

Die Wasserstraßenfrage.

Der Wassertransport hat seit jeher für den Holzhandel die größte Bedeutung gehabt. Das hohe Gewicht und der geringe spezifische Wert unseres Materiales, das langsame Tempo, in dem sich unser Handel gewöhnlich abspielt, und Anderes verweisen uns mit unserem Hauptprodukte geradezu auf die Wasserstraßen und wenn heute, infolge der Vielfältigkeit der Handelsverbindungen und bei dem erhöhten Werte des Holzes der Wassertransport nicht mehr die überwiegende Bedeutung von einst besitzt, so ist es doch gewiß unrichtig, die Flößerei und Trift als unmodernes Transportmittel gänzlich zu verwerfen und unter Hinweis auf die unleugbar gesteigerten Kosten dieses Transports, die Schwierigkeiten in der Benützung der Gewässer, die Rücksicht auf die Anrainer, die Schotterführung u. s. w. das Aufgeben dieser Transporte gebieterisch zu verlangen.

Wo die Trift und Flößerei nachweisbar ökonomisch und technisch richtig sind, dort bestehen sie auch heute noch mit Recht und dort sollten sie auch schonend behandelt werden — schonender wie bisher, wo man nicht ungerne über sie gegebenenfalls zur Tagesordnung, d. i. zu Herstellungen in den Wasserstraßen übergeht, welche diese Transporte technisch unmöglich machen oder doch außerordentlich verteuern. Denn die ausgesprochene Wirkung der Flußregulierungen in Hinsicht auf die Flößerei ist nachweisbar die, daß infolge der strengeren Handhabung der Wasserpolizei und besonders infolge der Herstellung von Staustufen, in welchen die Flöße mit Dampfern geschleppt werden müssen, die Trift unmöglich, die Flößerei hingegen mindestens erschwert, verteuert und zu gunsten der Schifffahrt zurückgedrängt wird.

In Deutschland ist nachweisbar auf den kanalisierten Wasserläufen die Flößerei allmählich verschwunden oder sie hat sich

mehr und mehr gegen die Grenze zurückgezogen, wo entweder — wie gegen Rußland — die Regulierungen aufhören oder — wie gegen Österreich — die Begünstigung der Rohholzeinfuhr durch den Zoll zur Wirkung gelangt.

So hat die Verflößung auf dem Weichsel-Oder-Elbe-Kanalsystem, die einst bis Berlin ging, heute in der Hauptsache in Oderberg-Bralitz ihr Ende und so geht heute nur mehr wenig Rundholz aus Böhmen auf der Elbe über Dresden hinab. Unter der Wirkung der Verteuerung und Erschwerung der Flößerei vollzieht sich der Übergang von der Rohholzflößerei zum Schnittwaretransport in Kähnen rasch und sohin wäre unleugbar in dem Ausbaue eines Wasserstraßennetzes ein Anstoß zu einem neuerlichen Aufschwunge der Sägeindustrie in den holzproduzierenden Ländern zu begrüßen.

Dies ergibt sich auch aus der Überlegung, daß der billige Wassertransport auf längere Strecken möglich ist wie der Eisenbahntransport und daß die Frachtkostenverminderung infolge der besseren Raumausnutzung der Kähne in viel höherem Maße der Schnittware zu gute kommt wie dem Rohholz. Die Wirkung einer Zollspannung zwischen Rohholz und Schnittware wird daher auf der Wasserstraße schneller ausgeglichen als auf der Eisenbahn und die Sägeindustrie des produzierenden Landes muß daher konkurrenzfähiger werden.

Besonders in den Grenzgebieten wird also die inländische Sägeindustrie eine neue Kräftigung erfahren: die inländische Nachfrage nach Rohholz wird daher steigen, die ausländische Nachfrage muß abnehmen. Infolge dieser Verengung des Absatzgebietes könnten zwar die Preise des Rohholzes sinken, doch darf man wohl annehmen, daß die Entwicklung der einheimischen Sägeindustrie dies verhindern wird, so daß die Rundholzpreise kaum zurückgehen dürften.

