

Landung an der regulirten Donau.

In letzterer Beziehung würde sich das neue Ufer der regulirten Donau, wo sich auch der Landungsplatz der Donau-Dampfschiffahrt befindet, und welchem die Donau-Uferbahn in seiner ganzen Länge folgt, besser eignen. Allein auch dort fehlt es an bequemen Lagerplätzen und die Canalschiffe wären allen Schwankungen in dem Wasserstande der Donau ausgesetzt; auch müssten sie beim Eintritt von Eisrinnen und Hochwasser ihren Standort verlassen, möglicherweise ohne ihre Löschung vollendet zu haben.

Eigenes Canalhafenbecken.

Das Beste wäre wohl, irgendwo zwischen der regulirten Donau und dem Donau-Canal einen eigenen, mit Schleusen geschützten Hafen zu graben, der zugleich als Winterhafen dienen würde, und der in der Art der Londoner Docks und des *Bassin de la Villette* in Paris den Schiffen einen beständigen Wasserspiegel und ausgiebige Lagerplätze böte. Allein vergebens sucht man auf der Karte einen nahegelegenen Platz für einen solchen Hafen, der wahrscheinlich so weit hinausgerückt werden müsste, dass die Nordbahn mit ihren wohl-eingerichteten, ausgedehnten und nahegelegenen Kohlenrutschen auch in diesem Punkte im Vortheil bliebe.

So deutet Alles darauf hin, dass am Ende doch die Nordbahn und nicht der Canal die Kohlenpreise Wiens reguliren würde.

Nutzanwendung.

Herabsetzung der Bahntarife dem Canalbau vorzuziehen.

Wenn es sich bei der sogenannten Canalfrage für Oesterreich in erster Linie darum handelt, Wien billigere Kohle zu verschaffen, so gibt es dazu ein viel einfacheres und vortheilhafteres Mittel, als den Canalbau, das Mittel billigerer Kohlentarife auf der Nordbahn, was auf verschiedenen Wegen erreicht werden kann. Dasselbe gilt auch für, andere Artikel betreffende etwaige Frachtermässigungen, welche als durch ein öffentliches Interesse geboten erachtet werden sollten.

Die Einwendung, welche die preussische Regierung gegen die Herabsetzung der Bahntarife gemacht, dass nämlich dadurch Rückwirkungen entstehen und die Bahneinnahmen geschädigt werden könnten, diese Einwendung würde gewiss die österreichische Regierung nicht lange schützen. Denn sobald der Donau-Oder- und Donau-Elbe-Canal gebaut wären und eine Tarifermässigung in den berührten Relationen herbeigeführt hätten, würden auch die übrigen Königreiche und Länder Canäle verlangen und, falls ihnen die Antwort zu Theil würde, dass die vorhandenen allzuhohen Wasserscheiden oder die Hilfsmittel des Staatsschatzes deren Ausführung nicht gestatten, so würden diese Gebietstheile nicht ermangeln, als Aequivalent »wenigstens« die Herabsetzung der Bahntarife zu verlangen, und man sieht nicht, wie man billigerweise sie ihnen verweigern könnte. In Preussen