

### Der Rhein-Donau-Weg.

Ueber die Hauptverkehrsader, die die Mittelmächte zu verbinden berufen ist, schreibt Rosemeyer in der „Allmählichen Volkszeitung“:

Norddeuropa und das Schwarze Meer werden durch zwei Wasserstraßen verbunden. Seit alters her führt ein Weg über das Meer, an Gibraltar und Malta vorbei, durch die Dardanellen. In den vierziger Jahren wurde der Ludwigskanal von Bamberg nach Kelheim gebaut und dadurch die Stromgebiete des Rheins mit denen der Donau verbunden. Seitdem führt eine zweite Wasserstraße binnenlands von Norddeuropa über den Rhein, den Main und den Ludwigskanal zur Donau, bis zum Schwarzen Meer. Der Ludwigskanal ist zu klein angelegt, er reicht höchstens für 200 Tonnen-Schiffe aus. Der Main und die Donau, ja auch der Rhein, waren aber damals für größere Schiffe, 1000 bis 3000 Tonnen, so, wie sie heute verkehren, auch noch nicht befahrbar. Mit dem Fortschreiten unserer Verkehrseinrichtungen verschwanden die Vorteile, welche vorher selbst solche schlecht ausgebauten Wasserstraßen geboten hatten, mehr und mehr. Mit dem Seeweg konnte dieser Donau-Rhein-Weg aber niemals konkurrieren. Die Frachten auf dem schlecht ausgebauten Donau-Rhein-Weg waren gegenüber dem Seeweg viel zu teuer und deshalb hatte diese Wasserstraße nur für enger liegende Bezirke, wie vor Oesterreich nach Deutschland, Bedeutung. Für weitere Strecken zog man die Eisenbahn sogar der Donau vor, Allerding's ein teures Vergnügen. Um die jetzt in Rumänien lagernden drei Millionen Tonnen Getreide nach Deutschland zu rollen, mühten zum Beispiel 15.000 D-Wagen ein ganzes Jahr lang fahren. Woher sollen wir aber jetzt die 15.000 D-Wagen nehmen? Der Donauweg in seiner heutigen Form muß hier helfend eingreifen; das genügt aber auch nicht. Wenn jetzt eine der schwersten Unterlassungssünden im Kriege aufgedeckt wurde und nun der Donau-Rhein-Weg besser ausgebaut werden soll, so sind dafür vornehmlich drei Gründe maßgebend: erstens Sicherung unserer rückwärtigen Verbindungen und Sicherung des Verkehrs der Mittelmächte untereinander, sodann die Erzielung größerer Leistungsfähigkeit durch Verwendung größerer Schiffsgesäße und endlich billigere Frachtkosten.

Der Rhein ist reguliert, und das mit geradezu glänzendem Erfolg. Die Mainkanalisierung soll ganz durchgeführt werden. Die Donau ist ebenfalls gut reguliert und kann wohl für noch größere Schiffe befahrbar gemacht werden. So erübrigt sich dann noch der Bau eines

Donau-Main-Kanals von entsprechenden Abmessungen, für 1000 bis 1250 Tonnen-Schiffe befahrbar, und die größere Leistungsfähigkeit des Donau-Rhein-Weges ist vorhanden. Viele Verkehrspolitiker behaupten, Constanza liege Hamburg näher als Regensburg, denn die Seefracht von Constanza ist billiger! Die wesentlichste Bedingung für eine Ausdehnung des Donau-Rhein-Verkehrs im Frieden liegt in geringeren Frachtkosten, gegenüber dem Seeweg. Sind diese billigeren Frachtkosten nicht zu erzielen, dann verliert der Donau-Rhein-Weg seine Anziehungskraft. Könnte man auf einem gut ausgebauten Donau-Rhein-Weg billiger verfrachten als auf dem Seeweg? Diese Frage ist nach Rosemeyer zu bejahen. Die niedrigere Gestaltung der Frachtkosten auf dem Donau-Rhein-Weg ist nur davon abhängig, daß der Schiffahrtsbetrieb in möglichst großen Schiffseinheiten auf dem ganzen Wege glatt durchgeführt werden kann und daß für alle Frachten geeignete Ruffrachten erhältlich sind.

Dazu ist erforderlich, daß ein neuer Donau-Main-Kanal für 1000 bis 1250 Tonnen-Schiffe befahrbar hergestellt, der Main kanalisiert, die obere Donau bis Kelheim entsprechend reguliert wird. Besondere Behandlung erfordern die Donau-Tatarastrecken und das Eisener Tor, die Jahrhunderte alte Barre zwischen Orient und Okzident. Diese Barre können wir nicht beseitigen. Doch können wir auch die ganze 114 Kilometer lange Donauschleife mit den Schnellen von Jucz, den Engen von Kasan, dem Eisernen Tor und dem gefährlichen Fahrwasser unterhalb des Eisernen Tores durch einen 18.000 Meter langen Kanaltunnel von Jucz nach Brja Palanka abschneiden. Dadurch werden 65 Kilometer Stromweg erspart. Ein ausgearbeiteter Entwurf zu einem solchen Kanaltunnel ist von Rosemeyer auf der Donaukonferenz ausführlich vorgebracht worden. Werden diese Arbeiten ausgeführt, dann ist ein schlanker Schiffahrtsbetrieb auf dem ganzen Donau-Rhein-Weg möglich. Genügende Ruffrachten bieten sich den Lastschiffen, die vom Balkan mit Getreide und dergleichen zum Rhein kommen, in Kohlen und Industrieprodukten.

Der Verfasser berechnet auf dieser Grundlage die Frachtkosten genau von Constanza bis Rotterdam und findet sie niedriger als die Seefracht, insbesondere nach dem Kriege. Seine Darlegungen beweisen, daß es sich auch vom wirtschaftlichen Standpunkt aus wohl verlohne, allein um der erreichbaren Frachtvorteile halber den Donau-Rhein-Weg so vollkommen auszubauen, daß diese Vorteile erzielt werden können. Ein unvollkommen ausgebauter Donau-Rhein-Weg, der nur Schiffe ungenügender Größe tragen kann, würde nur lokale Bedeutung haben, weil er dann nicht mit dem Seeweg zu konkurrieren vermag. Ein vollkommen ausgebauter Donau-Rhein-Weg dagegen wird das Rückgrat des Verkehrs zwischen Norddeuropa und dem Balkan sowie Kleinasien bilden. Ein solcher Donau-Rhein-Weg würde in den Händen der Mittelmächte eine Kampflinie sein gegen den von England zu benützenden Seeweg. Dieser Donau-Rhein-Weg diene dann in gleichem Maße dem Vorteil aller anliegenden Staaten von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer.