickelte Gebiete progressiv wachsen muß. Gerade das besprochene Netz, welches durchwegs Gebiete der letztgedachten Art umfaßt, muß diese Folgewirkung in vollem Umfange zeigen. Außerdem stellt sich heraus, daß ein Anschlußverkehr mit Eisenbahnen in Konkurrenz mit den durchgerechneten Staffeltarifen einer direkten Staatsbahnroute, sofern er überhaupt wettbewerbfähig, auf um so längere Bahnlinien sich erstreckt, je länger der Wasserweg selbst ist. Indem das Netz den Weg der einzelnen Kanallinie durch die anstoßende natürliche Wasserstraße verlängert, stärkt es die Attraktionskraft der Kanäle gegenüber den Eisenbahnen.

Mit Rücksicht auf dieses Verhältnis gegenüber den Staffeltarifen erscheint es um so mehr geboten, Wasserstraßen bei uns nicht als einzelne Linien, nicht bruchstückweise, sondern in systematischem Zusammenhange des Netzes ins Leben zu rufen, sofern letzteres überhaupt gelingen kann.[1])

Schließlich spielt noch das Moment der Selbstkosten herein. Die Verzweigung der Linien zu einem Netze ist für dieselben ebenfalls von entschiedener Wichtigkeit. Sie sinken im Verhältnis zu besserer Ausnutzung der Fahrzeuge. Diese ist in höherem Maße gesichert auf einem solchen Netze, wo nicht nur hin und her gefahren wird, sondern Frachten nach verschiedenen Richtungen sich vorfinden. So wird ein Boot, welches augenblicklich eine direkte Rückfracht auf der Route seiner Fahrt nicht vorfindet, Frachten nach einem anderen Netzesgliede nehmen können und von dort erst Ladung nach dem Ausgangspunkte der Tour. Die auf solche Weise durch vollständigere Ausnutzung des Laderaumes und der Zeit erniedrigten Schiffahrtskosten gestatten billigere Frachtsätze und diese wirken wieder auf Vermehrung der Frachtmengen ein. Je niedriger die Frachtsätze, desto umfänglicher werden jene Transporte, welche erst unter Voraussetzung derselben eben durch die Wasserstraßen ermöglicht sind.

---

[1]) In den beiden Abschnitten, welche von dem galizischen Kanalprojekte handeln, sind Detailnachweisungen über die Konkurrenzfähigkeit der Kanalrouten mit den Staffeltarifen der Staatsbahnen enthalten, welche, absehend von der Beziehung auf das dortige Beweisthema, als allgemein exemplifizierend angesehen werden mögen. Mit Bezug auf die verschiedenen Güterarten ist insbesondere ein interessantes Ergebnis zu konstatieren. Bei einer gegebenen Kanallänge werden im Anschlußverkehre mit Bahnen mit zunehmender Länge dieser Bahnlinien sukzessive die Güter minderen Handelswertes, die folglich auf der Bahn niedriger tarifiert sind, von der Kanalroute ausgeschlossen, so daß von einer gewissen Distanz an gerade die billigsten Güter, welche als die eigentliche Domäne des Kanalverkehres angesehen zu werden pflegen, wie: Steine, Erden, Ziegel u. dgl., von der kombinierten Route ausgeschlossen und dem direkten Bahnwege überwiesen erscheinen. (Dies gilt, wohl bemerkt, bei der Skala von Kanalgebühren wie sie von der Direktion f. d. B. d. W. aufgestellt wurde, und dem Tarifsysteme der öst. Staatsbahnen.) Folglich werden gerade zwecks Gewinnung der geringstwertigen Güter für den Kanal die durch die Verzweigung des Netzes geschaffenen längeren Wasserwege von um so größerem Nutzen.

Alles dieses zusammengenommen läßt die Verkehrsbedeutung des verzweigten Netzes im Vergleich zu jeder einzelnen Linie wohl klar hervortreten.

Wir müssen nun versuchen, uns von dem Umfange des dem gedachten Kanalnetze in Aussicht stehenden Verkehres eine ziffermäßige Vorstellung zu machen, soweit dies überhaupt möglich ist. Niemand dürfte diesfalls wohl etwas anderes als ein annäherndes Bild der Wirklichkeit erwarten. Tunlichste Genauigkeit wird allerdings ohne einige Weitwendigkeit nicht zu erreichen sein.

Beginnen wir mit demjenigen Verkehre, welchen die Kanäle von den Eisenbahnen übernehmen würden. Die offizielle Denkschrift bietet diesbezüglich wertvolles Material über den Donau-Oder-Kanal, das als Ausgangs- und Anhaltspunkt dienen kann. In den eigenartigen Verhältnissen dieser Linie ist es begründet, daß der Kohlenverkehr von dem Verkehre der anderen, „verschiedenen Güter" getrennt behandelt wird.

Der „Nachtragsbericht" hat seinen Berechnungen den Verkehr der Nordbahn vom Jahre 1905 zu Grunde gelegt und geht mit Berufung auf die in Deutschland gewonnenen Erfahrungen von dem Grundsatze aus, diejenigen Verkehre dem Wasserwege zuzurechnen, die sich auf letzterem um mindestens 15% billiger stellen als mit der Eisenbahn.[2])

Es ist anzunehmen, daß die Direktion f. d. B. d. W. mit ihrem Ansatze des zum Ausgleich der beim Kanaltransporte auflaufenden Spesen notwendigen Frachtgewinnes den Verhältnissen des vorliegenden Falles und den österreichischen Verhältnissen überhaupt entsprechend Rechnung getragen hat. Von den hienach für den Wasserweg möglichen Transporten müssen jedoch vorweg diejenigen in Abschlag gebracht werden, welche demselben aus verschiedenen Gründen tatsächlich nicht zukommen werden, wie Gütersendungen, welche eine größere Schnelligkeit beanspruchen; welche nur in kleineren Mengen vorkommen u. dgl. Bei der offiziellen Kalkulation wurde hiefür ein 40% Abstrich von dem auf obiger Basis errechneten Frachtquantum vorgenommen. Auf den ersten Anblick bedeutend, erscheint derselbe doch vielleicht etwas knapp, wenn man bedenkt, daß hierin auch der Ausfall an Frachten während des einen Vierteljahres der Wintersperre auf dem Kanale inbegriffen

---

[2]) Diese 15% Spannung zwischen Eisenbahn- und Wasserfracht als Voraussetzung des Überganges der Gütertransporte von der Schiene auf den Schiffahrtsweg ist erstmals in den Materialien für die preußische Kanalvorlage vom Jahre 1899 ermittelt. Sie erscheint aber dort nicht als eine allgemein gültige Größe, sondern nur als anwendbar auf die Verkehrsverhältnisse des Rhein-Elbe-Kanals; es ist ausdrücklich gesagt, daß die Spannung unter anderen technischen und verkehrsgeographischen Verhältnissen auch weit höher oder niedriger sein könne. Dementsprechend wurde bei anderen Wasserstraßenprojekten in Preußen auch mit wesentlich abweichenden Ziffern gerechnet, die unter besonders günstigen Umständen bis zu 7·5% heruntergehen. Diese jeweilig berechneten oder geschätzten Spannungen sollen die Deckung oder den nötigen Spielraum bieten für Zinsverluste durch längere Transportdauer und Lagerung, für direkte Lagerungskosten und für Qualitätsverringerung der Güter, die Versicherung ist dagegen nicht inbegriffen.

ist. Auch zählen Fälle hieher, in welchen die durchschnittlich genügende 15% Frachtersparnis die Konkurrenzfähigkeit des Kanaltransportes doch nicht mit sich bringt.[3])

Der auf solche Art mit gewiß nicht allzu großer Sicherheit gewonnenen Anfangsziffer der Frequenz wurde nun ein jährlicher 4% Zuwachs als Durchschnitt für die Zeit bis zur Vollendung des Kanalbaues und weiter während der ersten zehn Betriebsjahre zugezählt und der hienach resultierende Endverkehr, mit welchem die Entwicklung auf dem Kanale einen vorläufigen Ruhepunkt erreichen würde, erscheint in den Tabellen der Ertragsberechnung zu Grunde gelegt.[4])

Diese Annahme einer durch zwei Dezennien währenden Steigerung des Verkehres um 4% von Jahr zu Jahr ist wohl etwas willkürlich, prägt den Schlußziffern unstreitig eine gewisse Unsicherheit auf und kann leicht hinter der Wirklichkeit zurückbleiben.

---

[3]) z. B. im besonderen bei Kohle. Der Nachtragsbericht beziffert den Entgang, welcher durch die Qualitätsverminderung während der Lagerung und der längeren Transporte entsteht (wohl einschließlich der Zinsverluste?) bei Grobkohle auf 60 *h* für die Tonne. Nun ist evident, daß wenn die Frachtersparnis auch 15% oder darüber beträgt, ein Bezug von Kohle mittels des Kanals dennoch nicht stattfindet, so lange die Ersparnis außer den übrigen Spesen nicht auch diese 60 *h* per Tonne einbringt. Das ist bei Transporten auf kurze Distanz der Fall. In den Berechnungen wurden sie aber sicherlich mitgezählt, freilich geben sie tonnenkilometrisch keine großen Ziffern. Bei allen Gütern müßte übrigens die 15%ige Ersparnis auch die Nebenkosten (Beladung, Entladung) mit decken, sofern sie beim Kanaltransport größer sind als auf den Bahnen, und die absolute Höhe derselben macht Kanaltransporte auf kurze Strecken unvorteilhaft. An einer späteren Stelle wird sich zeigen, daß mit Rücksicht auf alles angeführte z. B. ein Bezug von Ostrauer Kohle mit dem Kanale bis auf etwa 50 *km* ausgeschlossen erscheint. Es wird mithin ein ausgiebiger Abschlag als Sicherheitskoeffizient notwendig.

[4]) Die Tabellen weisen freilich eine gewisse Divergenz auf. S. 84 gelangt zur Endsumme von 869½ Mill. *tkm*, während auf S. 87 die Totalziffer der *tkm* für das 10. Betriebsjahr mit 928 Mill. aufgeführt wird. Für das 9. Jahr erscheint da die Ziffer von 849·7 Mill., so daß also die frühere Zahl mitten zwischen den beiden letzten liegt. Dem Grunde der Diskrepanz nachzugehen lohnt nicht, da wohl die Sicherheit des Eintreffens bei dem einen Ansatze nicht größer ist als bei dem andern. Immerhin ist die kleinere Zahl die wahrscheinlichere und halten wir uns daher an diese, um so mehr, als sie auf S. 82 detailliert ist.

Übrigens verschiebt sich jetzt alles tatsächlich mit Rücksicht darauf, daß die in Rede stehende Kalkulation das Jahr 1916 als erstes Betriebsjahr annimmt und für dasselbe nicht die mit 4% Jahressteigerung ab 1905 ausgerechnete Frequenz einsetzt, sondern nur einen Bruchteil von 30% dieser „rechnungsmäßigen" Frequenz (weil ja der Übergang auf den Kanal mit einer Reihe von Widerständen zu kämpfen hat, die erst nach und nach überwunden werden), dann aber diesen Ausfall der tatsächlichen gegen die rechnungsmäßige Frequenz im Laufe der Betriebsperiode bis zum 10. Jahre (1925) sukzessive wieder einbringt. Wenn nun der Kanal z. B. erst i. J. 1921 eröffnet würde, so käme eben von der rechnungsmäßigen Frequenz dieses Jahres nur 30% einzusetzen und wäre daher bis zum Jahre 1925 die volle rechnungsmäßige Frequenz noch nicht erreicht. Schon durch diesen Umstand ist bedingt, daß die vorausgesetzte Verkehrsstärke erst später zutage käme.

Jedenfalls würde eine Verkehrsentwicklung, welche im ersten Betriebsjahre mit der gar nicht unansehnlichen Verkehrsstärke von 800.000 *t* anhebt, während der zehnjährigen Übergangsperiode einen jährlichen Zuwachs von 275.000 *t* voraussetzt und nach diesem einen Dezennium schon eine Verkehrsdichte von 3·3 Millionen *t* aufweist, in der Geschichte der Wasserstraßen einzig dastehen. Freilich darf man nicht übersehen, daß die Reichshauptstadt und ihr Kohlenbedarf hier den Ausschlag geben und daß für diese wohl die Andauer der aufsteigenden Entwicklung mit Zuversicht zu gewärtigen ist.

Ungeachtet der erhobenen Bedenken erübrigt indes kaum etwas anderes als mit den gedachten Ziffern zu rechnen, weil jeder Abstrich ebenfalls dem Einwurfe der Willkür ausgesetzt wäre und im ungünstigen Falle das Schlußergebnis sich eben erst in späterer Zeit, also schließlich doch annähernd, herausstellen würde. Zudem läßt sich ein Korrektiv in dem Anschlage anbringen, welches geeignet erscheint, als ausreichender Sicherheitskoeffizient des Kalkuls zu gelten. Im Zusammenhange der Darstellung wird an anderer Stelle davon zu sprechen sein.

Auf solcher Grundlage ist sowohl der Kohlenverkehr wie der Verkehr in anderen Gütern berechnet.

Der Verkehr in „verschiedenen Gütern" erscheint nach Abschluß der Entwicklung in beiden Verkehrsrichtungen zusammen mit 102,446.000 *tkm*, rund 103 Millionen *tkm*, das ist zirka 370.000 *t* per *km* angesetzt; eigentlich keine auffallende Ziffer, wenn man bedenkt, daß der Verbrauch und Versand von Wien inbegriffen ist: des Wien des Jahres 1925! Akzeptieren wir sie also mit der gebotenen Reserve für die Kanalstrecke Oderberg—Wien, so fragt es sich: welchen Zuwachs an Frequenz würde die Verbindung mit der Elbe bringen? Die Antwort ist selbstverständlich in gewissem Maße unsicher und von subjektiver Färbung. Man kann wohl mit Grund annehmen, daß für die Strecke Prerau—Wien durch den Verkehr mit Nordmähren, Ost- und Nordböhmen mindestens ein gleiches Quantum als Zuwachs zum Vorschein kommen müßte, welcher Verkehr demjenigen entstammen würde, der sich jetzt zwischen Wien und den angeführten Gebieten über die Nordbahn via Olmütz und Brünn, die Linien der ehemaligen Staatseisenbahngesellschaft und der Nordwestbahn, selbst der Franz Josefsbahn via Prag bewegt. Man kann der Meinung sein, daß dieser Verkehr eher stärker sein würde, als jener in der Relation Wien—Ostmähren—Schlesien, zumal die längere Kanalstrecke eine Attraktion auf weitere Distanzen ausübt. Aber einerseits sind gewiß schon einzelne Verkehre aus dem Marchtale (Olmütz usw.) ab Prerau in den obigen Zahlen enthalten, andrerseits möge das Unterbleiben eines Ansatzes für jenes Plus die Sicherheit der Ziffer erhöhen.

Die Strecke Prerau—Oderberg betreffend, kann nur eine Schätzung Platz greifen und wollen wir für selbe bloß die Hälfte ansetzen, weil eben Wien hier nicht mitwirkt, obschon es sich da um eine Verkehrsrelation zwischen Industriebezirken ersten Ranges beiderseits und großen

Konsumgebieten handelt. Das ergäbe einen Gesamtverkehr in „verschiedenen Gütern" für die Kanalstrecke Oderberg—Prerau von rund 370.000 + 185.000 = 555.000 *t* per *km*, für die Strecke Prerau—Wien 370.000 + 370.000 = 740.000 *t*. Vorstehende Ziffern sind als durchschnittliche Verkehrsdichte einer ganzen Kanallinie verstanden, während in Wirklichkeit der Verkehr in der Nähe des Zentrums Wien den Durchschnitt übersteigen würde. Die Zahl 370.000 *t* stellt daher auch den durchschnittlichen Verkehr (in „verschiedenen Gütern") der Relation Wien—Pardubitz dar, folglich ist für die Strecke Prerau—Pardubitz die nämliche Verkehrsstärke wie für Prerau—Oderberg, das ist 555.000 *t* per *km* in Rechnung zu stellen.

Nun der Kohlenverkehr. Bei diesem kann es sich nur fragen, wie viel aus dem mährisch-schlesischen Becken stammende Kohle würde in Prerau auf die Kanalstrecke bis Pardubitz übergehen, vorausgesetzt, daß dieser Rayon sich ausschließlich ihrer bediene. Es ist wohl als sicher anzunehmen, daß die auf dem Wasserwege bezogene Kohle dort die bisher über Mittelwalde eingeführte verdrängen würde. Da dem Verfasser vollständige Daten über den Kohlenverbrauch in den Stationen jenes Rayons nicht zur Verfügung stehen, so glaubt er die aufgeworfene Frage dadurch beantworten zu können, daß er den Kohlenverkehr, welcher durch den Bedarf der Bevölkerung an den Linien der Nordbahn hervorgerufen wird, selbstverständlich mit Ausschluß von Wien, zum Vergleich heranzieht, der wohl einen ganz brauchbaren Anhaltspunkt bietet. Es ist ihm gelungen, letzteren in seinem Ausmaße und sohin der durchschnittlichen kilometrischen Stärke festzustellen. Mit 40% Abschlag und jährlich 4% Zuwachs bis zum Jahre 1925 gerechnet, ergibt sich die für unseren Zweck ausreichende Vergleichsziffer einer durchschnittlichen Verkehrsdichte von 150.000 *t*. Sie ist mithin als Kohlenverkehr der Strecke Prerau—Pardubitz einzustellen.[5]) Trifft die Zahl zu und würde die über Prerau bezogene Kohle auf der ganzen Kanallinie bis Pardubitz herrschend, dann kommen selbstverständlich die bezüglichen Mengen dem Verkehre der Kanalstrecke Ostrau— bzw. Oderberg—Prerau zu gute, was einen Gewinn an kilometrischer Verkehrsdichte im Ausmaße von 320.000 *t* zu bedeuten hätte.

Die Kanalstrecke Prerau—Pardubitz wäre jedoch dem Eindringen der böhmischen Braunkohle über die kanalisierte Elbe ausgesetzt. Für die Verkehrsdichte des Kanales ist dies gleichgültig, da eben die eine Kohle die andere ersetzt und das bei dem geringeren Brennwerte der Braunkohle erforderliche größere Frachtquantum für die Anzahl der

---

[5]) Die Ziffer ist gewiß nicht zu hoch, da sie aus dem durchschnittlichen Kohlenverbrauche an den Linien des gesamten Netzes der Nordbahn (Wien ausgenommen) abgeleitet ist, also die landwirtschaftlichen und die schwächer besiedelten Gegenden inbegriffen, während z. B. die gleich lange Strecke Ostrau—Lundenburg einen um zirka $^1/_3$ höheren Kohlenverkehr (des Lokalverbrauches) aufweist. Man kann die Dichte des Kanalverkehres an solcher Kohle an der Linie bis vor Wien für die gedachte Zeit auf 200.000 bis 250.000 *t* einschätzen.

Tonnenkilometer die größere Kilometerzahl der verdrängten Transporte aufwiegen mag. Aber das bezügliche Transportquantum entfällt für die Strecke Ostrau—(Oderberg—)Prerau. Wie weit nun die böhmische Braunkohle vordringen würde, ist auf eine so lange Zeitdauer im voraus natürlich nicht zu bestimmen. Wir können nur folgendes sagen: Annähernde Gleichheit der Vorspesen bis zum Wasserwege angenommen, Schiffs- und Traktionskosten auf der kanalisierten Elbe stromaufwärts jenen am Kanale gleichgesetzt, Gebührenfreiheit auf der Elbe gegen 0·6 *h* Gebühr für 1 *tkm* auf dem Kanale, würde die Braunkohle ab Pardubitz gut auf $^1/_3$ der Kanalstrecke die Oberhand behalten. Angesichts dessen ist der Ansatz für den Verkehrszuwachs der Strecke Ostrau—(Oderberg—)Prerau um $^1/_3$ zu reduzieren, das ist auf rund 200.000 *t*.

Die für die Kanallinie Oderberg—Wien berechnete Stärke des Kohlenverkehres per 2·930 Millionen *t* wird hier unverändert eingestellt, obwohl bezüglich des größten Teiles desselben, nämlich des Verbrauches von Wien, sich Bedenken in der Richtung aufdrängen, ob nicht lokale Umstände den Frachtvorteilen des Kanaltransportes ein Gegengewicht dermaßen bieten, daß der Bezug auf dem Wasserwege teilweise in Frage gestellt erschiene.

Mit den „verschiedenen Gütern" berechnet sich sonach die durchschnittliche Dichte des von den Eisenbahnen auf die Glieder unseres Netzes übergehenden Gesamtverkehres auf:

3,670.000 *t*	für die Strecke	Prerau—Wien
3,685.000 „	„ „ „	Oderberg—Prerau
700.000 „	„ „ „	Prerau—Pardubitz.

Hieran schließen sich nun neu entstehende Verkehre; der Ausfluß der bekannten „Verkehr schaffenden" Wirkung der Transportmittel, die bei der weit reichenden Verbilligung durch ein solches Wasserstraßennetz auch entsprechende Resultate zeitigen muß, da, wo die übrigen Voraussetzungen hiezu gegeben sind. Der Nachtragsbericht bemerkt hierüber ganz richtig: „Der Verkehr einer neuerbauten Wasserstraße trägt zum nicht geringen Teile den Charakter eines originären, neu entstehenden Verkehres, welcher durch die Mobilisierung bisher latenter, der Versandfähigkeit ermangelnder Naturprodukte hervorgerufen wird, zum Teile beruht derselbe auf Umwälzungen der Bezugs- und Absatzverhältnisse in den von der Wasserstraße beeinflußten Ländereien."

Hinsichtlich einer Bezifferung dieses neu erwachsenden Verkehres fügt die Denkschrift hinzu: „Der letzterwähnte originäre Verkehr findet in der Verkehrsstatistik keinen Ausdruck; er läßt sich infolge der Unsicherheit aller für seine Erfassung in Betracht kommenden Momente auch nicht annähernd ziffermäßig in genauen Ansätzen konkretisieren. Aus diesen Erwägungen wurde (für den Donau-Oder-Kanal) davon abgesehen, den originären Verkehr in die Berechnungen mit einzubeziehen; derselbe wurde vielmehr zur Gänze als Reserve behandelt, ein Vorgang, welcher auch in Deutschland bei Bearbeitung der Renta-

bilitätsberechnung für den Mittellandkanal befolgt wurde." Das heißt also: Der vom Kanale neu geschaffene Verkehr soll das Korrektiv gegen eventuelle Ausfälle bieten, welche die Wirklichkeit gegen die Prävisionen des Ertragskalkuls aufweisen kann. Daß dieser Vorgang auch bei der offiziellen Verkehrs- und Ertragsberechnung betreffend den Donau-Oder-Kanal als Anlage für sich eingehalten wurde, kann nur unbedingt gebilligt werden. Hiemit ist eben jener Sicherheitskoeffizient für die Rechnung gegeben, auf welchen früher hingedeutet wurde und können folglich diejenigen Bedenken entfallen, die die Annahme einer jährlichen 4% Verkehrssteigerung erregen mußte.[6])

Da ein neuer Verkehr in Kohle hier nicht ersichtlich ist (die Steigerung ist ja kein „neuer" Verkehr im vorliegenden Sinne und schon gerechnet!), so könnten eigentlich nur neu entstehende Verkehre in anderen Gütern jenes Korrektiv, und zwar auch für den Kohlenverkehr mit bieten. Wollte man solche sanguinisch selbst in der vollen Höhe des vorstehend veranschlagten Quantums annehmen, so ergäbe das erst einen Sicherheitskoeffizienten von nur 11% (370.000 : 3·3 Mil-

[6]) Die geübte Vorsicht ist speziell beim Donau-Oder-Kanal am Platze. Der prognostizierte Ertrag ruht doch zum allergrößten Teile auf dem Kohlenbedarfe Wiens und dem Versand über Wien hinaus. Als „neuer" Kohlenverkehr könnte nur solcher verstanden werden, welcher etwa infolge der Verbilligung des Kohlenpreises durch Entstehen neuer Industrien und Steigerung des Hausverbrauches hervorgerufen würde. Wie wenig Fabrikationsarten aber sind es, bei welchen der Kohlenpreis eine derart entscheidende Rolle spielt, daß geradezu das Entstehen solcher Unternehmungen von ihm abhängt. Von den großstädtischen Betrieben zählt wohl keiner hieher! Und wie wenig würde eine etwas reichlichere Beschickung der Zimmeröfen ausmachen von Seite derjenigen, die wegen des hohen Preises bisher mit der Kohle sparten; ganz abgesehen davon, ob die Verbilligung durch den Kanal nicht so geringfügig ausfällt, daß sie überhaupt praktisch gleichgültig wird. Der Versand der Kohle über Wien hinaus würde sicherlich auf dem Wasserwege auch in Gebiete vordringen, bis wohin sie heute nicht gelangt, allein da begegnet sie bald der Konkurrenz anderer Provenienzen, die speziell in Ungarn noch staatlich geschützt werden. Sehr bedeutende Dimensionen kann also voraussichtlich auch dieser neue Verkehr nicht gewinnen. Eine andere Güterart könnte in der in Rede stehenden Hinsicht noch in Betracht kommen: die Baumaterialien. Bekanntlich kommt der größte Teil der Baumaterialien, welche in Berlin zur Verwendung gelangen, auf dem Wasserwege dorthin. Es wäre eine Selbsttäuschung, das gleiche in Hinkunft bezüglich Wiens zu erwarten, da bekanntlich die Verhältnisse hier total verschieden liegen; die meisten Baumaterialien hier geradezu in loco und nächster Umgebung gewonnen werden (mit Ausnahme des Holzes). Allerdings werden Ziegel und Kalk auch von den Linien der Nordbahn in Wien bezogen. Diese Verkehre sind schon in den Mengen der „verschiedenen Güter" (mit der bewußten Steigerung) eingerechnet, sie bilden wahrscheinlich den Hauptteil jener Ansätze. Neuer Verkehr könnte es hiernach nur genannt werden, wenn durch den Kanal Baumaterialien aus weiterer Entfernung, als jetzt mit der Bahn möglich ist, in Wien zum Bezuge gelangten und überdies dann, wenn durch diese Konkurrenz ein wirksamer Druck auf die Wiener Preise (trotz Ziegelkartell!) ausgeübt würde, welcher so weit ginge, daß er zum Bau von Häusern anregt, welche sonst nicht gebaut worden wären! Das erstere, der Bezug aus entlegeneren Gegenden, wird ohne Zweifel eintreten, ein gewisser Einfluß desselben auf Ermäßigung der Preise ist ebenfalls zu gewärtigen, aber sehr weit reichende Folgen hinsichtlich Erhöhung des Transportquantums für den Kanal können diese Momente nicht haben.

lionen *t*), der also gewiß als in der Gesamtsumme aufgehend angesehen werden muß und für einen weiteren Ansatz keinen Raum bietet.

Wesentlich anders stellt sich die Sache für die durch die Verbindung mit der Elbe geschaffenen Relationen: Wien—Nordmähren—Böhmen, Oderberg—Böhmen. Hier haben wir im ganzen Rayon des Kanalnetzes ein hochentwickeltes Industriegebiet, das von der Reichshauptstadt in einer Längenausdehnung von rund 600 *km* bis Aussig—Bodenbach, in der anderen Achse von Oderberg—Ostrau mit rund 530 *km* bis zum nämlichen Endpunkte reicht. Hier ist rechter Nährboden für neue Produktionen, welche die erst durch die billige Wasserfracht mobilisierten geringstwertigen Bodenprodukte auszubeuten sich zur Aufgabe machen könnten. Hier herrscht Großgrundbesitz mit intensiver Landwirtschaft, ja intensivstem Betriebe; Domänen, die es sich leisten können, Erden für Bodenmischung, Düngemittel in 600 *t*-Booten zu beziehen, und die ihre Produkte in solchen Mengen auf den Markt senden. Hier eröffnet die Verzweigung der Linien neue Absatzwege, die zu gesteigerter Produktion anregen. Hier könnte sich in der Tat ereignen, was anderwärts in manchen Fällen beobachtet wurde: daß die Hälfte des Transportquantums eines Kanales aus durch ihn selbst neu angeregten Verkehren besteht; ein Verhältnis des originären zum abgeleiteten Verkehre von 100%! Das mag nun allerdings Fälle betreffen, in welchen auch die Verbindung mit großen Stromgebieten ihren Einfluß geltend machte. Allein auch hier, wo es sich um das engere Gebiet des Kanalnetzes selbst und der anschließenden Eisenbahnen bzw. der kanalisierten Elbestrecke in Böhmen handelt, können wir gerechtfertigterweise, ja müssen wir zum Zwecke der vorliegenden Erörterung für den gedachten Bestandteil des Verkehres einen Ansatz machen, wie willkürlich immer man ihn finden mag. Da eine Stütze durch statistische Daten nicht geboten ist, so erübrigt nichts anderes, als die erwünschte Sicherheit wenigstens dadurch anzustreben, daß man eine sehr niedrige Schätzung vornimmt; einen Ansatz, von dem jedermann sagt: das ist sicher nicht zu viel! Können wir auf Zustimmung in diesem Sinne zählen, wenn wir zwischen 25 bis 30% einsetzen? Das ergäbe eine an sich nicht zu hohe Ziffer, die, als Endergebnis der Entwicklung verstanden, zu Bedenken wohl keinen Grund bietet: in beiden Verkehrsrichtungen zusammen rund 100.000 *t* per *km* für die Kanallinie Pardubitz—Wien und 50.000 *t* für die Linie Oderberg—Pardubitz.

Mit Hinzufügung vorstehender Ansätze betreffend neue Verkehre gewinnen wir für das, dem objektiven Blicke sich darbietende, Wahrscheinlichkeitsbild der Frachtenbewegung des besprochenen Kanalnetzes in dem bisher betrachteten Rahmen folgende Zahlen:

Strecke I	Wien—Prerau . . .	3,770.000 *t*
„ II	Prerau—Oderberg . .	3,735.000 „
„ III	Prerau—Pardubitz . .	855.000 „

Hienach berechnen sich Tonnenkilometer:

für Strecke I	671,060.000
„ „ II	373,500.000
„ „ III	157,320.000
Gesamtes Netz	1.201,880.000

Somit im Durchschnitt auf 1 *km* Kanallinie 2,576.000 *t*.

Der Kohlenverkehr macht 862 Millionen *tkm*, das ist etwas über 70% des gesamten Frachtquantums, aus. Sollte der mit 767 Millionen *tkm* einbezogene Kohlenverkehr der Strecke Oderberg—Wien durch den vorhin angedeuteten Umstand eine Reduktion erfahren, so würde dies die durchschnittliche Verkehrsdichte selbstverständlich verhältnismäßig herabdrücken.

Der Kohlenverkehr in vorstehendem Ausmaße würde 5·172 Millionen *K* an Gebühren abwerfen; der übrige Verkehr, zu 1·2 *h* durchschnittlich per *tkm*, 4·068 Millionen *K*; dazu an Nebengebühren 0·1433 *h* per *tkm*, 1·720 Millionen *K*. Gesamteinnahmen 10.950, rund 11 Millionen *K*. Hievon zur Deckung der Erhaltungskosten 2·560 Millionen *K* in Abzug gebracht, erübrigen 8·440 Millionen *K* zur Verzinsung des Anlagekapitales mit 1·468%.

Der mit vorstehenden Zahlengrößen in seinem Ausmaße und seiner wirtschaftlichen Tragweite dargestellte Verkehr ist der eigene Verkehr des Kanalnetzes: der in seinem Wirkungsbereiche von den Bahnen attrahierte und innerhalb seines Rayons und der Bahnanschlüsse von ihm selbst neu geschaffene Verkehr. Er fällt im wesentlichen zusammen mit dem internen Verkehre. Der in ihm inbegriffene Import oberschlesischer Kohle ist freilich auswärtiger Verkehr im politischen Sinne, da aber jene preußischen Kohlenfelder mit den mährisch-schlesischen geologisch bekanntlich ein und dasselbe Kohlenvorkommen sind und die geographische Lage den Bezug des Produktes ohne Rücksicht auf die Landesgrenze bestimmt, so waltet sachlich kein Unterschied. Bei den übrigen Gütern wurden wohl ebenfalls einzelne Verkehre von auswärtigen Anschlußbahnen einbezogen, diese können aber angesichts der direkten Bahntarife nur ganz verschwindende Ausnahmen sein. Die vorgängigen ziffermäßigen Ausführungen richtig aufgefaßt, kann ihr Ergebnis somit in den Satz zusammengefaßt werden: Es ist mit großer Wahrscheinlichkeit zu gewärtigen, daß der gesamte interne Verkehr des Kanalnetzes, mit Ausschluß des Kohlenverkehres nach Wien loco und transito, nach Abschluß der Entwicklungsperiode, das ist nach zirka 20 Jahren von heute ab, auf der Linie Oderberg—Wien durchschnittlich 1 Million Tonnen per *km* oder etwas darüber erreichen, auf der Linie Prerau—Pardubitz um etwa 20% weniger betragen würde. Dazu käme der Wiener Kohlenverkehr, welcher, wenn alle Voraussetzungen eintreffen, eine kilometrische Dichte von $2^1/_2$ bis $2^3/_4$ Millionen *t* auf der betreffenden Linie ergeben würde. Insgesamt könnten diese Verkehre höchstens $1^1/_2$% des Anlagekapitales

verzinsen, das Erträgnis würde aber wahrscheinlich ein noch geringeres sein.

Diese Ziffern lehren, daß der eigene Verkehr des Kanalnetzes, der interne Verkehr, hinter der Ausnutzbarkeit des Netzes weit zurückbleibt, ungeachtet der Steigerung, welche die Verzweigung der Linien mit sich bringt. Der wirtschaftliche Nutzen einer derart verallgemeinerten Transportverbilligung und insbesondere der neu geschaffenen Verkehre ist ja gewiß hoch zu schätzen, allein die wirtschaftlichen Lasten, wie sie die so geringe Rentabilität des hohen Anlagekapitales darstellt, stünden zu ihm nicht im richtigen Verhältnis.

Unter dem Eindrucke dieser Tatsache lenkt sich unser Augenmerk von selbst schließlich demjenigen Verkehrszweige zu, dessen Erörterung noch erübrigt: dem Verkehre, welcher dem Kanalnetze als dem Mittelgliede des zentraleuropäischen Wasserstraßensystems überkommen würde; den Transportmengen, welche dem Wechselverkehre mit den Strömen, die durch dasselbe verbunden wären, entstammen müßten. Das ist Fernverkehr und zufolge der staatlichen Territorialverhältnisse internationaler Verkehr. Zum Teile Anschlußverkehr, wie die Güterumsätze zwischen dem Kanalrayon in Mähren, Böhmen und dem deutschen Elbegebiete oder zwischen Wien und Preußisch-Schlesien, zum Teile Durchzugsverkehr zwischen Donau, Elbe und Oder. Bei dem Umfange des in den Gesichtskreis tretenden Verkehrsgebietes ist es vorhinein klar, daß die von den hier sich ergebenden Handelsbeziehungen gelieferten Transportmengen, und speziell der internationale Transit, die Transporte des engeren Kanalrayons weitaus überwiegen würden.

Da die Frachtermäßigungen durch die Wasserstraßen sich in ihren wirtschaftlichen Wirkungen im Vergleich mit den Eisenbahnen um so mehr geltend machen, auf je weitere Entfernungen sich die Transporte erstrecken sollen — die Konsequenz des Verhältnisses zwischen den Transportpreisen und den Preisen der Güter — so muß das bei einem Netze von der Ausdehnung des vorliegenden in ganz bedeutenden Transportquanten zum Ausdruck gelangen. Umgekehrt, wie bei den Eisenbahnen, würde da gerade der Fern- und Transitverkehr den größten und ertragreichsten Teil der Transporte ausmachen.

