

L. H. Müller

DEUTSCHLANDS WASSERSTRASSE NACH INDIEN

E. V. SUPPAN

WIEN 1916

F. 2
69^a

xxx
463

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000298251

DEUTSCHLANDS WASSERSTRASSE NACH INDIEN

E. V. SUPPAN



WIEN 1916

xxx

463

F2.694



II 31587

Akc. Nr.

2468/60



Englands Weltherrschaft ist auf seiner mächtigen Kriegslotte und auf seinen für diese in allen Weltmeeren errichteten Stützpunkten begründet.

Damit ist England in der Lage, einerseits seine Handelsflotte und mit dieser seine Weltpolitik (eigenes Siedlungsgebiet, eigenes Gebiet zum Bezuge von Nahrungsmitteln und Rohstoffen und eigenes Industrie-Abfallgebiet) unter allen Umständen zu sichern, andererseits gleiche Bestrebungen anderer Staaten nach seinem Belieben zu stören oder gänzlich zu unterbinden.

So beherrscht England durch Gibraltar, Malta, Zypern, das ganze Mitteländische Meer, es schaltet nach seinem Belieben Nordafrika, Asien, den Orient, das Schwarze Meer vom Weltverkehr aus, und schließt bei Otranto Österreich-Ungarn. Durch den Besitz von Ägypten, Aden und Perim öffnet oder sperrt es nach seinem Ermessen die Suezstraße nach Indien, und isoliert durch den Ärmelkanal und die Orkneyinseln Deutschland vom Weltmeere. Den Weg nach dem Stillen Ozean beherrscht England durch die Falklandinseln und diesen selbst durch zahlreiche Flottenstützpunkte auf dessen Inselgruppen; den Indischen Ozean durch seine Flottenkreise, Singapore — Schanghai — Waihaiwei und Durban — Sansibar — Mombassa. Der Weiten Afrikas ist England untertan durch Lagos, Helena, das Kap, die Westküste Amerikas, kontrolliert es durch Britisch-Kolumbien.

Die Folgen des jetzt tobenden furchtbaren Weltkrieges können allerdings nicht vorausgesehen werden. Wenn jedoch auch Englands Weltherrschaft geschwächt werden sollte, so kann doch unmöglich angenommen werden, daß seine große Kriegsflotte und damit seine Grundlage zur Seeherrschaft vom Weltplane verschwinde.

Deutschland und seine Verbündeten müssen deshalb mit diesem Umfande rechnen und ihren wirtschaftlichen Bestand auch von einer zukünftigen Bedrohung von Seite Englands nach dem Kriege unabhängig machen; insbesondere muß Deutschland rechtzeitig Vorfrage treffen, zum Zwecke der Beschaffung der für seine Lebensbedingung notwendigen Güter sich eine von allen künftigen Verwicklungen gesicherte und leistungsfähige Handelsstraße nach einem eigenen Siedlungs-, Wirtschafts- und Abfahgebiet, dem Orient, Kleinasien zu schaffen, die in Friedenszeiten auch den Wettbewerb mit Englands Seeverkehr wirksam aufnehmen kann.

Da nun für die Mittelmächte selbst im Falle des Besitzes von Ägypten angesichts Englands Seeübermacht, der Seeweg vorerst nicht in Betracht kommen kann, die Eisenbahnbeförderung jedoch gegenüber dem Seeverkehr im Welthandel nicht wettbewerbsfähig und auch von viel zu geringer Leistungsfähigkeit ist, so tritt an Deutschland und in erster Linie an das ihm verbündete Österreich-Ungarn die zwingende Notwendigkeit heran, sich zum Zwecke der Verbindung mit dem Orient eine eigene Wasserstraße zu schaffen, welche, entsprechend eingerichtet, den Wettbewerb mit dem Seeverkehr nahezu aufnehmen und unter allen Umständen einen gesicherten Verkehr gewährleisten kann.

Deutschland und sein Verbündeter müssen sich nicht nur für den Kriegsfall, sondern auch im Hinblick auf die stetige englische Gefahr schon in Friedenszeiten vom Seeverkehr möglichst unabhängig machen. Dieses kann durch eine einheitliche Ausgestaltung der bestehenden künstlichen und

natürlichen Wasserwege und deren Verbindung untereinander, sowie durch die Schaffung einer mit diesem in Verbindung zu bringenden Binnenwasserstraße im Anschlusse an einen auch in Kriegszeiten gesicherten, unmittelbar nach dem Orient führenden Seeweg geschehen.

