

# Zur Geschichte des Donau-Oder-Kanals

Die beiden Flüsse Donau und Oder waren seit jeher wichtige Verkehrsadern für die Völker in Europa, denn die Donau vermittelte stets den Verkehr des Westens mit dem Osten, sie war die Heeresstrasse für alle Völker, die aus dem Donaoraum nach Westen strebten. Die Oder und die March sind die natürlichen Zugänge von Norden her in das Wiener Becken, der „Drehscheibe“ unseres Erdteiles.

In grauer Vorzeit führte als Verbindung beider Flüsse die Bernsteinstraße zur Ostsee, auf der Phönizier, Etrusker und Römer wanderten, um den kostbaren Bernstein zu holen, aus dem Schmucksachen gemacht wurden. Die Römer benutzten um 110 n. d. Z. die March als Wasserstraße, um die Ziegel von Vindobona und Carnuntum in die Kastelle von Stampfen und Muschau zu bringen (nach A Gnirs in „Gubeta“ 1928/145).

An eine Wasserstraße, die Oder und Donau verbinden soll, dachte zum ersten Male der Luxemburger Karl IV. Er wollte auch die Elbe in das Wasserstraßennetz einbeziehen. Diese Verkehrsstraßen hingen mit seiner Idee eines großböhmischen Raumes zusammen, der Österreich und die Habsburger ausschalten sollte; verwirklicht wurde der Plan nicht.

1579 setzten die Stände Mährens eine eigene Kommission ein, die sich zur Aufgabe setzte, die March schiffbar zu machen; es war ja die Zeit der Renaissance, die große Neuerungen auf wirtschaftlichem Gebiete nach dem Vorbilde Westeuropas plante; leider verhinderte der kirchliche Hader in den Sudetenländern, der den Anlaß zum Dreißigjährigen Krieg gab, die Durchführung dieser Idee. Nach dem unseligen Krieg sprach man von einer Wasserstraße zwischen Oder und Donau; die Anregung dazu gab der Große Kurfürst, Friedrich Wilhelm von Brandenburg, der 1652 deswegen mit Kaiser Ferdinand III. verhandelte, um die Handelsbeziehungen mit dem Osten auszubauen. In Mähren wollte man den Lauf der March dazu benutzen, doch fehlte in Österreich das Geld für den Bau. Der Dreißigjährige Krieg und die Abwehr der Türkengefahr erforderten jeden Steuergulden der Untertanen; der dauernde Geldmangel Österreichs und die schlechte Geldwirtschaft des Wiener Hofes vereitelten jeden weitschauenden Wirtschaftsplan.

Der Große Kurfürst dachte sogar an eine Verbindung der Elbe mit der Oder in seinem Gebiet; immerhin bedachte auch Kaiser Leopold I. diese Wasserstraßen, weil er 1669 durch einen Erlaß ein genaueres Studium dieser Fragen forderte; der Drang unseres Volkes nach Osten ist ja eine alte Tatsache. Zuerst mußte die drohende Türkengefahr beseitigt werden, die wie ein Albdruk auf unserem Lande lastete. Dann war der versperrte Donauweg frei. 1701 trat der Ingenieur Lothar von Bogemonte mit einem großzügigen Plan vor die Öffentlichkeit; er wollte durch einen Kanal die Donau, die Oder und Weichsel verbinden; es geschah leider nichts, doch fiel dieser Gedanke im Olmützer Stadtrat auf fruchtbaren Boden, wo der Bürger Johann Christoph Dimpter die Anregung gab, die March von Olmütz bis Theben an der Donau schiffbar zu machen.

Olmütz war nicht nur eine starke Festung, die den Weg ins Wiener Becken verriegelte, sondern auch ein hervorragender Handelsplatz und ein Umschlagsort für alle Waren, die von Osten kamen; da kreuzten sich vier wichtige Straßenzüge, so daß der ganze Verkehr aus dem Oder- und Weichselgebiete hier durchging und nach Wien, Prag und Leipzig weitergeleitet wurde. Olmütz war im Marchgebiete das, was Breslau für die Oder war. Dimpter hoffte, auf dem Wasserwege die Waren

schneller und billiger zu befördern, als auf der schlechten schlesischen Straße, die von Breslau über Olmütz - Wischau - Brünn und Nikolsburg nach Wien führte.