Der internationale Wasserstraßenverkehr ist es somit, in dem wir das eigentliche Lebenselement unseres Kanalnetzes zu erblicken hätten. Von ihm allein könnte die volle Ausnutzung der Leistungsfähigkeit der Kanäle, sohin die erschöpfende Erfüllung ihrer wirtschaftlichen Funktion hinsichtlich der Verkehrsleistungen und der Kosten und folglich die angemessene Rentabilität des investierten Kapitales erwartet werden.

Damit ist eo ipso ausgesprochen, daß das Kanalnetz auf den eigenen, internen Verkehr den Anspruch der Existenzberechtigung nicht zu gründen vermöchte, wodurch sich sofort der Rückschluß aufdrängt, daß solches von einzelnen, isolierten Kanallinien noch um so weniger gelten könnte.

Der internationale Wasserstraßenverkehr im besonderen.

Die überragende Wichtigkeit, welche dem internationalen Wasserstraßenverkehre für unser Kanalnetz zukäme, legt es nahe, demselben hinsichtlich der verschiedenen Momente seiner Bedeutung speziell nachzugehen. Verkannt oder übersehen wurde diese ja niemals, wenngleich man sich vielleicht das Verhältnis des Übergewichtes gegenüber dem internen Verkehre doch nicht so recht vorgestellt hat. Und in der Tat kann das Maß seiner Bedeutsamkeit wohl niemand entgehen. Mit ihm tritt eben der Weltverkehr ins Gesichtsfeld: Die Gütertauschbeziehungen Deutschlands mit den beiden Staaten unserer Monarchie, den Donauländern und selbst der Levante, sowie der Anteil an den Handelsbeziehungen mit den letztgedachten Ländern, welchen wir selbst auf diesem Wege neu gewinnen können.

Um welche Frachtquantitäten es sich da handeln kann, führt jedem die Erinnerung an die Gütermengen vor Augen, welche in den Ausweisen über den auswärtigen Handel figurieren — Zitate sind wohl überflüssig — und diese Verkehrsbeziehungen pflegen fort und fort an Ausdehnung zu gewinnen; ein für den Ertrag der Kanäle ausschlaggebender Umstand. Während der interne Verkehr bei einem gewissen Entwicklungsstadium einen Sättigungspunkt erreicht, von welchem aus ein weiteres Aufsteigen nur mehr langsam vor sich geht, sind die internationalen Güterumsätze einer sozusagen unbegrenzten Ausdehnung fähig. Auch sie müssen natürlich konkret einmal eine gewisse Stabilität ihres Ausmaßes erreichen, aber dieses Stadium liegt sicherlich weit hinaus über den Zeitpunkt, zu welchem die Leistungsfähigkeit des Kanalnetzes erschöpft und insbesondere mit Rücksicht auf Untunlichkeit weiterer Wasserbeschaffung einer Steigerung nicht mehr fähig ist.

Die Länge und die Beschaffenheit der an die Kanäle beiderseits anschließenden natürlichen Wasserstraßen stärkt die Position des Kanalnetzes im Wettbewerbe mit den Eisenbahnen um den in Rede stehenden Verkehr in hohem Maße. Außerdem würden Versand und Bezug geringwertiger Massengüter, die mit der Eisenbahn nicht mehr möglich sind, von Land zu Land auf namhafte Distanzen stattfinden und der Austausch höherwertiger Güter würde auf die weitesten Entfernungen erstreckt. Außer der Zeit der Wintersperre und abgesehen vom Eil-

verkehre sowie einigen für den Wassertransport nicht geeigneten Gütern würden diese Wasserwege sonach einen Großteil der sich zwischen den gedachten Wirtschaftsgebieten ergebenden Transporte besorgen. Die Weite und Stärke der sich da entspinnenden Handelsbeziehungen würde überdies bewirken, daß die höherwertigen Güter in ganzen Schiffsladungen zum Transport gelangen und im großen Transit den Hauptbestandteil ausmachen, da die geringstwertigen Güter auf so weite Entfernungen schließlich nicht mehr transportfähig erscheinen.

Solche eigentlichen Handelsgüter vertragen ob ihres Wertstandes bekanntlich höhere Frachtgebühren und sie würden die Kanallinien in ihrer ganzen Länge durchlaufen. Dadurch würden sie für die Einnahmen des Kanalnetzes von besonderer Wichtigkeit. Dem überwiegen der niedrigst tarifierten Güter (Kohle) im internen Verkehre des Netzes wäre hiedurch das Gegengewicht geboten und der Durchschnittsertrag der Transporteinheit wesentlich gehoben. Erst unter dieser Voraussetzung würde ein Verkehr in dem S. 17 berechneten Ausmaße genügen, die Verzinsung des Anlagekapitales abzuwerfen, wogegen bei einem Verhältnisse der Kohlentransporte zu den anderen Gütern, wie solches im internen Verkehre zu verzeichnen ist, ein weit höheres Transportquantum dazu erforderlich wäre. Wenn der letztgedachte bei zirka $2^1/_2$ Millionen *t* per *km* kaum $1^1/_2$% ergibt, so genügen 2 Millionen *t* Transit, um, da die Erhaltungskosten durch jenen gedeckt sind, das Erträgnis nahezu auf die volle Kapitalverzinsung zu heben.

Dieser internationale Fernverkehr hat nebenher übrigens den großen Vorzug, den Eisenbahnen beinahe keine Fracht zu entziehen, was einer näheren Erklärung nicht bedarf und als ganz wesentlicher Umstand einem Verhältnisse gegenüber gelten muß, wie es z. B. beim Donau-Oder-Kanal obwaltet, der durch eine eigene Einnahme von $7^1/_2$ Millionen *K* den inländischen Bahnen, jetzt sämtlich Staatsbahnen, einen Ausfall an Bruttoeinnahmen von nicht weniger als $24^1/_2$ Millionen *K* verursacht.

Der durchgehende Verkehr zwischen den Stromgebieten der Elbe und Oder und jenem der Donau, würde indes eine Schranke finden, über die wohl jedermann orientiert ist, nämlich an jener Grenzlinie, bis zu welcher die Seeschiffahrt zwischen den deutschen und holländischen Häfen einerseits, den Häfen des Schwarzen Meeres und den Donauhäfen andrerseits, die Transporte an sich zieht. Seit den Publikationen von Siewert und Dorn über diesen Gegenstand hat sich die Sachlage noch eher etwas zu Gunsten der Seeschiffahrt verschoben, teils durch noch weitergehende Erniedrigung der Seefrachten, teils durch Verbesserung und Verbilligung der an die Häfen anschließenden Eisenbahnverbindungen in jenen östlichen Ländern. Die Situation stellt sich aber wohl schon von vornherein ungünstiger für die Binnenwasserstraßenroute, als die genannten Autoren annahmen, weil auf dieser mit derart niedrigen Frachtsätzen, wie sie solche dem Vergleiche zu Grunde legten, das Auslangen nicht (zum mindesten gegenwärtig nicht mehr) zu finden ist

und auch kein Grund vorliegt, nur um die Seeschiffahrt zu konkurrenzieren, etwa niedrigere Befahrungsgebühren auf den Kanälen dieser Route einzuheben. Allein es erübrigt auch in einem eingeschränkteren Bereiche genug für die Binnenroute, um die zwischenliegenden Kanäle im Laufe der Entwicklung bis zur Erschöpfung ihrer Leistungsfähigkeit zu alimentieren.[1]) Andrerseits würde die Binnenroute durch Schiffahrtsgebühren auf den deutschen Strömen wieder eine gewisse Stärkung erfahren, insofern, als die aus anderen Gründen angezeigte Belegung der unteren Stromstrecken mit höheren Gebühren (Zuschläge) den oberen Stromstrecken, sonach dem Fernverkehre über diese, zu gute käme, ohne daß einer künstlichen Beeinflußung in dieser Richtung das Wort geredet werden soll. Wenn also auch die Gebiete im Rayon der Häfen selbst der Seeschiffahrt vorbehalten bleiben, so fallen die mehr zentral gelegenen Gebiete der gedachten Länder der Binnenroute zu.

Ein Umstand verdient noch hervorgehoben zu werden, der wieder den Einfluß zeigt, den gerade das den Gegenstand der Erörterungen bildende Netz in Hinsicht der Frachtermäßigungen ausübt. Bekanntlich sind die beiden Verkehrsrichtungen auf der Donau derzeit von sehr ungleicher Stärke. Der Verkehr ist stromaufwärts ein vielfaches stärker als stromabwärts. Bei der Elbe entspricht entgegengesetzt dem regen Talverkehre aus Österreich nur ein recht schwacher Bergverkehr. Ein durchgehender Exportverkehr aus Deutschland würde folglich bei beiden Strömen auf gleichmäßigere Ausnützung, somit Ermäßigung der Selbstkosten und der Frachtsätze, einwirken und die Verkehrsunternehmungen hätten das Interesse, eine dahinzielende Tarifstellung, bzw. spezielle Kombinationen eben gerade in dem Sinne eintreten zu lassen. Verstärkt würde eine solche Tendenz weiter durch Ermöglichung besserer Ausnutzung des Schiffsraumes infolge der Netzesverzweigung. Die Verzweigung der Wasserwege erstreckt sich im Zusammenhange mit dem Ausbau des Netzes in Deutschland auf die weitesten Entfernungen. Ein Boot, das von der Donau über die Oder kam, kann durch die märkischen Wasserstraßen in die Elbe gelangen, dort Rückfracht nach Ungarn finden. Der Ausbau des Kanales zwischen Hannover und Elbe ist doch nur eine Frage der Zeit; ist er erfolgt, dann steht auch der Rhein dem direkten Verkehre in dieser Richtung offen. Und daß eine Verbindung zwischen Main und Donau mit 600 *t* Leistungsfähigkeit den Ring zu schließen berufen sein wird, steht doch wohl außer Zweifel. (Auf letztgedachte Kanalstrecke findet — nebenbei — sicherlich alles Anwendung, was hier von unserem Kanalnetze besprochen ist; sie ist ihrer wirtschaftlichen Natur nach gewiß keine bayerische Wasserstraße.) Mit ihrem Bestande wäre die Rundtour via Rhein von der Donau zur Donau

---

[1]) Ob, wenn einmal die Leistungsfähigkeit des in Rede stehenden Kanalnetzes voll beansprucht ist, für eine weitere Verkehrssteigerung der Moldau-Donau-Kanal dann als Nebenroute ungeachtet der minder günstigen Betriebsverhältnisse dem Netze anzugliedern wäre, mag dahingestellt bleiben.

eröffnet, ein internationaler Transit größten Maßstabes über die in Österreich gelegenen Wasserstraßen bei bester Ausnutzung der Fahrzeuge, bzw. erreichbar niedrigsten Frachtsätzen, gegeben. In diesem Zusammenhange und mit dieser Perspektive ist das Dreiwinkel-Kanalnetz, das uns beschäftigt, ins Auge zu fassen.

Wenn wir dermaßen im klaren darüber sind, was der internationale Wasserstraßenverkehr für unsere Kanäle bedeutet, so bedarf es andrerseits darüber, was das Kanalnetz für die Volkswirtschaft der an jenem Verkehre beteiligten Staaten bedeutet, den Lesern dieser Blätter gegenüber keiner näheren Erörterung. Nur ein paar kurzen Bemerkungen möge hier Raum gegönnt sein, welche auf die Art und das Verhältnis der gegenseitigen Interessierung der gedachten Staaten an dem Werke einige Streiflichter werfen.

Deutschland und dessen Wirtschaft sind es, welchen zweifelsohne der Löwenanteil an der Exploitation dieser internationalen Wasserstraßen zufiele. Eigentlich bilden dieselben geradezu die Ergänzung und Weiterführung jener großzügigen Aktion zur vollen wirtschaftlichen Ausnutzung der natürlichen Wasserwege seines Gebietes, welche Deutschland mit der Schiffahrtsabgabenvorlage inauguriert hat. Zwar wäre schon durch den Donau-Oder-Kanal, bzw. dessen Anschluß an die Oder in Preußisch-Schlesien eine Verbindung solcher Art geschaffen, allein diese Wasserstraße erscheint nach allen einschlägigen Hinsichten doch nur von sekundärer Natur. Der Schwerpunkt liegt westlich auf der Elbe, deren Nutzbarkeit für die Schiffahrt durch die in dem eben erwähnten legislativen Akte vorgesehenen Bauten noch eine ganz bedeutende Steigerung erfahren soll.[2]) Dazu die längere Dauer der Schiffahrtsperiode, welche im Durchschnitt der Jahre um beinahe 1 Monat höher angesetzt werden kann, als auf der Oder.

Ein derart vorteilhafter Schiffstransport wird eben durch den Kanal bis zur Donau als durchgehender auf die ganze Längenentwicklung der beiden Ströme ermöglicht und würde gerade das Zentrum und einen Großteil der Industriegebiete Deutschlands direkt mit den österreichischen Industriedistrikten des Kanalrayons, mit der Hauptstadt Österreichs und jener Ungarns, sowie überhaupt den Produktions- und Konsumtionsgebieten entlang des ganzen Laufes der Donau bis zu deren Mündung in Verbindung setzen, den Güteraustausch in hohem Grade anregend und vervielfältigend. Das auf die erreichbare Höhe technischer Vollendung zu bringende Wasserstraßennetz Deutschlands erweitert sich auf solche Weise zu einem mitteleuropäischen von gleichem Werte, und

---

[2]) Wenngleich die Gesetzwerdung der Vorlage über die Schiffahrtsabgaben zur Zeit der Drucklegung dieser Zeilen noch nicht gesichert ist, so kann doch der Durchführung der Arbeiten an der Elbe unter allen Umständen, u. zw. selbst im Falle des Scheiterns der Vorlage im gegenwärtigen Deutschen Reichstage auf anderem Wege als durch den Stromverband, entgegengesehen werden, nachdem die Erfahrungen des heurigen Sommers sicherlich dazu beigetragen haben, die Ausführung derselben für die Schiffahrt dringlich erscheinen zu lassen.

Deutschland fände in diesem insbesondere ein Vehikel intensiver Förderung seines mit so viel Weitblick und Tatkraft angebahnten, schon so regen Wechselverkehres mit den südosteuropäischen Ländern. Daß auch Österreich auf dem nämlichen Wege es im Wettbewerb erreichen könnte, das dort durch eigene Schuld verlorene Terrain wieder zu gewinnen, soweit es sich um Massengüter handelt, bei welchen die Wasserfracht den Ausschlag gibt, mag angemerkt sein.

Die sich hier eröffnende Aussicht auf innigere Verflechtung der wirtschaftlichen Interessen der in Betracht kommenden Staaten rückt in Konsequenz eine größere handelspolitische Annäherung derselben in Sehweite, zumal die Nachteile und die Verkehrtheit der gegenseitigen Abschließung endlich begriffen zu sein scheinen, was wieder eine weitere Steigerung der Frachtenbewegung verspricht, und regt unwillkürlich selbst zu einem Ausblicke in die fernere Zukunft an, deren mögliche Gestaltungen sonach mit dem Gegenstande unserer Erörterungen in ursächlichem Zusammenhange stehen. Wer vor dem, was sich in der Welt begibt, nicht die Augen verschließt, muß sehen, wie die Vereinigten Staaten von Nordamerika planmäßig daran arbeiten, den Kontinent sich sukzessive wirtschaftlich botmäßig zu machen, der europäischen und speziell deutschen Industrie dort den Markt nach und nach zu entziehen. Unausgesprochen wird die Monroedoktrin ins Ökonomische übertragen und was wir erst zu gewärtigen haben, wenn die Vereinigten Staaten die Herrschaft über den Panamakanal ausnützen, kann wohl dem Weiterblickenden nicht entgehen. Dieser (und einer anderen) Eventualität gegenüber bereitet England behutsam, aber konsequent einen engeren Verband mit den Kolonien vor. Die mitteleuropäischen Staaten würden sich dann, wenn sie nicht empfindlich leiden sollen, mit einander und den Ostländern zu einem größeren Wirtschaftsgebiete vereinen müssen, das den Produkten des wirtschaftlichen Gegners im ganzen Umfange die Grenzen verschließt, dafür im Innern einen Wirtschaftskörper darstellt, der sich selbst genügen kann. Ein möglichst umfassendes Wirtschaftsgebiet also, dessen Teile mit ihren eigenartigen Produktions- und Konsumtionsverhältnissen sich gegenseitig ergänzen und dadurch in ihrem wirtschaftlichen Gedeihen fördern, und das insbesondere die allseitige Güterversorgung von den Wechselfällen auswärtiger Beziehungen, speziell für Deutschland die die eigene Produktion ergänzende Versorgung mit Brotfrucht von überseeischen Zufuhren unabhängig macht. Was in dem engeren Umfange eines Staates allein entweder überhaupt nicht oder nur mit unerträglichen Opfern zu erzielen wäre, würde hier zu gegenseitigem Vorteile erreichbar. Die Ausschließung der Einfuhr der gegnerischen Produkte würde schon in weitem Maße, wenngleich vielleicht nicht ganz vollständig, auf tarifarischem Wege, das ist durch entsprechend hohe Gebühren für den Import auf den schiffbaren Flüssen, durchzuführen sein, auf der anderen Seite hätte das Wasserstraßennetz die Aufgabe, in der inneren Kommunikation die möglichste Erniedrigung der Versendungskosten zwischen den verschiedenen, auch den entlegenen

Territorien der Wirtschaftsunion zu gewährleisten, insbesondere die Ergänzung des Bedarfes an Brotfrucht durch Bezüge aus den östlichen Ländern billigst zu vermitteln. So möchte dann in aufgezwungener Gegenwehr zur Notwendigkeit werden, was gegenwärtig noch ein nicht ausreichend motivierter wirtschaftlicher Angriffskrieg wäre, mit dem man sich selbst am meisten schädigen würde.[3]) Die Rolle des Wasserstraßennetzes in einem solchen wirtschaftlichen Zukunftskampfe unter den gemachten Voraussetzungen ist gewiß nicht hoch genug anzuschlagen und es braucht also die Bedeutung unseres Kanalnetzes als dessen integrierender Bestandteil den Staatsmännern des Deutschen Reiches wahrlich nicht erst auseinandergesetzt zu werden!

Aber auch ohne Rücksicht auf die Möglichkeiten einer ungewissen Zukunft, schon die Gegenwart und die in ihr gelegten Keime weisen Deutschland mit besonderem Nachdrucke auf den Binnenwasserweg nach dem Osten, bzw. Südosten: die wirtschaftlichen Beziehungen zu Anatolien und überhaupt Vorderasien, die in so erfolgreicher Weise angeknüpft wurden. In dieser Hinsicht würde zunächst ein Anschluß-Schiffsdienst über das Schwarze Meer mit einem durch alle Hilfsmittel der Technik beschleunigten und verbilligten Umschlage ins Auge zu fassen sein, es wäre aber vielleicht auch die Frage zu studieren, ob nicht eine geeignete Konstruktion der Kanalboote es ermöglichte, dieselben von der Donaumündung weiter längs der Meeresküste bis in den Hafen der anatolischen Bahnen zu schleppen, so daß in Deutschland verladene Güter ohne Umladung direkt bis an den Kai im Hafen Kleinasiens verfrachtet werden könnten. Diese wesentlich technische Frage entzieht sich unserer Kompetenz.[4]) Das spezifische Interesse Deutschlands in der angedeuteten

---

[3]) Mit Eifer und Geschick verficht diese Idee des Ausschlusses des amerikanischen Getreides in Deutschland durch hohe Schiffahrtsgebühren und Deckung des Bedarfes durch Zufuhren aus den Donauländern mittels billiger Wasserfrachten Andreas Ankenbrand, so in der vom deutsch-österr.-ungar. Verband für Binnenschiffahrt herausgegebenen Schrift „Wege zur Wirtschaftsunion Deutschland-Österreich-Ungarn" (1907), freilich durchaus in agrarischem Geiste und mit agrarparteilichen Argumenten. Unter der gedachten Voraussetzung, d. h. wenn das amerikanische Getreide auf den rheinischen Märkten durch entsprechend hohe Schiffahrtsgebühren prohibitiv verteuert und durch ungarisches, rumänisches usw. Getreide ersetzt würde, und nur unter dieser Voraussetzung, erwartet der Verf. eine Rentabilität für den Donau-Main-Kanal, über den eben die letztgedachten Frachtbezüge nach dem Rheine gehen würden. „Der Donau-Main-Kanal", 1905.

[4]) Das Konstruktionsbureau der Hamburg-Amerika-Linie, welche Gesellschaft bekanntlich den Schleppdienst mit Leichterschiffen als Küstenfahrt in der Nord- und Ostsee ins Leben gerufen hat, äußert sich in dankenswerter Weise auf Anfrage, daß ihre Leichter nach den Vorschriften des Germanischen Lloyd für die Klasse K erbaut, also wesentlich kürzer, breiter und tiefer gehalten sind als die üblichen 600 bis 650 *t* Flußleichter; daß man sich nicht trauen würde, ein Boot von den Dimensionen der 600 *t* Kanalboote über See zu schicken, sondern jedenfalls ganz erhebliche Verstärkungen im Längsverbande nötig wären und die Boote, wenn auch der Boden ganz flach ohne Aufkimmung gehalten werden kann, auf Kiel gebaut sein müßten. Als erleichternd käme, wie wir meinen, im vorliegenden Falle wohl in Betracht, daß die zu durchfahrende Strecke im Schwarzen Meere eine kurze, der Verkehr während der Monate mit ungünstigen Witterungsverhältnissen

Richtung dürfte vollem Verständnisse begegnen. Auch Österreich vermöchte auf seinen Teil etwas hievon zu profitieren. Daß es da in der Gefolgschaft der siegreichen Initiative einhergehen muß, darüber als über die natürliche Folge des Jammers seiner politischen Zustände darf es sich nicht beschweren.

Augenfällig sind auch die günstigen Folgewirkungen, welche die Erbauung unseres Kanalnetzes für Ungarn mit sich brächte. Schon der Donau-Oder-Kanal allein würde der ungarischen Volkswirtschaft nach den in der Denkschrift der Wasserstraßen-Direktion enthaltenen Daten nicht unbeträchtliche Frachtersparnisse verschaffen. Das Verhältnis, in welchem Ungarn an den ausgerechneten Frachtgewinnen partizipiert, beträgt 27·75%. Diese beziehen sich hauptsächlich auf die Kohle und würden den Verbrauchern sicher ungeschmälert zukommen, weil dort in Ungarn eine Höherhaltung des Preises angesichts der Konkurrenz heimischer Kohlen nicht durchführbar wäre. Zieht man die Verluste durch Qualitätsminderung usw. ab — 60 *h* per *t* — so erübrigen dennoch für die ungarischen Konsumenten Frachtgewinne, die von zirka 770.000 *K* im ersten Betriebsjahre des Kanales auf 3,200.000 *K* im zehnten Jahre steigen und in diesem Umfange — mit mäßigem weiteren Anwachsen — natürlich dauernd resultieren. Durch die Kanalverbindung mit der Elbe würden diese Frachtgewinne entsprechend erhöht. Die Wasserkommunikation mit den mährischen und böhmischen Industriegegenden wäre aber sicherlich die Ursache eines gesteigerten Absatzes landwirtschaftlicher Produkte und hier wäre es im Gegensatze zu dem früheren der Produzent, also wieder Ungarn, dem nach Lage der Dinge der Gewinn zufiele. Auch neue Verkehre, neue Austauschbeziehungen zwischen den beiden Staaten der Monarchie wären unzweifelhaft die Wirkung des billigen Wasserweges. Alles potenziert sich dann durch den Wechselverkehr mit Deutschland, da die wirtschaftlichen Wirkungen des Wasserweges im Verhältnis zu seiner Ausdehnung wachsen. Mit Rücksicht hierauf müßte sich für Ungarn die beabsichtigte Schiffbarmachung der Nebenflüsse der Donau und der Donau-Theiß-Kanal erst recht rentieren. Die Donau würde mit Verkehr belebt, der Kontrast gegen den Rhein, der jedem auffällt und von jedem Österreicher und Ungarn beklagt wird, würde zum Teil verschwinden und die Donau würde dadurch erst die volle Bedeutung gewinnen, die sie der geographischen Lage nach haben sollte und eigentlich bisher niemals gehabt hat. Daß eine solche Umgestaltung der Verkehrsverhältnisse des Donaubeckens für Ungarn ein eminentes staatliches Interesse hat, wird niemand leugnen. Ungarn würde so auch im Güterverkehre zwischen dem Zentrum Europas und dem näheren Orient eine Position erhalten, wie sie ihm im Personenverkehre zum Teile

---

überhaupt sistiert und die Anpassung der Fahrten an den Stand des Wetters tunlich wäre. Entscheidender erschiene der Umstand, ob nicht die konstruktiven Änderungen eine derartige Schwere der Boote mit sich brächten, daß die Fahrt auf der Binnenwasserstraße unvorteilhaft würde, mithin die Umladung auf Seeschiffe sich als ökonomischer erwiese.

bereits zugefallen ist. Direkt und indirekt erscheint mithin Ungarn an dem Zustandekommen des Kanalnetzes im hohen Grade interessiert.

Der Verkehrszug berührt weiterhin Rumänien und auch auf diesen Staat findet das vorstehend in großen Zügen Ausgeführte verhältnismäßig Anwendung.

Es sind also in der Tat vielfache und umfassende wirtschaftliche und anschließend politische Interessen, welche das gedachte große Wasserstraßennetz in den Staaten anregt, welche es durchzieht und verbindet, und unsere Kanäle, durch die es erst existent wird, erscheinen daher wirklich als internationalen Charakters. Sie als solche zu behandeln, ist allein ihrer Bedeutung angemessen und wird geradezu von ihr gefordert.

Die hieraus zu ziehende Folgerung ist, daß nicht Österreich allein die Last der Kapitalbeschaffung für das Kanalnetz zu tragen habe, sondern die mitinteressierten Staaten verhältnismäßig an dieser sich zu beteiligen, somit alle interessierten Staaten insgesamt die Mittel für den Bau bereitzustellen hätten, soweit die Kapitalbeschaffung nicht auf die direkte Rentabilität der Investition basiert werden kann. Den Bau allein auszuführen mit Rücksicht auf die Einnahmen aus den Gebühren, welche den Durchzugsverkehr treffen, wäre für Österreich eine gewagte Sache, da eine andere als mit dem internen Verkehre paritätische Behandlung ausgeschlossen ist und ein irgend verläßliches Prognostikon über das Ausmaß jenes Gebührenertrages nicht gestellt werden kann. Wie günstig immer man die Aussichten der kommerziellen Entwicklung und ihr voraussichtliches Zeitmaß im Bereiche des von dem Wasserstraßennetze durchzogenen Länderkomplexes beurteilen möge: es kann immerhin eine geraume Zeit vergehen, während welcher die volle Verzinsung der aufgewendeten Kapitalien lange nicht zum Vorschein kommt, ja selbst, ob letzteres je der Fall sein werde, läßt sich, so sehr man es anzunehmen Grund hat, doch nicht mit absoluter Sicherheit voraussagen. Auch mit den Vorteilen, die Österreich selbst — direkt und indirekt — aus dem internationalen Verkehre ziehen würde, sind jene kolossalen Kapitalaufwendungen auf alleinige Rechnung nicht zu motivieren. Dem gleichen Kausalzusammenhange entspringend, wie er bei den anderen Staaten angedeutet wurde, sind diese Vorteile ja in keiner Weise zu verkennen und an sich sicherlich groß genug, um selbst die Nachteile zu überwiegen, welche die durch die billigen Wasserfrachten erleichterte auswärtige Konkurrenz unserer Produktion im eigenen Lande, in Ungarn und den Ostländern bereiten würde. Aber es kommt der schwerwiegende Umstand in Betracht, daß ja Österreich schon dadurch, daß die Gebührenfreiheit der Schiffahrt auf der Donau und auf der Elbe innerhalb seines Territoriums bestehen bleibt, die wichtigste Voraussetzung für den internationalen Durchzugsverkehr gewährleistet und ihm daher nicht zugemutet werden kann, überdies die verbindenden kostspieligen Zwischenglieder zu Gunsten fremder Volkswirtschaften zu schaffen, womit es zugleich selbst den Vorsprung der geographischen

Lage erheblich abschwächte, den es Deutschland gegenüber auf dem Markte der südöstlichen Nachbarländer genießt.

Wenn man alles erwägt, so müßte man sagen: Eigentlich hätte Österreich das relativ geringste Interesse an diesem internationalen Wasserstraßenverkehre und es wäre eine unverzeihliche — Gutmütigkeit, mit so schwerwiegenden finanziellen Opfern und alleinigem Risiko den Nachbarn und Konkurrenten rechts und links den Weg zu bereiten. Wenn aber, in Gemäßheit der obgedachten finanziellen Konsequenz des wirtschaftlichen Charakters unseres Kanalnetzes, dasselbe auf Grund entsprechender Kapitalsbeteiligung der Kointeressenten erbaut wird, dann ist uns solches als Hebel willkommen, der uns auch die Wasserstraßenkommunikation für den internen Verkehr und deren Vorteile herbeischafft. Nur unter dieser Voraussetzung würde sich die Bilanz einer solchen Wasserstraßenaktion für uns im Endergebnisse günstig stellen.

In allem bisherigen wurde die Verbindung mit der Weichsel nicht erwähnt. Es erklärt sich dies dadurch, daß für diese derzeit eben die Vorbedingungen nicht gegeben erscheinen. Der interne Verkehr der Strecke wird im folgenden zu besprechen sein. Daß aber ein internationaler Wasserstraßenverkehr, wie er für ein Netzesglied vorauszusetzen wäre, hier gegenwärtig noch keinen Boden findet, das ist wohl ohne viel Worte zu begründen. Prohibitivsystem und Massenverkehr einer internationalen Wasserstraße sind unvereinbare Gegensätze. Was würde es nützen, für einen solchen heute den Kapitalaufwand zu machen, wenn morgen mit einem Federstrich durch Zollerhöhung die erzielte Preisermäßigung aufgehoben werden kann! Sodann ist der Zustand des Weichselflusses von seinem Eintritte in das Territorium des Russischen Reiches bis zu seinem Austritt bekanntlich ein solcher, welcher eine Großschiffahrt geradezu ausschließt. Es würde langjährige und kostspielige Wasserbauten erfordern, um ihn zu einem praktikablen Schiffahrtswege der gedachten Dimension auszugestalten; Aufwendungen, zu welchen Rußland schon auf Grund seines handelspolitischen Systems logischerweise keinen Anlaß hat.

Angenommen schließlich, sie würden gemacht, so steht wohl der gesamte wirtschaftliche Zustand des Stromgebietes noch nicht auf einer genug hohen Stufe der Entwicklung, um einen Großschiffahrtsverkehr zu alimentieren.

Die Einbeziehung der Weichsel in das Wasserstraßennetz mit Rücksicht auf den internationalen Verkehr ist also wohl unter allen Umständen als eine Zukunftssache anzusehen, die von einer Änderung der handelspolitischen Verhältnisse abhängt, die wieder mit den politischen Zuständen Rußlands und deren Wechselfällen im Zusammenhange steht; Dinge, die sich jeder Voraussicht entziehen. Die 100 Millionen *K*, welche die Verbindung kosten würde, wären zur Zeit eine unfruchtbare Last für die Kapitalverzinsung. Dieser Netzesteil müßte ökonomischerweise einer späteren Zeit vorbehalten bleiben.

Der Donau-Oder-Kanal als gesonderte Anlage.

Die gewonnenen Einsichten wären unvollständig, wenn wir nicht auch die wirtschaftlichen Grundlagen der von der Direktion f. d. B. d. W. bisher projektierten einzelnen Kanallinien lediglich im Hinblick auf den internen Verkehr einer näheren Prüfung unterziehen wollten. Es erscheint letzteres um so mehr geboten, als in jüngster Zeit politische Interessen der ganzen Kanalfrage die Wendung zu geben strebten, unter Hintansetzung der Verbindung mit den deutschen Wasserstraßen die bezüglichen einzelnen Strecken als gesonderte Anlagen ins Werk zu setzen, wobei die einen lediglich den Donau-Oder-Kanal im Auge hatten (der dann diesen Namen mit Unrecht führen würde) mit oder ohne Fortsetzung bis zur Weichsel, andere einen galizischen Kanal, sei es als Landeskanal zur Verbindung der Weichsel bei Krakau mit dem Dnjester, sei es als Anschluß- und Fortsetzungslinie des Donau-Weichsel-Kanales. Dadurch ist uns der Stoff für die weiteren Erörterungen vorgezeichnet. Der „Nachtragsbericht" der Wasserstraßen-Direktion konnte sich den Einflüssen der angedeuteten Tendenzen nicht ganz entziehen. Dennoch bietet das in ihm enthaltene Materiale im wesentlichen die Grundlage der hier anzustellenden Berechnungen und Vergleiche.

In erster Linie handelt es sich natürlich um den Donau-Oder-Kanal, die Seeschlange der Kanalbestrebungen in Österreich, die immer wieder auftaucht und endlich einmal erlegt werden oder sich als ein Trugbild erweisen muß. Bei der Ausnahmsstellung, welche dieser Kanal wegen seines Kohlenverkehres einnimmt, ist die Frage wirklich nicht a priori abzuweisen, ob er nicht angesichts derselben doch an und für sich, vielleicht allein von allen, bauwürdig sei. Die Tabellen in der erwähnten Denkschrift, welche sich mit ihm befassen, reden eine hinreichend deutliche Sprache; man braucht sie nur aufmerksam zu lesen und man wird bald zu einem abschließenden Urteile gelangen, das auf vorstehende Frage die Antwort erteilt.

Wir finden dort (S. 95 ff.) eine Gegenüberstellung der Vorteile der Anlage für die Frachtinteressenten und der Opfer, welche sie dem Staate auferlegen würde; die gewisse Bilanz, über deren Beweiskraft für die Bauwürdigkeit eines Kanales bereits oben im Eingangskapitel (S. 5) die nötigen Bemerkungen bzw. Vorbehalte gemacht sind. Die Objektivität der ziffermäßigen Aufstellung verdient alle Anerkennung.

Nur in einem Punkte wäre sogleich Einsprache zu erheben. Es wird nämlich unterschieden zwischen dem Falle, daß von der Anrechnung von Interkalarzinsen im Baukapitale abgesehen werde, und dem Falle, daß die Bauzinsen dem Anlagekapitale angelastet werden. Bei richtiger Bilanzierung darf man wohl nicht anders als in letztgedachtem Sinne vorgehen. Das Nominalkapital ist eben zu verzinsen und es ist nur eine verschönernde Willkür, die Zinsen der während des Baues für den Bau aufgenommenen Anlehenssummen bis zur Betriebseröffnung als allgemeine Staatsausgabe zu bestreiten oder bestritten zu verlangen.

Aus den zitierten tabellarischen Zusammenstellungen ergibt sich zunächst folgendes:

Während der ersten zehn Betriebsjahre, welche als die Entwicklungsperiode des Kanales angesehen werden, hätte der Staat aufgewendet bzw. eingebüßt:

1. Die jährlichen Zuschüsse auf die aus den Erträgnissen des Kanales nicht gedeckte Verzinsung und Amortisation des Anlagekapitales, welche sich zusammen bei 4% Kapitalisierung am Ende des zehnten Betriebsjahres auf 96·6 Millionen *K* stellen.

2. Die Einnahmenausfälle der Nordbahn, und zwar sowohl denjenigen an Reineinnahmen gegenüber dem Stande im letzten, unkonkurrenzierten Betriebsjahr, der sich mit 1,065.605 *K* beziffert, als die Entgänge durch entzogenen Verkehrszuwachs, die in der Denkschrift als ideelle Einnahmenausfälle bezeichnet und, für die gedachte Entwicklungsperiode bis zum letzten Jahre kapitalisiert, mit 66,023.347 *K* berechnet werden. Mit dem erstgedachten Ausfalle, in gleicher Weise auf das letzte Betriebsjahr bezogen, zusammen, ergibt sich die Summe von 67,472.570 *K*.

Diese beiden Posten, insgesamt 164 Millionen *K*, sind vorweg als Belastung durch den Kanal zu buchen.

