

Das Wasserstraßennetz — die aktuellste Zukunftfrage der Monarchie.

Zur Budapester Donaukonferenz.

Von Regierungsrat Dr. Franz Schöckner.

Es ist ganz eigenartig, wahrnehmen zu können, daß die Frage, welche im Augenblick Vertreter von deutschen, österreichischen und ungarischen Gemeinwesen sowie von maßgebenden privaten wirtschaftlichen Korporationen in Budapest vereinigt, auf Jahrhunderte zurückreicht.

Beschränken wir uns zunächst auf Oesterreich-Ungarn, so haben unsere Altvordern schon die Wichtigkeit dieser Frage erkannt und Versuche gewagt, als die Technik noch in den Windeln lag. So legte im Jahre 1699 der Ingenieur Franz Bogemont dem Kaiser Leopold I. ein Projekt vor, „wie der Donaufluß mit der March, Beva bis an die Oder und Weigel mittels eines durchführenden schiffreichen Canals vereinigt werden könnte“. Dies Projekt bezweckte zunächst, den Transport des aus den oberösterreichischen Salinen bezogenen Salzes, der bisher auf Wagen erfolgte, auf einer Wasserstraße billiger und schneller zu gestalten. Hierzu fand sich auch eine Geldkraft: Salomon Beer aus Nikolsburg, der aber für den Salztransport ein mehrjähriges Monopol verlangte, weshalb es nicht einmal zu den Vorarbeiten kam. Dem Kaiser Karl VI. überreichte der Obristwachtmeister Norbert Wenzel von Lind eine „Mappa des Marchflusses“, welche Karte eigentlich das erste greifbare Projekt des Donau-Oberkanals gewesen, zwar durch Kupferstiche vervielfältigt wurde, aber bald ins Hofkammerarchiv wanderte. Unter Kaiser Josef II. sprachen sich die besten Wasserbauverständigen jener Epoche: Schar, Breggin, Balcher und Rosenauer, dahin aus, „es sei für Oesterreich zum lebhaften Bedürfnis geworden, an die Schaffung neuer Verkehrswege zu denken“. Aber es blieb leider beim „Denken“.

Unter Kaiser Franz entstand das grandiose Idealprojekt F. J. Maires: Wien zum Mittelpunkte des Welthandels zu machen durch direkte Verbindung der europäischen Meere mit der Kaiserstadt. Zunächst ventilizierte man die Frage, Mähren durch einen Kanal mit Böhmen zu verbinden, die Elbe und hiedurch die Nordsee zu erreichen, anderseits einen Kanal von Wien über Wiener-Neustadt zum Adriatischen Meere zu führen. Ein verschwindend kleiner Bruchteil kam zustande: der Franziskanerkanal zur Verbindung der Donau mit der Theiß und der Wiener-Neustädter Kanal. Die üblen Erfahrungen aber, die man mit diesen beiden machte, wirkten lähmend auf ähnliche Unternehmungen; erst 1847 wagte es der Kreishauptmann Schöbl, von einer mährischen Flußregulierung zu sprechen.

Mit Beginn der konstitutionellen Ära und entsprechend den gewaltigen Fortschritten der Technik kam die Kanalfrage zu eingehender Würdigung. Am 11. Juni 1872 legte Handelsminister Dr. Banhans einen Gesetzentwurf betreffend den Ausbau eines Donau-Oberkanals dem Abgeordnetenhaus vor. Jetzt nannte man dies „den ersten Schritt zur Realisierung einer der größten Unternehmungen, welche je zur Hebung der volkswirtschaftlichen Verhältnisse ausgeführt wurde“, und erkannte, daß gerade in Oesterreich, wo die weitaus größere Menge der zu fördernden Lasten aus Rohprodukten bestehe, eine Konkurrenz des Wasserweges mit dem Landweg nicht nur möglich, sondern sogar geboten sei. Am 23. März 1873 passierte die Vorlage mit geringen Modifikationen das Abgeordnetenhaus, am 22. April referierte hierüber Adam Freiherr v. Burg im Herrenhause, wo das Gesetz en bloc in zweiter und dritter Lesung angenommen wurde. Schon waren alle Wasserwerke und Mühlen zur Verbindung der Donau nächst Wien und der Oder bei Oberberg erworben, da machte die finanzielle Krise des Jahres 1873 diesen Plänen ein Ende.

