

### Das Wesen der Donaufrage.

Von Ministerialrat Eugen v. Kvassay.

Budapest, 29. Juli.

Die Bedeutung der Donau begann in das öffentliche Bewußtsein überzugehen, als die Seere der Mittelmächte und Bulgarien sich im Timoktale vereinigten. Es ist nicht unsere Aufgabe, die politischen und sonstigen Beziehungen dieses Kriegereignisses zu würdigen, wir wollen aber im Nachstehenden seine Wirkung auf den Donauverkehr mit einigen Daten beleuchten.

Im Jahre 1915 konnte der Verkehr auf diesem Donauabschnitt nur im Herbst aufgenommen werden. In dieser Periode passierten 419 beladene, 344 leere Schlepper und 832 Dampfer mit 1,257.224 Meterzentnern das Eisene Tor, die Einnahmen an Gebühren betrugen bloß 237.390 Kronen. Bereits in der Periode vom 1. Januar 1916 bis Ende Mai dieses Jahres, also in fünf Monaten betrug die Zahl der das Eisene Tor passierenden leeren Schleppschiffe 2311, der beladenen 2311, der Dampfer 1529 mit Waren im Gesamtgewichte von 11,535.509 Meterzentnern, die Gebühreneinnahme stieg aber auf 2,393.312 Kronen empor, wobei zu bemerken ist, daß zur selben Zeit der Verkehr unterhalb Galatz, wie auch heute noch, geruht hat.

Aus alledem ist zu ersehen, daß die Mittelmächte zu jener Zeit, da sie vom Seeverkehr ganz abgeschnitten waren, durch das Eisene Tor in einem halben Jahre einen Verkehr von nahezu 12 Millionen Meterzentnern abzuwickeln imstande waren, dessen überwiegenden Teil Getreidearten bildeten. Dieser Verkehr wird hoffentlich bis zur Beendigung des Krieges keine Behinderung erfahren.

Darin liegt eben das Wesen der Donaufrage. Keine anderweitige Lösung hätte derartige Ergebnisse aufzuweisen vermocht; die riesigen Warenmengen, die dort während dieser Zeit befördert werden mußten und auch gegenwärtig befördert werden müssen, konnte und kann man nur auf dem Donauwege abwickeln, weil zur selben Zeit auch an die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen die höchsten Anforderungen gestellt wurden. Diese Bedeutung der Donau stützt sich in erster Linie auf die Tatsache, daß Rumänien und Bulgarien derartige Produktmengen an die Zentralmächte abzugeben vermochten, durch die sie die zur Erhaltung des Daseins notwendigen Abgänge ersetzen konnten und auch in Zukunft werden ersetzen können.

Nehmen wir für einen Augenblick an, daß Bulgarien und Rumänien Gebiete wären, die sich — Griechenland gleich — nicht mit dem benötigten Getreide versehen könnten. In diesem Falle würde die Wichtigkeit der Donau unterhalb des Eisernen Tores aus dem Gesichtspunkte der Lebensmittelversorgung auf ein Minimum herabsinken. Jede Straße, jede Eisenbahn, jeder Wasserweg hat seine Zonen, innerhalb deren sie den Verkehr an sich zu ziehen fähig sind; es kann auch bei der Donau in erster Reihe nur von der Bindung, beziehungsweise der Erweckung dieses Verkehrs die Rede sein, und wir fassen die Donaufrage nur dann richtig auf und lösen sie nur in richtiger Weise, wenn wir ihren Verus in diesem Belange zu fördern trachten. Uebrigens hat die gesunde Entwicklung nach dieser Richtung bereits in ziemlich großen Dimensionen begonnen.

Daß die Donau als Wasserstraße bedeutend besser als ihr Ruf ist, haben die Tatsachen bereits erwiesen; die Schiffer wissen, daß die Schiffbarkeit dieses Stromes in den letzten zwei Jahrzehnten infolge der großangelegten Arbeiten riesenmäßige Fortschritte gemacht hat. Dies ist aber die Hauptsache und diese Tatsache wird sich in dem öffentlichen Bewußtsein allmählich Bahn brechen.