Diese Wasserstraße muß derart angelegt sein, daß sie durch keinerlei künftige kriegerische Verwicklungen in ihrer Wirksamkeit gestört werden kann, damit in dem Falle, als England abermals durch eine Einkreisungspolitik und Absperrung aller Seewege die Mittelmächte isoliert, diese zur Einfuhr der notwendigsten Güter, wie Getreide, Futtermittel, Baumwolle, Erze und andere Rohstoffe eine gesicherte und leistungsfähige Beförderungsstraße zur Verfügung haben.

Der jetzige Weltkrieg, in welchem Englands hauptsächlichstes Kampfmittel zur Bezwingung Deutschlands dessen Hungerration, sowie dessen Drohung von den für den Krieg notwendigsten Rohstoffen war, hat auch das Gefahrmoment in den Vordergrund gerückt, das für Deutschland darin besteht, seine Industrie in hohem Maße auf die Zufuhr von Rohstoffen mittelst des Seeweges angewiesen zu sehen.

Die mächtige Entwicklung der deutschen Handelsflotte in den letzten zwei Jahrzehnten war ja in erster Linie darauf begründet, der deutschen Industrie die Rohstoffe aus den überseeischen Gebieten zuzuführen. In dem Augenblicke, als England die zu diesen Gebieten führenden Seestraßen absperrt, muß ein Großteil dieser Industrie zum Stillstand kommen.

Es ist demnach für Deutschlands Industrie eine Lebensfrage, sich im Orient ein Gebiet zu schaffen, welches bei entsprechender Kultivierung imstande ist, die hauptsächlichsten Rohstoffe zu erzeugen und diese, sowie deren verarbeitete Produkte, unabhängig von den bedrohten Seewegen, jedoch zu billigen Beförderungskosten wieder diesem, seinem eigenen Absatzgebiete zuzuführen.

Die weitstichtige Wirtschaftspolitik Deutschlands hat schon in Friedenszeiten alle Vorarbeiten zur Schaffung eines großzügigen Binnenwasserverkehres im eigenen Lande durch den Ausbau seiner natürlichen Flußläufe und Schaffung von künstlichen Wasserstraßen in die Wege geleitet.

Das nordöstliche und nordwestliche Wasserstraßennetz Deutschlands, bestehend aus dem Oder- und Elbegebiete, dem Rhein-, Ems- und Wesergebiete, bildet eine billige und leistungsfähige Beförderungsgruppe. Es ist nur notwendig, den Mittellandkanal, das kurze Stück Hannover-Elbe, auszubauen, damit eine einheitliche fortlaufende Wasserstraße zwischen Stettin, Hamburg, Breslau, Basel, Rotterdam und Prag entstehe.

Von den vielfachen, in Deutschland geplanten Wasserstraßen soll besonders im Zusammenhange mit der Kanalisierung des Main, auf den Umbau des Ludwigkanals in Bayern oder die Schaffung eines neuen Donau-Main-Kanales mit einem Anschluß an Bayerns Hauptstadt, ferner auf die Rheinschiffahrtsstraße bis zum Bodensee und auf die Verbindung von diesem mit Ulm nebst der Regulierung der Donau bis Regensburg hingewiesen werden.

Notwendig erscheint als Verlängerung des Mittellandkanales im Westen ein Rhein-Schelde-Kanal und im Osten eine Verbindung zwischen der Weichsel und den masurenischen Seen.

In Österreich ist vor 14 Jahren auch ein großzügiger Anlauf zur Schaffung von künstlichen Wasserstraßen genommen worden, derselbe ist jedoch durch verschiedene, hauptsächlich innerpolitische Gründe zum Stillstande gekommen.

Das im Jahre 1901 sanktionierte Gesetz, betreffend den Bau von Wasserstraßen und die Durchführung von Flußregulierungen, mit welchem bestimmt waren der Bau

- a) eines Schiffahrtskanales von der Donau zur Oder,
- b) eines Schiffahrtskanales von der Donau zur Moldau

nächst Budweis, nebst der Kanalisierung der Moldau von Budweis bis Prag,

c) eines Schifffahrtskanales vom Donau-Oder-Kanal zur mittleren Elbe nebst Kanalisierung der Elbestrecke von Melnik bis Jaromer und

d) einer schiffbaren Verbindung vom Donau-Oder-Kanal zum Stromgebiete der Weichsel und bis zu einer schiffbaren Strecke des Dnjeper,

hat bisher, mit Ausnahme der Kanalisierungen in Böhmen noch keine einzige dieser Wasserstraßen gezeitigt. In der im Jahre 1911 zu diesem Gesetze eingebrachten Novelle ist für die Jahre 1913 bis 1927 überhaupt nur die Kanalisierung der Elbe von Melnik bis Jaromer und jene der Moldau durch Prag mit einer Fortsetzung bis Stedowitz, ferner vom Donau-Oder-Weichsel-Kanal das Stück von der tschechisch-galizischen Grenze bis Krakau vorgesehen.