Die Entwicklung der Sägeindustrie im eigenen Lande wird aber gewiß allseits mit Freude zu begrüßen sein.

Soll diese aber erreicht werden, dann muß der Rundholzbezug den inländischen Industrien möglichst erleichtert werden, so z. B. durch niedrige Tarifsätze für die Rohholzbezüge dieser Sägewerke, welche übrigens in dem neuen Staatsbahntarif schon vorgesehen sind, durch Verbesserung der Landstraßen, Verbesserung

und Regulierung der Nebengewässer unter Rücksichtnahme auf die Flößerei, Anlage von Holzhäfen und von Etablissementansiedlungsplätzen an geeigneten Stellen u. dgl. m. Ein Beispiel, wie in dieser Hinsicht vorzugehen wäre, gibt Deutschland, wo zwar jetzt auch die finanzielle Ausnützung der Wasserstraßen mehr ins Auge gefaßt, hingegen in bezug auf die oben erwähnten Förderungsmaßregeln ganz Ausgezeichnetes geleistet wird.

Nachdem eine Erhöhung der Eisenbahntarife unvermeidlich zu sein scheint, begrüßt die Industrie im allgemeinen, ganz besonders aber die Sägeindustrie die Schaffung von Wasserstraßen freudig und so ist erklärt, daß sich die bezüglichen Projekte einer wachsenden Sympathie erfreuen.

Trotzdem wird man jede einzelne der projektierten Trassen daraufhin zu prüfen haben, ob den im Allgemeinen anzuerkennenden Vorteilen nicht im Speziellen Nachteile gegenüberstehen, die eine Ausführung weniger rätlich erscheinen lassen.

Das bekannte Körbersche Wasserstraßengesetz vom 11. Juni 1901 hat folgende Wasserstraßen vorgesehen:

1. Einen Schiffahrtskanal von der Donau zur Oder.
2. Einen Schiffahrtskanal von der Donau zur Moldau nächst Budweis nebst Kanalisierung der Moldau von Budweis bis Prag.
3. Einen Schiffahrtskanal vom Donau-Oder-Kanal zur mittleren Elbe nebst Kanalisierung der Elbe von Melnik bis Jaroměř.
4. Einen Kanal vom Donau-Oder-Kanal zur Weichsel und zum Dnjestr.
5. Die Regulierung jener Flüsse, welche mit den genannten Kanälen ein einheitliches Netz bilden, und
6. die tunlichst rasche Vorbereitung der Regulierung aller übrigen Wassrläufe, welche aus dem Meliorationsfonds auszuführen wäre.

Der Bau der Wasserstraßen hätte im Jahre 1904 begonnen werden sollen und wurden für den Zeitraum 1904—1912 allein 250 Millionen Kronen als Bauaufwand in Aussicht genommen.

Nachdem die ganze Bauzeit mit 20 Jahren festgesetzt war, könnte man annehmen, daß dem Gesetzgeber die Gesamtkosten vielleicht mit 500—600 Millionen vorgeschwebt haben mögen.

Wenn man bedenkt, daß in derselben Zeit Preußen Bauten im Betrage von 335 Millionen Mark = 400 Millionen Kronen, Frankreich solche im Betrage von rund 611 Millionen Franken = 580 Millionen Kronen projektiert hat, so ist diese Leistung für Österreich gewiß als eine finanziell außerordentlich hohe zu bezeichnen, die aber damit motiviert werden kann, daß die Versäumnisse früherer Jahrzehnte einzubringen sind.

Sehr bedenklich wird aber die finanzielle Seite dieses Unternehmens, wenn man hört, daß nach dem fertig gestellten Detailprojekte schon der Donau-Oder-Kanal allein sich einschließlich des Wiener Hafens und der Nebenarbeiten auf 260 Millionen Kronen, also zirka auf die Hälfte der ursprünglich für das ganze Netz angenommenen Gesamtkosten stellen dürfte.

