

Das Donau-Adria-Problem.

Von Dr. Julius Sylvester,*)

Präsident des österreichischen Abgeordnetenhauses.

Gegenwärtig wird das Reich der Möglichkeiten, wie sich die Verhältnisse nach Beendigung des Krieges in Europa gestalten können, vielfach erörtert und durchdacht. Dabei ist es selbstverständlich, daß viele unfruchtbare Arbeit geleistet wird, daß sich die Wirklichkeit oft ganz anders gestaltet, als sie von einzelnen angenommen wird. Nichtsdestoweniger ist gerade die jetzige Zeit dazu angetan, sich mit den Verhältnissen und mit den allfälligen Gestaltungen nach dem Kriege zu beschäftigen, weil der Zustand, in dem sich Europa nach dem Kriege befinden wird, jedenfalls ganz anders geartet sein wird als der vor dem Kriege. Insbesondere gilt dies von den wirtschaftlichen Verhältnissen.

Bisher waren unsere Blicke unverwandt nach dem Westen gerichtet. Die Abenteuerlust führte unsere Jugend nach Nord- und Südamerika. Auch die Auswanderer richteten ihre Wege nach dem Westen. Darum hat auch die Ausgestaltung des Verkehrs zwischen Europa und Amerika ungeheuer an Ausdehnung gewonnen. Vorausichtlich dürfte aber künftighin in dieser Richtung ein Stillstand, wenn nicht gar ein Rückgang eintreten. Die Blicke, die bisher unverwandt nach Westen gerichtet waren, werden sich mehr und mehr nach Osten wenden. In der Tat stehen wir vor einer Wiedergeburt (Renaissance) des Ostens. Zwei große Wasserarme sind hierbei in erster Linie von uns zu beachten, das sind die Donau und die Adria. Sie umfassen den größten Teil des Balkans und vermitteln schon jetzt den Hauptverkehr nach den östlichen Ländern. Der Verkehr in der Adria wie auch auf der Donau war bis jetzt ziemlich einseitig gestaltet. Die Unternehmer der Adria-Schiffahrtsgesellschaften kümmerten sich wenig um die Schiffahrtsgesellschaften der Donau. Im Warenverkehr machte sich ab und zu sogar ein Wettbewerb geltend. Von einem Zusammenarbeiten war kaum die Rede. Obwohl die meisten Schiffahrtsgesellschaften vom Staate ausgiebige Hilfgelder bezogen, so nahm auch der Staat wenig Einfluss, daß der Verkehr auf diesen großen Wasserarmen im Interesse der Gesamtheit der beiden Staaten Oesterreich und Ungarn gelöst werde. Es ist daher notwendig, schon jetzt darauf hinzuweisen, daß künftighin sowohl im Warenverkehr wie auch im Personenverkehr ein Zusammenarbeiten unbedingt notwendig werden wird, wenn den Anforderungen der Zukunft im Verkehr mit dem Osten Genüge geleistet werden soll. Lange hat es gebraucht, um den Verkehr der Schiffahrtsgesellschaften in der Adria in eine gewisse Ordnung zu bringen. Die einzelnen Gesellschaften kümmerten sich wenig um die anderen Gesellschaften, sie fuhren vom Hafenort ab, wann es ihnen beliebte, kümmerten sich nicht um die Anschlüsse, traten ab und zu zum Schaden des Verkehrs in Wettbewerb. Trotzdem waren fast alle von den beiden Staaten Oesterreich und Ungarn subventioniert. Erst nach und nach gelang es, eine gewisse Ordnung im Dalmatiner Verkehr, im Verkehr nach Nord- und Südamerika, nach Konstantinopel und Smyrna und darüber hinaus ins Schwarze Meer zu bringen. Insbesondere der Oesterreichische Lloyd hat sich in dieser Richtung schon seit vielen Jahrzehnten außerordentliche Verdienste erworben. In den jüngsten Verträgen, die der Lloyd mit dem Staate abschloß, war ja auch der Suez-, Indien- und Japanverkehr entsprechend berücksichtigt. Allmählich traten auch die Schiffahrtsgesellschaften unter sich in Verbindung und in Vertragsverhältnisse, um

