

Ein Großschiffahrtsweg von der norddeutschen Küste nach dem Schwarzen Meer.

Von Dipl.-Ingenieur J. Jahnke.

Budapest, 15. August.

I.

Die Frage der Herstellung eines Großschiffahrtsweges von der norddeutschen Küste nach dem Schwarzen Meer hat durch den gegenwärtigen Weltkrieg und durch die nach dem Friedensschlusse zu beginnende wirtschaftliche Regeneration der mitteleuropäischen Staaten schwerwiegende Bedeutung erlangt. Es ist daher erklärlich, daß diese Frage die allgemeine Aufmerksamkeit auf sich lenkt. In Anbetracht der Wichtigkeit der Sache und der Größe der Verantwortung, mit der ein positives Urteil in dieser Angelegenheit verbunden ist, sehen wir uns veranlaßt, die Frage einer der Großschiffahrt im weitesten Umfange dienenden Wasserstraßenverbindung von der norddeutschen Küste nach dem Schwarzen Meer einem eingehenden Studium zu unterziehen. Aus diesem Studium und den hieraus gezogenen Schlussfolgerungen wird sich nicht nur die Dringlichkeit dieser Wasserstraße, sondern auch deren zweckmäßigste geographische Lage und die Wahl der hierzu in Anspruch zu nehmenden fließenden Gewässer klar abheben.

Im gegenwärtigen Weltkriege haben die Ententemächte nicht nur den Seeverkehr der mitteleuropäischen Staaten gänzlich ausgeschaltet, sondern auch durch rücksichtslose Beseitigung des internationalen Seerechts dieser Staaten-gruppe einen Fingerzeig gegeben, wessen sie sich in einem künftigen Kriege von Seiten der Ententemächte zu versehen haben wird. Außerdem ist der größte Teil des Atlantischen Ozeans an der europäischen Westküste, speziell entlang der französischen Küste, des Canal de la Manche, der Nordsee, ebenso der größte Teil des Mitteländischen Meeres durch schwimmende Minen verseucht, die Jahre hindurch die Seeschiffahrt gefährden werden. Hierzu tritt noch der Umstand, daß in den Ententestaaten, in der nordamerikanischen Union ein Haß gegen Deutschland sich geltend macht, der die künftigen Handelsverbindungen Mitteleuropas mit diesen feindlichen Mächten wenn auch nicht unmöglich machen, doch jedenfalls so erschweren wird, daß erst nach geraumer Zeit ein normaler Zustand wieder eintreten kann.

Angesichts dieser Tatsachen sind die mitteleuropäischen Staaten bemüht, sich um neue Bezugsquellen für die zur heimischen Industrie notwendigen Rohprodukte sowie Lebensmittel und um neue Absatzgebiete für ihre Industrieerzeugnisse zu kümmern. Diese Bezugsquellen und Absatzgebiete sind der Orient, die asiatische Türkei und Persien. Sowohl die geographische Lage als auch das wohlverstandene Eigeninteresse wird auch Rußland veranlassen, den wirtschaftlichen Anschluß an die Mittelstaaten zu suchen. Die reelle Handlungsweise der Regierungen Oesterreich-Ungarns und Deutschlands, das humane Vorgehen, das sie in den von ihnen besetzten Gebieten beobachten, die Korrektheit ihrer Verwaltung haben ihnen bei der Bevölkerung, speziell in Bulgarien und der Türkei, ganz besonders bei der mohammedanischen Welt, große Sympathie erworben. Diese Sympathie wird noch dadurch erhöht, daß eine bedeutende Anzahl deutscher und österreichisch-ungarischer Fachmänner ihre Fachwissenschaft in den Dienst dieser Länder gestellt haben, wodurch diese Staaten in wirtschaftlicher Beziehung erst jetzt der Kultur erschlossen wurden.

Nach dem Friedensschlusse werden die Resultate dieser Kulturarbeit sichtbar zutage treten. Die natürlichen Schätze des Mineralreiches, der Pflanzen- und Tierwelt, an denen namentlich die asiatische Türkei so reich ist, werden gehoben werden; eine vielseitige und gründliche Bodenkultur wird Platz greifen; Bergbau und Hüttenwesen werden erstehen. Günstige klimatische Verhältnisse, verbunden mit kulturtechnischen Arbeiten, wie Entwässerungen, Bewässerungsanlagen, werden die Kultur von Baumwolle und Reis vorteilhaft beeinflussen. Auf diese Art wird die asiatische Türkei Rohprodukte liefern, die die Industrie Deutschlands und Oesterreich-Ungarns versorgen und diese Staaten von den überseeischen Bezugsquellen, namentlich von der nordamerikanischen Union, unabhängig machen. Deutschland und Oesterreich-Ungarn hingegen werden ihre Industrieerzeugnisse, sowie Kohle, Bauhölzer nach dem Orient befördern. Hierzu tritt noch das beträchtliche Quantum an Petroleum von Rumänien und der Ostküste des Schwarzen Meeres, das in Mitteleuropa Verwendung findet.

Ueber den Umfang des zu erwartenden Verkehrs liegen noch keine Daten vor; man kann sich aber eine Vorstellung hiervon machen, wenn man die künftige Produktionsfähigkeit der asiatischen Türkei in Rechnung zieht, die eine natürliche Ausdehnung von 1.400.000 Quadratkilometern besitzt, somit ein Areal, das jenem von Oesterreich-Ungarn und Deutschland zusammengenommen gleich ist. All dies vereint wird eine Tätigkeit im Verkehrswesen hervorrufen, zu deren Bewältigung die nach dem Orient führende Bahnlinie, die in Bagdad mündet, selbst bei doppelgleisiger Anlage nicht genügt. Nur eine für den Großschiffahrtbetrieb eingerichtete Wasserstraße ist zur Lösung dieser Aufgabe berufen. Nach dieser Darlegung der Verhältnisse, die mit zwingender Notwendigkeit auf die Herstellung eines Wasserweges hinweisen, gehen wir zu seiner geo- und hydrographischen Erörterung über.