Wenn diese Verteuerung gegenüber dem ursprünglichen Projekte auch teilweise auf den sinkenden Geldwert und auf Verbesserungen zurückzuführen ist, so muß doch jeder, der nicht Idealen nachjagt, zugestehen, daß die Gesamtkosten der Wasserstraßenbauten eine ganz unerschwingliche Höhe zu erreichen drohen. Über die Ungeheuerlichkeit der Bausumme für das ganze Netz hilft auch nicht hinweg, daß nach angestellten Berechnungen der Donau-Oder-Kanal sich anfangs mit $3\frac{1}{2}$ — $4\frac{1}{2}$ Prozent, nach zehn Betriebsjahren sogar mit 5·7—7 Prozent verzinsen soll — die höheren Ziffern bei Nichtberücksichtigung der Kosten für den Wiener Hafen ermittelt. Man kann diesen Berechnungen, welche sich auf Annahmen stützen, die sicherlich mit voller Überzeugung getroffen wurden, aber doch sehr unsicher sind, unmöglich so viel Vertrauen entgegenbringen, daß man auf sie ein solch riesiges Unternehmen aufbauen möchte, das die ganze Kreditfähigkeit Österreichs auf das äußerste beansprucht.

Es wird daher von der Durchführung des ganzen projektierten Netzes gewiß Abstand genommen werden müssen und erübrigt nur, unter den projektierten Linien jene auszuwählen, welche die erfolgversprechendsten sind.

Vor allem darf man bei der Beurteilung der ganzen Aktion nicht übersehen, daß die Eröffnung der neuen Verkehrswege die österreichische Industrie und den österreichischen Handel gerüstet und eingerichtet treffen muß, um erfolgreich in den scharfen Konkurrenzkampf eintreten zu können, der sich auf diesen Wegen

selbstverständlich sofort entwickeln wird. Mit dem letzten Spatenstich, der die technische Arbeit vollendet, entsteht die wirtschaftliche Einrichtung der Interessenten keineswegs von selbst. Diese muß vielmehr in jahrelanger vorbereitender Arbeit geschaffen werden, wenn die Früchte unserer neuen Verkehrseinrichtungen nicht von anderen gepflückt werden sollen.

Wer die Kapitalkraft und die außerordentliche Regsamkeit des deutschen Kaufmannes, die Leistungsfähigkeit und Organisation der deutschen Schifffahrtsgesellschaften kennt, muß die ernstesten Befürchtungen bezüglich des Ausganges dieses Wettbewerbes für die österreichischen Interessenten hegen.

Diese Gefahr ist gerade bei dem österreichischen Kanalsysteme eine ganz eminente, weil die österreichischen Kanäle infolge ihrer geographischen Lage und der Verschiedenartigkeit der wirtschaftlichen Entwicklung der von ihnen verbundenen Länder für Österreich nicht Exportlinien, sondern überwiegend Import- und Transitlinien sein werden.

Wird z. B. durch die Ausführung des Elbe-Donau-Kanales auf dem Wasserwege Hamburg direkt mit der Donau in Verbindung gesetzt, so ist das Bedenken gewiß nicht von der Hand zu weisen, daß hiedurch unserem Seehafen Triest, zu dessen Entwicklung soeben Millionenopfer gebracht wurden, zweifellos wieder eine schwere Konkurrenz zugezogen, das kaum Gewonnene also wieder vernichtet wird.

Freudigst zu begrüßen wäre hingegen, wenn man sich einmal ernstlich mit dem Projekte Donau-Triest befassen würde, denn für einen Welthafen ist eine Wasserstraße in das Hinterland eine ganz außerordentliche Stärkung. Durch den Elbeanschluß ist beispielsweise Hamburg zu einem der größten Häfen der Welt geworden, darum blühen Rotterdam und Amsterdam dank der Rheinverbindung und darum bringen Bremen, Stettin und Lübeck so große Opfer, um ihre Wasserstraßen in das Hinterland zur vollen Leistungsfähigkeit zu verbessern.

Triest, Genua, Konstanza und andere Hafenorte, welche eine solche Wasserstraßenverbindung mit dem Hinterlande nicht besitzen, werden den erstgenannten Plätzen gegenüber immer im Nachteil sein, und zwar selbstverständlich um so mehr, je mehr die Wasserstraßennetze dieser Häfen in die Hinterländer ausgebaut werden.