Ihr gegenüber kalkulieren sich die berechneten Frachtersparnisse der „österreichischen Volkswirtschaft", nach Abzug der Wertverminderung bei Kohle, ebenfalls von allen Jahren auf das Endjahr der Periode bezogen, mit $53^1/_2$ Millionen *K*.[1]) Man sieht: ein arges Passivum!

Wollte man die Einnahmenausfälle der Nordbahn nicht als Verlust der Volkswirtschaft ansehen, so kämen nur die Barzuschüsse in Betracht, aber auch diesen allein gegenüber zeigen die Gewinne ein starkes Minus: $53^1/_2$ gegen 96·6, das ist eine sehr wesentlich passive Bilanz.

---

[1]) Außerdem resultieren Frachtersparnisse für die ungarische Volkswirtschaft im Ausmaße von 22·5 Millionen *K*. So edelmütig ein derartiger staatlicher Altruismus sein mag, bei Aufstellung der Bilanz dessen, was die Steuerträger zu leisten hätten, gegenüber dem, was Angehörigen des Landes dafür zugute käme, müssen die betreffenden Summen selbstredend unberücksichtigt bleiben. Nachdem Österreich die ganzen Kapitalauslagen getragen, würde es von den Vorteilen derselben mehr als ein Viertel in fremde Taschen fließen sehen. Dadurch verschlechtert sich die Situation für uns bezw. für den Kanal wesentlich. Aber das ist nicht Schuld des Kanals, sondern der sinnreichen politischen Einrichtungen.

Geht man auf die einzelnen Jahre ein, so findet man: Vom ersten bis einschließlich dem achten Betriebsjahre ist der Saldo zwischen Frachtgewinnen und Staatszuschüssen passiv. Erst im neunten kommt ein Überschuß der Frachtgewinne über die staatlichen Zuschüsse im Betrage von 1,027.290 *K* zum Vorschein, der im zehnten Jahre sich auf 2,306.471 *K* stellt und auf dieser Höhe fortab verharren würde, da angenommen wird, daß mit dem erreichten Entwicklungsstadium eine Art Sättigung des Verkehres eintrete, was indes freilich nur cum grano salis gemeint und zu verstehen ist.[2]) In diesem Sinne verstanden, würden vom zehnten Betriebsjahre fortab 5,293.994 *K* als Staatszuschuß zur Amortisation und Verzinsung des Anlagekapitales auf die eigenen Einnahmen des Kanales aufzuzahlen sein, wodurch der „österreichischen Volkswirtschaft" ein Gewinn an Frachtersparnissen per 7,600.456 *K* jährlich verschafft wäre, was eben jenen Saldo von 2,306.471 *K* ergibt. An sich gewiß ein recht mageres Resultat, das im Hinblick auf die summierten Zuschüsse der vorausgegangenen passiven Jahre vollends zusammenschrumpft!

Allein dasselbe ist nicht einmal zutreffend, da eine wichtige Ziffer der Richtigstellung bedarf. In den erwähnten Tabellen ist nämlich das Anlagekapital, dessen Zinsen (bzw. Amortisation) in Rechnung gestellt werden, zu niedrig eingesetzt. Die Wasserstraßen-Direktion nimmt dort als Anlagekapital samt Interkalarzinsen zu Beginn des Betriebes die Summe von 266·863 Millionen *K* an, während doch das effektive Baukapital rund 260 Millionen *K* beträgt. Die Reduktion des Kapitales erfolgte auf Grund einer im Jahre 1908 abgehaltenen Fachexpertise, die gewisse Ersparnisse am Bauaufwande, teils immerwährende, teils vorübergehende, als möglich erklärte. Die Wasserstraßen-Direktion verschließt sich jedoch nicht der Einsicht, daß solche Ersparnisse wohl durch entgegenstehende Momente leicht aufgewogen werden können und sagt daher selbst (Nachtragsbericht, S. 53), daß „von dieser Reduktion im Hinblick auf die seit dem Jahre 1908 weiterhin eingetretene Verteuerung aller Rohmaterialien und Löhne in der Aufstellung der Baukosten abgesehen" werde. Auf der folgenden Seite werden dann eben die Baukosten mit 259,552.000 *K* detailliert. Mit den Interkalarzinsen einer 8jährigen Bauzeit und 7% Kursverlust ergibt das ein Nominalanlagekapital von rund 320 Millionen *K*. Das 4% Zinserfordernis beträgt daher 12·8 Millionen *K*, nicht 10·674 Millionen, wie in der Tabelle S. 94 eingesetzt erscheint. Sehen wir von der Amortisation selbst ab, so finden wir vom zehnten Betriebsjahre an gegenüber dem Zinserfordernisse einen Fehlbetrag von 6·8 Millionen *K*, so daß nur

---

[2]) Die Tabelle S. 97 weist den Saldo schon mit dem achten Betriebsjahre als aktiv und für das zehnte mit 3·822 Millionen *K* aus. Dies rührt daher, daß da das Anlagekapital ohne Interkalarzinsen gerechnet ist. Die Differenz der Zuschüsse macht dann 1,516.520 *K* jährlich aus. Da die Steuerträger diese eben noch aufzubringen haben, so ist das Endresultat das nämliche.

ein Minimum als Aktivsaldo von Frachtersparnissen verbleibt, das bei Anrechnung der Amortisation vollends verschwindet.

Hiemit ist indes die Sache nicht erledigt. Läßt man bei der „volkswirtschaftlichen" Bilanz die Verminderung des Erträgnisses der Staatsbahnen — mit Recht oder Unrecht — außer acht, so muß dieselbe bei einer staatsfinanziellen Bilanz des Kanales doch unstreitig in Ansatz gebracht werden. Die Tabelle S. 91 weist das Reinerträgnis des Kanales im ersten Betriebsjahre mit 311.455 K = 0·11%, im zehnten Betriebsjahre mit 6,047.729 K = 2·19% des (wie erwähnt, zu niedrig angesetzten) Anlagekapitales nach; ein Rentabilitätsmaß, welches eben die bedeutenden Zuschüsse zur Verzinsung, eventuell Amortisation des Kapitales bedingt. Zieht man aber die erwähnten Einnahmenausfälle in Rechnung, welche dem Staatsbahnbetriebe durch den Kanal erwachsen, so entfällt ein Reinertrag für den Staat gänzlich. Denn die Ertragsentgänge summieren sich (ohne Zinsen) in den zehn Betriebsjahren auf 59 Millionen K, die Reineinnahmen des Kanales hingegen betragen in denselben Jahren nur 32 Millionen K. Die Erträgnisse werden vollständig aufgewogen durch das Minus gegen jenes Bahnerträgnis, das der Staat bezogen hätte, wenn der Kanal nicht gebaut wäre, ja es resultiert, wie man sieht, sogar ein bedeutender Verlust. Und jene Entgänge sind ein positiver Verlust, denn diejenigen Kohlentransporte, welche auf den Kanal übergehen, wären der Nordbahn mit absoluter Sicherheit zugekommen bzw. verblieben und wenn der Entgang geringer wäre, der Kanal der Bahn weniger entzogen hätte, weil die Verkehrsentwicklung nicht den vorausgesetzten Gang nahm, dann sind eben die Einnahmen des Kanales entsprechend geringer und das finanzielle Endresultat ist das nämliche.[3])

---

[3]) Die Denkschrift der Direktion f. d. B. d. W. zieht die gedachte Unsicherheit in den Annahmen bezüglich künftiger Entwicklung des Verkehres S. 93 an zur Begründung des Satzes, daß die ziffermäßige Ermittlung dieser Einnahmenausfälle nur innerhalb einer ziemlich weit gesteckten Fehlergrenze möglich sei, und dieser Ausspruch könnte die Meinung hervorrufen, daß die errechneten Ziffern zu unzuverlässig seien, um sie in einem finanziellen Kalkül zu verwenden. Das wäre indes irrig. Die Ausfälle stehen vielmehr durch die Relation zu den Kanaleinnahmen ganz genau fest. Wenn der Kanal diejenigen Einnahmen hat, die man ihm prognostiziert, dann sind diese Ausfälle die notwendige Begleiterscheinung. Ist ein bestimmter Betrag als Kanaleinnahme berechnet, so entspricht ihm ein ebenso bestimmter Betrag Ertragsausfall der Bahn als Passivpost. Nehmen die Ausfälle nicht die erwartete Höhe an, dann ist das gleiche mit den Kanaleinnahmen der Fall, wie oben bemerkt wurde. Die Anregung neuen Verkehres durch den Kanal gehört auf ein anderes Blatt. Im unmittelbar nachfolgenden enthält dann die Denkschrift eine Ausführung, welche in einer für den Laien vielleicht nicht ganz klaren Darstellung den Gedanken einzuschließen scheint, daß der Kanal der Nordbahn auch einen Vorteil bringen würde, insofern er durch die Entziehung eines so beträchtlichen Verkehres es ihr ermöglichte, auch weiterhin mit den bisherigen Anlagen auszulangen, ihr also „eine Ersparnis an Betriebsauslagen infolge der Beharrung des Verkehres in den Grenzen des bisherigen relativen Intensitätsmaximums" vermittelt, während andernfalls „früher oder später jenes relative Intensitätsmaximum überschritten" würde und „daher mit einem Ansteigen der

Jener Verlust ist nun freilich nicht genau in der von vorstehenden Ziffern umschriebenen Höhe anzusetzen, weil ja durch den Bestand des Kanales sich neue Frachten für die Eisenbahn ergeben können, in einem gewissen Maße auch sicher ergeben würden. Ob dieselben so bedeutend wären, den Ausfall vollständig wettzumachen, ist natürlich nicht vorauszusehen, wir wollen indes, um auch den günstigen Momenten reichlich Rechnung zu tragen, annehmen, daß dies der Fall sein würde. Immerhin steht danach fest: Der Kanal trägt dem Staate gar nichts ein, wenn man die durch ihn verursachten Ertragsentgänge der Staatsbahnen den Einnahmen, welche er abwirft, entgegenhält: die staatsfinanzielle Bilanz schließt günstigenfalls mit dem gesamten Erfordernisse für Verzinsung (eventuell Amortisation) des Anlagekapitales als Passivum, das ist am Schlusse der Entwicklungsperiode 12·8 Millionen *K* (ohne Amortisation). Um diesen Betrag stünden sich die Staatsfinanzen infolge des Kanalbaues schlechter. Freilich wird der Verkehr des Kanales weiter zunehmen, seine Einnahmen sich steigern, aber das geschieht immer, so weit nicht neuer Verkehr sich bildet, auf Kosten des Erträgnisses der Nordbahn. Vom Standpunkte der Staatsfinanzen also ist zu erwägen, ob diese eine Einbuße von 12·8 Millionen *K* jährlich auf sich nehmen sollen, um der Bevölkerung ein Benefizium von 7 Millionen jährlich zu verschaffen.

---

festen Selbstkosten zu rechnen" wäre, welches den Verkehr „mit erhöhten Betriebskosten belasten würde". Hier ist ein Vorbehalt vonnöten. Die Überschreitung des Intensitätsmaximums, welchem die Anlagen konkret angepaßt sind, durch den Verkehr hat die Erweiterung der Anlagen und Ausrüstung, somit die Erhöhung des Anlagekontos zur Folge und das steigert anfangs die Betriebskosten, weil die Erweiterung begreiflicherweise nicht nur für das Verkehrsmaß des nächsten und zweitnächsten Jahres berechnet sein kann, sondern wieder der Zunahme während einer längeren Periode, bis zur Erreichung des nächsten „relativen Intensitätsmaximums", Raum geben muß. Mit dem Vorschreiten der Zeit und der entsprechenden Steigerung des Verkehres verteilen sich aber die höheren festen Selbstkosten auf eine dermaßen größere Verkehrsmenge, daß pro Leistungseinheit dann erst gleiche, später geringere Betriebskosten resultieren wie vordem — caeteris paribus natürlich. Der Eisenbahnfachmann wird sich also für eine Erleichterung durch Entziehung von Verkehr bedanken.

Es ist vielleicht nicht überflüssig, im Zusammenhange hiemit kurz auf einen Irrtum hinzuweisen, der in der Agitationsliteratur nicht selten in ähnlicher Weise, aber gröber, begangen wird. Man meint, die Kanäle würden den Bahnen zu deren eigenem Vorteil die billigsten Massengüterfrachten entziehen, die sie ohnehin mit Verlust, unterhalb der Selbstkosten, befördern. Um letzteres zu illustrieren, vergleicht man die billigsten Kanaltarife mit einem durchschnittlichen Selbstkostensatze des ganzen Verkehres eines Bahnnetzes. Darin liegt aber ein Argumentationsfehler. Die Selbstkosten des Bahntransportes sind sehr verschieden nach Linie, Verkehrsrichtung, Verkehrsgattung. Ein Vergleich mit einem Durchschnitte ist unhaltbar, müßte vielmehr mit den speziellen Selbstkosten der bezüglichen Massenverkehre auf konkreten Bahnen gezogen werden. Da würde ein ganz anderes Resultat zum Vorschein kommen. Dann übersieht man, daß bei verminderten Verkehrsleistungen sich die Selbstkosten, inklusive Verzinsungsquote, eben auf eine geringere Summe von Leistungseinheiten verteilen, was eine relative Erhöhung der Selbstkosten bedeutet. Die Entgänge für die Eisenbahnen durch Entziehung der gedachten Verkehre sind also keine „ideellen", vielmehr höchst reale Ausfälle.

Hier kommt nun jener Umstand zu beachten, auf welchen schon bei den einleitenden allgemeinen Erörterungen hinsichtlich dieses Punktes das Augenmerk zu lenken war. Voraussetzung einer solchen Bilanzierung wäre, daß die „österreichische Volkswirtschaft", welche die Frachtersparnisse als Gewinn zu buchen hätte, identisch sei mit der „österreichischen Volkswirtschaft", welche die Steuern aufbringt, aus denen jene Fehlbeträge geleistet werden. Dies ist aber eben keineswegs der Fall. Die errechneten Frachtersparnisse kämen einem örtlich abgegrenzten Gebiete, einem bestimmten Personenkreise zu: die Zuschüsse würden aus den Steuereingängen geleistet, sonach von der gesamten Bevölkerung des Staates getragen. Als Nutznießer erscheinen die Frachtinteressenten des Kanalrayons, hauptsächlich, wie nicht mehr hervorgehoben zu werden braucht, die Kohlenkonsumenten, und von diesen ganz vorwiegendst die Bewohner und die Industrie von Wien und Umgebung. Zu Gunsten dieser Gruppe hätten die Steuerträger des ganzen Staates jene Summen aufzubringen. Was von der Bauwürdigkeit einer Anlage zu halten ist, deren Nutzen für die Interessenten nicht einmal so viel ausmacht wie die dafür zu bringenden Opfer des Staates, wurde schon zu Beginn unserer Erörterungen beleuchtet. Wenn dessenungeachtet dennoch an die Aufwendung gedacht werden soll, so wirft sich wohl unvermeidlich die Frage der Motivation auf und eingeschlossen die Frage des Maßes.

Ein Bestimmungsgrund könnte in dem förderlichen Einflusse zu finden sein, welcher die Ermäßigung der Kohlenpreise im Zentrum des Reiches auf das Gedeihen der Industrie auszuüben vermöchte. Dazu würde indes wohl eine ganz wesentliche Preisverminderung erforderlich sein — eine Frage, die uns sogleich beschäftigen wird — und es würden andrerseits Industrieen vorausgesetzt, bei welchen der Kohlenkonsum und somit der Kohlenpreis gegenüber den anderen Elementen der Selbstkosten eine hervorragende Rolle spielen, was weit seltener und in viel geringerem Grade der Fall ist, als man häufig annimmt.

Von einer „Hebung der Steuerkraft" durch die gedachten Ersparnisse kann wohl ernstlich nicht die Rede sein. Es mögen ja die durch das Billigerwerden der Kohle ersparten Beträge zum Teil zum Konsum von mit Verbrauchssteuern belegten Artikeln verwendet werden; es mag auch eine oder die andere Fabrik einen etwas höheren Ertrag versteuern: viel kann das nicht ausmachen. Jenes finanzielle Opfer wäre daher, außer einer volkswirtschaftspfleglichen Maßregel von nicht großer Tragweite, in der Hauptsache eine altruistische Widmung: eine Zuwendung an die Hauptstadt, um ihren Bewohnern billigere Kohlenbeschaffung zu sichern; eine Erleichterung der Lebensverhältnisse, welche dem Mittelstande und den ärmeren Klassen wahrlich zu gönnen wäre.

Da wirft sich aber die Frage des Maßes mit doppeltem Nachdrucke durch die Erwägung auf, ob denn das, was die Konsumenten profitieren würden, in einem vernünftigen Verhältnis stünde zu dem, was dies der Gesamtheit kostet. In welchem Maße würde denn das

Ausgabenbudget einer Arbeiterfamilie oder eines Hausstandes der Mittelklassen erleichtert durch den Bau des Donau-Oder-Kanales? Um wie viel würde sich der Zentner Kohle in Wien billiger stellen?

Die Rechnung muß aufgemacht werden. Sie ist etwas umständlich, wenn sie genau sein soll.

Die Eisenbahnfracht Ostrau—Wien Nordbahnhof für Kohle beträgt (abgesehen von der Montanbahngebühr) laut Stationstarif Nachtrag I zu Heft 1 pro *t* 786 *h*. Demgegenüber kommen beim Transport mit dem Kanale in Rechnung: 1. Fracht inklusive Schiffahrtsgebühren von Ostrau bis *km* 0 (262 *km*, nach der Formel S. 80 des Nachtragsberichtes) 400 *h*; 2. Schleppbahn, Umschlagkosten im Ostrauer Hafen und dortige Nebenkosten, zusammen 86 *h* (S. 103 ebenda); 3. Kosten der Beförderung des Schiffes von *km* 0 an eine der Entladungsstellen in Wien (Kuchelauer Hafen bei Kahlenbergerdorf, Freudenauer Hafen, Donaukanal, unterste Strecke, endlich Haupthafen am linken Donauufer im alten Donaubette) samt Remorkierung im Hafen und Ufergeld, in einer einzigen Durchschnittsziffer schwer zu fixieren, doch allermindestens 10 *h*[4]); 4. Mehrkosten des Ausladens auf das Ufer gegenüber der Entladung von Waggons, nach den bezüglichen Kostensätzen in Elbhäfen mindestens 30 *h*; 5. Wertverminderung der Kohle beim Kanaltransport (S. 96 des Nachtragsberichtes) 60 *h*.[5]) Zusammen 586 *h*. Das ist eine Ersparnis von rund 200 *h* für die Tonne, loko Lagerplatz am Wasser, gegen Lager am Nordbahnhof.[6]) Für die Bewohner der meisten Bezirke Wiens kommen nun aber die Mehrkosten der Zufuhr ins Haus von den entlegenen Hafenstellen in Betracht, die von einem Fachmanne der Branche mit 50 bis 100% der Zufuhrs-

---

[4]) In gewissen Fällen von höheren Wasserständen in der Donau ist die Verbindung des Kanales, bezw. des Hafens mit der Donau nur durch die Lang-Enzersdorfer Schleuse bei Korneuburg möglich, was natürlich Zeitverlust, also zuzügliche Schiffahrtskosten verursacht. Solche Mehrkosten werden selbstverständlich auf die Durchschnittsfracht repartiert. Am nähergelegenen rechtsufrigen Stromgelände beiderseits der Reichsbrücke und den oberen Strecken des Donaukanals sind Kohlenablade- und Lagerplätze der fortgeschrittenen und weiter fortschreitenden Verbauung wegen nicht anzubringen.

[5]) Die Wasserstraßendirektion bringt diesen Betrag von den Frachtersparnissen durch den Kanal voll in Abzug, obwohl eine 5%ige Wertverminderung nur für Grobkohle ausgesagt wird. Bei Förderkohle und Kleinkohle ist sie zweifellos etwas geringer. Genau genommen, darf nur das Plus an Wertverminderung in Rechnung gestellt werden, das der Kanaltransport gegenüber dem Bahntransport mit sich bringt. Bei letzterem ist sie namentlich für Förder- und Kleinkohle sehr gering. Wenn nun dessenungeachtet der ganze Betrag als Mehrkosten dem Kanale anzulasten ist, so beruht dies darauf, daß der längere Transport und die längere Lagerung, insbesondere über die Wintersperre, Mehrkosten und höheren Zinsenverlust bedingen, die in dem zitierten Betrage inbegriffen sind und durch diesen möglicherweise noch nicht einmal vollständig Deckung finden.

[6]) Diese Ersparnis von zirka 200 *h* per *t* würden somit diejenigen großen Etablissements erzielen, welche unmittelbar am Donauufer situiert und in der Lage sind, die Kohle in ganzen Schiffsladungen zu beziehen und direkt aus dem Boote in den Fabrikshof auszuladen; sie würden überdies die Zufuhrgebühr der Donau-Uferbahn lukrieren.

kosten vom Nordbahnhofe, wie sie vor der letzten Erhöhung bestanden haben, beziffert werden. Ausgenommen einzelne Rayons in der Nähe der obgedachten Hafenstellen würden letztere für den größten Teil des Wiener Territoriums in wesentlich weiteren Distanzen als der Nordbahnhof gelegen sein. Vor der jüngsten Erhöhung kostete die Zustreifung vom Nordbahnhofe ins Haus in allen Bezirken, mit Ausnahme der zwei dem Bahnhofe nächstgelegenen, 20 *h* per 100 *kg*. Eine Steigerung der Zustreifkosten um die Hälfte dieses Betrages würde mithin für den größten Teil der Bewohner Wiens die Ersparnis am Kohlenpreise durch den Wasserweg auf 10 *h* per *q* reduzieren, eine Verdoppelung der Zustreifkosten dieselbe gänzlich absorbieren. Jedenfalls wäre also nur für die dem linksufrigen Donauhafen benachbarten Bezirke und für den nächsten Umkreis der anderen Entladestellen eine mäßige Verbilligung gesichert, im übrigen hätte eigentlich nicht die Bevölkerung Wiens, sondern das Wiener Fuhrwerk den Vorteil vom Kanale.

Es war hier speziell von der Ostrauer Kohle die Rede. Für die oberschlesische, die in Wien hauptsächlich zum Hausverbrauch bezogen wird, stellt sich die Rechnung gleich, insofern für den Kanaltransport eine Zufuhr von den preußischen Grubenstationen bis Oderberg zu den normalen Bahntarifen und der Umschlag im Oderberger Hafen in Ansatz zu bringen ist. Eine gewisse Ermäßigung der Kosten des Kanaltransportes würde sich ergeben, wenn die Kohle von Gleiwitz auf dem alten Klodnitz-Kanale bis Kosel und von da auf einem direkt an den österreichischen Kanal anschließenden Wasserwege, sei es kanalisierte Oder oder Seitenkanal, zum Transport auf dem Donau-Oder-Kanal gebracht werden kann. Da auf dem Klodnitz-Kanale nur Boote bis 125 *t* Tragfähigkeit verkehren, so müßte eine Umladung stattfinden, die mit dem Umschlage von Bahn zu Schiff in Gleiwitz die Kosten auch wieder erhöht. Immerhin aber käme eine mäßige Kostenersparnis heraus, die allerdings hier nicht auf den Heller genau beziffert werden kann.

Auf eine Erhöhung der Zufuhrskosten in Wien um 10 *h* per *q* muß man sich jedenfalls gefaßt machen. Folglich kann man nur auf eine Preisermäßigung um 10 *h*, für oberschlesische Kohle vielleicht etwas mehr, rechnen. Am Ende aber ist es nicht einmal sicher, daß dieser minime Gewinn der Bevölkerung Wiens unter allen Umständen ungeschmälert zu gute komme. Denn es erscheint nicht ausgeschlossen, daß ein solcher eventuell durch einen Preisaufschlag von Seite des Zwischenhandels oder der Produzenten ganz oder zum Teile wettgemacht würde, was unter den Umständen des vorliegenden Falles, wo ein bestimmtes Kohlenvorkommen auf dem Konsumplatze geradezu ein Monopol besitzt, gewiß nicht als unmöglich erklärt werden kann. Doch abgesehen davon: es ist noch eine andere Gegenpost in der Rechnung. Die gedachten Frachtvorteile wären, wie wir sahen, nur durch ein finanzielles Opfer des Staates (von zirka 12·8 Millionen *K* jährlich) zu erkaufen. Um den Betrag müßten die Steuern erhöht werden; eigentlich um

mehr, da jede Steuer Erhebungskosten verursacht. Von diesem Steuerplus entfällt ein gewisser Teil auf Wien und um dasjenige, was infolgedessen jeder Haushaltsvorstand in Wien mehr an Steuer zu entrichten hätte, mindert sich sein Gewinn. Wenn ein Haushalt, welcher z. B. 100 *q* Kohle im Jahre verbraucht, mithin 10 *K* an Ausgaben ersparen würde, x Kronen Steuererhöhung dagegen zu buchen hat, was würde wohl netto erübrigen?

Eine gewisse Steigerung der Frachtersparnis könnte selbstverständlich durch Herabsetzung der Schiffahrtsgebühr bewirkt werden. Wenn diese von 0·6 *h* per *tkm* beispielsweise auf die Hälfte ermäßigt würde, so macht das zirka 80 *h* per *t*, 8 *h* für den *q*. Das verursacht aber einen Ausfall an Gebühreneinnahme, somit eine Erhöhung der finanziellen Belastung für den Staat um mehr als 2 Millionen *K*, so daß die Gesamtlast für ihn auf 15 Millionen *K* jährlich anwüchse, was dann wieder eine weitere Steuererhöhung von entsprechendem Ausmaße nach sich zöge. (Hiebei wird von dem Bestande anderer Kanallinien ganz abstrahiert, bei welchem eine solche Tarifherabsetzung auch für diese gelten, mithin auch hier Einnahmeausfälle herbeiführen müßte, wodurch sie sich wohl von selbst verbietet.) Große Hoffnungen darf also die Bevölkerung Wiens auf den Kanal nicht setzen. Es bliebe die Einwirkung auf die Kohlenpreise an der Linie und bei dem Transit auf die Donau, das ist hauptsächlich für — Ungarn.[7])

Daß der für den Kanal berechnete Kohlenverkehr dann gewiß nicht zuträfe, wenn der größte Teil der Bewohner Wiens von demselben

---

[7]) Daß beim gebrochenen Verkehre über Wien nach Stationen der Staatsbahnen die durchgerechneten Staffeltarife derselben die Transporte attrahieren, d. h. sie auf den Wasserweg mit nachfolgendem Umschlag gar nicht übergehen lassen würden, hebt der Nachtragsbericht (S. 73) selbst hervor. Beispielsweise würde ein Kohlentransport von Ostrau über Wien nach einer 310 *km* von Ostrau entfernten Staatsbahnstation nach A. T. 1 c 882 *h* per *t* kosten, der Transport via Kanal nach demselben Punkte, der von Wien ab nach A. T. 1 a tarifiert, zirka 900 *K*. Bei größeren Entfernungen wird die Frachtlage für die direkte Bahnroute umso günstiger. Wer den Alpenländern billigere Kohlen durch den Donau-Oder-Kanal beschaffen will, wird also ein falscher Prophet sein. Um den Kokstransport von Ostrau nach Eisenerz braucht der Bahn auch nicht bange zu sein. Hiebei sind, wie bei allen Frachtvergleichen unserer Erörterungen, die jetzt geltenden, also die erhöhten Eisenbahntarife zugrunde gelegt.

Angesichts alles dessen mußte es sich dem Staate jedenfalls nahelegen, zu untersuchen, ob der Zweck des Kanales nicht auf anderem Wege besser zu erreichen wäre. Darauf ist im Grunde die Anregung einer speziellen Güterbahn zurückzuführen. Dieses Thema liegt jedoch außerhalb der selbstgesetzten Grenzen unserer Erörterungen. Nur die eine Bemerkung möge Platz finden, daß bei der gegenwärtigen Ausstattung der Nordbahn wohl noch längere Zeit kein Anlaß zu einer solchen Anlage gegeben sein dürfte, da mit der jetzigen ein weit stärkerer Verkehr als der vorhandene zu bewältigen wäre, und daß, wenn einmal in Zukunft die Angelegenheit akut wird, sie höchstwahrscheinlich durch die bis dahin technisch reif gewordene Frage elektrischer Personenbahnen ein ganz anderes Gesicht bekommen wird. Zudem würde ja die ganze Kontroverse gegenstandslos, wenn der Kanal als Bestandteil eines Liniennetzes zustande käme.

keinen Vorteil hätte, bedarf an sich und betreffs seiner Konsequenzen nicht erst näherer Darlegung.

Ziehen wir die Summe aus vorstehenden Darlegungen, so kann wohl dem Donau-Oder-Kanale als gesonderter Anlage nicht viel Chance zugesprochen werden. Als Kohlenkanal für Wien und Niederösterreich käme er entschieden dem Staate zu teuer und sein Nutzen für die Bevölkerung wäre zu problematisch.

Nun muß man aber noch anderer Umstände eingedenk sein, welche das Ergebnis zu modifizieren geeignet sind. Erstlich eines günstigen. Alle diese Kalkule haben lediglich dasjenige einbezogen, was der Kanal von in- und ausländischen Bahnen übernehmen würde. Auf eine Verbindung mit den östlichen Wasserstraßen Preußens ist dabei keine Rücksicht genommen, eine solche würde aber, wenn der Kanal einmal gebaut ist, selbst wenn nicht beabsichtigt, unter dem Drucke politischer Machtverhältnisse dennoch hergestellt und durch dieselbe ein Wasserstraßenanschluß- und Transitverkehr herbeigeführt werden, der ganz bedeutende Dimensionen annehmen könnte, und zwar, weil dies vorausgesetztermaßen dann eben der einzige durchgehende Wasserweg von und zur Donau wäre.

Auf der anderen Seite fällt ein ungünstiger Umstand in die Wagschale, der den aus dem internationalen Verkehre zu gewinnenden Ertrag wieder konterbalanciert. Nach Lage der Dinge ist als sicher anzusehen, daß, wenn heute der Bau des Donau-Oder-Kanales als erster aktuell würde, sofort die Fortsetzung bis zur Weichsel aufs Tapet käme. Diese Fortsetzungslinie ist aber so beschaffen, daß die Gesamtanlage volkswirtschaftlich durch sie nicht nennenswert gehoben, finanziell dagegen ungemein verschlechtert würde.

Die Kanallinie Oderberg-Krakau.

Die Kanallinie Oderberg—Krakau erfreut sich einer ganz exzeptionellen Behandlung. Sie wird stets als ein selbstverständliches Anhängsel des Donau-Oder-Kanales betrachtet und mit demselben, ohne daß man viel nach ihrer wirtschaftlichen Qualität fragt, in einem Atem genannt. Zwar ist sie an sich nicht etwa ein kleines Kanälchen (129 *km* lang) und die effektiven Baukosten werden auf rund 100 Millionen *K* berechnet. Aber da man, wo es sich um Kanäle handelt, mit den Millionen „nur so herumwirft", wie wenn es taube Nüsse wären, so darf es einen nicht wundernehmen, wenn auch von diesen 100 nicht viel Aufhebens gemacht, sondern aus einem Donau-Oder- im Nu ein Donau-Oder-Weichsel-Kanal wird.

Wir schließen uns solchem Vorgehen selbstverständlich nicht an, wollen vielmehr diese Strecke in gleicher Weise wie den Donau-Oder-Kanal auf ihre Verkehrsbedeutung und ihre finanzielle Qualifikation prüfen, wobei wir zu einem Ergebnisse gelangen, das eigentlich in der Schlußbemerkung des vorhergehenden Abschnittes bereits antezipiert ist.

Gehen wir vorläufig von denjenigen Daten aus, die sich in dem Nachtragsberichte der Wasserstraßen-Direktion finden.

Für diese Fortsetzungslinie von Oderberg bis Krakau mit einem Nominal-Anlagekapitale von 124 Millionen *K*[1]) nimmt die Denkschrift ohne ein Wort der Begründung eine Verkehrsleistung, abermals bei Ablauf der Entwicklungsperiode, von 211 Millionen *tkm* in Aussicht. Die gleiche tonnenkilometrische Einnahme an Schiffahrts- und Nebengebühren angenommen wie bei der Donau-Oder-Linie, wäre ein Rohertrag von etwa 1,700.000 *K* zu erwarten. Die Erhaltungskosten betragen 650.000 *K*, folglich erübrigt ein Reinertrag von 1,050.000 *K*, welcher eine Verzinsung des obigen Kapitales mit 0·85% darstellt. Zur 4% Verzinsung wären 4·96 Millionen *K* erforderlich, folglich erwüchse dem Staate neuerlich die Last eines jährlichen Fehlbetrages von 3·910 Millionen *K*, wie bemerkt, wieder die Erreichung der vollen Verkehrsstärke im zehnten Betriebsjahre verstanden und ohne Amortisation. Bis zu diesem Zeitpunkte hätten sich die Zuschüsse bei der

[1]) Bei Verkürzung der Bauzeit könnte diese Summe eine mäßige Reduktion erfahren.

nur allmählichen Entwicklung des Verkehres auf die Gesamthöhe von sicher 45 Millionen *K* summiert.

Das Gesamtergebnis für einen Kanal Donau-Oder-Weichsel würde hienach in folgenden Ziffern seinen Ausdruck finden. Nominale des Baukapitales 387 Millionen, Interkalarzinsen 63·8 Millionen, insgesamt Erfordernis des Nominalanlehens 451 Millionen. Nur 4% Zinsen gerechnet (ohne Amortisation), macht 18 Millionen *K* Jahreserfordernis. Erhaltungskosten 2,150.000 *K*, Gesamteinnahmen $9^1/_4$ Millionen *K*. Nach Abzug der Erhaltungskosten erübrigen sonach für die Kapitalverzinsung 7·100 Millionen *K* = 1·58%. An Jahreszuschuß würden zirka 11 Millionen *K* erforderlich. Um diesen Preis würde die „österreichische Volkswirtschaft" (in dem früher beleuchteten Sinne) durch den verlängerten Kanal etwa 9·2 Millionen *K* Frachtersparnisse (nach Abzug der Wertverminderung der Kohle) erzielen. Die „volkswirtschaftliche Bilanz" wird direkt passiv!

Nun kämen die Ertragsausfälle der Nordbahn hinzu. Zur Bezifferung derselben müßte wohl mit Rücksicht auf die Ansätze der Wasserstraßen-Direktion der Vergleich mit der Linie Wien—Oderberg die Handhabe bieten. Wenn auf dieser (S. 85 des „Nachtragsberichtes") ein tonnenkilometrischer Verkehr von rund 870 Millionen einen Ausfall von Bruttoeinnahmen der Staatsbahnen im Betrage von 20·424 Millionen *K* verursacht, so würde ein Verkehr von 211 Millionen *tkm* einen solchen von zirka 5 Millionen *K* im Gefolge haben. Diesem entspricht gemäß des Betriebskoeffizienten der Nordbahn ein Entgang an Reineinnahmen von 46·4% = 2·32 Millionen *K*. (Der Reinertragsausfall wäre größer, da gewisse Bestandteile der Betriebskosten mit Verminderung der Verkehrsleistungen nicht oder nicht in gleichem Verhältnisse in Wegfall kommen, wir wollen aber annehmen, daß dies durch neu entstehende Verkehre aufgewogen werde.) Der Reinertrag der Kanalstrecke per 1·050 Millionen *K* wäre dadurch für den Staat auch finanziell in ein Passivum von 970.000 *K* verwandelt. Dem Reinerträgnisse der ganzen Kanalstrecke von der Donau bis zur Weichsel per 7·100 Millionen *K*, stünden 11·756 Millionen *K* Ausfälle an Reineinnahmen der Staatsbahnen gegenüber, die allenfalls durch neu entstehenden Verkehr in einem gewissen Maße verringert werden könnten. Zu dem Jahreszuschuß auf die Verzinsung (18 minus 7·1 Millionen *K* = zirka 11 Millionen *K*) träte eine nicht viel geringere Summe an Einnahmenentgang der Staatsbahnen. Eine nähere Beleuchtung bedarf dieses finanzielle Ergebnis wahrlich nicht; es genügt zu konstatieren, daß die jährliche Zu- und Einbuße des Staates sicher das Doppelte des Frachtgewinnes der Interessenten betragen würde!

