

Terms and Conditions

The Library provides access to digitized documents strictly for noncommercial educational, research and private purposes and makes no warranty with regard to their use for other purposes. Some of our collections are protected by copyright. Publication and/or broadcast in any form (including electronic) requires prior written permission from the Library.

Each copy of any part of this document must contain there Terms and Conditions. With the usage of the library's online system to access or download a digitized document you accept there Terms and Conditions.

Reproductions of material on the web site may not be made for or donated to other repositories, nor may be further reproduced without written permission from the Library

For reproduction requests and permissions, please contact us. If citing materials, please give proper attribution of the source.

Imprint:

Director: Mag. Renate Plöchl

Deputy director: Mag. Julian Sagmeister

Owner of medium: Oberösterreichische Landesbibliothek

Publisher: Oberösterreichische Landesbibliothek, 4021 Linz, Schillerplatz 2

Contact:

Email: [landesbibliothek\(at\)ooe.gv.at](mailto:landesbibliothek(at)ooe.gv.at)

Telephone: +43(732) 7720-53100

Wien ein um ungefähr 60 Prozent höherer Frachtnachlaß zu-
fallen als der mährisch-schlesischen Kohle ab Mährisch-Ostrau
nach Wien.

Auf eine noch weitergehende Frachtersparnis — sie
würde die Rentabilität des österreichischen Kohlen-
bergbaues im Ostrau-Karwiner Reviere geradezu
in Frage stellen — könnten die deutschen Gewerkschaften
dann rechnen, wenn der Anschluß des Kanals an den schiffbaren
Lauf der Oder und ein von Ratibor- oder Kosel-Oderhafen nach
Gleiwitz führender Stichkanal hergestellt wäre. Da die Aus-
führung des Donau-Oderkanals darauf abzielt, einen Teil des
heute über österreichische Staatsbahnlinien sich bewegenden
Massengüterverkehrs auf den Kanal abzulenken, kann von
wirtschaftlichen Vorteilen des Projektes für Öster-
reich überhaupt nicht gesprochen werden, wenn die
durch den Bau des Donau-Oderkanals zugunsten der österrei-
chischen Volkswirtschaft erzielbaren Frachtersparnisse hinter der
Summe der aus öffentlichen Geldern zu leistenden Zuschüsse
und des Entganges an Reineinnahmen der österreichischen
Staatsbahnen zurückbleiben. Unter diesem Gesichtspunkte
ergibt sich, daß der Entgang an Reineinnahmen der verstaat-
lichten Nordbahnlinien allein schon bedeutend höher wäre, als
die zugunsten der österreichischen Volkswirtschaft angeblich er-
zielbaren Frachtersparnisse.

Sonach wäre es vorteilhafter, die aus dem Baue des
Donau-Oderkanals für die österreichische Volkswirtschaft er-
zielbaren Frachtersparnisse durch gleichwertige Frachter-
mächtigungen für die in Frage kommenden Massengüter auf
der Nordbahn-Hauptlinie, deren Gütertarife in Anbetracht der
äußerst günstigen Neigungs- und Richtungsverhältnisse über-
mäßig hoch bemessen sind, nach Durchführung des im Zuge
befindlichen Ausbaues dieser Hauptbahnlinie zu bieten. Dann
wäre die Frachtermächtigung, soweit als es erforderlich und
zweckdienlich erscheint, nach Herstellung eines gut ausgestalteten
Donau-Umschlagplatzes auf dem linken Donauufer bei Wien
auch den zwischen Deutschland und Ungarn sowie den Balkan-
ländern mit Umschlag in Wien zur Verfrachtung gelangenden
Massengütern zuzuwenden.

