

Die Donaukonferenz

Die Donaukonferenz nun soll für die Regierungen der Donauländer eine Vorarbeit leisten, weil zum vollen Geltendmachen dieser Verkehrsstraße nicht wenig zu tun sein wird. Technisch sowohl, wie verkehrspolitisch. Die Schöpfungen der stürmisch fortschreitenden Wasserbautechnik sind so maßgebend und ihre Ergebnisse sind so aussichtsreich, daß auch an die Verbesserungen des Donauweges Forderungen gestellt zu werden beginnen, vor deren Uferlosigkeit zu warnen nicht unangebracht sein dürfte, weil sonst das leicht und rasch Erreichbare nicht un schwer in Gefahr geraten kann. Es kann nicht meine Sache sein, auf einzelne Wünsche hinzuweisen, deren Ausführung durch die Voraussetzungen sehr langer Zeit und unbegrenzter, weil fast unberechenbarer Geldmittel nahezu unmöglich erscheint. Noch bevor die Verbindung der Donau mit den nördlichen Strömen Mitteleuropas wird vollzogen sein können, muß für die Donau jene technische Arbeit in Angriff genommen oder geleistet sein, welche sie in Anspruch nehmen kann. Es heiße Wasser in die Donau tragen (deren sie ja regelmäßig genug hat, wenn sie überall richtig reguliert ist), die einzelnen Forderungen über Wasser, Landungs- und Umschlagplätze, Schutz- und Handelshäfen zu wiederholen, zumal in jedem Uferlaute diese Dinge ebensolange bekannt wie zu wenig jenuürdigt worden sind. Die Fahrbetriebsmittel müssen sich überdies dem Zustande der Fahrstraße anpassen; ihre Größe und Bauart hängt von diesem Zustande ab. Haben die technischen Gedanken durch Beachtung der Voraussetzungen ihrer Durchführbarkeit sich in Taten umgesetzt, so kann es auch an der

Einsicht nicht fehlen, verkehrspolitisch zu handeln. Da werden die Staatsregierungen vor allem, da sie doch vielfach die Eisenbahnen beherrschen, sich von dem großen Verkehrsirrtum des vorigen Jahrhunderts, der leider noch in das gegenwärtige hereinragt, befreien müssen, daß Schiene und Wasserweg im Wettbewerb zu stehen haben. Noch leuchtet die Wahrheit nicht in alle Verkehrsangelegenheiten, daß jene zwei sich zu ergänzen und zu unterstützen berufen sind. Unter dem Titel mancher Notstandstarife zum Beispiel verbirgt sich noch immer jener alte Irrtum, ja die Handhabe hoher Umschlagsgebühren verhindert noch immer ein segensreiches Einbernehmen von Schiff und Bahnwagen. Noch immer kann man an Flußufern den historischen Packträger oder den alten Schublarren statt elektrischer Krane beobachten. Das ganze Gebiet von Staffeln, Anstöß- und Umschlagstarifen bedarf großzügiger Umwandlung.

Freie Frachtkonferenzen sind die Pioniere der Staatsverwaltungen; sie machen vor allem den Weg frei für die öffentliche Meinung, die das Ziel sehen will, nach dem sie geführt werden soll.

Aus Budapest wird uns berichtet: Das „Neue Wiener Journal“ veröffentlicht unter andern folgende Äußerungen:

Dr.-Ing. h. c. Albert Ballin,
Generaldirektor der Hamburg-Amerika-Paketfahrt-
A. G., Hamburg.

In Hamburg steht man den Bestrebungen, durch eine Verbindung der Donau mit der Elbe engere wirtschaftliche Beziehungen zwischen Oesterreich-Ungarn und Norddeutschland zu schaffen, mit herzlichster Sympathie gegenüber. Auch wir hoffen, daß die Freundes- und Bundesbrüderschaft, die der Krieg zwischen Ungarn und Deutschland neu besiegelt hat, eine verstärkte wirtschaftliche Grundlage finden wird, für welche möglichst enge Verkehrsbeziehungen eine Notwendigkeit sind. Den Verhandlungen über die Schaffung solcher Verkehrsbeziehungen folgen wir deshalb mit dem lebhaftesten Interesse und wünschen ihnen einen durchschlagenden Erfolg.

