

Wasserstraßen.

Der Krieg hat die Schwierigkeiten des Verkehrsproblems, die ja auch im Frieden der wirtschaftlichen Versorgung zeitweise große Hindernisse bereitet haben, ins Außerordentliche gesteigert. Selbst Deutschland, das Land des dichtesten und bestorganisierten Eisenbahnverkehrs, konnte diesen Schwierigkeiten nicht gänzlich Herr werden, und ihnen war es zuzuschreiben, daß auch dort, also in einem Reich mit ungeheuren Kohlenüberschüssen, in den großen Verbrauchszentren Kohlenknappheit eingetreten ist. Der Krieg stellte und stellt so ungeheure Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen, die Abnutzung des Eisenbahnkörpers und des rollenden Materials ist eine so starke, die Möglichkeit der Erneuerung und Ergänzung der Verkehrseinrichtungen im Kriege eine so begrenzte, daß die jetzt zutage tretenden Unzulänglichkeiten im Eisenbahnwesen, die sich übrigens in allen vom Krieg unmittelbar betroffenen Staaten bemerkbar machen, nicht wundernehmen dürfen.

Es wird zu den wichtigsten Aufgaben der Uebergangs- und Friedenswirtschaft gehören, die Kriegsschäden an unseren Eisenbahnen so rasch als

möglich zu heilen und diese in großzügiger Weise auszugestalten. Freilich wird man damit allein dem Verkehrsproblem, das schon lange vor dem Kriege in Oesterreich nach einer energischen Lösung drängte, nicht beikommen können. Man wird neue Wege betreten müssen: den Weg der Errichtung von Wasserstraßen, um dem Wirtschaftsleben die zu seiner Entfaltung und zu seiner Blüte notwendige Grundlage eines hochentwickelten Verkehrswesens zu geben. Es ist bezeichnend, daß gerade der gegenwärtige Krieg, der einen Triumph der Eisenbahnen im Dienste der Kriegführung und der Heeresversorgung bedeutet, die Bewegung für den Bau von Schifffahrtskanälen antwachen sieht. Die bährische Kammer hat den Bau des Main-Donau-Kanals beschlossen, der eine schiffbare Straße von der Ostsee bis zum Schwarzen Meer herstellen wird, im preussischen Abgeordnetenhaus hat der Eisenbahnminister, den man doch für einen ressourcegemäßen Gegner von Schifffahrtskanälen halten sollte, sich vor kurzem als eifrigen Anhänger des „Mittelland“-Kanals bekannt, und die deutsch-österreichisch-ungarische Wirtschaftstagung hat sich in der verflossenen Woche in Berlin und Breslau für den Ausbau des deutsch-österreichischen Wasserstraßennetzes ausgesprochen.

Bei uns wird die seit vielen Jahren erörterte Frage des Baues des Donau-Oder-Kanals nicht mehr von der Tagesordnung verschwinden. Der Widerstand gegen dieses bedeutungsvolle Projekt sind zweifellos in der letzten Zeit mit ihren Erfahrungen immer weniger geworden. Und die Idee „Mitteleuropa“, diese Idee einer über den Krieg hinaus fortdauernden engsten, nicht nur politischen, sondern auch wirtschaftlichen Bundesgenossenschaft zwischen den Zentralmächten und ihren jetzigen Kriegsverbündeten, muß den Schifffahrtskanälen, die den Verkehr und den Güteraustausch zwischen den Zentralmächten zu sichern, zu erleichtern und zu verbilligen bestimmt sind, neue Freunde werben.

Zu ihnen ist jetzt als besonders eifervoller und sachkundiger Befürworter des Donau-Oder-Kanals Erzherzog Heinrich Ferdinand getreten, der sich mit den überzeugendsten Gründen für die Errichtung dieses Wasserweges einsetzt. Das oberschlesische, das Mährisch-Osttrauer Kohlen- und Industriegebiet sollen durch Wasserstraßen mit unseren Donauländern und dem Balkan enger verknüpft werden! Die Schifffahrtskanäle werden zu den festesten wirtschaftlichen Bindegliedern des künftigen Mitteleuropa gehören.