

Das Project der Herstellung einer schiffbaren Verbindung zwischen March und Oder datirt noch aus der Regierungszeit Kaiser Carl VI. und jener der Kaiserin Maria Theresia, also aus einer Periode, in der auch in Frankreich, England und Deutschland dem Baue von Kanälen die größte Aufmerksamkeit zugewendet wurde und die meisten Wasserstraßen, allerdings in wesentlich kleineren Dimensionen, als es die heutige moderne Schifffahrt in Concurrnz mit den Eisenbahnen erfordert, gebaut wurden. Damals lag nur die Absicht vor, die Oder durch einen von Kunewald über Barnsdorf, Rosendorf nach Mähriſch-Weißkirchen geleiteten Scheitelcanal mit der Bečva und durch diese mit der March zu verbinden, die genannten Flüsse jedoch durch Regulirung thunlichst schiffbar zu machen. Die Ansprüche der Schifffahrt waren aber zu jener Zeit, wo es noch keine Bahnen gab, sehr bescheidene; man begnügte sich mit kleinen Fahrzeugen von 10 bis 15 Tonnen Ladungen, die kaum 30 bis 40 Centimeter Tauchtiefe erforderten. Diese Schifffahrt beschränkte sich auf die höheren Wasserstände und war gegenüber dem Transporte per Achse schon rentabel, wenn sie nur wenige Monate im Jahre betrieben werden konnte. Die geplante Anlage war damals vorwiegend für die Verfrachtung des galizischen Salzes nach Mähren und Niederösterreich bestimmt, ähnlich wie der gleichfalls zu jener Zeit projectirte Donau-Moldau-Canal der Zufuhr des Salzes aus Hallein und Berchtesgaden nach Böhmen dienen sollte. Und doch muß man es tief bedauern, daß selbst jener so bescheidene Schifffahrts-Canal zwischen der Oder und der March nicht gebaut wurde, denn derselbe wäre nach Aufschluß der mächtigen schlesischen Kohlenreviere schon lange in eine große leistungsfähige Schifffahrtsstraße umgewandelt worden und hätte auf die wirtschaftliche Entwicklung der Monarchie einen heute unübersehbaren Einfluß genommen.

Im Jahre 1872 wurde die Idee, einen Canal zwischen der Donau bei Wien und der Oder bei Oderberg als moderne Wasserstraße zur Beförderung von Booten mit 500 Tonnen Last auszubauen, allerdings in wesentlich anderer Form wieder aufgenommen, konnte jedoch bis jetzt aus Mangel an verfügbaren Geldmitteln noch nicht realisiert werden.

Der Donau-Oder-Canal ist bestimmt, das Mittelglied einer vom Schwarzen Meere bis an die Nord- und Ostsee reichenden, mitten durch Osterreich-Ungarn ziehenden Wasserstraße zu werden. Er ist als Canal lateral zur March, Bečva und Oder projectirt, da diese Flüsse sich aus vielen Gründen für eine Canalisirung mit 2 bis 2.5 Meter Wassertiefe nicht eignen. Für die Speisung der Scheitelhaltung soll das Niederschlagsgebiet der Wsetiner und Rožnauer Bečva mit rund 94.000 Hektar dienen. Die Anlagekosten sind mit ungefähr 43 Millionen Gulden veranschlagt.

So wünschenswert nun auch der Ausbau dieser Wasserstraße, sowie die baldige Ergänzung des mähriſchen Schienennetzes durch die Anlage wichtiger Localbahnen erscheint, ebenso verfehlt wäre es, wollte man aus dem Umstande, daß das gewerbliche und