Arthur v. Gwinner,
Generaldirektor der Deutschen Bank, Mitglied des
preussischen Herrenhauses.

Die Deutsche Bank hat ihre Stellung zu den Zielen der Donaukonferenz neuerdings und mitten im Kriege durch die Errichtung der Ungarischen Erdgas-Aktiengesellschaft bekundet. In Wilhelm Meisters Lehrbrief steht: „Die Worte sind gut, aber sie sind nicht des Beste. Wo die Worte fehlen, spricht die Tat.“

Geheimer Rat Professor Dr. Gustav v. Schmoller,
Mitglied des preussischen Herrenhauses, Mitglied
der Akademie der Wissenschaften.

Deutschland und Ungarn haben stets in geographischer Lage, nationalen Interessen und Geschichte begründete Sympathien für einander gehabt. Die natürliche historische Eifersucht, die früher zwischen Oesterreich und Preußen vorhanden war, hat zwischen Deutschland und Ungarn nie bestanden. Aber seit Oesterreich und Preußen sich neuerdings immer enger verbündet haben, muß auch Ungarn vermeiden, was dieses Bündnis stören könnte. Eine Handels- und Zollvereinbarung zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn liegt auf der Basis der gemeinsamen Interessen beider Reiche, ist nötig gegenüber den Mitteleuropa feindlichen Weltmächten. Auf dieser Basis bildet es aber ein gefährliches Hindernis, wenn Ungarn den Zoll- und Handelsverband mit Oesterreich beseitigen will.

Fr. Naumann,
der Verfasser von „Mitteleuropa“.

Sehr geehrte Redaktion!

Da ich bei der Rückkehr von der bulgarischen Reise der deutschen Reichstagsabgeordneten auf dem schönen Budapest Dampf „Herzogin Sophie“ von Mutschun bis Budapest Stromauf gefahren bin, und da ich den größten Teil der fahrbaren Strecke oberhalb Budapest von früher kenne, so tritt bei Empfang Ihrer freundlichen Anfrage die Donau in ihrer ganzen Größe und Kraft vor mein geistiges Auge, und ich sehe den mächtigsten der mitteleuropäischen Ströme in seiner völlerverbindenden Bedeutung. Noch ist es nicht an der Zeit, über das Gebiet der untersten Donau etwas Bestimmtes zu sagen. Alles aber, was oberhalb von Orsova liegt, gehört heute den verbündeten Staaten, und das rechte Ufer gehört noch weiterhin unsern tapferen bulgarischen Waffenbrüdern. Da sich nun aus der gemeinsamen Kriegsarbeit schon jetzt ganz von selbst eine Gemeinsamkeit der wirtschaftlichen Interessen ergibt, so wächst der Wert der Donauschiffahrt für Kultur und Politik aller anliegenden Länder. Die Herbeiführung eines umfangreichen, billigen und technisch vollkommenen Flußschiffahrtssystems ist ebensowohl ein Interesse der Arbeiter im nordwestlichen wie der

Kohlenverbraucher im südöstlichen Gebiet. Die neuen Verkehrsanlagen in der Nähe des Eisernen Tores sind sicherlich von guter Vorbedeutung für eine Zeit, in der durch gemeinschaftlichen Fleiß alle bisherigen Schwierigkeiten überwunden werden. Dann wird auch zugleich mit dem steigenden Güteraustausch der Personenverkehr wachsen, und den Reichsdeutschen werden die Schönheiten der Hauptstädte an der Donau und die wunderbaren Landschaftsbilder von Passau bis Budapest und von Belgrad bis Mutschun sehr viel bekannter und vertrauter werden als bisher. Gerade in den nächsten Jahren nach dem Kriege, in denen sich der Besuch französischer und italienischer Küstenorte für uns fast von selber verbietet, kann das Südgelände der Donau bei rechtzeitiger Herstellung geeigneter Unterkunftsorte eines Teil des großen Verkehrs an sich heranziehen.

Ich schließe mit dem Wunsche, daß die Beratungen der Donaukonferenz in Budapest von bestem Erfolg sein mögen.

In vorzüglicher Hochachtung
Fr. Naumann