

Ein Großschiffahrtweg Donau — Rhein.

Die Idee einer wirtschaftlichen Annäherung zwischen Deutschland und Oesterreich wird noch immer in beiden Ländern lebhaft diskutiert, ohne daß man jedoch sagen könnte, daß wesentliche neue Ergebnisse zutage gefördert worden wären. Man kann jedoch bemerken, daß der erste Enthusiasmus einer mehr kritischen Stimmung Platz zu machen beginnt, die die großen Schwierigkeiten, insbesondere in zollpolitischer Hinsicht, nicht unbeachtet läßt. Ein Gebiet existiert jedoch, auf dem eine Annäherung keinerlei Bedenken unterliegen kann, vielmehr jeder Fortschritt unbedingt zu begrüßen wäre. Wir meinen das Gebiet des Verkehrswezens. Jede Ausgestaltung und Verbesserung der Verbindungen zwischen uns und dem Deutschen Reich kommt beiden Teilen zugute, knüpft die wirtschaftlichen und geistigen Bande fester und liegt überdies auch im Interesse der Beherrschten. In beiden Ländern ist nun in diesem Zusammenhang auch das Projekt einer Schiffahrtverbindung zwischen Donau und Rhein neu aufgeworfen worden und wird in der Fachpresse der Erörterung unterzogen. Bekanntlich besteht ja bereits seit langer Zeit ein Kanal zwischen dem Main und der oberen Donau, der aber infolge seiner veralteten Bauart, insbesondere seiner viel zu geringen Dimensionierung, keine wirtschaftliche Bedeutung hat. Auch erfordert die Herstellung eines Großschiffahrtweges zwischen Rhein und Donau eine entsprechende Kanalisierung des Mains und die Herrichtung der oberen Donau. Beide vorbereitenden Maßnahmen sind in sichere Aussicht genommen, und kürzlich erst hat König Ludwig von Bayern, dessen warmes Interesse für die Binnenschiffahrt bekannt ist, die Inangriffnahme dieser Arbeiten gerade in bezug auf die spätere Verbindung Rhein—Donau zuversichtlich angekündigt.

Allerdings hängt in Deutschland der weitere Ausbau der Wasserstraßen von der Durchführung des Gesetzes über Schiffahrtabgaben ab, dem bisher Oesterreich und Holland Widerstand entgegengekehrt haben. Es ist nun leicht möglich, daß die Schiffahrt auf den verträglich internationalen Strömen Donau und Rhein bei den Friedensverhandlungen zur Sprache gebracht werden wird. Vielleicht wird Deutschland gerade aus dem Weltkriege die Folgerung ziehen, daß es nicht geraten sei, den Verkehr zwischen den verbündeten Reichen durch Abgaben zu erschweren. Dies wäre das Gegenteil einer wirtschaftlichen Annäherung. Zweifellos wird die deutsche Industrie nach dem Kriege auf dem Weltmarkt großen Schwierigkeiten begegnen, und sie wird daher trachten müssen, die Produktions- und Absatzbedingungen der verbündeten Staaten von Hamburg bis Bagdad möglichst zu heben. Es wäre nun zweifellos ein Fortschritt von ungeheurer Wichtigkeit, wenn die hochentwickelte Industrie Westdeutschlands ihre Waren auf dem billigen Wasserweg in die Balkanländer und die Türkei senden könnte. Im Austausch würden die landwirtschaftlichen Produkte des Ostens die Donau und den Rhein hinaufschwimmen und in Deutschland größtenteils überseeische Probenienzen ersetzen, die heute über Antwerpen hereinkommen. Aus letzterem Grund würde auch gegen eine solche Kanalverbindung der Widerstand der Agrarier verstummen, weil eben in dieser Relation nicht deutsche, sondern ausländische Produkte durch Erzeugnisse Ungarns, der Balkanländer und der Türkei konkurrenzieren würden.

In einer kürzlich erschienenen Abhandlung berechnet Ingenieur Rosmeyer die Wasserfracht von Köln bis Mitte Balkan (2500 Kilometer) auf 8,67 Mark pro Tonne, wahrscheinlich würde sie jedoch niedriger sein. Demgegenüber betrug vor dem Kriege der Seefrachtfuß für dieselbe Relation, die jedoch auf dem Seeweg 7340 Kilometer ausmacht, zirka 14 Mark. Bei der ungeheuren Steigerung der Frachten wird aber noch lange Zeit nach dem Kriege die Seefracht mindestens das Doppelte dieses Friedensfußes ausmachen. Ingenieur Rosmeyer verlangt sofortige Herstellung wenigstens der rohen Kanalrinne und meint, daß die Fertigstellung der Kanalstraße während des Krieges 30 Millionen Mark kosten würde. Es scheint uns allerdings, daß die Herstellung während des Krieges doch auf Schwierigkeiten stoßen würde, schon mit Rücksicht auf den Arbeitermangel, der auch durch die vorgeschlagene Heranziehung von Kriegsgefangenen nicht vermieden werden kann.

Ein militärisch hochbedeutender Umstand ist darin zu erblicken, daß eine solche Wasserstraße die verbündeten Reiche im Kriegsfall vom Seeweg emanzipieren würde, der an den mächtigen englischen Flottenstationen vorüberführt. Ein wichtiger Teil des deutschen Außenverkehrs wäre hierdurch der Einwirkung durch die englische Flotte gänzlich entzogen. Vorausgesetzt ist natürlich, daß die Verhältnisse auf der unteren Donau in einem uns günstigen Sinn geregelt werden.

Bekanntlich leidet die Donau unter dem Mangel, daß die meisten Transporte bergauf gehen, während es an Niedrachfracht mangelt. Dies ist der Hauptgrund, weshalb die Donau so verödet daliegt und den Vergleich mit dem Rhein in keiner Weise aushalten kann. Die Verbindung mit Main und Rhein würde nun einen zweifellos sehr bedeutenden Talverkehr schaffen. Während bergwärts Getreide, Holz, Petroleum usw. schwimmen würden, könnten talwärts Kohle, Eisen, chemische Produkte und zahlreiche Industrieartikel transportiert werden. Es wäre auf diese Weise möglich, den Vorrprung, den heute noch England durch die Seefracht in der Türkei und an den Balkanküsten hat, auszugleichen und deutsche Produkte an die Stelle englischer zu setzen.