Da fand sich im Ghetto von Nikolsburg der Jude Salomon Beer, der den Plan Dimpters für seine Handelszwecke ausnützte; er verlangte nämlich 1719 die Bewilligung, das Salz durch sechs Jahre nach Mähren und Schlesien führen und die March von der Mündung bis Napajedl schiffbar machen zu dürfen.

Kaiser Karl VI. verlangte eine genaue Mappe des Marchflusses, die ein Offizier von Ung. Hradisch, Norbert Wend von Linck, 1719 fertiggestellt. Damals sprach man von einem Kanal, der die Donau mit der Oder verbinden sollte, damit Schiffe von der Ostsee bis nach Ungarn und in das Schwarze Meer fahren könnten. Weil Schlesien in der Zeit noch zu Österreich gehörte, wäre der Kanalbau eine rein österreichische Angelegenheit gewesen. Der erwähnte Jude schaute aber mehr auf den Salzhandel und auf sein Geschäft als auf die Schiffbarmachung der March. Darum verklagte in Wend von Linck bei der Wiener Regierung.

Die Zeit um 1720 war günstig für alle Handels- und Verkehrsfragen, weil die Gedanken des Merkantilismus bei uns schöne Früchte zeitigten. Unter Karl VI. begann der Ausbau der großen Verkehrswege von Süden nach Norden (Triest - Wien - Breslau) und von Westen nach Osten (Salzburg - Wien - Ungarn), so daß Wien zu einem bedeutenden Handelsmittelpunkt wurde. Als Vorarbeit für eine Wasserstraße kann man die Mappe des Marchgebietes betrachten, die 1723 Altomonte verfertigte. Damit sollte auch jede Überschwemmungsgefahr durch diesen Fluß beseitigt werden.

Wieder waren es Kriege, welche diese Pläne durchkreuzten und eine ganz andere Lage im Ostraum schufen, die den Kanalbau als mitteleuropäische Wasserstraße begruben; Österreich trat 1763 endgültig Schlesien ab und hatte keinen Wunsch nach einer Verbindung der Donau mit der Oder. Österreich und Preußen verloren den großen gemeinsamen Plan, sie gingen getrennt vor, regulierten ihre Flüsse (hier die March, dort die Oder) und wandten ihre ganze Aufmerksamkeit den neuerworbenen polnischen Gebieten zu. Wieder war es Olmütz, das mit Vorschlägen an die Wiener Regierung herantrat, wenigstens die March für Handelszwecke schiffbar zu machen. 1780 wollte Rochus Dorfleuthner diesen Plan auf eigene Kosten durchführen, so daß ihm Kaiser Josef II. 1785 ein Privilegium auf 20 Jahre gab. Nun führte er viel Holz von Olmütz mit kleinen Schiffen nach Wien.

Der Olmützer Bibliothekar Hanko von Hankenstein entwarf 1803 einen großzügigen Wasserstraßenplan für Mähren (Donau-Oder-Kanal, Thayakanal bis Znaim). Für die Festung und den Handelsplatz Olmütz wären diese Verkehrswege von größter Wichtigkeit gewesen, weil die Erzeugnisse des Sudetenraumes nach Ungarn und in die Balkanländer verschickt wurden (Leinwand und Tuch). 1807 war man bereit, in Mähren eine Aktiengesellschaft für einen Kanalbau zu gründen; es wurde in den Zeitungen viel geschrieben, man berechnete, stellte Kostenvoranschläge auf, aber es geschah wieder nichts, weil der Krieg mit Napoleon das Geldwesen in Unordnung brachte und die Preise für die Baustoffe zuviel schwankten. 1821 tauchte der Plan auf, die Elbe mit March und Donau zu verbinden, was dem nordböhmischen Industriegebiete große Vorteile gebracht hätte. Die Wasserstraße sollte von Olmütz über Müglitz - Hohenstadt in das Elbetal gehen. 1822 wollte man einen Kanal von Angern an der March nach Wien - „Am Spitz“ führen.