Es ist dringend notwendig, die für beide Bundesstaaten wichtigste Verbindung der Donau mit dem deutschen Wasserstraßennetz, den Donau-Oder-Kanal mit seinen Querkäufen zur Elbe und zur Weichsel je eher und mit aller Beschleunigung auszuführen.

Mit der Herstellung dieser Kanäle wäre der erste Abschnitt der zukünftigen Handelsstraße von Deutschland-Österreich-Ungarn nach dem Orient gegeben.

Deutschland hätte seinen Mittellandkanal zu vollenden und die Verbindung des Rheines mit der Schelde — eine deutsche Rheinmündung — zu schaffen und alle seine großen Handelshäfen des Binnenlandes, der Nord- und der Ostsee sind dann durch einen einheitlichen, fortlaufenden, leistungsfähigen und billigen Beförderungsweg untereinander und im Zuge der industriereichsten Kronländer Österreichs mit dem Donaubeckene vereinigt.

Der Donau-Oder-Kanal mündet im Herzen der österreichischen Monarchie, in Wien, von wo aus der Großschifffahrtsweg der Donau über Ungarn nach Buda-

pelt bis zu jenem Punkte des Balkangebietes führt, der schon aus seiner natürlichen, geographischen Lage im Donauebiet darauf hinweist, in welcher kürzesten Richtung der Orient erreicht werden kann.

Diese durch die Natur angezeigte Richtung führt durch das Moravatal und im Anschluß an dieses durch das Vardartal in einer Geraden nach Saloniki und von Saloniki entlang der kleinasiatischen Küste zwischen den zahlreichen dieser Küste vorgelagerten Inseln über Alexandrette zum Euphrat.

Die Möglichkeit, den Weg vom Donauebiet bis zum ägäischen Meere gegen alle künftigen Ereignisse zu schützen, ist politisch gegeben. Es handelt sich nur um die Sicherung des Seeweges von Saloniki bis Kleinasien. Wenn Deutschland und die ihm verbündeten Mächte, einen Staatenbund bildend, sich auf einigen den Dardanellen und der kleinasiatischen Westküste vorgelagerten Inseln, insbesondere auf Rhodos und Zypern die nötigen Flottenstützpunkte für diese übrigens kaum 1500 km lange Küstenfahrt sichern, so kann von Alexandrette über Aleppo in kurzer Entfernung der Euphrat und mit diesem der persische Golf erreicht werden. Wird hier eine befestigte Hafenanlage errichtet und in Koweit ein starker Flottenstützpunkt geschaffen, so liegt für Deutschland und seine Verbündeten der Weg nach Indien offen.

Die Sicherung des Seeweges von Saloniki nach Alexandrette, zum überwiegenden Teil eine durch zahlreiche Inseln geschützte Küstenchiffahrt, ist auch bei einer Deutschlands Kriegsflotte numerisch weit überlegenen gegnerischen Flotte, durch Minenfelder, Küstenforts usw. durchführbar.

Durch diese Handelsstraße erhält der große mitteleuropäische Staatenbund der Zukunft sein verkehrstechnisches Rückgrat und alle seine großen Seehäfen Antwerpen, Lübeck, Bremen, Hamburg, Danzig, Riga, Triest, Flume, Konstantinopel usw. sowie alle seine großen

Binnenzentren: Berlin, Köln, Frankfurt a. M., München, Warichau, Prag, Wien, Budapest, Sophia usw. sind unmittelbar oder mittelbar demselben organisch angegliedert.

Die Schaffung dieser Wasserstraße ist aber keine Utopie, weil sie durch ein technisches Mittel, die Trockenförderung der Schiffe, ermöglicht wird.

