

Die Zukunft der Donau.

Durch den Krieg ist uns der wahre Wert der wichtigsten Wasserstraße der Monarchie, unsrer Donau, erst zum Bewußtsein gekommen. Nicht als ob wir sie bis dahin gering geschätzt hätten. Die Donauregulierungsarbeiten, die Donauregulierungsloje und die Anleihe zur Regulierung des Eisernen Tores bezeugen es, daß schon viel zur Ausgestaltung des Donauverkehrs geschehen ist, aber der herrliche Strom war doch noch nicht in seiner großen Bedeutung erkannt, die ihm durch die Kriegseignisse gegeben worden ist. Er wird uns in Zukunft von dem Ueberseeverkehr unabhängiger machen. Den Donauschiffen kann nicht zustoßen, was den Handelschiffen auf dem Meere, auch wenn sie bewaffnet sind, jetzt tagtäglich geschieht. Kein französisches oder englisches U-Boot kann den Verkehr auf der Donau gefährden. Im Kriege leistete der Strom zur Ergänzung und Entlastung des Eisenbahnverkehrs die wichtigsten Dienste. Wie groß wäre erst die Leistungsfähigkeit der Donauschiffahrt, wenn sie durch Kanäle mit den andern schiffbaren Flüssen Oesterreichs und Deutschlands und durch sie weiterhin mit der Nord- und Ostsee in Verbindung wäre. Dies in Zukunft zu bewerkstelligen, ist das Programm des Wasserstraßentages, der vor wenigen Tagen in Wien stattgefunden hat und dem ähnliche Veranstaltungen in Budapest und Breslau vorausgegangen sind. Durch ein mit der Donau in Verbindung zu setzendes Wasserstraßennetz soll eine Großschiffahrtsstraße, ein Welt handelsweg geschaffen werden, der neben seiner wirtschaftlichen auch politische und strategische Bedeutung haben wird. Der geplante Ausbau der Wasserstraßen wird neue Verkehrsmöglichkeiten schaffen. Der großzügige Plan, die Donau zu einer Großverkehrsstraße zu entwickeln, hat allerdings auch schon vor dem Krieg bestanden. Es haben sich wiederholt der Reichsrat, der Wiener Gemeinderat und andre Körperschaften mit ihm beschäftigt, aber so ernst genommen wie jetzt wurde er noch nie, und bekanntlich interessiert sich auch ein Mitglied des Kaiserhauses, Erzherzog Heinrich Ferdinand, lebhaft für dieses Projekt, welches Mitteleuropa und den Orient einander auch im Frieden näherzubringen bestimmt ist. Als Kosten für die Ausführung des österreichischen Wasserstraßennetzes wurden auf dem Wasserstraßentag 1200 Millionen Kronen präliminiert. Früher wäre man vor einer solchen Ziffer erschrocken, aber der Krieg hat ganz neue Maßstäbe geschaffen, überdies werden nach den angestellten Berechnungen vorläufig nur 511 Millionen notwendig sein, und für die Verzinsung der Baukosten werden auch die eigenen Einnahmen der Donauschiffahrt zu sorgen haben.

Für Wien ist in erster Linie der Bau des Donau-Oder-Kanals mit Abzweigungen zur Elbe und Weichsel von Wichtigkeit. Es ist das eine Lebensfrage in künftigen Zeiten. Hiemit ist das, was man besonders in Deutschland zur Belebung des Handels auf der Donau vorhat, noch lange nicht erschöpft. Wir freuen uns, sagte ein reichsdeutscher Teilnehmer des Wasserstraßentages, der Zeit, da das erste Schiff vom Rhein in die Donau einfahren wird. Nichts Geringeres ist geplant, als von der Rheinmündung an der Nordsee bis zur Donaumündung am Schwarzen Meer zu fahren. Der Oberrhein soll zu einer Schiffahrtsstraße von Straßburg bis zum Bodensee und weiter vom Bodensee bis zur Donau ausgebaut werden. Vor einigen Tagen ist der Rheinschiffahrtsverband als Vorläufer des Wiener Wasserstraßentages für die baldige Schaffung einer solchen Verbindung zwischen Rhein und Donau auf das entschiedenste und wärmste eingetreten. Der Großschiffahrtsweg Rhein-Main-Donau wird nach den Erfahrungen des Krieges ganz gewiß in nicht fernem Zeit aus dem Stadium des bloßen Entwurfes in das der Verwirklichung eingetreten sein und ebenso die Verbindung der Ostsee mit der Donau. Wenn auch der den Mittelmächten angedrohte Wirtschaftskrieg nach dem Abschluß des Friedens eine Utopie bleiben wird, so wird die Herstellung des ausgedehnten Wasser-

straßennetzes, für welches man sich jetzt bei uns und in Deutschland einsetzt, hiedurch nicht überflüssig.
 Die Waffenbrüderschaft mit unsern Bundesgenossen hat zur selbstverständlichen Folge auch eine wirtschaftliche Annäherung der Mittelmächte an Bulgarien und die Türkei. Die Donau, wie sie nach ihrer Ausgestaltung und Ergänzung durch das in Oesterreich-Ungarn, Deutschland und der Schweiz zu bauende Wasserstraßennetz sein wird, wird zu einem Faktor im Welthandel werden, dessen gewaltige Tragweite sich heute noch gar nicht überblicken läßt. Es wird sich hauptsächlich ein Verkehr von Massengütern auf diesem Wasserweg abwickeln, dem eine noch glänzendere Zukunft in Aussicht zu stellen ist als dem sogenannten trodenen Weg zu Lande von Hamburg bis Bagdad. Ein großes geschlossenes Wirtschaftsgebiet wird nicht mehr darauf angewiesen sein, den Seeweg zu benutzen, und wenn ihm dieser wie jetzt nicht offen steht, auf viele Transporte verzichten zu müssen. Viele Frachten, die zur See einen Umweg machen müßten, werden sich auf dem künftigen Großschiffahrtsweg billiger stellen. Wichtige Vorarbeiten für die künftige Gestaltung der Dinge liegen bereits vor. Auf dem Wasserstraßentag wurde die Mitteilung gemacht, daß speziell für den Donau-Oder-Kanal schon ein fertiger baureifer Entwurf besteht. Das Wasserstraßenproblem ist damit seiner Ausführung wesentlich näher gerückt. Die Pioniere des künftigen Donauverkehrs finden damit schon große Schwierigkeiten beseitigt. Es wird hoffentlich bald rasch vorwärtsgen.