

Die Donau im Krieg und im Frieden.

Einen sehr treffenden Ausdruck hat auf der in der vorigen Woche in Budapest abgehaltenen Donaunkonferenz der ungarische Handelsminister getan. Der Weltkrieg, sagte er, habe förmlich erst zur Entdeckung der Donau und zur richtigen Bewertung des mächtigsten internationalen Wasserweges Europas geführt. In der Tat mußte erst der Weltkrieg kommen mit seiner Absperrung Oesterreich-Ungarns und Deutschlands vom Seeverkehr, um zu erkennen, was die wichtigste Wasserstraße zwischen Mitteleuropa und dem Orient für uns bedeutet. So wie wir vor dem Krieg unsere finanzielle und industrielle Leistungsfähigkeit nicht kannten, ist auch der unschätzbare Wert unsres herrlichen Donaustromes selbst von den besten, kompetentesten Fachleuten nicht genügend gewürdigt worden. Als im Herbst vorigen Jahres Serbien niedergedrungen wurde, da war mit einem Male der Donauweg frei geworden, der wegen der von den Serben gelegten Minen und ihrer Uferbatterien nur bis zum Eisernen Tor hatte befahren werden können. Da ward es auch für jeden offenbar, daß die dadurch hergestellte Verbindung mit Bulgarien und der Türkei nicht nur in militärischer, sondern auch in wirtschaftlicher Beziehung einen enormen Gewinn bedeutet. Rumänien hatte, man kann sagen, schon seit dem Jahre 1914, trotz seines Bündnisses mit unsrer Monarchie, Rußland und Serbien begünstigt, indem es russische, für Serbien bestimmte Waffen- und Munitionstransporte anstandslos auf der Donau passieren ließ, während es allen von uns und Deutschland für die Türkei bestimmten Transporten alle möglichen Hindernisse in den Weg legte. Daß auch aus dem Orient nichts zu uns gelangen konnte, was uns hätte nützen können, war, solange die Donau uns verschlossen blieb, selbstverständlich. In dem Moment, als der Donauweg frei geworden war, änderte sich gründlich zu unsren und unsrer Verbündeten Guntzen das Bild. Seit dieser Zeit konnten alle Waren nach und aus dem Orient ungehindert passieren, und der Gedanke lag nahe, angesichts des von unsren Feinden geführten und auch für die Zeit nach dem Friedensschlusse angebrohten Wirtschaftskrieges als Gegengewicht ein geschlossenes Wirtschaftsgebiet zu bilden, welches außer unsrer Monarchie und Deutschland auch Bulgarien und die Türkei umfassen sollte. Andererseits mußte den feindlichen Staaten daran gelegen sein, diese Verbindung um jeden Preis zu stören und zu diesem Zwecke Rumänien zu gewinnen. Man sieht hieraus, welche bedeutsame Rolle der Donau im Kriege wie im Frieden beschieden ist. Die militärischen Erfolge auf der Balkanhalbinsel lassen mit

