

Mittleuropäische Binnenwasserstraßen.

Die Frage des deutsch-österreich-ungarischen Wasserstraßennetzes beginnt allmählich in ein wenig erfreuliches Stadium zu treten. Je mehr der Gedanke, daß die Donau mit den deutschen schiffbaren Flüssen unter allen Umständen zu einem großen mitteleuropäischen Wasserstraßennetz zusammengeschweißt werden muß, Allgemeingut wird, desto mehr machen sich kleinlicher Sinn und kurzfristiger Lokalpatriotismus bemerkbar und heute sind die Dinge so weit gediehen, daß man bereits von einer Zersplitterung der Kräfte reden kann, die

naturgemäß jedes großzügige Handeln entweder hemmt oder vollkommen verhindert. Sichtbar vollzieht sich die Scheidung der Wasserstraßeninteressenten in eine sagen wir westliche und in eine östliche Partei. Die westliche Partei tritt vor allem für eine Verbindung von Rhein und Donau ein, während die östliche Partei ihrerseits wieder nur für die Elbe—Oder—Donau—Verbindung Sinn und Interesse hat. Die beiden Gruppen sind augenscheinlich bestrebt, sich gegenseitig den Rang abzulaufen, d. h. jeder will, daß das von ihr vertretene Projekt zuerst verwirklicht werde.

Das eine muß man nun hiebei der östlichen Interessentengruppe lassen, daß sie ihre Ideen seit kurzem mit einer Geschäftigkeit propagiert, an der die Herren vom bayrischen Kanalverein und im Verkehrsministerium in München noch manches lernen könnten. Mit einer selbstbewußten Sicherheit, die den Anschein erwecken soll, als gäbe es überhaupt keine zweite Alternative, stellt man jetzt diesen Wasserweg von der Donau zur Oder bzw. zur Elbe und Weichsel einfach als die Wasserstraße Mitteleuropas hin und tut dabei die Anhänger einer westöstlichen Verbindung mit der leichtesten Bemerkung ab, es seien „sehr namhafte Beträge und eine lange Bauzeit“ notwendig, um die obere Donau überhaupt als Großschiffahrtsweg auszubauen. Man will die westlich von Wien gelegenen Teile von Niederösterreich, ferner Oberösterreich, Salzburg und ganz Süddeutschland von der „Wasserstraße Mitteleuropas“ kurzerhand ausschalten, ganz zu schweigen vom niederrheinischen Industriegebiet, das allein imstande ist, den Massenverkehr, wie ihn ein wirklicher Großschiffahrtsweg braucht, zu nähren. Man will den ganzen Rheinverkehr unberücksichtigt lassen, obgleich man sich doch sagen sollte, daß die Donau, wenn sie schon einmal mit deutschen Flüssen verbunden werden soll, doch zu allererst mit dem Strome in Zusammenhang gebracht werden muß, der selbst wieder den stärksten Verkehr aufweist und der zu gleicher Zeit alle Vorbedingungen einer Binnenwasserstraße größten Stils in sich vereinigt. Auf dem Rhein verkehren heute Schiffe von durchgehends 1200 bis 1500 Tonnen und der gesamte Schiffsverkehr belief sich vor Ausbruch des Krieges bei diesem Strom allein auf rund 70 Millionen Tonnen. Viel schwächer ist der Verkehr auf der Elbe, die mit ihren 20 Millionen Tonnen weit hinter dem Rhein zurückbleibt und die noch dazu in ihrem Mittellauf mit Rähnen von höchstens 600 Tonnen Tragfähigkeit befahren werden kann. Dabei kommt es in Zeiten niedrigen Wasserstandes oft so weit, daß der gesamte Elbeverkehr einfach stille gelegt werden muß. Noch ungünstiger liegen die Dinge bei der Oder, deren Verkehr sich im Jahre 1913 auf ganze 6 Millionen Tonnen beziffert, d. i. noch nicht der zehnte Teil der Rheinschiffahrt. Freilich, die Wasserstandsverhältnisse liegen dafür auch bei keinem der großen deutschen Flüsse so ungünstig wie gerade bei der Oder, die auf der Strecke Oderberg—Ratibor nur mit Rähnen von unter 170 Tonnen Tragkraft, auf der Strecke Ratibor—Cosel nur mit Schiffen von 170 bis 200 Tonnen, auf dem Abschnitt Cosel—Hohensaaten mit 400-Tonnenschiffen und unterhalb

Hohensaaten erst mit 600-Tonnenschiffen befahren werden kann. Unter solchen Umständen den großen mitteleuropäischen Schifffahrtsweg über Oderberg leiten zu wollen und die Oder-Donauverbindung dann kurzweg als die „Wasserstraße Mitteleuropas“ zu bezeichnen, heißt einfach sich über die von der Natur gegebenen Tatsachen hinwegsetzen.