Der Anschluß durch Eisenbahnen kann wegen des höheren Frachtsatzes und wegen der schwierigen und kostspieligen Manipulation den Abgang eines Wasserstraßenanschlusses niemals ersetzen.

Die Gefahr der Wasserstraßen als Importwege wird um so mehr klar, je mehr zur Befürwortung derselben darauf hingewiesen wird, daß die Transportkosten auf den Wasserstraßen außerordentlich vermindert, die Exporte daher außerordentlich erleichtert sein werden, denn denselben Vorteil wie der Export genießt auch der Import und die Furcht ist gewiß nicht unbegründet, daß durch diese Verbilligung der Einfuhr unsere agrarische und industrielle Produktion ernstlich geschädigt werden könnte. Gewiß wäre es von größtem Vorteil, wenn unser, respektive das ungarische Getreide, unser österreichisches Holz u. a. m. einen billigen Weg speziell nach Deutschland erhalten würde. Man wolle aber nicht vergessen, wie schon jetzt der Eisenbahnimport von Getreide, von russischen Schwellen u. dgl. m. auf unseren Handel drückt.

Von dieser Seite betrachtet, kann man sich zunächst nur für den Bau solcher Wasserstraßen erwärmen, welche für Österreich — wenigstens überwiegend — Exportlinien darstellen, welche dabei für den Inlandsverkehr Nutzen versprechen und besonders unserer Donaustraße Verkehr zuführen, weil diese das ganze Reich durchzieht und durch eine Belebung des Donauhandels eine Belebung des gesamten Handels zu erwarten ist.

Unter den früher genannten Trassen befriedigt in dieser Hinsicht am meisten die Donau-Oder-Verbindung, denn diese liegt von dem westdeutschen Industriegebiete — dem gefährlichsten Konkurrenten — am weitesten abseits. Die Verbindung dahin durch den deutschen Mittellandkanal dürfte wahrscheinlich so kostspielig werden, daß für dieses Produktionsgebiet der Seeweg in das Schwarze Meer wie bisher vorteilhafter bleiben wird; die Wirkung dieses Kanales als Transitstraße zur Donaulinie dürfte also nicht besonders hoch anzuschlagen sein.

Auch als Importstraße — zunächst aus Preußisch-Schlesien — ist dieser Kanal ziemlich unbedenklich, weil der billige Bezug von schlesischer Kohle für unsere Industrien nur zu wünschen ist. Andererseits ist gewiß nicht zu fürchten, daß der Preis der schlesischen Kohle so sehr sinken wird, daß sie unserer böhmischen Braunkohle im Inlande oder in den Donauländern intensive Konkurrenz bereiten könnte.

Die übrige Produktion von Preußisch-Schlesien und den nördlich davon an der Oder liegenden Gebieten dürfte ebenfalls nicht in ernstlich schädigenden Massen nach Österreich kommen.

Für den Inlandsverkehr kann man sich von dem Donau-Oder-Kanal ebenfalls günstige Folgen versprechen, denn dieser Kanal wird ein Gebiet durchziehen, das ebenso durch industrielle wie durch land- und forstwirtschaftliche Entwicklung ausgezeichnet ist. Besonders sind größere Massentransporte von Kohle, Getreide, Mehl, Holz, Zucker etc. nach Wien zu erwarten, Transporte, welche die Nordbahn heute kaum mehr bewältigen kann.

Unter diesen Verhältnissen kann man für den Donau-Oder-Kanal tatsächlich mit Wahrscheinlichkeit eine befriedigende Rentabilität erhoffen, wenn auch die früher angegebene hohe Verzinsung kaum erreicht werden dürfte.

Besonders spricht für den Donau-Oder-Kanal noch seine zentrale Lage, durch welche die Wohltat des billigen Wassertransportes allen nördlichen und mittleren Ländern der Monarchie fast in gleichem Maße zu teil wird.