Indes sind wir nicht in der Lage, die ziffermäßige Basis des Kalkuls, nämlich die von der Wasserstraßen-Direktion angenommene Verkehrsmenge, für einen in Krakau endigenden Kanal als richtig anzuerkennen. Dieselbe beruht auf der Supposition, daß die Fortsetzungsstrecke die Hälfte der Verkehrsstärke der Hauptlinie aufweisen würde:

1·65 Millionen *t* auf jeden *km* Linie, gegen 3·30 Millionen des Donau-Oder-Kanales (S. 62 des Nachtragsberichtes). Eine Motivierung dieses Verhältnisses wird nicht beigebracht. Man hat es offenbar mit einer (wie der Ausdruck lautet) „gegriffenen" Ziffer zu tun. Wenngleich sie ja wohl auf überlegten Erwägungen beruhen mag, so hält sie doch unseres Erachtens der Kritik nicht stand.

Sind die beiden unterschiedenen Bestandteile des Verkehres des Donau-Oder-Kanales, Kohle einerseits, verschiedene Güter andrerseits, einfach je zur Hälfte angesetzt worden? Solches würden wir nicht für zutreffend ansehen. Vielmehr wäre der Verkehr an diversen Gütern von Oderberg ab vielleicht mit derselben Stärke anzunehmen wie bis dorthin. Man muß sich diesbezüglich nicht nur den industriellen Charakter jenes Gebietes, sondern auch den Durchzugsverkehr zwischen Galizien und der Hauptstrecke des ganzen Kanales bis Wien, sowie die Möglichkeit neuer Verkehre vor Augen halten. Der Kohlenverkehr hingegen würde der Kanalstrecke Ostrau—Oderberg—Krakau nicht entfernt in der Hälfte der Stärke zukommen, welche jener in der Richtung gegen Wien besitzt. Wenn die 370.000 *t* verschiedene Güter, in gleicher Höhe wie bei der Hauptstrecke angesetzt, vorweggenommen werden, würden von der supponierten Verkehrsdichte per 1·65 Millionen *t* 1·28 Millionen auf den Kohlenverkehr entfallen. Ein solcher Kohlenverkehr ist dort absolut unmöglich. Es ist unschwer, diese Behauptung zu begründen.

In der Richtung gegen Krakau trifft die Kohle des Ostrau-Karwiner Beckens bekanntlich in kurzen Distanzen auf andere Kohlen, die dort im Kanalrayon je im nächsten Umkreis des Gewinnungsortes erklärlicherweise das Feld behaupten.

In seitlicher Richtung vom Kanale bleiben dort die Transporte der Eisenbahn eo ipso, weil auf so kurze Entfernungen der doppelte Umschlag den Kanaltransport ausschließt. Aber auch im Lokalverkehr selbst ist der Kanal bis etwa 50 *km* für Kohle aus ähnlichen Gründen nicht konkurrenzfähig.[2]) Nun begegnet Ostrauer Kohle schon auf kurze Entfernung der Kohle aus den Gruben von Dziedit̆z (51 *km*) und Brzeszcze (63 *km*); 9 *km* weiter in Oswięczim jener aus den nahen oberschlesischen Schächten und den Gruben der Montanwerke in Jaworzno und Siercza, 23 *km* östlicher in Spytkowice abermals den letzteren. Was da für den Kanal an seinen Ufern als Siegespreis der Konkurrenz erübrigen würde, könnte nur minimal sein, wie ja auch heute schon auf dem Bahnwege nur geringe Quantitäten in der Richtung zum Absatz gelangen. Schließlich wäre der Ostrauer Kohle der Lokalkonsum von Krakau verschlossen. Nur die am Kanal gelegenen Gruben in Dziedit̆z und Brzeszcze könnten dort die Konkurrenz mit den vorgenannten westgalizischen Gruben erfolgreich aufnehmen.[3])

---

[2]) Zwar ist schon auf eine Entfernung von 10 *km* die Bahnfracht (auch von Grubenstationen) etwas teurer als die Kanalfracht (150 *h* nach A. T. 1 c gegen 130 *h*), allein der Umschlag auf den Kanal, die Mehrkosten der Ausladung am

In der Richtung von Krakau handelt es sich um die Sendungen aus den Dziediţzer Gruben und den Import oberschlesischer Kohlen nach der ganzen Kanallinie bis Wien. Die preußischen Einfuhren wurden schon bis jetzt zu zirka 60%, nach neueren Abmachungen 70%, auf den preußischen Bahnen über Oderberg geleitet, so daß für die Eingangstationen Dziediţz und Oswięczim nur 30% erübrigen, die neuestens fast ausschließlich über die erstgenannte dirigiert werden. Sobald die Verbindung des Donau-Oder-Kanales mit den preußischen Wasserstraßen hergestellt wäre, hätte das oberschlesische Revier in dem Klodniţz-Kanale von Gleiwiţz eine günstige Zufahrtslinie über Kosel zu unserem Kanale, auf welcher sich trotz Umladung der Transport bis Oderberg jedenfalls wohlfeiler stellen würde als auf der Bahn. Da die hervorragendsten und leistungsfähigsten Gruben des Revieres mit dem Umschlagplatze in Gleiwiţz durch Werksbahnen verbunden sind, so ist beinahe mit Sicherheit zu gewärtigen, daß dann ein noch weit höherer Perzentsatz der Importe via Oderberg erfolge. Wenn man dennoch 30% für die Route über Dziediţz rechnet, so ist dies eine für diese zu günstige Voraussetzung, wir wollen sie jedoch gelten lassen, weil sie zutrifft, so lange der Anschluß des Kanales an die Oder nicht ausgeführt ist.

Die Gesamtziffer der dem Kanale in Aussicht stehenden Transporte preußischer Kohlen wird von der Wasserstraßen-Direktion für den Zeitpunkt der vollen Entwicklung mit 1,780.000 *t* veranschlagt; 30% hievon sind 534.000 *t*. Die Versendung der Dziediţzer Gruben, nach der bekannten Methode auf den gleichen Zeitpunkt bezogen, würde sich auf zirka 170.000 *t* stellen. Somit ergäbe sich im günstigsten Falle ein Kohlenverkehr ab Dziediţz über Oderberg von rund 700.000 *t*. (In dieser runden Ziffer gehen die minimalen Mengen westgalizischer Kohle, welche nach jener Richtung abgesetzt werden, auf.) Da die Entfernung Dziediţz—Oderberg $^2/_5$ der Kanalstrecke Oderberg—Krakau beträgt, so macht dies auf die ganze Länge des Kanales 280.000 *t* per Kilometer.

Nimmt man den Kohlenversand von Dziediţz und hauptsächlich von Brzeszcze in der Richtung nach Krakau hinzu, z. B. einen Anteil am Lokalkonsum von Krakau und Umschlag auf die Weichsel in der

---

Bestimmungsorte und die Wertverminderung der Kohle beim Kanaltransporte erhöhen die Kosten im letzteren Falle dermaßen (vgl. nächste Fußnote), daß bei 50 *km* sich dort stellt: der Bezug von Ostrauer Kohle mit Eisenbahn 340 *h*, mit Kanal 362 *h*, von Dziediţzer Kohle mit Eisenbahn 340 *h*, mit Kanal 346 *h* (Umschlagkosten nach S. 104 des „Nachtragsberichtes").

[3]) Kanalfracht Ostrau-Krakau 245 *h*, Umschlag in Ostrau 86 *h*, Mehrkosten der Ausladung in Krakau 30 *h*, Wertverminderung 60 *h*, zusammen 421 *h*. Hingegen Kohlenfracht per Bahn Siercza wodna-Krakau 330 *h*, Domsgrube-Krakau 360 *h*, Jaworzno-Krakau 380 *h*, Myslowiţz-Krakau 456 *h*, Kanal Dziediţz-Grube-Krakau 293 *h*, Brzeszcze-Krakau 277 *h* plus Ausladung. Beim Preisvergleich gegenüber dem westgalizischen Produkt muß für das Ostrauer noch die Montanbahngebühr zugeschlagen, andererseits der geringere Brennwert des ersteren in Anschlag gebracht werden, soweit dies nicht bereits im Grubenpreise geschah.

Höhe von 100.000 *t*, was kilometrisch für die ganze Linie zirka 50.000 *t* ergibt, so erhält man für den Kohlentransport des Kanales im ganzen eine Dichte von 330.000 *t*, was, wie man zugeben wird, eher zu günstig gerechnet ist. Die gesamte Verkehrsdichte würde hienach 700.000 *t* betragen, das ist nicht einmal die Hälfte des Ansatzes der Wasserstraßen-Direktion. Die Anzahl der *tkm* betrüge rund 42 Millionen Kohle und 47 Millionen verschiedene Güter, zusammen 89, rund 90 Millionen, gegen 211 Millionen der Wasserstraßen-Direktion.

Der Ertrag an Gebühren wäre: von Kohle 42 Millionen × 0·6 *h* = 252.000 *K*; von den übrigen Frachten, 1·2 *h* pro *tkm* als Durchschnitt genommen, 564.000 *K*; zusammen 816.000 *K*, rund 820.000 *K*. Nach Abzug der Erhaltungskosten erübrigen folglich nicht mehr als 170.000 *K*. Eine geringe Erhöhung der Kosten, ein geringes Minus an Gebühreneinnahmen kann solch minimalen Überschuß nullifizieren. Man kann folglich mit jenem Grade von Sicherheit, welcher auf Grund des zu Gebote stehenden Materiales überhaupt erreichbar ist, behaupten: Diese Kanalstrecke würde kaum mehr als die Erhaltungskosten tragen. Nahezu die volle Verzinsungsquote von (ohne Amortisation) rund 5 Millionen *K* wäre eine dauernde Belastung des Staates. Der hinzutretende Ausfall an Reineinnahmen der Staatsbahnen wäre, da der Kohlenverkehr nicht überwiegt, in der Weise annähernd zu finden, daß man die durchschnittliche Einnahme der Staatsbahnen per *tkm*: ein Bruchteil über 4 *h*, für die rund 90 Millionen *tkm* abrechnet = 3·6 Millionen *K*, als Bruttoentgang, und hievon 50% = 1·8 Millionen *K* als Reinertrag bzw. Entfall annimmt.

Der Vorteil der Anlage für die Frachtinteressenten stünde zu den Opfern der Gesamtheit in grellem Mißverhältnisse. Nach den detaillierten Rechnungen beim Donau-Oder-Kanal beziffern sich die Frachtersparnisse auf zirka 1·40 *h* pro *tkm*, was eben ganz wesentlich Kohlenfrachten betrifft. Für die höherwertigen Güter berechnet sich ein Frachtvorteil von durchschnittlich zirka 1·8 *h*. Nach diesem Maßstabe würde sich für die Interessenten ein Frachtgewinn von 588.000 *K* für Kohle (ohne Rücksicht auf die Wertverminderung) und 846.000 *K* für andere Güter, im ganzen also nach Abzug der Wertverminderung etwa 1·4 Millionen *K* kalkulieren. Der Staat hätte demnach nicht viel weniger als das Fünffache dessen zu opfern, was die Kanalinteressenten — nicht die Gesamtwirtschaft! — hier gewännen! Ein horrendes Verhältnis!

Die Bedeutung des Kanales für die Allgemeinheit wäre wohl nur eine äußerst geringe. Man lasse nur unbefangen folgende Tatsachen und Erwägungen auf sich einwirken.

Für die Konsumenten der oberschlesischen Kohle in Wien, wie für den Donau-Oder-Kanal, ist es vollkommen gleichgültig, ob ein Teil der Sendungen in Dziedit oder ob sämtliche in Oderberg oder auf preußischem Boden zur Aufgabe gelangen. Die diversen Güter aus dem und für den Kanalrayon würden, wenn der Kanal nicht existiert,

eben in Oderberg zum Umschlag kommen und sind gewiß alle in dem Verkehre von solchen Gütern enthalten, der für den Donau-Oder-Kanal berechnet wurde. Keines wäre vom Transporte ausgeschlossen. Der Transit aus bzw. nach Galizien östlich von Krakau erführe durch den Wegfall des Kanales nicht die mindeste Schmälerung, weil mit Rücksicht auf die Staffeltarife der Staatsbahnen es im Effekt ganz das nämliche ist, ob ein solcher Transport in Krakau oder in Oderberg umgeschlagen wird: die Frachtdifferenzen in beiden Fällen geben keinen Ausschlag. Zum Beweise dessen nachstehender Vergleich zwischen direkten Bahnfrachtsätzen von Oderberg einerseits und Bahnfrachtsätzen von Krakau plus der Kanalfracht Oderberg—Krakau andrerseits (Heller für die Tonne).

Klasse C.

Relationen	Bahn direkt	addierte Sätze
Oderberg—Jaroslau	1130	1140
„ —Lemberg	1420	1450
„ —Drohobycz	1440	1470
„ —Brody	1610	1650
„ —Kolomea	1860	1870

Erden, Steine.

Relationen	Bahn direkt	addierte Sätze
Oderberg—Jaroslau	810	868
„ —Lemberg	1030	1110
„ —Drohobycz	1050	1138
„ —Brody	1170	1278
„ —Kolomea	1350	1438

Getreide (nach A. T. 17a).

Relationen	Bahn direkt	addierte Sätze
Oderberg—Jaroslau	1880	1688
„ —Lemberg	2210	2328
„ —Drohobycz	2250	2338
„ —Brody	2610	2478
„ —Kolomea	3500	2918

Wie man sieht, sind die Bahnfrachtsätze von Oderberg für die niedrigst tarifierten Güter sogar billiger, für die Massengüter der Klasse C, also auch für die Hölzer des Sp. T. 2, gleich und selbst für Getreide, sofern es nach A. T. 17a tarifiert, wäre bei mittleren Distanzen die längere Bahnfracht billiger, erst auf weitere Entfernungen wäre die Bahnfracht bis Oderberg etwas teuerer als Bahnfracht bis Krakau plus Kanalfracht bis Oderberg. Letzteres gälte für höher tarifierte Güter überhaupt, allein diese kommen bekanntlich für den Kanal nicht in Betracht.

Was für die Kohle der Werke von Brzeszcze und Dziedit hinsichtlich des Absatzes nach Krakau durch den Kanal gewonnen würde, ist bei der Kürze der Strecke nicht bedeutend — kaum 1 *K* — was diese aber profitieren, geht zu Ungunsten der Gruben von Jaworzno und Siercza. Für den Absatz nach Westen, dem Donau-Oder-Kanale, hätten letztere Montanunternehmungen mit Rücksicht auf längere Kanalstrecke und Eisenbahnvorfracht über Jawiszowice oder Spytkowice eine Belastung von zirka 3 *K* zu tragen, was wohl schon an sich genug sagt. Allerdings wird von einer unmittelbaren Kanalverbindung für jenes Revier geredet: einem Stichkanal von Spytkowice nach Oswięczim und weiterhin einem Seitenkanale der Przemsza bis gegen Jaworzno. Allein über die Kosten dieser zirka 30 *km* neuen Linie, die im Voranschlage nicht enthalten sind, läßt man kein Sterbenswort verlauten; technisch projektiert und gerechnet ist noch nichts und es steht daher noch nicht fest, ob man mit diesem Zweigkanale wirklich allen oder den meisten (gegenwärtigen und zukünftigen) dortigen Werksanlagen sich soweit nähern würde, daß sie ihre Förderung direkt von der Werksbahn in die Boote verladen könnten, oder inwieweit doch noch eine Eisenbahnvorfracht mit Umschlag notwendig bliebe — soweit dies der Fall, wäre der Kanal wieder nutzlos. Auch müßte es ein Kanal für 600 *t*-Boote sein, denn sonst wäre ja erst wieder eine Umladung nötig oder es würden für die ganze Fahrt höhere Schiffskosten erwachsen, so daß der Gewinn gegen die Eisenbahnzufuhr nicht groß wäre, und ob ein solcher Kanal technisch ausführbar, müßte erst untersucht werden. Schließlich ist nicht zu übersehen, daß z. B. für Jaworzno über diesen Stichkanal der Weg nach dem Donau-Oder-Kanale um etwa 65 *km* weiter wäre als für Dziedit, was schon eine Mehrfracht am Kanale von rund 90 *h* ausmacht, und ob dabei die Kohle mit 25% geringerem Brennwerte mit dem Produkte einer älteren Ablagerung, das dem der oberschlesischen Gruben gleichkommt, konkurrieren könnte, ist doch wohl die Frage. Bis Oderberg betrüge die Entfernung etwa 115 *km*, die Frachtkosten dorthin wären annähernd die gleichen wie von den preußischen Gruben via Klodnitzkanal—Kosel, weil das Minus an Schiffahrtsgebühren auf der preußischen Wasserstraße bei 100 *km* Verfrachtungsdistanz die Umladungskosten zum guten Teil ausgleicht. Hiezu kommt, daß zwischen Kosel und Oderberg im Gebiete von Rybnik große Kohlenfelder zum Teil auch mit österreichischem Kapitale erschlossen wurden, die durch kurze Bahn- oder Kanalanschlüsse mit der nahen Wasserstraße verbunden werden können. Da sollte es gelingen, durch das geringwertigere Brennmaterial das hochwertige zu verdrängen? Danach ist wohl ersichtlich, welche Aussichten die auf den Kohlenterrains jenes Bezirkes, die durch zahlreiche Bohrungen aufgeschlossen wurden, zu errichtenden neuen Werksanlagen hätten und was es mit der Erwartung auf sich hat, durch diesen Kanal „den ganzen oberschlesischen Import mit der Zeit überflüssig zu machen". Ob das, was wirklich zu erreichen wäre, die gewiß sehr bedeutenden Mehrkosten je lohnen könnte, wäre erst durch ein

gründliches technisches und kommerzielles Studium des Projektes festzustellen. Ob solche Studien, wenn man in das Zentrum jenes Revieres eindringen wollte, nicht Anregungen zu einer Trassenänderung der Hauptlinie geben könnten, der die jetzige Linienführung präjudiziert, und ob daher nicht mit einer überstürzten Inangriffnahme des Baues den wahren Interessen des Montanbezirkes der schlechteste Dienst erwiesen wäre, bleibe dahingestellt!

Dziedit̆z und Brzeszcze profitieren in der Richtung nach Westen unzweifelhaft von der Gunst der Lage unmittelbar am Kanale und in dieser Hinsicht allein wäre der Teilstrecke von Oderberg bis zu den bezeichneten Stationen volkswirtschaftliche Bedeutung nicht abzusprechen. Die genannten Werke hätten gegenüber denjenigen preußischen Kohlenimporten, welche mit der Bahn über Dziedit̆z (mit Umschlag auf den Kanal daselbst) sich vollziehen müßten, einen ansehnlichen Frachtvorsprung, und auch nach Herstellung des Anschlusses der preußischen Wasserstraße würde ihnen ein solcher gegenüber der mehrerwähnten Kanalzufuhr im Ausmaße von mindestens $^1/_2$ *K*, vielleicht bis annähernd 1 *K*, verbleiben.

Wenn der Kanal ab Oderberg entfiele, so entfiele nicht nur der Frachtvorteil, sondern sie kämen überdies gegen die preußischen Importe dadurch in Nachteil, daß die Vorfracht bis Oderberg sich vielleicht bis $1^1/_2$ *K* höher stellen würde. Hiegegen wäre nun freilich auf eisenbahntarifarischem Wege Abhilfe möglich. Wenn man aber zu weitergehenden Opfern im Interesse des heimischen Bergbaues entschlossen ist, so würde die Ausführung jener Teilstrecke als Stichkanal dem Zwecke schon vollständig genügen. Die vom Staate zu übernehmende Last an Kapitalauslage und Jahreszuschüssen würde wenigstens auf die Hälfte reduziert und es wären doch auch indirekte Vorteile aus der Steigerung der Kohlenproduktion zu gewärtigen, die natürlich dort nicht winken, wo die Folgewirkungen, die man dem Kanale zuschreibt, nicht eintreten können.

Die Fortsetzung der Linie gegen Osten bliebe offen, bis der geeignete Zeitpunkt für sie herangekommen ist. Statt dessen will man jetzt gerade dort zu bauen anfangen, wo man vernünftigerweise aufhören sollte!

Die Kanallinie Krakau-Dnjester.

Es erübrigt nur noch eine spezielle Würdigung des augenblicklich durch das politische Kräftespiel in den Vordergrund geschobenen galizischen Kanalprojektes Krakau—Dnjester; eine Untersuchung, welche demjenigen, der den ökonomischen Verhältnissen auf den Grund zu gehen liebt, ganz interessante Seiten darbietet.

Man muß die zwei Varianten genau auseinanderhalten: einerseits den Kanal, herausgerissen aus dem Linienbukett des Wasserstraßengesetzes, ausschließlich als internes Landes-Kommunikationsmittel zur Ausführung gebracht angenommen, und andrerseits denselben als Fortsetzung der vorausgesetzten Kanallinie Wien—Krakau zum Zwecke der Herstellung einer ununterbrochenen Wasserstraße von der Donau bis zum Dnjester ins Auge gefaßt.

Diese beiden Varianten sind wirtschaftlich sehr verschiedene Dinge.

Die erstgedachte, ein Großkanal lediglich zwischen Weichsel und Dnjester, wäre, rings von den Linien der Staatsbahnen eingeschlossen, durch diese mit ihren durchgerechneten Staffeltarifen beinahe jeder Verkehrsbedeutung entkleidet, da durch dieselben eine billigere Beförderung als über die Kanalroute geboten ist. Die finanziellen Konsequenzen hievon ergeben sich von selbst und jeder normal Denkende muß sohin zum Schlusse kommen, daß von der Erbauung dieses isolierten Kanales, der durch die dem Wasserstraßengesetze nachgefolgte Durchrechnung der Staatsbahntarife über die verstaatlichten Bahnen überflüssig geworden ist, nunmehr Abstand zu nehmen sei. Im einzelnen wurde dies in einem Aufsatze begründet, welcher in dem Wiener Tagesblatte „Die Zeit" zum Abdruck gelangte. Im „Anhang" ist derselbe reproduziert, mit denjenigen ziffermäßigen Belegen und erläuternden Beisätzen, welche aus Raumrücksichten in dem Blatte wegbleiben mußten. Für diejenigen der Leser, welchen jene Artikel nicht zu Gesicht gekommen sind, würde sich die Kenntnisnahme an dieser Stelle empfehlen.

Ein anderes Bild bietet die Anlage als Fortsetzung eines Donau-Weichsel-Kanales. Diese ist hier auf die Folgewirkungen hin zu untersuchen, welche sich aus dem Zusammenhange mit der Wasserstraße bis zum Zentrum des Reiches ergeben müßten, sowie auf die Rolle, welche sie als Zubringer von Fracht für die letztgedachte Strecke spielen könnte; insbesondere darauf, ob die Alimentation durch sie etwa bedeutend genug wäre, die Strecke Oderberg—Krakau als Zwischenglied bauwürdig zu machen.

Wenn die Kanalstrecke durch Galizien bis zum Dnjester als Fortsetzung des Donau-Weichsel-Kanales letzterem den Zufluß einer starken Frachtenbewegung vermitteln würde, bzw. von diesem wechselwirkend eine solche empfinge, so erschiene ihre ganze Position gegen die eines isolierten Kanales wesentlich geändert? Es ist dies sicherlich vorhinein anzunehmen und in der Tat wird der Einfluß eines an 800 *km* langen Wasserweges auf die Verkehrsgestaltung mit mehr oder minder lebhaften Äußerungen begrüßt. Freilich nur in allgemeinen Wendungen, mit vagen Behauptungen und Argumenten. An Stelle dessen müßte eine genaue offizielle Verkehrsberechnung treten, wie eine solche auch die Direktion f. d. B. d. W. als erste Voraussetzung verlangt, ehe man überhaupt ein Urteil über den galizischen Kanal haben könne.

Ungeachtet des Fehlens dieser Voraussetzung hat sich jedoch die Wasserstraßen-Direktion bestimmt gefunden, dem Weichsel-Dnjester-Kanal freigebig in allgemeiner Schätzung die gleiche Verkehrsstärke zuzuschreiben, welche sie der Strecke Oderberg—Krakau zusprach: ebenfalls 1·65 Millionen *t*, was für die Kanallinie Krakau—Dnjester im Stadium der vollen Entwicklung einen Verkehr von 640 Millionen *tkm*, für einen Kanal Oswięczim—Dnjester sogar von 735 Millionen *tkm* involviere.[1]) Wenn man diese Zahlen sinnend liest, so greift man sich an den Kopf, ob man wache oder träume. Allerdings wird gesagt (S. 62), daß die angeführten Verkehrsmengen zum Zwecke der Berechnung des Kapitalaufwandes für die Betriebsmittel supponiert werden. Allein, abgesehen davon, daß es widersinnig wäre, die Ausstattung mit Betriebsmitteln nach einer Verkehrsleistung zu bemessen, die man nicht für zu gewärtigen oder mindestens wahrscheinlich hält, heißt es im Zusammenhange der Darstellung ausdrücklich: „entsprechend den zu erwartenden Transportmengen" und es kann daher kein Zweifel darüber aufkommen, daß der betreffende Abschnitt der Denkschrift, indem er mit solchen rechnet, eben tatsächlich auf solche rechnet!

---

[1]) Hier ist ein wichtiger Vorbehalt notwendig. Es ist nicht recht ersichtlich, warum ein Kanal ob Oswieczim separat aufgeführt wird, wenn das nicht die Meinung anregen soll, daß auch ein isolierter Kanal Oswieczim-Dnjester den gleichen Verkehr aufzuweisen hätte. Die Ziffer von 640 Mill. *tkm* für einen Kanal ab Krakau erscheint ganz logisch, wenn für diesen Kanal die nämliche kilometrische Verkehrsstärke wie für die Strecke Oderberg-Krakau angesetzt wird; sie repräsentiert eben den Verkehr der an letztere anschließenden Strecke. Die separate Anführung eines Kanales ab Oswieczim aber neben dem vorigen hat nur dann einen Sinn, wenn eine gesonderte Anlage darunter verstanden ist. So ist die Ziffer jedenfalls von den Lesern des „Nachtragsberichtes" aufgefaßt worden und S. 63 wird es überdies sogar expressis verbis gesagt! Da wird die Ziffer aber geradezu zu einer Ungeheuerlichkeit. Was ein Kanal Oswieczim-Dnjester, eingekeilt in das Staatsbahnnetz mit seinen Staffeltarifen, in Wirklichkeit an Verkehr zu erwarten hätte, darüber bieten die Ausführungen im „Anhang" Aufschluß. Hierdurch erhalten auch die nachfolgenden Berechnungen des Nachtragsberichtes S. 64 ff., wo einem „Donau-Dnjester-Kanal" ein Kanal „Oswieczim-Dnjester" entgegengestellt erscheint, ihre Beleuchtung.

Man wolle es entschuldigen, wenn wir diese Ziffern phantastisch finden. Wir meinen, sie werden vor der Kritik ebensowenig bestehen, wie die gleiche Supposition betreffend die Strecke Oderberg—Krakau, nur daß bei letzterer der Nachweis der Unhaltbarkeit verhältnismäßig leicht war, während bei dem galizischen Kanale zum Teile mehr der Zweifel walten muß, welcher der offiziellen Verkehrsberechnung den Beweis des gegenteiligen Sachverhaltes zuschiebt.

Freilich das steht ganz außer Zweifel, daß eine solche Kanallinie durch Verkehre, welche der Verbindung mit dem Donau-Weichsel-Kanal entstammen würden, eine nicht unwesentlich höhere Frequenz aufzuweisen haben müßte, als je die isolierten Kanalstücke. Denn gewisse Verkehre, welche beim isolierten Kanale Anschlußverkehre mit Bahnen wären, werden jetzt Lokalverkehr des Kanalrayons, und Transitverkehre des Kanales werden Anschlußverkehre. Es kann sich hier nur darum handeln, uns ein Bild der Konsequenzen dieses Sachverhaltes zu machen, soweit das ohne die gedachten offiziellen Behelfe möglich ist.[2])

Zum Zwecke eines Überblickes muß man verschiedene Fälle in betreff der Wirkung auseinanderhalten, welche man von den Frachtermäßigungen durch den Kanal erwarten darf. Soweit es sich um tatsächlich vorhandene, durch die Eisenbahnen vermittelte Verkehre handelt, werden diejenigen Gütermengen, für welche die Rechnung eine mindestens 15% Frachtersparnis, je nach der Transportstrecke, nachweist, sicher dem Kanale zufallen, soweit nicht ausnahmsweise Qualitätsverschlechterungen den Frachtgewinn aufwiegen. Wo aber neue Verkehre in Frage kommen, die die Eisenbahnen bisher nicht zu leisten vermochten, würde man einen Fehlschluß begehen, wenn man bei einer solchen Frachtersparnis die bezüglichen Transporte eo ipso dem Kanale gesichert ansehen wollte. Es muß vielmehr erst untersucht werden, ob der Frachtbetrag an sich mit Bezug auf den Marktpreis der betreffenden Güter und die konkreten Transportdistanzen die Versendung bzw. den Bezug der Güter ermögliche. Je niedriger der Preis eines Gutes für eine Gewichtseinheit, je niedriger die Eisenbahntarife für eine bestimmte Güterart und je größer die Transportstrecke, desto größere Frachtersparnisse werden notwendig sein, um die Absatzfähigkeit, also den Transport mittels des Kanales, herbeizuführen. Dazu können nach Umständen vielleicht auch 30% Frachtersparnis nicht ausreichen. Ein Tableau der perzentuellen Frachtersparnisse für die diversen Güterarten im Vergleich zu den bezüglichen Bahntarifen kann daher

---

[2]) Die Publikation einer sorgfältigen amtlichen Verkehrsrechnung muß aber mit größtem Nachdrucke urgiert werden. Es wäre das unerhörteste, nach den gemachten Erfahrungen durch Inangriffnahme eines Teilstückes einen für den Bau der ganzen Linie präjudizierlichen Akt zu setzen, ohne sich von der ökonomischen und finanziellen Tragweite des Schrittes genaue ziffermäßige Rechenschaft und der Öffentlichkeit Gelegenheit zur vorgängigen Prüfung der Aufstellungen zu geben. Dies hieße den Fehler mit Bewußtsein und Absicht wiederholen, der beim Wasserstraßengesetze begangen wurde.

leicht einen trügerischen Eindruck hervorbringen. Man muß spezialisieren und ins Detail gehen.

So vorgehend, haben wir mehrere Gruppen von Gütern zu unterscheiden.

Zunächst können wir Getreide und andere dergleichen Handelsgüter, wie: Zucker, Spiritus, sowie alle höherwertigen Güter zu einer Gruppe zusammenfassen, insofern als solche Güter im ganzen Umfange des uns hier interessierenden Gebietes im Verkehr stehen und die Wasserstraße gegenüber den für sie geltenden Eisenbahntarifklassen eine sehr ausgiebige Frachtminderung mit sich bringt. Kraft derselben sind diese Güter im Verkehre zwischen Galizien und Inneröesterreich, speziell Wien, in allen Relationen dem Kanale gesichert, selbst im gebrochenen Verkehre, soweit nicht in einer bestimmten Relation die zu durchfahrende Kanalstrecke im Verhältnis zu der anschließenden Eisenbahn gar zu kurz ist. Für den Verkehr zwischen Ostgalizien und den westlichen Kronländern tritt letzterer Fall erklärlicherweise überhaupt nicht ein. Eine Einschränkung bewirken die Wintersperre des Wasserweges (4 Monate) und die Quantitätsverhältnisse bei solchem Großschiffahrtsverkehre.

Es frägt sich also um die Frachtmengen, welche diese Gütergruppe dem Kanale liefern könnte.

In Getreide und anderen Fruchtgattungen, von welchen schon bis jetzt bei entsprechenden Marktkonjunkturen Bezüge in mäßigem Umfange für Mähren und Wien aus Galizien stattfanden, würde die 25 bis 50% Frachtermäßigung durch den Kanal selbstredend die Importmöglichkeit nach diesen Konsumplätzen fördern, allein das Verhältnis der Anbauflächen zur Bevölkerung des Landes selbst, das Verhältnis der Produktion zum eigenen Bedarfe, ist nicht derartig, um — abgesehen von Ausnahmsfällen — einen belangreicheren Export aus dem Lande zu gestatten. Allerdings erstrebt man in Galizien in anerkennenswerter Weise eine Hebung der landwirtschaftlichen Produktion und die patriotischen Bemühungen der berufenen Körperschaften beginnen schon ihre Früchte zu zeigen. Auf der anderen Seite ist aber auch die Vermehrung der Bevölkerung eine starke, so daß eine ausschlaggebende Änderung des vorgedachten Verhältnisses nicht zu erwarten steht. Durch die weitere Ermäßigung der Transportkosten würde nun notwendigerweise die Preisausgleichung zwischen den Bedarfs- und den Produktionsgebieten in noch stärkerem Maße bewirkt, als solches bereits durch die Eisenbahnverbindungen geschehen ist. Galizien würde folglich höhere Getreidepreise sehen, zu welchen der Konsum im Lande die lokal gewonnenen Fruchtmengen, die er eben braucht, bezahlen müßte. Nur durch Nachschübe von Ware aus dem Osten mit geringeren Produktionskosten könnte ein Gegengewicht gefunden werden, solche begegnen jedoch dem Damme der Getreidezölle und so wäre vielleicht das enttäuschende Schlußergebnis des Kanalbaues, daß ein Export nach den Märkten Inneröesterreichs zwar nur in relativ geringem Maße sporadisch sich einstellt, wohl aber die Getreidepreise der konsumierenden Bevölkerung

im Lande verteuert wurden. Es wäre Aufgabe des offiziellen Verkehrskalkuls, auf Grund einer genauen Produktions- und Preisstatistik den Fragepunkt aufzuhellen. Fachmänner schätzen die durchschnittlich zu gewärtigenden Exporte auf etwa 3000 Waggons, was bei der mittleren Versendungsdistanz von 200 *km* eine Frachtmenge von 6 Millionen *tkm* repräsentiert.

Dagegen findet ein regelmäßiger Export eines umgewandelten landwirtschaftlichen Produktes aus Galizien statt: des Spiritus. Von diesem werden, fast nur als Rohspiritus, laut Angabe einer sehr versierten Seite etwa $^1/_2$ Millionen *hl* jährlich nach den westlichen Kronländern, beinahe ausschließlich nach Schlesien, Mähren und Niederösterreich, versendet und dieser Export hat eine gewisse Stabilität erreicht, die ein weiteres Steigen nicht erwarten läßt. Er setzt sich aber aus lauter kleinen Sendungen zusammen, welche von den zahlreichen landwirtschaftlichen Brennereien nach den Raffinerien der genannten Kronländer gehen. Für den Kanaltransport erwüchse hieraus die Schwierigkeit, solche jeweils an einem Punkte zu den großen Mengen einer Schiffsladung zu vereinen, was indes durch die Konzentration des Einkaufes in einer Hand für die Bezüge der wenigen größeren Raffinerien wohl durchführbar wäre. Die Verwendung von Tankschiffen, deren eines den Inhalt von 60 Kesselwagen à 10.000 *kg* faßt, würde jedoch die Zufuhr dieser letzteren von den verschiedensten Seiten zum Kanale, die zu den hohen Tarifen der ersten, eventuell zweiten Staffel erfolgt, und ebensolche Abfuhr nach Vollendung des Kanaltransportes bedingen, das Überpumpen solcher Mengen würde viel Zeit in Anspruch nehmen und das Tankschiff müßte leer zurückgehen. Alle diese Umstände zusammengenommen lassen diese Transportweise für den Artikel nicht als vorteilhaft erscheinen. Eher dürften Sendungen in eisernen Fässern, die auf gewöhnliche Boote verladen werden, sich praktisch erweisen, zumal die Umladung eine sehr einfache Sache wäre, die Anschaffung der großen Anzahl solcher Fässer wäre aber eine bedeutende Kapitalauslage, die wahrscheinlich nur den größten Etablissements konvenieren könnte. Wenn wir nun die westgalizischen Sendungen, welche nicht unserer Kanalstrecke zu gute kämen, abschlagen, ferner mit Rücksicht auf die örtliche Lage einer und der anderen Raffinerie, die Wintersperre und die Bezüge der kleinen Konsumenten einen nicht geringen Teil der Sendungen den Bahnen verbleibend ansehen müssen, so kommen wir zu dem Schlusse, daß große Frachtmengen für den Kanal hier nicht zu erwarten stünden.