Das System der Trockenförderung gestattet den Transport von den in der Binnenschifffahrt gebräuchlichen Flachbooten (Eisenkähnen von 600 Tonnen Tragvermögen) auch über solche Wasserscheiden, auf welchen nicht genügend Wasser zur Speisung von Schiffahrtskanälen oder kein entsprechendes Gelände zum Bau derselben vorhanden ist. Es besteht in der Hauptsache aus einer zweigleisigen Schiffeisenbahn, auf welcher ein Wagen verkehrt, in dem das beladene Flachboot trocken lagert.

Der elektrisch angetriebene, mittels einer Zahnstange geführte offene Wagen fährt so tief in das Wasser der strandartig ausgebildeten Kanalhaltung eines Flusses ein, bis der im beladenen Zustand 2 Meter tauchende Eisenkahn schwimmend in den Wagen gezogen werden kann und an demselben vertaut wird. In entsprechender Steigung aus dem Wasser geführt, gelangt der flache Schiffboden allmählich auf dem Wagen zur trockenen Ablagerung. Der Wagen steigt zur Wasserscheide, überfährt die Scheitelhöhe, um von dieser im Gefälle abwärtsgehend in das Wasser einer gleichfalls strandartig ausgestalteten Kanalhaltung des anderen Flußlaufes einzufahren, wobei der Eisenkahn wieder allmählich von selbst flott wird und nun weiter schwimmen kann. Die zweigleisige Schiffeisenbahn überwindet derart ohne jeden Zeitaufenthalt, ebenso wie eine gewöhnliche Eisenbahn, dem Bodengefälle innerhalb gewisser Steigungsgrenzen in senkrechten und wagrechten Krümmungsbögen folgend, die Wasserscheide, wodurch das Schiff un-

mittelbar aus einem Flußgebiet in das andere, mit ersterem zu verbindende Flußgebiet befördert wird.

Zur Bewältigung auch des größten in beiden Richtungen unbehinderten Verkehrs, wird die Schiffeisenbahn zweischiffig angelegt, also für 2 Zahnstangen mit je 2 Traggleisen eine Bahnebene von etwa 26 Meter Breite haben. Der Oberbau für eine Fahrtgeschwindigkeit je nach der Steigung bis 50 ‰ zwischen 3 bis 1 Meter in der Sekunde bestimmt, braucht bei größter Achsbelastung nicht stärker zu sein, als wie jene der gewöhnlichen Haupt- oder Lastbahnen. Die Krümmungshalbmesser in senkrechter und wagrechter Richtung sind mit etwa 2000 Meter gedacht. Bei der Talfahrt auf größeren Gefällen kann ein Teil der elektrischen Energie durch die Schwerkraft zurückgewonnen und für einen gleichzeitig bergfahrenden Wagen als Zugkraft ausgenützt werden. Eine Steigung bis zu 50 ‰ ist zulässig, da verchiebbare Rinfusaladungen in nicht mehr als 12 Meter langen Laderäumen des Kernes lagern und bei Öltransporten diese Räume noch durch Zwischenwände in 4 Abteile zerfallen.

Die Schiffeisenbahn wird in kürzestem Wege über die Einsattlung der Wasserreicheide und entlang den zu dieser in meist gerader Richtung ansteigenden Tälern geführt werden. So lange es möglich ist, hat sie in nahezu gleichbleibender Höhe über der Sohle der zur Wasserreicheide führenden Täler zu bleiben. In stark bergigem Gelände in Gebirgstrecken ermöglichen es Drehweichen, hohe Talüberietzungen durch Bruchpunkte in der Linienführung der Bahn zu vermeiden.

Die Schiffeisenbahn wird in den zu verbindenden beiden Hauptflußtälern so weit abwärts gehen, bis in denselben auf natürlichem Weg so viel Wasser zusammengeleitet werden kann, daß der Schiffahrtbetrieb der anschließenden kanalisierten Flüsse gesichert ist. Mit ihren beiden Enden taucht sie so weit unter den Wasserpiegel,

bis die Schiffe in die Wagen hinein oder herauschwimmen können. Kurz nach dem Übergang zur trockenen Steigung wird diese durch einen wagrechten Streckenteil unterbrochen, auf welchem eine Schiebebühne oder Drehscheibe zum Zwecke der Verkehrsregelung die Wagen auf die entsprechenden Gleise zu verbringen hat.

Was die Trockenbettung des Eisenkahnens betrifft, so hatte Verfasser vielfach Gelegenheit, diese Aufgabe seit einer Reihe von Jahren unteruchen zu können.