Diese zentrale Lage würde es auch ermöglichen, von diesem Kanal ausgehend, später, wenn der Wasserstraßenverkehr sich eingelebt hat, eventuell das System nach Osten oder Westen auszubauen.

Auf den österreichischen Holzhandel dürfte dieser Kanal sehr günstig wirken, denn einerseits wird keine Importerleichterung durch diesen Kanal geschaffen, anderseits der Handelsweg, welcher ab Breslau und Kosel gegen Berlin schon jetzt gut eingeführt ist, nach Österreich verlängert.

Diese günstigen Effekte werden aber nur dann erreicht werden können, wenn die Entwicklung des Inlandhandels in der früher bezeichneten Art gefördert und wenn der Donauanschlußverkehr sowohl gegen die Alpenländer wie gegen Ungarn besser, billiger und vor allem zweckmäßiger organisiert werden würde wie bisher.

Bei objektiver Betrachtung der ganzen Frage darf man aber auch nicht die Nachteile außer acht lassen, welche die Herstellung dieses Kanales nach sich ziehen dürfte.

Da sind vor allem die erwähnten großen Kosten — einschließlich des Wiener Hafens 260 Millionen Kronen — zu erwähnen, welche zweifellos verhältnismäßig hohe Kanalgebühren nach sich ziehen werden, die wieder geeignet sind, die Wirkung des Kanales

herabzudrücken. Nur wenn der erhoffte starke Verkehr tatsächlich eintritt, wird dieser Nachteil wegfallen.

Diese Folgen der großen Baukosten werden sich umso mehr fühlbar machen, als die jährliche Betriebszeit des Kanales durch den Winter naturgemäß eine große Reduktion erfährt, also in kürzerer Zeit eine wenigstens einigermaßen entsprechende Verzinsung und Amortisation des Baukapitales ins Verdienen gebracht werden muß.

Ernstere Beachtung als bisher verdient ferner die Tatsache, daß weite Strecken, welchen in Zukunft durch die anzulegenden Stauweiher die ständigen Frühjahrshochwässer entzogen werden, in ihren Vegetationsbedingungen ganz außerordentlich leiden werden.

Es wird eingehender Studien bedürfen, um durch reguläre Bewässerungen u. dgl. der drohenden Verarmung ganzer Landstriche vorzubeugen und jedenfalls darf man über diese Einwände nicht ohneweiters hinweggehen.

Gerade dem Einwande gegen die Anlage des Donau-Oder-Kanales, welchem das größte Gewicht beigelegt wird, der Behauptung, daß der Kanal an Wassermangel leiden werde, kann man meiner Überzeugung nach vollkommen kühl gegenüberstehen, weil man doch das vollste Vertrauen in die Gewissenhaftigkeit der bezüglichen Erhebungen haben kann. Es ist ganz ausgeschlossen, daß in dieser Hinsicht nicht die vollste Klarheit durch exakte Beobachtung gewonnen wurde, ehevor man ernstlich an die Projektausfertigung schritt.

Wenn hienach gegen die Ausführung des Donau-Oder-Kanales nichts Entscheidendes eingewendet werden kann, so erscheint dagegen der projektierte Anschluß des Kanales nach Osten — gegen die Weichsel und gegen den Dnjestr — vom Standpunkte der Urproduktion und der Industrie sehr bedenklich.

Gewiß würde einerseits die russische Überproduktion an Holz und Getreide durch diesen billigen Weg geradezu nach Österreich gelenkt werden. Forstwirtschaft und Holzhandel Österreichs sind in der letzten Zeit aber z. B. schon dadurch schwer geschädigt worden, daß die Staatsbahnen die von ihnen gekauften Schwellen, die zum größten Teile russischer Provenienz waren, zum Regiesatze überall hin beförderten und es bedurfte einer kräftigen Aktion der be-

teiligten Kreise, um hier Wandel zu schaffen. Wie würde sich dies erst ungünstig gestalten, wenn eine nicht mehr korrigierbare billige Wasserstraßenfracht möglich wäre. Dabei ist erfahrungsgemäß nicht einmal zu hoffen, daß diese Frachtverbilligung, die beispielsweise von Getreide auf das Kilo Mehl umgerechnet selbstverständlich minimal ist, dem Konsumenten zu gute kommen wird.

