

Klasseneinteilung der Wasserstraßen, Möglichkeit übernationaler Vereinheitlichung in verschiedenen Staaten mit zusammenhängendem Wasserstraßennetz

Von Erich Seiler, Oberregierungsbaurat in Offenbach a. M.

Zweck der Untersuchungen.

Um die Bestrebungen zu unterstützen, die auf die Bildung eines einheitlichen europäischen Wirtschaftsgebietes abzielen, sollte versucht werden, auch die Wasserstraßennetze der verschiedenen Länder zu einem einheitlichen System zusammenzufassen und diesem System ein solches Ordnungsprinzip zugrunde zu legen, das die Wasserstraßenverwaltungen der verschiedenen Länder anhält, für den weiteren Ausbau ihrer Wasserstraßen einheitliche Gesichtspunkte anzuwenden und damit auch eine Beschleunigung des Verkehrs zu ermöglichen. Diesem Ziel sollen die folgenden Anregungen dienen, in denen die Möglichkeit übernationaler Vereinheitlichung einer Klasseneinteilung der Wasserstraßen im Hinblick auf den Verkehr von einheitlichen Schiffgrößen beleuchtet wird.

I. Die Staaten Europas, die für eine Vereinheitlichung der Klasseneinteilung in Betracht kommen.

Wenn wir einen Blick auf die Landkarte Europas werfen, in der die einzelnen Wasserstraßen besonders hervorgehoben sind, so sehen wir auch in anderen Staaten außerhalb des mitteleuropäischen Raumes Systeme von Wasserstraßen. Und zwar zunächst besonders im Westen: in Frankreich, Belgien und den Niederlanden. Diese auch hängen mit dem mitteleuropäischen Netz unmittelbar und eng zusammen.

Auch östlich des mitteleuropäischen Raumes haben wir natürliche Wasserstraßen von gewaltiger Länge. Doch ist ihre Verbindung zu einem System von Wasserstraßen noch wenig entwickelt. Wir werden daher aus diesen Gebieten keine Anregungen für eine Vereinheitlichung des Wasserstraßennetzes empfangen können, während umgekehrt zu wünschen wäre, daß die im westeuropäischen Raum vorherrschenden Grundsätze auch auf den Ausbau dieser Wasserstraßen angewendet würden. Der Süden Europas dagegen wird von der Wasserstraße der Donau als der einzigen bedeutenden Schiffsstraßen dieses Raumes vollkommen beherrscht. Ein Wasserstraßennetz ist hier nicht vorhanden. Die Donau selbst dagegen ist sehr geeignet, in den Rahmen unserer Betrachtungen mit einbezogen zu werden.

II. Die vorhandenen Verkehrsmöglichkeiten in den Wasserstraßennetzen der außerdeutschen Staaten Europas.

Wenn man nun dem Gedanken nähertreten will, auch in den außerdeutschen Ländern mit zusammenhängendem Wasserstraßennetz eine

Klasseneinteilung dieser Wasserstraßen im Hinblick auf den Verkehr von einheitlichen Schiffsgrößen durchzuführen, so darf man dabei nicht in den Fehler verfallen, einen für den mitteleuropäischen Raum gültigen Maßstab auf andere Länder übertragen zu wollen, ohne deren Verhältnisse und Möglichkeiten genau studiert zu haben. Es muß vielmehr zunächst das Wasserstraßennetz jedes Landes für sich einer eingehenden Untersuchung unterzogen werden. Auch diese Netze haben sich historisch entwickelt, und die auf ihnen vorhandenen Verkehrsmöglichkeiten sind den besonderen in diesen Ländern vorhandenen Bedingungen angepaßt. Da die natürlichen Voraussetzungen in den einzelnen Ländern von einander verschieden sind, wird sich nach dem Abschluß dieser Untersuchungen zeigen, welche Schwierigkeiten einer übernationalen Vereinheitlichung im Wege stehen.

III. Die Entwicklung von einheitlichen Schiffsgrößen in den außerdeutschen Staaten Europas.

Sind nun auf diese Weise die Wasserstraßen selbst einer eingehenden Untersuchung unterzogen, so ist weiterhin zu prüfen, ob bei den Schiffsgefaßen in den einzelnen Ländern Bestrebungen zur Vereinheitlichung vorliegen und wieweit sie bereits in die Wirklichkeit umgesetzt sind.

