

L  
1535

Biblioteka Główna i OINT  
Politechniki Wrocławskiej



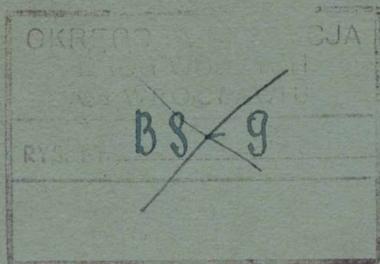
100100212892

Ministerialrat

Ing. JOH. FRANZ MEIERLE, Prag

# Der Donau-Oder-Elbe-Kanal und seine Bedeutung für die schlesische Industrie

Vortrag im Schlesischen Oderverein  
am 14. November 1928



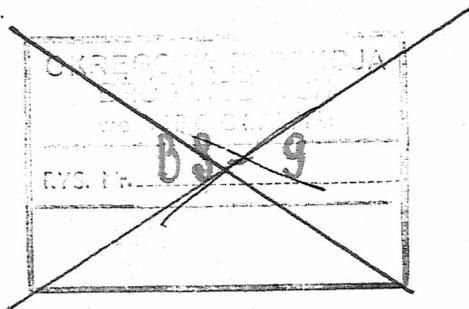
SCHRIFTEN DER INDUSTRIE-  
UND HANDELSKAMMER Breslau  
HEFT 12 JANUAR 1929  
VERLAG M. & H. MARCUS, Breslau



Ministerialrat  
Ing. JOH. FRANZ MEIERLE, Prag

# Der Donau-Oder-Elbe-Kanal und seine Bedeutung für die schlesische Industrie

Vortrag im Schlesischen Oderverein  
am 14. November 1928



SCHRIFTEN DER INDUSTRIE-  
UND HANDELSKAMMER BRESLAU  
HEFT 12 JANUAR 1929  
VERLAG M. & H. MARCUS, BRESLAU

1929-674.



No. 21155.

**H**ochverehrte Anwesende! Erst vor einer Woche, und zwar am 6. November, habe ich erfahren, und das nur durch Zufall, daß seit mehr als zwei Monaten bezüglich meines heutigen Vortrages auf Anregung des hiesigen Konsulats zwischen unserem Ministerium für öffentliche Arbeiten und dem Ministerium des Äußeren Noten ausgetauscht wurden, in denen unser Arbeitsministerium das Interesse begrüßt, welches sich in Preußisch-Schlesien für unsere Oderwasserstraße kundgibt und keine Einwendungen gegen die Abhaltung des Vortrages erhebt.

Der Zufall, der mich von dieser Äußerung Kenntnis nehmen ließ, wurde dadurch herbeigeführt, daß Ihr energischer Herr Syndikus Dr. Freymark bei mir in direktestem Wege den gleichen Vortrag zur Anregung brachte, und war es eben der 6. November, an dem ich neben einem dringenden Briefe noch eine telegraphische Anfrage erhielt, ob für den heutigen Tag die Einladungen versandt werden können. Bei der dienstlichen Vorlage des Schreibens und des Telegramms habe ich dann von der obigen Äußerung des Arbeitsministeriums Kenntnis bekommen, und so kam die ganze Angelegenheit ins wirkliche Rollen.

Es stand mir somit eine verhältnismäßig kurze Zeit für die Vortragsvorbereitung zur Verfügung, und ich war auch sonst noch durch andere äußerst dringende unaufschiebbare Arbeiten derart in Anspruch genommen, daß ich die an und für sich nur kurze Zeit nicht voll für die Vortragsbearbeitung ausnützen konnte. Mit Rücksicht auf diese Umstände bitte ich daher schon in der Einleitung um Entschuldigung, wenn ich nicht alles derart gründlich und umfassend behandeln werde, wie es die Wichtigkeit Ihres Oderproblems erfordern würde.

Im übrigen brauche ich wohl nicht besonders zu betonen, daß ich persönlich das hiesige Interesse für unsere Wasserstraßenprojekte, an denen ich ja seit Gültigkeit des Österreichischen Wasserstraßengesetzes, d. i. seit 1902, ununterbrochen arbeite, mit großer Befriedigung begrüßt habe, und dies um so mehr, als es eben Breslau war, von wo die Einladung ausging. Denn ich

habe schon gelegentlich der heurigen Frühjahrsmesse und der damit verbundenen Ausstellung für die Oderwirtschaft hier eine überaus herzliche Aufnahme gefunden, wobei ich mich neben anderem insbesondere an die Liebenswürdigkeit Ihres hochverehrten Herrn Oberbürgermeisters Dr. Wagner, des Herrn Stadtbaurats Dr. Trauer und nicht zuletzt des Herrn Messedirektors Wolf erinnere.

Zum eigentlichen Thema übergehend, möchte ich zunächst Ihnen, hochgeehrte Herren, ins Gedächtnis zurückrufen, daß bezüglich der allgemeinen Wichtigkeit und Bedeutung des Elbe-Donau-Oder-Kanals für Deutschland bereits eine ganze Reihe hervorragender reichsdeutscher Fachmänner sich in unzweideutig positivem Sinne geäußert hat, u. a. war es der Geh. Baurat Contag, Berlin-Friedenau, der auf Grund eingehender und reichhaltiger verkehrstechnischer Unterlagen die im Jahre 1919 gestellte Preisfrage der Berliner Schlichtings-Stiftung „Welche wirtschaftliche Bedeutung hat für Deutschland eine Wasserstraßenverbindung zwischen der Donau und dem Odergebiete gegenüber einer solchen zwischen der Donau und dem Rhein?“ dahin beantwortet hat, daß für Deutschland der Verbindung der Elbe mit der Donau eine größere Bedeutung zukommt, als der Verbindung des Rheins mit der Donau.

Wie ich bereits auf der heurigen mitteleuropäischen Wirtschaftstagung in Wien diesbezüglich hervorgehoben habe, kommt dieser preisgekrönten Arbeit eine besondere Bedeutung zu, denn sie stammt gerade aus jener Zeit, in der in Deutschland die großartigen Projekte der beiden Rhein-Donau-Verbindungen, nämlich des Rhein-Main-Donau-Kanals und des Rhein-Neckar-Kanals in der breitesten Öffentlichkeit eindringlichst erörtert wurden und in der dann auch die Aktiengesellschaften für den Ausbau der beiden genannten Wasserstraßen zur Gründung kamen.

Auf der eben erwähnten heurigen mitteleuropäischen Wirtschaftstagung in Wien hatte ich überdies das Vergnügen, zu hören, daß auch Ihr Herr Vorsitzender, der Herr Reichsminister a. D. Dr.-Ing. e. h. Gothein sich in gleichem Sinne öffentlich geäußert hat. Speziell bezüglich des Kanalanschlusses an die Oder muß ich auf die im „Münchener Wasserstraßen-Jahrbuch 1924“ erschienene sehr interessante Arbeit des Mitgliedes des hiesigen Schifffahrtsvereines, Herrn Dr. Schultze, verweisen, in der die verkehrswirtschaftliche Aufgabe der Oder und ihre Lösung behandelt und erörtert wurde. Seine Ausführungen läßt der genannte Autor in folgenden schönen Worten ausklingen: „Gerecht wird unseren wirtschaftlichen Wünschen eine gute Oderwasserstraße unter Aufschließung Deutsch-Oberschlesiens werden. Im höchsten Maße alle unsere Wünsche erfüllen wird nur der Donau-Oder-Weg. Er wird uns Brot und Arbeit bringen und die europäischen Nationen zum späteren schwersten Kampf zur Erhaltung Europas verbinden.“

Es konnten noch andere reichsdeutsche Autoren angeführt werden, die sich ähnlich über die Donau-Oder-Verbindung geäußert haben; z. B. Min.-Dir. Dr. Ottmann, Oderstrombaudirektor Fabian usw. Doch glaube ich, dürften Ihnen schon diese wenigen Namen für den Beweis genügen, daß Ihre besten Fachmänner gleich und unumwunden für die Bedeutung des Elbe-Donau-Oderweges eintreten.

Welche Bedeutung dieser Wasserstraße für ganz Europa zukommt, ersehen Sie recht deutlich aus den beiden Plänen der europäischen Wasserwege. Der erste Plan zeigt ohne alle Beigaben, daß die wichtigen Zentren des transeuropäischen Verkehrs durch den Kanal zur natürlichsten, kürzesten und somit auch ökonomischsten Verbindung kommen, und zeigt weiter, daß die Bedeutung dieses Wasserweges sich nicht nur auf Europa beschränkt, sondern daß durch eine kurze Kanalverbindung des Dons mit der Wolga der Wasserweg aus dem Schwarzen Meer weiter ins Kaspische Meer geführt werden kann und so bis nach Asien kommt.

Die zweite Karte bringt alle wichtigen Wasserstraßen und Wasserwege von ganz Europa zur Darstellung. Ich habe diese Karte schon vor mehreren Jahren zusammengestellt und zwar über dienstlichen Auftrag für die Kanzlei unseres Herrn Präsidenten Masaryk, der diese Arbeit damit ausgezeichnet hat, daß er die Karte, wie mir erzählt wurde, sogar in einem seiner Arbeitszimmer aufhängen ließ. Dieser Umstand zeigt Ihnen wohl besser als lange Ausführungen, welche lebhaftes und berechtigtes Interesse selbst an unserer höchsten Stelle dem europäischen Wasserstraßenproblem entgegengebracht wird. Aus dieser Karte ist übrigens besser als aus der früher erwähnten zu ersehen, welche tatsächliche Bedeutung dem Elbe-Oder-Donau-Kanal im Zusammenhang mit allen schon fertigen oder in Zukunft auszubauenden Wasserwegen zukommt.

Was das Projekt des Kanals anbelangt, will ich nicht viel Worte verlieren, da ja schon vieles darüber geschrieben und veröffentlicht wurde. Es dürfte allgemein bekannt sein, daß der Kanal in Böhmen bei Pardubice im Horizont von 217 über Adria von der kanalisierten Elbe abzweigt, vornehmlich in östlicher Richtung gegen die Elbe-Donau-Wasserscheide ansteigt, diese bei Landskron in der Meereshöhe von 395,5 m ü. A. überschreitet, um dann in Mähren durch das Zoohsetal ins eigentliche Marchtal niederzusteigen. Längs des Marchflusses gelangt der Kanal bis nach Prerau, einem der Hauptverkehrsknotenpunkte in Mähren, in die sogen. Prerauer Haltung mit der Höhe 221 m ü. A., von wo ab der Kanal wieder längs der March, aber vornehmlich in südlicher Richtung zur Donau geführt wird. Die Donau wird bei Theben im Horizont 136,0 m ü. A. erreicht.

