

Der Ausbau der Binnenschiffahrtsstraßen nach dem Kriege und die Elbe.

Man schreibt uns:

In letzter Zeit sind von allen Seiten weitgehende Pläne für den Ausbau der Binnenschiffahrtswege eifrig erörtert worden. Abgesehen von allen möglichen und teilweise auch unmöglichen Plänen kommen vor allem zwei Gruppen in Betracht.

Die erste ist die, die west-östliche Schiffahrtswege schaffen will. Hierher gehören die Pläne des sogenannten Ostkanals und der Fortführung des Mittellandkanals von Hannover bis zur Elbe. Die zweite Gruppe zielt auf einen wasserwirtschaftlichen Anschluß in der Richtung ab, die der Krieg unserer Wirtschaft zurzeit zeigt, auf eine Verbindung der deutschen Flußsysteme mit dem der Donau. Die Pläne beider Gruppen werden, wenn sie durchgeführt werden von Bedeutung für die Elbe sein und umgekehrt wird die Elbe wesentlich für sie sein.

Der Ostkanal kommt kaum in Betracht. Um so wichtiger ist die Verlängerung des Mittellandkanals. Zwar hat sich dieser Plan während des Krieges noch nicht — wie es vor dem Ausbruch des Krieges unmittelbar bevorzusehen schien — zu einer Vorlage der Regierung verdichtet. Aber darüber, daß eine solche bald nach dem Friedensschluß kommen wird, kann kein Zweifel bestehen. Der Kompromiß, den die preussische Regierung in ihrer Vorlage vom Jahre 1904 schließen mußte, und der nur von der Herstellung eines Schiffahrtskanals vom Rhein zur Weser mit einem Anschlußkanal aus der Gegend von Bückeburg nach Hannover spricht, ist vom allgemeinen verkehrspolitischen Standpunkte aus doch nur ein Torso der großen Rhein-Elbe-Straße und als solcher ein halbes Unternehmen, das in diesem Zustande keine selbständige Daseinsberechtigung hat. Darüber, ob die Fortführung des Mittellandkanals bis zur Elbe gerade für den Hamburger Handel ein wirtschaftlicher Vorteil oder Nachteil sein wird, kann man verschiedener Meinung sein, und diese Frage kann hier außer Betracht bleiben. Während des Krieges hat der Ausschuß zur Förderung des Rhein-Weser-Elbe-Kanals eine große von der Firma Havelstadt & Contag ausgearbeitete Denkschrift herausgegeben, die die beiden in Betracht kommenden Linien von Hannover nach Magdeburg eingehend behandelt. Die eine dieser Linien verläuft von Hannover im wesentlichen rein östlich und soll je einen Stichkanal nach Hildesheim, Peine und Braunschweig erhalten. Die andere Linie verläuft weiter südlich über Peine und Braunschweig, so daß die Stichkanäle nach den beiden letzten Orten nicht erforderlich sind. Beide Linien münden etwa 15 Kilometer unterhalb Magdeburgs in die Elbe. Ein drittes Projekt wird hauptsächlich von magdeburgischer Seite betrieben. Es weicht von der südlicheren Linie nur insoweit ab, als es den Kanal oberhalb Magdeburgs in die Elbe münden lassen will. Welche Linienführung letzten Endes ausgeführt werden wird, ist für die Schiffahrtsverhältnisse auf der Elbe im allgemeinen gleichgültig. Der Kanal wird ein dem des Ems-Weser-Kanal entsprechendes Profil erhalten, das eine Kahngröße ermöglicht, wie sie auch für den Ems-Weser-Kanal zugelassen ist, nämlich von 67

Meter Länge, 8,20 Meter Breite und 1,75 Meter Tiefgang mit einer Tragfähigkeit von 660 Tonnen. Diese Kähne würden also das ganze Jahr hindurch mit voller Beladung den Kanal befahren können. Wie aber liegt es mit dem Uebergang auf die Elbe. Für einen Kahn mit einem Tiefgang von 1,75 Meter ist eine Fahrwasseriefe von mindestens 1,85 Meter erforderlich. Im Durchschnitt der Jahre war eine solche in einer Schiffsfahrtsperiode von 305 Tagen nur an 184 Tagen vorhanden. An den übrigen 121 Tagen konnte ein solches Fahrzeug nur mit einer Teilladung fahren und zwar mit dreiviertel bis voller Ladung an 82 Tagen, mit halber bis dreiviertel Ladung an 33 Tagen und mit weniger als halber Ladung an sechs Tagen. Die Folge davon ist, daß bei der Vollendung des Mittellandkanals Fahrzeuge in mehr als einem Drittel Teil der Schiffsfahrtsperiode würden ableichtern müssen. Eine solche Umladung würde natürlich erhebliche Kosten machen und die Wasserstraße gegenüber der Eisenbahn benachteiligen. Hinzu kommt noch, daß die niedrigeren Wasserstände der Elbe nicht vorher zu sehen sind. Der Kaufmann kann daher sie und die durch sie verursachten Kosten bei seinem Kostenüberschlag nicht mit Sicherheit in Rechnung ziehen. Auch diese Ungewißheit würde ihn geneigt machen, seine Ware mit der Eisenbahn zu verladen, bei der er mit sicheren Zahlen rechnen kann.