Im Jahre 1875 legte die Anglobank ein Projekt der Ingenieure E. Bonzen und L. Delwein vor zur Lateralführung eines Kanals zur March, Beva und Oder, im Jahre 1881 nahm das Abgeordnetenhaus den

Bericht des Wasserstraßenausschusses mit geringen Veränderungen an, die Herstellung einer Wasserstraße zwischen Donau und Oder, und erklärte in der Resolution vom 23. November 1881, daß die Errichtung dieses Kanals nicht als Landesangelegenheit, sondern als Staatsache zu betrachten sei. Anfang der neunziger Jahre des vorigen Jahrhunderts trat Privatkapital für die Konzession des Baues und Betriebes dieses Kanals ein durch ein Syndikat französischer Geldkräfte, dem auch österreichische Kavaliere und Finanzmänner angehörten. Neu war bei dem Detailprojekt die Anwendung des Flamantschen Systems der geneigten Ebenen im Gegensatz zu den Kammerichleusen, die dem heutigen Stande der Kanalkunst nicht mehr entsprechen.

Nach dem Programm von 1894 ist der Lauf des Donau-Oberkanals folgender: Er nimmt seinen Ausgang von Wien oberhalb der Abzweigung des Donaukanals gegenüber von Rusdorf, übersteigt bei einer Wassertiefe von drei Meter das ganze Marchfeld, zieht sich entlang der March bis Brerau, dann entlang der Beva bis Mährisch-Weißkirchen, übersteigt die Wasserscheide in das Oberthal und geht längs der Oder bis ungefähr Schörrbrunn, um dann zwischen Wittowitz und Ostrau eine große Anlage zu erhalten. Von Mährisch-Ostrau zieht sich der Kanal bis Oberberg, wo ein Endhafen angelegt werden soll. Seine Länge beträgt 274 Kilometer. Die Fahrzeit der Boote, die mit 600 bis 700 Tonnen beladen werden, beträgt ungefähr 91 Stunden. Die Frachten können von der Donau, ohne umgeladen zu werden, bis an die Nord- oder Ostsee befördert werden. Die Bau- und Anlagekosten sind mit 144 Millionen Kronen präliminiert.

Im Jahre 1901 gelangte der Gedanke eines Anschlusses der Donauwasserstraßen an die Gebiete der nördlichen Ströme zum Ausdruck. Hervorragendes leistete hierbei der unermüdlige Vorkämpfer dieser Idee, der greife Emanuel Ritter v. Proskowek, und erhielt das Wasserstraßengesetz am 11. Juni 1901 die kaiserliche Sanktion. Das Gesetz umfaßt: Donau-Ober-Kanal mit der Fortsetzung zur Weichsel und dem Dniestr, Querkanal von Brerau über Nordmähren und das östliche Böhmen bis zur Elbe bei Melnik, schiffbare Verbindung der Elbe mit der Donau.

In gleicher Weise hat sich Deutschland für die Kanalanlagen interessiert und trat mit uns in Verbindung durch Gründung des „Deutsch-österreichisch-ungarischen Verbandes für Binnenschiffahrt“. Dieser Verband plante die schiffbare Verbindung der Donau, Elbe und des Rheines. Damals scheiterte die Unternehmung, welche den Verkehr Mitteleuropas mit der durch Kleinasien bis an den Persischen Golf zu führenden Eisenbahn mit zum Zwecke hatte, an dem Widerstand der Agrarier im östlichen Deutschland, jetzt ist ein Handelszug der Mittelmächte nach dem Osten geplant durch eine Großschiffahrt, ausgehend vom Rhein über den Main bis zur Donau bei Regensburg. Unbeschadet dieses Programms, das Mitteleuropa zum großen Vorteile gereichen würde, ist das österreichische Projekt mit tunlichster Beschleunigung auszuführen, sonst wären unsere Sudetenländer vom Weltwirtschaftsverkehr ausgeschlossen (man denke nur an die Wichtigkeit der Verbindung der Donau mit dem mährisch-schlesischen Kohlen- und Industriegebiete) und würde auch Wien die Stellung als Hauptstapelplatz des ganzen Kanalsystems einbüßen, während nach der Vollendung des österreichischen Programms, verbunden mit einer zielbewußten Zoll- und Handelspolitik, die Stadt Wien der Mittelpunkt des großen Wasserstraßenverkehrs für Mitteleuropa und den Orient würde.