

## Der Großschiffahrtweg Rhein—Main—Donau.

In einer der letzten Sitzungen des deutschen Reichstages haben sich sämtliche Redner für den Ausbau des projektierten Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtweges ausgesprochen. Die Donau wurde als das wasserwirtschaftliche Zentralnervensystem des zukünftigen Mitteleuropas bezeichnet, von dem alle anderen großen Wasserwege ausstrahlen. Diese der Verwirklichung nunmehr näher gerückten Bestrebungen im Reichreiche sind auch für uns, für die Donaumonarchie, von großer Wichtigkeit und lenken unsere Aufmerksamkeit auf die vor kurzem im bayerischen Landtag verabschiedete Kanalvorlage, die die Herstellung einer Großschiffahrtstraße von Aschaffenburg bis zur Grenze des Deutschen Reiches unterhalb Passau mit der Linienführung von Aschaffenburg im Maintal aufwärts bis Bamberg und von da über Nürnberg zur Donau vorherzieht. Die zahlreichen Anträge und Vorschläge auf Abänderung dieser Linienführung können derzeit um so eher außeracht gelassen werden, als es sich bei der Vorlage vorläufig nur um eine Projektierung handelt. Auch die technischen Einzelheiten werden erst nach Durchführung der Entwurfsbearbeitung, die wahrscheinlich drei Jahre in Anspruch nehmen dürfte, spruchreif werden.

Der jetzt somit nur in großen Zügen projektierte Kanal wird dreierlei Beweggründen sein Entstehen zu verdanken haben: militärischen Erwägungen, politischen, auf einen engeren und dauernden Zusammenschluß der Zentralmächte und ihrer Bundesgenossen gerichteten Bestrebungen, und schließlich wirtschaftlichen Rücksichten. Die sind naturgemäß von entscheidender Bedeutung. Werden sich doch die Baukosten des Kanals, nach der Schätzung des bayerischen Verkehrsministers, wahrscheinlich auf 650 Millionen Mark belaufen — ein gewaltiger Betrag, den aufzubringen „nicht Sache Bayerns allein sein könne“. Trotzdem sind in Deutschland die wirtschaftlichen Kreise davon überzeugt, daß die Schaffung einer großzügig angelegten Donau-Main-Wasserstraße mit einem Verkehr von 1200 Tonnen-Schiffen, neben der Reaktivierung des Donauweges auf der ganzen Strecke von der Rheinmündung bis zum Goldenen Horn, notwendig und unaufschiebbar sei, und daß hieran Bayern, im Hinblick auf seine geographische Lage, seinen Mangel an Bodenschätzen und seine weite Entfernung vom Meer, ein ganz besonderes Interesse habe.

Die Voraussetzungen für einen starken Verkehr auf der neuen Straße werden nach sachmännischen Annahmen für die Zeit nach dem Kriege zweifellos gegeben sein; der für eine sehr lange Dauer von Jahren behinderte Seeverkehr werde den Donauweg auch fruchtlich außerordentlich günstig beeinflussen. Die Rhein-Donau-Wasserstraße biete aber noch einen weiteren erheblichen Vorteil gegenüber vielen anderen Projekten, weil dadurch auch eine gute Verbindung zwischen den fast rein agrarischen Ländern des Balkans und dem größten Industrie- und Verbrauchsgebiet Deutschlands geschaffen werde. Was die Frage der Erträge anisse anlangt, so wird angenommen, daß sich bei einem Verkehr von zehn Millionen Tonnen — der Anfangsverkehr dürfte ungefähr die Hälfte betragen — der Kanal bezahlt machen könne. Freilich ist hierbei auch die Wirkung des Kanalverkehrs auf die Eisenbahneinnahmen zu berücksichtigen, deren Ausfall schätzungsweise nicht über fünf Millionen Mark im Jahre betragen

dürfte, ein Ausfall, der im Hinblick auf die Bedeutung des Kanals für die Gesamtwirtschaft als erträglich bezeichnet wird. Ueberhaupt sind die Bayern der Ansicht, daß sich heute nicht mit dem Rechenstift klipp und klar nachweisen lasse, ob sich der Kanal in absehbarer Zeit rentieren kann oder ob alljährlich Fehlbeträge zu decken sein werden; es wäre auch grundsätzlich, als Voraussetzung der Erbauung einen ganz genauen rechnerischen Nachweis über die Rentabilität erbringen zu wollen; hier müssen großzügigere Gesichtspunkte maßgebend sein, hier müsse weiter gesehen werden, als nur auf das Soll und Haben der künftigen Kanalverwaltung, hier müsse vor allem neben den ideellen Werten die praktische Bedeutung des Kanalausbaues für die gesamte Wirtschaft des Reiches ins Auge gefaßt werden. Es wird also auch im vorliegenden Falle, wie so oft im Verkehrsweisen, der Grundfals der sogenannten mittelbaren Rentabilität verteidigt.

Die Großschiffahrtstraße, zu der jetzt der erste Grundstein gelegt worden ist, kann nur dann entstehen, wenn die Fortführung des Werkes über Passau hinaus gesichert ist. Das kann nur dadurch geschehen, daß die am Donauverkehr interessierten Uferstaaten, in erster Linie Oesterreich-Ungarn, den Ausbau der Donau auf ihrem Hoheitsgebiet in unmittelbarem Anschluß an die Grenze des Deutschen Reiches weiterzuführen bereit sind, und zwar unter denselben technischen Voraussetzungen und unter Bereitstellung entsprechender finanzieller Mittel. Des ferneren wäre dann der Teil des Flußlaufes der Donau in das Gesamtprojekt einzugliedern, der das Gebiet jener Länder berührt, mit denen die Mittelmächte derzeit im Kriege stehen oder deren Gebiet sie besetzt halten. Die daraus entstehenden komplizierten Fragen können mithin beizurechtweise nur im Zusammenhang mit dem Ausgang des Krieges und den dann zu formulierenden Friedensverträgen endgültig gelöst werden. Dies um so mehr, als auch die völkerrechtliche zwischenstaatliche Grundlage nicht so leicht zu lösen sein wird. Die Geschichte der europäischen Donaukommission, der Uferstaatenkommission, der gemischten Kommission auf Grund des

Artikels 55 des Berliner Vertrages, zeigt den chaotischen Rechtszustand, der vor dem Kriege hinsichtlich des Donauverkehrs bestanden hat.

Was hat Oesterreich von dem projektierten Kanal zu erwarten? Nur Vorteile. Der große Durchzugsverkehr, der von Rotterdam und Amsterdam über unser Gebiet gehen dürfte, wird auch unser wirtschaftliches Leben befruchten. Gewiß können daraus durch das Entstehen verschiedener Konkurrenzbestrebungen für einzelne Industrie- und Handelszweige auch Schädigungen erwachsen. Aber Oesterreich wird es vollkommen in der Hand haben, sie durch freundschaftliche Vereinbarungen mit unseren Bundesgenossen aus der Welt zu schaffen. Das Mittel hierzu dürften Abgaben für gewisse Durchzugsgüter bilden. Werden doch beispielsweise bei Grein mit außerordentlich großen Kosten verknüpfte Sprengungs- und Regulierungsarbeiten unternommen werden müssen, um den vorgesehenen Schiffen von 1200 Tonnen — derzeit können dort nur solche von 600 Tonnen fahren — die Passage zu ermöglichen. Diese Stelle ist gleichsam als ein zweites Eisernes Tor anzusehen und rechtfertigt spezialisierte Kanalabgaben.