

Die Eröffnung eines neuen Weges zur See für Oesterreich.

Von Dr. Friedrich Herz.

In der Diskussion über die Kriegsziele wird die „Freiheit der Meere“ als ein besonders wichtiger Punkt stark betont. Staaten aber, die nicht oder nur mit einer kleinen Küste an der See gelegen sind, müssen trachten, sich vor allem den freien Zugang zum Meere zu sichern. In dieser Lage ist die Schweiz der einzige große Industriestaat ohne jede eigene Küste, aber auch Oesterreich-Ungarn muß die Nachteile seiner Kontinentallage möglichst zu verbessern suchen. Deshalb verdienen die Schweizer Bestrebungen alle Aufmerksamkeit, den Bodensee, an den ja auch wir angrenzen, durch Schiffbarmachung des oberen Rhein und Erbauung eines Kanals zur Rhone mit den großen Weithäfen der Nordsee und des Mittelmeeres in direkte Verbindung zu setzen. Gerade nach dem Kriege wird die Notwendigkeit, die ganze Wirtschaft möglichst ökonomisch zu gestalten und der Preissteigerung entgegenzuwirken, der Binnenschiffahrt eine große Rolle zuweisen. Schon vor dem Kriege war die Eisenbahnfracht durchschnittlich fünfmal teurer als der Wassertransport, und die enormen Tarifsteigerungen im Kriege haben diese Spannung natürlich noch bedeutend erhöht.

Schon seit Jahren bemüht man sich in der Schweiz, ein Wasserstraßennetz auszubauen, und hat hierfür teilweise bereits die gründlichsten technischen Vorarbeiten durchgeführt, die die Möglichkeit und Wirtschaftlichkeit beweisen. Das uns nächstliegende Projekt ist die Schiffbarmachung, beziehungsweise Regulierung des Oberrheins zwischen Strassburg und Bodensee. Schon jetzt verkehren Schiffe bis Basel, aber die Strecke Strassburg-Basel ist mangels jeder Regulierung, veralteter Brücken usw. häufig gar nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten befahrbar. Diesem Uebelstand ließe sich aber rasch und mit relativ geringen Kosten durch eine einfache Niedrigwasserregulierung und Beseitigung der Schiffahrtshindernisse abhelfen. Die Regulierung würde bloß in einer Zusammenfassung der Wassermenge durch parallel dem Fluß geführte Bauten bestehen.

Schwieriger ist die Schiffbarmachung oberhalb Basels, denn hier hat der Rhein ein viel stärkeres Gefälle. Hier muß statt Regulierung die Kanalisierung angewendet werden, nämlich die Umformung des Flußlaufes in eine Treppe, wobei die Schiffe die eingebauten Staufen mit Hilfe von Schleusen zu überwinden hätten. Diese Verwandlung des Flusses in eine Treppe hat sich nun in den letzten Jahren zu einem großen Teil schon vollzogen, nämlich durch den Ausbau einer Anzahl großer Wasserkraftwerke oberhalb Basels. Diese Werke machen den Strom zwischen zwei Stufen zu einer glatten, seeartigen Fläche, und auch für die Schiffahrt wurde bereits durch Einbau von Schleusen vorgeordnet. Bis jetzt wurden oberhalb Basels 183.000 H. P. ausgebaut, noch aber schlummern mehrere hunderttausend H. P. im Rheinstrom. Die Schiffbarmachung ist also hier eine Nebenfrucht der Wasserkraftgewinnung; beide setzen eben die Konzentrierung des Gefälles in Staufen voraus.

Neben der Schiffbarmachung des Oberrheins wird nun in der Schweiz auch die Verbindung des Rheins mit der Rhone unter Benützung der Aare und der Seen von Neuchâtel, Biel und Gené sehr ernsthaft betrieben. Beide Projekte sind sowohl für die Schweiz als auch für Oesterreich-Ungarn von hoher Bedeutung. Der Bodensee würde ein großer zentral-europäischer Hafen werden, der direkte Wasserbindung nach Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen, vielen deutschen Rheinstädten, aber auch nach Rouen, Havre, Paris, Nantes, Lyon, Cette, Marseille und nach Ausbau des deutschen Mittelkanals auch nach Bremen und Hamburg hätte. Die Strecke Konstanz-Rotterdam (via Rhein) betrüge 995 Kilometer, die Entfernung Konstanz-Marseille (über Aare-Rhone) nur 905 Kilometer. Doch wäre die Rheinroute dadurch überlegen, daß auf ihr bis in den Bodensee Schiffe von 1200 Tonnen verkehren können, auf der Rhone aber nur solche von 600 Tonnen. Die Versorgung Vorarlbergs und Tirols mit Kohle und anderen schweren Massengütern würde wesentlich verbilligt werden. Auf der Strecke Strassburg-Konstanz würde die Frachtersparnis für Kohle etwa 10 Mark pro Wagon, für Getreide etwa 25 bis 30 Mark betragen.

Besondere Bedeutung würde aber der Rhein-Bodensee-Verkehr für Oesterreich-Ungarn dann gewinnen, wenn das Projekt einer Schweizer Adriaabahn (oberes Rhein-oberes Stichtal) zur Ausführung gelangen würde. Hierdurch würden unsere südlichen Alpenländer, aber auch Kroatien, Südungarn usw. einen günstigen Exportweg erhalten, und umgekehrt die Schweizer Industrie einen bedeutenden Teil ihrer Rohstoffe über Triest beziehen können. Allerdings sind die technisch-wirtschaftlichen Schwierigkeiten dieser Strecke (98 Kilometer) nicht zu unterschätzen.

In jüngster Zeit ist nun auch Deutschland an die Schiffbarmachung des Rheins zwischen Strassburg und Basel herangetreten, will diese aber nicht durch einfache Regulierung, sondern durch die vielmal kostspieligere Kanalisierung unter Gewinnung der Wasserkraft erzielen. Es ist ja ganz begreiflich, daß Baden auf die reichen Wasserkraft des Rheins nicht verzichten will. Aber diese Lösung des Problems hat auch eine Rehrseite. Es ist nämlich sehr mädlich, daß hierdurch der Ausbau oberhalb Basels ganz unterbrochen wird, so daß Oesterreich auch weiterhin vom Rheinverkehr ausgeschlossen bliebe. Da es wird vielfach und wohl nicht mit Unrecht behauptet, daß der Hauptzweck des deutschen Projekts eben darin liege, die Ausdehnung und

Freiheit der Rheinschiffahrt hinauszuhalten, einerseits den Interessen der bisherigen Umschlagplätze Mannheim, Strassburg, Rehl zuliebe, andererseits, um eine Konkurrenzierung der Staatsbahnen durch die billige Rheinroute zu verhüten, schließlich aber, um auf dem künstlich kanalisiertem Rhein Schiffahrtabgaben erheben zu können, was auf dem natürlichen, bloß regulierten Strom völkerrechtlich nicht zulässig ist.

Es bedarf kaum des Hinweises, daß diese fiskalischen, beziehungsweise lokalen Motive der großen ökonomischen Vorteilen der Verkehrssteigerung gegenüber gar nicht in die Waagschale fallen können, um so mehr, als die Erfahrung bisher immer wieder gezeigt hat, daß der Ausbau von Wasserstraßen den Eisenbahnen und sonstigen Interessenten auf die Dauer keineswegs geschadet, sondern sogar genützt hat. Basel steht daher auch auf einem weitwichtigeren Standpunkt als Mannheim, indem es die Fortführung der Schiffahrt über Basel hinaus geradezu fordert, schon der Vermehrung der Rückfracht halber.

Von Schweizer Seite wird ferner darauf hingewiesen, daß der Ausbau von Wasserkraften unterhalb Basels so lange unrationell sei, als oberhalb noch hunderttausende Pferdekraft viel billiger gewonnen werden können. Wenn aber Baden enorme Wasserkraft mit hohen Anlagelosten ausbauen würde, so wäre der Bedarf hierdurch auf unabsehbare Zeit derart überdeckt, daß die Wasserkraftverwertung oberhalb Basels, die eben eine unbedingte Voraussetzung der Schiffbarmachung ist, ganz unterbunden wäre. Dies ist eben das Stück, an dessen Überwindung Oesterreich am meisten gelegen sein muß. So lange diese Strecke nicht schiffbar ist, bleibt Vorarlberg vom Rheinverkehr ausgeschlossen. Aber auch sonst würde die Kanalisierung der Strecke Strassburg-Basel große Nachteile für die Oberlieger mit sich bringen, nämlich eine Erhöhung des Betriebes, weil auf der kanalisiertem Strecke nur viel kleinere Schiffe verkehren könnten, bedeutend höhere Kosten (225 Millionen Franken gegen 28 Millionen Franken bei Regulierung), daher Vertenerung des Betriebes, Belastung mit Schiffahrtabgaben, die auch protektionistisch ausgenützt werden können usw.

Daher wird von Schweizer Seite vorgeschlagen, Baden solle sich mit einer Regulierung begnügen, wofür im Kompensationswege die billige Wasserkraft, die oberhalb Basel gewinnbar ist, zu günstigsten Bedingungen zur Verfügung gestellt würde. Zweifellos wäre ein Kompromiß am zweckmäßigsten. Nur bemerkt sei noch, daß die Regulierung die spätere Kanalisierung ja keineswegs ausschließt, sondern sogar fördern würde. Deutschland braucht also auf die Ausnützung seiner Wasserkraft keineswegs verzichten, sondern kann sie bei eventueller großer Bedarfssteigerung später immer noch heranziehen.

Wie verlautet, stehen Verhandlungen zwischen Deutschland und der Schweiz unmittelbar bevor, bei denen hoffentlich ein befriedigender Ausgleich aller Interessen gefunden werden wird. Sehr zu wünschen wäre aber, daß auch Oesterreich-Ungarn sich an solchen Verhandlungen beteiligen und überhaupt an der künftigen völkerrechtlichen Regelung des Rheinverkehrs teilnimmt, also auch in die Zentralkommission für Rheinschiffahrt Aufnahme findet. Dasselbe gilt für Bayern, Württemberg und die Schweiz. Es würde um so mehr im Interesse der Unterlieger sein, auch die Oberlieger gleichberechtigt zur Schiffahrt zuzulassen, als andererseits die Oberlieger es in der Hand haben, durch die Art der Regulierung des Bodensees die Schiffahrtinteressen überhaupt, also auch jene der Unterlieger ganz bedeutend zu fördern, nämlich durch eine Regelung des Seeabflusses die Wasserstände und Schiffahrtperiode günstig zu beeinflussen.

Schließlich sei erwähnt, daß mit dieser Frage auch ein großes politisches Interesse verknüpft ist. Frankreich tut alles, um die Verwirklichung des Weges Rhone-Aare zu fördern und hierdurch die Schweiz in Bezug auf Rohstoffe und Export nach den französischen Häfen hin zu orientieren. Tatsächlich sind die Pläne für die Schiffbarmachung der Rhone bis in den Genfersee bereits ausgearbeitet, während sie für die Strecke Strassburg-Basel infolge der deutschen Haltung noch gar nicht in Angriff genommen werden konnten.