

3./VII. 1917

3
148

Vom Elbe-Oder-Donau-Kanal.

O.M. Ende Juni hat in Wien ein österreichischer Wasserstraßentag stattgefunden, auf dem unter lebhafter Anteilnahme auch aus dem Deutschen Reiche die Frage des Baues des Donau-Oder-Kanals mit dem Anschluß nach der Elbe behandelt wurde. Bei den Verhandlungen stand eine schon vor einiger Zeit als Manuskript und kurz vor der Tagung auch im Buchhandel erschienene Deutschrift des österreichischen Erzherzogs Heinrich Ferdinand, „Die Wasserstraße Mitteleuropas“, im Vordergrund des Interesses. Sie hat eine Ergänzung in einem Aufsatz der „Neuen Freien Presse“ gefunden, der nach seiner Ueberschrift auf Mitteilungen des Erzherzogs beruht. Es ist nicht zu leugnen, daß durch das Eintreten des Erzherzogs das Interesse der österreichischen Kreise an der Durchführung des längst geplanten, in dem Wasserstraßengesetz von 1901 festgelegten, aber immer wieder hinausgeschobenen Baues dieser Kanäle eine weitere bedeutende Förderung erhalten hat.

Erzherzog Heinrich Ferdinand hat seinerzeit in München den Wasserbau studiert und ist Fachmann auf dem Gebiete. Seine Arbeit darf aber wohl darüber hinaus noch ein weiteres Interesse in Anspruch nehmen, da man wohl mit Recht annehmen darf, daß er sich hinsichtlich der Tendenzen seiner Schrift bei deren Veröffentlichung in Uebereinstimmung mit den Anschauungen der österreichischen Krone befindet.

Die Deutschrift beschäftigt sich in erster Linie mit dem Donau-Oder-Kanal, der als Grundlage des österreichischen Kanalsystems angesprochen wird. Sein alsbaldiger Bau wird in erster Linie gefordert, während der Anschlußkanal zur Elbe als erst in zweiter Linie in Betracht kommend bezeichnet wird. Wenn dies auch für die Elbe-Interessenten und damit auch für Hamburg nicht erfreulich klingt, so ist es doch immerhin verständlich, wenn man berücksichtigt, daß für den Donau-Oder-Kanal ein in allen Einzelheiten durchgearbeitetes, baureifes Projekt vorliegt, während dies für den Anschlußkanal zur Elbe (Prerau-Parabubitz) nicht der Fall ist. Es darf aber bei dieser Gelegenheit darauf hingewiesen werden, daß nach einer auf dem Wasserstraßentag gemachten Mitteilung die österreichische Regierung neuerdings auch für den letztgenannten Anschlußkanal die Ausarbeitung eines genauen Bauplanes in die Wege leitet. Wenn man in Rechnung zieht, daß die Länge des Anschlußkanals zur Elbe nur 195 Kilometer gegenüber einer solchen von 268 Kilometer des Donau-Oder-Kanals beträgt, so ist immerhin zu hoffen, daß auch er trotz späterer Inangriffnahme nicht allzu lange nach dem Donau-Oder-Kanal fertiggestellt werden wird. Das wird man um so mehr dürfen, als der Erzherzog in dem erwähnten Aufsatz der „Neuen Freien Presse“ besonders darauf aufmerksam macht, daß sowohl die Landwirtschaft als auch die Industrie hauptsächlich nach der Elbe gravitieren. Im Zusammenhange hiermit findet sich ein für die Auffassung des Erzherzogs bedeutungsvoller, acipert gedruckter Satz:

„Unser Seehafen ist Hamburg.“ Wir begrüßen diese Erklärung, die sich mit der von uns vertretenen Meinung deckt, die auch leztlich in der Versammlung eines Ehren Kaufmannes Ausdruck gefunden hat, und sehen darin das Bekenntnis, daß der Außenhandel der mitteleuropäischen Reiche nicht über die feindlichen oder neutralen Häfen Antwerpen und Rotterdam geleitet werden darf. Wir dürfen darin aber weiterhin ein Anzeichen dafür erblicken, daß man in Oesterreich der Wasserstraße der Elbe zutommen lassen will, was ihr gehört. Man scheint erkannt zu haben, daß der Einflußbereich von Triest nicht über das natürliche Maß hinaus durch künstliche und für die Allgemeinheit kostspielige Tarifmaßnahmen erweitert werden sollte. Triest ist seiner geographischen Lage nach nicht durch einen Kanal an die große Wasserstraße der Donau anzuschließen. Da aber die Massengüter nicht den Eisenbahnen, sondern den Wasserstraßen gehören, so weist für sie der Ausgangsweg zum Meere nicht zur Adria, sondern zur Nordsee.

Noch nach einer anderen Richtung sind die Ausführungen des Erzherzogs von Interesse. Das österreichische Wasserstraßengesetz von 1901 sah den Bau der Kanäle aus Staatsmitteln vor. Bei dem großen Interesse, das auch das Deutsche Reich an ihrem Bau nehmen muß, hat man von deutscher Seite gefordert, daß auch vom Deutschen Reiche ein Zuschuß zu den Baukosten geleistet werde, und der Reichstagsabgeordnete Gothein hat auf das Vorbild der deutschen Beteiligung an dem Bau der Gotthardbahn

hingewiesen. Demgegenüber regt der Erzherzog den Bau mit Hilfe des privaten Kapitals an, das nach einer im einzelnen aufgemachten Rentabilitätsberechnung eine ausreichende Verzinsung finden werde, während der Staat nur eine Zinsgarantie übernehmen solle. Ob das Privatkapital zu dieser Anlage bereit sein wird, muß die Zukunft lehren. Immerhin ist der Gedanke wert, beachtet zu werden.