Bezüglich dieses neuen Kanalanschlusses an die Donau bei Theben und nicht bei Wien, wie dies ursprünglich bei den österreichischen Projekten vorgesehen war, möchte ich erklärend hinzufügen, daß dieser neue Anschluß

aus gewichtigen, insbesondere verkehrstechnischen Gründen projiziert wird. Zunächst ist ja klar, daß wir unseren Kanal nur auf unserem Gelände führen werden, weshalb der Kanal bei der Lundenburger Grenze auf das slowakische Gebiet übergeführt wird, um dem natürlichen Laufe der March bis zu ihrer Einmündung bei Theben zu folgen. Der direkte Weg Theben—Lundenburg ist übrigens um mehr als 50 km kürzer als der Weg Theben—Wien—Lundenburg, was ja bei einer transeuropäischen Wasserstraße unbedingt berücksichtigt werden muß, und dies um so mehr, als ja einer eventl. seitens Österreich gewollten direkten Verbindung Lundenburg—Wien nichts im Wege steht, da die sogenannte Gödinger Haltung, die nach dem österreichischen Projekte ohne Schleusentreppe, also in ein und derselben Höhe von Wien über Lundenburg bis Göding gedacht war, auch im jetzigen Projekt, soweit sie auf unserem Gebiete liegt, unverändert, also in gleicher Höhenlage belassen wurde, wie sie das seinerzeitige österreichische Projekt vorgesehen hatte. Schließlich muß noch bemerkt werden, daß der neue Weg Lundenburg—Theben die Möglichkeit gibt, das ganze, 24 m betragende Kanalgefälle von Lundenburg bis Theben in den vorgesehenen drei Staustufen auszunutzen, was um so wichtiger ist, da durch den Ausbau der über 160 Millionen cbm fassenden Thaya-Talsperre bei Frain ein ständig geregelter Abfluß des Thaya-Wassers von 14 cbm/Sek. gesichert ist. Davon können mindestens 10 cbm/Sek. in den Kanal übergeleitet und in der 24 m Schleusentreppe ausgenutzt werden, was allein einer rohen Arbeitsleistung von 2400 PS. entspricht. Den gleichen Gedanken, nämlich die Ausnützung des Gefälles Wien—Theben, will übrigens, wie ich jüngst in Wien gehört habe, auch Deutsch-Österreich realisieren, in einer neuen, auf dem linken Donauufer von Wien gegen Marchegg geführten Kanalstraße, so daß eigentlich unsere jetzige slowakische Kanalstraße den neuen Absichten Wiens weit mehr entgegenkommt, als dies das alte österreichische Projekt tun würde.

Vor Überführung des Kanals auf slowakisches Gebiet zweigt bei Lundenburg ein rund 70 km langer Seitenkanal ab, der nach der mährischen Landeshauptstadt Brünn führt, und der eine eigene Wasserversorgung aus dem Gebiet der Schwarzawa haben wird.

Bei dem bereits erwähnten mährischen Verkehrsknotenpunkt Prerau zweigt von der hierbei auch schon genannten Prerauer Haltung im Horizont 221 m ü. A. der Kanal zur Oder ab, der in vornehmlich nördlicher Richtung zur Donau-Oder-Wasserscheide bei Mährisch-Weißkirchen aufsteigt und diese in der Höhe von 275,5 m ü. A. überschreitet. Es ist dies die niedrigste Wasserscheidenüberschreitung des zentralen Europa zwischen Ostsee und dem Schwarzen Meere. Von der Weißkirchener Scheitelhaltung geht der Kanal im Abstieg längs der Oder nach Ostrau, bzw. bis zur Grenze nach Oderberg. Hier verläßt der Kanal unser Gebiet im Horizont 203,2 m. ü. A.

Nach diesen Angaben beträgt die Aufstiegshöhe:

Von der Elbe bei Pardubice bis Landskron . . . 395,0—217,0 = 178,0 m  
mit 20 Schleusen.

Der Abstieg von Landskron bis zur Prerauer  
Haltung . . . . . 395,0—221,0 = 174,0 m  
mit 18 Schleusen, und der weitere

Abstieg von Prerau nach Theben beträgt . . . . 221,0—136,0 = 85,0 m  
mit 13 Schleusenstufen.

Somit Gesamtabstieg Landskron-Theben . . . . 259,0 m  
mit 31 Schleusenstufen.

Der Aufstieg des Kanals:

Von Prerau zur Oderwasserscheide bei Weißkirchen  
beträgt . . . . . 275,5—221,0 = 54,5 m  
mit 7 Schleusenstufen,

der Abstieg von der Oderwasserscheide bis zur  
Grenze bei Oderberg beträgt . . . . . 275,5—203,2 = 72,3 m  
mit 13 Schleusenstufen,

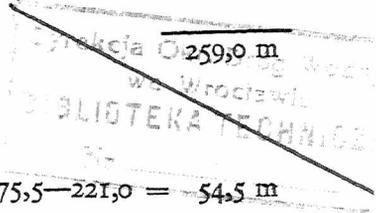
der weitere bereits preußisch-schlesische Kanal-  
abstieg von Oderberg zum Anschluß an den neu  
projektierten Klodnitzer Großschiffahrtskanal  
bei Kandrzin beträgt . . . . . 203,2—184,0 = 19,2 m  
mit 2 Schleusenstufen,

und schließlich der Abstieg des eben genannten  
Klodnitzer Großschiffahrtsweges ab Kandrzin  
bis zum Oderanschluß bei Januschkowitz. . 184,0—165,5 = 18,5 m  
mit 3 Schleusenstufen.

Somit beträgt der Gesamtabstieg des Kanals von der  
Donau-Oder-Wasserscheide bis zur Oder bei  
Januschkowitz . . . . . 275,5—165,5 = 110,0 m  
mit 18 Schleusenstufen.

Die Gesamtlänge des Elbe-Donau-Kanals beträgt . . . . 323,0 km  
Hiervon entfallen auf das erste Teilstück, d. i. von Pardubice bis  
Prerau . . . . . 162,0 km  
und auf das zweite Teilstück, d. i. von Prerau bis Theben . . 161,0 km  
Dieses zweite Teilstück Theben-Prerau ist auch der Kanalver-  
bindung von der Donau zur Oder gemeinschaftlich, deren  
Gesamtlänge . . . . . 323,4 km  
beträgt.

Davon entfallen nach vorangehenden Angaben auf das ge-  
meinschaftliche Kanalstück . . . . . 161,0 km



auf die weitere Fortsetzung des Kanals, und zwar von Prerau bis Oderberg, d. i. bis zur Reichsgrenze . . . . .	98,7 km
Hierbei betragen: das Teilstück Prerau bis einschl. Weißkirchener Scheitelhaltung rund . . . . .	48,0 km
und das weitere Teilstück, d. i. ab Scheitelhaltung bis zur Oderberger Landesgrenze . . . . .	50,7 km
Auf die reichsdeutsche Kanalfortsetzung, also ab Oderberg bis zum Anschluß an die Oder bei Januschkowitz entfallen . . . . .	63,7 km
wobei auf das Teilstück Oderberg bis Kandrzin, d. i. bis zum Anschluß an den neuen Klodnitzer-Kanal . . . . .	53,5 km
kommen, und auf das Anschlußstück an die Oder, also von Kandrzin bis Januschkowitz, welches Anschlußstück gleichzeitig das Endstück des neuen Klodnitzer Kanales bildet, entfallen . . . . .	10,2 km
Aus den Längenangaben ist zu entnehmen, daß alle von Prerau ausgehenden Teilstrecken fast die gleiche Länge aufweisen, denn die Teilstrecke Prerau—Pardubice beträgt . . . . .	162,0 km
auf das Teilstück Prerau—Theben entfallen . . . . .	161,0 km
und das Teilstück Prerau—Januschkowitz hat eine Länge von . . . . .	162,4 km

Bezüglich des Anschlusses des Kanals an die Oder muß ich bemerken, daß die österreichischen Projekte eine solche Verbindung nicht enthalten haben, denn der Kanal machte bei Mährisch-Ostrau eine Schwenkung nach Osten, hat hier die Ostrawitza überschritten, um dann weiter zur Weichsel nach Krakau zu führen. Um eine tatsächliche Verbindung mit der Oder zu erreichen und so den Kanal zur berechtigten Führung seines Namens „Donau-Oder-Kanal“ zu verhelfen, wurde vor einigen Jahren eine Ingenieurabteilung nach Ostrau exponiert, die sich lediglich mit der Lösung des Kanalanschlusses an die Oder zu beschäftigen hatte. Die Projekte für diese Lösung sind unsererseits fertig und wird nunmehr seitens des reichsdeutschen Strombauamts in Ratibor (Vorstand Regierungs- und Baurat Kruse) an der Weiterführung des Kanals ab Oderfurt bis Cosel bzw. bis Januschkowitz, leider nur so nebenbei, gearbeitet.

Damit wäre der ganze Kanal, also nicht nur der auf tschechoslowakischem Gebiete gelegene Teil, sondern auch das reichsdeutsche Teilstück, im allgemeinen beschrieben. Wegen allfällig erwünschten Einzelheiten verweise ich auf das im Verlag Richard Pflaum in München herausgegebene Wasserstraßenjahrbuch, in dem von mir im Jahre 1925 nicht nur eine Schilderung der geschichtlichen Entwicklung, sondern auch eine Beschreibung des derzeitigen Standes des Elbe-Donau-Oder-Kanal-Projektes veröffentlicht wurde.

Ich gehe nunmehr auf die Wasserversorgung des Kanals über. Hierüber ist zunächst allgemein zu bemerken, daß die Wasserspeisung des Kanals derart

erfolgt, daß das gesamte jeweils erforderliche Wasser mit eigenem Gefälle in die höchst gelegenen Haltungen, d. i. in die Scheitelhaltungen des Kanals, geführt wird.

Nach der vorangegangenen Beschreibung des Kanals werden zwei Scheitelhaltungen mit Wasser zu versorgen sein, und zwar die bei Landskron in Böhmen gelegene — daher „böhmische“ Scheitelhaltung, in der die Elbe-Donau-Wasserscheide überschritten wird, und dann die bei Weißkirchen in Mähren gelegene — also „mährische“ Scheitelhaltung, in der die Donau-Oder-Wasserscheide überschritten wird.

Zur Vermeidung wasserrechtlicher Schwierigkeiten werden die für die einzelnen Kanalteile erforderlichen Wassermengen immer nur aus jenen Flußgebieten entnommen, in welche die jeweiligen Kanalteile ausmünden und so das nicht verbrauchte Wasser wieder in die gleichen Flußgebiete zurückkommt, aus denen es entnommen wurde. Von den in die Scheitelhaltungen gebrachten Wassermengen wird nämlich nur das für Verdunstung und Versickerung erforderliche Kanalspeisewasser tatsächlich verbraucht, während die meist größeren, für die Schiffsdurchschleusungen benötigten Wassermengen die einzelnen Kanalteile von Schleuse zu Schleuse nur durchfließen und so endlich in die anschließenden Flußstrecken gelangen. Derart wird der Kanalaufstieg von der Elbe zur böhmischen Scheitelhaltung nur aus dem Niederschlagsgebiet der Elbe bzw. ihrer Nebenflüsse, der Kanalabstieg von dieser Scheitelhaltung, sowie der von der „mährischen“ Scheitelhaltung zu March und weiter zur Donau aus den Niederschlagsgebieten der March und ihrer Nebenflüsse und schließlich der Kanalabstieg von der Donau-Oder-Wasserscheide zur Oder nur aus Niederschlagsgebieten der Oder versorgt.

Bezüglich der Bedarfsermittlung muß bemerkt werden, daß gegenüber den ursprünglichen Wiener Annahmen die Anforderungen für unser Kanalprojekt wesentlich erhöht wurden.

Wien rechnete seinerzeit mit Schiffen von nur 670-t-Ladungen und dementsprechend mit kleineren Kanalschleusen. Überdies war früher ein maximaler Jahresverkehr von nur 4 Millionen Tonnen vorgesehen, während wir mit 1000- bis 1200-t-Schiffen, daher auch mit größeren Schleusen und überdies mit einem doppelt so großen Jahresverkehr, nämlich mit 8 Millionen Tonnen rechnen. Die neue Wasserbedarfsermittlung erfolgte unter folgenden Annahmen: der Jahresverkehr von 8 Millionen Tonnen soll in einer 270 tägigen Schiffsfahrtsperiode, d. i. von Anfang März bis Ende November, bewältigt werden. Hierzu sind Wechselschleusungen vorgesehen, wobei die mittlere Ladung der Boote mit

$$1200 + \frac{1200}{5} t = 1440 t \text{ angenommen wird. Die sich hieraus ergebende}$$

Anzahl von Schleusungen wurde mit Rücksicht auf die Ungleichmäßigkeit der Schiffsladungen und Unregelmäßigkeiten des Verkehrs um 30 Prozent erhöht,

so daß man zu einem Jahresdurchschnitt von 7020 bzw. Tagesdurchschnitt von 26 Schleusungen kommt.

