

Wien, Montag, den 14. Februar 1927.

Aber auch diese Schätzung hat nur eine Berechtigung unter der Voraussetzung, dass der ganze Donaulauf westlich und östlich von Wien dem Schiffstyp der zukünftigen Rhein-Main-Donau-Schiffahrtsstrasse von 1200 Tonnen angepasst ist; denn mit dem zur Zeit auf der österreichischen Donaustrecke massgeblichen Schiffstyp von 670 Tonnen lässt sich diese Verkehrsabwanderung nicht erreichen, weil im Anschluss an den genannten Kanal eine Umladung auf diesen Schiffstyp in Passau oder Regensburg erforderlich wäre und weil dieser Schiffstyp mit seinem festgebauten Deck, durch das der ganze Ladungsverkehr durch besondere Lucken sich bewegen muss, für die schnelle Abwicklung eines Massengutverkehrs wenig geeignet ist. Ohne Zweifel wird dieser jetzt auf der Donau gebräuchliche Typ den Wettbewerb mit dem auf dem deutschen Rhein vorherrschenden Typ,

der durch Beseitigung des ganzen Decks die Bestreichung des ganzen Lagersaumes mit Kranen gestattet, nicht aufnehmen können und darum von selbst verschwinden, sobald bei Anpassung der Donau-Schiffahrtsstrasse die Kanalabmessungen der deutsche Schiffstyp in die Donau vordringt.

Streng genommen müssen daher auch die oben genannten Ziffern, wenn man für Wien die Frage nach dem Einfluss dieser Kanalwasserstrasse stellt, eine Korrektur erfahren; denn mit diesem Kanal steht im eigentlichen Wettbewerb nur die Westbahn. Es kann also der errechnete Gewinn von 520.000 Tonnen nur in Frage kommen, wenn im Zusammenhang und als eine Folge des Kanalbaues der ganze Donauweg mindestens für den Kanalschiffahrtstyp von 120.000 Tonnen befahrbar gemacht wird.

Hiernach dürfte das Urteil am Platze sein, dass der Gewinn aus der Kanalverladung für Wien selbst nicht bedeutend sein wird, und dass er im wesentlichen an Voraussetzungen gebunden ist, die nur mittelbar mit der eigentlichen Kanalidee in Verbindung stehen und deren Wirklichkeit in allererster Linie abhängig ist von der Einstellung der deutsch-österreichischen Regierung und der sonst an der Donauschiffahrtsstrasse interessierten Instanzen zu der Frage der Anpassung des freien Stromes in schiffahrtstechnischer Beziehung an die Kanalwasserstrasse.

Zweifellos würde der in solcher Weise ausgestattete Schiffahrtsweg neben dem Abwanderungsverkehr von der konkurrierenden Bahn auch einen Neuverkehr erwecken. Gedacht sei hier zunächst auf die lebhaftere Ausfuhr über Wien von Holz aller Art aus dem angrenzenden Waldgebiet der Alpen, an den Bezug von Kohle und Koks aus dem Saar- und Ruhrgebiete, jedoch schon mit der Einschränkung, dass dieser Empfang nur dann voll zur Wirkung kommen kann, wenn aus bestimmten Gründen der bisherige Bezug aus dem Ostrau-Karwinergebiet vorübergehend aussetzen sollte. Ob ein dauernder Bezug dieser Güter von Deutschland her möglich sein wird, wird abhängen von der Preis- und Tarifgestaltung, die sich heute noch nicht übersehen lässt. Wichtig ist aber, dass die Wiener Gasanstalt, die als Grösstabnehmer für Kohlen (cirka 500.000 Tonnen jährlich) in Betracht kommen, mit gleichem Erfolg statt der Ostrau-Karwiner Kohle Ruhrkohlen für ihre Erzeugung benützen können. In gleicher Weise wäre es wohl möglich, dass Getreide nordamerikanischer Provenienz auf der neuen Wasserstrasse im Falle eines ungünstigen Ernteergebnisses in den Donauländern nach Wien käme. Ferner käme der erhöhte Bezug von Eisen aller Art deutschen Ursprungs in Betracht. Der Bezug deutscher Braunkohlen Briketts kommt nach Ansicht der Syndikatsverwaltung selbst, wegen der höheren Wertigkeit der österreichischen und der böhmischen Braunkohle gar nicht in Frage.

Hiernach darf man der Auffassung zuneigen, dass die Wiener Umschlaganlagen, die 1913 einen Jahresverkehr von 1.725.970 Tonnen mit Leichtigkeit abwickeln konnten, während im Jahre 1924 ein solcher von nur zirka 900.000 Tonnen zu verzeichnen war, noch für längere Zeit, auch wenn die genannte Kanallinie fertiggestellt sein sollte, dem Verkehrsbedürfnis entsprechen werden, zumal wenn deren Umschlagseinrichtungen in Anpassung an den besseren Schiffstyp vervollkommen sein werden.

Die Stadt Köln ist seit dem Friedensschluss, der mit der Sprengung des Festungsgürtels einherging, im Begriffe ihre Verkehrseinrichtungen in grosszügigster Weise neu zu gestalten. Hierher gehört auch die Anlage eines gewaltigen Handels- und Industriehafens. Das Industriegelände wird 550 Hektar, der neue Handelshafen 108,5 Hektar Landfläche umfassen. Diese bedeutenden Abmessungen werden durch die grossen Zukunftsaussichten des Handelsplatzes Köln gerechtfertigt, der durch den Friedensschluss neue kräftige Impulse erhalten hat und dessen industriell hoch entwickeltes und mit reichen Kohlenschätzen gesegnetes Hinterland der Stadt noch ein ausserordentliches, stetig anhaltendes Wachstum gewährleistet.

Die Pläne zu diesen neuen Hafenanlagen stammen von Regierungsbaumeister a. D., Oberbaurat Bock, einem hervorragenden praktischen Fachmann, der auch die Hafenanlagen für die Stadt Mainz und andere Hafenplätze entworfen hat und der sich im Hinblick auf den für Köln bedeutsamen Ausbau des Rhein-Main-Donau-Kanals seit Jahren auch für Wien als Hafenplatz interessiert.

Oberbaurat Bock hat nun dem Wiener Magistrat ein Gutachten darüber erstattet, wie sich der Rhein-Main-Donau-Kanal auf Wien als Donauhandelsplatz voraussichtlich auswirken wird. Trotzdem die Eröffnung dieser Wasserstrasse frühestens in fünfzehn Jahren zu gewärtigen ist, wird in der Öffentlichkeit immer wieder auf die angebliche Notwendigkeit der raschestens Erbauung grosser Häfen in Wien im Hinblick auf die zu gewärtigenden Auswirkungen dieses Schiffahrtskanales hingewiesen. Allerdings sind die Meinungen über die Auswirkungen des Rhein-Main-Donau-Kanales auf den Wiener Handelsplatz geteilt, wenngleich die Mehrzahl der Stimmen sich eine Belebung erhofft: häufig sind aber jene Stimmen, die sich einen "gewaltigen" Aufschwung Wiens versprechen, unheimlich und es wird daher das Urteil eines so erfahrenen Sachverständigen, wie es Oberbaurat Bock ist, besonders interessieren.

Zu seiner Studie hat Bock alles statistische, österreichische und deutsche Material herangezogen das überhaupt erreichbar war. Zunächst wird das verkleinerte Einzugsgebiet des Hafenplatzes umschrieben und bemerkt, dass das Einzugsgebiet des Verkehrsplatzes Wien durch die neuen Grenzziehungen und durch gewisse andere Umstände eine erhebliche Einschränkung erfahren hat, deren Auswirkungen sich noch nicht einwandfrei übersehen lassen; so wäre an sich dank seiner zentralen Lage zum westlichen Teil der Tschechoslovakei (Böhmen) Wien der bevorzugte Umschlagplatz für den Donauverkehr dieses Gebietes, da es sehr günstige Bahnverbindungen dahin unterhält, jedoch werden die Anstrengungen dieses Staates, die auf die wesentliche Verbesserung der Umschlaganlagen in den nationalen Donauhäfen Pressburg und Komorn abzielen, Wien diesen Vorzug mit Erfolg streitig machen. Das Hinterland von Wien nach Süd-Westen hin, hat gleichfalls durch die neue Grenzziehung des jugoslawischen Staates Einbusse erlitten, ausserdem erwächst in dem nahen Linz, das sich gleichfalls einer grosszügigen Hafenpolitik zuwendet, für dieses Gebiet ein scharfer Wettbewerb hinsichtlich des Hafenplatzes Wien. Man wird daher bei Erstellung des Rhein-Main-Donau-Kanales mit der Abwanderung des Eisenbahnverkehrs auf diese Wasserstrasse mit grösserer Sicherheit nur bei denjenigen Wagen wegen rechnen können, die mit der Wasserstrasse gleichgerichtet sind, also vor allem auf den das Donautal begleitenden Westostverbindungen.

Es wird hierauf der Verkehr der Wiener Bahnhöfe untersucht und errechnet, dass aus der Abwanderung des Bahnverkehrs zum Schiff ein Donauverkehr von rund 520.000 Tonnen in Betracht komme, wenn man voraussetzt, dass zur Zeit der Vollendung des Kanales das Wirtschaftsleben wieder den Stand von 1913 erreicht haben würde, was man vorsichtigerweise wohl annehmen darf.

Es wird nicht notwendig sein, schon jetzt an die grosszügigen Projekte, die die Schaffung eines neuen Parallel-Kanales mit anschliessenden Hafentplätzen auf der Floridsdorfer Seite vorsehen, zu denken, zumal mit diesen Anlagen sehr umfangreiche Nebenkosten für den gedachten Kanal verbunden sein werden, die von vorneherein den Grad der Wirtschaftlichkeit stark herabdrücken."

"Immerhin wird das Vorhandensein von Industrieterrains an der Wasserstrasse als ein Vorteil anzusehen sein, Da die Industrie aller Orten nach der Wasserstrasse drängt, um den einen bedeutenden Produktionsfaktor: Transportkosten, herabzumindern, so wäre auf einer solchen Industriesiedlung für das Wirtschaftsleben der Stadt mit ihrer so intelligenten und arbeitsamen Bevölkerung grosser Nutzen verbunden."

Durch dieses Gutachten wird die jahrelang erörterte Frage eines Schiffahrtskanales am linken Donauufer durch Floridsdorf, die zuletzt durch ein von Ministerialrat Ingenieur Dr. Pernt vorgelegtes Projekt für die Nutzung der Donauwasserkraft wieder aktuell wurde, wenigstens in einer Richtung von autoritativer Seite geklärt, nämlich dahingehend, dass die Anlage eines solchen Hafens weder jetzt notwendig ist, noch durch den Bau des Rhein-Main-Donau-Kanales gerechtfertigt wird. Die Hafententwicklung Wiens wird demnach wohl nur schrittweise und nach Massgabe eines wirklich auftretenden Bedarfes zu lösen sein, ohne dass sie die Herstellung eines grossen Schiffahrtskanales in Floridsdorf erheischen würde. Von einem solchen Schiffahrtskanal wurde auch noch die Verbesserung des Hochwasserschutzes von Wien erwartet, eine Verbesserung, die jedoch auch in anderer Weise, durchaus erfolversprechend und rationell gelöst werden kann. Es ist daher der Gedanke eines Wasserkraftkanales auf Wiener Boden nur noch unter dem Gesichtswinkel zu betrachten, ob eine solche Lösung der Wasserkraftfrage der Donau auch dann noch die vorteilhafteste Art bleibt, wenn sie weder vom Standpunkt des Hochwasserschutzes, noch der Hafentmöglichkeiten als notwendig oder besonders vorteilhaft zu bezeichnen ist. Es ist nicht zu unterschätzen, dass ein Werksgerinne mit einer Wasserführung von 360 Kubikmeter in einer Sekunde bei gestautem Wasserspiegel naturgemäss einen schweren Eingriff in die städtischen Anlagen aller Art bedeutet, wodurch eine Reihe von Nachteilen ausgelöst werden. Als solche Nachteile kommen in Betracht die Erschwernisse für die Schifffahrt im Strom und die gesteigerte Gefahr von Verschotterungen, die durch die Entnahme einer immerhin recht bedeutenden Wassermenge gegeben sind. Das einleitend erwähnte Gutachten betont die Notwendigkeit der Vorsorge für den ungehemmten Verkehr des 1200 Tonnenschiffes mit seiner grösseren Tauchtiefe. Dass hiefür durch den Wasserentzug die Vorbedingungen verschlechtert werden, liegt auf der Hand. Für Floridsdorf entsteht durch die Führung eines solchen Werkskanales ein Abschneiden der natürlichen Vorflut, die für die Ableitung der Kanal- und Regenwässer äusserst unvorteilhaft ist und zu weitgehenden Verteuerungen im Bau und Betrieb der heutigen und künftig notwendig werdenden Unratskanäle führt. Nur durch eine vorzüglich ausgeführte Dichtung des Werksgerinnes wäre einer Aufhöhung des Grundwasserspiegels vorzubeugen. Dass ein Werkskanal mit einer den Donaukanal an Wasserspiegelbreite erheblich übertreffenden Breite auch verkehrerschwervernd wirkt, ist klar. Man könnte daher seiner Erbauung nur dann das Wort reden, wenn er ausserordentliche Vorteile für den Umschlagsverkehr und den Hochwasserschutz böte, was wohl bei den bisherigen Projektsideen vorausgesetzt wurde, was sich aber tatsächlich als nicht zutreffend erweist.