Auch auf diesem Gebiet wird sich zeigen, daß die Verhältnisse in Frankreich wesentlich anders liegen als in Belgien oder den Niederlanden oder auf der Donau. Man wird daher zunächst die Entwicklung von Standardtypen in den einzelnen Ländern zu untersuchen haben und kann nur dann eine für die Praxis brauchbare Klasseneinteilung eines Wasserstraßennetzes vornehmen, wenn man sich zuvor darüber Klarheit verschafft hat, welche Art von Fahrzeugen man jetzt und für die Zukunft als maßgebend für das vorhandene Wasserstraßennetz des betreffenden Landes anzusehen hat.

IV. Möglichkeiten zur Klasseneinteilung im Wasserstraßennetz der außerdeutschen Staaten auf Grund der dort vorhandenen Verhältnisse.

Stehen auf Grund der vorstehend genannten Untersuchungen die Beziehungen fest, die zwischen Schiffstypen und Ausbau des Wasserstraßennetzes in technischer, wirtschaftlicher und verkehrstechnischer Hinsicht in den einzelnen Ländern herrschen bzw. als erstrebenswert angesehen werden, dann ist zunächst zu versuchen, eine diesen Verhältnissen angepaßte Klasseneinteilung der Wasserstraßen in jedem Lande durchzuführen. Es könnte sein, daß sich dabei für die einzelnen Länder ganz andere und verschiedenartige Gesichtspunkte als maßgebend herausstellen, die, auch wenn der Zweck der Klasseneinteilung in jedem Falle der gleiche sein soll, doch von anderen Grundsätzen ausgehen und zu einem anderen System führen können.

Wenn diese Untersuchungen vorliegen, wäre zu prüfen, ob die dabei gewonnenen Maßstäbe nicht auch auf den mitteleuropäischen Raum anwendbar sind und so vielleicht eine bessere Methode zur Vereinheitlichung solcher Maßnahmen im europäischen Raum gefunden werden könnte.

V. Die Anwendbarkeit der Klasseneinteilung des deutschen Wasserstraßennetzes auf das zusammenhängende Wasserstraßennetz Westeuropas und der Donau.

Derart umfangreiche und eingehende Untersuchungen können aus Mangel an den notwendigen Unterlagen derzeit nicht durchgeführt werden. Der Gang der Untersuchungen war daher nur anzudeuten.

Was die Erfahrungen aus dem Kriege anbetrifft, so kann nur soviel gesagt werden, daß der Mangel eines einheitlichen, nach modernen Grund-

sätzen ausgebauten Wasserstraßennetzes in ganz Europa sich selbstverständlich störend bemerkbar gemacht hatte und ein Austausch der Fahrzeuge nur beschränkt möglich war.

Da das mitteleuropäische Wasserstraßennetz das modernste zusammenhängende Wasserstraßennetz in Europa darstellt, soll daher hier unbeschadet der Notwendigkeit der oben angedeuteten Untersuchungen der Versuch gemacht werden, die für dieses Wasserstraßennetz als zweckmäßig gefundene Klasseneinteilung (vgl. den vorhergehenden Aufsatz) auch auf die anderen Länder anzuwenden.

Es müssen dazu zunächst Anhaltspunkte gefunden werden, die eine solche Übertragung als möglich erscheinen lassen. Da wir für die „Wasserstraßen III. Ordnung“ ein Schiffsgefäß von etwa 40 m Länge als maßgebenden Schiffstyp gewählt haben, trifft für einen großen Teil des französischen Wasserstraßennetzes daher die Bezeichnung als Wasserstraßen III. Ordnung zu. 4 Schiffe von der Größe dieses Typs beanspruchen aber auch in Länge und Breite etwa den gleichen Platz wie ein 80 m langer Kahn. Es erschien daher besonders zweckmäßig, als Kriterium für die Wasserstraßen III. Ordnung ein Schiffsgefäß von derartigen Abmessungen zu wählen, einmal im Hinblick auf die Ausnutzbarkeit der Kunstbauten im mitteleuropäischen Wasserstraßennetz und die Anpassung dieses Schiffstyps an die Verhältnisse bei den durchgehenden Wasserstraßen dieses Netzes, wie auch mit Rücksicht auf eine Vereinheitlichung der Klasseneinteilung für die europäischen Wasserstraßen.

Wir können ferner feststellen, daß sich auch für den Neubau von Schiffahrtsstraßen im französischen Raume die gleichen Ausbaugrundsätze durchzusetzen beginnen, wie sie im mitteleuropäischen Raume entwickelt worden sind. So sehen wir, daß beim Ausbau der Rhone (Seitenkanal Donzère-Mondragon) Schleusen von 203 m nutzbarer Länge und 12 m Breite angelegt werden, die also den „Wasserstraßen I. Ordnung“ entsprechen würden.

Ferner ist geplant (s. Zeitschrift „Der Bau“ Nr. 23/1948 S. 10), die Mosel, die Saar, den Saarkohlenkanal und den Rhein-Marne-Kanal für 1000-t-Schiffe, d. h. in diesem Falle für Fahrzeuge von 67 m Länge der Ordnungsklasse II (Mosel-Kahn) auszubauen, um die zwischen Rhein und Mosel gelegenen Wasserwege zu einem einheitlichen Kanalnetz zusammenzufassen und eine günstige Zuleitung der Großschifffahrt zu dem innerfranzösischen Kanalnetz herzustellen, das den neuzeitlichen Verkehrsverhältnissen ebenfalls nicht mehr entspricht und in absehbarer Zeit einen Umbau auf größere Schiffsabmessungen, ebenfalls der Ordnungsklasse II, erforderlich machen dürfte. Damit wäre ein wesentlicher Schritt zur Vereinheitlichung des westeuropäischen Wasserstraßennetzes getan, wobei, wie wir sehen, bei den Planungen dazu die gleichen Tendenzen wirksam sind, die für den mitteleuropäischen Raum zu dem angegebenen Vorschlag für eine Klasseneinteilung angeregt haben.

Die Verhältnisse auf den Wasserwegen Belgiens und der Niederlande sind wesentlich vom Rhein her beeinflusst, so daß ein Teil der Wasserstraßen dieser Länder zur Klasse „S“ gehört.

Auf Grund dieser Anhaltspunkte erscheint es auch ohne Vorliegen näherer Untersuchungsergebnisse durchaus möglich, das für den mitteleuropäischen Raum entwickelte System einer Klasseneinteilung auch auf den westeuropäischen Raum zu übertragen.

Für die Donau ist die Bezeichnung „FI“ für den ganzen Lauf ab Regensburg vollkommen zutreffend.

VI. Die Rückwirkungen einer übernationalen Vereinheitlichung der Klasseneinteilung auf die Maßnahmen der nationalen Wasserstraßenverwaltungen.

Trotz der scheinbaren Verschiedenartigkeit der nationalen Wasserstraßennetze Europas wird es somit unzweifelhaft möglich sein, zu einer übernationalen Vereinheitlichung der Klasseneinteilung zu gelangen. Im Interesse der Verschmelzung der europäischen Wirtschaft sollte diesem Gedanken durch Einberufung einer europäischen Konferenz von Fachleuten baldigst näher getreten werden, um ein einheitliches System aufzustellen. Dieses System würde dann auch gleichzeitig ein klar umrissenes Programm enthalten, das nicht ohne Rückwirkungen auf die Maßnahmen der nationalen Wasserstraßenverwaltungen sein kann. Diese wären gehalten, sich beim schrittweisen Ausbau ihrer Wasserstraßennetze an die als allgemein gültig anerkannten Richtlinien zu halten und auch der Schifffahrt wäre in ihrem Drang nach immer größeren Schiffstypen endlich im volkswirtschaftlichen Interesse ein Halt entgegengerufen.

Der Entwicklung und dem Ausbau eines einheitlichen europäischen Wasserstraßennetzes aber wäre damit das Tor geöffnet und auf dem Gebiete des Verkehrs ein wesentlicher Beitrag für den Aufbau einer gesamt-europäischen Wirtschaft geleistet.