den Verkehr nach Osten und Westen zu regeln und ihre Fahrgebiete einzuteilen. Schon vor Jahren wurde ein derartiger Vertrag zwischen der Ungarischen Schiffahrtsgesellschaft Adria und dem Oesterreichischen Lloyd abgeschlossen. In neuerer Zeit haben sich auch der Oesterreichische Lloyd und die Austro-Americana auseinandergesetzt. Trotzdem blieb insbesondere im Dalmatiner Kleinverkehr noch vieles zu wünschen übrig, und in Zukunft muß das Handelsministerium, das zur Ordnung des Schiffsverkehrs berufen ist, das größte Gewicht darauf legen, daß die Verkehrsverhältnisse in der Adria den Verkehrsbedürfnissen streng angepaßt werden.

Dabei soll es aber nicht sein Bewenden haben. Um den Verkehr nach Osten zweckmäßig und den Bedürfnissen entsprechend einzurichten, ist es notwendig, daß die Ministerien der beiden Staaten sich in Verbindung setzen und im Verein mit den Vertretern der Schiffahrtsgesellschaften der Donau und der Schiffahrtsgesellschaften der Adria einen einheitlichen, zielbewußten und allen Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Verkehr nach dem Osten einrichten. Der bis jetzt schon teilweise bestandene Rundreiseverkehr Donau—Bosporus—Adria mit seiner Fortsetzung nach Norden mit Südbahn und Tauernbahn muß noch mehr ausgebaut werden. Die Anschlüsse müssen so eingerichtet werden, wie dies bei dem internationalen Bahnverkehr jetzt schon eingerichtet ist. Die Einberufung einer Verkehrs-Konferenz der beteiligten staatlichen Behörden und der Vertreter der beteiligten Schiffahrtsgesellschaften erscheint unter solchen Umständen schon jetzt geboten. Der Donau- und Adriaverkehr muß einheitlich gestaltet werden. Ein Wettbewerb zwischen beiden soll künftighin möglichst ausgeschaltet werden. Hierbei ist insbesondere auf die Ästluenzlinien im Schwarzen Meere, auf den Bahnverkehr in Kleinasien und in der Richtung des Suezkanals Bedacht zu nehmen. Die Fahrplankonferenzen,

*) Diese Ausführungen erscheinen gleichzeitig in der vom gewesenen ungarischen Minister Geheimen Rat Dr. Georg Lukacs redigierten Revue Die Monarchie.

die schon jetzt beim europäischen Bahnverkehr von Zeit zu Zeit stattgefunden haben, müssen künftighin auch beim Donau-Adria-Verkehr eingerichtet werden. Durch eine zweckmäßige Einrichtung der Verkehrsverhältnisse wird zweifellos am besten der nahe Osten erschlossen werden, und die beiden Staaten werden hiervon den größten Vorteil genießen.

Bei der letzten Wirtschaftskonferenz in München wurden auch Vorträge über die Ausgestaltung des Kanalsystems in Bayern gehalten und insbesondere die Verbindung des Rheins und der Donau wieder in bestimmte Aussicht genommen. Auch die Ausgestaltung des Verkehrs bis Ulm soll in Angriff genommen werden. Es wäre daher zweckmäßig, zu einer in Aussicht genommenen Konferenz das bayerische Verkehrsministerium einzuladen. Alle diese Arbeiten, die so notwendig sind, müssen schon jetzt gemacht werden, damit bei Beginn des Friedens die Vorarbeiten für diesen Zweck bereits geleistet sind. Oesterreich soll in dieser Richtung seinem Namen gerecht werden.