Schon gelegentlich der Preisausschreibung für die Hebewerke der österreichischen Kanäle wurde ein Entwurf für Trockenförderung in allen Einzelheiten ausgearbeitet. Die damalige Forderung der Preisausschreibung, auf den künstlichen Wasserstraßen alle im Schiffahrtbetrieb üblichen eisernen und hölzernen Fahrzeuge befördern zu müssen, zeitigte jedoch eine Lösung, welche durch diese Forderung naturgemäß zu umständlich wurde. Die Lösung bestand im wesentlichen darin, die Fahrzeuge in einem Trockenwagen auf ein System von in Gurten aufgehängten Unterlagen, bewegliche Kiele, aufzulagern, die sich den verschiedenen in Betracht kommenden Querschnittsformen der Schiffe angepaßt hätten.

Viel einfacher wäre der Trockenwagen gewesen, wenn diese übrigens gänzlich unrichtige Forderung der Preisausschreibung nicht gestellt, sondern nur verlangt worden wäre, die für den Großschiffahrtverkehr ja einzig in Betracht kommenden Eisenkähne von 600 Tonnen Tragvermögen, also nur einige in ihren Bauformen nahezu gleichen Schiffstypen befördern zu müssen. Für diesen Fall hätte sich ein System von Kielhölzern geeignet, welche durch hydraulische Kolben an den Schiffsquerschnitten angepreßt werden.

Die vom Verfasser indessen auch praktisch fortgesetzten Untersuchungen bei Auflagerung von Schiffkörpern im Schwimmdock, bei Hebearbeiten gelunkener

Eisenkähne, bei Flottnachtungen gestrandeter Fahrzeuge, usw., haben jedoch denselben zur Überzeugung geführt, daß der im Donaubetrieb übliche Schiffstyp: Eisernes Flachboot mit 600 Tonnen Tragvermögen, bei entsprechender Konstruktion des Transportwagens auch in vollbeladenem Zustande ohne ein besonderes elastisches Mittel zwischen Schiffboden und Wagen, also unmittelbar auf einem Holzbelag der Wagenplatte gelagert werden kann.

Die Ergebnisse bei Dockungen, die Beobachtungen bei unter den ungünstigsten Verhältnissen durchgeführten Hebungsarbeiten und Flottnachtungen, die Untersuchungen beim Verhalten des eisernen Schiffkörpers bezüglich seiner Beanspruchung bei Ein- und Ausladung der einzelnen Laderäume führen zur Schlußfolgerung, daß es nicht notwendig ist, den Eisenkahn elastisch oder durch Abformung seines Querschnittes aufzulagern, weil alle bei diesem Typ auftretenden Deformationen des flachen Schiffbodens, der ja aus seiner schwimmenden Lage in senkrechter Richtung nur ganz allmählich zur trockenen Auflagerung auf den Holzbelag gelangt, sich innerhalb der Elastizitätsgrenze auf der ebenen Wagenplatte ausgleichen, während die Wände des Schiffkörpers und die freitragenden Vorder- und Hinterteile desselben überhaupt nicht unterstützt werden müssen.

Es soll ausdrücklich bemerkt werden, daß schon die naturlichen Verhältnisse der Donauschiffahrt, Stromgeschwindigkeiten bis 4 Meter in der Sekunde, sehr starke Schwall- und Wechselströmungen, Furtidwellen, die unter Umständen bei Durchfahrt berührt werden müssen, heftige Stürme usw., einen Schiffstyp erfordern, der diesen Beanspruchungen, die gewiß nicht geringer als jene bei der allmählichen Trockenbettung sind, voll entsprechen muß. Ein schwach gebauter Elbe- oder Oderkahn kann ohne weiteres deshalb überhaupt nicht das Donaugebiet gefahrlos befahren. Übrigens bildet die Herstellung eines Belages

der starren Wagenplatte mit einer tragfähigen und gleichzeitig zur Abformung von nicht durchaus ebenen, also deformierten Schiffböden geeigneten nachgiebigen Masse keine technische Schwierigkeit.

Durch das Mittel der Trockenförderung der Schiffe ist es möglich, die Wasserstraße Deutschlands nach Indien zu schaffen:

Das erste Erfordernis hiezu, der Donau-Oder-Kanal und seine Abzweigungen zum Elbe- und Weichselgebiet, wurde bereits erörtert. Die bezüglichen Studien sind von Seite der k. k. Direktion für den Bau der Wasserstraßen in Österreich in allen Einzelheiten durchgeführt.

