

die Ladung der Donau für die Zukunft
müßte.

63

Es wurde schon oben erwähnt, daß einen großen Anteil an dem kommenden und regeren Güteraustausch die Seeschifffahrt haben wird; aber gerade hier wird es für die ersten Friedensjahre wenigstens Schwierigkeiten geben, da von allen Seiten Mangel an Schiffsraum und damit eine verhältnismäßige Höhe der Seefrachten erwartet wird. Schon jetzt berät man in Oesterreich darüber, wie diesem Uebelstand gründlich und rasch abgeholfen werden kann.

Da ist es die nächste Aufgabe der Donau, im Güteraustausch die vermittelnde Rolle zu spielen, denn Flußschiffe sind rasch gebaut. Voraussetzung für rege Benützung des Donauweges sind aber Frachtschiffe, die den Verkehr fördern und nicht, wie bisher, eher hindern. Die großen Schiffahrtsgesellschaften besitzen zum Teil einen großen und sehr teuren Verwaltungsapparat, an dem in erster Linie bedeutend gespart werden könnte, zum Teil arbeiten sie auch noch mit veralteten und im Betrieb sehr kostspieligen Dampfern. Damit geht Hand in Hand eine unwirtschaftliche Ausnützung der Dampfkraft, da jede Gesellschaft nur ihre eigenen Warenboote schleppt. Ein Zusammenschluß der Gesellschaften nicht nur zu einem Frachientariff, sondern zu einem wirtschaftlicheren und billigeren Betrieb wäre sehr am Platze. Dazu kommt, daß die Schiffsgefäße zu klein sind. Zwischen Turn-Severin und Regensburg verkehren in der Hauptsache 670 Tonnen-Schiffe. Die Zahl der 1000 Tonnen-Schiffe ist gering, in der letzten Zeit allerdings im Steigen begriffen. Es liegt aber auf der Hand, daß ein großes Schiff auch bei Niedermasser verhältnismäßig mehr Ladung führen kann als ein kleines. Um die Verwendung größerer Schiffsgefäße zu steigern, haben die Donauuferstaaten durch Korrekturen, durch Beseitigung der hier und da noch vorhandenen Schiffahrtshindernisse und durch Schaffung ausreichender Winterunterstände kräftigst und rasch mitzuwirken.

In Bayern hat man bereits begonnen. In Ungarn wurde vom Ministerialrat Kwassay in einem in Budapest gehaltenen Vortrag ein äußerst bemerkens- und begrüßenswerter Vorschlag gemacht. Er tritt dafür ein, daß das Donaufahrwasser bis Budapest herauf

so weit vertieft wird, daß ein Verkehr mit Schiffen von dreitausend Tonnen Tragfähigkeit möglich wird.

Das wäre großzügige und von den oberen Donauuferstaaten nachahmenswerte Arbeit.

Doch darf es mit der Verbesserung der natürlichen Wasserstraße nicht sein Bewenden haben. Wenn die Donau das richtige Bindeglied für den Verkehr im großen Wirtschaftsbund sein soll, dann bedarf sie künstlicher Wasserstrahlen als Anschluß an andere große Stromgebiete. Rhein und Donau, die schon seit Jahrzehnten durch den Donau-Main-Kanal in einer wenn auch sehr leistungsschwachen Verbindung stehen, müssen durch eine Großschiffahrtstraße in engsten Zusammenhang gebracht werden und damit ist dem größten Industriegebiet Mitteleuropas der Binnenwasserweg nach dem Osten erschlossen.

In zwei Jahren ist der Main bis zur bayrischen Landesgrenze kanalisiert. Die Fortsetzung bis Bamberg, das Anschluß an die Weser oder an die Elbe erhalten soll, und von da zur Donau wird von der bayrischen Regierung und auch von der Volksvertretung lebhaft befürwortet. Würtemberg interessiert sich neuerdings sehr für einen Kanal vom Neckar zur Donau, die dann auch zwischen Regensburg und Ulm zur Großschiffahrtstraße ausgebaut werden müßte. Oesterreich hat schon 1901 den Bau von Kanälen von der Elbe und der Oder zur Donau grundsätzlich genehmigt.

Am wichtigsten erscheint der Kohlenbeförderung wegen der Donau-Oder-Kanal.

Ungarn beabsichtigt seit Jahren eine Verbindung von der Theiß zur Donau und von dieser zur Save. Der Donau-Theiß-Kanal würde Budapest zum Mittelpunkt des Donauverkehrs machen und den Weg dorthin um mehr als 400 Kilometer abkürzen, während der Donau-Save-Kanal (Bulovar-Samac) für die Ausfuhr ungarischer Eichen von besonderer Bedeutung wäre.

Allenhalben bringt man jetzt der Donau das lebhafteste Interesse entgegen. Das Erfassen und Festhalten ist Aufgabe und Pflicht aller der Kreise, denen daran gelegen ist, daß die durch die Waffenbrüderschaft geeinigten Reiche sich gegenseitig wirtschaftlich ergänzen und daß sie zu einem für alle Zeiten unbesiegbaren Ganzen erstarken. Soll darin die neue Donau die ihr gebührende Rolle spielen, dann heißt es für alle Donauuferstaaten: Jetzt oder nie!