

Zeitung

704
D gelehrten Sachen

monatlich 2 M. 70 Pf. bei täglich zweimaliger freier Zustellung.
10 Pf. oder vierteljährlich 7 M. 50 Pf. ausschließlich Bestellgebühr. —
Zeile, Stellengesuche 50 Pf., Stellenangebote auch gegen Jahres-
Vorbau, Breite Straße 8/9, Ullsteinhaus, Kochstraße 22/26,
alen. Fernsprech-Zentrale Ullstein & Co, Amt Moritzplatz
bis 11850, 15280, 15281 bis 15289. Amt Zentrum 8689 und 8690.

Verantwortlich für die Redaktion (mit Ausnahme des Handelsteils)
H. Bachmann in Berlin.

xiko überfallen.

Fragen der Donau-Schifffahrt.

Von

Geheimen Regierungsrat, Prof. Flamm, Charlottenburg.

Mehr und mehr verdichten sich die Bestrebungen zu einem besonderen wirtschaftlichen Zusammenschluß unter den beiden jetzt im Kriege befindlichen Mächtegruppen. England mit seinen Untergebenen will auch nach Friedensschluß den denkbar schärfsten Handelskrieg gegen Deutschland führen und verlangt bedingungslose Anerkennung seiner Bestrebungen, die natürlich so eingerichtet sind, daß sie fast ausschließlich dem Britenreich, seiner Industrie und seinem Handel zugute kommen sollen, selbstverständlich auf Kosten der verbündeten Untergebenen. Gegen diese Unternehmungen müssen die Zentralmächte ihrerseits sich zu schützen suchen und so entstanden und entstehen alle die Gedanken und Wünsche, die auf eine wirtschaftliche Fortführung des derzeitigen kriegerischen Zusammengehens auch nach dem Friedensschluß abzielen.

Der wesentliche Güteraustausch der Zentralstaaten vor dem Kriege ging über die See und das wird in Zukunft kaum anders werden, sobald nur der verloren gegangene Schiffsraum wieder ersetzt ist. Allein solange unser Hauptfeind, England, nicht niedergelungen ist, wird dieser Ueberseeverkehr stets mehr oder weniger von seinem guten Willen abhängen und das ist ein nicht erträglicher Zustand. Ihm mit allen Mitteln entgegenzuwirken, ist Pflicht der Zentralmächte, und so ergibt sich die schon so oft genannte Landverbindung nach dem Osten, nach Kleinasien, Persien, nach Ägypten und Afrika. Dieser Weg muß und wird nach Kräften auszugestalten sein, denn er verbürgt uns zunächst die Unabhängigkeit von England.

Es müssen die zum großen Teil noch ziemlich rückständigen Bahnverbindungen, neben ihnen aber auch die Binnenwasserstraßen, in erster Linie die Donau, so gefördert werden, daß in der Tat ein großer Teil des Verkehrs, den die Zentralstaaten zu ihrer Existenz benötigen, auf ihnen sich rasch, sicher und preiswert abwickeln kann.

Hier liegen fraglos wirtschaftliche Aufgaben aller ersten Ranges, und sie dürfen unter keinen Umständen engherzig, oder gar von partikularistischen Gesichtspunkten aus behandelt werden.

Alle Völker Deutschlands, Oesterreich-Ungarns, Bulgariens und der Türkei haben an den großen Kriegsoffern gleichen Anteil genommen, es erscheint daher berechtigt, an den jetzt geplanten Verkehrsausgestaltungen sie alle in gleichem Maße zu beteiligen. Sehr interessant sind in dieser Hinsicht zwei Vorträge, die der ungarische Ministerialrat v. Kovassay im vergangenen Monat in Budapest hielt, in denen er eine großzügig geplante Regulierung der Donau in Vorschlag bringt. Seine Gedanken und Wünsche gipfeln darin, den 3000-Tonnen-Rahn, gegebenenfalls auch kleinere Seeschiffe bis Budapest zu führen. Der Vorschlag ist umso wertvoller, als endlich einmal ein Wasserbauer sich frei macht vom unvermeidlichen 600-Tonnen-Rahn und übereinstimmend mit dem Schiffbauer anerkennt, daß ebenso wie auf See, auch in der Binnenschifffahrt das berechnete Bestreben vorherrscht, die Schiffe zu vergrößern.

Leider dominiert auf den deutschen Kanälen, besonders dem heute noch nicht einmal fertiggestellten Mittelland-Kanal nur das 600-Tonnen-Schiff! — Freilich können eine kurze Zeit noch etwas größere Fahrzeuge verkehren, allein bald dürfte die Normalgröße des 600-Tonnen-Schiffes nicht mehr überschreitbar sein, und das ist fraglos ein schwerer Fehler dieses Kanals. Wären bei den Beratungen über die Abmessungen dieses Bauwerkes Schiffbauer vollwertig zu Worte gekommen, so wäre vielleicht die Entscheidung anders ausgefallen, denn den beweiskräftigen Gründen, die der Schiffbauer für eine Vergrößerung des Kanals in die Waagschale zu legen im Stande war, würde sich vielleicht auch die damals frondierende Landwirtschaft nicht verschlossen haben. Es wird sich nicht umgehen lassen, auf diese Verhältnisse später eingehend zurückzukommen.

Bei der Donau nun liegen heute die Verhältnisse derart, daß es noch durchaus möglich ist, etwas Zeitgemäßes und auf lange Jahre hinaus Befriedigendes zu schaffen, und es muß im Interesse einer richtigen und nutzbringenden Verwendung von Staatsmitteln die dringende Forderung aufgestellt werden, zu allen Arbeiten,