All diese Pläne scheiterten an dem Zeitgeist des Vormärz, der für keinen Fortschritt war, sondern an dem Althergebrachten festhielt. Es fehlte auch Geld und guter Wille. Man begnügte sich herüber und drüber mit dem Bau guter Straßen nach englischem Muster, um den Durchgangsverkehr von

Rußland in das eigene Gebiet zu leiten. Preußen wollte den Verkehr und seine Vorteile allein genießen, dagegen baute Österreich die wichtige Verkehrsstraße Troppau - Schönberg – Königgrätz, auf welcher die russischen Waren bequem und schnell nach Prag und Sachsen gelangten.

Die Kanalbauten waren begraben, weil die Eisenbahn immer mehr als Verkehrsmittel hervortrat und überall Bahnlinien entstanden, wo sie die Industrie und der Handel benötigten. Die Nordbahn Wien - Krakau erreichte in Oderberg die Linie von Breslau und in Prerau die Strecke von Prag - Kolin - Hohenstadt - Olmütz; damit waren die Pläne für Kanäle zur Oder und zur Elbe auf Jahre begraben. Niemand dachte an Wasserstraßen; überall baute man Eisenbahnlinien.

Gar bald machte man die Entdeckung, daß die Bahnen für den großen Verkehr nicht ausreichten; da griff man wieder auf die Wasserstraßen zurück und arbeitete neue Pläne aus; für diese war die Zeit um 1870 in Österreich günstig, wo man trotz des dauernden Geldmangels in einem förmlichen Gründungsrausch lebte. 1873 zeigten Pontgen und Ölwein einen Entwurf zu einem Kanal, der 240 Tonnen große Schiffe von der Donau zur Oder tragen sollte. Der Geldkrach nach der Wiener Weltausstellung hinterließ ein wirtschaftliches Leichenfeld, das viele schöne Pläne für lange Zeit vernichtete.

Was Fachleute und Ingenieure nicht fertig brachten, versuchten nun Politiker, die mit Hilfe von Gesetzen und Verordnungen den Kanal bauen wollten. Den ersten Antrag brachte der Abgeordnete Ritter von Proskowetz im Wiener Parlament ein. Zeitungen, Vereine und Körperschaften nahmen sich der Sache an, so daß noch 1901 ein eigenes Wasserstraßengesetz ausgearbeitet wurde. Der Kanal sollte 3 Meter tief, auf der Sohle 19 Meter breit sein und neben der March laufen. Bis zur Wasserscheide von Mährisch-Weißkirchen waren 16 Schleusen vorgesehen und im Odergebiet 13. Seitenkanäle sollten gebaut werden: 1. Von Lundenburg nach Brünn, 2. von Prerau über Olmütz - Hohenstadt ins Elbetal, 3. Abzweigungen nach Troppau und Mährisch-Ostrau in das Kohlegebiet.

Dieser Kanal fand viele Gegner, die ihn mit der Zeit zum Falle brachten. Da waren es die Aktionäre der Nordbahn, die den Bau hinauszuschieben verstanden. Damals lachte man über den Satz, den der Direktor der Nordbahngesellschaft ausgesprochen hatte: „Unsere Bahn wird keinen Schaden erleiden, weil der Kanal im Winter einfriert und ihm im Sommer das Wasser zugeführt werden muss.“ Es gab auch Kurzsichtige, die das Jahr 1866 noch nicht vergessen hatten und den Kanal verdamnten, der nur den Preußen zugute käme. Die wirtschaftliche Seite dieses Unternehmens vergaß man in einer Zeit, wo Schreier im Parlament Krawall schlugen und Volkssache Nebensache war. Da der Staat die Nordbahn in den eigenen Betrieb übernahm, mußte das Kanalbauvorhaben 1910 für immer zurückgestellt werden; noch dazu warf der Weltkrieg seine Schatten voraus, so daß der Staat alle Ausgaben einschränkte und den Krieg vorbereitete.

