

## Die Wasserstraßen Mitteleuropas.

Von einem hervorragenden Wasserstraßen-techniker.

Da mir die Gabe des Verfassers der Denkschrift „Die Wasserstraße Mitteleuropas“, des Erzherzogs Heinrich Ferdinand (Siehe „N. W. Tagbl.“ vom 21. März d. J.), mit wenigen Worten den schwierigsten Stoff klar und erschöpfend zu behandeln, nicht eigen ist, so muß ich ausführlicher sein. \*)

Auf meinen Reisen im Ausland machte ich oft die mein Gefühl als Angehöriger der österreichisch-ungarischen Monarchie kränkende Wahrnehmung, wie wenig wir draußen gelten. Man verteilte die Welt ohne unsre Mitwirkung. Unsre Kaufleute gehen wenig ins Ausland und wir exportieren hauptsächlich billige und gute Arbeitskräfte, die zu unserm Nachteil die wirtschaftliche Kraft unsrer Konkurrenten auf dem Weltmarkt und politischen Gegner vermehren. Beispielsweise erfreuen sich die österreichischen und ungarischen Arbeiter des besten Rufes in zahlreichen überseeischen Kohlen- und Kohölgebieten. Welch ungeheuren Nutzen unsre Feinde im Weltkrieg davon hatten, braucht nicht weiter erörtert werden.

Ich konnte die Grundlagen einer Volkswirtschaft, die notwendigerweise solche Erscheinungen zeitigen mußte, nie verstehen. Das Erwachen der Erkenntnis, daß zur zielbewußten Führung einer kräftigen und weitgreifenden Wirtschaftspolitik vor allem moderne und leistungsfähige Verkehrsmittel, insbesondere Wasserwege, notwendig sind, mußte sich ja auch einmal bei uns Bahn brechen. Daß diese Wandlung erst durch einen Sturm kommen mußte, durch einen Sturm wie der Weltkrieg, war zwar nicht vorauszu sehen, doch hat auch hier der Krieg reinigend und klärend gewirkt. Leider brachte dieser Sturm auch beispiellose und ungeheure Verwüstungen. Wir sind genötigt, uns nicht nur auf die Heilung der tiefen Wunden und die Behebung der Schäden zu beschränken, sondern unser liebes Vaterland politisch und wirtschaftlich kräftig auszubauen, wenn wir die einst eingenommene Stellung in der Welt und auf dem Weltmarkt wieder beanspruchen.

Auch auf wirtschaftlichem Gebiete, nicht nur auf politischem und militärischem, brauchen wir aber Führer, die die Bedürfnisse des Ausbaues programmatisch und fest erfassen. Ihre Argumentation muß klar, einfach und dabei so überzeugend sein, daß ihre Vorschläge zum Gemeingut der breiten Volksschichten werden. Eine solche Führerschaft ist uns nun auf dem Gebiete der Verkehrsfragen entstanden. Erzherzog Heinrich Ferdinand führt in seiner Denkschrift in lapidarer Kürze logisch geordnet das aus, was in Hunderten von Werken ausführlich, richtig, oft umständlich geschrieben wurde.

Der prächtige Mittellandkanal der österreichisch-ungarischen Monarchie, die Donau, soll nun mit Kohle, Getreide und vielen andern Massengütern alimentiert werden, soll neuerdings unsrer Monarchie dazu verhelfen, als Mittler des Verkehrs zwischen dem Abend- und Morgenlande aufzutreten. Das Endziel dieser wirtschaftlichen Evolution ist kaum zu fassen. In Mähren, Schlesien und im westlichen Galizien ruhen ja ungeheure Kohlenschätze, die nun erst gehörig verwertet werden könnten und welche dazu berufen sind, uns reich und mächtig zu machen. Es ist hier unmöglich, näher auf die Statistik unsrer wirtschaftlichen Verhältnisse einzugehen, und ich will mich einer andern Betrachtung zuwenden:

Die Denkschrift bietet eine überaus einfache und praktische Lösung der komplizierten Wasserstraßenfrage. Bekanntlich war diese Frage bisher nicht nur nach sachlichen, sondern auch nach politischen Grundsätzen beurteilt, was schon aus dem Inhalte des Gesetzes vom Jahre 1901 hervorgeht und in der im Jahre 1912 eingebrachten, seither gegenstandslos gewordenen Novelle wiederkehrt. Unsre Wasserstraßen verunglückten daher an der Großzügigkeit des aufgestellten Programms, weil die Befriedigung aller Wünsche auf einmal zu teuer

\*) Die Denkschrift des Erzherzogs Heinrich Ferdinand, ursprünglich als Manuskript gedruckt, erscheint angesichts der vielen Anfragen nach der Publikation, demnächst im Verlag von Deuticke, Wien.

gewesen wäre. Um einseitigen Bevorzugungen nach Möglichkeit auszuweichen, griff man zur Einschränkung der Aktion. So sind Jahre verfloßen; von den geplanten Wasserstraßen ist jedoch keine fertig geworden. Nun kommt das Ei des Kolumbus!

Losgelöst von politischen Rücksichten, beweist Erzherzog Heinrich Ferdinand an der Hand sachlicher Argumente klar, daß es unerlässlich sei, praktisch vorzugehen und vorerst den Donau-Oder-Kanal, diese Hauptarterie des Wasserstraßennetzes, auszubauen, um endlich vorwärts zu kommen. Wie praktisch dieser Vorschlag ist, geht auch daraus hervor, daß die Denkschrift die eventuelle Beschaffung der Mittel für den Bau des Donau-Oder-Kanals im Wege des Privatkapitals in Aussicht nimmt, was bei diesem Kanal, dessen Rentabilität ja mehr als sichergestellt erscheinen muß, einen gut gangbaren Weg bieten würde, sofern man sich darauf beschränkt, das Privatkapital lediglich für das Bauerfordernis in Anspruch zu nehmen, ohne damit die Schlussfassung über den Kanalbetrieb zu verknüpfen.

Dieser Vorschlag hat aber noch eine praktische Seite. Er sieht ab von der Inanspruchnahme des Restes des im Jahre 1904 für die österreichischen Wasserstraßen bewilligten Kredits von 175 Millionen Kronen (154 Millionen Kronen effektiv), dies offenbar in der Voraussetzung, daß es ohnehin sei, diesen Kreditrest der Fortsetzung der an der Mittelelbe und in Galizien eingeleiteten Arbeit zu widmen. Es dürfte sich sogar die zeitliche Uebereinstimmung der Verwendung des alten Kredits mit der Vollendung des Donau-Oder-Kanals ergeben, wenn sich für letzteren die allgemein angenommene fünf- bis sechsjährige Bauzeit als erforderlich erweist.

Das Projekt des Donau-Oder-Kanals ist fertiggestellt, die im Zusammenhang befindlichen Studien abgeschlossen und steht der Vergebung und Baueinteilung nichts mehr im Wege. Nur ein Umstand wäre noch ins Auge zu fassen: der Anschluß an die Oder und die Regulierung der Oder selbst. Es müßte auf ehestige Verbesserung ihrer Fahrbarkeit zur Erhöhung der Frequenz von 600 Tonnenbooten hingewirkt werden, wie dies auch ausdrücklich in der Denkschrift des Erzherzogs vermerkt erscheint. Diese Arbeiten brauchen aber Zeit, nicht viel weniger als der gesamte Bau des Donau-Oder-Kanals.

