

8. IV. 1917

Mitteleuropäische Verkehrsfragen

Von Freiherrn von Zedlitz und Neukirch,
Mitglied des preussischen Abgeordneten-
hauses.

Für den wirtschaftlichen Zusammenschluß Mitteleuropas ist eine Ausgestaltung der Verkehrsrichtungen, wie sie der Güteraustausch innerhalb des Wirtschaftsgebietes erfordert, unerlässlich. Das leuchtet ohne weiteres ein. Ebenso daß eine solche Entwicklung der Verkehrsveranstaltungen ganz besonders dringlich ist angesichts des auch nach Friedensschluß seitens der Ententemächte drohenden Wirtschaftskrieges. Daß die Verkehrsverhältnisse Mitteleuropas nicht nur verbesserungsfähig, sondern in hohem Maße verbesserungsbedürftig sind, ist unbestreitbar. Dies gilt insbesondere von den Wasserstraßen. Abgesehen von der Elbe, deren sich doch nur ein sehr kleiner Teil von Böhmen bedienen kann, besteht zurzeit keine einzige leistungsfähige Wasserverbindung zwischen dem Deutschen Reiche und Oesterreich-Ungarn nebst dessen Hinterländern. Es ist daher nur erklärlich, daß der Gedanke der mitteleuropäischen Wirtschaftsgemeinschaft alsbald eine ganze Reihe von Wasserstraßenplänen hervorgerufen hat. Ihnen allen ist der Ausgang von dem großen Strome gemeinsam, der in Südwestdeutschland entspringt und im Schwarzen Meer mündet, der Donau. Aber im übrigen scheiden sich die Wasserstraßenpläne in zwei verschiedene Gruppen.

In Süddeutschland erstrebt man vor allem die Herstellung einer leistungsfähigen Verbindung der entsprechend auszubauenden Donau mit dem Rhein, die österreichischen Pläne haben die Verbindung der Donau mit der Oder und der Elbe, vielleicht auch mit der Weichsel zum Ziele.

Die süddeutschen Pläne knüpfen an die Wasserstraßenpolitik des regierenden Königs von Bayern an. In der Erkenntnis, daß Bayern mangels einer ausreichenden Verbindung mit dem Rhein der unmittelbare Anschluß an den Weltverkehr fehle, wollte er im Interesse der Wettbewerbsfähigkeit des Landes eine solche Verbindung durch den Ausbau des Donau—Main-Kanals in Verbindung mit der Kanalisierung des Mains hergestellt wissen. Ausgeführt ist bisher nur diese Kanalisierung. Die von dem Gedanken des mitteleuropäischen Zusammenschlusses ausgehende starke Strömung eröffnet nun die Aussicht, Bayern zugleich mit einer leistungsfähigen Wasserverbindung mit Oesterreich-Ungarn und den Balkanländern auch den ersehnten Anschluß an den Rhein zu bringen. Württemberg ist in bezug auf die Stellung zum Weltverkehr in ebenso ungünstiger Lage wie Bayern. Es würde durch den von ihm geplanten Neckar—Donau-Kanal zugleich Anschluß an die Wasserstraße des Rheins wie der Donau finden. Für die Vorbereitung beider Pläne ist von den beteiligten Regierungen ein Zuschuß seitens des Reichs beantragt; wahrscheinlich mit Erfolg. Diese süddeutschen Pläne setzen gemeinsam den Ausbau der Donau, und zwar auch von Wien aufwärts bis mindestens nach Regensburg voraus.

In Oesterreich wird von autoritativer Seite umgekehrt der Ausbau der Donau zu einer Wasserstraße ersten Ranges von Wien ab für zweckmäßig erachtet, der der oberen Strecke aber, wenn auch vielleicht technisch möglich, so doch für unwirtschaftlich. Wer Recht hat, wird sich erst nach vollständiger Durcharbeitung der Projekte beurteilen lassen, wie denn ja überhaupt erst dann ein sicheres Urteil über die süddeutschen Wasserstraßenpläne sich wird gewinnen lassen. Der österreichische Plan eines Donau—Oder-Kanals beruht auf sicherer Grundlage. Der Ausbau der Donau von Wien abwärts zu einem allen Anforderungen genügenden Großschiffahrtswege dürfte ernstliche Schwierigkeiten kaum bieten, die des Kanalbaues wird die Technik zu überwinden wissen. Durch den Kanal erhält das große oberschlesisch-polnische Bergbau- und Industrieviertel erst eine voll leistungsfähige Verbindung mit einem der wichtigsten seiner natürlichen Absatzgebiete. Umgekehrt erschließt sich für die Gütererzeugung Oesterreich-Ungarns und der Balkanländer in jenem Industrieviertel und seinem Hinterlande ein sehr aufnahmefähiger Markt.

Wenn freilich die Auffassung vertreten wird, daß nach Herstellung des Mittellandkanals auch der Verkehr von dem heinisch-westfälischen Berg- und Industrieviertel nach dem Orient der Binnenwasserstraße sich zuwenden und der Seeverkehr von der Nordsee nach dorhin ausgeschaltet werden werde, so wird dem nicht beizustimmen sein.

Die Kosten der Verfrachtung auf der langen Wasserstraße vom Rhein bis zur Oder und von dieser zur Donau und auf dieser, die überwiegend aus Kanälen und kanalisierten Flußstrecken besteht, stellen sich ungleich höher, als ungeachtet der sehr viel größeren Länge des Seeweges die der Beförderung durch Seeschiff von der Nordsee und selbst von der Ostsee nach den Seehäfen des Orients. Dasselbe gilt auch von der Elbe—Donauverbindung und, selbst den Ausbau der Donau von Wien aufwärts zu einer Großschiffahrtsstraße vorausgesetzt, trotz ihrer etwas geringeren Länge von den in Süddeutschland geplanten Wasserstraßen. Man darf sich an der vollen Würdigung dieses Sachverhalts durch die Tatsache der jetzigen Abschnürung Deutschlands vom Seeverkehr nicht keirren lassen. Die Freiheit der Meere ist ja eines unserer Kriegsziele und in den Tauchbooten besitzen wir das Mittel, uns diese Freiheit zu erringen und dauernd zu sichern. Der Seeverkehr wird daher auch nach dem Ausbau des Donauwasserstraßennetzes für den Güteraustausch in dem mitteleuropäischen Wirtschaftsgebiete bedeutungsvoll, ja selbst unentbehrlich bleiben. Das mindert aber die Verkehrsbedeutung des Ausbaues dieses Wasserstraßennetzes nicht. Seine hervorragende Wichtigkeit für den Güteraustausch innerhalb des mitteleuropäischen Wirtschaftsgebietes wird durch den Wettbewerb des Seeweges nicht berührt.

Es ist daher im Interesse des wirtschaftlichen Zusammenschlusses Mitteleuropas freudig zu begrüßen, daß sowohl in Deutschland wie auch in Oesterreich-Ungarn der Ausbau des Donauwasserstraßennetzes so eifrig betrieben wird. Zu gleich als Beweis dafür, daß der Gedanke der mitteleuropäischen Wirtschaftsgemeinschaft allen ihren Gliedern in Fleisch und Blut übergegangen ist.