

Volkswirtschaft.

Die Donaukonferenz in Budapest.

— Gespräch mit einem Fachmann. —

Wien, 31. August.

Wie Sie ja wissen, ist die Donaukonferenz, die am 4. September in Budapest zusammentritt, bereits in den Besprechungen am 8. Juni in Budapest beschlossen worden, damit auf ihr die zwei wichtigsten Fragen: der „Ausbau der Donau zur Großschiffahrtsstraße“ und „die Reform der Rechtsverhältnisse des Donaustromes“ behandelt werden. Die Frage des Ausbaues wird in einem Generalreferat durch einen ungarischen Fachmann behandelt werden, wobei bayerische, österreichische und bulgarische Einzelfragen für die betreffenden Strecken von Fachleuten aus diesen Ländern ergänzend behandelt werden. Die Rechtsfragen werden durch besondere Referenten in zwei Gruppen besprochen. Die öffentlichrechtlichen Reformziele bespricht ein Bayer, die privatrechtlichen ein Oesterreicher, und zwar Dr. Löbl aus Lustig, der zweite Vorsitzende des Elbevereins. Es besteht natürlich die Absicht, keinerlei internationale Fragen anzuschneiden, für deren Aufrolung die Gelegenheit ja offensichtlich nicht günstig wäre.

Es wird sich in der Hauptsache um die Regelung des deutschen Verkehrs handeln, der ja für den Donauweg wenigstens für absehbare Zeit ausschlaggebend erscheint. Diesbezüglich ist ein einheitliches Vorgehen bereits verabredet, und ein möglichst gemeinsames Vorgehen ergibt sich in diesen Fragen als selbstverständlich allein vorteilhaft, da ja, wie immer die wirtschaftliche Annäherung an Deutschland sich nach dem Kriege auch gestalten mag, die Interessen Ungarns und Oesterreichs doch noch enger miteinander verbunden bleiben. Die Ausgestaltung der Donau zu einem Großschiffahrtweg, der, wenn auch in engen Grenzen, mit dem Seeverkehr soll wetteifern können, erfordert natürlich einen Aufwand von vielen Millionen. Auf der Strecke zwischen Regensburg und Engelhartzell ist bereits sehr viel geschehen, aber es muß selbstverständlich die gegenseitige Sicherheit herrschen, daß der Aufwand, der auf der einen Seite gemacht wird, nicht dadurch nutzlos wird, daß die andere Seite nicht gleichfalls alle Arbeit und alle Kosten aufwendet, die zur Erreichung des Zieles notwendig sind. Im engen Zusammenhang mit der großen Aufgabe, welche der Donau hier zugewiesen werden soll, stehen selbstverständlich auch die Kanalbauten. Es handelt sich hier um die drei Hauptkanäle, welche die Verbindung mit dem Rhein, der Oder und der Elbe herzustellen haben. Ueber diese Fragen dürften sich, vor allem was die Reihenfolge des Baues dieser Kanäle betrifft, ziemlich lebhaftere Kontroversen ergeben, da ja dabei verschiedene Einzelinteressen in Betracht und auch miteinander in Widerstreit kommen. Ueber die Bedeutung des vollendeten Wertes kann wohl, obgleich zahlreiche Stimmen laut geworden sind, welche vor einer Ueberschätzung des Donauweges warnen, im großen und ganzen kein Zweifel bestehen. Ein Blick auf die Karte zeigt vor allem, welchen militärischen Wert es haben müßte, wenn deutsche Unterseeboote, Torpedoboote und sogar kleine Kreuzer von der Nordsee ungehindert bis zum Schwarzen Meere und nach Konstantinopel fahren könnten. Besäßen wir diesen Großschiffahrtweg bereits, dann hätte ein deutsches Kriegsschiff im bulgarischen Hafen Rustschuk Anker werfen können.

Was der Donau bisher fehlte, ist eine nach einheitlichen Grundsätzen durchgeführte Stromregulierung vom Beginn ihrer Schiffbarkeit bis ins Schwarze Meer. Die Donauuferstaaten haben zwar bereits viel zur Besehung der Schiffahrtshindernisse getan, aber da jeder Staat für sich, ohne Fühlungnahme mit dem Nachbar, im Interesse des Durchgangsverkehrs gearbeitet hat, blieb noch sehr viel zu tun übrig. So sind zum Beispiel auf der Strecke Wilschhofen—Passau größere Fahrtiefen vorhanden als oberhalb Linz. Da aber der Ortsverkehr zwischen den bayerischen Donaumischlagplätzen unbedeutend ist und Umladungen oder Zuladungen in Passau den Verkehr allzu sehr verteuert hätten, hatte die Donauschiffahrt davon keinen Nutzen. Am dringendsten bedürfen die Strecken oberhalb und unterhalb Wiens, sowie zwischen Dévény und Gönyö einer Verbesserung. Man hat überhaupt bisher nur auf eine ungehinderte Fahrgelegenheit für das 670-Tonnen-Schiff hingearbeitet. Ein großer Binnen- und Durchgangsverkehr erfordert aber das 1000-Tonnen-Schiff, das sich auf der Donau auch oberhalb Budapests immer mehr einbürgert als Normalschiff. Die Mindesttauchtiefe muß danach überall auch bei Niedrigwasser zwei Meter betragen. Diese Vertiefung der Fahrrinne kann nicht auf einmal erfolgen, muß aber überall gleichzeitig und in gleichem Tempo in Angriff genommen werden. Außerdem ist die Fahrrinne so zu erweitern, daß sie zweigeleisig ist, das heißt, daß zwei Schleppzüge einander bequem ausweichen können. Fast das Wichtigste aber ist ein System ordentlicher Winterhäfen, die auf etwa 200 Kilometer erreichbar sind und es bei Eisgang ermöglichen, daß die Schiffahrtspausen möglichst verringert werden. Im Winter ist die Donau nämlich gegenwärtig, besonders in ihrem ungarischen Teile, zwei bis drei Monate lang für den Schiffsverkehr sehr unvollkommen oder auch gar nicht benutzbar, da die Eisverhältnisse sehr schlechte sind. Im Sommer gibt es wieder Perioden großer Trockenheit, die sich bis in den Herbst fortsetzen, so daß gerade in der Zeit der großen Getreideerndtungen nur sehr flachgehende Schiffe den Verkehr aufrechterhalten können. Im Frühjahr aber sind oft die Hochwasser bedenklich. Man sieht also, daß die Aufgaben, welche technisch zu bewältigen sind, damit die Donau ein Großschiffahrtweg werden kann, nicht unterschätzt werden dürfen. Ist sie aber einmal fertig, so wird es sich natürlich in erster Linie um die Erstellung von Tarifen handeln, welche zu ihrer Benützung locken, weil für den Verfrachter der billigere Weg fast unter allen Um-

32