Keinem objektiv denkenden Menschen wird es deshalb etwa einfallen, die Bedeutung des Donau-Oder-Kanales bestreiten zu wollen. Als der große Transportweg, der das schlesisch-galizische Kohlenbecken mit dem mährischen und niederösterreichischen Industriegebiet, vor allem aber mit der Reichshauptstadt Wien und schließlich auch mit Budapest verbindet, wird er immer eine wichtige Rolle spielen, jedoch zunächst für die unmittelbar anliegenden Provinzen. Es wird ein wichtiger Schifffahrtsweg sein, aber kein Großschiffahrtsweg von internationaler Bedeutung, so wie ihn die Mittelmächte nach dem Kriege brauchen. Schiffe von über 600 Tonnen werden auf dem Donau-Oder-Elbe-Kanal niemals verkehren und selbst wenn man die Profile der kommenden Kanalverbindung einem 1000- oder 1200-Tonnen-Verkehr anpassen würde, so hätte dies keinen Sinn, da ja die nördlichen Anschlußstraßen der Elbe, bzw. Oder unter keinen Umständen den Verkehr mit Schiffen von über 600 Tonnen zulassen. Dementsprechend muß auch die Leistungsfähigkeit des Donau-Oder-Elbe-Weges immer eine begrenzte bleiben, und so weit wir unterrichtet sind, ist für den Kanal von Pardubitz nach Brerau nur ein Jahresverkehr von 3 Millionen Tonnen vorgesehen und auch beim eigentlichen Donau-Oder-Kanal liegt die Höchstgrenze der Leistungsfähigkeit bei 4 Millionen Tonnen im Jahr. Das sind Zahlen, die weit hinter den Ziffern zurückbleiben, die für den Donau-Main-Rhein-Kanal in Aussicht genommen sind. Dort steht dem Verkehr mit 1200-Tonnen-Schiffen nichts im Wege, dort sind auch keine Schiffshebewerke nötig wie beim Oder-Elbe-Kanal, da eine reichliche Wasserzufuhr den durchgehenden Schleusenbetrieb ermöglicht. Die gesamte Anlage von Bamberg, bzw. Achaffenburg nach Stepperg, bzw. Passau, ist für eine jährliche Leistungsfähigkeit von 12 Millionen Tonnen berechnet und bei der Art des Stromgebietes, die der Donau-Main-Kanal verbinden wird, ist bestimmt damit zu rechnen, daß sich auf der modern ausgebauten Fossa Carolina ein Verkehr entwickeln wird, der weit über den Regionalbetrieb einer Donau-Oder-Straße hinausgeht. Dieser Donau-Rhein-Weg führt aus den Agrargebieten des Balkans und der nördlichen Ufer des Schwarzen Meeres in die dichtbevölkerte, industrieüberfüllte niederrheinische Ebene und schließlich auf dem Wege über Rotterdam in die verkehrsreiche Nordsee. Die Voraussetzungen für einen Massenverkehr sind da ohneweiters gegeben, indem an die Stelle des zumeist von englischen Dampfern befahrenen Seeweges Constanza, bzw. Odessa—Rotterdam, der von den Mittelmächten beherrschte Binnenwasserweg Donau—Main—Rhein tritt. Eine derartige Perspektive ist natürlich für eine Wasser-

straße, die auf dem Wege über die Oder in das mare clausum der Ostsee mündet, niemals gegeben.

Dies sollten die nicht übersehen, die in einseitiger Vertretung gewisser Lokalinteressen gerade die fortgeschrittensten und dabei von Deutschen besiedelten Teile Mitteleuropas von ihrer „mitteleuropäischen“ Wasserstraße ausschließen wollen.