Jedermann denkt wohl sofort an das Petroleum, bei welchem ebenfalls der Kanaltransport in Tankschiffen gegenüber dem Eisenbahntransport mittels Kesselwagen in Frage kommt. Da dieser Artikel stets in großen Quanten in Verkehr gelangt, so erscheint wohl die Verwendung von Fässern ausgeschlossen, dagegen der Transport in Tankschiffen vorteilhaft für jene Sendungen, welche die weitesten Strecken auf dem Kanale durchlaufen und direkt an großen Plätzen in den

Konsum übergehen. Es würde gewiß geschäftlich konvenieren, daß die Raffinerien im Erdölgebiete ihr Produkt zum Kanal senden, auf welchem es nach Wien, nach Donauplätzen mit günstiger Tariflage und nach Deutschland zum Export gebracht würde, während für Raffinerien in anderer Lage solches sich nicht auszahlen könnte. Aus den Produktionsziffern jener Etablissements kann man sich ein beiläufiges Bild der möglichen Frachtmengen ableiten. Freilich muß man der einschränkenden Momente eingedenk bleiben, als da sind: daß im Sommer der Verbrauch, somit die Versendung von Petroleum äußerst reduziert ist, der Kanal im Winter durch 4 Monate gesperrt und eine vielmonatliche Einlagerung von Petroleum in solchen Massen keine erwünschte Sache ist. Überdies darf man keine sehr weitreichenden Frachtersparnisse erwarten (nicht so wie in dem Falle, daß die Tankschiffe einen großen Fluß ohne Gebührenbelastung hinabschwimmen), da die Schiffahrtsgebühr z. B. ab Rudki nach Wien pro *t* nahezu 12 *K*, das ist 1 *K* 20 *h* per *q* ausmachen würde. Zu Überschwenglichkeiten ist also hier ebenfalls kein Anlaß, wenngleich diese Transporte vorübergehend mit die relativ bedeutendsten Verkehrsmengen dem Kanale liefern würden.

Des Zusammenhanges wegen ist sofort auch die Möglichkeit der gleichen Transportweise für das Rohpetroleum zu untersuchen. Es wäre denkbar, daß vom Zentrum der Erdölgewinnung eine Rohrleitung bis zum Kanale angelegt würde, aus welcher das Petroleum direkt in die Tankschiffe fließt, und daß dann am Kanal gelegene Raffinerien aus den Tankschiffen dasselbe durch eigene Rohrleitungen in ihre Reservoire pumpen. Die Bezüge von 3 bis 4 Raffinerien würden genügen, die Anlage der pipe line rentabel zu machen. Allein es ist ein natürliches Hindernis vorhanden, das die ganze Sache in Frage stellt. Infolge seines hohen Paraffingehaltes erstarrt das Rohpetroleum schon bei plus 16° C, so daß es bei dieser oder einer niedrigeren Temperatur, um aus den Tankschiffen herausgepumpt werden zu können, mit Dampf angewärmt werden müßte, wie dies auch bei dem Bezuge in Zisternenwagen bei kühlerem Wetter geschehen muß. Ob sich das nun bei dem großen Inhalte eines solchen Schiffes durchführen ließe, das durch die Wasserbespülung fortwährend gekühlt wird, ist wohl sehr zweifelhaft. Schließlich würde eine so kurze Zeit im Jahre für diese Transporte übrig bleiben, daß sie wohl praktisch nicht in Betracht kommen.

In der Richtung nach Galizien wäre Zucker aus den dem Kanale nahe gelegenen mährischen und schlesischen Fabriken ein nicht unansehnlicher Frachtartikel. Die vereinigten österreichischen Raffinerien haben in den beiden letzten Jahresperioden 530.000 bzw. 520.000 *q* in Galizien und Bukowina zum Absatz gebracht, wovon ein mäßiger Teil bekanntlich aus dem Lande selbst stammt. Der Errichtung neuer Raffinerien im Lande kann entgegengesehen werden, andrerseits ist aber der Verbrauch, welcher gegenwärtig nicht viel mehr als 4 *kg* jährlich auf den Kopf der Bevölkerung beträgt, der Verdoppelung und Verdreifachung fähig,

so daß immer ein belangreicher Import aus den westlichen Kronländern vorauszusehen ist. Da aber von dem dichter besiedelten und wohlhabenderen Westgalizien das Gebiet bis inklusive Krakau für die in Rede stehende Kanalstrecke nicht zählt, auch von Schlesien ein gewisser Bahntransport vorteilhafter bliebe, und endlich bei der Zersplitterung des Bedarfes auf lauter kleine Konsumplätze die direkten Bezüge in kleinen Mengen gegenüber den durch die Zwischenhand, welche ganze Schiffsladungen bezieht, vermittelten, vielfach besser konkurrieren würden, so bliebe im Endergebnisse nur ein Teil der obbezifferten Menge als wahrscheinliche Kanalfracht übrig, was ja 8, 10, 12 Millionen *tkm* ausmachen kann.

Sodann käme der Verkehr von Wien nach Galizien in Frage. Für diesen erscheint der Umstand insbesondere maßgebend, daß der Kanalverkehr zu den billigen Frachtpreisen eben Massensendungen voraussetzt. In der Berechnung der Schiffahrtskosten seitens der Wasserstraßen-Direktion (S. 75) ist für den Verkehr ab Wien nach Norden die Ausnutzung des Laderaumes der Fahrzeuge zu $^1/_5$, das ist mit 120 *t*, angenommen, es resultieren die bezüglichen Selbstkosten jedoch nur dann, wenn die Schiffe vom Norden nach Wien mit 600 *t* voll ausgenutzt sind und die gesamte Stehzeit der Boote für beide Verkehrsrichtungen zusammen 16 Tage nicht übersteigt. Unter diesen Bedingungen könnten also Erzeugnisse der Wiener Industrie mit den billigen Kanalfrachten nach Galizien spediert werden, wenn die einzelne Sendung mindestens 12 Eisenbahnwaggons füllt. Wie viel solcher möchten im Laufe eines Jahres vorkommen?! Von Möbeln, Textilwaren, Konfektion, Klavieren, Galanteriewaren u. dgl.? Vielleicht einmal eine große Lieferung von Maschinen oder ähnlichem. Für den Bezug von solchen Gütern hat aber Galizien das mährisch-schlesische Industriegebiet nahe und von dort könnten vereinzelte Transporte dem Kanale zukommen. Der Einwand: Sammelladungen! kann erhoben werden. Allein derartige Sammelladungen für so große Quantitäten verlängern nicht nur die ohnehin nicht geringe Zeit des Transportes erheblich, sondern es stellt sich durch die Vermittlung, Lagerung usw. die Fracht auch wesentlich höher als für Volladungen. Es ist nicht wahrscheinlich, daß sie sonderlichen Umfang annehmen würden, zumal bei den Gütern der gedachten Art die Fracht überhaupt eine untergeordnete Rolle spielt. Hier kämen überhaupt größere städtische Konsumzentren in Betracht, die Anzahl solcher ist aber dort viel zu gering, als daß ein nennenswerter Kanaltransport in den bezüglichen Artikeln stattfinden könnte.

Diese und andere Umstände wären bei Bezifferung der zu erwartenden Verkehrsquanten zu beachten.

Eine andere Gruppe bilden die geringwertigen Massengüter. Indem wir von diesen die Kohle aussondern, haben wir betreffs der übrigen zu unterscheiden zwischen dem Lokalverkehr des Kanalrayons und dem Anschlußverkehr mit Bahnen.

Für den Lokalverkehr zwischen den am Kanal selbst gelegenen Städten und Ortschaften und einem beiderseitigen Gebietsstreifen (soweit Straßen oder eine Kleinbahn den Verkehr mit dem Kanale besorgen), welcher als Lokalzone bezeichnet werden kann, ist a priori vorauszusetzen, daß auch bei diesen Gütern der Kanal sich den durchgerechneten Staffeltarifen der Staatsbahnen als überlegen erweist. Das illustriert auch die Tabelle im „Nachtragsbericht", S. 108 und 109, den Verkehr Jaroslau—Wien (620 *km*) betreffend. Bis auf die billigsten Schwergüter herab registriert dieselbe Ersparnisse durch die Kanalfracht, welche in runden Ziffern für gewöhnliche Massengüter (Klasse C) und Hölzer nach Sp. T. 2 40%, andere Holzwaren 30%, niedrigst tarifiertes Holz, Ziegel, Erden usw. 20%, Düngemittel 16% ausmachen. Diese perzentuellen Frachtermäßigungen weisen in Relationen gegen die Endstrecke des Kanales einerseits, gegen Krakau zu andrerseits, nur geringfügige Abweichungen auf. Sie erschienen ihrem Ausmaße nach geeignet, dem Kanale die bezüglichen Frachten zuzuführen, jedoch unter zwei Bedingungen. Erstens, soweit solche überhaupt vorhanden sind! In großen Mengen können sie sich wohl nicht vorfinden, denn es handelt sich — wohlbemerkt — hier nur um den Verkehr von Wien nach Jaroslau und nächster Umgebung, von Prerau und nächster Umgebung mit Sadowa wiznia, von Weißkirchen mit Rudki, von Oderberg mit Zalesie usw., und immer in Sendungen, die je einen Eisenbahnzug erfordern würden! Sodann unter der Voraussetzung, daß nicht die Höhe der Fracht im Verhältnis zum Preise der Güter den Absatz ausschließe. Hieher würden z. B. Steine, Erden, Ziegel, rangieren. Bei solchen Gütern macht sich der leidige Umstand geltend, daß sie selbst bei großen Frachtermäßigungen doch auf weite Entfernungen nicht absatzfähig sind. Ungeachtet einer Ermäßigung z. B. um 20% macht der Betrag der Fracht dennoch dem Preise des Produktes gegenüber so viel aus, daß dem Absatz in die Ferne bald eine Grenze gesetzt ist. Die Fälle weiter Wassertransporte dieser Güter, die man so häufig anführt, betreffen nicht Kanäle, sondern große Flüsse, auf welchen Boote, die sonst stromabwärts leer fahren müßten, solche Güter um jeden Preis mitnehmen, wie die Seeschiffe Ballastfrachten, oder aber (und zwar auf nicht so weite Distanzen) Kanaltransport von Baumaterialien in eine große Stadt, welche deren in ihrer Umgebung gänzlich entbehrt. Man wird keinen Widerspruch erfahren, wenn man dezidiert behauptet, daß Ziegel, Steine, Erden aus Galizien auch auf dem Kanale nie nach Wien gelangen werden. Solche Transporte wären in das mährisch-schlesische Industriegebiet eher möglich, soweit dieses nicht nähere Bezugsquellen besitzt — wie es z. B. mit Kalk der Fall ist, der aus der Nähe auf dem Bahnwaggon direkt aus dem Bruch bis zum Hohofen gefahren wird. Indes soll über die Möglichkeit einzelner Fälle solcher Bezüge, wofern sie Rohstoff für eine oder die andere Industrie daselbst liefern, nicht abgesprochen sein. Nur können vereinzelte solcher für einen Großkanal nichts bedeuten; sie müßten zu vielen Hunderten

vorkommen, wenn dies der Fall sein soll. Es wird schließlich beinahe nur Holz hieher zu zählen sein, für welches die obzitierte Tabelle z. B. ab Jaroslau nach Wien Frachtgewinne von 4 bis 7 *K* per *t* nachweist. Zweifelsohne fände das in Wien und in den mährischen Städten und Industrieorten am Kanale Absatz, da es außer der Kanalfracht eben nur die Zufuhr mit Achsfracht oder Waldbahn aus den unmittelbar am Kanale gelegenen Forsten zu tragen hätte — denn nur um derartige Exploitationen handelt es sich hier beim Lokalverkehr. In der Strecke, wo die Kanaltrasse den Ausbug nach Norden macht, gibt es noch solche (und Gelegenheit zu neuen, insbesondere betreffend die dortigen Laubwälder). Ob auch in der mittleren und östlichen Strecke, ist dem Verfasser nicht bekannt, er nimmt aber das Gegenteil an, weil die gedachten Distrikte sich schon lange der Eisenbahnverbindung erfreuen. Das Fazit ist: Die Kanalfrachten wären ja ganz günstig für den Lokalverkehr, aber die Güterumsätze in den betreffenden Artikeln, mit Ausnahme der höherwertigen Holzsorten, würden aus verschiedenen Ursachen nur sehr geringe Dimensionen annehmen können. Diese quantitativ festzustellen, wäre eben Aufgabe der Verkehrsrechnung.

Es erübrigt der Anschlußverkehr. Hier muß man zum Rechenstifte greifen, um die ziffermäßigen Frachtvergleiche zwischen direktem Bahntransport und kombiniertem Verkehr für die verschiedenen Fälle festzustellen, wobei Relationen zu unterscheiden sind, die bestehen aus einer Bahnstrecke in Galizien und der ganzen Kanallinie, und Verkehre zwischen dem Kanalrayon in Galizien mit einer anschließenden Bahnstrecke in den westlichen Kronländern. Für die Frage interessieren wesentlich die ersteren.

Um möglichst rasch zu einem Überblicke der verschiedenen Kombinationen zu gelangen, welche sich diesfalls ergeben, gehen wir zuvörderst wieder von dem Verkehre mit Wien aus. Für diesen bietet der „Nachtragsbericht" in einer Tabelle (S. 111) eine Zusammenstellung der Frachten für zwei Anschlußverkehre mit der Kanalstrecke Wien—Jaroslau (637 *km*), und zwar für Lubaszów—Wien (Anschlußlinie 44 *km*) und Rava ruska—Wien (Anschlußstrecke 87 *km*) im Vergleich mit den direkten Bahnfrachten dieser Relationen. Es zeigt sich, daß in beiden Vergleichsfällen hier die Wasserstraße, der kombinierte Weg, für die geringstwertigen Güter: Dungmittel, Steine und Erden, und die niedrigst tarifierten Holzgattungen, nicht mehr in Betracht kommt, Güter der Klasse C hingegen und des Sp. T. 2 (höherwertige Hölzer) bei demselben mit dem Bahnanschlusse von 44 *km* Länge noch etwas über 20% Ersparnis erzielen, mit 87 *km* Bahnanschluß dagegen nur nahe an 15%. Im Süden reicht die Attraktion dieser Kanalstrecke für Klasse C und Sp. T. 2 über Przemysl bis Chyrow (71 *km*, 16%).

Es bedarf nur geringer Überlegung, um sich zu sagen, daß bei längeren Kanalstrecken auch die Konkurrenzfähigkeit des kombinierten Wasser- und Bahnweges sich auf längere Anschlußlinien ausdehnen

muß, Steine, Erden bleiben jedoch, wie die Rechnung ergibt, auch da ausgeschlossen.

In der Relation Wien—Lemberg z. B., welche die Kanalstrecke bis Sadowa wisznia (700 *km*) in sich schließt, mit 52 *km* Bahnlinie, bieten sich folgende Vergleichssätze (in Hellern pro *t*).

	direkt	kombiniert	Ersparnis
Klasse C . .	2030 . .	1582 . .	22%
Holz[3]) . . .	1690 . .	1572 . .	7%
Erden . . .	1480 . .	1388 . .	6·2%

Die kombinierte Fracht konveniert also nicht mehr für die niedriger tarifierten Hölzer usw., nur für Klasse C (und die Hölzer des Sp. T. 2) übersteigt die Frachtermäßigung die bewußte Untergrenze und würde selbst auf eine weitere Bahnstrecke, bis Krasne, bei 100 *km* Bahnanschluß, noch 16% betragen. Für den Holzverkehr ist diese Relation selbstverständlich ohne Bedeutung.

Für die Relationen von Wien über Rudki (Kanallänge 725 *km*) nach Süden berechnen sich folgende Frachtsätze, betreffend Klasse C.

	direkt	kombiniert	Ersparnis
Sambor (27 *km*) . .	1970 . .	1498 . .	24%
Drohobycz (71 *km*) . .	2050 . .	1708 . .	16%

Für Sp. T. 2 resultiert auf eine Bahnanschlußlänge von 80 *km* 1788 gegen Bahn direkt 2100, was eine Frachtersparnis von rund 15% bedeutet. Eine solche würde sich folglich für Bezüge von der Bahnlinie Lemberg—Sianki bis zu den Stationen Strzylki und Jasienica ergeben.

Für „Holz" würden sich ab Sambor nur 8·1%, ab Drohobycz nur 3% Frachtgewinn kalkulieren.

---

[3]) Es ist zwischen dem nach Sp. T. 2 tarifierten und den übrigen Holzfrachten zu unterscheiden. Da die Eisenbahnfrachtsätze für die ersteren, zu welchen insbesondere die hochwertige Schnittware aus den ostgalizischen Waldungen zählt, von den Frachtsätzen der Klasse C nur ganz wenig abweichen, die Kanalfrachten für beide die nämlichen sind, so gelten alle hier gezogenen Frachtvergleiche, betreffend Klasse C, sowie deren Resultate auch für Holztransporte dieser Art, soweit nicht in einzelnen Fällen der größeren Genauigkeit halber diese für Sp. T. 2 speziell berechnet sind. Unter „Holz" sind dann die übrigen auf der Eisenbahn in spezialisierender Abstufung niedriger tarifierten Holzsorten verstanden, für deren höchsttarifierte die Eisenbahnsätze in den Vergleich gestellt wurden. Über die Grundlagen dieser Frachtkalküle wird, um Wiederholung zu vermeiden, auf die Angaben im „Anhang" verwiesen. Zu den Frachten des kombinierten oder „gebrochenen" Verkehres kommen noch vereinzelt Nebengebühren, welche in den Ansätzen noch nicht vorgesehen sind, wie: für mehr oder minder lange Lagerung auf dem Umschlagplatze, an den Ergebnissen der Frachtvergleiche wird dadurch wohl nichts wesentliches geändert. Eben so wenig durch Fehler, welche etwa in der Berechnung bei den Einheiten oder Zehnern unterlaufen wären.

In der Relation über Mikolajow (Kanal 765 *km*) zeigt sich in Klasse C für Stationen der Bahnlinie Lemberg—Lawoczne in der Entfernung von 30 *km* (Stryj) ein Frachtgewinn von 25%, hier indes für „Holz" und Erden auch ein solcher über 15%, welcher mit zunehmender Entfernung sich rasch reduziert. Von Rudki und Mikolajow sind die Stationen in der Richtung nach Lemberg selbstverständlich in gleichem Maße wie die südlichen in den Verkehr einbezogen.

Die Relationen endlich, welche die ganze Kanallänge einschließen, sind in ihren Ergebnissen durch nachstehende zwei Tabellen beschrieben.

Bukaczowce—Wien.

(Anschlußlinie an den Kanal 24 bis 30 *km*, je nach der Schienenverbindung.)

	Bahn direkt	kombinierte Fracht	Ersparnis
Klasse C	2210	1591	28%
„Holz"	1840	1581	14·13%
Erden	1610	1441	10%

Kolomea—Wien

(Anschlußlinie zirka 130 *km*.)

	Bahn direkt	kombinierte Fracht	Ersparnis
Klasse C	2450	2040	16·73%
„Holz"	2020	1917	5%
Erden	1780	1678	5·6%

Auf der Anschlußlinie im Stryjtale ergeben sich: von Stryj (34 *km* von Zalesie) Klasse C 1600, Sp. T. 2 1620, gegen direkt 2100 bzw. 2150, das ist 23% und 24·6% Ersparnis. Ab Skole (72 *km*) resultieren noch 17·4% und 18%; ab Wygoda (84 *km*) 16%. Gegen Osten zu würde Tarnopol wegen der kürzeren Bahnlänge nicht mehr erreicht (12%). Auf der Bahnlinie von Stanislau nach Ungarn würden ab Delatyn sich noch 15% ergeben.

Diesen Anschlußbahnen am Endpunkte des Kanales wäre der regulierte Dnjester, sofern die Umladung von Schiff zu Schiff an der Anschlußstelle erfolgt, gleichzustellen, und zwar der geringeren Transportkosten wegen auf längere Strecken. (Insofern die kleineren Schiffe von dem Flusse auf den Großkanal übergehen würden, stellt der Fluß eine Verlängerung des Lokalrayons des Kanales dar, wobei jedoch die Frachten im Verhältnis der größeren Schiffskosten höher wären.)

Sodann sind die Relationen von Wien mit Westgalizien zu untersuchen. Die bezüglichen Frachtvergleiche, deren Reproduktion im Detail wohl nicht mehr nötig ist, führen zu dem Ergebnisse, daß die Stationen der Bahnlinie Tarnow—Szuczin und noch einige Stationen südlich von Tarnow für Klasse C und Sp. T. 2 durch den Kanal Frachtnachlässe über die Minimalgrenze genießen. Desgleichen die Stationen

der Linie Dembica—Tarnobrzeg—Rozwadow (z. B. Dembica selbst zirka 20%, Tarnobrzeg 22%) und ebenso die der Bahnstrecke Przeworsk—Rozwadow, da der Kanal die genannten Bahnstrecken eben inmitten durchschneidet (an allen Schnittpunkten Umschlagplätze vorausgesetzt).

Alle Verkehre mit den Bahnstrecken südlich der Hauptlinie Krakau—Jaroslau bis Chyrow bleiben ungeschmälert der Bahn.

Anschließend eine Übersicht betreffend Relationen mit Mähren und Schlesien:

Klasse C.

Relation Prerau—	Bahn direkt	kombiniert	Ersparnis
Bukaczowce	1837	1329	27%
Halicz	1887	1449	22·8%
Kolomea	2057	1789	12·7%
Lemberg	1617	1351	18%
Brody	1837	1651	9%

„Holz."

Relation Prerau—	Bahn direkt	kombiniert	Ersparnis
Bukaczowce	1546	1319	14·67%
Halicz	1587	1433	9·7%
Kolomea	1717	1669	2·8%
Lemberg	1377	1324	5%
Brody	1547	1557	0

Erden usw.

Relation Prerau—	Bahn direkt	kombiniert	Ersparnis
Bukaczowce	1327	1194	10%
Halicz	1371	1264	7·3%
Kolomea	1497	1454	2·5%
Lemberg	1177	1157	0
Brody	1337	1345	0

Klasse C.

Relation Oderberg—	Bahn direkt	kombiniert	Ersparnis
Bukaczowce	1610	1202	25%
Halicz	1660	1310	21%
Kolomea	1860	1652	11·2%
Lemberg	1420	1193	16%
Brody	1610	1523	5%

(Die Vergleichssätze für „Holz" und Erden können füglich übergangen werden.)

Die Tabellen zeigen, daß die Verkehre von Prerau und Oderberg mit den ostgalizischen Bahnen über den Kanal unter der bekannten Voraussetzung der 15% Frachtersparnis immerhin noch ziemlich weite Anschlußstrecken erreichen, obschon gegen Verkehre ab Wien in einem gewissen Maße eingeschränkte.

Über Jaroslau wäre für die in Rede stehenden Güter ab Prerau noch ein Anschluß auf 50 *km* möglich, ab Oderberg nur auf 35, also Przemyśl gerade noch eingeschlossen. Im nördlichen Westgalizien wäre ab Prerau Dembica über Rzochow mit 15% an der Grenze, Tarnobrzeg (wegen der weiteren Eisenbahnstrecke) mit 17% für den Kanal gesichert; ab Oderberg erscheint Dembica mit 12% bereits ausgeschlossen, Tarnobrzeg mit 15% gerade an der Grenze.

Das Gesamtergebnis der vorstehenden, umständlichen aber notwendigen Berechnungen resumiert sich in dem Satze: Im Anschlußverkehre des Kanalrayons der westlichen Kronländer mit den vom Kanale beiderseits abzweigenden Bahnlinien in Galizien bewirkt der Kanal für die Güter der Klasse C und des Sp. T. 2 eine 15% bis etwa 28% Frachtermäßigung auf von West nach Ost zunehmende Anschlußstrecken, und zwar auf eine bestimmte Anschlußstrecke in um so höherem Maße, je länger die beteiligte Kanalroute selbst ist. Die Möglichkeit der Attraktion der bezüglichen Transporte ist hiemit theoretisch gegeben und die bei den einzelnen Relationen angegebenen Strecken bezeichnen die Grenzpunkte für dieselbe.[4]) Es frägt sich nun, ob die betreffenden Güter auf jene Entfernungen mit Rücksicht auf das Verhältnis des Frachtbetrages zu ihrem Marktpreise auch absatzfähig sind und diese Frage wäre bei einer gediegenen Verkehrsrechnung konkret für alle einschlägigen Fälle zu untersuchen. Beispielsweise könnte ein Gut der Klasse C, sagen wir Zement, von Wien nach Bukaczowce ungeachtet einer 28% Frachtersparnis eine Fracht von 15 *K* 91 *h* nicht vertragen, wäre aber ab Oderberg bei nur 25% Frachtersparnis mit einem Frachtaufschlage von 12 *K* 2 *h* dorthin absatzfähig, nach Halicz dagegen ungeachtet einer 21% Frachtersparnis mit einem Frachtbetrage von 13 *K* 10 *h* vielleicht nicht mehr.

Soweit die gedachte Voraussetzung nun auch zutrifft, könnte lediglich die Holzausfuhr aus dem Norden Westgaliziens und ganz hauptsächlich aus den Karpathentälern Ostgaliziens quantitativ für den Kanalverkehr eine Rolle spielen.

Hiebei wäre zu unterscheiden, ob und inwieweit ein solcher Holzverkehr in den gedachten Relationen bereits auf den Bahnen statt-

---

[4]) Verbindet man auf einer Landkarte die gedachten Grenzpunkte für den Verkehr von Wien mit Ostgalizien durch eine Linie, so erhält man annähernd den Umriß einer Ellipse: eine Linie von Jaroslau über Lubaszow, von Rawa ruska abbiegend, in östlicher Richtung etwa über Kamionka nach Krasne, weiter die Bahnlinie von Chodorow nach Tarnopol zwischen Potutory und Ostrow kreuzend über Monasterszyska nach Kolomea; von da über Delatyn, Skole, Jasienica, Chyrow, Przemysl rücklaufend, in Jaroslau die Figur schließend. Westlich erscheint wesentlich das Gebiet im Norden der Bahnlinie Jaroslau—Krakau bis zur Landesgrenze als das in den besprochenen Anschlußverkehr einbezogene Territorium. Außerhalb des Attraktionsgebietes des Kanales blieben danach: der ziemlich breite Landstreifen nördlich und östlich der gedachten Ellipse bis zur Landesgrenze, die Bukowina und der Grenzsaum in den Karpathen südlich der gezogenen Linie; westlich der Rayon der Bahnlinie von Chyrow zur schlesischen Grenze.

findet oder nicht. Wo er derzeit schon existiert, wäre die Staatsverwaltung leicht in der Lage, den Umfang desselben durch statistische Erhebungen bei den Bahnen zu eruieren. Es wäre indes eine Täuschung, anzunehmen, daß alle diese ziffermäßig erhobenen Transporte auch tatsächlich im vollen Ausmaße eo ipso der Kanalroute zufallen, geschweige denn, daß etwa eine dauernde Steigerung der Transportquanten durch diesen gesichert sei. Außer dem Abschlage mit Rücksicht auf die viermonatliche Wintersperre, kämen so manche Transporte in Abzug zu bringen, welche ungeachtet der Frachtvorteile den Weg auf dem Kanal dennoch nicht einschlagen würden, da durch längere Dauer des Transportes und das Umladen eine Qualitätsverminderung bei Schnitthölzern eintritt, für welche die Frachtgewinne vielleicht nicht genügende Kompensation gewähren. Das Holz leidet unter der Umladung, Risse, Sprünge, Brüche vermehren sich, und es ist insbesondere für die Qualität der Schnittware abträglich, wenn naß gewordenes Material im Kahn längere Zeit aufeinander liegt. Bei dem höheren Werte der ostgalizischen Hölzer, namentlich solcher für gewerbliche Zwecke, fällt dieser Umstand stark ins Gewicht, so daß laut einer Äußerung von fachlicher Seite „für viele Geschäftszweige der Bezug des Holzes per Kahn vollkommen ausgeschlossen" erscheint.

Insofern erst der Kanal die bezüglichen Transporte ermöglichen und anregen soll, vermag das relative Ausmaß des Frachtgewinnes an sich dieselben, wie gesagt, nicht zu verbürgen, sondern kommt es darauf an, daß der Geldbetrag der Frachtersparnis groß genug sei, um (außer der Deckung eventueller Qualitätsverluste) für den Bezug bzw. die Versendung des Holzes in concreto geschäftliches Rendement zu bieten; beispielsweise also, ob es noch rentieren würde, in Wien Holz einer bestimmten Qualität aus Sambor um 14 *K* 98 *h*, mit einer Frachtersparnis von 4 *K* 72 *h*, oder auch aus Bukaczowce um 15 *K* 91 *h*, mit einer Ersparnis von 6 *K* 19 *h* zu beziehen oder ob ein solcher Bezug von da nur für Prerau um 13 *K* 29 *h* oder nur für Oderberg um 12 *K* möglich wäre. Das hängt von den jeweiligen Preis- und Absatzverhältnissen ab. Auf dem Wiener Markte z. B. wird bekanntlich dem Bezuge aus Galizien durch die Konkurrenz von Hölzern aus näher gelegenen Gebieten, wie Steiermark, Nieder- und Ober-Österreich und Mähren, eine Grenze gezogen, wobei die verschiedenen Provenienzen selbstverständlich ihren Einfluß auf das Preisniveau geltend machen. Ferner haben sich in Galizien neuestens die Preise erhöht, aus Ursachen, infolge welcher der Absatz nach den westlichen Kronländern jetzt überhaupt nicht die Tendenz einer Steigerung, sondern eher des Gegenteiles in sich trägt.

Die durch den gestiegenen Wohlstand im Lande angeregte lebhafte Bautätigkeit, dann der große Bedarf der landwirtschaftlichen Betriebe in Galizien, hat die Nachfrage im Verein mit steigenden Bezügen von Seite Ungarns wesentlich gehoben, wodurch die Preise, insbesondere der geringeren Qualitäten, im Lokoverkauf, derart angezogen haben,

daß eine Konvenienz für die Versendung auf weite Distanzen, selbst bei bedeutender Frachtreduktion, vielfach nicht mehr besteht. So wird uns als charakteristisch von bewährter Seite mitgeteilt, daß galizische Sägewerke, welche usancegemäß dem lokalen Bedarfe das Sortiment der dritten und vierten Klasse zu überlassen pflegten, nunmehr Rechnung gefunden haben, auch die Qualität zweiter Klasse in Galizien selbst zu realisieren. Je höher nun die Preise, desto wirksamer ist natürlich die Konkurrenz der anderen Provenienzen auf den Konsumplätzen, wodurch die Versendung dorthin entsprechende Einschränkung erfährt.

Alle diese Umstände, zusammengenommen, müssen bewirken, daß die Transporte in der Richtung gegen Wien auf dem Kanale nicht entfernt diejenigen Dimensionen annehmen würden, welche ein Kanalsanguinismus etwa aus den verfügbaren Materialmengen und den Frachtersparnissen deduzieren wollte. Wenn sie im ganzen den heutigen Umfang wahrscheinlich nicht um vieles übersteigen würden, so bietet das für den Kanal keine besonderen Aussichten auf starken Verkehr, da der überwiegendste Teil des in Wien von dort bezogenen Holzes nach wie vor aus Westgalizien stammen wird. Eine, allerdings unsichere, Schätzung beziffert die gegenwärtig in Wien zum Bezuge gelangende Menge galizischer Hölzer auf 25.000 bis 30.000 Waggons jährlich. Hievon wäre folglich nur ein geringer Teilbetrag als künftiger Zufluß aus Ostgalizien via Kanal in Aussicht zu nehmen.

Im Zusammenhange ist auch der Holzexporte nach Preußen, hauptsächlich den an der Oder gelegenen Konsumplätzen via Oderberg, zu gedenken, die in der Schätzung der Wasserstraßen-Direktion nicht enthalten sind. Für solche mag zum Teil die Tabelle der Relation Prerau ein beiläufiges Bild der Frachtlage abgeben. Dieselben würden durch die Konkurrenz der Sendungen aus Westgalizien eingeschränkt, welche auf der direkten Eisenbahnroute vor sich gehen. Für die abseits der Oder gelegenen Plätze würden Importe aus Ostgalizien, soweit sie nicht aus dem unmittelbaren Kanalrayon stammen, Bahntransport zum und vom Kanale erfordern, wären also Kanal-Transitverkehr, der gegen die direkten Bahnfrachten nicht aufkommt. Was danach von den gegenwärtig auf die deutschen Bahnen übergehenden Holztransporten für den Kanal erübrigte oder was durch denselben neu hinzukäme, könnte nicht gar viel sein.

Endlich ist für das Verkehrskalkul der Umstand festzuhalten, daß dieser Holzverkehr einer fortschreitenden Ausdehnung in alle Zukunft nicht entgegensieht, vielmehr von einem gewissen Momente an stationär werden muß. Sobald neue Waldexploitationen nicht mehr etabliert werden können, der überschüssige Holzvorrat aufgebraucht ist, kann der Absatz nur nach Maßgabe des normalen Zuwachses vor sich gehen, müssen also die Transporte auf einem gegen früher geminderten Niveau verharren. Wenn die Verkehrskalkulanten in dieser Hinsicht nicht volle Umsicht walten lassen, könnte es ihnen ähnlich ergehen wie jenen Bahnprojektanten, die für einen Lokalbahnverkehr aus der statistischen Ziffer

des Waldareales des Rayons einen gewissen Holzverkehr berechnet hatten, dann aber aufmerksam gemacht wurden, daß dieses Holz großenteils erst wachsen müsse!

Vorstehend war von einem Verkehre galizischer Eisenbahnstationen mit am Kanale gelegenen Plätzen (Wien, den Industrieorten an der Kanaltrasse in Mähren und Schlesien) die Rede. Nun kommt noch ein Anschlußverkehr zwischen dem Kanalrayon in Galizien und Bahnlinien in diesen Kronländern in Frage. Die Frachtlage ergibt die einfache Umkehrung der Kombination. Wie ein Transport ab Prerau vom Endpunkte des Kanales eine gewisse Bahnstrecke noch mit Vorteil passieren könnte, so umgekehrt ein Transport aus Zalesie eine gleich lange Anschlußstrecke von Prerau ab. Es ist nur die Frage, ob da Transportobjekte vorhanden sein würden (im Quantum der Nettolast eines Eisenbahnzuges!).