Die notwendige Folge der gesunden Entwicklung war, daß die Mittelmächte hinsichtlich der Getreideversorgung drei miteinander organisch verbundene Zentralen gegründet haben, die auch nach der Wiederverkehr friedlicher Zustände eine gewisse Zeit lang und mit gewissen Aenderungen, eventuell aber für die Dauer bestehen bleiben und dazu beitragen werden, daß der Verkehr auf dem Ströme von unten nach aufwärts ständig alimentiert werde. Außer

dem Getreide gibt es aber noch viele andere Waren und Produkte, die den Donauweg stromaufwärts vorteilhaft benützen können. All diese Artikel wird der aufzunehmende Verkehr in erster Linie ermitteln und in Bewegung setzen. Eine kaum geringere Bedeutung für den Donauverkehr besitzt die Gründung der Balkan-Kohlenhandels-A. G., die, wenn sie auch nur einen Teil des auf 25—30 Millionen Meterzentner geschätzten Kohlenbedarfes des Balkans an sich wird reißen können, schon an und für sich der Schifffahrt talwärts bis zu einem gewissen Grade dauernde Beschäftigung sichern wird. Der Transport von Getreide nach aufwärts, jener der Kohle nach abwärts wird zugleich großen Einfluß auf die Herabsetzung der Tarife üben.

Eine weitere Entwicklung der Donaufrage zeigt auch der Umstand, daß die größten Schifffahrtsunternehmen, wie die Donau Dampfschiffahrt-Gesellschaft und die königliche Ungarische Fluß- und Seeschiffahrtgesellschaft, ihre Kapitalien wesentlich erhöhen, um ihren Schiffspark zu vergrößern. Ueberdies wurde im Bayerischen Lloyd während des Krieges eine neue Schifffahrtsunternehmung gegründet. Der Donauschiffspark erfuhr weiterhin noch dadurch eine Vermehrung, daß vom Rhein und von der Elbe 16 Propeller in zerlegtem Zustande auf die Donau herübergebracht wurden.

Ziehen wir noch in Betracht, daß nicht nur die bestehenden SchiffsWerften ihre Leistungsfähigkeit erhöhen, sondern auch der Plan der Errichtung neuer SchiffsWerften in ein ernstes Stadium getreten ist, so haben wir jene Momente erwähnt, die auf diesem Gebiete seit einem halben Jahre aufgetaucht sind. Hierbei haben wir uns absichtlich nicht über jene Symptome verbreitet, die die Donaufrage

in anderen Zweigen des industriellen und kommerziellen Lebens an die Oberfläche gebracht hat und der Lösung näherbringt. Die volkswirtschaftlichen Faktoren an den Ufern der majestätisch dahinstießenden Donau haben sich vielleicht noch niemals so intensiv und verständnisinnig mit der Ausnützung dieses Wasserweges ersten Ranges befaßt, wie seit der Zeit, da „die befreite Donau“ zum ge- flügeltesten Wort geworden ist.

Es ist natürlich, daß die Verkehrsgrenze der Donau sich nicht nur von Regensburg bis Sulina erstreckt, sie wird vielmehr nach dem Ausbau der geplanten deutschen und österreichischen Kanäle mit der Nord- und der Ostsee in organische Verbindung gelangen. Andererseits wird nach Eintritt des Friedens die Wirkung des Donauverkehrs sich auf das Schwarze Meer, ja sogar über die Dardanellen hinaus auf das Mittelmeer, und durch den Suezkanal auf noch entferntere Länder und Erdteile ausdehnen. Indes würde man das Wesen der Donaufrage verfehlen, wollte man sie nicht in erster Reihe im Donautale selbst der Lösung zuführen.

Der bedeutendste Teil des Donauverkehrs wird sich auch in Zukunft zweifellos in diesem engeren Rahmen abwickeln, da weder Deutschland, noch Oesterreich, noch Ungarn auf das Meer verzichten werden. Ja, es ist im Gegenteil, insbesondere was Deutschland betrifft, eine noch kräftigere Entwicklung zu gewärtigen. Darauf weist auch jene riesige Bautätigkeit hin, durch die Deutschland die Förderung und Vermehrung seiner Handelsflotte auch während des Krieges fortzusetzen beabsichtigt ist.