„Die Friedensverträge“ von 1919 schufen eine geänderte Wirtschaftslage im Donaauraum, der in kleine Staaten zerlegt wurde, was den Verkehr erschwerte; überall wurden Grenzen und Zollschranken errichtet, so daß man an einen großzügigen Wasserstraßenbau gar nicht mehr denken konnte. Dazu fehlten auch überall nach dem Weltkrieg die Geldmittel, und die Wirtschaftsnot zwang alle Staaten zu Einschränkungen in den Ausgaben. Das kleine Österreich hatte für den Donau-Oder-Kanal wenig übrig, weil die Staatsgrenze bei Lundenburg lag. Die Tschechoslowakei entwarf 1931 einen neuen Plan dieses Verkehrsweges, der aber nicht nach Wien führte, sondern nach Preßburg, das nun das „Tor des Ostens“ werden sollte. Die alte Verkehrsstadt Wien sollte ganz ausgeschaltet werden. Innerhalb von 40 Jahren sollte der Kanal gebaut werden, weil man in Prag hoffte, daß sich unterdessen die Geldverhältnisse bessern würden.

Nach dem Jahre 1938 wurde aber dieser Kanal als eine lebenswichtige mitteleuropäische Frage aufgefaßt, und Großdeutschland schritt an die Ausführung dieses Werks, das mit der Reichsautobahnstraße von Breslau - Glatz - Trübau - Brünn - Wien dem Ostrum einen ungeheuren Vorteil bringen wird.

Der Donau-Oder-Kanal mit seinen 18 Schleusen erhält an der Donau zwei große Hafenanlagen, und zwar bei Theben an der Marchmündung und bei Wien-Leopoldau. Er bedeutet ein großzügiges Wirtschaftsunternehmen, weil die Waren von Hamburg, Stettin und Berlin auf dem Wasserwege nach dem Südosten gelangen können. Dadurch würde die Nord- und Ostsee mit dem Schwarzen Meer verbunden und so ein gewaltiger Wirtschaftsraum geschaffen, der allen Ländern und Staaten gerecht wird, die ihre Erzeugnisse auf den Weltmarkt bringen.

Verkehrswege schaffen neue Verkehrsgüter und Industriemittelpunkte und sichern den Bewohnern einen gewissen Wohlstand. Die hochentwickelte Industrie Großdeutschlands findet in den Ackerbauländern des Südostens gute Abnehmer, und umgekehrt brauchen wir Getreide, Fleisch und Rohstoffe. Diesen Handelsverkehr wird neben der Eisenbahnen der erwähnte Kanal bestreiten.

Ist Hamburg das Tor der Nordsee, Stettin das der Ostsee, so wird Wien wieder das Ausfallstor und der Umschlagplatz gegen Osten und Südosten werden. Die „Drehscheibe Mitteleuropas“ (das Wiener Becken) erhält dadurch ihre alte geschichtliche und wirtschaftliche Stellung im europäischen Wirtschaftsraum. Erhöht wird diese durch den Rhein-Main-Donau-Kanal sowie durch die Verbindung der Donau mit der Elbe. Ob diese jenseits der Sudeten oder diesseits hergestellt wird, ist noch eine strittige Frage. Die erste Linie brächten der Industrie der Lausitz große Vorteile, die anderen über Olmütz - Hohenstadt - Kolin würden den Industriegebieten von Prag, Aussig, Reichenberg und Olmütz nützen und sie noch weiter ausbauen.

All diese Pläne kommen der Stadt Wien zugute, die wieder einen wichtigen Posten im Ostrum einnehmen wird. Sie wird dann wieder ihren alten politischen, kulturellen und wirtschaftlichen Einfluß ausdehnen bis an die Küste des Schwarzen Meeres und zum Orient.

Veröffentlicht in: „Mitteilungsblatt des NSLB“, August, Nr. 8. S. 29