Die Voraussetzung für eine wirkliche Nutzbarmachung des Mittellandkanals für den durchgehenden Verkehr von und nach der Elbe ist daher ein gleichzeitiger Ausbau des Elbfahrwassers. So ist denn auch in der erwähnten Denkschrift den ganzen wirtschaftlichen Berechnungen ohne weiteres zugrunde gelegt, daß die Verbesserung des Fahrwassers der Elbe durchgeführt sei.

Was hier für den Mittellandkanal ausgeführt ist, das gilt in gleichem Umfange auch für die Pläne der Kanalverbindung zu der Donau, wenigstens soweit es sich um eine solche mit der Elbe handelt. Es gibt nämlich ungefähr für jeden deutschen Fluß ein besonderes besartiges Projekt. Von Bayern wird ein Anschluß an den Main befristet, durch dessen Kanalisierung dann der Weg zum Rhein gebahnt werden soll. Von anderer Seite wird in Verbindung mit dem Berra-Main-Projekt einem Anschluß nach der See über die Weser das Wort geredet. Mehr Aussicht auf Verwirklichung als diese Pläne dürften diejenigen bieten, die auf eine Kanalverbindung mit der Elbe oder mit der Oder mit einem Anschluß an die Elbe abzielen. Dieser Plan hat schon greifbarere Form angenommen. Das österreichische Wasserstraßengesetz vom 11. Juni 1901 sieht sowohl die Herstellung eines Donau-Oberkanals mit einem Anschlußkanal von Pterau durch Nordmähren und Nordböhmen zur Elbe vor als auch die Kanalisierung der Moldau und der Elbe von Melnik bis zur deutschen Grenze und den Bau eines Donau-Moldau-Kanals. Diese Kanalpläne sind allerdings bislang noch nicht zur Ausführung gekommen. Dagegen ist die Regulierung der Elbe und der Moldau in Angriff genommen und — wenigstens auf der Elbe — zum größten Teile durchgeführt. Man ging dabei in Oesterreich von dem sehr richtigen Gesichtspunkt aus, daß zunächst einmal die schon vorhandenen, natürlichen Wasserstraßen auszubauen seien, ehe man künstliche Wasserstraßen zu ihrer Verbindung bauen dürfte, die andernfalls zunächst ohne greifbaren Nutzen bleiben müßten.

Daß eine Verbindung zwischen Donau und Elbe für die Schiffahrt auf der letzteren von größter Bedeutung sein würde, liegt auf der Hand. Es gilt für sie dasselbe, was weiter oben über den Mittellandkanal ausgeführt ist. Sie bleibt für die Elbe so lange ohne Nutzen, als nicht das Fahrwasser der Elbe soweit in Ordnung gebracht ist, daß ein glatter Uebergang der Schiffe vom Kanal auf den Fluß gesichert ist. Für die Elbe und Hamburg im besonderen ist das besonders wichtig für den Fall, daß nicht der Moldau-Elbe, sondern nur der Donau-Oberkanal mit dem Anschlußkanal zur Elbe gebaut werden sollte. Denn dann besteht die Gefahr, daß die Schiffahrt die bessere Oberstraße benützt, und so der Handel von Hamburg ab- und nach Stettin geleitet wird. Auf der österreichischen Strecke der Elbe ist bereits größtenteils ein gleichmäßiger Wasserstand von 2,10 Metern hergestellt, während die deutsche Strecke sich in völlig unzureichendem Zustande befindet.

Nach alledem muß also das erste Bestreben der Binnenschiffahrtspolitik dahin gehen, das Fahrwasser der Elbe in einen solchen Zustand zu bringen, daß es als Hauptverkehrsader genügt, und erst dann dem Bau der Verbindungskanäle näherzutreten. Andernfalls hieße es das Pferd beim Schwanz aufzäumen.

Nun ist allerdings auch die Regelung und der Ausbau der deutschen Elbe vorgesehen und in dem deutschen Wasserstraßengesetz vom 24. Dezember 1911 niedergelegt. Aber sie ist in diesem Gesetz von der Aufbringung der Mittel durch die Erhebung von Schiffahrtsabgaben abhängig gemacht. Wir haben gerade in Hamburg grundsätzlich immer auf dem Standpunkt gestanden, daß die Kosten für Bauten auf den natürlichen Wasserstraßen nicht durch Abgaben, sondern aus allgemeinen Staatsmitteln aufgebracht werden müssen. Bei der gegebenen Sachlage und unter Berücksichtigung der finanziellen Lage des Reiches und der Bundesstaaten nach dem Kriege wird man sich indessen sagen müssen, daß keine Wahrscheinlichkeit besteht, die erforderlichen Mittel — es handelt sich um 85 Millionen Mark — anderweit zu erhalten, und man wird sich, wenn auch schweren Herzens, mit den Abgaben als einem notwendigen Uebel abfinden müssen.

Nun können aber die Abgaben nicht ohne die Zustimmung Oesterreichs eingeführt werden, da nach alten Verträgen den Uferstaaten, an denen auch Oesterreich beteiligt ist, die Abgabefreiheit auf der Elbe garantiert ist, und daher nur im Einverständnis mit allen Beteiligten aufgehoben werden kann. Bisher hat Oesterreich diese Zustimmung nicht gegeben. Der aus den durch den Krieg geschaffenen Notwendigkeiten geborene wirtschaftliche Zusammenschluß wird aber bei beiderseitigem guten Willen einen gangbaren Weg finden lassen, zu einer Verständigung zu kommen, um so mehr, als diese ja im beiderseitigen Interesse liegt. M.-S.