

## Zum Wiener Wasserstraßentag.

Von Josef Vágó,  
Leitendem Sekretär der Budapester Handels- und  
Gewerbekammer.

Budapest, 19. Juni.

Die im vorigen Jahre stattgehabte Budapester Donaukonferenz besaß einen ziemlich zwischenstaatlichen Charakter, soweit Kriegszeiten internationale Besprechungen überhaupt zulassen. An der Beschlußfassung beteiligten sich außer den ungarischen Vertretern, die die Konferenz einberufen, auch die österreichischen und deutschen Teilnehmer, daher wurden die Beschlüsse derart allgemein gehalten, daß hiemit sämtliche Gegensätze überbrückt werden konnten. Der morgen in Wien zusammentretende österreichische Wasserstraßentag hat einen hievon grundsätzlich abweichenden Charakter. Es sind zu dieser Konferenz zwar auch ungarische und reichsdeutsche Teilnehmer beigezogen, jedoch nur als Gäste und nicht als Mitreferenten und noch weniger als Mitbeschließer. Ob auch die in Wien anwesenden Vertreter der reichsdeutschen Handels- und Verkehrsinteressenten aus dieser Tatsache die Folgerung ableiten werden, die die ungarischen Gäste gezogen haben: sich nur als Gäste und passive Zuhörer an den Beratungen zu beteiligen, wissen wir nicht. Keinesfalls wird das Auftreten ausländischer Kreise auf die österreichische einseitige Stellungnahme zu den Problemen der Wasserstraßenpläne von beeinflussender Tragweite und noch weniger von ausschlaggebender Wirkung sein können. Nichtsdestoweniger sind die wirtschaftlichen Kreise Ungarns ihren österreichischen Berufsgenossen dankbar für die Einladung zu dem Wasserstraßentag. Wir wissen ihnen hauptsächlich Dank dafür, daß hiemit die Wasserstraßenfrage auf der Tagesordnung gehalten wird und noch mehr dafür, daß Oesterreich auch materielle Opfer für die Ausgestaltung seiner Wasserstraßen zu bringen gewillt ist.

In den letzten Zielen der Wasserstraßenpolitik sind die mitteleuropäischen Auffassungen übrigens vollkommen eines Sinnes. In dem Bestreben nämlich, daß die Donau zu einem Bindeglied zwischen dem Mittelländischen Meere und dem Atlantischen Ozean werden soll. Die Verwirklichung dieser Bestrebung kann jedoch in verschiedener Weise vor sich gehen. Jede Lösung kann uns Ungarn genehm sein, die die baldigste Schiffbarmachung der Donau bis zur deutsch-österreichischen Grenze nicht verzögert. Von ungarischer Seite kann daher auch gegen den in den Vordergrund der Wiener Beratungen geschobenen Donau-Ober-Kanal kein Einspruch erhoben werden, wenn durch seine Ausführung die Regulierung des oberen Donaulaufes nicht verzögert und wenn die Ober mit der Donau auch mit Benützung des ebenfalls schiffbar zu machenden Marchflusses verbunden wird. Wenn diese zwei Voraussetzungen verwirklicht werden, kann ungarischerseits auch dagegen nichts eingewendet werden, wenn die Ober durch einen künstlichen Kanal auch bei Wien eingemündet wird. Die Hauptsache, um die es sich um Ungarn handelt, ist eine eheste Regulierung der oberen Donau zu einer Wasserstraße, die die normaltypigen Schiffe bis Ulm zu führen vermag.

Man steht jedoch die Frage vor uns, ob Oesterreich finanziell imstande sein wird, beides auszuführen: vor allem die obere Donaustraße zu regulieren und zweitens den Donau-Ober-Kanal herzustellen, und wenn nicht, welcher Arbeit der Vorrang gehört. Diesbezüglich gehen die österreichischen und die ungarischen Auffassungen schon scharf auseinander. Der ungarischen Auffassung nach könnte das gemeinsame Ziel: den Atlantischen Ozean unter Benützung der Donau mit dem Mittelländischen Meere zu verbinden, am leichtesten durch die Regulierung der österreichischen Donaustraße erfolgen. Dies hätte auch den Vorteil, daß die Ausführung dieses großangelegten Planes auf diese Weise mit dem geringsten Kostenaufwand bewerkstelligt werden könnte, denn die Regulierung der genannten Donaustraße würde ganz bestimmt einen kleineren Kostenaufwand erfordern, als die Herstellung des Donau-Ober-Kanals. Die Kosten dieses Kanals wurden im Jahre 1911 auf 260 Millionen Kronen veranschlagt, wobei hinzugefügt werden muß, daß zwischen den Ausführungskosten vor dem Kriege und jenen nach dem Kriege wenigstens ein hundertprozentiger Unterschied obwalten dürfte. Der vor kurzem dahingegangene sehr verdienstvolle Professor Dr. P h i l i p p o v i c h äußerte schon Bedenken gegen die Rentabilität eines mit einer Viertelmilliarde herzustellenden Donau-Ober-Kanals, um wieviel schwerer in die Waagschale fallende Bedenken können daher gegen denselben Plan auftauchen, wenn seine Ausführung nunmehr auf über eine halbe Milliarde Kronen zu stehen kommt. Führt jedoch Oesterreich die Regulierung der oberen Donaustraße mit einem viel geringeren Kostenaufwande aus, so können wir uns getrost darauf verlassen, daß die Bayern die Verbindung der Donau mit dem Main und dem Rhein auf ihre eigenen Kosten ausführen werden und somit käme Oesterreich, wie auch Ungarn mit den geringsten finanziellen Opfern in die Lage, die Nordsee mit dem Schwarzen Meere durch die Donau verbunden zu haben. Es sind daher durchweg Erwägungen praktischer und finanzieller Natur, die uns Ungarn dazu veranlassen, den Vorzug zwischen den beiden ventilierten Kanalprojekten dem Donau-Rhein-Kanal zuzusprechen.

Von dem Inhalte des wirtschaftlichen Ausgleichs zwischen Oesterreich und Ungarn ist offiziell noch nichts bekannt geworden, daher sind wir nicht in der Lage, zu wissen, ob der allgemeine Wunsch unserer Wirtschaftskreise betreffend die Verhaltung der österreichischen Regierung zur Schiffbarmachung der oberen Donaustraße in dem Ausgleichsvertrage stipuliert wurde. Wir wollen jedoch hoffen, daß dies nicht unterlassen wurde. Trifft diese Vor-

aussetzung zu und hat die österreichische Regierung die Absicht, dieser Vertragsverpflichtung ehebdigst nachzukommen, so besteht ungarischerseits kein Bedenken dagegen, daß Oesterreich parallel mit der Schiffbarmachung der Donau auch noch den Donau-Oberkanal ausbaut. Aber nur in diesem Falle bietet dieser Donaukanal der Volkswirtschaft Ungarns einige Vorteile, die über jene hinausgehen, die uns die Verbindung der Donau mit dem Rhein zu bieten, jedoch den letzteren nicht zu ersetzen imstande ist.

Wie immer die Beschlüsse in Wien ausfallen sollten, werden die Verkehrs- und Wirtschaftskreise Ungarns zu ihnen noch Stellung nehmen müssen. Das ungarische Wasserstraßenprogramm wurde erst kürzlich anlässlich der Tagung der ungarischen Handelskammern aufgestellt. Nun wäre es an der Zeit, daß für dieses Programm eifrig Propaganda gemacht werde. Wir wollen hoffen, daß der Wiener Tagung bald wieder eine Budapester folgen wird.