

## Die Donau als Verkehrsstraße.

Professor Dr. Franz Heiderich sprach am 11. d. in der Versammlung der k. k. Geographischen Gesellschaft in Wien über dieses höchst aktuelle Thema. Professor Heiderich zeigte, wie sehr der Donaustrom der mitteleuropäischen Landschaft eigenständig geworden und ihr große Flüge von physischer und kultureller Bedeutung aufgeprägt hat. Ueber die niedrigen Ufer der europäischen Hauptwasserscheide ist die südöstliche Abdachung der Donau innig verknüpft mit der nordwestlichen. So ist Mitteleuropa ein Januskopf mit einem östlichen und westlichen Antlitz. Kein Stromgebiet der Erde hat so viele politische Umrainer wie die Donau. Das ist ein entschiedener wirtschaftsgeographischer Nachteil, solange die von der Donau berührten Staaten nicht zu einem Wirtschaftskörper mit gleichgerichteten Zielen zusammengeschlossen sind; es wurde das Interesse an dem Strome zersplittert, eine einheitliche Regulierung und eine großzügige Organisation der Schifffahrt verhandelt. Gegenüber den auf dem Wiener Kongreß (1815) vertretenen Tendenzen, die völlige Freiheit der Schifffahrt auf dem ganzen Lauf von Flüssen festzusetzen, die mehrere Staaten durchströmen, muß ein geographisches Naturrecht verfochten werden. Flüsse sind ein Teil der Landschaft, welche sie mitgebildet haben, sie sind kein internationales Gut, sondern sie gehören den Uferstaaten, die sie durchströmen, und gütliche Vereinbarungen können nur zwischen den Uferstaaten abgeschlossen werden; diese werden wieder durch einen Naturzwang zu solchen gedrängt, denn ein Strom bildet über alle politischen Grenzen hinweg ein einheitliches Ganzes, und jede natürliche oder künstliche Hemmung wirkt auf die ganze Lauffrede.

Wegen der von Rußland herbeigeführten Verhandlung des Sulinarmeres war die Frage der Donauschifffahrt auf dem Pariser Kongreß (1856) dringlich geworden. Oesterreich vertrat den Uferstaatenstandpunkt und wollte die mittlere und obere Donau von den Verhandlungen ausgeschaltet wissen. Damit hat es zwar bei den Mächten, die eine völlige Internationalisierung anstrebten, nicht Anerkennung gefunden, aber doch erreicht, daß neben der europäischen Donaukommission, die ausschließlich die Mündung zu beaufsichtigen und in einem für die Schifffahrt bestmöglichen Zustande erhalten sollte, eine Uferstaatenkommission eingesetzt wurde, die alle Schifffahrtsangelegenheiten des ganzen Stromes einheitlich und dauernd behandeln und nach Auflösung der europäischen Donaukommission auch die Mündungen überwachen sollte. Leider ist die Uferstaatenkommission infolge Einwirkung fremder Mächte zu keinem Einvernehmen gekommen und ganz in den Hintergrund getreten, während die anfänglich nur kurz befristete europäische Donaukommission (der Oesterreich, Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Italien, Türkei und seit 1878 auch Rumänien angehören) weiterbesteht. Bei den künftigen Friedensverhandlungen muß die europäische Donaukommission aufgelöst und ihre Agenden müssen der wieder zum Leben erweckten Uferstaatenkommission übergeben werden. Damit sind die Engländer, Franzosen und Italiener von der unteren Donau entfernt.

Nicht geringere Wichtigkeit hat die Frage des Eisernen Tores. Die dort von Ungarn mit europäischem Mandat durchgeführte Regulierung hat leider zu keinem vollen Erfolg geführt, wohl aber eine neue Belastung der Schifffahrt durch die Höhe der von Ungarn erhobenen Abgaben gebracht. Diese Abgaben fördern die Ablenkung des Schiffsverkehrs zum Meere und vielleicht ist Ungarn in seinem eigensten Interesse zur Aufhebung dieser Abgaben (gegen eine Entschädigung für die Baukosten von 45 Millionen Kronen seitens der Uferstaaten) um so eher bereit, als es durch sie kaum ein einprozentige Verzinsung des Baukapitals erräthte. Auch weitere Regulierungen des Eisernen Tores müssen ins Auge gefaßt werden, um jederzeit eine Fahrwasseriefe von zwei Meter zu haben, die im walachischen und ungarischen Tiefland sich überall findet und an deren Erreichung auch die Stromregulierungen in Oesterreich und Bayern arbeiten. Trotz der bestehenden natürlichen und künstlichen Hemmnisse hat sich, wie der Vortragende an der Hand eines reichen statistischen Materials über die Schifffahrtsgesellschaften und den Warenverkehr zeigt, der Verkehr in den letzten Jahrzehnten gewaltig gehoben und eine riesige Steigerung ist durch die neuen Ziele mitteleuropäischer Wirtschafts- und Kulturpolitik nach den Baltanländern und nach

Borderasien hinein zu gewärtigen. Mit allen Kräften muß die möglichste Verbilligung der Frachttarife auf der Donau angestrebt werden, um der Konkurrenz der Seefrachten zu begegnen. Das wird sich erzielen lassen durch Organisationen und Zusammenschluß der Schifffahrtsgesellschaften, durch ein kräftiges Zusammenwirken mit den Eisenbahnverwaltungen in kombinierten Tarifen, vor allem aber durch entsprechende Kanalverbindungen mit den norddeutschen Strömen und mit dem Rhein, wodurch die Donau aus ihrer verkehrsgeographischen Isolation befreit werden wird. Die Kanäle werden auch die beste und vollkommenste Ausnützung der Schiffsgesäße sichern. Wie schon G. Say aufmerksam machte, könnte ein durch Kanäle verbundenes Wasserstraßensystem gegen wirtschaftliche Feindseligkeiten fremder Staaten ein mächtiges handelspolitisches Instrument sein, auf welchem man dem Import des Gegners durch entsprechend hohe Gebühren zu bekämpfen vermöchte. Nirgends können alle auf Hebung des Donauverkehrs hinzielenden Bestrebungen stärkeren Widerhall finden als in Wien, das bei Ausbau der Kanäle durch seine verkehrsgeographische Lage berufen erscheint, einer der größten Binnenhäfen der Erde zu werden.

Dem Vortrage wohnten bei: Der Protektor der k. k. Geographischen Gesellschaft Erzherzog Leopold Sabator, der bayerische Gesandte Baron Tucher, Minister a. D. Dr. Baerzreiter, Vertreter mehrerer Ministerien und der Reichshaupt- und Residenzstadt Wien, Direktor Bardas und andre.