Andererseits ist der Anschluß nach Osten an die Weichsel und schließlich an den Dnjestr insbesondere aber auch deshalb bedenklich, weil unserem gefährlichsten Konkurrenten auf den Märkten des Schwarzen Meeres — nämlich der überlegenen deutschen Industrie — geradezu der billige direkte Weg in dieses Absatzgebiet eröffnet wird. Heute steht z. B. Deutschland mit 147,5 Millionen Frank bereits weitaus an der Spitze der Importstaaten Rumäniens, und zwar gerade in schweren Massenartikeln, z. B. in Eisenartikeln, und hat Österreich-Ungarn weit überholt. Selbst in der Gruppe „Holz und Holzwaren“ erreicht Deutschland schon die halbe Höhe des österreichisch-ungarischen Importes.

Dieses Verhältnis muß sich selbstverständlich noch mehr zu ungunsten Österreichs verschieben, wenn eine direkte und billige Wasserstraße zum Schwarzen Meer hergestellt wird.

Eine Begünstigung der inländischen Produktion gegenüber der ausländischen bei der Benützung der Wasserstraße, die man zur Abwendung dieser Gefahr verlangen könnte, ist nicht möglich, denn sie würde den Bestimmungen der Handelsverträge widersprechen. Die inländische Produktion könnte nur durch Einräumung billiger Umschlagsätze und andere der früher erwähnten internen Maßregeln gefördert werden.

Nur ein Weg ergäbe sich meines Erachtens — wenn diese Verbindung schon hergestellt werden müßte — um die Verfrachtung der Transitwaren zu erschweren, das ist das Aufgeben der sogenannten einheitlichen Schiffstypen.

Um mich diesbezüglich näher aussprechen zu können, muß ich vorausschicken, daß Nordeuropa hinsichtlich des Systems der Wasserstraßen durch den Rhein in zwei Gebiete zerschnitten wird. Im linksrheinischen Gebiete hat Frankreich seine Kanäle konsequent für die einheitliche Type eines 240-t-Schiffes ausgebaut und damit das System für diesen Teil Europas festgelegt. Ökonomische Erwägungen und das Festhalten an dem schon Vorhandenen haben

Frankreich zu dieser kleineren Schiffstypen geführt, welche den Anforderungen des Verkehrs vollständig genügt.

Das nordosteuropäische Netz — Deutschland — hat mit Rücksicht auf seinen großen Seeverkehr 600 t fassende Kähne zur Grundlage seiner Kanal- und Schleusenabmessungen genommen und nach langen Kämpfen ist heute die Idee, diese große Typen behufs einheitlicher Ausgestaltung des Netzes auch für die österreichisch-ungarischen Kanäle anzuwenden, fast allgemein angenommen worden.

Gewiß wird der Vorschlag, dieses Prinzip aufzugeben, den heftigsten Widerstand der technischen Kreise erwecken, denn für die unbedingten Anhänger der Wasserstraßen ist gerade der lockendste Ideengang: die Schaffung einer internationalen Handelsstraße von der Nord- und Ostsee bis zum Schwarzen Meer.

Trotzdem kann ich diesem Grundsatz nicht beipflichten, denn nicht nur, daß die Kosten unserer Gebirgskanäle hiedurch außerordentlich erhöht werden, sondern es liegt auch gerade in dem gepriesenen durchlaufenden Verkehr eine hohe Gefahr für die österreichische Wirtschaft.

Diese große Typen sind für den Riesenverkehr Deutschlands im Anschluß an die Welthäfen Hamburg, Bremen etc. gewiß zweckmäßig, für die weit geringere Produktion Österreichs würde die mittlere Typen von 400-t-Schiffen vollständig, ja überreichlich genügen. Man bedenke, daß ein (!) 400-t-Kahn noch immer den Fassungsraum eines Eisenbahnlastzuges von 40 Waggons besitzt!