Zur Ermittlung der Schleusenwassermenge wurden Schleusen mit einer nutzbaren Länge von 85 m und 12 m lichte Breite angenommen. Solche Schleusen werden als Einzelschleusen an der Mittelelbe jetzt schon tatsächlich ausgeführt. Zur Deckung der Verdunstung und Versickerung wurden 8 Liter pro Sekunde auf den Kanal-Kilometer angenommen, für Tor- und Schützenverluste kommen für je 1 m Schleusengefälle 5 Liter pro Sekunde in Rechnung.

Entsprechend diesen Annahmen werden in die „böhmische“ und „mährische“ Scheitelhaltung im Betriebsjahr je rund 110 Millionen cbm einzuleiten sein.

Auf Grund der hier angeführten Voraussetzungen sowie auf Grund langjähriger Wasserabflußbeobachtungen in den einzelnen in Betracht kommenden Niederschlagsgebieten habe ich schon vor einigen Jahren ein einheitliches Wasserversorgungsprojekt ausgearbeitet, das seither sowohl seitens des Hydrographischen Zentralbüros als auch seitens des vom Ministerium für öffentliche Arbeiten eigens hierzu bestimmten Fachmanns durchweg günstig beurteilt wurde, wobei meine ursprünglichen Angaben nicht nur bestätigt, sondern im einzelnen sogar als zu ungünstig, also als verlässlich, bezeichnet wurden.

Aus dem bisher Vorgeführten ist zu entnehmen, daß nicht nur die ganze Kanalstraße in allen ihren Teilen durchgearbeitet wurde, sondern daß auch die ganze Wasserversorgung des Kanals als gelöst zu betrachten ist.

Zur vollen Beurteilung des Kanalprojektes ist schließlich auch der Nachweis der Rentabilität des ganzen Unternehmens erforderlich. Über die Rentabilität der Wasserstraßen im allgemeinen haben sich schon hervorragende Fachmänner durchweg günstig geäußert. Ich erinnere diesbezüglich an die offizielle Mittellandkanalvorlage von Geh. Rat Sympher aus dem Jahre 1900, dann auch an die vorzüglich durchgearbeitete Behandlung der Rentabilität verschiedener reichsdeutschen Wasserstraßen in der vom Reichsverkehrsministerium unter derzeitiger Leitung des Ministerialdirektors Dr. Gährs im Februar 1927 herausgegebenen Denkschrift „Zur Frage der Reichswasserstraßenpolitik“.

Bezüglich der Rentabilität des Donau-Oder-Kanals ist zu bemerken, daß schon vor dem Kriege das österreichische Handelsministerium von einem eigens hierzu zusammengestellten Büro die Rentabilität dieses Kanals bearbeiten ließ und daß man hierbei zu befriedigenden Resultaten gelangte.

Mit der Rentabilität bzw. Vorteilhaftigkeit einer Wasserstraße also auch des Elbe-Donau-Oder-Kanals hat sich übrigens auch der bereits eingangs genannte Geh. Baurat Contag in seiner ebenfalls schon erwähnten preisgekrönten Arbeit im Jahre 1919, und zwar im wirtschaftlichen Teile dieser Arbeit, beschäftigt. Diesbezüglich hat der genannte Autor folgendes wörtlich angeführt:

„Die Überlegenheit der Binnenschifffahrt (gegenüber anderen Transportmitteln) beruht im wesentlichen darauf, daß bei der Wasserbeförderung eine geringere Zugkraft und weniger Bedienung erforderlich ist, als auf der Eisenbahn, daß die Nutzlast erheblich größer sein kann im Verhältnis zum toten Gewicht des Fördermittels und die Anschaffungs- und Unterhaltungskosten für die Tonne Sonderraum beim Schiff wesentlich geringer sind.“

Diese untrüglich richtigen Grundgedanken hat in letzterer Zeit, speziell bezüglich unserer Kanalprojekte, H. Ing. Basika in zwei Abhandlungen auf die tatsächlichen bei uns bestehenden Verhältnisse angewendet und in sehr prägnanten, kurzen Betrachtungen die gesunde finanzielle Grundlage unserer Kanalprojekte erörtert. Die eine Abhandlung hat den Titel: „Die tschechoslowakischen Kanäle“ (Untertitel: Umriss der national-ökonomischen Grundlagen), erschienen in Nr. 14 des „Zprávy veřejné služby technické“, Jahrgang VII (1925).

Das gleiche Thema wurde von dem oben genannten Autor in der zweiten Abhandlung gelegentlich der Tagung tschechoslowakischer Ingenieure in Mähr. Ostrau im Jahre 1925, und zwar in einem öffentlichen Vortrag, behandelt und kam auch hier der Vortragende zu durchweg befriedigenden Resultaten. Dieser Vortrag ist erschienen im „Technický Obzor“, Jahrgang 34, Nr. 17.

Sie werden mich nun fragen, ja warum baut man denn den Kanal nicht, wenn schon alles durchgearbeitet, projektiert ist und wenn auch die Rentabilität des Unternehmens nicht bezweifelt werden kann. Diese Frage habe ich schon gelegentlich der heurigen Wiener mitteleuropäischen Wirtschaftstagung beantwortet, wo ich in meinen Bemerkungen zum Vortrag des Herrn Minister Dr. Gothein, der die Wirtschaftlichkeit unseres Kanals behandelte, wörtlich ausführte: „Bitte zunächst zu berücksichtigen, daß wir bei der Projektierung unserer Schifffahrtsstraßen und auch beim Ausbau des Elbe-Donau-Oder-Kanals die gleichen guten Grundsätze nicht nur befolgen, sondern heute auch schon realisieren, wie solche bei der Projektierung und beim Ausbau des Rhein-Main-Donau-Kanals und des Rhein-Neckar-Donau-Kanals befolgt werden. Ebenso wie dort wurde auch bei uns zunächst der Projektierung und dem Ausbau der natürlichen Wasserstraßen die nächste und größte Aufmerksamkeit geschenkt und alle hierfür erreichbaren Mittel verwendet, um sofort mit der Schiffbar-machung der natürlichen Wasserstraßen zu beginnen. Das ist ja der selbstverständliche und natürliche Vorgang, denn ebenso — wie man nicht bei einem Hausbau mit dem Dach, sondern mit den Fundamenten beginnt — so wird man nicht bei einer Schifffahrtsstraße mit dem künstlichen Kanal beginnen und dann erst den anschließenden Flußlauf schiffbar machen, sondern umgekehrt.

Ebenso wie man bei der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße zunächst mit tunlichster Raschheit die Kanalisierung des Maines ausgeführt und beim

Rhein-Neckar-Donau-Kanal zunächst die Kanalisierung des Neckar ausbaut, ebenso wurde bei uns seit Gültigkeit des Wasserstraßengesetzes des Ausbau der ganzen Mittelelbe, d. i. von Jaroměř-Pardubitz bei Mělník und weiter abwärts gegen Aussig, sowie die Kanalisierung des Moldauflusses von Prag abwärts bis Mělník, d. h. bis zur Einmündung in die Elbe projektiert und baulich in Angriff genommen. Selbstverständlich wurden auch die Projektierungsarbeiten der künstlichen Kanalstrecken in dieser Zeit nicht zurückgestellt, sondern eifrigst weiter verfolgt, was insbesondere für die Zeit gilt, seit welcher fast die ganzen ehemaligen österreichischen Wasserstraßen ins tschechoslowakische Gebiet zu liegen kamen. In dieser Zeit wird nicht nur der tatsächliche Ausbau und die Fertigstellung der Mittelelbe-Kanalisierung mit allen verfügbaren Mitteln forciert, sondern auch die Bauarbeit an der Moldau im Weichbilde von Prag und im weiteren Verlauf bis zur Einmündung in die Elbe ergänzt und verbessert. Es wurden auch neue, modern eingerichtete Hafenanlagen in Prag und bei Mělník angelegt. Seit 1923 wurde der Ausbau der letzten und schwierigsten Elbe-Staustufe, der Masaryk-Schleuse bei Schreckenstein in Angriff genommen, so daß mit der Fertigstellung dieses Baues das letzte Schifffahrtshindernis auf der Elbe bis zur Reichsgrenze beseitigt werden wird. Hierbei wären zu erwähnen, daß bei den Bauarbeiten der Schreckensteiner Elbestufe, die allein 200 Millionen Kč Baukosten erfordern wird, zu mindestens die gleichen, wenn nicht größere technische Schwierigkeiten insbesondere bei den Fundierungen zu überwinden sein werden, als bei der sonst größer dimensionierten Kachletstufe an der Donau. Überdies wurde, was ich ebenfalls als bekannt voraussetzen möchte, der tatsächliche Ausbau der Donauhäfen mit allen verfügbaren Mitteln beschleunigt durchgeführt, was übrigens schon seine besten Folgen zeitigt, da sowohl der Verkehr des Preßburger wie auch des Komorner Hafens — letzterer um mehr als 100 Prozent — sich vermehrt hat. Auch an der ganzen Donaugrenzstrecke wird die Stromverbesserung ausgeführt.

Weiter möchte ich bezüglich der von uns in den letzten 10 Jahren geleisteten Arbeiten besonders bemerken, daß die Gesamtlängen der neuen Kanalstrecken, also jener Strecken, die erst nach dem Kriegsende von uns in Angriff genommen wurden und im großen und ganzen heute schon planlich festliegen, länger sind als der ehemalige Donau-Oder-Kanal, an dem die weit stärker besetzte Wiener Wasserstraßenbaudirektion die doppelte Anzahl von Jahren gearbeitet hat.

Aber nicht nur die im Wasserstraßengesetze vorgesehenen Arbeiten und Projekte wurden gefördert und ausgebaut, sondern es wurden auch solche Projekte und Arbeiten in Angriff genommen, die nicht im Wasserstraßengesetze vorgesehen sind. So wurde ausgearbeitet das Projekt des rund 70 km langen Zweigkanals von Lundenburg zur mährischen Hauptstadt Brunn, die Kanali-

sierung des Wagflusses wurde baulich in Angriff genommen, ja sogar auch an der möglichen Aufbesserung der Schifffahrtsverhältnisse an der Oder unterhalb Breslaus wurde durch Projektvorbereitung großer Talsperren im tschechoslowakischen Odergebiet gearbeitet.

Berücksichtigt man weiter, daß auch für die Aufbesserung der Elbe-Wasserstände ab Reichsgrenze durch Schaffung großer Talsperren im Elbe- und Moldaugebiet eifrigst gearbeitet wird und daß auch durch den bereits begonnenen Bau der früher schon erwähnten Taya-Talsperre bei Frain die wasserwirtschaftlichen Verhältnisse nicht nur des unteren Taya-Flusses, sondern auch der ganzen unteren Grenzstrecke des March-Flusses wesentlich verbessert werden, daß schließlich gleichzeitig eine ganze Reihe sehr kostspieliger Regulierungen jener Flüsse durchgeführt wurden, die mit den projektierten Kanälen, kanalisierten oder in Kanalisierung begriffenen Flüssen ein einheitliches Gewässernetz bilden, so wird man wohl einsehen, daß bei uns nie und nirgends von einer Stagnation oder gar Zurückstellung der Wasserstraßenprojekte gesprochen werden sollte. Daß wir nicht jetzt schon mit dem Kanalbau als solchem beginnen konnten, dürfte in diesen Andeutungen genügend begründet sein und begründet sich übrigens auch damit, daß es sich bei uns um den Ausbau von mehr als 400 km künstlicher Kanäle handeln wird, die nach derzeitigen Schätzungen einen Aufwand von mehr als 3 Milliarden Kč erfordern dürften, welche Summe nicht so einfach kurz nach Neugründung der Republik, die ja eine ganze Reihe unaufschiebbarer, kostspieliger sozialer Fragen zu lösen hatte, flüssig gemacht werden konnte.

