

Nach dem Wiener Wasserstraßentag.

Von Ministerialrat Eugen v. Kwassak.

Budapest, 6. Juli.

Auf dem Wiener Wasserstraßentag sind hauptsächlich zwei Fragen behandelt worden: die Regulierung der österreichischen Donau und der Ausbau des Donau-Ober-Kanals. Was die Regulierung der österreichischen Donau anlangt, so hat der Wassertag einstimmig folgende Resolution angenommen: „Da die schiffahrtstechnischen Verhältnisse der Donau an einzelnen Stellen des Stromlaufes einer Entwicklung des Verkehrs Schwierigkeiten bereiten und seinerzeit auch die geplanten künstlichen Wasserstraßen der Donau neuen Verkehr zuführen werden, verlangt der Wasserstraßentag, daß die Regulierung des ganzen Stromes, entsprechend den Beschlüssen der Budapester Donaukonferenz vom September 1916, ausgestaltet werde, damit er eine leistungsfähige Verbindung zwischen den verbündeten Mittelmächten darstelle.“

In Ungarn besteht diesbezüglich eine gesetzliche Verfügung. Der von der Regelung des Eisernen Tores handelnde G.-N. XVI:1888 ordnet nämlich an, daß die in den Stromschnellen (Katarakten) herzustellenden Kanäle, bezogen auf das Nullwasser des Pegels in Orjova, das als der niedrigste Schiffahrtwasserstand angenommen werden kann, bis zur Tiefe von -2 Metern auszuheben sind. Später änderte der G.-N. XXXII:1892 diese Bestimmung, jedoch bloß für die Strecke von Orjova bis zum Eisernen Tor und für das Eisernen Tor dahin ab, daß für diese Strecke eine Tiefe von -3 Metern bei einem Wasserstande von 0 Meter Pegel zu Orjova vorgeschrieben wurde.

Wir können demnach mit Veruhigung feststellen, daß der Wiener Beschluß sowohl diesem Gesetze als auch den Vereinbarungen der Budapester Donaukonferenz vom Jahre 1916 entspricht, und erachten es für unmöglich, daß auch die Wiener Regierungskreise nach einer derart einstimmigen und imposanten Offenbarung der öffentlichen Meinung der verbündeten Staaten der Erstellung eines zweimeterigen Fahrwassers auf der gesamten Donau-Strecke nicht ohne jeden Hintergedanken beistimmen würden. Ebenso glauben und hoffen wir auch, daß jene Strömungen, die in der Ausführung der zwei Arbeiten einen zeitlichen Unterschied machen wollten, namentlich daß der Ausbau des Donau-Ober-Kanals der Regelung der österreichischen oberen Donau vorangehe, im österreichischen Staate selbst — infolge der ernsthaften Stellungnahme Oberösterreichs und der Alpenländer — eine entsprechende Gegenwirkung auslösen werden, um so mehr, als — wie dies aus den Referaten der Berichterstatter ersichtlich ist — weder die zu bewältigenden Schwierigkeiten noch die Kosten so groß sind, wie man sie vorhergehend von gewisser Seite anzugeben bestrebt war.*) Die Regulierungskosten der österreichischen oberen Donau veranschlagte Herr Dr.-Ing. G o l d e m u n d, Stadtbau- und Wasserbau-Direktor der Stadt Wien, in seinem gelegentlich des Wiener Wasserstraßentages gehaltenen Vortrage mit 35 Millionen Kronen, was einen kaum in Betracht kommenden Teil der vor dem Kriege mit 260 Millionen Kronen berechneten Kosten des Donau-Ober-Kanals ausmacht.