Was die Verbindung des Großschiffahrtweges der Donau mit Saloniki betrifft, so kann die unterhalb Semendria bei Dubrovica in den Donaustrom mündende Morava in ihrem Unterlaufe durch Korrektionsbauten als Großschiffahrtweg ohne weiteres ausgebildet werden. Von dort ist die technische Möglichkeit gegeben, die Morava in ihrer Talrichtung bis zur Wasserscheide zu kanalisieren. Diese dem Vardartale vorgelagerte Wasserscheide ist mittels einer Schiffeisenbahn zu überfahren. Der Oberlauf des Vardarflusses wäre zu kanalisieren, während der Unterlauf desselben durch Regulierung zum Großschiffahrtwege ausgestaltet werden kann, wobei ein lateralkanal, unmittelbar bei Saloniki in den Golf mündend, geplant ist.

So wie der Betrieb der Schiffeisenbahn, ist auch jener im Kanal mittels elektrischem Zug gedacht. Insofern die hierfür notwendige Energie nicht durch Wasserkräfte im Kanalgebiete zu beschaffen ist, kann solche in dem großen Gefälle der von der Moravamündung nur 115 Kilometer entfernt liegenden Donau-Katarakte reichlich gewonnen werden.

Was den Seeweg von Saloniki nach Kleinasien betrifft, so müßte bei gewöhnlicher Überhöhung durch

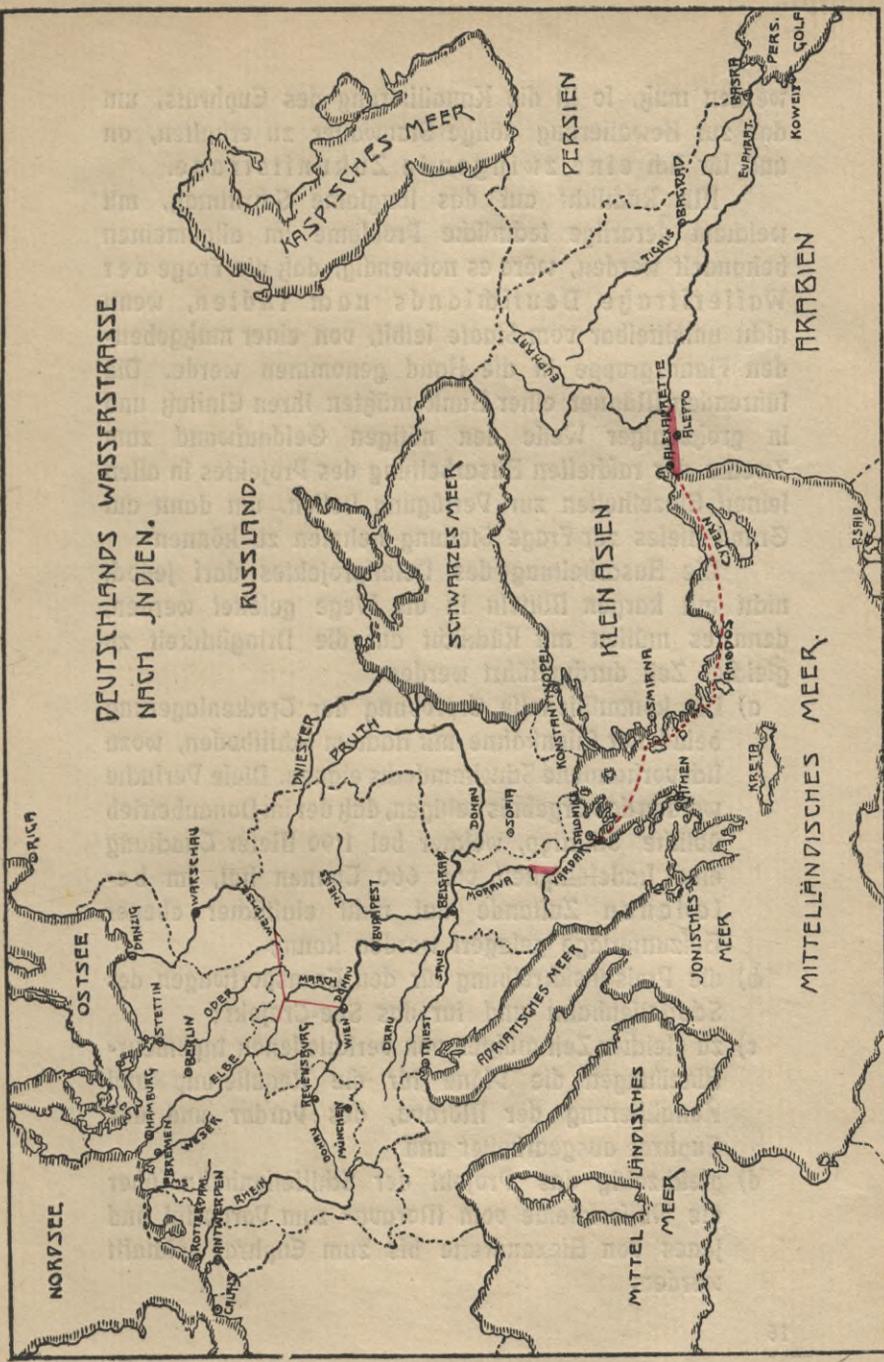
Seedampfer eine zweimalige Umladung aller Güter erfolgen; in Saloniki aus den Kanalkähnen in den Seedampfer und bei Alexandrette aus diesem wieder in Kanalkähne. Siedurch würde eine wesentliche Verzögerung und Verteuerung der Transporte eintreten, was bei der hohen Aufgabe, welche die zu schaffende Straße für Deutschlands und Österreich-Ungarns wirtschaftlichen Bestand hat, unbedingt vermieden werden muß.

