

Der Anteil der österreichischen Schiffahrtskanäle am mitteleuropäischen Wasserstraßennetz.

Der Oesterreichische Arbeitsauschuß für die Herstellung eines Großschiffahrtsweges Elbe-Oder-Donau, mit dessen Geschäftsführung bekanntlich die Handels- und Gewerbekammer in Reichenberg betraut ist, bringt unter obigem Titel im Heft 2 seiner „Veröffentlichungen“ einen Vortrag, den der bekannte Wasserbautechniker v. S c h n e l l e r bei der Donau-Oder-Elbe-Lagung in Breslau gehalten hat und der wohl das Beste ist, was bisher von den Interessenten der Donau-Oder-Verbindung vorgebracht worden ist. Dieses Heft, das als Verbeschrift für den Ausbau des mitteleuropäischen Wasserstraßennetzes gedacht ist, enthält einleitend eine Beschreibung des Längsprofils der mitteleuropäischen Wasserscheide von Kolberg bis Lemberg. Daran schließt sich eine eingehende Darstellung der Linienführung und der Uebersichtslängenprofile der österreichischen Kanäle. Nach Schaffung des Donau-Oder- und des Prerau-Pardubitz-Kanales, heißt es in der Schrift, wird ein Verkehrsnetz geschaffen sein, welches für Mittel- und Ostdeutschland und unter der Voraussetzung der Vollendung des Mittellandkanals auch für Westdeutschland außerordentlich günstige Verkehrsbedingungen bietet. Dieses so gekennzeichnete Wasserstraßennetz entbehrt, wie der Verfasser selbst zugibt, hinsichtlich der zulässigen Schiffsgröße der Einheitlichkeit, indem abgesehen von der Eignung des unteren Laufes der verschiedenen Ströme für Schiffe besonders großer Abmessungen, die künstlichen Wasserstraßen westlich von Berlin, ferner der Mittellauf der Donau und die neu zu erbauenden Verbindungskanäle nur für den Durchgang von Booten bis zu 670 Tonnen Tragfähigkeit geeignet bzw. projektiert sind, während die deutschen Wasserstraßen östlich von Berlin nur den Durchgang von Booten bis zu 400 Tonnen Tragfähigkeit zulassen. Die Vorteile einer vergrößerten Ladesfähigkeit in Bezug auf Transportverbilligung waren bisher noch immer Veranlassung, bei neuen Kanalbauten und bei Flußregulierungen auf Vergrößerung der Tauchtiefe zu dringen. Deshalb ist die Teilstrecke Rhein-Hannover des Mittellandkanales für den Verkehr mit 1000-Tonnen-Schiffen bemessen worden und der Entwurf für den Donau-Main-Kanal sieht sogar eine Schiffsgröße von 1200 Tonnen Ladesfähigkeit vor. Im österreichischen Interesse ist es daher gelegen, es nicht beim 600-Tonnen-Schiff bewenden zu lassen, sondern die projektierten Kanäle von vornherein auf einen Verkehr mit 1000-Tonnen-Schiffen zuzuschneiden. Nach der Anschauung Schnellers würde dies keine allzu kostspieligen baulichen Vorkehrungen notwendig machen, nachdem das Kanalprofil mit seiner Tiefe von 3 Metern in der Mitte schon heute den Verkehr derartiger Schiffe zuläßt. Es wird in der Hauptsache nur eine Verlängerung der Schleusen von 67 Meter auf etwa 85 Meter notwendig werden, was einen Mehraufwand von etwa 1.5% (?) der gesamten Baukosten bedingt. Mit einem derartigen Ausbau des österreichischen Kanalnetzes ist jedoch, das gibt der Verfasser selbst zu, noch nicht viel erreicht, denn die deutschen Anschlußstrecken sind, wenigstens in ihrem heutigen Zustand, alles andere denn Großschiffahrtswege. Die Weiterführung von 1000-Tonnen-Kähnen ist schon auf der Oder schwierig und zeitlich sehr begrenzt. Im Oder-Spree-Kanal und in der Oder-Weichsel-Wasserstraße welche Schleusen von rund 57 bis 58 Meter aufweisen, ist sie glattweg unmöglich und auch auf der Elbe ist nur bei günstigem Wasserstande mit einem Verkehr von Schiffen

mit mehr als 600 Tonnen Ladesfähigkeit zu rechnen. Der Verfasser kommt auf Grund dieser Tatsachen zu folgender Schlußfolgerung: „Soll das mitteleuropäische Wasserstraßennetz seine Aufgabe voll erfüllen, so muß unbedingt gefordert werden, daß auch jene Wasserstraßen Deutschlands, die derzeit den modernen Schiffsgrößen nicht zugänglich sind, einen entsprechenden Umbau erfahren und die freien Flußläufe auf die erforderliche Fahrwassertiefe reguliert werden.“ Er gibt also selbst zu, daß auf der östlichen Variante der mitteleuropäischen Wasserstraße derzeit die Grundlagen für einen modernen Großschiffahrtsweg fehlen.

Der Bau des Donau-Oder-Elbe-Kanales zieht eben noch einen ganzen Rattenschwanz von kostspieligen Flußregulierungen und Kanalerweiterungen nach

sich, lauter Dinge, die beim Donau-Main-Projekt in kaum nennenswerterem Maße („Strudon“ und „Aschacher Racht“) gegeben sind. Trotzdem gibt der Verfasser, der von der Donau-Oder-Verbindung als „dem“ mitteleuropäischen Wasserwege spricht, dem von ihm vertretenen Projekte den unbedingten Vorzug vor einer Rhein-Donau-Verbindung via Bamberg. Zur Begründung verweist er auf die Tatsache, daß der Weg Stettin-Sulina sowohl virtuell wie effektiv viel kürzer sei wie die Strecke Rotterdam-Sulina. Das mag zum Teil richtig sein, will aber für die wirtschaftliche Bedeutung und erst recht für die Rentabilität und die Konkurrenzfähigkeit einer Wasserstraße nicht viel besagen. Diese beiden letzteren Momente werden heute vornehmlich durch die Verkehrsdichte und nicht durch die Länge des Weges bestimmt und nach dieser Richtung hin ist der Rhein-Donau-Weg der Donau-Oder-Verbindung entschieden überlegen. Es hat daher wenig praktischen Wert, wenn man, so wie es der Verfasser macht, an der Hand von vergleichsweise an einander gereihten Tabellen a priori dartun will, daß dem Donau-Oder-Elbe-Kanal unbedingt der Vorzug vor dem Rhein-Main-Donau-Wege gebühre. Derartige Tabellen fußen zu meist auf Berechnungen, die am grünen Tische ausgeklügelt werden und die dann doch in der harten Wirklichkeit sich zumeist als falsch herausstellen. Nicht darum handelt es sich heute beim Bau eines Großschiffahrtsweges, ob diese oder jene Variante etwas kürzer ist oder ob sie auf den ersten Blick etwas niedrigere Transportkosten ermöglicht, sondern um die Frage, welcher von den beiden Wegen kraft seiner Richtung, seiner natürlichen Vorbedingungen und der Intensität der von ihm berührten Wirtschaftsgebiete die Garantie für einen wirklichen Massenverkehr in sich birgt. Auf diesen wichtigen Punkt näher einzugehen, hat S c h n e l l e r in seiner im übrigen objektiv gehaltenen Schrift leider vermieden und deshalb kommt er auch zu Schlußfolgerungen, gegen die sich manches eintoe'ben läßt.