Damit können wir nun zur zweiten auf dem Wasserstraßentage verhandelten Frage: auf die des Donau-Ober-Kanals übergehen. Bevor wir jedoch auf die am Wasserstraßentage angeführten Erörterungen und die Stellungnahme dafelbst reflektieren würden, müssen wir uns mit dem in der Nummer vom 1. Mai 1917 in der „Wasserwirtschaft“ erschienenen Aufsatz des Herrn Hofrates Ingenieur v. S c h n e l l e r „Soll der Donau-Ober-Kanal die Donau bei Wien oder bei Eeben erreichen?“ eingehender befassen, um so mehr, als die darin enthaltenen Auseinandersetzungen die Grundlage des Wiener Beschlusses bilden. Vor allem beanstandet Herr v. Schneller die ungarischerseits für die Kanalisierung der March veranschlagten Kosten, indem er ihnen die für die Regulierung des Flußbettes entfallenden Kosten zuschlägt, die jedoch bekanntermaßen in der Grenzstrecke der March die interessierten beiden Staaten bereits zu ihrer Last übernahmen. Zudem verfügt in Innermähren über diese Frage ein besonderes Gesetz, die Arbeiten selbst sind bereits in Ausführung begriffen, so daß diese Kosten bei der Kanalisierung um so mehr außer acht gelassen werden müssen, als die in Ausführung begriffenen, vom Standpunkte der Ableitung der Hochwässer wichtigen Regulierungsarbeiten der March sich den Kanalisierungsarbeiten nicht nur vollständig anpassen, sondern auch deren Grundlage bilden. Die beiden Arbeiten an der March könnten zum mindesten unter denselben, wenn nicht unter noch günstigeren Umständen zur Ausführung gelangen, als an der Oberelbe oder an der Oder.

Weiter geht Herr v. Schneller, statt die tatsächlichen Kosten der Flußregulierung der March, wie diese von Seiten der österreichischen und ungarischen Exposituren für die March auf Grund eingehender Planung berechnet wurden, zugrunde zu legen, von den Kosten der Regulierung und Kanalisierung der Oberelbe aus und setzt diese mit 800.000 Kronen für das Kilometer und für die Staustufen mit je 2-5 Millionen Kronen an; er gelangt somit zum Ergebnis von 180 Millionen Kronen bloß für die Kanalisierung gegenüber den von ungarischer Seite veranschlagten 50 Millionen Kronen. Auf dieser Grundlage gelangte Herr v. Schneller zu dem Ergebnis, daß die

mit 140 Millionen Kronen ermittelten Kosten des besonderen Seitenkanals noch immer bedeutend geringer seien als die der Kanalisierung. Bringt man jedoch von dieser Summe den auf die Länge von 170 Kilometern mit 800.000 Kronen für das Kilometer entfallenden, so nach sich auf $170 \times 800.000 = 136.000.000$ Kronen betragenden Betrag in Abzug, so steht die Frage vor jedermann ganz anders da.

Herr v. Schneller geht sonach von zwei falschen Grundlagen aus: 1. Setzt er die Angaben der Exberregulierungskosten für die Marchregulierung an, wo doch für diese die Detailprojekte und die Kostenvoranschläge sowohl für die Grenzstrecke als auch für die innermährische Strecke des Marchflusses allgemein bekannt sind und mit den Regulierungskosten der hydrographisch ganz anders gestalteten Oberelbe kaum in Einklang gebracht werden können. 2. Werden diese Kosten in ihrem ganzen Umfange zur Last der Kanalisierung gerechnet, wo diese doch im ganzen die bereits in Ausführung begriffene Flußregulierung zu belasten haben. Daß bei der Kanalisierung außer den Kanalisierungskosten und jenen der Staustufen auch noch andere Kosten entstehen, ist auch uns wohl bekannt und es wurde dies unsererseits auch entsprechend in Rechnung gezogen. Bringt man sonach von den durch Herrn v. Schneller für die Regulierung der March berechneten Kosten die für die in Ausführung begriffene Regulierung des Flusses und die beiderseitigen Eindeichungen den veränderten Verhältnissen entsprechend berechneten Voranschlagskosten in Abzug, so erhält man mit geringem Unterschied die unsererseits rein für die Kanalisierung angenommene Summe. Es ist geradezu unmöglich, daß bei einer derartigen Einstellung der Frage der durch die Kanalisierung der March zu erwartende finanzielle Vorteil nicht ersichtlich würde.