Aus diesem Grunde ist die direkte Beförderung der Kanalkähne über die See, zwischen Saloniki und einem dem Euphrat zunächst gelegenen Seehafen bei Alexandrette durch einen vollkommen seetüchtigen, dockartig gebauten Trajektampfer in der Weise geplant, daß dieser jedesmal vier Eisenkähne — je zwei hintereinander und parallel nebeneinander stehend — im Hafen von Saloniki eindockt, dieselben auf dem Trajekt trocken lagernd, nach Kleinasien überführt und im dortigen Hafen wieder ausdockt. Dieses Seetrajekt wird eine Abmessung von 150 Meter in der Länge und 24 Meter in der Breite haben und mit 4000 indizierten Pferdekraften den Seeweg in etwa drei Tagen zurücklegen.

In der Strecke von Alexandrette bis zum oberen Euphrat führt über Aleppo, insoweit im dortigen Gelände eine Kanalverbindung mit noch wirtschaftlichen Kosten ganz oder zum Teile nicht hergestellt werden kann, wieder eine Schiffeisenbahn, ähnlich wie über die Wasserscheide zwischen der Morava und dem Vardar. Der Euphrat ist zum Teile zu kanalisieren, zum Teile zu regulieren.

Nachdem das Euphratgebiet — Mesopotamien — in erster Linie als das zukünftige Siedlungsgebiet Deutschlands zu betrachten ist, welchem die Hauptaufgabe zufällt, die unumgänglich notwendigen Rohstoffe für die Ernährung und für die Industrie zu erzeugen, dieser Aufgabe jedoch nur dann entsprechen kann, wenn es kultiviert wird, zur Kultivierung aber vor allem anderen ein weitverzweigtes Bewässerungs-System geschaffen

DEUTSCHLANDS WASSERSTRASSE
NACH INDIEN.



RUSSLAND.

PERSIEN

ARABIEN

KLEIN ASIEN

MITTELÄNDISCHES MEEK.

NORDBSEE

OSTSEE

SCHWARZES MEEK

KASPISCHES MEEK

MITTELÄNDISCHES MEEK

JONISCHES MEEK

ADRIATISCHES MEEK

PERS. GOLF

BRUCH

WAGER

AMEN

WAGER

BRUCH

werden muß, so ist die Kanalisierung des Euphrats, um das zur Bewässerung nötige Stauwasser zu erhalten, an und für sich eine zwingende Zukunftsfrage.

Mit Rücksicht auf das langsame Schrittmaß, mit welchem derartige technische Probleme im allgemeinen behandelt werden, wäre es notwendig, daß die Frage der Wasserfrage Deutschlands nach Indien, wenn nicht unmittelbar vom Staate selbst, von einer maßgebenden Finanzgruppe in die Hand genommen werde. Die führenden Männer einer Bank müßten ihren Einfluß und in großzügiger Weise den nötigen Geldaufwand zum Zwecke der raschesten Ausarbeitung des Projektes in allen seinen Einzelheiten zur Verfügung stellen, um dann auf Grund dieses zur Frage Stellung nehmen zu können.