Endlich der Transitverkehr. Ein solcher tritt ungeachtet der sehr langen eingeschlossenen Kanalstrecken für die in Rede stehenden Massengüter nicht in den Bereich der Möglichkeit, ganz abgesehen davon, daß auf so weite Entfernungen die Absatzfähigkeit der bezüglichen Güterarten äußerst fraglich wäre. Somit könnte höchstens der vorgedachte Anschlußverkehr noch für Holz des Sp. T. 2 in Betracht kommen, die bezügliche Transportmenge könnte aber sicherlich nur geringfügig sein. Überblicken wir alle diese Erwägungen, so ist die Konklusion unausweichlich, daß selbst der Hauptverkehr des Kanales, eben der Holztransport, kaum eine übermäßige Ausdehnung gewinnen dürfte. Übrigens ist für die Verkehrsrechnung der Grundsatz in Erinnerung zu bringen, neue Verkehre als Sicherheitskoeffizient der Rechnung zu behandeln.[5])

Zum Schlusse ist der Kohlenverkehr ins Auge zu fassen, der einer gesonderten Ausführung vorbehalten wurde, weil einem isolierten Kanale gegenüber lediglich die Änderung eingetreten wäre, daß an der zusammenhängenden Wasserstraße gelegene Gruben hier in Konkurrenz treten. Es sind dies die Gruben der Gewerkschaften von Dziedit̆z und Brzeszcze (und eventuell in Zukunft zwischen beiden angelegte Schächte), in deren unmittelbarer Nähe die Trasse des Kanales selbst sich hinzieht. Ostrau, das nach Osten eine um 50 *km* längere Kanalstrecke zu durchfahren hätte als Dziedit̆z, und in Gemäßheit der Daten des Nachtragsberichtes auch mit höheren Spesen von der Grube bis ins Kanalboot belastet wäre, was zusammen 164 *h* per *t* ausmacht, erscheint in der Richtung ausgeschlossen. Es kann sich mithin nur um die Konkurrenz des Produktes der erwähnten Gruben mit demjenigen der Kohlenwerke handeln, die im nordwestlichsten Winkel Galiziens belegen sind: Jaworzno, Domsgrube und Siercza. Diese wollen wir hier als „westgalizische Gruben" zusammenfassen. Ihnen steht in Kon-

[5]) Von dem Oberlaufe des San stammendes, auf dem Flusse herabgebrachtes Holz könnte bei Jaroslau auf den Kanal übergehen. Da Flöße auf diesem nicht zugelassen werden dürften, so können die bezüglichen Quantitäten schwerlich bedeutend sein.

kurrenz mit der preußischen Kohle ab Myslowitz der direkte Bahnweg über Krakau nach Osten zu Gebote. Bei Versendung mit dem Kanale hätten sie Vorfracht mit Lokalbahn bis Spytkowice auf einer Strecke von 34 bis 50 *km* zu tragen, was 270 bis 340 *h* macht und nach Abschlag der Frachtersparnis durch die kürzere Kanalstrecke von zirka 50 *h*, sie um 220 bis 290 *h* per *t* ungünstiger stellen würde als jene am Kanale selbst gelegenen Werke.[6]) Die an der durchgehenden Kanallinie gelegenen Werke benennen wir hier kumulativ Dzieditzer Gruben, weil die Kanalfracht ab Dzieditz nach Osten, die kaum um 20 *h* höher wäre als die vom Hafen in Jawiszowice (Brzeszcze), den nachfolgenden Rechnungen zu Grunde gelegt werden soll.

Es kommen somit die Frachtsätze für den Kanaltransport ab Dzieditz mit den durchgerechneten Frachtsätzen von den westgalizischen Grubenstationen in Vergleich zu stellen, wobei nur zu bemerken, daß bei genauer Rechnung den Kanalfrachtkosten noch die Mehrkosten der Ausladung gegen die Entladung von Bahnwaggons per 30 *h* für die Tonne zu addieren sind. Zunächst der Lokalverkehr. Es betragen die Frachtkosten Heller per *t*:

	Kanalfracht von Dzieditz nach	Bahnfracht von den westgal. Gruben nach
Jaroslau	565	810 790
Sadowa wisznia	651	830 828
Rudki	688	900 880
Zalesie	771	1010 1000

Die Versorgung des eigentlichen Kanalrayons (ostwärts von Krakau) mit Kohle wäre hienach der Schiffahrt gesichert (soweit nicht dennoch für die kleinen Mengen der Bezug mit Bahn vorgezogen wird). Der Bedarf desselben ist aber aus einer Reihe zusammenwirkender Ursachen außerordentlich gering, so daß die dem Kanal hier in Aussicht stehende Frachtmenge mit rund 50.000 *t* erschöpft scheint. Einige ziffermäßige Notizen zum Erweise dieser Tatsache sind in dem Artikel des „Anhang" beigebracht, woselbst schon für einen isolierten Kanal eine Kohlenversorgung der Anrainer mittels der Schiffahrt nachgewiesen ist. An der Sachlage wird auch durch das Entstehen eines oder des anderen

[6]) Wenn ein Stichkanal von Spytkowice über Oswieczim, dann nördlich bis zu den Kohlenwerken gebaut werden könnte, dann hätten auch diese direkte Kanalfracht und die Frachtkosten nach Osten würden sich für sie denjenigen der Werke in Brzeszcze und Dzieditz nahezu gleichstellen. (Das ergäbe eine direkte Kanalkonkurrenz mit letzteren, was jedoch für die Berechnung der Frachtmengen am Kanale gleichgültig ist.) Daher gilt alles, was im weiteren hier von diesen gesagt ist, unter der erwähnten Voraussetzung auch für die Gruben des Revieres nördlich der Weichsel.

Industrie-Etablissements jener Art, für welche die natürlichen Produktionsbedingungen dort gegeben wären, nichts geändert.

Es frägt sich nun, ob der durchgehende Wasserweg nicht auch im Anschlußverkehre die Oberhand behalte? Hier werden indes die Erwartungen enttäuscht.

Im Anschlußverkehre finden wir lediglich in Grodek, dann in nahegelegenen Stationen nördlich von Rudki und Mikolajow, sowie solchen am Endpunkte des Kanales, wie Chodorow, die Kohle ab Dziedit̆z via Kanal konkurrieren mit der „westgalizischen" (Dziedit̆z—Grodek 832, westgal. Gruben—Grodek 870, 850, 830, Dziedit̆z—Chodorow 1006, westgal. Gruben—Chodorow 1010, 1000), dagegen sonst überall den Kanal ausgeschlossen. Man sehe nachstehende Gegenüberstellung der kombinierten Kanal- und Bahnfrachten ab Dziedit̆z (inklusive Umschlag) mit den durchgerechneten Eisenbahnfrachten von den westgalizischen Grubenstationen, wobei überdies auch die direkten Bahnfrachtsätze für preußische Kohle ab Myslowitz zum Vergleich angeführt sind.

Relationen.

	Kanal komb. Dziedit̆z—	Bahn westgal. Gruben—		Myslowitz—
Lubaszow	1001	825,	826	923
Rava ruska	1035	829,	830	946
Jaslo	1153	750,	770	886
Tarnobrzeg	901	740,	770	866
Przeworsk	853	770,	790	906
Przemysl	907	824,	825	922
Lemberg	1017	880,	920	1016
Sambor	1028	830,	870	966
Stryj	1151	950,	970	1076
Halicz [7])	1229	1080,	1090	1206
Stanislau	1302	1110,	1140	1136

Die Ziffern der Tabelle sind sehr lehrreich und insbesondere der Beachtung seitens derjenigen zu empfehlen, welche in dem Kanale eine Art Landes-Kohlenkanal erblicken wollen. Wenn man selbst von dem siegreichen Bahntransporte des westgalizischen Produktes absehen wollte: sogar gegenüber den Importen preußischer Kohle ist der Kanaltransport hier ausgeschlossen. Er zeigt meist höhere Frachtkosten als die Eisenbahn-

[7]) Vielleicht mag die Kohle ab Dziedit̆z vom Endpunkt des Kanales aus auf dem Dnjester mit fortschreitender Regulierung desselben noch nach Halicz und einigen anderen Orten an dessen Ufer vordringen. Da dies aber nur auf Booten von höchstens 400 *t* geschehen könnte, so stellt sich die Fracht bis zur Einmündung in den Fluß etwa um 70 *h* höher. Das mögliche Quantum ist berücksichtigt. Die Konkurrenz von Dziedit̆z, Brzeszcze mit Bahn in obigen Relationen interessiert uns hier nicht. Die direkten Frachtsätze ab Brzeszcze fallen beinahe auf den Heller mit den in der Tabelle enthaltenen höheren der betreffenden westgalizischen Gruben zusammen.

fracht für jene und in den wenigen Relationen, wo er gleich oder etwas niedriger zu stehen kommt, ist dies praktisch belanglos, weil derselbe dort mit Rücksicht auf die bedeutende Wertverminderung der Kohle durch zweimalige Umladung, dann eine Lagerung über den langen galizischen Winter, die Kosten derselben und die höheren Zinsverluste mindestens 1 *K* Frachtgewinn bieten muß, um überhaupt konvenabel zu sein, was ebenfalls im „Anhang" erläutert ist. Dieser nicht zu übersehende Umstand bewirkt, daß auch eine Herabsetzung der Kanalgebühr, die das finanzielle Ergebnis des Kanales natürlich noch verschlechtern würde und selbst im Falle einer Ermäßigung auf die Hälfte höchstens eine Verringerung der Fracht um 1 *K* mit sich brächte, an dem Resultate, insbesondere gegenüber den Bahntransporten aus den westgalizischen Gruben, nichts zu ändern vermöchte.

Jenem geringen Eisenbahn-Anschlußverkehre kann sich noch ein anderer anreihen. Der Übergang kleiner Boote auf den San kann nämlich einen gewissen Zuwachs bringen, der, wenn ein solcher Verkehr bis Przemyśl praktisch würde, zusammen mit dem vorgedachten den gesamten Verkehr des Kanales an Kohlenfrachten etwa auf 100.000 bis 120.000 *t* heben möchte: alles in allem 7 bis 8% des heutigen Bahntransportes (ohne Regiekohle). Mit Rücksicht auf die durchfahrenen Strecken macht das etwa 27 bis 30 Millionen *tkm*, das ist 70.000 bis 75.000 *t* auf den *km*; für einen Großkanal ein Kohlenverkehr von geradezu lächerlicher Unbedeutendheit. Es ist wohl das Urteil über eine Anlage gesprochen, welche in dem für jede solche wichtigsten Verkehrszweige derart minimale Verhältnisse aufweist.

Fassen wir zusammen! Die Kanalfrachten würden bestehen der Hauptsache nach: in Getreide und anderen Fruchtgattungen, Spiritus, Petroleum in gewissen Mengen aus Galizien nach den westlichen Kronländern bis Wien, nebst einem beschränkten Exporte nach Deutschland; vereinzelten Importen von Industrieprodukten in ganzen Bootsladungen nach Galizien, sowie der Einfuhr des größeren Teiles des im Lande konsumierten Zuckers; Holz aus dem unmittelbaren Kanalrayon und aus den durch Bahnanschlüsse mit der östlichsten Kanalstrecke verbundenen Karpathentälern nach Innerösterreich und Deutschland in einem durch die Bahnkonkurrenzen und die Absatzverhältnisse begrenzten Ausmaße; Kohle in dem eben bezeichneten minimalen Quantum; endlich Steine, Erden und dergleichen Güter im Verkehre mit dem westgalizisch-mähr.-schlesischen Industriegebiete. Diverse Frachten geringeren Umfanges, z. B. Düngemittel, sind übergangen. Einzelnes mag sich anders gestalten; eines oder das andere wurde vielleicht auch übersehen, im großen und ganzen aber wird das Bild zutreffend sein.

Welches Verkehrsquantum wäre hienach wohl dem Kanale zu prognostizieren?

So lange es an statistischen Unterlagen mangelt, wie sie nur die amtliche Verkehrsrechnung zu bieten im stande ist, müßte man

eigentlich Bedenken tragen, eine Ziffer überhaupt auszusprechen, welche bei aller Objektivität der Erwägungen doch den Charakter einer subjektiven Annahme nicht ganz abzustreifen vermag. Indes ist wegen des Zusammenhanges der Erörterungen ohne eine solche das Auslangen nicht zu finden, da eine wenigstens annähernd zutreffende Vorstellung der wirtschaftlichen Größenverhältnisse gewonnen werden muß, die in Vergleich kommen. Mit der sonach gebotenen Reserve gelangen wir durch einen möglichst unbefangenen Überschlag der Hauptposten, der auch der Zukunft vollauf, wenngleich ohne Überschwenglichkeit, Rechnung trägt, zu einem Verkehrsquantum, das an die 250 Millionen *tkm* heranreichen kann. Auf Grund dessen würde sich eine kilometrische Verkehrsstärke von max. 650.000 *t* berechnen; beiläufig das Fünffache des nach unserer Ansicht für einen isolierten Kanal anzunehmenden Verkehres, aber nicht mehr als 40% der allgemeinen Schätzungsziffer der Wasserstraßen-Direktion (die zudem vom preußischen Verkehr absieht) und jedenfalls weit entfernt von einer Verkehrsdichte, welche einen zweischiffigen Großkanal erfordert und wirtschaftlich rechtfertigt. Ein Verkehrsumfang, wie der angeführte — und selbst ein etwas größerer, wenn wir uns mit unseren Ansätzen geirrt haben sollten — steht doch in zu argem Mißverhältnisse zu einer Anlage, die durch ihren Kapitalaufwand einen Verkehr von 3 bis 4 Millionen *t* bedingt und eine noch höhere Leistungsfähigkeit besäße! 200 bis 250 Boote würden genügen, jenen ganzen Verkehr zu bewältigen, die, auf die Kanallinie von nahezu 400 *km* verteilt, auf dieser das Bild trostloser Öde bieten müßten.

Die wirtschaftliche Bedeutung des Kanales muß im Lichte der vorstehenden Ziffern gegenüber den rhetorischen Phrasen wohl eine sehr reduzierte Einschätzung erfahren. Solches zeigt sich schon, wenn nur die unmittelbaren Frachtinteressenten für sich ins Auge gefaßt werden. Nach dem bereits im früheren festgestellten Maßstabe würde ihr Totalgewinn an Frachtersparnissen $4^1/_2$ Millionen *K* nicht übersteigen, wovon noch die Wertminderungen der Transportobjekte in Abzug zu bringen wären. Und dieses karge Ergebnis kann nicht wundernehmen. Es ist doch ganz natürlich, daß, wenn die Transportpreise schon den Bedürfnissen des wirtschaftlichen Verkehres entsprechend niedrig bemessen sind, eine weitere Reduktion nur ein geringeres Maß zeigen kann und dem Kanale folglich nur ein engerer Wirkungskreis gezogen ist als unter anderen Umständen. Wahrscheinlich wird man sich allgemein die Frachtersparnisse bei den einzelnen Artikeln weit größer vorgestellt haben, als in den früher angeführten Perzentsätzen zu Tage tritt. Das machen eben die durchgerechneten Staffeltarife der Staatsbahnen. Es erscheint dringend geboten, daß von amtlicher Seite eine Berechnung darüber angestellt und publiziert werde, welche Summen an Frachtnachlässen die Durchrechnung der Staffeltarife den Frachtgebern im Lande gegenüber der Frachtlage vor derselben bereits verschafft hat. Diese werden weit höher sein als die Frachtgewinne durch den

Kanal und die Opfer aufzeigen, welche der Staat hinsichtlich der Transportverbilligung bereits gebracht hat.[8])

Nun ist aber die Frage nicht abzuweisen, inwiefern die den Frachtinteressenten zugehenden Vorteile sich auf die Volksgesamtheit übertragen würden und da hätten insbesondere die Vertreter der letzteren Ursache, nachdenklich zu werden.

Daß eine Förderung des Exportes landwirtschaftlicher Produkte durch den Kanal, soweit sie überhaupt eintritt, die Tendenz einer Preissteigerung nach sich ziehen muß, wurde bereits erwähnt, eine Preisermäßigung ist demnach sicher ausgeschlossen. Folglich hätten lediglich diejenigen Landwirte den Vorteil, welche Getreide zu verkaufen haben: Herrschaften und Großbauern. Ob nicht eine Wirkung auf die Arbeitslöhne die Folge sein müßte, dies mögen die Industriellen sich selbst sagen.

Noch ausgesprochener ist die Sache infolge der Besitzverhältnisse bei der Forstwirtschaft. Der Hauptverkehrszweig des Kanales würde wesentlich den Interessen eines kleinen Kreises von Großgrundbesitzern und Waldexploiteuren dienen. Höchstens könnte etwas vermehrte Arbeitsgelegenheit infolge erweiterten Absatzes zu verzeichnen sein.

Was die Industrie betrifft, so würde sie als Frachtinteressentin ziemlich leer ausgehen, ganz im Gegensatze zu den Meinungen oder Hoffnungen, welche in dem Schlagworte von der „Industrialisierung" des Landes durch den Kanal ihren Ausdruck finden. Kann es denn etwas bezeichnenderes geben, als die Tatsache, daß, wie wir gesehen haben, die Tarife der Staatsbahnen westlich und östlich vom Kanalgebiete das ganze Land mit Kohle zu derartigen Preisen versorgen, daß dem Kanale diese Transporte gar nicht zufallen würden? Die paar Prozente vom Gesamtkonsum des Landes, die der Kanal befördern würde — und dieses Verhältnis bliebe sich auch bei sukzessiver allgemeiner Steigerung des Kohlenverbrauches gleich — sind in jeder Hinsicht, insbesondere auch bezüglich der Preisgestaltung, bedeutungslos. Von einer Verbilligung der Kohle für die Industrie durch den Kanal kann demnach nicht die Rede sein. Mitleid braucht einen darob — nebenbei bemerkt — nicht anzukommen, wenn man sich nur vergegenwärtigt, daß der westliche Teil Galiziens die Kohlengruben in nächster Nähe hat, die übrigen Landesteile aber das Mittel besitzen, sich die motorische Kraft weit billiger zu beschaffen, als durch Kohle, nämlich — das Petroleum, das sich auch für Glüh- und Schmelzprozesse in geeigneten Konstruktionen sehr bewährt hat!

---

[8]) Die Durchrechnung der Staatsbahntarife stellt gegen die Frachtverhältnisse zur Zeit der Verhandlungen und Beschlüsse über die Wasserstraßenvorlage ein Novum dar. Daß die Regierung von dem sich hiermit bietenden Argumente gegen die Ausführung des galizischen Kanales keinen Gebrauch gemacht hat, ist nur durch die notorische Schwäche jeder österreichischen Regierung gegenüber dem Polenklub erklärlich.

Der galizischen Industrie würde übrigens auch für den Versand ihrer Produkte — von einzelnen Fällen natürlich abgesehen — der Kanal nicht von besonderem Interesse sein, da sie (mit Ausnahme der Petroleumindustrie) doch beinahe ausschließlich auf den Absatz im Lande selbst angelegt ist. Eher könnte ihr die Kehrseite der Medaille, der billigere Import, unangenehm werden! Die galizische Montanindustrie speziell betrachtet, ist es wohl unerfindlich, was Großes für sie dadurch gewonnen sein sollte, daß die Kohlenversorgung eines relativ so schmalen Landstreifens mit dem Kanale anstatt mit der Eisenbahn erfolgt, wobei nur geringfügige Preisermäßigungen eintreten, die zu einer Steigerung des Konsums keinen Anreiz bieten können. Den spekulativen Interessen derjenigen, welche im nordwestgalizischen Reviere Freischürfe erwarben und Bohrungen vorgenommen haben und nun nach dem Kanale drängen, weil sie ihre Bergwerksentitäten dann günstig zu verkaufen hoffen, wäre freilich gedient, auch wenn der Verkauf nur auf Grund einer Illusion zu stande kommt. Die Petroleumindustrie kann, wie wir sahen, sehr große Frachtgewinne nicht einheimsen, wohl aber könnten unerwünschte Verschiebungen in den Standortsverhältnissen eintreten, und wer etwa glauben wollte, daß durch jene Frachtersparnisse der Preis des Petroleums in Österreich auch nur um 1 *h* sinken würde, müßte schon ein sehr naives Gemüt sein.

Im allgemeinen muß schließlich wiederholt aufmerksam gemacht werden, daß die vorausgesetzte Billigkeit des Kanaltransportes nur für Sendungen von solchen Quantitäten gilt, die den Fassungsraum der großen Kanalboote — 6000 *q* — ausfüllen. Dies würde in praxi auf eine weitere Stärkung des in Galizien ohnehin überwuchernden Zwischenhandels hinauslaufen, wodurch die vom Kanale gebotenen Vorteile leicht eine etwas einseitige Richtung erhalten könnten!

Daß einzelnen Produktionen oder einzelnen Örtlichkeiten auch entschiedene Vorteile erwüchsen, wird niemand leugnen, aber diese sind jedenfalls dermaßen singulär, daß ihnen gegenüber der Vergleichsmaßstab der Kosten nicht außer acht gelassen werden darf.

Die Kosten! Das ist eben der springende Punkt; allerdings nicht für denjenigen, welcher es einzurichten weiß, daß sie ein anderer trage!

Bei 250 Millionen *tkm* würde der Kanal an Schiffahrtsgebühren $2^1/_2$ Millionen *K* abwerfen (1 *h* durchschnittlich pro 1 *tkm*, die Nebengebühren für die Umschlagplätze gerechnet). Wenn mit dem berechneten Betrage von 2 Millionen *K* für die Erhaltungskosten das Auslangen gefunden würde, so wären also diese bedeckt und es wäre für eine eventuelle Steigerung derselben vorgesorgt. Es erübrigte danach noch eine Kleinigkeit für die Verzinsung des Kapitales. Da das 4% Zinsenerfordernis (siehe Anhang) sich auf rund 14 Millionen *K* beläuft, so resultiert $^1/_{10}$% als Reinertrag. Ob nun dieses Schlußergebnis tatsächlich dadurch modifiziert wird, daß der Verkehr etwas über 250 Millionen *tkm* steigt oder darunter zurückbleibt, ist materiell wirklich gleichgültig!

Es wären also auch bei diesem Kanale gegen 14 Millionen *K* alljährlich zuzuschießen — versteht sich vom Zeitpunkte der vollen Entwicklung des Verkehres an, die höheren Zuschüsse während der Entwicklungsperiode sind hiebei nicht mitberücksichtigt. Dazu kämen schließlich die Einnahmenausfälle der Staatsbahnen mit zirka 10 Millionen *K* brutto, etwa 5 Millionen *K* netto. Zieht man die staatswirtschaftliche Bilanz in dem Sinne, wie dies bei den anderen Linien geschah, so wären die oberwähnten Frachtersparnisse der Interessenten von höchstens $4^1/_2$ Millionen *K* gegenüberzustellen. Die Staatsfinanzen büßen somit mehr als das Vierfache dessen ein, was die örtlichen Frachtinteressenten lukrieren! (Um wie viel die letzteren ihr Einkommen dann höher satieren würden, darauf dürfte man neugierig sein! „Hebung der Steuerkraft!")

Der durchschnittlichen Verkehrsstärke entspräche eine effektive, die von Osten nach Westen zunimmt, und die hienach am westlichen Grenzpunkte der Linie erscheinende Frachtmenge würde großenteils als Durchzugsverkehr die Strecke Krakau—Oderberg passieren. An der letztgenannten Stelle würde der preußische Verkehr abzweigen, in Ostrau der Verkehr mit dem dortigen Industriegebiete seinen Ausgangs- oder Endpunkt nehmen und der Rest fiele dem Donau-Oder-Kanal zu. Die bezüglichen Frachtmengen sind jedoch keineswegs als Alimentation der westlichen Kanalstrecken in dem Sinne aufzufassen, daß sie nicht vorhanden wären, wenn der galizische Kanal nicht existiert. Ein Teil derselben, ja vielleicht der größte Teil, würde den betreffenden Kanalstrecken dann eben mittels der Eisenbahn zukommen. Wollte man eine genaue Aufstellung hierüber machen, so müßte man Alternativrechnungen und Frachtvergleiche anstellen für die Fälle, daß der Donau-Oder-Kanal allein besteht und dann, daß derselbe bis zur Weichsel fortgesetzt würde, und die hier resultierenden Daten mit denjenigen des durchlaufenden Wasserweges bis zum Dnjester zusammenhalten. Das gäbe äußerst umfängliche Kalkule, deren Weitwendigkeit mit dem Resultate, welchem sie dienen sollen, in keinem Verhältnis stünde. Es genügt wohl folgende Erwägung. Wenn der Zufluß an Frachten für die Strecke Oderberg—Krakau durch den Bau des anschließenden Kanales bis zum Dnjester selbst so groß würde (was aber ausgeschlossen ist), daß infolgedessen die in dem „Nachtragsberichte" angenommene Verkehrsstärke dieses Kanalstückes erreicht wäre, so wäre an den ungünstigen finanziellen Ergebnissen desselben, wie sie im vorhergehenden Abschnitte eben unter der Annahme der letztgedachten Verkehrsstärke dargestellt wurden, erst nichts geändert, für den Donau-Oder-Kanal aber erübrigt nur ein schmaler Rest, der gegenüber dem eigenen Verkehre dieses Kanales von gar keiner Relevanz erscheint. Ein Motiv für den vorzeitigen Bau der Linie Oderberg—Krakau vermag also der galizische Kanal nicht zu bieten, ganz abgesehen davon, daß kein Vernünftiger einen kleinen Vorteil durch Aufwendung eines Vielfachen zu erzielen suchen wird.

Das Ergebnis, zu welchem wir gelangt sind, kann in keiner Weise befremden. Wenn schon die Industriegebiete der Sudetenländer mitsamt der Reichshauptstadt einen modernen Großkanal nicht rentabel zu machen im stande sind, um wie viel weniger Galizien als wesentlich agrikoles Land. Solches vermag nur Bergbau und auf Verarbeitung unorganischer Stoffe beruhende Großindustrie in höchster Entfaltung, der Welthandel und vielleicht der konzentrierte Verkehrsbedarf einer Metropole mit mehreren Millionen Bewohnern. Stellt Galizien in dem Gesamtcharakter seiner Wirtschaft die extensive Entwicklungsstufe dar, so ist damit von selbst gegeben, daß es auch auf dem Gebiete des Verkehrswesens nicht Anlagen rechtfertigen kann, die ihrer Natur nach dem Stadium der intensiven Wirtschaft angehören. Der Entwicklung so weit vorzugreifen, würde jene großen Zuschüsse in infinitum bedingen, die im Laufe der Jahre zu so riesigen Summen anwachsen würden, daß die Zukunft nimmermehr eine Kompensation zu bieten vermöchte. Vielleicht ist es erlaubt, durch eine Anekdote aus meinem Leben den Sachverhalt zu illustrieren. Ich hatte einst die Ehre, einem Mitgliede des Kaiserhauses Vorträge über Volkswirtschaft und Finanzwesen zu halten. Seine k. u. k. Hoheit weiland Erzherzog Albrecht interessierte sich für den Unterricht und kam eines Tages dem Vortrage beizuwohnen. Ich sprach unter anderem gerade über intensive und extensive Landwirtschaft; hob hervor, daß intensiv wirtschaften in einem Lande und zu einer Zeit, wo die Wirtschaft insgesamt noch extensiven Charakter an sich trägt, unökonomisch sei, ungeachtet hoher technischer Leistungen, in welchen sich jenes verkörpere, und erwähnte, daß nicht selten Domänendirektoren diese ökonomische Lehre außer acht lassen, wobei sie mit Anwendung der vollendetsten landwirtschaftlichen Betriebstechnik nur ungünstige Erträge erzielen. Nach Beendigung des Vortrages bemerkte der Herr Erzherzog zu mir: „Mit dem, was Sie da von intensiver Wirtschaft und den Güterdirektoren gesagt haben, haben Sie sehr recht gehabt: hat mich schon viel Geld gekostet!" So würde auch der Kanal intensiv-ökonomischen Charakters in Galizien dem Staate viel, ganz unzulässig viel Geld kosten und die Güterdirektoren, das sind hier jene ausgezeichneten Techniker, welche, ohne viel nach dem Ertrage zu fragen, das absolut Vollkommene in Gestalt des doppelschiffigen Großkanales verwirklichen wollen, lediglich gestützt auf märchenhafte Verkehrsziffern und den gefälligen „Glauben an den verkehrsbelebenden und das Wirtschaftsleben stimulierenden Einfluß einer künstlichen Wasserstraße"! Man muß sich nur einmal die Anlage gegenständlich vorstellen. Zur Besorgung des bescheidenen Verkehres, der in Wirklichkeit zu erwarten wäre, soll in einer Längenausdehnung gleich der Bahnlinie von Wien bis Steinbrück (wenn man von der Westgrenze Galiziens ausgeht, sogar Wien—Laibach) ein zweischiffiger Kanal von zwei Dritteil der Breite des Wiener Donaukanales gebaut werden, der nicht weniger als 180 Straßen- und 6 Eisenbahnbrücken (von Oswięczim aus natürlich noch mehr) von entsprechender Spannweite,

außerdem 21 Unterfahrten für Straßen und Eisenbahnen erfordert, und auf welchem durchwegs Boote in den Dimensionen der größten Donauschleppe verkehren sollen, und dieser in den Größenverhältnissen einer Welthandelsstraße gehaltene Kanal durchzieht auf seiner ganzen Länge von Krakau an ausschließlich agrikoles Gebiet, durch entlegene Fluren und Wälder vorbei an einsamen Dörfern und ein paar kleinen Landstädtchen, deren keines mehr als 3000 bis 5000 (einzig Jaroslau 24.000) Einwohner zählt. Ist das nicht toll? — —

Die Ablehnung des in jeder Hinsicht irrationellen Projektes bedeutet bzw. bezielt indes in keiner Weise eine Verkürzung des Landes in seinen legitimen Interessen in betreff der Wasserbauten; nichts wäre dem Verfasser ferner gelegen als solches. Doch nur die wirklichen Interessen des Landes verstanden, nicht andere Interessen, welche sich mit der Flagge des Landes decken.

In den Kreisen der Freunde und Förderer der Wasserwirtschaft gewinnt die Ansicht immer mehr Raum, daß die Zwecke des Verkehres bisher einseitig, auf Kosten der übrigen Aufgaben der Wasserbautechnik, gefördert wurden. Man erkennt, daß die erstgedachten angesichts der Eisenbahnen sich hauptsächlich auf die großen Ströme und deren Verbindung zu konzentrieren haben, bei den kleineren Flüssen und Nebenflüssen dagegen die Zwecke der Landeskultur und allgemeinen Wirtschaftspflege in den Vordergrund treten.

Für diese Seite der Wasserwirtschaft (Entwässerungen, Schutz vor Überschwemmungen usw.) böte Galizien noch ein weites Feld, wo reiche Früchte zu ernten wären. Bekanntlich sind die bezüglichen Aktionen auch längst eingeleitet. Wenn in Fortsetzung derselben nur ein mäßiger Teil der Summen, die für den großen Kanal geradezu verschwendet wären, jährlich im Verein mit den Landesmitteln zu Meliorationen dieser Art verwendet wird, so kann damit für das wirtschaftliche Gedeihen des Landes ganz Erkleckliches geleistet werden.

Die Regulierung des San und die des Dnjester zählen hieher und bei denselben braucht der Gesichtspunkt des Verkehres nicht zu kurz zu kommen. Ist sie weiter vorgeschritten, dann wird auch ein kurzer Kanal zwischen den beiden regulierten Flüssen ganz am Platze sein. Dieser braucht keineswegs die Dimensionen eines Großkanales zu haben. Auch ohne solche wird er den Verkehrsinteressen des Landes die gleichen Dienste leisten. Man kalkuliere nur unbefangen. Zwar die Schiffskosten sind höher bei kleineren Fahrzeugen, indes bieten diese, entsprechend dem extensiven Wirtschaftscharakter aus billigem Holze erbaut und von billigen Arbeitskräften bedient, immerhin einen ganz vorteilhaften Transport; vorteilhafter sogar als große Schiffe, welche wegen ungenügenden Verkehres nicht voll ausgenutzt werden können. Aber es entfallen beim Verkehr stromabwärts — und um einen solchen würde es sich ja hauptsächlich handeln: san- und weichselabwärts nach Polen, Preußen, dniesterabwärts nach dem Schwarzen Meere — die Traktionskosten und es werden auf solchen regulierten Flüssen

keine oder nur minimale Gebühren erhoben. Das gibt per Saldo einen ebenso billigen, ja vielleicht billigeren Transport, als auf dem großen Kanale mit den notwendigerweise höheren Schiffahrtsgebühren. (Es wäre auch erst noch zu untersuchen, ob stromaufwärts und im Kanale die Treidelei mit Pferden bei dem dünnen Verkehre in Gemäßheit der Wirtschaftszustände dieser Gebiete nicht billiger käme als die Traktion mit mechanischem Motor.) Somit hätte das Land alles, was seinen wahren Bedürfnissen entspricht. Im Verkehre mit den übrigen Kronländern — mit dem Westen — besitzt es das, was ihm der Großkanal bieten könnte, im wesentlichen bereits heute: in den durchgerechneten Staffeltarifen der Staatsbahnen. Nach Nord und Süd wäre mit der bezeichneten durchgehenden Wasserstraße dann das Gleiche erreicht. Der Holzexport bliebe die Hauptsache. Dieser Wasserweg und sein Mittelstück, der gedachte Kanal, hätten im europäischen Großverkehre immer nur eine untergeordnete Bedeutung, welcher eben die Anlage entspräche.

Galizien erhielte aber überdies noch eine anderweite und reichliche Entschädigung — sofern von einer solchen überhaupt zu sprechen wäre — nämlich durch den Bau des Kanalnetzes, mit welchem wir uns beschäftigten und für welches die 350 Millionen *K* gute Verwendung fänden, die für den Großkanal beinahe ohne Nutzen für die Allgemeinheit hinausgeworfen wären. Vorläufig in Oderberg an dieses mit der Bahn anschließend, bekommt es die Verbindung mit der preußischen Wasserstraße der Oder und weiterhin mit den mährisch-böhmischen Industriegebieten und mit dem ganzen Stromgebiete der Elbe bis Hamburg. Ob der Umschlag auf die Wasserstraße in Krakau oder in Oderberg stattfindet, ist — wie bereits im früheren nachgewiesen — vollkommen gleichgültig. Der Umladungsdienst ließe sich durch geeignete maschinelle Vorrichtungen und entsprechende Organisation auf ein Minimum verbilligen und wo es im einzelnen Falle zur Förderung des Verkehres geboten erschiene, könnten und müßten Tarifkombinationen ad hoc, mit Ermäßigung bis auf das Niveau der Kanaltarife (bis Oderberg), vollends das gleiche Resultat wie auf durchgehendem Wasserwege herbeiführen. Auf diese Art hätte Galizien im Endergebnisse für seine Volkswirtschaft mehr gewonnen, als ihm der (unmögliche) Kanal geboten hätte.

Der Zukunft muß, wenn die Vernunft siegt, die Verbindung des Kanalnetzes mit der Weichsel vorbehalten bleiben: jener Zeit, wann die Ausgestaltung der Weichsel zu einer leistungsfähigen Wasserstraße auf die ganze Länge ihres Laufes gesichert sein wird. Dies ist verknüpft mit Perspektiven, die hier nur anzudeuten sind. Man erinnere sich der Neubildungen auf handelspolitischem Gebiete, die wir als Begleit- und Folgeerscheinung des zentraleuropäischen Wasserstraßennetzes in Aussicht nehmen zu können glauben. Die Umgestaltungen politischer Natur, welche in Rußland endlich unvermeidlich werden, zählen ebenfalls hieher. Was da im Schoße der Zeiten ruht, wird seine Konsequenzen auch auf dem Gebiete äußern, dem diese Blätter gewidmet sind.

Konklusion.

Wir sind am Ziele.

Wenn wir von hier aus den Faden der Erörterung rückwärts verfolgen, so sehen wir ihn in die These auslaufen, welche schon die Titelüberschrift in lapidarer Kürze mit den Worten formuliert: Nicht galizische, nicht innerösterreichische: europäische Kanäle!

Der galizische Großkanal in jeder Gestalt, als isolierte Anlage oder als Fortsetzung der innerösterreichischen Kanalstrecken; sodann diese letzteren, wenn allein zur Ausführung bestimmt, alle diese Anlagen als interne Verkehrsmittel wären volkswirtschaftlich verfehlt. Die unerbittliche Logik der Ziffern fällt ein Verdikt über sie, wie es schärfer und eindrucksvoller wohl nicht zu denken ist.