Wenn aber auch nicht mit dem ganzen Kanalprojekt auf einmal begonnen werden kann, so könnten doch einzelne Teilstrecken schon jetzt in Angriff genommen werden, d. h. direkt ausgebaut werden, und zwar dort, wo die heutigen dringendsten Bedürfnisse einen solchen Vorgang tatsächlich erfordern.

Ich werde diesen Vorschlag in dem nun folgenden zweiten Teil meines Vortrages, der die Bedeutung des Elbe-Donau-Oder-Kanals für die schlesische Industrie behandeln soll, später noch näher begründen.

Wenn ich nunmehr zu dem eben genannten zweiten Teile meines Vortrages übergehe, kann ich gleich in der Einleitung und dies wohl auch mit Ihrem Einverständnis behaupten, daß es gleichbedeutend mit dem bekannten „Eulen nach Athen tragen“ wäre, wenn ich noch darüber sprechen wollte, wie ungemein wichtig eine verlässliche und damit auch ökonomische Wasserstraße für große Industriezentren ist.

Im allgemeinen und am positivsten sehen wir dies an dem glänzenden Aufschwung des Ruhrgebietes erwiesen, wo ja den dortigen Industrien neben der leistungsfähigsten europäischen Wasserstraße, dem Rhein, einige ebenso leistungsfähige künstliche Wasserwege, also Kanäle, zur Verfügung stehen. Die Wertschätzung des billigen Wassertransportes für die Industrien geht

hier so weit, daß selbst einzelne Städte eigene Häfen, eigene Kanalverbindungen mit eigenen großen Schleusen bauen und in Betrieb nehmen, was wir gelegentlich der vorjährigen ruhrländischen Binnenschiffahrtstagung in Mühlheim gesehen und mitgefeiert haben.

Übrigens dürfte auch bekannt sein, daß die Ruhrort-Duisburger Hafenanlagen sich unter der gegenseitigen günstigsten Auswirkung zwischen Industrie und Wasserstraße zum größten Binnenhafen der ganzen Welt entwickelt haben.

Im besonderen, aber negativsten Sinne, spüren das gleiche die ober-schlesischen Industriegebiete. Auch hier steht den Industrien ein schiffbarer Fluß, die Oder, zur Verfügung, der sie aber leider oft, und das recht gründlich und nachhaltig, im Stiche läßt. Ich brauche Sie wohl diesbezüglich nicht zu erinnern an die Katastrophe des heurigen Jahres, wo angeblich 900 beladene Kähne in der Zeit von Mitte Juli bis Ende September sich in dem kanalisierten Oderteil gesammelt haben, weil die Weiterfahrt im Flußteil unterhalb Breslau selbst für geleichterte Kähne unmöglich war.

Neben der schiffbaren Oder, besser gesagt, noch lange nicht schiffbaren Oder, haben die hiesigen Industrien aber nur eine einzige künstliche Wasserstraße, den Klodnitzkanal, in Benützung, dies aber wieder nur teilweise, weil ja die Leistungsfähigkeit dieses veralteten, aus dem 18. Jahrhundert stammenden Kanals für heutige Anforderungen gänzlich unzureichend ist. Dabei ist die ober-schlesische Steinkohlenindustrie bekanntlich die zweitgrößte in Deutschland, und war ihre Förderung, selbst nach der für Preußisch-Schlesien so ungünstig ausgefallenen Teilung der Kohlengebiete nach dem Kriege, im Jahre 1925 größer als die Förderung in den drei Steinkohlengebieten Niederschlesiens, Sachsen und Aachen zusammengenommen. Es ist wahrlich bewundernswert, daß ein so hoch bedeutsames Industriegebiet gar so lange und gar so geduldig die hier angedeuteten Mißverhältnisse tragen kann.

Aber nicht nur die Industrie, sondern auch die Gesamtwirtschaft von ganz Oberschlesien leidet unter den hier angedeuteten Verhältnissen und hat gelegentlich der heurigen Oktobersitzung des Oderwasserstraßenbeirates in Breslau diese Notlage der Herr Direktor Krusch recht anschaulich geschildert, indem er sagte: „Wenn das in der Oderschiffahrt investierte Kapital von etwa 80 bis 100 Millionen Reichsmark nicht verloren gehen soll, wenn der ober-schlesische Bergbau, der eine leistungsfähige Wasserstraße braucht, im Kampfe gegen die Ruhr- und englische Kohle nicht erliegen soll, wenn zehntausende von Arbeitnehmern nicht arbeitslos werden sollen, wenn ferner alles bereits in die Wasserstraße hineingesteckte Kapital in Form von Regulierungen, Schleusenanlagen, Häfen, Bahnanlagen, Speichern usw. nicht wertlos werden soll, worunter die Gesamtwirtschaft außerordentlich leiden würde, dann muß in beschleunigter Weise Abhilfe geschaffen werden. Mehr als bisher muß für die Oder getan werden. Was nützen uns denn alle Kanalpläne, die fort-

während auftauchen. Die Schifffahrt steht abseits dieser Bestrebungen; denn was nützt ein Elbe-Oder-Kanal, oder wie er sonst heißen möge, solange die Oder selbst eine ungenügende Wasserführung hat?“

So zutreffend die erst angeführten Darlegungen des Herrn Direktor Krusch sind, so muß ich doch die letzteren Bemerkungen bezüglich der verschiedenen Kanalpläne dahin berichtend ergänzen, daß wohl durch „die fortwährend neu auftauchenden Kanalpläne“ und insbesondere durch den letzt projektierten Elbe-Oder-Kanal derzeit die ungünstigen Verhältnisse auf der Oder nicht verbessert werden, daß aber der Ausbau, beziehungsweise die Inangriffnahme eines einzigen, und zwar des bereits sehr alten, nunmehr fertig projektierten Donau-Oder-Kanals, selbstverständlich, und dies wieder in Übereinstimmung mit Herrn Dir. Krusch, mit der gleichzeitigen oder richtiger noch, vorausgehenden Aufbesserung der Oderwasserstände unterhalb Breslaus nicht nur für die schlesischen Industrien, sondern für das gesamte Wohl von Oberschlesien, somit auch für die Oderschifffahrt von lebenswichtiger Bedeutung ist.

Zur Begründung dieser meiner berichtenden Ergänzung möchte ich zunächst einige Bemerkungen bezüglich des neuesten Elbe-Oder-Kanals machen. Ich will mich dabei durchaus nicht in Ihre schönen und sehr interessanten Projektarbeiten für diesen in weiterer Zukunft gewiß in vielen Beziehungen hoch bedeutsamen Kanal irgendwie hineinmischen, möchte aber andererseits freundlich Ihnen nahelegen, für die allernächste Zeit nicht zu viel Arbeit für diese Projekte zu verwenden, denn „wer eines will wirklich erreichen, muß tausend andere Dinge lassen!“

Zu diesen tausend anderen Dingen gehört derzeit in Oberschlesien in Ihrem schon brennend heißen Oderproblem auch das neue Elbe-Oder-Kanalprojekt.

Selbst bei Voraussetzung, daß dieser mein, bitte nur, Ratschlag nicht richtig wäre, und Sie würden gleich an den Ausbau dieses Kanals schreiten können, so käme die Oderschifffahrt auf dem Oder-Elbe-Wege, wie man deutsch recht zutreffend sagt, „aus dem Regen in die Traufe“. Diesbezüglich brauche ich Ihnen nur in Erinnerung zurückzurufen, daß bezüglich der schiffbaren, beziehungsweise wieder besser gesagt, noch nicht verläßlich schiffbaren Elbe, wenn nicht mehr, so doch wenigstens ebensoviel geschrieben und debattiert wurde wie bezüglich Ihrer Oder. So hat in allerletzter Zeit auch der Herr Prof. Lichtweiß, ehemaliger Wasserbaudirektor in Braunschweig einen sehr beachtenswerten und interessanten Artikel unter dem Titel „Zur Frage der Elberegulierung“ in der Zeitschrift für Binnenschifffahrt, Heft 21, vom 1. November d. J. veröffentlicht.

Ab unserer Reichsgrenze ist nämlich der Elbestrom fast ebenso unverläßlich bezüglich seiner Schifffahrtstiefen wie die Oder unterhalb Breslau. Was würde es also nützen, daß Sie mit einem neuen, dabei sehr kostspieligen künstlichen

Kanal wieder in eine nicht immer brauchbare Flußstrecke kommen? Oder wollen Sie Ihre schweren Sorgen um die Oder noch mit der ebenso drückenden Sorge um die Elbe vermehren? Das gewiß nicht, und ich erlaube mir daher weiter noch zu empfehlen, daß alle irgend wie verfügbaren Kräfte sich vorläufig einzig und allein der raschesten Lösung Ihres Oderproblems widmen mögen. Sollte die in der Zeitschrift für Binnenschifffahrt im 1. Oktoberheft 1928 veröffentlichte Notiz „Zum Bau des Elbe-Oder-Kanals“ richtig sein, daß für die Durchführung der Vorarbeiten auch für den neuen Elbe-Oder-Kanal neben den Kräften der Elbestrombauverwaltung und der märkischen Wasserstraßen auch solche der Oderstrombauverwaltung zur Verfügung gestellt werden, so wäre damit gleich eine Veranlassung gegeben, an maßgebenden Stellen vorstellig zu werden, daß wenigstens die letzteren Kräfte, z. B. zur Verstärkung der Strombauverwaltung in Ratibor, verwendet werden mögen. Durch letztere Maßnahme wäre vielleicht zu erreichen, daß die Arbeiten für den Kanalanschluß Oderberg—Cosel nicht nur so „nebenbei“ behandelt würden wie bisher, sondern daß man sich ebenso ausschließlich der Oderwasserstraße widmen könnte, wie dies bei uns bisher geschehen ist.

Des weiteren bin ich Ihnen, hochverehrte Zuhörer, den Beweis schuldig, daß derzeit und auch in weiterer Zukunft der Donau-Oder-Kanal für die schlesische Industrie und damit auch für Oberschlesien von lebenswichtiger Bedeutung ist. Zur Beweisführung möchte ich Sie nicht mit langen statistischen Daten ermüden, die mir als Fremdem in allen wichtigen Einzelheiten ja auch gar nicht recht zugänglich sind. Ich will Ihnen besser zum vollen Bewußtsein bringen, daß neben der vorteilhaften Ausnützung der bereits vorhandenen, voll verlässlichen Wasserwege der ruhrländischen Industrie durch die Fertigstellung der derzeit in vollem Ausbau befindlichen Kanäle in allernächster Zukunft eine weit aussichtsreichere Verbilligung der Transportmöglichkeiten nach allen Weltrichtungen gegeben sein wird.

Ich erinnere dabei zunächst an den sehr wichtigen Umstand, daß das Reichsverkehrsministerium schon im Juni 1926 in das Arbeitsbeschaffungsprogramm u. a. auch die beschleunigte Fertigstellung des Mittellandkanals aufgenommen hat und daß somit der ganze Kanal in allernächster Zukunft den ruhrländischen Industrien betriebsfertig zur Verfügung stehen wird.

Schon dieser einzige Umstand sollte die hiesige Industrie veranlassen, alle Hebel schleunigst in Bewegung zu setzen, daß der Oderwasserweg raschest auf volle Leistungsfähigkeit gebracht wird.

Aber nicht allein die Fertigstellung des Mittellandkanals bedroht die Lebensfähigkeit der schlesischen Industrien, auch die Fertigstellung des Rhein-Main-Donau- und des Rhein-Neckar-Donau-Kanals ist für die hiesigen Industrien von nicht zu unterschätzender Bedeutung.

Aus verschiedenen Veröffentlichungen ist zu entnehmen, daß auf Grund eines Staatsvertrages bis zum Jahre 1935 der erste Teil des Rhein-Main-Donau-Weges etwa bis Nürnberg fertig sein soll. Es erübrigt dann nur noch, den rund 100 km langen, nicht schwierigen Kanalweg nach Kehlheim fertigzustellen, und der Ruhrindustrie ist damit der direkte Weg zur Donau eröffnet.

Bei der allseits rühmlichst bekannten, auch in schwersten Zeiten glänzendst bewährten bajuwarischen Verlässlichkeit und Tüchtigkeit läßt sich nicht im mindesten bezweifeln, daß die endgültige Fertigstellung der ganzen Verbindung wird tunlichst beschleunigt werden und dies umsomehr, als ja die Leitung der Arbeiten in fachkundigsten Händen liegt und an dem Riesenwerk die besten Ingenieure tätig sind.

Ebenso liegen die Verhältnisse bei der Rhein-Neckar-Donau-Wasserstraße. Auch hier schreiten die Arbeiten der Neckarkanalisation mit Eiltempo vorwärts und wenn auch zur Überwindung des schwäbischen Jura, d. i. bei der Ausführung des künstlichen Wasserweges zur Donau, sehr schwere Probleme zu lösen sein werden, so zweifle ich auch hier nicht, daß wir in den allernächsten Jahren die Neckarschiffe in Ulm sehen werden. Wollen wir nicht übersehen, daß der Herr Baudirektor Konz zu den erfahrensten und energischsten Ingenieuren ganz Deutschlands zu zählen ist, der in seinen unermüdlichen, zielsicheren Arbeiten bestimmt selbst die allergrößten Schwierigkeiten in kurzer Zeit wird überwunden haben.

Dann aber steht der Ruhrindustrie ein noch kürzerer Wasserweg zur Donau zur Verfügung.

Ich glaube, diese beiden Tatsachen allein dürften genügen, daß auch die schlesische Industrie sich rechtzeitig den Weg zur Donau sichern wird.

Zu diesem, für die schlesische Industrie in nächster Zukunft wohl un-leugbar lebenswichtigen Ziele führt aber nur der rascheste Ausbau des Donau-Oder-Kanals, welcher ja anerkannt die aller kürzeste schlesische Donau-Verbindung sein wird.

Dasselbe behauptet übrigens auch der eingangs bereits erwähnte Ausspruch des Herrn Dr. Schultze, daß „im höchsten Maße alle Ihre Wünsche nur der Donau-Oder-Weg erfüllen wird.“

Mit dem sofortigen Ausbau unserer Kanalprojekte also des ganzen Elbe-Donau-Oder-Kanals kann bei uns derzeit nicht begonnen werden. Die Gründe hierfür habe ich schon früher angegeben. Aber auch die Inangriffnahme nur der Oder-Donau-Verbindung, die nach den früheren Angaben allein 324,4 km lang ist, würde bei uns unter den heutigen Verhältnissen nicht gut durchzu-drücken sein.

Diese Umstände sind aber kein Hindernis, daß nicht wenigstens jener Teil des Donau-Oder-Weges begonnen werden könnte, für den schon heute die erforderlichen Gründe für einen sofortigen Baubeginn vorhanden sind.

Auf der ganzen Donau-Oderverbindung eignet sich hierzu kein Teilstück so ausnehmend gut, wie die Verbindung unseres neu projektierten Hafens in Ostrau entweder mit Ihrem bestehenden Hafen in Cosel oder mit dem neuen zu erbauenden Hafen in Januschkowitz.

Die erstgenannte Hafenverbindung würde rund 77,7 km lang sein, wovon 14 km d. i. rund ein Fünftel der Länge auf tschechoslowakischem und 63,7 km bzw. vier Fünftel der Gesamtlänge auf preußisch-schlesischem Gebiete zu liegen käme. Die Baukosten wären nicht groß und dürften etwa 68 Millionen Reichsmark betragen, die sich ungefähr entsprechend den angegebenen Längenverhältnissen auf die beiden Nachbarstaaten verteilen würden.

Zur Begründung der Bauinangriffnahme der gegenständlichen Hafenverbindung kann unter anderem auch folgendes angeführt werden:

Unsererseits verrate ich kein Geheimnis, wenn ich erwähne, daß zunächst die tschechoslowakische Oderschiffahrts-Aktiengesellschaft, an der ja der Staat auch wesentlich interessiert ist, es begrüßen würde, wenn sie ihre Schiffe jederzeit in den heimatlichen Hafen dirigieren könnte.

Auch die Ostrauer Industrien, vor allem Witkowitz, dürfte ihr derzeitiges Desinteressement gegenüber dieser Kanalstrecke fallen lassen, wenn der Ausbau in greifbare Nähe rücken wird.

Heute befördert Witkowitz seine schwedischen Erze größtenteils auf dem Wasserweg, muß sie aber in Cosel umladen, um sie dann per Achse zur Verwendungsstelle zu bringen. Dadurch werden die Erzladungen nicht besser und der Gesamttransport nicht billiger.

Ihrerseits wäre zunächst anzuführen, daß Cosel den Charakter des absterbenden Endes einer Sackgasse verlieren würde, da ja dann das vorläufige Kanalende auf unser Gebiet, nach Ostrau, verlegt würde. Cosel würde somit ein Durchgangshafen, und würde dadurch an Bedeutung wesentlich gewinnen. Aber auch die weiter oderaufwärts liegenden Gegenden und Städte, vor allem Ratibor, würden durch den Kanalausbau nicht geringe Vorteile erreichen.

Ich möchte sogar behaupten, daß es unter den heutigen schweren Verhältnissen in Oberschlesien dringend geboten ist, möglichst viel pulsierendes Leben ganz besonders in die äußersten Enden dieser so schwer betroffenen Gebiete zu bringen. Denn gerade so, wie in jedem lebenden Organismus es nötig ist, um die Randteile nicht absterben zu lassen, ihnen möglichst viel frisches lebenbringendes Blut zuzuführen, ebenso sollten auch sie trachten, Analoges für die Grenzgebiete von Oberschlesien rasch zu erreichen.

Hierzu ist der Kanalausbau besonders geeignet und das umsomehr, als dadurch nichts Provisorisches unternommen wird, sondern etwas definitiv Wichtiges, das ja früher oder später jedenfalls ausgebaut werden muß.

Aber auch für das Allernotwendigste, nämlich die Aufbesserung der Oderwasserstände, erreichen Sie durch den Kanalausbau nicht zu unterschätzende Vorteile.

Zur Begründung dieses Umstandes werde ich einiges über die Wasserversorgung der Kanalstrecke Weißkirchen — Oderberg — Cosel, beziehungsweise Januschkowitz, angeben.

Aus der graphischen Darstellung der Wasserversorgung dieses Kanalteils ist zu entnehmen, daß ab Weißkirchen bis Oderberg 33,312 Millionen cbm pro Betriebsjahr als erforderliches Speisewasser zugeführt werden sollen.

Von dieser Menge kommen aber nur rund ein Drittel tatsächlich zum Verbrauch für die Verdunstung und Versickerungsverluste dieses unseres Kanalteiles bis zur Reichsgrenze, so daß die restlichen 23,850 Millionen cbm Wasser ohne weiteres Ihrem Kanalteil ab Reichsgrenze zufließen, und zwar einzig und allein nur deshalb, weil wir unserem Kanalstück das nötige Speisewasser zugeführt haben.

Diese Restmenge von beinahe 24 Millionen cbm kommt also dem erforderlichen Speisewasserbedarf des preußischen Kanalstückes zugute, welcher Wasserbedarf bei Anwendung von Sparschleusen rund 58 Millionen cbm pro Betriebsjahr betragen wird. Ohne Sparschleusen stellt sich der Bedarf auf das Doppelte, nämlich rund auf 117 Millionen cbm.

Untersuchen wir näher das Wasserversorgungsdiagramm für die Strecke Oderberg—Januschkowitz, so sehen wir, daß mit den von uns verbleibenden 24 Millionen cbm nicht nur die Verdunstungs- und Versickerungsverluste Ihrer ganzen Kanalstrecke, die ja  $63,7 \times 0,008 = 0,51$  cbm/sek. oder rund 14 Millionen cbm pro Betriebsjahr betragen, gedeckt werden, sondern es verbleiben noch mehr als 9 Millionen cbm für die Deckung der Schleusenverluste, oder kürzer gesagt, durch die Wasserversorgung unserer Kanalstrecke wird ohne weiteres beinahe die Hälfte des Bedarfs Ihrer Kanalstrecke bei Sparschleusenanwendung gedeckt.

Ebenso wie bei Oderberg die Restmengen des Speisewassers dem anschließenden preußischen Kanalteil zugute kommen, ebenso übergehen bei Januschkowitz, also am Ende des preußischen Kanalteils, die ganzen Restmengen des Speisewassers in die kanalisierte Oder und durch diese in die Oderstrecke unterhalb Ransern.

Nach früheren Angaben beträgt der Gesamtwasserbedarf der Kanalstrecken Oderberg—Januschkowitz 58 Millionen cbm bei Anwendung von Sparschleusen und rund 117 Millionen cbm ohne Sparschleusen. Die Verdunstung und Versickerung beträgt rund 14 Millionen cbm und übergehen somit in die kanalisierte Oder bei Sparschleusenanwendung  $58 - 14 = 44$  Millionen cbm, ohne Sparschleusenanwendung  $117 - 14 = 103$  Millionen cbm.

Nach den derzeitigen Angaben beträgt das erforderliche Zuschußwasser für die nicht kanalisierte Oder mehr als das Fünffache dieser Wassermenge, und es

wäre daher zu erwägen, ob es ökonomisch wäre, im preußischen Kanalteil Sparschleusen zu bauen.

Andererseits ist zu bemerken, daß die früher bezifferte Menge von 103 Millionen cbm beinahe jener Menge gleichkommt, die aus dem Ottmachauer Reservoir der Oder zufließen wird.

Aus dieser Analyse der Wasserversorgung ist somit zu entnehmen, daß schon der Ausbau nur des erwähnten Hafenverbindungskanals direkte Vorteile auch der Aufbesserung der Oderwasserstände bieten wird.

Nicht zuletzt muß auch betont werden, daß der gegenständliche Hafenverbindungskanal einen sehr verlässlichen und dabei sehr sparsamen Zubringer für Ihren sonstigen Bedarf für die Aufbesserung der Schifffahrtswasserstände der nicht kanalisierten Oder abgeben wird.

Damit bin ich beim Endteil meiner heutigen Betrachtungen, nämlich bei Ihrem heute so notpeinlichen Oderproblem angelangt.

Über dieses Thema ist wohl schon mehr als genügend gesprochen worden, eine Unzahl von sehr lehrreichen, instruktiven, mit einer Unmenge von statistischen Daten belegten Vorträgen und Abhandlungen haben sich damit beschäftigt, und doch hat Ihnen das alles bisher wenig geholfen. Ich möchte daher das Oderproblem weniger vom wissenschaftlichen Standpunkt betrachten, um Sie, meine sehr geschätzten Zuhörer, nicht neuerlich mit Daten und Zahlenreihen zu ermüden, und will lieber das Ganze etwas menschlich vertraulicher betrachten, indem ich sage: Madame Oder läßt sich das einfach nicht bieten, daß man sich nur mit ihrem mittleren, interessanten Mittelteil, d. h. von Cosel bis Breslau bzw. Ransern, beschäftigt und sonst sich um ihren oberen Teil, also Cosel aufwärts, überhaupt nicht, und um ihren unteren Teil nur wenig, beziehungsweise nur teilweise, bekümmert.

Es ist ja wahr, man hat vor allem nur dem mittleren Teil der Oder sich zugewendet, wobei man wieder besondere Aufmerksamkeit der unteren Partie dieses mittleren Teiles geschenkt, wo man ja in Breslau ganz besonders viel und allerlei getan hat. Weiter hat das Interesse schon nachgelassen, in Ransern hat man z. B. schon die zweite Schleuse nicht gebaut, was die Schifffahrt heuer besonders schwer getragen hat, und noch weiter unten hat man die Oder einfach nur reguliert und sonst dem lieben Petrus überlassen, nach Tunlichkeit für das entsprechend notwendige Schifffahrtswasser zu sorgen. Der hl. Petrus aber scheint der Madame Oder nicht sehr geneigt zu sein und läßt sie daher recht oft und das auch gründlich im Trockenem...

Meine Ansicht bezüglich der Notwendigkeit einer sorgfältigen Behandlung auch des Oberteiles der Oder dürften vor mir auch andere Fachkundige gehabt haben, denn schon im Jahre 1911 ist eine Reihe ansehnlicher Vertreter Ihrer Reichsbehörden nach Österreich gekommen, um einer Studienkommission zwecks Erbauung von Wasserspeichern und Talsperren im Oberlauf der Oder

beizuwohnen. Preußischerseits war nicht nur der Präsident der Provinz Schlesien: Exzellenz von Guenther, sondern es waren auch Vertreter des Kgl. Ministeriums für Landwirtschaft, Domänen und Forsten, des Kgl. Ministeriums für öffentliche Arbeiten, des Kgl. Oberpräsidiums in Breslau, sowie auch der Regierungspräsident in Oppeln, ein Vertreter des Landeshauptmannes von Schlesien, sowie endlich auch der Landrat von Ratibor anwesend. Damals wurde eine ganze Reihe von Absperrstellen in Mähren und Schlesien beichtigt, die dann ihrer Bedeutung nach in verschiedene Gruppen eingeteilt wurden. In der ersten Gruppe waren alle jene Sperren, die zunächst ausgebaut werden sollten, in den weiteren Gruppen jene, die erst in der zweiten Linie zum Ausbau empfohlen wurden.

Es dürfte interessieren, daß laut Verhandlungsschrift vom 4. November 1911 preußischerseits damals nur dann ein wirksamer Erfolg erwartet wurde, wenn Talsperren mit einem Gesamtfassungsraum von mindestens 116,1 cbm Millionen gebaut würden, oder andere Sperren mit gleichem Gesamtfassungsraum.

Als solche wurde von Ihren Vertretern die Olsasperre oberhalb Wilmersdorf mit 70,32 Millionen cbm und die Oppa-Sperre bei Hultschin mit 38 Millionen cbm Inhalt vorgeschlagen.

Für diese beiden Speicheranlagen wollte Preußen, des größeren Vorteiles wegen, vorwiegend allein die Kosten tragen.

Was die Beitragsleistung Preußens zu den anderen Sperren anbetrifft, und zwar:

1. der Talsperre an der Lubina bei Frankstadt, Fassungsraum 4,8 Millionen cbm,
2. der Talsperre an der Oppa nächst dem Kreuzberge oberhalb Wiese, Fassungsraum 9,8 Millionen cbm,
3. der Talsperre an der Ostrawitza nächst den Schanzen, Fassungsraum 16,3 Millionen cbm,
4. der Talsperre an der Celadna oberhalb Celadna, Fassungsraum 3 Millionen cbm,

für welche von seiten Österreichs damals eine sechzigprozentige Beitragsleistung Preußens verlangt wurde, äußerten sich die preußischen Vertreter wie nachstehend:

„Bezüglich der Beitragsleistung Preußens zu den Sperren können die preußischen Vertreter keine bindende Zusage geben, doch glaubt Se. Exzellenz der Herr Oberpräsident der Provinz Schlesien, bei der Zentralinstanz vorläufig einen Beitrag von 25 Prozent zu den Kosten der vier zunächst empfohlenen Talsperren befürworten zu können, welcher, sobald der Bau der übrigen Sperren gesichert wäre, vorbehaltlich des Ergebnisses der weiteren technischen Überprüfung, auf 40 Prozent erhöht werden könnte. Dieser Beitragsatz hätte dann auch für die übrigen Talsperren zu gelten.“

Als allererste, bauwürdigste Talsperre wurde die Odersperre bei Spindelmühle behandelt, die bei einem Hochwasserschutzraum von 11 Millionen cbm wegen ihres Zusammenhanges mit dem eventuellen Baue des Donau-Oder-Kanals über Antrag des damaligen Vertreters des Handelsministeriums, des k. k. Oberbaurates Grohmann, meines seinerzeitigen Vorstandes, aus den Beratungen auszuschneiden war.

Bezüglich dieser Sperre gaben Ihre Vertreter Nachfolgendes zu Protokoll:

„Seitens der Vertreter Preußens wird ferner angeregt, ob es denn doch nicht tunlich wäre, die zur Speisung des Donau-Oder-Kanals projektierte Sperre an der Oder bei Bernhau, Tabelle A, Post Nr. 1, vorläufig auf Kosten Preußens zum Zwecke der Lieferung von Zuschußwasser für die Oderschiffahrt und Hochwasserschutz, gegen seinerzeitige Refundierung der Kosten des für den Donau-Oder-Kanal erforderlichen Fassungsraumes von 36 Millionen cbm zu bauen.“

An sechster Stelle der bauwürdigen Sperren wurde schließlich auch eine Talsperre an der Mohra erwähnt, für welche schon damals Organe der Wiener Wasserstraßendirektion die Vermessungsarbeiten durchgeführt haben und haben die preußischen Vertreter auch diese Sperre in Ihre Anträge einbezogen, indem sie sagten:

„Ebenso wurde von den preußischen Vertretern die Ausführung der Talsperre an der Mohra unter Voraussetzung der seinerzeitigen Rückerstattung eines den Interessen Österreichs entsprechenden Teiles der Baukosten auf alleinige Kosten Preußens zur Erörterung gestellt.“

Damit haben die seinerzeitigen zwischenstaatlichen Verhandlungen ihren Abschluß gefunden und sind seither, d. i. seit 1912! nicht erneuert worden, obzwar die Notwendigkeit der Aufbesserung der Oderwasserstände von Jahr zu Jahr immer dringender wird.

Wie groß die Notwendigkeit einer Aufbesserung der Oderwasserstände mittlerweile geworden ist, haben Sie aus eigener Anschauung aus der heurigen Katastrophe erlebt, wo seit Mitte Juli bis heute Hunderte von beladenen Kähnen auf wenigstens teilweise Aufbesserung der Wasserstände vergeblich warten, und haben dies auch Ihre eigenen Vertreter, die Herren Dr.-Ing. Mast und Dr. Schaffrath, auf der diesjährigen Hauptversammlung des Zentralvereines für deutsche Binnenschiffahrt in Königsberg recht eindringlich geschildert. Nach berechtigter Meinung dieser Ihrer eigenen Vertreter wurde als einzig gangbarer Weg der Ausbau der Oder als Großschiffahrtsweg für 1000-to-Kähne bezeichnet.

Dazu ist natürlich viel Zuschußwasser erforderlich und wurde hierfür die Menge von 540 Millionen cbm genannt, womit der Bedarf von 50 vollen und 50 halben Versommerungstagen gedeckt werden soll.

Zur Deckung dieses Bedarfes soll zunächst das in Bau befindliche Stau-becken bei Ottmachau dienen, dessen Inhalt von 135 bzw. von 118 Millionen cbm natürlich nicht genügt.

Es werden daher noch weitere Speichieranlagen nötig sein. Als solche werden genannt:

1. die Krappitzer Sperre mit einem Inhalt von etwa 150 Millionen cbm, also einem wesentlich geringeren Fassungsraum, als sie seinerzeit von Herrn Major Donath gedacht war, der ja mit 400 Millionen cbm rechnete.
2. die Weistritz-Sperre bei Borganie mit etwa 46 Millionen cbm, und schließlich
3. das Zuschußbecken bei Sersno nach dem Vorschlag des Regierungsbaurates Kahle mit 50 Millionen cbm Inhalt, dessen Speicherfähigkeit aber erst nach langjähriger Ausbaggerung des für den Bergbau erforderlichen Sandes gewonnen werden soll.

Unter Ihren sonstigen Projekten möchte ich insbesondere den Gedanken begrüßen, daß an geeigneten Stellen der Oder Seitenbecken geschaffen werden sollen, die den eigentlichen Stromlauf freilassen. Dieser Art von Seitenreservoir, wie ich sie nenne, kommt nämlich ein ganz überraschender Effekt zu bei verhältnismäßig geringem Bauaufwand. Ich habe ähnliches schon im Jahre 1903 bei meinem Seitenreservoirprojekt „Jarzowa“ für die Wasserversorgung des Donau-Oder-Kanals aus dem Beßwagebiet nachgewiesen.

Außerdem finde ich in den Ausführungen der genannten Herren eine Bemerkung bezüglich unserer Oppa- und Olsa-Sperren. Die Bemerkung lautet: „Überdies wäre es eine billige Forderung, daß seitens der Tschechoslowakei in den Gebieten der Oppa und Olsa Talsperren errichtet würden zur Sicherung des geplanten Donau-Oder-Kanals.“

So kurz und einfach die Bemerkung klingt, so ist sie doch im wesentlichen ganz unzutreffend.

Zunächst möchte ich richtigstellen, daß dies durchaus nicht „billig“ wäre, denn es würde sich hierbei um Baukosten von annähernd 20 Millionen Reichsmark für die Oppasperre allein handeln, und weiter möchte ich betonen, daß die Oppa- und Olsa-Sperren zur Sicherung „unseres“ Kanales überhaupt nicht erforderlich sind.

Ich habe ja bereits im Vorangehenden bezüglich der Wasserversorgung unserer Kanalstrecke ab Weißkirchen (mährische Scheitelhaltung) bis zur Oderberger Reichsgrenze angeführt, daß wir im Betriebsjahre rund 33,50 Millionen cbm Speisewasser benötigen, welche Menge das Oderreservoir allein glatt und verläßlich liefern kann. Zweitens mache ich aufmerksam, daß die Oppa- und Olsa-Sperren zur Versorgung unseres Kanales nicht benützt werden können, da sie viel zu weit von der Scheitelhaltung des Kanals liegen und überdies in jenen Teilen des Niederschlagsgebietes der Oder sich befinden, die für die Wasserversorgung unseres Kanales nie in Frage kommen.

Drittens verweise ich, namentlich wegen der Olsa-Sperre, auf die bereits im Vorangehenden erwähnte Äußerung der preußischen Vertreter bei den

zwischenstaatlichen Verhandlungen im Jahre 1911, bei welchen die preußischen Vertreter schon damals bezüglich dieser Talsperre erklärt haben, daß Preußen des größeren Vorteiles wegen vorwiegend die Kosten zu tragen hat.

Dagegen stimme ich vollkommen dem Leitsatz des Herrn Dr. Ing.-Mast bei, worin höchst zutreffend gesagt wird: „Eine brauchbare Oder-schiffahrtsstraße kann nur auf einer gesunden wasserwirtschaftlichen Unterlage entstehen und gedeihen, und eine planmäßige, alle Speichermöglichkeiten erfassende Wasserwirtschaft muß den Träger der Gesamtanlage bilden.“

Eine solche planmäßige, alle Speichermöglichkeiten erfassende Oder-Wasserwirtschaft wird, verzeihen Sie gütigst meine Offenheit, zweckmäßig zunächst unsere Talsperrenprojekte im Oberlaufe der Oder zu berücksichtigen haben.

Zu diesem gehört die schon gelegentlich der zwischenstaatlichen Talsperren-Verhandlung im Jahre 1911 preußischerseits an allererster Stelle verlangte Odersperre.

Nur muß ich dabei bemerken, daß es sich heute nicht mehr um das damals gedachte Oderreservoir von rund 46 Millionen cbm Inhalt handeln wird, sondern um eine neue Speicheranlage, die mehr als doppelt so große Mengen, nämlich 100 bis 120 Millionen cbm Wasser, wird bewirtschaften können.

Die ursprüngliche, vom Oberbaurat Ing. Grohmann unter eifrigster Mitwirkung des Ing. Reissig projektierte Anlage hat als Absperrstelle die Talenge bei der sogenannten Spindelmühle ins Auge gefaßt.

Diese Absperrstelle hat dem seinerzeitigen Zweck, d. i. der Aufspeicherung der früher benötigten 46 Millionen cbm, vollkommen genügt und war auch sonst für die Errichtung der Talsperre gut geeignet.

Heute werden an unsere Kanalprojekte und somit auch an die Talsperren, welche diese Kanäle mit Wasser zu versorgen haben, weit höhere Anforderungen gestellt, und war daher auch bei der Odersperre eine wesentlich vermehrte Speichermöglichkeit erforderlich.

Die morphologischen Verhältnisse der Talenge bei Spindelmühle lassen aber eine Vermehrung des Speicherinhaltes nicht zu, und habe ich deshalb ein neues Projekt ausgearbeitet, bei welchem die Absperrstelle um rund 4 km abwärts und zwar in der Örtlichkeit „Mariastein“ liegt, weshalb diese neue Sperre als Mariasteinsperre bezeichnet wird.

Der so erzielte, mehr als verdoppelte Reservoirinhalt wird nicht nur das für die Wasserversorgung unseres Kanals erforderliche Wasser von rund 33,5 Millionen cbm ohne Schwierigkeiten abgeben können, sondern es werden noch weitere Mengen für die Wasserversorgung des preußischen Kanaltheiles ab Oderberg somit auch, nach früheren Erklärungen, für die Aufbesserung der Oderwasserstände schon aus dem Oderreservoir allein zu haben sein.

Der tatsächliche Verbrauch an Wasser in unserem Kanal erfordert nach früheren Angaben rund nur ein Drittel von den 33,5 Millionen cbm, beziehungsweise rechnermäßig:

$50,7 \times 0,008 = 0,406$  cbm pro Sekunde, also 9,462 Millionen cbm oder rund 10 Millionen cbm Wasser im Betriebsjahr. Im anschließenden preußischen 63,70 km langen Kanalteil werden bei gleichen Annahmen tatsächlich rund nur 14 Millionen cbm verbraucht. Hierzu kämen noch die Verdunstungsverluste des Reservoirs selbst, sowie auch die Versickerungs- und Verdunstungsverluste des rund 24 km langen Zubringens von der Mariasteiner Talsperre bis zur Kanalscheitelhaltung, die zusammen rund 3 Millionen cbm pro Betriebsjahr ausmachen.

Der Gesamtverlust beziffert sich also mit:  $10 + 14 + 3 = 27$  Millionen cbm.

Wird die Mariasteiner Sperre so ausgestaltet, daß sie 100 Millionen cbm jährlich abgeben kann, so würden nach Abzug der gesamten Verluste bei Januschkowitz aus dem Kanal in die kanalisierte Oder  $100 - 27 = 73$  Millionen cbm übergehen.

Damit ist die Bedeutung der Mariasteiner Sperre genügend gekennzeichnet, denn sie allein kann nicht nur den ganzen Kanalabstieg von der mährischen Scheitelhaltung bis zum Übergang in die kanalisierte Oder mit Wasser versorgen, sondern sie stellt noch mehr als 70 Millionen cbm der nicht kanalisierten Oder zur Verfügung.

Außer der Mariasteiner Sperre werden noch andere Speicheranlagen in Oberlaufgebieten der Oder projektiert.

So wurden vor allem auf Grund von langjährigen Arbeiten des techn. Departements der schlesischen Landesregierung unter verdienstvoller Leitung des damaligen Oberbaurates Ing. Seehof schon vor Tagung der zwischenstaatlichen Talsperren-Studienkommission, also vor 1911 und 1912, eine Reihe von Vorschlägen für verschiedene Speicheranlagen im österreichischen Niederschlagsgebiet der Oder ausgearbeitet, die dann den Gegenstand der zwischenstaatlichen Beratungen gebildet haben. Die Arbeiten wurden nach Abschluß der Studienkommission fortgesetzt, und haben auch Organe der Wiener Wasserstraßenbaudirektion daran teilgenommen. Dazu kamen dann die Arbeiten der Troppauer Studienkommission, der schlesischen Landesverwaltung, die unter der umsichtigen Leitung des schlesischen Landesbaudirektors Ing. Volenec ebenfalls eigene Talsperrenprojekte aufgestellt haben, wozu noch die Vorschläge der mährischen Elektrizitätswerke kamen.

Auf Grund dieser sehr umfangreichen und interessanten Arbeiten hat das derzeitige Wasserbaudepartement der schlesischen Landesregierung zunächst an der Mohra für Elektrizitätszwecke zwei Talsperrenprojekte zusammengestellt, und zwar eine untere 99 Millionen cbm fassende Sperre, die bei Žimrowitz

situiert ist und eine obere Speicheranlage mit rund 52 Millionen cbm Inhalt, die unterhalb des Kreuzberges liegt.

Ein weiteres Talsperrenprojekt, gleichfalls von der letztgenannten Behörde entworfen, liegt an der Oppa unterhalb der Ortschaft Neu-Erbersdorf. Dabei wurden verschiedene Varianten für vorteilhafte Wasserkraftausnutzung und schließlich eine Variante mit einem Inhalt von 156 Millionen cbm für Schiffahrtzwecke, also für Aufbesserung der Oderwasserstände ausgearbeitet.

Auch das Gebiet der Ostrawitza wurde in die Talsperrenstudien mit einbezogen. In diesem Gebiete habe ich selbst schon während meiner Privatpraxis, also vor mehr als 30 Jahren, in einem Seitental der Ostrawitza, die ersten Talsperrenstudien und Aufnahmen für eine Generalwasserversorgung des ganzen Ostrawitza Gebietes, also für alle Städte und Ortschaften, einschließlich aller Industrien ab Friedeck-Mistek bis Oderberg, ausgeführt.

Auch später, als Beamter des Wr. Handelsministeriums, Direktion für den Bau der Wasserstraßen, habe ich im Haupttal der Ostrawitza umfangreiche Aufnahmen und Talsperrenstudien ausgeführt, deren Zweck damals war, die Abflüsse der Ostrawitza derart zu regeln, daß die Schiffahrt auf dem Donau-Oder-Kanal, der, wie ich schon anfangs bemerkt habe, die Ostrawitza bei Ostrau im Niveau kreuzte, nicht allzusehr behindert werde.

In letzten Jahren wurden die Studien seitens der schlesischen Behörden wieder aufgenommen und ergänzt, und so kam ein Vorschlag für eine rund 60 Millionen cbm fassende Talsperre „bei den Schanzen“, d. i. unterhalb der Einmündung der Rečica zu Stande.

Wenn auch diese Projekte nicht ausschließlich nur für die Aufbesserung der Oderwasserstände ausgearbeitet wurden, so geben sie immerhin den vollen Beweis dafür, daß die angegebenen Wassermassen von  $99 + 52 + 156 + 60 = 367$  Millionen cbm aufgespeichert werden können.

Fassen wir alle diese Sperren im Oberlauf der Oder zusammen, so kommen wir, mitsamt der Ottmachauer Sperre von rund 118 Millionen cbm Inhalt und der Mariasteiner Sperre mit 100 Millionen cbm Inhalt zu einer Gesamtaufspeicherung von  $367 + 100 + 118 = 585$  Millionen cbm. Also mehr als derzeit für die Aufbesserung der Oderwasserstände beansprucht wird.

Damit sind aber nicht alle Aufspeicherungsmöglichkeiten in Oberlaufgebieten der Oder erschöpft. Es könnte noch weiter z. B. neben anderen kleineren Talsperren auch das seinerzeit von Preußen beantragte Reservoir bei Wilmersdorf mit mehr als 50 Millionen cbm erwogen werden.

Die meisten der eben genannten Speicherprojekte haben denen gegenüber, die Sie im Mittellaufe der Oder projektieren, im allgemeinen nicht geringe Vorteile.

Natürlich habe ich dabei nur jene Anlagen im Auge, die mir bekannt sind, die also in der Öffentlichkeit bereits erörtert werden, und kann sich naturgemäß

mein Vergleich nicht auf jene Projekte beziehen, die etwa die Oderstrombauverwaltung vorläufig nur intern bearbeiten läßt, die also für die Öffentlichkeit vorläufig nicht bestimmt sind.

Unsere Talsperrenprojekte sind vor allem sowohl in hydrotechnischer, als auch in geologischer Richtung überprüft und verläßlich sichergestellt, was bei den meisten Ihrer Anlagen noch nicht ganz zutrifft. Solche Arbeiten erfordern nicht nur viel Zeit, sondern sie sind, wenn gründlich durchgeführt, auch nicht billig.

Zum weiteren Vergleich unserer und Ihrer Projekte eignen sich ausnehmend gut die von der Breslauer Oderstrombauverwaltung in sorgfältigster Art bearbeiteten Karten fast des ganzen Niederschlagsgebietes der Oder.

Aus der Höhenkurvenkarte ist zunächst sofort zu entnehmen, daß alle unsere Anlagen sich in hohen Lagen, also in Gebirgsgegenden befinden, wo, wie man sagt „sich die Füchse gute Nacht sagen“ und wo der Boden an und für sich nicht einen so großen Wert hat, wie in den tieferen, ebenen Lagen, in denen Ihre Projekte situiert sind. Dabei ist aber auch wichtig zu berücksichtigen, daß wir zur Aufspeicherung einer bestimmten Wassermasse, zu Folge der Möglichkeit, große Stauhöhen anzuwenden, kleinere Flächenausmaße billiger Bodenarten benötigen, während in dem ebenen flachen Gelände, das verhältnismäßig nur kleinere Stauhöhen zuläßt, für einen gleich großen Wasserinhalt weit größere Flächen kostbaren Acker- und Wiesenbodens in Anspruch genommen werden.

Ich erinnere dabei an die öffentlich oft erörterten, großen Schwierigkeiten, die bei Inanspruchnahme von mehr als 2000 ha für die Ottmachauer Sperre die agrarischen Kreise ganz berechtigterweise gemacht haben.

Aber auch die Karte mit der Darstellung der mittleren jährlichen Niederschlagshöhen spricht wieder zugunsten unserer Anlagen, denn diese befinden sich alle in Lagen der ausgiebigsten Niederschlagshöhen, während Ihre Projekte in Gegenden sich befinden, wo geringere Niederschläge verzeichnet werden. Auch das ist wichtig, denn von einer gleich großen Fläche mit großen Niederschlägen kann mehr Wasser abgegeben werden, als von einer ebenso großen Fläche mit geringeren Regenmengen.

Alles das kommt naturgemäß auch in den Baukosten zum Ausdruck, so daß tatsächlich schon von der Natur aus das Oberlaufgebiet der Oder sich für Speichieranlagen besser eignet. Mit anderen Worten: Wollen Sie tunlichst rasch billig und verläßlich aus der Wasserklemme in der nicht kanalisierten Oder kommen, empfiehlt sich in erster Linie die Berücksichtigung des auf unserem Territorium gelegenen Gebietes des Oberlaufes der Oder.

Wenn dann die Entscheidung in dieser Richtung fallen wird, so ist damit ein weiterer Grund für den Ausbau wenigstens des Kanalstriches Ostrau bis Januschkowitz gegeben.

Es handelt sich dann um die Zuführung großer Wassermengen in verhältnismäßig kurzen Zeiträumen, wozu sich die nicht regulierte Oderstrecke oberhalb Cosel nicht gut eignet.

Die von Ihnen angesprochenen 540 Millionen cbm sollen ja die Abgänge in 50 vollen und 50 halben Tagen ersetzen. Es würden somit in den 50 vollen Tagen der nicht kanalisierten Oder 360 Millionen cbm, in den 50 halben Tagen 180 Millionen cbm zuzuführen sein.

Wenn ich weiter annehme, daß diese Mengen sich gleichmäßig auf alle Bezugsgebiete verteilen, so würden nach Abzug des auf die Ottmachauer Anlage kommenden Teiles  $540 - 118 = 422$  Millionen cbm auf die Oberlaufgebiete der Oder entfallen, wobei in den 50 vollen Tagen rund 65,5 cbm pro Sekunde zugeführt werden sollten.

So große Mengen künstlich aufgespeicherten Wassers in den nicht regulierten Oderteil oberhalb Cosel einzulassen, kann wegen der dann zu erwartenden Abgänge und Schäden nicht empfohlen werden. Ist aber die Hafenverbindung Ostrau—Januschkowitz hergestellt, so kann der Kanal auch für die unschädliche und fast verlustlose Wasserzuleitung zur kanalisierten Oder ohne weiteres benützt werden.

Im Rahmen eines kurzen Vortrages dürften hiermit genügend wichtige Gründe nicht nur für die allgemeine Bedeutung des Donau-Oder-Elbe-Kanals, sondern auch bezüglich seiner besonderen Bedeutung für die oberschlesische Industrie gegeben sein. Aber auch der weiter empfohlene, schon derzeitige Ausbau der Hafenverbindung Ostrau—Januschkowitz im Zusammenhange mit der dringendst nötigen Aufbesserung der Oderwasserstände sollte nach obigen Erörterungen nicht unberücksichtigt bleiben.

Die dagegen oft angeführten Bedenken, daß der Ausbau der genannten Hafenverbindung für Deutschland nicht vorteilhaft wäre, weil dann eine Konkurrenzierung einer Wirtschaft eintreten könnte, sind wohl nicht ganz zutreffend, denn zu einer Verhinderung und Hemmung solcher Einflüsse stehen ja beiden Nachbarstaaten Hunderte von Mitteln und Mittelchen zur Verfügung, die ja so wie so schon bei dem jetzigen, äußerst regen Güteraustausch auf den Eisenbahnverbindungen zur Auswirkung kommen.

Es würde sich einfach nur darum handeln, daß der neue, kurze Wasserweg beim Abschluß des nächsten Handelsvertrages eine entsprechende Beachtung findet.

Übrigens haben wir ja schon öfters beobachten können, daß auch die größten Industrien, selbst in der schwierigsten Situation, sich zu einigen wußten. Warum sollte so was ausgerechnet bei dem kurzen Kanalstück Cosel—Ostrau nicht möglich sein? Ebenso wie bei Ihnen, so ist auch bei uns eine Reihe gediegenster Autoritäten, die sich einer guten und nützlichen Sache annehmen werden, und ist zu erwarten, daß neben anderen auch der Wittkowitz Herr

Generaldirektor Dr. Sonnenschein nicht abgeneigt sein wird, seine reichhaltigste Erfahrung und sein geniales Denken gegebenenfalls zur Auffindung gegenseitig befriedigender Vermittelungswege zur Verfügung zu stellen.

Daß schon in früheren Jahren Deutschland der Verbindung Ostrau—Cosel zugestimmt hätte, und daß man bei Ihnen damit auch schon rechnete, dafür kann ich Ihnen wieder Äußerungen Ihrer Herren anführen. Ich bitte sich nur an die Breslauer Verhandlungen bezüglich des Donau-Oder-Kanals im März 1917 und an die bald darauf abgehaltene Wiener Wasserstraßentagung zu erinnern, wo Ihr um den Donau-Oder-Kanal so hoch verdienter Herr Vorsitzende Minister Dr.-Ing. e. h. Gothein, sowie der Herr Dr. Karst, Syndikus der Dresdner Handelskammer, den schon im Jahre 1897 gemachten Ausspruch des damaligen preußischen Ministers für öffentliche Arbeiten Thielen zitierten, der dahin lautete, daß Preußen die regulierte Oder an den Donau-Oder-Kanal um vier Wochen früher anschließen wird, bevor der Kanal fertig wird.

In den heutigen, schweren Tagen wollen wir etwas bescheidener sein und Gott bitten, daß wir diese vier Wochen wenigstens für das Anfangsstück des Kanals Cosel—Ostrau recht bald erleben!

Zum Schlusse möchte ich nur noch den Wunsch vorbringen, daß meine Worte auf fruchtbaren Boden fallen und so die hiesigen Kreise zur Überzeugung kommen mögen, daß mit dem baldmöglichsten Ausbau des Kanalteiles Cosel—Ostrau und der dazu gehörigen Talsperren Sie rasch, sicher und nicht zuletzt ökonomisch zu der schon dringendst notwendigen Aufbesserung des Oderwasserweges gelangen.

Es möge dieser Gedanke Allgemeingut werden, und es mögen sich alle Interessenten, also nicht nur die Industrien und Schifffahrtskreise, sondern auch das weite Land und die Städte einer tunlichst raschen Realisierung dieses Gedankens annehmen.

Zu diesem, wenn einigen, dann aber auch siegessicherem Ringen und Erreichen für das Wohl, Gedeihen und Blühen von ganz Schlesien mein herzlichstes „Glückauf“.

Im Anschluß an den Vortrag führte der Vorsitzende des Schlesischen Odervereins

Reichsminister a. D. Dr. Gothein  
folgendes an:

Herr Ministerialrat Meierle hat zu Beginn seines Vortrages um Entschuldigung gebeten, wenn er wegen der Kürze der Zeit, die ihm zur Vorbereitung übrig blieb — vom 6. November bis heute — nicht alles so gründlich erörtern und vorbereiten könne, wie er das gewünscht hatte. Sie alle werden den Eindruck haben, daß der Vortrag, den wir soeben gehört haben, so gründlich und ausgezeichnet war, daß kaum ein Punkt unerörtert geblieben ist. Wir danken ihm aufs wärmste für diesen hochinteressanten Vortrag, der die uns Schlesier so lebhaft interessierende Frage des Donau-Oder-Elbe-Kanals so eingehend und sachlich behandelt hat.

Wohl auf einem gewissen Mißverständnis beruht es, daß ich auf dem Mitteleuropäischen Wirtschaftstag in Wien der Tschechoslowakei einen Vorwurf daraus gemacht hätte, daß sie mit dem Bau des Donau-Oder-Elbe-Kanals noch nicht vorangegangen sei. Herr Ministerialrat Meierle ist nicht zugegen gewesen, als ein Herr aus der Tschechoslowakei, Dr. Singulé, der sicher nicht dazu legitimiert war, über den Donau-Oder-Kanal erklärt hatte, es hätte keinen Zweck, ihn zu bauen, vielleicht könne man in hundert Jahren daran denken; die Tschechoslowakei hätte kein Interesse daran. Als ich dann mein Referat erstattete, hielt ich es für meine Aufgabe, ihm gegenüber auseinanderzusetzen, welches außerordentliche Interesse gerade die Tschechoslowakei an dessen Bau hätte. Daraus ist wohl bei Ihnen die irrtümliche, schon in Wien zutage getretene Auffassung entstanden, ich hätte der tschechoslowakischen Regierung einen Vorwurf daraus gemacht. Meine Worte haben sich lediglich gegen Herrn Dr. Singulé gerichtet. Ich bin mit Ihnen, Herr Ministerialrat, der Meinung, daß es unbedingt notwendig ist, bevor man einen Verbindungskanal in Angriff nimmt, die notwendigen Vorarbeiten an den natürlichen Wasserstraßen zu machen.

Was die Frage der Staubecken auf tschechoslowakischem Gebiet anlangt, so hat gerade unser Verein dieser Frage immer lebhaftes Interesse entgegengebracht. Es mag vielleicht 20 Jahre her sein, daß in diesem Kreise ein Fachmann aus Troppau uns einen eingehenden Vortrag über die dort möglichen Talsperren gehalten hat, den wir auch zur Kenntnis unseres Ministers gebracht haben. Das war die Veranlassung, daß die deutsche Kommission, von der Herr Ministerialrat Meierle berichtet hat, damals nach den angrenzenden Gebieten ging, um dort die Sachlage mit Ihnen zu studieren. Wir halten heute noch diese Frage im Auge und ich hoffe, daß auch unsere Fachleute ihr weiter ihr Interesse zuwenden werden. Dabei möchte ich freilich bemerken, daß die Zurückhaltung der Wasser in Talsperren, die doch dazu dienen sollen, der mittleren Oder unterhalb Breslaus, wo die Stauwehre aufhören, Wasser zuzuführen, in dem Verhältnis an Bedeutung verliert, als die Staubecken von der eigentlichen Zuschußstrecke unterhalb Breslaus entfernter sind. Ein großer Teil des Wassers versickert, verdunstet in den Haltungen usw., geht also vorher verloren. Das muß geprüft werden. Schon vor Jahrzehnten habe ich übrigens auf die Bedeutung hingewiesen, die die Aufspeicherung der Hochwässer in den Quellgebieten der oberen Oder in Talsperren für die Verhütung der außerordentlich lästigen spitzen Hochwasserwellen haben würde, welche die Schifffahrt auf der oberen Oder so sehr stören. Wir verkennen auch in keiner Weise, daß unter Umständen eine große Zuführung von Zuschußwasser aus diesen Gebieten auch für die mittlere Oder Bedeutung haben kann, und werden den Reichsverkehrsminister bitten, diesen Fragen erneut näher zu treten.

Nochmals, Herr Ministerialrat, herzlichsten Dank für Ihren ausgezeichneten Vortrag. Seien Sie überzeugt, daß, wenn seinerzeit der Minister von Thielen mir gegenüber erwiderte, vier Wochen früher würde die preußische Anschlußstrecke nach Oderberg in Betrieb kommen, als der Donau-Oder-Elbe-Kanal, so ist sicher auch der heutige Reichsverkehrsminister und sein ganzes Ministerium derselben Auffassung. Von uns wird alles getan werden, daß die Anschlußstrecke auf deutschem Gebiet einige Wochen früher eröffnet wird. Nochmals herzlichen Dank.

---

---

---

Druck von Wilh. Gottl. Korn in Breslau

---

---





BIBLIOTEKA GŁÓWNA

344204L/1