Gegen den Vorschlag, die große, einheitliche Schiffstypen aufzugeben, wird eingewendet werden, daß dies ungefähr derselbe Fehler wäre, wie z. B. die Herstellung einer Schmalspurbahn als Verbindung zweier Normalspurbahnen.

Diesen Vergleich kann ich jedoch nicht als richtig anerkennen, denn durch die Einschaltung der Schmalspur wird ein zweifaches Umladen sämtlicher Güter notwendig und hiedurch kann tatsächlich der Güterverkehr gänzlich unterbunden werden; durch die Annahme einer kleineren Kanaltypen wird hingegen nur der Güterverkehr in kleineren Kähnen erzwungen, wodurch nur der erdrückende Massenimport und Transitversand der Auslandskonkurrenz etwas verteuert und gehemmt werden wird.

Außerdem werden durch die Anwendung dieser kleineren Type auf den österreichischen Kanälen die Baukosten wesentlich verringert.

Würde nicht in irgend einer Weise die inländische Produktion durch technische Einrichtungen an den Kanälen begünstigt werden, so müßte man unsere Urproduktion ebenso wie unsere Industrie durch Zölle und hohe Transitgebühren unterstützen. Damit wäre aber selbstverständlich Anlaß gegeben, daß auch die ausländischen Wasserstraßen für unsere Produkte verteuert werden, so daß die erhoffte Wirkung des Wasserverkehrs wieder durch künstliche Mittel ganz oder teilweise vernichtet und paralysiert wird.

Es ist ferner zu beachten, daß die galizischen Bahnen heute noch weitaus nicht bis zur vollen Leistungsfähigkeit ausgenützt sind; auch das spricht entschieden gegen die Herstellung einer Oder-Weichsel-Verbindung.

Auf Grund dieser Erwägungen muß man sich daher gegen die Ausführung dieser Transitlinie nach Osten aussprechen.

Hingegen wäre es sicherlich für die Hebung der wirtschaftlichen Verhältnisse Galiziens und der Bukowina außerordentlich wichtig, wenn der Dnjestr und der Pruth entsprechend reguliert werden würden. Diese beiden Maßregeln würden den Export aus diesen Ländern nach dem Schwarzen Meere fördern und besonders auch dem Holzexporte und der Entwicklung der Sägeindustrie zu gute kommen.

Die Regulierung der Weichsel, welche in Rede steht, kann für Österreich einen wirtschaftlichen Erfolg nur dann haben, wenn in Rußland ebenfalls reguliert würde; andernfalls sind diese Regulierungen, die ein schnelleres Abfließen der Hochwässer nach sich ziehen, für die unterhalb liegenden Stromteile und besonders für die Flößerei auf denselben geradezu gefährlich. Österreich ist an letzterer jedoch nur wenig (mit zirka 10 % der Masse der Einfuhr auf der Weichsel nach Deutschland) interessiert.

Hinsichtlich der ebenfalls projektierten Moldau-Donau-Verbindung geht ziemlich übereinstimmend die Meinung dahin, daß die alte, hochwichtige Flößerei auf der Moldau, welche durch die bisherigen Arbeiten schon tief geschädigt wurde, bei Fortsetzung derselben über Prag aufwärts aufhören muß.

Gegen diese Wasserstraße spricht auch sonst noch mancherlei. Sie muß bedeutende Höhen überschreiten und führt eigentlich in

kein Hinterland, sondern mündet stumpf in die Donau. Die Fortsetzung der Fracht ab Donau mit der Bahn nach Süden oder die Donau auf- und abwärts wäre nur eine Konkurrenz für den Donau-Oder-Kanal. Der Verkehr auf dieser Linie würde wohl auch in der Hauptsache Import und Transitverkehr von der Elbe sein, über dessen Nachteil schon früher gesprochen wurde.

Für den Holzversand aus den Alpenländern könnte diese Route eventuell bei billigen Bahnanschlüssen eine gewisse Wichtigkeit gewinnen, aber im ganzen scheint doch keine genügende Motivierung eines so teuren Baues vorhanden zu sein. Man wird diese Linie wohl auch zurückstellen.

