

Die Notwendigkeit der Wasserstraßen für die mitteleuropäische Wirtschaftsgemeinschaft.

(Originalbericht des „Neuen Wiener Tagblatt“.)

München, 6. Juni.

Den letzten Verhandlungsgegenstand der Münchner Tagung des Deutsch-österreichisch-ungarischen Wirtschaftsverbandes bildete, wie bereits kurz berichtet wurde, die Frage des Ausbaues schiffbarer Wasserstraßen Rhein-Donau und Donau-Ober, Elbe-Donau unter dem Gesichtspunkte der Wichtigkeit der Wasserstraßen für die Entwicklung der mitteleuropäischen Wirtschaftsgemeinschaft.

Sofrat Delwein über den Ausbau eines mitteleuropäischen Wasserstraßennetzes.

Sofrat Delwein (Wien), der erste Referent, führte aus: Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes in den verflochtenen fünfzig Jahren ist nicht dem Zufall oder dem Zufließen des großen Kapitals zuzuschreiben, sondern die Konsequenz von Ursache und Wirkung in unserer wirtschaftlichen Entwicklung, somit eines wirtschaftlichen Entwicklungsgesetzes, das auf die berechnete Forderung nach fortgesetzter Verbilligung der Tarife für den Transport der Güter und Reisenden begründet ist. Beide Verkehrsmittel, Eisenbahn und Schifffahrt, sind in der Zukunft berufen, sich als Mithelfer am eigenen und am Weltmarkt gegenseitig zu unterstützen und zu ergänzen, nicht aber zu bekämpfen. Der Ausbau eines mitteleuropäischen Wasserstraßennetzes soll uns auch von der Seemacht Englands unabhängig machen und uns den Absatz nach Gebieten ermöglichen, die bis nun von der Seemacht Englands beherrscht wurden.

Die wichtigsten Axiome dieses mitteleuropäischen Wasserstraßennetzes sind, wie der Referent aufzählt,

1. der Mittelkanal, der die in die Nord- und Ostsee ausmündenden schiffbaren Ströme vom Rhein bis zur Weichsel verbinden soll. Hierzu bedarf es nur noch der Vollenendung der Strecke Hannover-Elbe im Zuge dieses Kanals;
2. die schiffbare Verbindung der Nord- und Ostseehäfen mittels des Donau-Ober-Kanals zur Donau und dem Schwarzen Meer;
3. einer schiffbaren Verbindung des Rheins durch die Kanalisierung des Mains durch den Bau eines neuen Ludwigskanals bis zur Donau und zum Schwarzen Meer.

In dieses große Netz der Hauptarterien von West nach Ost und von Nord nach Südost fügen sich dann ein:

4. der Rhein mit dem Anschluß an den Dortmund-Ems-Kanal im Norden und nach Kanalisierung der Strecke von Basel bis Schaffhausen die Verbindung bis zum Bodensee im Süden;
5. die Fortsetzung von der Weser mittels der Fulda oder Werra bis an den Main, dann mittels des Ludwigskanals an die Donau und Ausbau eines Kanals bis München;
6. die Elbe im Anschluß an die in der Kanalisierung schon begriffenen Strecken der österreichischen Elbe und Moldau in Prag;
7. die Oder, die schon sub 2 erwähnt wurde;
8. die Weichsel im Anschluß an die Fortsetzung des Donau-Ober-Kanals bis Krakau;
9. die Fortsetzung des Donau-Ober-Weichsel-Kanals bis an den Dniepr;
10. die Kanalisierung der Save, einerseits im Anschluß an die Donau durch einen Kanal von Bukovar nach Samac, andererseits mittels der zu kanalisierenden Kulba und einen Kanal nach Fiume zum Anschluß an die Adria;
11. endlich einer Wasserstraße von Semendria an der Donau durch das Morava- und Wardartal bis Saloniki am Ägäischen Meer.

Dies wäre das Programm für die Zukunft. Die einzelnen Linien wären nach Maßgabe ihres wirtschaftlichen Wertes auszubauen. Die effektive Länge dieses Netzes beträgt 10,550 Kilometer.