Die herderragendsten Hydrographen Europas sind übereingekommen, sämtliche fließenden Wasser unseres

Kontinents in folgendes System einzureihen. An der Südspitze Spaniens, bei Gibraltar, beginnt jene große europäische Hauptwasserscheide, die, die Pyrenäische Halbinsel, Frankreich, die Schweiz, Süddeutschland, Oesterreich-Ungarn, Polen durchziehend und im großen sarmatischen Tieflande verlaufend, den europäischen Kontinent in hydrographischer Beziehung in zwei große Gebiete teilt, von deren einem sämtliche Gewässer dem Becken des Mittelmeeres und seinem Nebenmeere, dem Schwarzen Meere, zufließen, während die Wasser des anderen Gebietes in das nördliche Polarmeer und den Atlantischen Ozean, samt dessen Nebenmeeren, der Nord- und Ostsee, einmünden. Von den Flüssen Mitteleuropas können wir nur jene in Betracht ziehen, die durch ihre Schiffbarkeit zur Herstellung der geplanten Wasserstraße herangezogen werden können. Es sind dies die Donau, die dem ersteren Gebiete, nämlich dem Schwarzen Meere, angehört, während der Rhein und die Elbe der Nordsee, die Oder der Ostsee, somit dem letzteren Gebiete tributär sind. Da die Donau der einzige schiffbare Strom Mitteleuropas ist, der zum Schwarzen Meere führt, so folgt daraus, daß jeder der übrigen drei genannten Flüsse durch einen Schiffahrtkanal mit diesem Ströme verbunden werden muß, um eine Wasserstraße von der deutschen Nordküste nach dem Schwarzen Meer zu bilden. Auf diese Art entstehen drei Varianten: Rhein-Donau, Elbe-Donau und Oder-Donau. Alle diese Wasserstraßen sind gewiß sehr nützlich, da sie aber nicht gleichzeitig zur Ausfuhr gelangen können, so handelt es sich vorerst, zu konstatieren, welcher von ihnen die Priorität der Ausfuhr zukommt. Heute sind zwei Gesichtspunkte zu berücksichtigen: zuerst der wirtschaftliche und dann der technische.

Was den wirtschaftlichen Gesichtspunkt anbelangt, so kann man das Deutsche Reich in drei Gebiete teilen: das erste erstreckt sich von der deutschen Westgrenze über den Rhein bis zur Elbe und ist dadurch charakterisiert, daß es die dichteste Bevölkerung besitzt, daß dasselbst Bergbau, Hüttenwesen, Textil-, Maschinen- und chemische Industrie einen solchen Umfang erreicht haben, daß die Agrikultur volkwirtschaftlich dagegen zurücktritt. Man bedenke nur, daß im Anfange dieses Jahrhunderts die Kohlenförderung im Ruhrgebiet 45.000.000 Tonnen oder 4.500.000 Waggonladungen umfaßte, nahezu fünf Prozent der gesamten jährlichen Weltproduktion, um sich einen Begriff von dem Umfange der nur auf diesem Gebiete herrschenden Tätigkeit zu bilden. Das zweite Gebiet umfaßt den Landesteil zwischen Elbe und Oder; hier ist die industrielle Tätigkeit wohl noch sehr bedeutend, allein der Ackerbau macht sich schon stark geltend. Das dritte Gebiet reicht von der Oder bis zur Ostgrenze Deutschlands. Hier tritt die Industrie in den Hintergrund und die Bodenkultur überwiegt. Diese kurze Anbeutung genügt, der Rhein-Donau-Wasserstraße die Priorität einzuräumen, da ja das zugehörige Gebiet die größte Alimentsfähigkeit einem Wasserwege bietet.

Spricht schon der volkwirtschaftliche Gesichtspunkt zugunsten der Rhein-Donau-Wasserstraße, so begegnen wir in der folgenden Darlegung der hydrographischen und hydrotechnischen Momente die Hauptmotivierung für die einzig richtige Wahl dieses Wasserweges. Wir halten diese Motivierung für viel zu wichtig, als daß wir mit Stillschweigen darüber hinweggehen sollten. Die Verbindung zweier Flüsse behufs Herstellung eines kontinuierlichen Wasserweges hat zur Voraussetzung, daß die zu verbindenden Wasserläufe schiffbar sind; diese Verbindung kann nur mittels eines Schiffahrtkanals erfolgen. Von allen deutschen Flüssen haben die Donau und der Rhein die Kriterien der Schiffbarkeit in ausreichendem Maße, was hauptsächlich dem Umstande zuzuschreiben ist, daß beide Ströme aus dem reichhaltigsten Quellengebiet Europas, den Alpen, die für die Schiffbarkeit notwendigen Wassermengen schöpfen. Namentlich sind es die Alpengletscher, die durch ihre erst im Hochsommer beginnende Schneeschmelze beiden Strömen gerade um diese Jahreszeit ihre Schiffbarkeit sichern, wo auf den anderen Flüssen Deutschlands, die an und für sich nicht reichlich genug Wasser führen, die Schiffahrt mit Schwierigkeiten zu kämpfen hat. Dieses Moment ist um so wichtiger, als ja gerade im Sommer und Herbst die Schiffahrt sich am lebhaftesten gestaltet.

(Ein zweiter Artikel folgt.)