Dennoch wird augenblicklich, wie verlautet, der Versuch unternommen, durch Ausnutzung der politischen Machtverhältnisse im Dienste von Sonderinteressen diese Linien der Verwirklichung zuzuführen, indem nach einem bauernschlauen Plane durch Inangriffnahme eines Teilstückes das Ganze für die nächste Zukunft gesichert werden soll. Die Fortführung der zunächst zu bauenden Strecke Oswięczim—Krakau nach Osten ergäbe den in der Länge von 440 *km* von der Westgrenze bis zum Dnjester sich erstreckenden galizischen Landeskanal, welcher ein Anlagekapital (Nominale) von über 400 Millionen *K*, sonach mehr als 16 Millionen *K* Verzinsung erfordern würde, ohne daß man mit Sicherheit zu sagen vermöchte, ob der Verkehr auch nur die Erhaltungskosten je zu decken im stande wäre. Von allen Seiten durch die Staffeltarife der Staatsbahnen eingeschnürrt und unterbunden, wäre diesem nach den im „Anhang" folgenden Daten nur das ungünstigste Prognostikon zu stellen. Mit dem wahrscheinlichen Fehlbetrage am Erhaltungsaufwande und dem Einnahmenausfalle der Staatsbahnen würde die jährliche Einbuße des Staates 18 Millionen *K* erreichen. Die hiedurch ermöglichten Ersparnisse der unmittelbaren Frachtinteressenten könnten 1 Million *K* nicht viel übersteigen: ein ökonomischer Widersinn, der in der Welt nicht seinesgleichen fände!

Dennoch würde dieser zur Realität, wenn — womit als möglichem Falle sicherlich zu rechnen ist — mit der Anlage schon so schlechte Erfahrungen gemacht, die Finanzen des Staates schon in einem Maße

geschädigt würden, daß man zu einem weiteren Kanalbaue nicht mehr den Mut aufbrächte. In der Tat wäre dieselbe geeignet, die Kanalsache in Österreich unrettbar zu kompromittieren. Denn diese Linie, mit welcher der Kanalbau inauguriert werden soll, wäre gerade diejenige, die unter allen das Mindestmaß von wirtschaftlicher Bedeutung und das Höchstmaß von Ausnutzung der Staatsgesamtheit zu Gunsten lokaler Interessen aufweist, und die wohl die Urheber des famosen Wasserstraßengesetzes selbst nur als eine Anweisung auf eine unbestimmte Zukunft verstanden haben werden. So wäre man durch die Irrgänge der Politik wieder einmal gerade zu dem verkehrten Ende gelangt!

Man wird natürlich den Gedanken, nur für Galizien allein sorgen zu wollen, ostentativ abwehren und auf die spätere Fortsetzung des Rumpfes nach Westen bis nach Wien hinweisen. Die große Binnenwasserstraße von der Donau bis zum Dnjester zeigt aber finanzielle Aspekten, die nicht anders als erschreckende genannt werden können. Gesamtes Nominalanlagekapital 798·7, rund 800 Millionen *K*, Verzinsungsbedarf somit (ohne Amortisation) 32 Millionen, jährlicher Fehlbetrag auf die Verzinsung zwischen 26 bis 27 Millionen (die Strecke Oderberg—Krakau nach den Annahmen der Direktion f. d. B. d. W. gerechnet), Reineinnahmenausfall der Staatsbahnen sicher mehr als 15 Millionen, somit ein Gesamtdefizit von über 40 Millionen *K*. Im wirtschaftlichen Effekte käme dies einer Vermehrung der öffentlichen Schuld um 1 Milliarde gleich; ohne greifbaren Nutzen für Förderung der Gesamtwirtschaft oder andere Zwecke des Staates. Es wird abzuwarten sein, ob sich im Parlamente eine Majorität dafür findet, um ephemerer Abstimmungsvorteile willen dem Volke eine solche Last aufzuerlegen.

Man sage nicht, der Bau der Linien sei durch das Gesetz vorgeschrieben. Jedes Gesetz kann abgeändert werden und es muß abgeändert werden, wenn eine gereifte Einsicht den Gesetzgeber belehrt, daß der in jenem niedergelegte staatliche Willensakt entweder auf Grund eines Irrtumes oder unrichtiger Voraussetzungen zu stande kam oder daß sich infolge geänderter Verhältnisse Folgen und Wirkungen ergeben würden, die nicht beabsichtigt waren.

Wer für den Bau des galizischen Kanales als Fortsetzung des Donau-Oder-Kanales stimmt, weiß jetzt, daß er für eine erhöhte Steuerlast von mehr als 40 Millionen *K* votiert, und zwar in einem Zeitpunkte, wo ohnehin eine noch unabsehbare Mehrbelastung der Bevölkerung durch neue militärische Aufwendungen und Erhöhungen der Personalauslagen in der Zivilverwaltung in sicherer Aussicht steht, rationelle neue Steuern überhaupt nicht mehr zu finden und nicht sehr bedenkliche Erhöhungen bestehender kaum durchführbar sind. Auch darf er sich damit nicht beruhigen, daß die Bauauslagen auf eine längere Reihe von Jahren verteilt werden sollen. Denn die wirtschaftliche Bedeutung solcher Anlagen wird dadurch nicht berührt und

die finanziellen Konsequenzen bleiben die nämlichen, ob die Vollendung ein Dezennium früher oder später erfolgt.[1]) Hier muß man schon mit langen, unbestimmt langen Zeiträumen rechnen, innerhalb welcher sich eine ganze Wirtschaftsepoche mit allen ihren charakteristischen Zügen in eine andere wandelt!

Man greife also der Zukunft nicht vor, sondern warte zu, bis auf einer vorgeschritteneren Entwicklungsstufe für dann noch nötig erachtete Anlagen eine ganz andere Verkehrsbedeutung zu Tage trete, aber auch das Verhältnis zwischen Bedürfnis und Befriedigungsmittel (man denke an einen wesentlich niedrigeren Kapitalzins!) in einem anderen Lichte erscheinen wird.

Selbst bei dem bescheidenen Donau-Oder-Kanale, wenn man ihn nur als innerösterreichische Linie gesondert ins Leben rufen wollte, stünde — das hat sich wohl zur Evidenz erwiesen — der notwendige Kapitalaufwand in einem zu großen Mißverhältnisse zu den von ihm zu gewärtigenden Vorteilen für das Gesamtwohl, so daß für jenen ein staatswirtschaftliches Äquivalent in absehbarer Zeit nicht erkennbar wäre.

Nach dieser Richtung mußten unsere Ausführungen negierend sein und die Beredsamkeit der Ziffern — selbst derjenigen, welche nur annähernde Größenvorstellungen zu vermitteln bestimmt sein konnten — gibt dem Worte einen Nachdruck, den die stärkste Emphase des Ausdruckes ihm nicht zu verleihen vermöchte.

Demgegenüber kommen für die Gegenwart als wirtschaftliche Anlagen von größter Tragweite jene Linien in Betracht, die in einem systematischen Zusammenhange die Bindeglieder eines mitteleuropäischen Wasserstraßennetzes darstellen und die daher mit Rücksicht auf ihre internationale Verkehrsbedeutung auch Objekte einer internationalen Betätigung zu bilden hätten. Damit ist die positive Richtung, nach welcher die Kanalfrage zu zielen hätte, bezeichnet.

---

[1]) Sehr richtig bemerkte der Finanzminister in seiner Budgetrede (Stzg. d. Abgeordnetenhauses vom 6. Oktober d. J.): „Die privatwirtschaftliche Kapitalbeschaffung findet statt unter der Haftung des Unternehmers, zunächst mit der Dividende und eventuell mit seinem Kapital, und diese Sanktion ist — die glücklicherweise doch seltenen Krisenperioden ausgenommen — ausreichend, die produktive Verwendung des Kapitales zu sichern. Bei der Staatswirtschaft fehlt dieses Regulativ und darum sind die sogenannten produktiven Investitionen in der Staatswirtschaft viel gefährlicher als die privatwirtschaftlichen. Bei den privatwirtschaftlichen Investitionen ist es der Aktionär, der sein Geld verliert, wenn die Investitionen nicht genug tragen, beim öffentlichen Kredite sind es die Steuerträger. Ich fürchte, die Einsicht in diesen Zusammenhang ist nicht hinlänglich verbreitet, wird nicht genügend beherzigt, wenn in so freigebigem Maße Investitionen verlangt und empfohlen werden". Nun hätte der Redner, wie man meinen sollte, den logischen Schluß ziehen müssen, solche unrentable Investitionen, welche die Steuerträger zu Gunsten einzelner Gruppen der Bevölkerung freigebig belasten, seien zu unterlassen. Allein das geschah nicht. Solche Investitionen sollen doch gemacht werden, nur in Etappen, auf eine Reihe von Jahren verteilt. Als ob das an der Unrentabilität, bzw. der Notwendigkeit von Staatszuschüssen, welche die Steuerträger aufbringen müssen, das geringste ändern würde!

Mit eben diesem prinzipiellen Gesichtspunkte erschiene sie für Österreich auf die richtige Basis gestellt: es gälte, demselben die Anerkennung im Kreise der Mitinteressenten zu gewinnen, um sohin die Ausführung des großen Werkes auf der gekennzeichneten Grundlage — und nur auf dieser — anzustreben.

Auf Einzelheiten der Durchführung hier näher einzugehen oder gar mit bestimmten Vorschlägen diesbezüglich hervorzutreten, erschiene wohl kaum am Platze. Zunächst kann es sich nur um die Idee an sich handeln; um die Aufnahme, welche sie bei denjenigen findet, die als Beteiligte mitzuwirken hätten. Besteht der Gedanke die Feuerprobe, dann sind die Konklusionen aus demselben leicht zu ziehen, wobei freilich die praktischen Schwierigkeiten der Realisierung in keiner Weise unterschätzt werden sollen. Darum mögen in betreff der sich darbietenden Modalitäten der Durchführung nur wenige Worte noch beigefügt sein.

Daß die Zeit für eine solche gemeinsame Betätigung mehrerer Staaten wie die, um welche es sich eben handelt, reif sei, wird wohl nicht bestritten werden: fehlt es ja nicht an Präzedenzfällen, auf welche als Analogien zurückgegriffen werden kann, und zwar gerade auf dem Gebiete des Verkehrswesens selbst. An einen oder den anderen könnte bei der praktischen Ausführung der hier vorliegenden Interessengemeinschaft angeknüpft werden.

Es wäre z. B. ein internationaler Zweckverband zu bilden, wie einen solchen schon die Donaukommission zur Regulierung der Sulinamündung repräsentierte. Daß die öffentliche Meinung einem derartigen Verwaltungsgebilde volles Verständnis entgegenbrächte, dafür kann der Umstand angeführt werden, daß man in Deutschland mehrseitig die Ausdehnung des nach der bekannten Gesetzesvorlage zu konstituierenden Elbestromverbandes auf Österreich vorschlug. Eine ähnliche Institution dem vorliegenden Zwecke anzupassen, ergäbe eine interessante Aufgabe für das internationale Verwaltungsrecht. Oder es könnte eine Aktiengesellschaft zum Baue und Betriebe des Kanalnetzes gebildet werden, welcher nach dem Muster des seinerzeitigen Gotthardbahnvertrages zwischen Deutschland, Schweiz und Italien die Staaten Subventionen von Baukapital mit Zinsstundung bis zum Eintritte der Rentabilität gewähren. Die Analogie scheint besonders treffend. Denn auch dort war es das kostspielige Mittelstück (der große Tunnel und die schweren Zufahrtlinien), dessen Herstellung die Voraussetzung der Verbindung der beiderseitigen Verkehrsmittelnetze und Ermöglichung eines direkten Verkehres über beide bildete, und ward es als unangemessen erkannt, dem Staate, auf dessen Territorium jenes Mittelstück belegen, allein den bezüglichen Kapitalaufwand zuzumuten. Die im Prinzipe aufrechtbleibenden, im Ausmaße neu zu regelnden Landesbeiträge wären ebenfalls als Subventionen zu leisten. Behufs Verbilligung der Kapitalbeschaffung erschiene eine staatliche Reinertragsgarantie für die Aktien wohl unerläßlich. Es wäre den Staaten selbst unbenommen, durch

Übernahme von Aktien sich vollends den erwünschten Einfluß auf die Verwaltung zu sichern. Im ganzen wäre, wie es scheint, diese Modalität die einfachste und praktischeste, zumal sie ermöglicht, delikaten Rücksichten, welche allenfalls mitspielen, gerecht zu werden. Übrigens erscheinen noch andere Kombinationen denkbar und bei jeder werden sich Für und Wider finden lassen, die sorgsam abzuwägen und ins einzelne zu verfolgen wären. Dabei würde auch die eventuell günstigste Geldbeschaffung mit im Auge zu behalten sein, die gerade für eine solche internationale Anlage zu erzielen wäre.

Zunächst hätte wohl ein diplomatischer Ideenaustausch zwischen den beteiligten Staaten das Terrain zu sondieren und für Österreich-Ungarn wäre speziell gegenüber Deutschland in Verhandlungen über die Erhebung von Schiffahrtsabgaben auf der Elbe die Gelegenheit gegeben, zwischen beiden Angelegenheiten einen Konnex herzustellen, zu dem sie ihre innere Natur ohnedies eignet und der einer Vereinbarung nach beiden Richtungen auf dem höheren Niveau der Interessengemeinschaft gewiß sehr förderlich wäre.[2])

---

[2]) Österreich-Ungarn könnte ohnehin — ganz abgesehen von politischen Rücksichten — prinzipiellen Widerspruch gegen Schiffahrtsgebühren auf der Elbe so, wie sie beabsichtigt sind, schwerlich erheben, weil es selbst bei der auf der gleichen völkerrechtlichen Grundlage beruhenden Donau-Akte die Auslegung nachdrücklich vertreten hat, daß als untersagte Abgaben nur solche verstanden seien, die lediglich für die Befahrung des natürlichen Stromlaufes erhoben würden (und früher eben erhoben wurden), daß dagegen zur Deckung von Auslagen für im Interesse der Schiffahrt selbst gelegene Korrektionsarbeiten, wie z. B. die Vertiefung der Fahrrinne beim Eisernen Tor, spezielle Gebühren zulässig seien (siehe das gediegene Werk „Schiffahrtsabgaben" von Max Peters, I. Bd., S. 323 ff.). Es wird sich folglich nur darum handeln können, die formell notwendige Zustimmung an Bedingungen zu knüpfen, welche die im Sinne der Vorlage selbst gelegene Kompensation der die Schiffahrt belastenden Gebühren durch äquivalente Ermäßigung der Schiffahrtskosten sichern. Dies wird z. B. für die nach Deutschland exportierte böhmische Braunkohle nicht schwer sein, wenn einer Belastung des Zentners mit 2 Pfennig auf 100 *km*, 4 Pfennig auf 200 *km*, der Gewinn gegenübersteht, daß von Melnik und Aussig anstatt wie jetzt (im günstigen Jahre 1910) im Jahresdurchschnitte nur mit 290 respektive 375 *t* Ladung, infolge der Schiffahrtsverbesserungen dann beinahe die ganze Schiffahrtsperiode hindurch mit 600 *t* gefahren werden kann. Es ist eben für jede Gebührenklasse auszurechnen, um wieviel sie die Frachteinheit für die verschiedenen Distanzen belastet, und wieviel an Schiffahrtskosten dagegen je nach der Anzahl der Schiffahrtstage, welche für die betreffende Distanz benötigt werden, erspart wird. Sofern für die höheren Klassen oder die größeren Entfernungen hienach eine Mehrbelastung zutage kommt, werden Gebührennachlässe den Ausgleich bieten müssen oder es wird in den aus der Realisierung unseres Kanalnetzes entspringenden Vorteilen eine Kompensation zu finden sein. In Deutschland scheint man sich auch schon mit dem Gedanken vertraut zu machen, daß für österreichische Importe und Exporte via Hamburg eine 50% Gebührenermäßigung zu statuieren sei, womit z. B. unserer Zuckerindustrie die Parität der Belastung ihres Exportes mit dem der Industrie des Halle-Magdeburger Rayons gesichert wäre (F. G.[eigel] in der Zeitschr. f. d. ges. Wasserwirtschaft 1911, Nr. 19 und Münchner Allg. Ztg., 19. Sept. 1911). Alles hinge dann selbstverständlich davon ab, daß die Stromverbesserungen den vorausgesetzten Effekt tatsächlich haben, was wieder Anlaß zu einer entsprechenden Vertragsklausel geben kann.

Vor allem müßten natürlich Österreich und Ungarn unter sich über den Komplex der einschlägigen Fragen einig geworden sein.[3]) Vielleicht, daß die Größe des Zieles den führenden Geistern in beiden Staaten einigen Schwung verliehe und sie emporhöbe aus den Niederungen des Schachers und der kleinlichen Bevorteilungen, zu welchen die Wirtschaftspolitik Ungarns gegenüber Österreich herabgesunken ist.

Die internationale Vereinbarung betreffend die gemeinsame Aufbringung der Mittel zur Realisierung des gemeinsam interessierenden Werkes, unbeschadet vollster Wahrung der staatlichen Rechte und Interessen Österreichs, brächte unvermeidlich auch eine Verständigung über die technischen Grundlagen des Werkes mit sich, die dem Gelingen desselben nur förderlich sein könnte. In dieser Hinsicht würden insbesondere auch Details der Anlage in Frage kommen, die zwar mit Mehraufwand verbunden, aber für den großen Durchzugsverkehr von Nutzen wären, während bei einseitiger Lösung im speziellen Interesse des erbauenden Staates eine wohlfeilere Variante gewählt werden könnte. So z. B. die von Prof. Smrček empfohlene Anlegung eines längeren Tunnels in der Scheitelstrecke des Kanales von Pardubitz nach Prerau, um nicht nur die Kote der Scheitelstrecke um 47 *m* zu erniedrigen, sondern auch das Wasser der Strecke mehr gegen den Frost zu schützen und auf diese Weise die Schiffahrtsperiode des ganzen Netzes um eine Anzahl Tage zu verlängern. Vielleicht wird in diesem Zusammenhange auch die Frage auftauchen, ob nicht die Wassermengen, welche die Oder führt, dem preußischen Staate für die Ausführung des Anschlusses der Oder an das österreichische Netz mit der Dimensionierung auf 600 *t*-Boote dauernd zu überlassen wären.

Auf der Oder schwimmen bereits gegenwärtig von Kosel nach Berlin und Stettin Kähne mit 550 *t* Tragfähigkeit; auch mit 550 *t* Ladung, wenn auf der nichtkanalisierten Oderstrecke gute Wasserstände sind. Nach Vollendung der im Bau begriffenen Schleppzugschleusen in der oberen Oder wird das 600 *t*-Boot bis Kosel gelangen können, freilich unterhalb Breslau bei ungünstigem Wasserstande nicht immer mit voller Ladung. Zwischen Kosel und Stettin wird daher der Verkehr auf 600 *t*-Schiffen sich abwickeln, während derselbe für Berlin einstweilen auf das 550 *t*-Boot angewiesen bleibt, so lange nicht die Schleusen des Oder-Spree-Kanales entsprechend erweitert sind. Es würde sich mithin um die Verbindung zwischen Kosel und Oderberg handeln, sei es als kanalisierte Flußstrecke, sei es als Seitenkanal, und es würde

---

[3]) Keine leichte Aufgabe, da Ungarn voraussichtlich die Gelegenheit nicht würde versäumen wollen, gewisse Bestrebungen zu fördern, die bei uns als Annaberger Anschluß männiglich bekannt sind. Solange das wirtschaftliche Verhältnis der beiden Staaten der Monarchie zueinander auf Kündigung gestellt ist, muß Österreich Vorsichten brauchen, die im Auslande vielleicht nicht recht verständlich sind.

sich eben fragen, ob eine solche für 600 *t*-Boote nicht die gesamte Wassermenge der Oder, selbst mit Aufspeicherung in großen Staubecken zum Zwecke der Aufbesserung des Wasserstandes in der trockenen Jahreszeit, benötigt, oder ob ein gewisser Teil für weitere, eventuelle Steigerung der Wasserzufuhr für den Donau-Oder-Kanal herangezogen werden könnte. Die einverständliche Lösung der Frage durch die Techniker beider Staaten, welche wohl auf die diesem Netzesteile zu verleihende Leistungsfähigkeit reflektieren müßte, wäre um so mehr zu begrüßen, als durch solche die im vorliegenden Falle besonders spinose Kontroverse darüber zu vermeiden wäre, ob es völkerrechtlich zulässig sei, dem in einem Nachbarstaate gelegenen Unterlaufe eines Flusses aus dem Oberlaufe Wasser zu entziehen, und weil verhindert würde, daß man für die Wasserversorgung des Donau-Oder-Kanales auf eine Reserve rechne, die dann vielleicht tatsächlich durch politische Rücksichten zu nichte würde. Ein Verzicht auf die Oder (teilweise oder in vollem Umfange) würde dann begreiflicherweise eine ausreichende Vorsorge für die Strecke Prerau—Wien durch Zufluß von der Kanalstrecke Prerau—Pardubitz um so nötiger machen und dadurch könnte sich ein Zusammenhang mit dem früher berührten Fragepunkte ergeben, insofern die Wahl dieser oder jener Trasse für die letzterwähnte Strecke das Maß der Wasserversorgung in der gedachten Richtung beeinflußt. So, sehen wir, wird es auch für die richtige Anlage von größter Bedeutung, die Kanäle von allem Anfange an als Glieder des internationalen Wasserstraßennetzes zu behandeln, anstatt nach ausschließlich internen Gesichtspunkten Bauten auszuführen, die dann nachträgliche Korrekturen erfahren müßten, die vielleicht nur mit riesigen Kosten und selbst damit nur unvollkommen durchzuführen wären. Solcher technischer Fragen könnten noch mehr sich aufdrängen, wofür das Angeführte lediglich eine exemplifizierende Erläuterung und nichts anderes sein soll.

Selbst über den Betrieb könnten, wenn die Entwicklung auch in Deutschland zum Monopol führt, zwischen den Verwaltungen und mit der organisierten Flußschiffahrt Vereinbarungen getroffen werden behufs ökonomischester Ausnutzung von Laderaum und Zeit, analog den Wagendirigierungs-Übereinkommen im Eisenbahnwesen. Daß eine Verständigung über die einzuhebenden Gebühren erfolgen muß, ist selbstverständlich. Hier würden auch divergierende Interessen und Standpunkte vorhinein auszugleichen sein, und die Wechselbeziehung zu den zu übernehmenden Kapitalleistungen ist einleuchtend. Ob und inwiefern dann in Hinkunft eine Handhabung der Gebührentarife als Instrument der Handelspolitik erfolge, würde davon abhängen, ob und in welchem Maße der zunächst lediglich auf das Wasserstraßennetz gerichtete Verbandszweck sich in solcher Richtung ausweitet, was, wie wir meinen, sich beinahe von selbst machen müßte, und ob die Weisheit der Staatsmänner sich den diesbezüglich waltenden Gestaltungstendenzen gewachsen zeigt.

Vorstehende kurze Andeutungen sind wohl nur geeignet, das Bild

des Werkes in seinen äußersten Umrissen erkennen zu lassen. Sie wollen und können auch nicht mehr bieten. Denn die Ausgestaltung solcher Dinge ist nicht Aufgabe eines Einzelnen, sondern stets ein Produkt des öffentlichen Geistes. Die Zeit bringt die Probleme: dem einen oder dem anderen mag es gelingen, sie im richtigen Momente zu erfassen und ins rechte Licht zu setzen. Der Verfasser fände sich belohnt, wenn ihm dies mit dem vorliegenden geglückt wäre.

Anhang.

Der innergalizische Kanal.

Die Zeit, Nummern vom 9. und 16. Juli 1911.

Von gewisser Seite wird noch immer beabsichtigt, von der Regierung im günstigen Moment den Bau des innergalizischen Kanales — ernstlich oder zum Schein — auch für den Fall zu verlangen, daß der Donau-Oder-Kanal nicht gebaut wird. Man mutet also dem Staate zu, für das Land Galizien einen Bau auszuführen, der ein Anlehen von 348 Millionen *K* Nominale, somit zu 4% (ohne Amortisation) jährlich an Zinsen 13,920.000 *K* erfordern und dessen Erhaltung 2 Millionen jährlich kosten würde. Zur Begründung wird, mit der üblichen Allgemeinheit solcher Motivierungen, nichts weiter angeführt, als daß der Kanal geeignet sein werde, „den östlichen Kronländern den Export ihrer bedeutenden Bodenprodukte, hauptsächlich nach Deutschland, zu erleichtern und in diesen industriearmen Gebieten durch billige Zufuhr inländischer Kohle neue Industrien zu ermöglichen, bzw. bestehende zu fördern".

Im nachfolgenden soll der Beweis erbracht werden, daß der Kanal dies alles nicht leisten kann; daß er die großen Opfer entfernt nicht wert ist; ja, daß ein solcher innergalizischer Kanal überhaupt ein wirtschaftliches Unding wäre, über das man am besten kein Wort mehr verlieren sollte.

Es zeigt sich nämlich, daß für den größten Teil des in Betracht kommenden Verkehres die Eisenbahnen mit ihren durchgerechneten Staffeltarifen ohnehin billiger sind, als es die Kanalroute sein könnte. Von Krakau ausgehend, läuft die Trasse des Kanales zunächst parallel der galizischen Hauptbahn, kreuzt bei *km* 80 die Bahnlinie Tarnow—Szczucin, bei Rzochow (*km* 120) die Linie von Dembica nach Tarnobrzeg, Rozwadow, biegt dann der Terrainverhältnisse wegen in einem Bogen nach Norden aus, in dem der Kanal über Deba und Jata bei *km* 200 wieder die Hauptbahn bei der Station Ležajsk erreicht, von wo er neben der Bahnlinie bis Jaroslau (*km* 230) verläuft. Von hier aus stets in südöstlicher Richtung geführt, kreuzt die Trasse bei Bobrowka (*km* 250) die Bahn Jaroslau-Sokal, berührt bei Mosciska und bei Sadowa wisznia (*km* 300) die Linie nach Lemberg, schneidet bei Rudki (*km* 325) die Linie Lemberg—Sambor, bei Rozwadow (*km* 365) die Linie Lemberg—Stryj und erreicht endlich bei Zalesie, etwa 8 *km* von

Chodorow, mit *km* 389 den Dnjester. An nicht weniger als neun Stellen also, außer dem Anfangs- und dem Endpunkt, berührt die Linie des Kanales das galizische Eisenbahnnetz. Jedem mit dem Tarifwesen Vertrauten ist es im vorhinein klar, daß der direkte Bahnweg infolge der Staffeltarife vorteilhafter sein muß als ein aus Bahn- und Wasserweg kombinierter Transport mit den zeitraubenden und kostspieligen Umladungen und den höheren Einheitssätzen der kurzen Bahnlinien.

Um dies über jeden Zweifel zu erheben, haben wir für die wichtigsten Massengüter, die ja allein beim Kanalverkehr eine Rolle spielen, eine vergleichende Tarifrechnung durchgeführt, konform derjenigen, die sich in der Denkschrift der Direktion f. d. B. d. W. in einigen Beispielen vorfindet, wobei die Kanalfrachtsätze nach der dort angegebenen Formel berechnet und die ebendaselbst für den Donau-Oder-Kanal angenommenen Gebühren in Ansatz gebracht wurden.

[Zusatz: Die Kanalfrachten betragen hienach pro Tonne in Hellern:

für *km*	Kohle	Erden usw.	Holz, Klasse C	Getreide
100	228·56	238·56	248·56	328·56
200	340·66	360·66	380·66	560·66
230	374·29	397·29	420·29	650·29
300	452·76	482·76	512·76	752·76
390	553·65	592·65	631·65	943·65

Bei dem Vergleiche der Frachtsätze auf dem Bahnwege[1]) mit dem kombinierten Bahn- und Wasserwege, sind für letzteren überdies die Umschlagskosten einzusetzen. Diese bestehen aus der Schleppbahngebühr, den Umladekosten und Nebenkosten, von welchen jedoch nur ein Rest, je nach dem konkreten Falle, in Rechnung zu stellen ist, da schon in den Frachtsätzen ein allgemeiner Satz Nebenkosten im Ausmaße von 14 *h* per *t* enthalten ist.

Sie sind selbstverständlich nicht an allen Umschlagplätzen gleich, doch können die Abweichungen nur geringfügig sein und wir haben daher die Sätze von dem Umschlagplatz in Krakau (S. 109 des Nachtrags-

---

[1]) In den verglichenen Bahnfrachtsätzen wurde für Holz die Tarifpost H 18 und H 19 a und b zugrunde gelegt, weil diese eine Mittelstellung einnimmt zwischen den Sätzen des Spezialtarifes 2 und denjenigen der niedriger tarifierten Holzsorten, wie: Schleifholz, Scheitholz, Schwarten usw. anderseits. Unter Sp. T. 2 fallen bekanntlich die wertvolleren Holzwaren, als: Stammholz über 2·5 *m*, sämtliche Schnittware, Hölzer für Handwerk- und Industriebedarf usw. Da die Frachtsätze nach demselben von jenen der Klasse C selbst auf weite Transportdistanzen nur um wenige Heller abweichen, so können für vorliegenden Zweck alle Frachtvergleiche betreffend Klasse C ohneweiters für Sp. T. 2. gelten. „Holz" bedeutet also hier die niedriger tarifierten Sorten von T. P. H. 18 und 19 angefangen. Diese umfaßt insbesondere Stammholz usw. bis 2·5 *m* lang, Eisenbahnschwellen, Grubenhölzer usw. Wo der Kanalverkehr schon für diese ausgeschlossen erscheint, ist solches um so mehr betreffs der noch niedriger tarifierten Hölzer der Fall. (In gewissen, praktisch belanglosen Relationen sind die Sätze der Tarifpost 17 a etwas

berichtes) allgemein angewendet, die für Kohle 90, für Erden 99, Holz, Klasse C und Getreide 103 *h* ausmachen. Bei Sendungen, die von der Bahn auf den Kanal und von diesem wieder auf die Bahn übergehen, sind dieselben natürlich zweimal zu rechnen. Hier ist daran zu erinnern, daß die Direktion f. d. B. d. W. den Wasserweg nur dann als konvenabel ansieht, wenn er eine mindestens 15% Frachtersparnis mit sich bringt.

Alle Zahlen der folgenden Gegenüberstellungen verstehen sich in Hellern für 1 *t*. Bruchteile von Hellern wurden weggelassen.

Auf diesen Grundlagen berechnen sich für den Verkehr zwischen Ostgalizien und Wien nachstehende Frachtsätze:

Relation Lemberg—Wien.[2])

	Bahn direkt	Bahn kombiniert mit Kanal
Erden	1480	1850
Holz	1690	2188
Klasse C	2030	2358
Getreide	3440	3348

	Relation Brody—Wien		Kolomea—Wien	
	direkt	kombiniert	direkt	kombiniert
Erden	1620	2050	1780	2130
Holz	1850	2438	2020	2528
Klasse C	2230	2688	2450	2768
Getreide	3840	3868	4030	3990

Nur der kombinierte Weg Lemberg—Wien ist für Getreide um 2·7% billiger. In dem Elaborate der Wasserstraßen-Direktion findet sich bereits ein Kalkul, welches für den Verkehr von Jaroslau nach Wien den kombinierten Verkehr für alle Güter als teuerer nachweist, bloß für Getreide einen lediglich um 6·07% billigeren Satz zeigt, wonach auch letzterer Artikel dem direkten Bahnwege gesichert erscheint. Wenn dies schon für Jaroslau gilt, so gilt es natürlich um so mehr noch für die östlich und südlich davon gelegenen Teile Galiziens, welche

---

höher als 18 und 19, jedoch in so geringem Maße, daß die Frachtvergleiche nach letzterer aufrecht bleiben.)

Als billigster Eisenbahntarif wurde jener für Erden, Steine u. dgl. gewählt, weil er etwas niedriger ist als der für Pflastersteine, etwas höher als der für Ziegel, bei geringfügigen Abweichungen von einander.

Getreide wurde nicht nach Sp. T. 1, sondern nach dem bezüglichen Ausnahmetarife 17 berechnet, die Differenz gegenüber jenem ist aber so weit unerheblich, daß die Vergleichsresultate auch für ihn gelten. Gerste an Mälzereien, Getreide zum Vermahlen hat bedeutende Nachlässe im Rückvergütungswege.

[2]) Das Kalkül für den ersten Artikel dieser Relation möge zeigen, wie die Rechnung für den kombinierten Weg angestellt wurde: Eisenbahnfracht Lemberg—Sadowa wisznia 240 *h*; Kanalfracht Sadowa w.—Krakau 482 *h*; doppelter Umschlag 198 *h*; Bahnfracht Krakau—Wien 930 *h*; zusammen 1850 *h*.

erst mit zwischenliegender Bahnstrecke Jaroslau und den Kanal zu erreichen haben.

Vorstehende Daten beweisen, daß im Durchzugsverkehre Wiens von und nach Ost- und Zentral-Galizien der Kanal nicht eine Tonne Ware zu befördern hätte.

Aber nicht nur Wien, sondern überhaupt die ganze Monarchie westlich von Galizien ist im Verkehre mit Ostgalizien von dem kombinierten Wege ausgeschlossen und auf den direkten Bahnweg gewiesen, wie folgende Tabellen zeigen:

	Relation Oderberg—Lemberg		Oderberg—Kolomea	
	direkt	kombiniert	direkt	kombiniert
Erden . .	1030 . .	1340	1350 . .	1640
Holz . . .	1220 . .	1648	1560 . .	2017
Klasse C .	1420 . .	1738	1860 . .	2187
Getreide . .	2210 . .	2316	3090 . .	3029

Lediglich Getreide ist von Kolomea um 61 *h* auf dem direkten Bahnwege teuerer = 2%, der Kanal also auch da nicht konkurrenzfähig. Eine einzige Ausnahme bildet, jedoch nur für Getreide, die Relation mit dem Endpunkt des Kanales selbst, wo sich die lange Kanalstrecke mit ihrem Einfluß zeigt.

Es frägt sich hienach nur, ob der Kanalweg etwa für den Verkehr von Westgalizien mit den übrigen Kronländern eine gewisse Bedeutung haben könne. Aber auch in dieser Hinsicht ist die Sachlage von der im früheren gefundenen nicht wesentlich verschieden. Vor allem ist klar, daß die südliche Hälfte dieses Gebietes, nämlich der Verkehrsrayon der ehemaligen „galizischen Transversalbahn", das ist der Eisenbahnlinie, welche längs der Karpathen verläuft, mit dem direkten Bahntransporte ihren Vorteil finden muß und nicht den so weit nördlich gelegenen Kanal auf ein Stückchen, mit der Notwendigkeit zweimaligen Umladens, aufsuchen wird. Bleibt also nur jenes Gebiet nördlich der galizischen Hauptlinie, der ehemaligen Karl Ludwig-Bahn, von der Strecke Krakau—Rzeszow bis zur Weichsel. Aber schon der Rayon von Rzeszow findet in der direkten Bahnverbindung mehr Konvenienz, als wenn er die Güter erst via Dembica nach Rzochów auf den Kanal bringen und in Krakau von diesem wieder der Eisenbahn übergeben würde. Für Güter der Klasse C z. B. nach Wien würde er auf letzterem Wege 2466 *h*, beim direkten Bahntransport nur 1610 *h*, für Getreide 3467 *h* gegen 2610 *h* zu zahlen haben. (Wir wollen der Vereinfachung wegen fortab nur diese höherwertigen Güter anführen, da, was für diese gefunden wurde, um so mehr für die bahnseitig niedrigst tarifierten Güter gilt.)

Nicht anders stellt sich die Sache für das ganze nördliche Gebiet im Winkel zwischen Weichsel und San. Schon für Tarnobrzeg ergibt die Rechnung für Klasse C beim direkten Bahntransport nach Wien

zirka 1700, via Kanal (Rzochów—Krakau) dagegen 2106 *h*, Getreide direkt Bahn 1780, kombiniert 2950 *h*. Von Tarnow kommt es viel billiger ein Gut direkt per Bahn nach Wien aufzugeben, als es erst bis Dąbrowa zum Kanal zu schicken, um es von da via Krakau zu spedieren (Klasse C 1400 beim direkten, gegen 1917 *h* beim kombinierten Transport, Getreide zirka 2200, gegen 2680 *h*), was ja auch natürlich ist, da die Spesen der doppelten Umladung bei der kurzen Kanalstrecke so stark ins Gewicht fallen.