Das Referat berührt noch die Maßnahmen zur Steigerung der Leistungsfähigkeit der Schifffahrt an der unteren Donau nächst dem Eisernen Tor, bespricht den militärischen Wert dieser Wasserstraßen vom verkehrstechnischen Standpunkte und betont zum Schluß, daß der Ausbau eines mitteleuropäischen Wasserstraßennetzes daher eine Staatsnotwendigkeit ist.

Ungarn und die Wasserstraßenfrage.

Als zweiter Redner sprach Dr. Gustav Grab, Budapest, an Stelle des am Erscheinen verhinderten ungarischen Referenten Dr. Chorin. Er tritt für die Schaffung eines groß angelegten, die Meere verbindenden Wassernetzes ein, da dies auch für Ungarn eine außerordentlich wichtige Frage sei. Gerade Ungarn erzeugt hauptsächlich Wassergüter, welche der billigen Fracht bedürfen, um auf weitere Entfernungen überhaupt verwertet werden zu können. Ungarns Aufgabe auf diesem Gebiet liegt besonders in der Steigerung der Leistungsfähigkeit der Donau. Dieser Aufgabe hat Ungarn bereits einen Betrag von 200 Millionen Kronen zugewendet, und 50 weitere Millionen sind schon bewilligt. Das Haupthindernis eines Aufschwunges der Donauschifffahrt sind heute die im Vergleich zum Seeschiffverkehr erheblich höheren Selbstkosten der Schifffahrtsgesellschaften. Um diese zu verringern, ist es notwendig, die ganze Donau in den Stand zu setzen, um sie auch bei niedrigem Wasserstand mit vollbeladenen 650-Tonnen-Schiffen befahren zu können.

Der Ausbau des Wasserstraßennetzes ist vom Standpunkte der mitteleuropäischen wirtschaftlichen Interessengemeinschaft wichtig. Billige Frachten tragen zur Abwehlerung der wirtschaftlichen Verhältnisse am meisten bei. Sowohl die Selbstversorgung der mitteleuropäischen Staaten mit Lebensmitteln als auch die Steigerung der ungarischen Landwirtschaft hängt wesentlich von der Billigkeit der Frachttarife ab, welche nur die Flußschifffahrt zu sichern vermag. Redner betrachtet die Donau als das natürliche Band, welches Deutschland, Oesterreich und Ungarn verbindet. Die Donaufragen bilden die erste deutsch-österreichisch-ungarische gemeinsame Angelegenheit. Hier sind alle Vorbedingungen für ein Zusammengehen gegeben, die wirtschaftliche Annäherung zwischen Deutschland, Oesterreich und Ungarn zu ermöglichen.

Die Verbindung der Donau mit dem Rhein.

Landtagsabgeordneter Held (Regensburg) erachtet als unerlässliche Voraussetzung für die Belebung einer großen Schifffahrtsstraße über die Donau die künstliche Verbindung der Donau mit dem Rhein. Es sei zu unterscheiden zwischen der Donau als zwischenstaatliche Verkehrsstraße und als internationale Transitlinie. Nur als solche kann sie mit den Eisenbahnen und der Levantelinie in Wettbewerb treten. Bedingung ist planmäßiger Ausbau der Donau als Großschiffahrtsstraße, zeitgemäße Reform des Schiffsrechtes, Garantiesetzung für die Freiheit der Donau, für die Anliegerstaaten und der Anschluß anderer Staaten, ständige Kontrolle durch eine eigene, durch die Anliegerstaaten zu schaffende, mit weitgehenden Befugnissen ausgestattete Zentralstelle, gleichmäßige Einflußnahme der Anliegerstaaten auf die Tarifgebung der Schifffahrtsgesellschaften und endlich der Zusammenschluß von Donau und Rhein. Damit kommt man auch den unteren Donaustaaten entgegen, ihr Import und Export wird gehoben, und wir sichern uns zugleich Zufuhr und Ausgleich für unsere Lebensbedürfnisse.

Die Erfordernisse eines modernen Kanalnetzes.

Geheimer Regierungsrat Professor Flamm (Berlin) führte aus: Die Forderungen, die an ein wirtschaftlich arbeitendes mitteleuropäisches Wasserstraßennetz zu stellen sind, lassen sich nach zwei Rich-