



Denkschrift

über den

Donau-Moldau-Elbe-Canal

bei Wahl der Canaltrace Linz a. d. Donau—Rosenberg a. d. Moldau.

Der billige Seetransport und der billige Transport auf den Binnenwasserstrassen haben die übermächtige Concurrenz der grossartigen Getreide- und Rohstoffproduction der überseeischen Staaten mit sich gebracht, welche die natürliche Steigerung des Bedarfes durch die Bevölkerungszunahme weit überschreitet und in den sinkenden Preisen ihren wirtschaftlichen Ausdruck findet.

Die ausserordentliche Verbilligung der Seefrachten hat sich zu einer der schwersten Heimsuchungen des Schicksals für die europäischen Landwirte gestaltet.

Ueberseeisches Getreide dominiert jetzt auf allen Märkten Westeuropas und wird zu Preisen verkauft, zu welchen der europäische Producent kaum mehr Ersatz für die Selbstkosten findet. Daher die Nothlage der Landwirtschaft sowohl bei uns als wie in ganz Mitteleuropa.

Dass diese Nothlage bei uns thatsächlich vorhanden ist, kann, nachdem auch die unlängst gehaltene Thronrede derselben gedenkt, nicht bezweifelt werden. Der betreffende Passus derselben lautet:

„Die vollste Aufmerksamkeit beansprucht die Nothlage, in welcher sich die landwirtschaftliche Production, diese mächtige Quelle staatlicher Kraft und Wohlfahrt, befindet. Meine Regierung wird es sich angelegen sein lassen, unterstützend vorzugehen und der Landwirtschaft gegen bedrohliche Gefahren genügenden Schutz zu bieten.“

Die Wasserfrachten sind seit den letzten zwanzig Jahren constant zurückgegangen, während die Bahntarife im internationalen Verkehre Stabilität zeigen und auf dem heutigen Niveau aus staatswirtschaftlichen Gründen wohl noch auf lange Jahre hinaus stehen bleiben werden.

Die grössten Veränderungen haben die Seefrachten erfahren, deren Sätze in den wichtigsten Relationen dormalen nur ungefähr ein Fünftel jener Sätze betragen, welche in der ersten Hälfte der Siebziger-Jahre bestanden haben.

Während auf den ungarischen Staatsbahnen im Jahre 1894 1000 Netto-Tonnen-Kilometer 36.7 Kronen Selbstkosten verursachten, ist der Frachtsatz für dieselbe Transportleistung auf den Getreidedampfern der New-York—Liverpooler Linie gegenwärtig	1.36 Kronen
auf der New-York—Hamburger Linie	1.45 "
auf der Montreal—Hamburger Linie	1.49 "
auf der Buenos-Aires—Hamburger Linie	0.92 "
überhaupt auf den südamerikanischen Linien theuerst	1.62 "
auf der Bombay—Liverpooler Linie	1.61 "
auf der Calcutta—Hamburger Linie	1.89 "
(in den Sommermonaten)	1.51 "
auf der Linie Hinter-Indien—Hamburg	2.09 "
auf der Odessa—Londoner Seelinie	1.67 "
auf der Odessa—Hamburger Linie	1.64 "
auf der Sulina—Hamburger Linie	1.86 "
und auf der Donau- und Seelinie aus dem Innern von Rumänien nach England	1.89 bis 2.18 "

1897 * 3165

Marcus Thier

87597

B

Geogr. Germ.

58,68

50