In Ungarn wurde bis jetzt die Flußkanalisierung in einer Länge von 150 Kilometern vollendet, weitere 200 Kilometer wurden vorbereitet und ihre Ausführung unterblieb nur infolge des Krieges. Im Gesetze über die Wasserinvestitionen sind die Kosten für mehr als das Doppelte dieser Längen bewilligt. All diese Daten bilden wohl eine sichere Grundlage für die Ermittlung eines zur Orientierung dienenden Voranschlags für eine allfällige Marchkanalisierung, so daß wir an unserer Ueberzeugung, wonach zwischen den Ausführungskosten des Seitenkanals und der Marchkanalisierung ein Unterschied von wenigstens 100 Millionen Kronen zum Nachteil des erstgenannten zu gewärtigen ist, festhalten. Wir waren der Meinung, daß eine derartig ansehnliche Summe, die sich eher vergrößern denn vermindern wird, genügender Grund wäre, um einer technisch noch so gelungenen und unanfechtbaren Lösung gegenüber, wie dies der Wiener Seitenkanal ist, gewichtig in die Waagschale zu fallen. Um so mehr, als die Größe der Umlagekosten auch bei dem anzuwendenden Frachtsatze zur Geltung kommen muß und infolge der wesentlichen Erhöhung der Transportkosten die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber der freien Donau, beziehungsweise der Donau-Main-Verbindung noch mehr verringern wird. Wenn jedoch Oesterreich diesen Argumenten gegenüber dennoch an dem Wiener Kanal festhält, so können wir Ungarn — wie ich dies in der Nummer vom 21. März 1917 des Pester Lloyd erklärte — dies nicht verhindern, müssen aber auch weiterhin darauf bestehen, daß uns die Möglichkeit geboten werde, bei Ungarn eine kurze Verbindung mit dem Marchflusse nach Dévény zu erstellen. Der Umstand, daß durch diese Arbeiten auch österreichisches Gebiet berührt wird, kann kein Hindernis sein. Es besteht hierfür bereits ein Präzedenzfall, indem eine der mächtigsten österreichischen Bahnlagen, die Nordbahn, in der Gemarfung der Gemeinde Dimburg (Dimvár) in einer Länge von 670 Metern über ungarisches Gebiet läuft.

Herr Hofrat v. Schneller macht in seinem oberwähnten Aufsätze Bemerkungen darüber, daß wir unseren hinsichtlich des Donau-Ober-Kanals eingenommenen entgegengelegten Standpunkt zum Ausdruck bringen und ihn sogar in Deutschland propagieren. Diesbezüglich sei es uns gestattet, den Herrn Hofrat darauf aufmerksam zu machen, daß das Herrenhausmitglied Dr. R u ß, Vorsitzender des Oesterreichischen Zentralvereins für Binnenschiffahrt, gelegentlich der Konferenz der mitteleuropäischen Wirtschaftsbereine am 11. Dezember 1916 folgende Proposition stellte: „Es bildet sich eine österreichische Gesellschaft mit einem Kapital von einem Teile der für alle Kanäle aufzuwendenden Gesamtsumme. Für die Zinsen und Tilgung dieses Gesellschaftskapitals übernimmt Oesterreich die Garantie. Die Genossenschaft erhält von Deutschland, Ungarn und von Oesterreich (unter Heranziehung der anliegenden Kronländer, Bezirke, Gemeinden und größeren Interessenverbände) Subventionen in der Höhe des restlichen Bauauswandes, so wie die Gotthardbahn-Gesellschaft von Deutschland, Italien und der Schweiz solche Subventionen erhalten hat, die nach dem darüber abgeschlossenen Staatsvertrag erst dann zu einer Verzinsung gelangen sollten, wenn die Gesellschaft eine Dividende über sieben Prozent zu verteilen in der Lage gewesen wäre.“ Meines Erachtens wird es jeder natürlich finden, daß in dem Falle, wenn ich von jemand eine Subvention verlange, diesem das Recht zusteht, die Bedingungen seinerseits zu bestimmen und sich an jenen Stellen Unterstützung zu suchen, die mit ihm identische Interessen haben. Im gegebenen Falle ist diese Stelle eben das Deutsche Reich, dessen Hauptinteresse es bildet, auf dem möglichst kürzesten Wege an die untere Donau sowie auch auf den Balkan und zurück zu gelangen.

Schließlich muß ich Herrn Hofrat v. Schneller noch bezüglich eines Mißverständnisses aufklären. In dem bereits erwähnten Aufsatz heißt es weiter: „Zur weiteren Unterstützung seiner Anschauungen führt Herr v. Kwassak

*) Hofrat v. S c h n e l l e r behauptet in seinem im Hefte der „Wasserwirtschaft“ vom 1. Mai 1917 veröffentlichten Artikel trotzdem, daß sowohl das bayerische als auch das Reichsgesetz bezüglich der Donau-Main-Verbindung bereits geschaffen war: „Die Regulierung der oberen Donau von Passau aufwärts für die Großschiffahrt steht noch in weiter Ferne.“