

## SCHIFFFAHRTSKANÄLE.

Die Frage der Herstellung schiffbarer Verbindungen zwischen der Donau einerseits und den Flüssen Oder, Elbe und Rhein andererseits ist schon in früherer Zeit aufgetaucht und greift weit in die Geschichte zurück. Schon unter Kaiser Karl IV. bildete die Verbindung der Donau mit der Moldau den Gegenstand ernster Erwägungen; unter Kaiser Karl VI. (1711—1740) wurde die Idee der schiffbaren Verbindung von Ingenieuren und insbesondere von militärischen Fachmännern fortgesetzt erörtert und erwogen, dergleichen hat zur selben Zeit, sowie auch später unter Kaiserin Maria Theresia und Kaiser Josef II. die Frage der Verbindung der Donau mit der Oder mittels des damals schiffbaren Marchflusses den Gegenstand von Erörterungen gebildet, worüber bis zum heutigen Tage noch Flußkarten mit den eingezeichneten Kanaltracen vorhanden sind.

Durch den Ludwigskanal, dessen Herstellung in die Zeit Ludwig I. (1836—1845) zurückreicht, erscheint zwar eine Verbindung der Donau mit dem Main schon bewerkstelligt, allein dieser Kanal entspricht nicht mehr den jetzigen Anforderungen der Schifffahrt; dessen Umbau liegt in den Bestrebungen des bayrischen Schifffahrtsvereines in Nürnberg, welcher sich die Durchführung der nötigen Vorarbeiten sehr angelegen sein läßt. Der einzige schiffbare Kanal, der damals in Österreich zur Ausführung kam, war der Wiener-Neustädter Kanal, der dann wegen seiner geringen Leistungsfähigkeit wieder aufgelassen wurde und dessen Bett innerhalb der früheren Stadtgrenzen Wiens der Verbindungsbahn Platz machen mußte.

Erwähnt muß werden, daß schon im Jahre 1873 die Konzession für den Bau und Betrieb eines Donau-Oder-Kanales an die Anglo-österreichische Bank von den Vertretungskörpern beraten und beschlossen wurde, und daß nur die finanzielle Krise im Jahre 1873 die Durchführung dieses Kanales verhinderte. Das damalige Projekt für Boote von 240 t Tragkraft war von den Ingenieuren E. Pontzen und A. Ölwein verfaßt. Für die schiffbare Verbindung der Donau mit der Moldau hat das erste Projekt der Ingenieur J. Deutsch im Jahre 1883 verfaßt; in späteren Jahren ist für diese Verbindung ein neues Projekt über Anregung des Donau-Moldau-Elbe-Kanal-Komitees hervorgegangen.

Die Erkenntnis, daß die Donau, welche die westliche Hälfte Europas von West nach Ost durchquert und auf ihrem Wege bis zum Schwarzen Meer Länder von so wesentlich verschieden entwickelter Kultur berührt, von dem Zeitpunkte einer schiffbaren Verbindung mit dem großen mitteleuropäischen Wasserstraßennetze eine internationale Verkehrsstraße ersten Ranges bilden müßte, welche infolge der wesentlich billigeren Transportkosten dann auch in der Lage wäre, den Austausch der Erzeugnisse der Landwirtschaft, der Viehzucht und der Bodenproduktion im Osten mit den Erzeugnissen der Industrie und des Gewerbes in dem industriell hochentwickelten Westen Europas zu einem schwungvollen Handel zu gestalten, und daß dieser Strom in weiterer Folge dann auch berufen wäre, den Verkehr Mitteleuropas mit den durch Kleinasien bis an den Persischen Golf geplanten Eisenbahnen zu vermitteln und neue Märkte für den europäischen Export zu gewinnen, — hat im Jahre 1896 zur Gründung des „Deutsch-Österreichisch-Ungarischen Verbandes für Binnenschifffahrt“ geführt.

Den wesentlichsten Programmpunkt der von diesem Verbands abgehaltenen Verbandstage bildete das Bestreben, für eine schiffbare Verbindung der Donau mit der Oder, der Elbe und dem Rheine vorzusorgen. Diese Bestrebungen der Verbandstage, bei welchen sich die Vertreter der Schifffahrts- und Handelskreise, der größeren Städte und der beteiligten Handels- und Gewerbekammern der Österreichisch-ungarischen Monarchie und des Deutschen Reiches stets zusammenfanden, wurden von den Zentralvereinen zur Hebung der Fluß- und Kanalschifffahrt in Wien und Berlin, dem Elbevereine in Aussig und von den beiden Schifffahrtsvereinen in Nürnberg und Budapest auf das eifrigste unterstützt, und die hierauf abzielenden Verhandlungen und Publikationen dieser Verbandstage trugen in allen beteiligten Ländern zur Popularisierung der Wasserstraßenfrage derart bei, daß sie dann auch das lebhafteste Interesse der Regierungen erweckten.