Die im Zuge einer künstlichen Schiffsstraßen eingeschalteten Flüsse sind den Tunnels einer Bahnlinie gleichzustellen, weil die Herstellung beider weitaus mehr Schwierigkeiten bereitet als jene der kurrenten Strecken. Bei dieser Sachlage erscheint es angezeigt, vom sachlichen Standpunkt aus betrachtet, zur Herstellung der praktikablen Verbindung von der Donau zu den deutschen Wasserstraßen gleich nach der Herstellung des Donau-Oder-Kanals an den Bau der Verbindung von Prerau nach Pardubitz zu schreiten, zumal ja die Elbestraße für die Volkswirtschaft weitaus wichtiger als die Oder erscheint. Erfreulicherweise ist die Schiffbarmachung der Mittelelbe von Melnik bis Pardubitz bereits so weit fertig, daß es keinen Schwierigkeiten begegnet, sie noch vor der Vollendung des Prerau-Pardubitzer Kanals zum Abschluß zu bringen. Die Verbindung zu den deutschen Wasserstraßen im Zuge der Elbe würde somit voraussichtlich der Instandsetzung der Oder zum Großschiffahrtswege voranschreiten. Außerdem hätte diese Verbindung den Vorteil, welcher keiner Erörterung bedarf, sie ist auf österreichischem Gebiet gelegen. Gleichzeitig oder knapp anschließend wäre mit der Verbindung Pardubitz-Prerau auch der Kanal zur Weichsel bis Krakau zu ziehen. Diese Kanalstrecke ist bereits angebahnt und verhältnismäßig billig und ist mit ihr der Verkehr und die Erschließung des reichen Polenlandes eröffnet.

Später werden sich dann auch die andern Kanalprojekte anschließen und zur Verwirklichung gelangen. Vorerst den Stammkanal der Monarchie, den Donau-Oder-Kanal, zu bauen, bleibe das hohe wirtschaftliche Ziel jedes Angehörigen der Monarchie. Mit dem Bau des Donau-Oder-Kanals gleichlaufend die Ausgestaltung der Donau als Großschiffahrtsweg, um so rasch wie möglich die Wasserstraße Mitteleuropas zu besitzen.

Seit drei Jahren stürmen auf uns Ereignisse ein, deren Größe und Tragweite sogar den bekannten Ausspruch Ben Alibas, daß alles schon dagewesen sei, Lügen strafen. Der Weltkrieg zeigte uns vorerst sein militärisches Antlitz, allerdings ein ins Ungeheuerliche verzerrtes. Bald trat jedoch die wirtschaftliche Triebfeder des Krieges hervor. Dieses von England angestrebte Ziel zeitigte als Hilfsmittel die zweite Phase: den Versuch, uns und Deutschland auszuhungern. Wir wehrten auch diesen tödlichen Angriff ab und lehnten nun sogar den Spieß um. Mit unerschütterlicher Zuversicht hoffen wir heute auf den vollen Erfolg des beispiellosen Kampfes und einen günstigen Friedensschluß. Nun aber bringt England die dritte Phase des Kampfes: den Kampf im Frieden. Das zähe und verbissene England wird die Niederlage nicht vergessen und mit allen Mitteln — leider hat es genug an eigenen und amerikanischen Geldvorräten — trachten, die Zentralmächte wirtschaftlich zu unterbinden. Diese dritte unausbleibliche Phase — denn hier gibt es keine schützenden Verträge — wird somit den Kommunikationen gelten. Einsteilen liegt der Vorteil bei England, auch ohne seine Verbündeten, denn es beherrscht die wichtigsten Punkte des Weltverkehrs, wie Suezkanal, Gibraltar, Suezkanal, Kapland, Singapur und einigermaßen auch den Panamakanal. Es hat letzteres auch den von Deutschland nach Indien angebahnten Landweg verlegt und damit gleichzeitig auch Rußland den Zugang zum Persischen Meer abgesperrt. Wollte Gott, daß es gelänge, in dieses rücksichtslose System der Wegverlegung eine ordentliche, haltbare Bresche zu schlagen; damit ist aber in absehbarer Zeit kaum zu rechnen. Daher erwächst Mitteleuropa die Aufgabe, seine Kommunikation nicht nur modern auszubauen, sondern durch ihre Anlage auch den wirtschaftlichen Anschluß an die Nachbarstaaten möglichst zu fördern, auch an jene, die heute noch zu unsern militärischen Gegnern — getrieben durch die ränkevolle Politik Englands — zählen.

Daß bei der Lösung dieser künftigen Verkehrsprobleme den Wasserstraßen eine Hauptrolle zufallen muß, das steht außer jeder Frage. Und deshalb ist das bahnbrechende Erscheinen der Denkschrift des Erzherzogs Heinrich Ferdinand immer wieder und von neuem freudigst zu begrüßen.