

voraus, daß für den Ausgleichverkehr mit den Donauländern die Interessengebiete nach ihrer geographischen Lage möglichst durch leistungsfähige Wasserstraßen auf kürzestem Wege angeschlossen werden, da sonst die Wirtschaftlichkeit zur Erreichung billiger Frachten verloren geht und der Zweck nicht erreicht wird. Es dürfte auch nur dann ein Reichsinteresse begründet sein und die Reichstagsmehrheit für eine Beihilfe zu haben sein, wenn diese Voraussetzung erfüllt werden kann und alle größeren Gebiete Berücksichtigung finden. In der Presse sind bereits diesbezüglich die verschiedensten Projekte behandelt, namentlich auch in Bezug der Rhein-Donau-Verbindung. In einem Artikel in der Kölnischen Zeitung: „Der Wasserweg von Norddeutschland zur Donau“ wird auf die große Bedeutung einer Wasserverbindung zwischen Nordwestdeutschland und den Donauländern hingewiesen, weil das Bedürfnis eines Ausgleichverkehrs von Nahrungsmitteln und industriellen Erzeugnissen in hohem Maße vorhanden sei. Welche Wasserwege für Süd-, West- und Norddeutschland in Betracht kommen, wird einer näheren Betrachtung unterzogen. Von den schwebenden Projekten sind

- 1) die Donau-Rhein-Verbindung im Anschluß an das süd- und nordwestdeutsche Wasserstraßennetz,
- 2) die Donau-Weser-Verbindung im Anschluß an den Rhein-Weser-Kanal,
- 3) die Donau-Elbeverbindung mit dem Aufschlußprojekte des Rhein-Weser-Elbe-Kanals in Magdeburg,

zur Vergleichung gebracht. Diese 3 Schiffswege sind als die hauptsächlich in Betracht kommenden Wasserstraßen in Gegenüberstellung der einzelnen Linien wirtschaftlich und technisch näher behandelt. Für die kalkulatorischen Entfernungen ist für das nordwestdeutsche Kohlen- und Produktionsgebiet Duisburg als Verkehrszentrum angenommen und die verschiedenen Wasser-Verbindungen von Duisburg ausgehend sind nach den kilometrischen Entfernungen der einzelnen Strecken, mit der Zahl der Schleusen und Hebewerke zusammengestellt. Demnach sollen betragen:

Die Rhein-Verbindung Bamberg-Duisburg

653 Km. mit 35 Schleusen

die Weser-Verbindung Bamberg-Duisburg

648 Km. mit 69 Schleusen und 8 Hebewerken,

die Elbe-Donau-Verbindung Duisburg-Magdeburg-Prag mit dem Donau-Anschluß in Wien 1326 Km. mit 72 Schleusen und 4 Hebewerken.

Der Verfasser schreibt: Wie sich aus dieser Zusammenstellung ergebe, scheide die mittlere Strecke, die Weser-Donau-Verbindung, die überhaupt keine große wirtschaftliche Bedeutung zu haben scheine, aus, da sie in jeder Beziehung die ungünstigste sei. Diese vom Verfasser gewonnene Grundlage für die Beurteilung auf Basis der