Bei dem zwischen Tarnow und Rzeszow gelegenen Dembica ergibt sich erklärlicherweise das gleiche. Direkter Bahnweg nach Wien Klasse C 1540, kombiniert 1806 *h*, Getreide direkt 2450, kombiniert 2684 *h*.

Es bleibt somit ein ganz schmaler Landstreifen am Kanale selbst, welcher von diesem Vorteile hätte, zumal, da nur ein einmaliger Umschlag in Krakau Platz greift. Allein z. B. in Station Dąbrowa, 80 *km* von Krakau, gelangt dies nicht zur Geltung. Die direkte Bahnfracht von Dąbrowa nach Wien beträgt für Klasse C 1500, via Kanal 1584 *h*, für Getreide 2390 gegen 2307 *h*, also nur bei letzterem eine Differenz von 3%, das ist noch zu Gunsten der Bahn. Bei Rzochów äußert schon wieder die Staffeltarifierung ihre Kraft, indem der direkte Bahnweg wieder im Verhältnis günstiger wird: für Klasse C an sich billiger: 1525 gegen 1676 *h* kombiniert; für Getreide 2425 gegen 2404 *h* (zirka 1% Differenz).

Aber vielleicht gilt dies alles nur vom Verkehre auf Entfernungen wie Wien und macht sich auf kürzere Strecken, wie z. B. im Verkehre mit Mähren, Schlesien, die Konsequenz der Staffeltarife weniger geltend? Nun, die nächste Relation zu Westgalizien ist Ostschlesien; z. B. Oderberg. Da finden wir für Klasse C im direkten Bahnverkehre ab Dembica zirka 910 *h*, im gebrochenen via Kanal 1143 *h* (Getreide 1440 gegen 1720 *h*). Also auch im Verkehre Westgaliziens mit den übrigen Kronländern gewährt die Eisenbahn zu den geltenden Tarifen eine vorteilhaftere Verbindung.

Speziell wäre noch die Kohle ins Auge zu fassen, welche im Gegensatze zu den bisher behandelten Hauptartikeln die Richtung nach Osten nimmt. In dieser Hinsicht hat schon die Denkschrift der Wasserstraßen-Direktion ziffermäßig den Beweis erbracht, daß sowohl für die Kohle des Ostrau-Karwiner Revieres als für die Dziedizer Kohle als auch die oberschlesische (preußische) und westgalizische Kohle die direkte Bahnfracht billiger ist, als die eventuelle des kombinierten Bahn- und Kanalverkehres.

Lediglich für Kohle, welche mit den „Galeeren" per Przemsza bis Krakau gefahren werden kann und dort direkt aus dem Przemszaboot in das Kanalboot umgeladen würde, erweist sich der Wasserweg z. B. bis Jaroslau und Sadowa wisznia und Umgebung als konkurrenzfähig. Sowie aber ein anschließender Bahntransport (mit Umschlag) hinzukommt, z. B. Lemberg, Rawa ruska, hat dies sofort ein Ende. Die Rechnung zeigt für Neue Przemszagrube—Lemberg via Krakau Kanal

1309, via Krakau Bahn 1375 *h*, für dieselbe Grube nach Rawa ruska 1302, gegen 1347 *h*, das sind Differenzen, bei welchen der Bahnweg noch immer vorteilhafter bleibt.[3])

Wenn wir uns das im früheren Dargelegte vor Augen halten, so finden wir, daß für den Verkehr Galiziens mit den anderen Kronländern als Gebiete, welche sich des Kanales bedienen würden, nur ein schmaler Landstreifen nördlich des Kanalufers erübrigt zwischen Krakau und Dąbrowa (soweit nicht wieder diese beiden Bahnstationen ihre Attraktion üben) und dann östlich ein Gebiet zu beiden Seiten der Kanaltrasse, etwa von Majdan bis Kamien in der Länge von kaum 40 *km*, welches einer nahen Bahnverbindung entbehrt und für welches daher der Kanal die Dienste einer Lokalbahn leisten würde — nur schlechter als eine solche!

Es bleibt folglich in der Hauptsache nur der innergalizische Verkehr, für welchen der Kanal in Betracht kommen könnte und auch da zeigt sich, daß nur im eigentlichen Lokalverkehre, das ist im Verkehre zwischen Ortschaften, die am Kanale selbst gelegen sind (was bei der Differenz der Kanal- gegen die Bahntarife selbstverständlich ist) oder im nahen Anschlußverkehre, das ist Verkehr zwischen dem Kanale und Örtlichkeiten, die mit ihm durch eine kurze Bahnlinie verbunden sind, der Kanal eine ausreichende Transportverbilligung aufweist.

Je geringwertiger bzw. je niedriger auf der Bahn tarifiert ein Artikel ist, auf eine desto geringere Anschlußstrecke äußert der Kanal noch seine Wirkung. Während Erden usw. beinahe einen Anschlußverkehr überhaupt nicht vertragen, ist „Holz" schon bei relativ kurzen Anschlußlinien nicht mehr für den Kanal zu haben. Z. B. ist für den Verkehr zwischen Krakau und Sambor (Länge der Anschlußbahn 27 *km*) bei Erden die direkte Bahnfracht noch niedriger als die kombinierte (740 gegen 781 *h*), bei „Holz" die Route via Kanal zwar billiger (878 gegen 920 *h*), aber nicht ausschlaggebend (etwa um 5%), erst bei Klasse C wird die Kanalroute ausreichend vorteilhafter (878 gegen 1040 *h*, zirka 15% Frachtersparnis), bei Getreide ist dieselbe dies in noch höherem Maße (1275 gegen 1723 *h*). Von Stryj aus, welches von dem Endpunkte des Kanales 34 *km* entfernt liegt, ist „Holz", ungeachtet sich doch die lange, ganze Kanalstrecke diesfalls geltend macht, auch dem Kanale nicht gesichert, da die Fracht nach Krakau via Kanal 970, die direkte Eisenbahnfracht 1120 *h* ausmacht, erstere also nur einen 13·4% Frachtgewinn ergibt, wogegen das Holz nach Sp. T. 2 allerdings von hier aus via Kanal transportfähig erscheint. Für Lemberg—Krakau (Anschlußlinie 52 *km*) ist „Holz" ebenfalls schon vom Kanalwege ausgeschlossen (965, gegen Bahn direkt 990 *h*, nur 2·6% Frachtgewinn),

[3]) Indes würde dort die westgalizische Kohle mittels der durchgerechneten Bahntarife wohl das Feld behaupten. Jaworzno und Domsgrube—Lemberg 920, Siercza—Lemberg 880. Jaworzno und Domsgrube—Rawa ruska 830, Siercza—Rawa ruska 829 *h*.

aber auch Klasse C (mit 975 gegen 1130 *h*, Frachtgewinn 13·7%), und nur Getreide für den kombinierten Weg gesichert (1295 gegen 1880 *h*). Auf zirka 50 *km* also erscheint für die hochwertigen Hölzer Bahnzufuhr zum Kanal schon nicht mehr möglich, das heißt gegen die direkte Bahnroute nicht konkurrenzfähig.

Von Brody nach Krakau (Länge der Anschlußbahn 145 *km*) ist auch Getreide nicht mehr für den Kanal verfügbar, da die kombinierte Fracht 1815, gegen 2030 *h* direkte Bahnfracht, nur 10·6% Differenz aufweist.

Im innergalizischen Transitverkehre, das ist dem Verkehre zwischen zwei galizischen Bahnstrecken, welche den Kanal einschließen, wo folglich ein zweimaliger Umschlag notwendig wird, ist eine Überlegenheit gegenüber dem direkten Bahnwege lediglich in jenen Relationen zu konstatieren, wo die langen Kanalstrecken (300 *km* bis Sadowa wisznia, 390 *km* bis zum Endkunkte) ihren Einfluß geltend machen und auch da nur für Getreide z. B. Oswięczim—Brody 1918 gegen 2550 *h* direkt, Oswięczim—Kolomea 1849 gegen 2990 *h* direkt, wogegen Klasse C in ersterer Relation die Vergleichssätze 1408 gegen 1450 *h*, in der zweiten 1487 gegen 1700 *h* (12·4% Frachtersparnis) zeigt. Bei kürzeren Kanalstrecken ist ein solcher Transit gänzlich ausgeschlossen, z. B. Oswięczim—Jaroslau—Lubaszow: „Holz" 1326 gegen 920 *h* direkt, Klasse C 1346 gegen 1040 *h*, Getreide 1736 gegen 1720 *h*.

Vorstehendes beweist, daß auch der Holzexport aus den Karpathen über Krakau nach Preußen dem direkten Bahnwege verbleibt. Selbst Transporte, die nach Krakau noch konvenieren, werden infolge des dortigen zweiten Umschlages auf die Bahn, auf diesem kombinierten Wege nicht mehr genügend vorteilhaft.

Alle vorstehenden Kalkule haben (dies ist wohl zu bemerken) nur Gültigkeit unter der Voraussetzung von 600 *t*-Kähnen und einer Ausnutzung derselben, wie sie die Denkschrift der Wasserstraßen-Direktion als Durchschnitt annimmt. Bei 400 *t*-Booten würden sich die Schiffs- und selbst Traktionskosten für die Leistungseinheit entsprechend höher stellen und bei schlechterer Ausnutzung des Laderaumes im Verhältnis weiter höher. Die Vergleichsdaten haben daher Bezug nur auf Massenverkehre von solcher Ausdehnung; für andere würden zwar die Eisenbahntarifpreise gleichbleiben, die Frachtkosten am Kanale aber sich steigern. Die hieraus zu ziehende Konsequenz betreffs der Konkurrenzfähigkeit der beiden Routen ist von selbst einleuchtend.]

Das Resultat ist — kurz zusammengefaßt — folgendes: Im Verkehr zwischen Ostgalizien und der Bukowina einerseits, den westlichen Kronländern, auch Schlesien, dann Preußen andrerseits, ist der direkte Eisenbahnversand mehr oder minder billiger, äußerstenfalls nicht unvorteilhafter als der Transport via Kanal.

Für das zentral gelegene Gebiet um Jaroslau gilt das nämliche.

Westgalizien anlangend, kommt für dessen ganze südliche Hälfte, das ist für den Rayon der Bahnlinie längs der Karpathen, der Kanal

überhaupt nicht in Konkurrenz. Das gleiche erweist die Rechnung für die Linien der ehemaligen Karl Ludwig-Bahn, und selbst für den nördlichsten Landesteil im Winkel zwischen Weichsel und San, wenn es auch vielleicht auf den ersten Blick nicht diesen Anschein haben mag. Ganz Westgalizien hat kein Interesse am Kanal, mit Ausnahme eines kleinen Gebietes unmittelbar am Kanal selbst, dort, wo er den erwähnten Ausbug macht.

Alles dieses gilt auch in der Richtung von West nach Ost speziell für Kohle, von der für den kombinierten Bahn- und Kanalverkehr nach Ostgalizien nicht eine Tonne in Ansatz zu bringen wäre.

Lediglich der Lokalverkehr des Kanalrayons selbst und ein auf kurze Bahnstrecken beschränkter Anschlußverkehr werden Frachten für den Kanal ergeben, insoweit solche bei dem rein agrikolen Charakter dieses Gebietes zu gewärtigen wären.

Wie hoch könnte man vernünftigerweise das Gesamtmaß dieses Verkehres anschlagen? Eine Berechnung ist nicht möglich, denn die Kanäle wurden projektiert, ohne die wirtschaftlichen Grundlagen ihres Bestandes eindringlich festzustellen. Aber eine beiläufige Vorstellung, ein annäherndes Bild wenigstens, muß man zu gewinnen trachten, wenn man dem Bereich der Phrase entrinnen will. Wir wissen vorläufig keinen anderen Behelf als einen Vergleich mit den Daten, die für den Donau-Oder-Kanal nachträglich gesammelt wurden.

Beim Donau-Oder-Kanal wird an „verschiedenen Gütern", das sind alle Güter mit Ausnahme der Kohle, eine Frachtmenge von 102 Millionen *tkm* berechnet, die der Kanal von den Eisenbahnen übernehmen würde. Hiebei sind alle Anschlußverkehre mit in- und ausländischen Eisenbahnen, sowie der Transitverkehr der Nordbahn mit in Rechnung gezogen, bei dem galizischen Kanal aber sahen wir soeben, daß die Transit- und Anschlußverkehre in dessen außergalizischen Relationen den Bahnen verbleiben und daß selbst innerhalb des Landes ein Durchzugs- sowie ein Anschlußverkehr des Kanales mit weiteren Bahnstrecken nicht Platz greift. Weiter: Der Donau-Oder-Kanal durchzieht ein industriell vorgeschrittenes Gebiet mit der Millionenstadt Wien als Konsumplatz am Endpunkte, der galizische Kanal hätte ein spezifisch landwirtschaftliches Verkehrsgebiet, als Ausgangs- und Hauptverkehrspunkt Krakau. Was hat ein Dorf dem anderen, den kleinen Landstädtchen an Gütern, wohlgemerkt in Einheitsmengen gleich dem Inhalt von 60 oder 40 Waggons, zuzusenden?! In solchen Gegenden ist auch das Entstehen neuer, durch den Kanal selbst hervorgerufener Produktionen und Absatzbeziehungen nur in sehr beschränktem Maße anzuhoffen. Wenn man für den galizischen Kanal ein Viertel von den für den Donau-Oder-Kanal berechneten Frachtmengen an „verschiedenen Gütern" in Aussicht nimmt, so macht das 26 Millionen *tkm*. Von einem belangreichen Export an Getreide und anderen Fruchtgattungen kann in einem Lande, in dem kaum mehr als ein halbes Hektar Ackerboden auf einen Einwohner entfällt, und das in ungünstigen

Erntejahren selbst importbedürftig ist, überhaupt nicht die Rede sein, und von den 95.000 *t* Ausfuhr nach Preußen (1908) wird nur der allergeringste Teil aus dem Kanalrayon stammen. Die Holzexporte aus den Karpathenwaldungen ebendorthin (450.000 *t*) werden nach wie vor den Bahnweg gehen, im Kanalgebiete selbst würde wohl nur die kurze Strecke in dem nördlichen Ausbug etwas neue Exporte ergeben.[4]) Dazu ein minimaler Versand an Kohle, die mit den kleinen Booten auf der Przemsza und die Weichsel abwärts gebracht wird. Im Jahre 1908 sind auf diesem Wege etwa 13.000 *t* über Krakau hinaus befördert worden, was den Fassungsraum von 22, sage 22 Kanalbooten zu 600 *t* ergibt. Einen Kohlenverkehr von beiläufig gleichem Umfange weist — abgesehen von Nadbrzezie — die Bahnlinie Dembica—Rozwadow —Przeworsk auf, die mit der westlichen Hälfte des Kanalrayons gleich beschaffen und mit ihr teilweise zusammenfällt. Wir können daher für selbe eben diese Ziffer einstellen. Die Kohlenbezüge der Städte und Ortschaften von Jaroslau bis Sadowa wisznia würden auch auf diesem Wege konvenieren. Mit ihnen zusammen summiert sich der hier mögliche Kohlenverkehr auf 30.000 bis 40.000 *t* (zirka 6 bis 7 Millionen *tkm*). Wenn wir sonach alles in allem in runder Ziffer 50 Millionen *tkm* ansetzen, so gäbe dies 125.000 *t* auf die ganze Kanallänge: ein Nichts für einen modernen Kanal mit den auf 3 bis 4 Millionen *t* Verkehrsdichte berechneten Dimensionen. Und wenn der lokalpatriotische Sanguinismus höher greift: was ändert das an dem krassen Mißverhältnis zwischen Anlage und Verkehr, das den Kanal geradezu als eine Karikatur erscheinen ließe!

Offenbar ist man in den seriösen Kreisen Galiziens sich dessen bewußt geworden und dadurch auf die Idee gekommen, den Kanal nach Westen bis an das Kohlengebiet weiterzuführen, um den Konsumenten im Lande, speziell im Osten, eben den billigen Kohlenbezug auf dem Wasserweg und dem Kanal ausgiebige Frachten zu verschaffen. Die Wasserstraßen-Direktion kalkuliert für eine solche Fortsetzungslinie von Krakau nach Oswięczim die Anlagekosten inklusive Interkalarzinsen mit etwas mehr als 56 Millionen *K* Nominale, die 4% Verzinsung würde demnach 2·24 Millionen *K*, die Erhaltungskosten würden 250.000 *K* jährlich erfordern. Aber die gewonnenen Kohlentransporte würden, so hofft man, ausreichende Deckung bieten. Auf den ersten Blick erscheint

---

[4]) Zusatz. Die schon gegenwärtig in nicht geringem Umfange vor sich gehende Flößerei von Rundholz den San abwärts nach Polen, Preußen, für welche der Kanal natürlich gänzlich gleichgültig ist, würde bestehen bleiben. Durch den Kanal würde sie indes einen Zuwachs vom Dnjester her schwerlich erhalten, weil man die Flöße wegen der durch sie verursachten Uferbeschädigungen nicht gern auf Kanälen zuläßt. Wohl aber würde von der Strecke, welche die Verbindung zwischen San und Dnjester bildet, Schnittholz bei Jaroslau auf den San übergehen und auf den kleineren Booten Weichsel abwärts zum Export gelangen. Voraussichtlich würden diese kleinen Boote, um die Umladung zu vermeiden, dann gleich von der Versandstelle aus auch auf dem Kanal verwendet werden und so die Überflüssigkeit des Großkanals ad oculus demonstrieren.

das auch ganz plausibel. Indes auch hier beschleicht uns wieder der Zweifel, da anzunehmen ist, daß die vergleichende Frachtrechnung kaum andere Resultate ergeben wird als die früheren.

Überdies kommt speziell beim Kohlenverkehr ein einschränkendes Moment hinzu. Es ist der Wertverminderung Rechnung zu tragen, die die Kohle während des längeren Transportes einschließlich der Umladungen und während der Einlagerung, namentlich über Winter, erleidet, sowie der Zinsverluste, der Kosten der Lagerung und der Abgänge während derselben. Die erwähnte Denkschrift beziffert diese Posten insgesamt mit 5% des Grubenpreises, das ist für Grobsorten 60 *h* pro *t*. Nach den galizischen Verhältnissen kommt man jedoch sicher zu einem höheren Satze. Die Wintersperre auf dem Kanale wird mit 115 Tagen durchschnittlich angenommen, der Transport bis nach Ostgalizien dauert mit dem Umschlag jedenfalls drei Wochen, folglich vergehen zwischen der Einstellung der Schiffahrt und dem Eintreffen der ersten Ladung im Osten nach deren Wiederaufnahme mindestens $4^1/_2$ Monate. Es bedarf da wohl nicht des Verweilens bei den Details, um die Behauptung zu begründen, daß man demnach hier mit einem entschieden höheren Abzugsposten rechnen muß.

Um ihn in einer runden Ziffer festzuhalten, sagen wir: Die Frachtersparnis durch den Kanal muß mindestens 1 *K* pro *t* betragen, wenn der Bezug von Kohle auf dem Kanal überhaupt konvenieren soll. Dabei hat der Konsument noch kaum einen Vorteil, er muß aber doch solche haben, wenn er veranlaßt werden soll, den Wasserweg zu benützen.

Wenn aber auch die Frachtersparnis einen Betrag erreicht, der ihn dazu animiert, so ist damit der Bevölkerung noch keineswegs ein auch nur nennenswert billigerer Kohlenbezug gesichert. Es ist ja einleuchtend, daß eine Transportweise, die Minimalquantitäten von 4000 bis 6000 *q* für eine Sendung voraussetzt, dem Zwischenhandel geradezu eine monopolistische Stellung verleiht, ausgenommen vielleicht gegenüber den größten Verbrauchern. Wo nun die gedachten Frachtvorteile sich nicht ganz wesentlich höher stellen, würden sie für die größeren Konsumenten nicht viel bedeuten und den kleineren überhaupt nicht zu gute kommen.

Auf Grund des im früheren Ausgeführten und einer privaten Statistik des galizischen Kohlenverkehres wird es ermöglicht, annähernd zu berechnen, wie viel von diesem dem Kanal zufallen würde.

Der Umschlag zwischen Kanal und Bahn spielt diesfalls mit eine Rolle. Die Wasserstraßen-Direktion setzt die Umladekosten im allgemeinen mit 40 *h* pro *t*, die Schleppbahngebühr mit 50 *h* an, dazu einige Heller Nebenkosten (bei Kohle 4 *h*). Aber die Umladung aus dem Schiff in die Bahnwaggons kommt höher zu stehen als die von den Waggons ins Boot, was auch leicht erklärlich ist. Selbst wenn alle Stellen, wo sich Kanal und Bahn berühren, zu Umschlagplätzen

mit Kais, Kranen usw. ausgestaltet wären, erschiene ein Ansatz in obigem Ausmaße für erstere nicht zureichend. Wo solche Anlagen nicht voll ausgenützt werden oder die Überladung von Kohle vom Boote in die Waggons lediglich durch Menschenkraft erfolgt, kommt sie viel höher. Die Rechnung wird dadurch etwas unsicher. Da jedoch die Kosten der Umladung in das Schiff durch Stürzen und vollends durch mechanische Hilfsmittel sich verringern und auch die Schleppbahngebühren sich örtlich reduzieren lassen, so möge dieses für vorliegende Kalkule als Kompensation gegenüber jenen Mehrkosten behandelt werden, so daß wir für zweimaligen Umschlag mit dem Doppelten der obigen Ansätze (also 188 *h*) rechnen. Es sei dies auch für den Fall erwähnt, daß sich jemand die Mühe nähme, die Vergleichsrechnungen zu kontrollieren.

Das Gesamtquantum des galizischen Kohlenverkehres, abgesehen von der Regiekohle der Eisenbahnen, beläuft sich auf rund 1·5 Millionen *t* oder etwas darüber. Hievon entfällt — mit Rücksicht auf die kurze zu durchfahrende Kanalstrecke und den zweifachen Umschlag — der ganze westgalizische Konsum, das ist der bis zur Ostgrenze des Eisenbahndirektionsbezirkes Krakau, für den Kanal a priori gänzlich (das eigentliche Kanalgebiet natürlich ausgenommen). Das macht 950.000 bis 1,000.000 *t*: mehr als drei Fünftel des Gesamtkonsums im Lande! Es kann sich folglich nur fragen, wie viel von dem Versand nach Ostgalizien für den Kanal ab Oswięczim zu gewinnen wäre. Wie die Rechnung ergibt, hätte diese Variante des Kanales allerdings, infolge der Verlängerung der Kanalstrecke und Verminderung der Vorfracht, den Effekt, nicht nur Jaroslau, Sadowa wisznia, sondern auch weiter bis zum Endpunkt der Kanallinie deren unmittelbarem Rayon den Kohlenbezug via Kanal ab Oswięczim zu ermöglichen. Die Attraktionskraft desselben reicht aber, namentlich angesichts der niedrigeren direkten Eisenbahnfrachtsätze ab Myslowitz und der durchgerechneten Tarife von den westgalizischen Grubenstationen, für einen seitlichen Verkehr auf anschließenden Bahnstrecken nicht aus. Beispiel: Rudki am Kanal. Bahnfracht Dziedit̆z—Oswięczim pro *t* 200 *h*, Umschlag auf das Boot 70 *h*, Kanalfracht bis Rudki 537 *h*, zusammen 807 *h*. Myslowitz—Oswięczim—Kanal—Rudki, je nach Umschlag, z. B. 770 *h*, dagegen Bahnfracht Dziedit̆z—Oswięczim—Rudki 1060 *h*, Myslowitz—Rudki 1016 *h*, Jaworzno—Rudki 900 *h*, Kanal konveniert.

Anschlußverkehr nach Grodek. Dziedit̆z—Oswięczim 200 *h*, zweifacher Umschlag 188 *h*, Kanalfracht Oswięczim—Sadowa wisznia 508 *h*, Bahn nach Grodek 210 *h*, zusammen 1106 *h*, Myslowitz—Oswięczim—Kanal—Grodek 1057; gegen Bahnfracht Dziedit̆z—Oswięczim—Grodek 1120 *h*, Myslowitz—Grodek 966 *h*, Jaworzno—Grodek 870 *h*, Kanal ausgeschlossen.

Und nun der Kohlenbedarf jenes Rayons der östlichsten Kanalstrecke? Heute nicht viel mehr als 10.000 *t*. Was immer die Phantasie an Zukunftsentwicklung in Aussicht nehme: vom Standpunkt eines Groß-

kanalverkehres gleich Null. Das Kohlenverkehrsgebiet des Kanales würde demnach einen schmalen Streifen darstellen, der das Land von West nach Ost in Form einer Sichel durchschneidet und über den die Kohlenzüge nach dem Osten flott hinweggehen. Eine wahre Ironie der Dinge, die indes hoffentlich nicht dazu gelangen wird, sich in Wirklichkeit abzuspielen.

Eine wesentliche Änderung der Sachlage wäre auch damit nicht zu erwarten, daß der Kanal anstatt nach Oswięczim etwa am linken Weichselufer bis in die Nähe der westgalizischen Grubenstationen geführt würde; vorausgesetzt, daß dies technisch möglich wäre. Eine Vorfracht würde immer bestehen bleiben, dazu der zweifache Umschlag. Was sollte also Großes erreicht werden können? Höchstens, daß der gedachte Streifen vielleicht sich stellenweise etwas verbreiterte. Lemberg, Stanislau und die östlicheren Bahnlinien, das Gros des Kohlenverbrauches im Osten, bliebe doch unerreicht, und selbst so weit die westgalizische Kohle mittels des Kanales vordränge, käme sie keineswegs billiger, denn sie wäre ja der Eisenbahn gerade knapp abgerungen.[5]) Mit dem Kohlenkanal ist es also in jeder Gestalt nichts.

Es ist nun leicht, ein Bild des Kanales in finanzieller Hinsicht zu gewinnen.

Beim Kanal Krakau—Dnjester sind die Erhaltungskosten im Betrage von 2 Millionen *K* zu gewärtigen. Bei einer Verkehrsleistung von 50 Millionen *tkm* entfallen auf jeden *tkm* 4 *h*. In den Tarifen ist 0·6 *h* für Kohle, 0·7 *h* für andere geringstwertige Rohstoffe, 0·8 *h* für

---

[5]) Zusatz. Ein genaues Bild desjenigen, was zu erreichen wäre, wenn der Kanal bis an die Kohlenwerke herankäme, gibt jetzt die Darstellung S. 73, nur daß an Stelle von Dzieditz überall die betreffenden westgalizischen Gruben zu setzen wären. Eine gewisse Änderung der Situation träte ein, wenn weiterhin eine Fortsetzung des Kanals bis zur Reichsgrenze und über diese hinaus zum Anschlusse an den (umzubauenden) Klodnitzkanal gebaut würde; eine Idee, die in Galizien ebenfalls propagiert wurde. Die Realisierung dieses Projektes würde die Mitwirkung der preußischen Regierung hinsichtlich der auf reichsdeutschem Gebiete zu erbauenden Anschlußstrecke (und des erwähnten Umbaues) voraussetzen, die aber voraussichtlich, wenn nicht technische Hindernisse vorliegen, wegen der für Preußen günstigen Folgen einer solchen Verbindung mit Bereitwilligkeit gewährt würde. Da ein Teil des oberschlesischen Kohlenreviereses an dieser gelegen wäre, somit die Förderung direkt in die Boote verladen könnte, so wären für den Transport der oberschlesischen Kohle nach Galizien die günstigsten Bedingungen geschaffen. Die westgalizischen Gruben dagegen kämen in eine prekäre Lage, insbesondere dann, wenn es technisch nicht ausführbar wäre, sie unmittelbar an den Kanal anzuschließen, in welchem Falle für sie eine Vorfracht bis zum Kanale bestehen bliebe. Die Kanalfrachten wären für das preußische Produkt nur um ein Minimum höher, weil die Streckenlänge nur ganz unbedeutend größer ist. Die Gunst der Frachtlage, welche die durchgerechneten Eisenbahntarife den westgalizischen Gruben gegenüber den oberschlesischen gewähren (siehe S. 74), wäre für sie verloren, soweit der Kanaltransport durchdränge. Westgalizien und der Verkehr nach dem ferneren Osten bliebe aber dennoch der Eisenbahn. Man supponiere einen Kanal von Myslowitz und rechne die Fracht auf ihm mit Umschlag auf die Bahnlinie z. B. nach Lemberg oder Stanislau, und man wird finden, daß die Frachtkosten nach diesen Plätzen den direkten Bahntarifen gleich, mit Umschlag in Myslowitz sogar etwas höher sind!

Holz und Klasse C, 1·2 *h* für höherwertige Artikel, 1·6 *h* für Getreide u. dgl. an Gebühr eingerechnet. Würden diese Tarife eingehoben, so würde der Kanal, ein durchschnittliches Gebührenaufkommen von 1 *h* angenommen, bei obigem Verkehre 500.000 *K*, das ist nicht mehr als 25% der Erhaltungskosten abwerfen!

Eine sukzessive Annäherung an vollständige Deckung derselben wäre einer Steigerung des Verkehres in unabsehbarer Zeit vorbehalten, wenn überhaupt je erreichbar: für die Verzinsung des Anlagekapitales resultiert kein Heller. An 14 Millionen *K* — nebst dem jeweils unbedeckten Rest der Erhaltungskosten — wären Jahr für Jahr daraufzuzahlen.[6]) Das Land Galizien wußte sehr gut, was es tat, wenn es das angebotene Geschenk der Regierung von 120 Millionen *K* mit der Bedingung, den Kanal auf eigene Kosten zu bauen und zu betreiben, nicht annahm. Verlangen, ja; selbst ausführen — danke schön! Ein ganz praktischer Standpunkt.

Wollte man dem vorausgesetzten Verkehre — der auch nicht sofort da wäre — im Tarif die Erhaltungskosten vollständig anrechnen, wozu dann die mittleren Schiffs- und Traktionskosten von 1·1033 *h* kommen (die übrigens der schlechten Ausnützung wegen die Selbstkosten nicht decken würden), so käme das natürlich nicht ernst zu nehmende Unikum eines durchschnittlichen Einheitssatzes von 5·1033 *h* pro *tkm* zum Vorschein; ein Tarif, zu dem, wie wirklich nicht erst gesagt zu werden braucht, nicht eine Schiffsladung Fracht dem Kanal zufiele. So führt sich das Projekt ad absurdum; das ist aber ganz logisch, denn dieser Kanal wäre eben eine wirtschaftliche Absurdität.

Überhaupt bietet er, wenn man ihn näher betrachtet, dem, der Sinn für Humor hat, reichlichen Stoff, da er eine Reihe eindrucksvoller Kontrastvorstellungen anregt.

Richtig angelegte Kanäle haben doch die wirtschaftliche Aufgabe, schiffbare Flüsse auf möglichst kurzem Wege zu verbinden, um ein zusammenhängendes Netz von Wasserstraßen für einen verzweigten Verkehr herzustellen. Dieser Kanal jedoch würde Flüsse verbinden, die für die Schiffahrt so gut wie nicht in Betracht kommen (von Flößerei abgesehen). „Auf dem Dnjester ist die Handelsschiffahrt seit Jahren vollständig eingestellt.“ Auf der Weichsel können nur flach tauchende kleine Schiffe fahren. Um einen durchgehenden Schiffsverkehr zu ermöglichen, müßten beide Flüsse erst durchweg reguliert werden, was,

---

[6]) Zusatz. Wie hiernach die Bilanz zwischen Frachtersparnissen und Staatszuschüssen ausfällt, streift schon an das groteske. Die ersteren, zu 1·8 *h* pro *tkm* angesetzt, ergeben für 50 Millionen *tkm* eine Summe von 900.000 *K* jährlich. Der korrespondierende Staatszuschuß würde 15·5 Millionen *K* sein, somit eine 17fache Aufzahlung darstellen. Sollte einstens der Verkehr auf das Doppelte steigen, so würde die Frachtersparnis 1·8 Millionen *K*, der Staatszuschuß 15 Millionen *K*, sonach die Aufzahlung mehr als das 8fache ausmachen. Die „Volkswirtschaft“, welcher dieses Benefizium zukäme, wäre hauptsächlich durch die Großgrundbesitzer des Kanalrayons repräsentiert, die „Volkswirtschaft“, welcher die Zahlungen zur Last fielen, wäre die Gesamtheit der österreichischen Steuerträger. Darin besteht eben der Witz!

wenn es gründlich geschehen soll, wieder ein hübsches Sümmchen Millionen kosten würde und dennoch für die Schiffahrt, speziell den Fernverkehr, nutzlos wäre, wenn die Regulierung nicht auf dem weiteren Laufe von Rußland fortgesetzt wird. Rußland hat sich aber hiezu trotz wiederholten Drängens von Seiten Österreichs und Deutschlands nicht bereit finden lassen, weil es offenbar kein Interesse daran nimmt, mit großen Kosten den österreichischen Export zu fördern! Zwischen solchen natürlichen Wasserstraßen hätte man die „möglichst kurze" Verbindung von nahezu 400 *km* zweischiffigen Großkanales!

Zweck der Wasserstraßen ist heutzutage, hauptsächlich auf die weiteren Entfernungen niedrigere Transportkosten zu gewähren als die Eisenbahnen dies im stande sind. Hier, sehen wir, sind die Eisenbahnen in weitem Umfange billiger als der Weg über den von ihnen eingeschlossenen Kanal.

Sodann hätten wir einen Kanal, der, wenn er sich selbst erhalten will, sich umbringt! Wenn die Gebühren in der Höhe eingefordert werden, die zur Deckung der Erhaltungskosten erforderlich wären, halten sie den Verkehr ab. Soll letzteres vermieden werden, so muß eben der Staat den Gebührenausfall gegenüber den Erhaltungskosten auf sich nehmen. Den Zuschuß der Kapitalverzinsung trägt er ohnehin, was, auf den Tonnenkilometer gerechnet, ein ergötzliches Vielfaches der von den Frachtinteressenten gezahlten Frachtpreise als Aufzahlung ergibt.

Die bedeutenden Staatszuschüsse würden indes nicht für das „Land" geopfert, die Vorteile des Kanales vielmehr nur einem ganz engen Bezirk innerhalb desselben und in diesem nur einem geringen Bruchteil der Bevölkerung, und zwar gewissen Wirtschaften zufließen, die solches am wenigsten bedürfen: hauptsächlich Großgrundbesitzern und wahrscheinlich dem Zwischenhandel.

Und die Nichtausführung dieser wertlosen, doch sehr teueren Anlage soll am Ende der Staat noch mit großen Opfern dem Lande abkaufen?! Man will den Shylock spielen: das Land habe auf Grund des Wasserstraßengesetzes ein erworbenes Recht auf den Kanal, für dessen Aufgeben es eine entsprechende Entschädigung fordern könne. Die Regierung könnte sich aber die gleiche Rolle zurechtlegen. Im Gesetz steht kein Wort davon, daß es ein zweischiffiger Kanal sein müsse, für Schiffe mit 600 oder 400 *t* Tragfähigkeit. Wenn man solches etwa noch für einen Kanal als Fortsetzungslinie des Donau-Oder-Kanales folgern wollte, so wird es doch für einen isolierten Kanal hinfällig. Für den Verkehr, den der zu erwarten hätte, tät es auch die Dimensionierung auf 100 *t*-Boote. Also schließlich eine politische Komödie? Und der Ausgang? Er würde nur dann für die zahlenden Zuschauer, die österreichischen Steuerträger, ein befriedigender sein, wenn diese ganze antiökonomische Konzeption des innergalizischen Kanales sang- und klanglos zu den Toten geworfen würde, ohne kostspieliges Begräbnis. Falls die vorstehenden Erörterungen etwas dazu beigetragen haben, diesen Schluß herbeizuführen, wird ihr Zweck erreicht sein.