Größere Wahrscheinlichkeit besitzt die Herstellung einer Elbe-Oder-Kanalverbindung.

Auch diese Verbindung nach dem industriell und kommerziell so überaus starken Westen und Norden Deutschlands dürfte aus den schon angegebenen Gründen für unsere wirtschaftliche Entwicklung nicht wünschenswert sein. Der Elbeimport wird geradezu nach Wien und in die Donau geleitet werden und wäre eine solche Schädigung unserer Seestadt Triest und die Gefährdung unseres Marktes in den Donaustaaten gewiß zu vermeiden.

Was endlich den Bau der Donau-Main-Verbindung anlangt, für welche freilich zumeist in Bayern agitiert wird, so spricht für dieselbe entschieden die Belebung des Donauhandels. Aber auch aus dieser Wasserstraße wird das industriell und kommerziell hochentwickelte Hinterland (Rheinlande, Mannheim etc.) gewiß größere Vorteile ziehen als Österreich, denn der Handel wird sich auf der Donau schon wegen des starken Gefälles des Stromes bedeutend leichter stromabwärts entwickeln als stromaufwärts.

Alle die angeführten Kanäle, welche in die Donau führen, mögen wir von denselben Günstiges hoffen oder Schlimmes befürchten, werden nur dann eine wirkliche Leistung erreichen können, wenn die Regulierung unserer Hauptwasserstraße — der Donau — völlig entsprechend durchgeführt ist. Es dürfte richtiger sein, zuerst die Donauregulierung energisch zu fördern und dann erst an die Herstellung der Zuführungs- und Verbindungskanäle zu schreiten.

Unleugbar könnte die Donauregulierung ein rascheres Tempo einschlagen, ohne in eine bei solchen Wasserbauten gewiß ver-

werfliche Überstürzung zu verfallen. Selbstverständlich müßte damit die früher erwähnte Herstellung von neuen und die Verbesserung der Einrichtung der bestehenden Umschlagplätze, die Schaffung von Ansiedlungsplätzen für Etablissements u. s. w. eingeleitet werden, um für die Entwicklung der inländischen Industrie und des inländischen Handels die Wege zu ebnen. Man müßte zu diesen Umschlagplätzen und Industriezentren billigere Frachtrationen schaffen, um den Schiffsverkehr allmählich zu beleben, nicht aber — wie es leider geschehen — derartige Ausnahms-tarife aufheben. Dann wäre es vielleicht zu hoffen, daß allmählich unser Verkehr auf der Donau sich hebt und kräftigend zurück-wirkt auf unsere Produktion.

Dann — aber auch erst dann — sollte man an die Herstellung der großen europäischen Routen, des Donau-Oder-Kanales und eventuell auch der Donau-Main-Verbindung schreiten, die Österreich nach ihrer ganzen Länge durchziehen und dem Handel zu lebhafter Entwicklung verhelfen können, besonders wenn derselbe durch eine kluge Eisenbahn-Tarifpolitik gefördert wird.

Zum Schlusse will ich nur noch hervorheben, daß die reserviert klingenden oder gar ablehnenden Bemerkungen meines Referates nicht auf eine übertriebene Ängstlichkeit in handelspolitischen Fragen oder gar auf Abneigung gegen Neuerungen auf transporttechnischem Gebiete zurückgeführt werden mögen.

Es ist aber notwendig, auftauchende Projekte gewissenhaft und ohne Voreingenommenheit zu prüfen und sich dabei vor Augen zu halten, daß nicht jede Verkehrsentwicklung eine wirtschaftliche Entwicklung ist. Und so wollen wir hoffen, daß die maßgebenden Faktoren die Wasserstraßenfrage ebenfalls kühl und vorsichtig prüfen und sich nicht etwa aus irgend welchen abseits liegenden Gründen zu einem Entschlusse werden drängen lassen, der unser in langsamer aber steter Entwicklung begriffenes Wirtschaftsleben einer ersten Störung aussetzt.