Zuversicht erwarten, daß alle gegen die Donauschiffahrt geschmiedeten Pläne und Ränke der Entente ihr nicht gelingen werden. Die Bestrebungen, aus der Donau durch den Bau in sie einmündender Kanäle einen Großschiffahrtsweg vom Rhein und von der Nordsee bis zum Schwarzen Meere zu schaffen, sind nicht neu, sondern sogar schon ziemlich alten Datums. Aber ihre Verwirklichung stieß bisher auf fast unüberwindliche Hindernisse. Nach der Börsenkrise des Jahres 1873 war es für lange Jahre bezüglich aller schon damals vorhandenen Kanalpläne still geworden. Erst das Wasserstraßengesetz, welches das Abgeordnetenhaus im Jahre 1901 unter dem Ministerium Koerber votierte, schien die Kanalprojekte ihrer Erfüllung nahe zu bringen. Aber vornehmlich aus finanziellen Gründen hatte sich eine große Opposition gegen die Ausführung dieser Pläne gebildet. Es wurde eingewendet, daß der Kostenvoranschlag weit überschritten werden würde, daß selbst der in einer zweiten Vorlage zehn Jahre später präliminierte Betrag von 1200 Millionen Kronen nicht genügen werde und daß an eine Rentabilität der Kanäle nicht zu denken sei. Vom rein fiskalischen Standpunkte mögen ja diese Einwendungen nicht unberechtigt gewesen sein. Sie wären aber gewiß in nichts zerfallen, wenn man geahnt hätte, welche kolossale Anforderungen der jetzige Weltkrieg an alle Transportwege und Transportmittel stellen werde. Wie sehr wären die Eisenbahnen entlastet worden, wenn ein ausgebautes Kanalnetz einen Teil der Arbeit hätte übernehmen können. Durch den Weltkrieg sind die Einwendungen, die man vor demselben gegen die Kanalprojekte hatte, hinfällig geworden. Man sieht und hört heute nichts mehr von einer Gegnerschaft gegen den großzügigen Plan, der den Zweck hat, Mitteleuropa und den Orient von der englischen Seeherrschaft und See-tyrannie künftig unabhängig zu machen.

Der Stadt Wien gebührt das Verdienst, die Bewegung in Fluß gebracht zu haben. Anfang Mai dieses Jahres überreichte der Bürgermeister dem Handelsminister eine Denkschrift, die den Großschiffahrtsweg Rhein-Donau-Schwarzes Meer zum Gegenstand hatte. Es wurde darin ausgeführt, daß die Donau, die jetzt im Krieg beim Austausch wichtiger Güter zwischen Mitteleuropa und dem Orient so wertvolle Dienste leistet, auch im Frieden berufen sein werde, hervorragende Aufgaben im Welthandelsverkehr zu erfüllen. Die süddeutschen Uferstaaten Württemberg und Bayern haben sich diesen Bestrebungen angeschlossen und natürlich auch das übrige Deutschland. Von Ungarn verstand sich das ganz von selbst. Damit war auch der Donaunkonferenz ihr Programm gegeben. Vor allem soll der Donaustrom so ausgestaltet werden, daß er unter allen Umständen eine leistungsfähige Großschiffahrt ermöglicht. Die ganze Strecke sei durch einheitliche Wassertiefen zu regulieren. Die schon lange geplanten Wasserstraßen, der Donau-Oberkanal, der Donau-Moldaukanal und der Kanal vom Rhein über den Main zur Donau seien auszuführen, um die Donau auch mit der Oder, der Elbe und dem Rhein in unmittelbare Verbindung zu setzen. Durch die bereits vor vielen Jahren erfolgte Errichtung des Ober-Spree-Kanals würde eine Wasserstraße zwischen Wien, beziehungsweise Budapest, mit Berlin und weiter mit der Nordsee hergestellt, so daß zum Beispiel die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft Frachten bis Berlin und Hamburg übernehmen könnte. Durch die Donauregulierung und die Regulierung des Eisernen Tores ist in unsrer Monarchie schon sehr viel vorgearbeitet worden. Aber was bedeutet dies gegenüber dem, was das Hinzutreten der neuen Kanäle an Verkehrsentwicklung bringen würde. Die Wasserstraße der Donau litt bisher darunter, daß sie nicht, wie es bei den Eisenbahnen der Fall ist, über Abzweigungen verfügt, die ihr Frachten zuführen. Die künftigen Kanäle wären ihre Abzweigungen. Daß auch an eine Abänderung der Donauschiffahrtsverträge gedacht wird, ist nur eine Folge der geänderten Verhältnisse. Bisher gab es ferner eine europäische Donaukommission aus Vertretern der sechs Großmächte, der Türkei und Rumäniens bestehend. Der Vorschlag der Donaunkonferenz in Budapest geht dahin, diese Kommission künftig nur aus den Vertretern der Uferstaaten zusammenzusetzen. Das wäre nun in der Ordnung. Was haben