Die Ausarbeitung des Detailprojektes darf jedoch nicht mit kargen Mitteln in die Wege geleitet werden, denn es müssen mit Rücksicht auf die Dringlichkeit zu gleicher Zeit durchgeführt werden :

- a) Die kommissionelle Erprobung der Trockenlagerung beladener Eisenkähne mit flachem Schiffboden, wozu sich vorhandene Schwimmdocks eignen. Diese Versuche werden das Ergebnis zeitigen, daß der im Donaubetrieb übliche Schiffstyp, welcher bei 1,90 Meter Tauchung eine Ladefähigkeit von 660 Tonnen hat, im beladenen Zustande auf nicht elastischer ebener Holzunterlage gelagert werden kann;
- b) die Preisausschreibung für den Transportwagen der Schiffeisenbahn und für das See-Trajekt;
- c) zu gleicher Zeit müßten von verschiedenen Ingenieur-Abteilungen die Pläne für die Regulierung und Kanalisierung der Morava, des Vardar und des Euphrat ausgearbeitet und
- d) gleichzeitig das Projekt der Schiffeisenbahn über die Wasserscheide vom Morava zum Vardartal und jenes von Alexandrette bis zum Euphrat beschafft werden.

Bei einer solchen Organisation wäre es möglich, innerhalb eines Jahres einen vollständigen Bauplan zu erhalten, dessen Kostenvoranschlag ergeben wird, daß die Lösung dieser Frage, auf Grundlage der Schiffeisenbahn aufgebaut, gegenüber allen sonstigen technisch möglichen Projekten die weitaus wirtschaftlichste ist.

Deutschlands Wasserstraße nach Indien wäre das sichtbare Band des großen gemeinsamen Wirtschaftsgebietes der verbündeten Mächte, des zukünftigen mitteleuropäischen Staatenbundes. Saloniki, schon in frühesten Zeiten der wichtigste Punkt der von der Via Appia über die Adria führenden Via Egnatia, würde das Eingangstor der germanischen Rasse nach dem Orient an Stelle der lateinischen, als Via Guilielma, die Schwelle der nordischen Kulturwelt in ihrer Wanderung nach Südosten.

Es steht wohl außer Zweifel, daß der mitteleuropäische Staatenbund durch die Angliederung des Keiles Morava-Vardar-Tal bis Saloniki sich diesen wichtigsten aller Mittelmeerhäfen ebenso sichern wird, als das Eingangstor in sein zukünftiges Siedlungsland, in das älteste Kulturgebiet der Menschheit: Mesopotamien. Die Sicherung des Eingangstores wird durch Zypern, jene des Endpunktes, der persische Golf, durch Koweit zu bewerkstelligen sein.

Die neuzugestaltende Wasserstraße nach Indien zieht quer durch Mittel- und Südost-Europa, diese Gebiete geographisch und wirtschaftlich miteinander verknüpfend. Unter Englands Führung sind heute Millionen Lateiner und Slawen in dem Willen einig, Deutschland und seine Verbündeten einzukreisen, vom Seewege und in erster Linie vom Mittelmeer und damit von Asien abzuschließen. Wenn dieser Wille im großen Kampfe des Weltkrieges auch gebrochen wird, lebt er gewiß unter Albions Neid und Haß in anderer Form nach dem Friedensschluß

wieder auf, indem dieses durch wirtschaftlichen Krieg das zu erreichen trachten wird, was den von ihm gemieteten Waffen verlagst blieb. Durch die Schaffung der in dieser Studie skizzierten, bei entsprechender Organisation auch mit dem Seeweg wettbewerbsfähigen Wasserstraße zum Hegäuschen und Mittelländischen Meere nach Älien und über das Euphratgebiet nach Indien besitzt Deutschland und seine Bundesgenossen ein geeignetes Werkzeug, dem nach Friedensschluß zu erwartenden kommerziellen Kampf mit England erfolgreich begegnen zu können.

Wien, im achtzehnten Kriegsmonat, 1916.



S. 61

WYDZIAŁY POLITECHNICZNE KRAKÓW

BIBLIOTEKA GŁÓWNA

II
L. inw. 31587

Kdn., Czapskich 4 — 678. 1. XII. 52. 10.000

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000298251