

Unsere Seeschifffahrt und die mitteleuropäische Binnenschifffahrt.

Von Josef Lazarus,
Vizepräsidenten der Financien Handels- und
Gewerbekammer.

Budapest, 18. April.

Europa, das alte Kulturland, scheint sich selbst aufzuehren zu wollen. Die Randbewohner greifen sein Zentrum an und stützen ihre Angriffsstrategie auf die Tatsache, daß in der Mitte Europas nicht alle Rohstoffe oder wenigstens nicht in dem Maße vorhanden sind, wie sie der Mitteleuropäer zu seiner Ernährung, seiner Bekleidung und dem Betriebe seines Gewerbes benötigt. Gelingt es — so dachte man —, die Meere abzusperren, die Seeschifffahrt zu unterbinden, so wird der Mitteleuropäer sich weder ernähren, noch bekleiden, noch seine Industrie betätigen können.

Indes ist dasselbe geschehen, was sich vor hundert Jahren ereignet hat, als Napoleon I. die Kontinentalsperre über die Meere verhängte, damit Englands Seehandel stillstehe, und die Engländer mit dem Verbote antworteten, Frankreichs Küste anzufahren, damit Frankreich verhungere. Durch diese doppelte Absperrung zur See geriet die französische Zuckerindustrie tatsächlich zum Stillstand, denn das Zuckerrohr fehlte. Die Not lehrt jedoch beten — und erfinden. Es erfanden damals französische Chemiker die Zuckerverzuckerung aus der heimischen Rübe, und von da an hat England für immer den Zuckerröhrexpert nach Europa verloren.

Genau dasselbe spielt sich heute vor unseren Augen ab. Amerika schickt keinen Salpeter mehr, keine Baumwolle, kein Maschinenschmieröl nach Mitteleuropa, Indien keine Jute. Wohl denn, wir erfanden die Stickstoffgewinnung aus der atmosphärischen Luft statt aus Salpeter, wir fanden einen Wattenersatz aus Holzstoff, einen Schmierfetterersatz aus Braunkohle, einen Juteersatz aus Zellulose, der Brennessel gar nicht zu gedenken. Auf diese Weise verlieren die Gegner für alle Zeit wichtige Aktivposten ihrer Handelsbilanz und wir eliminieren für immer große Passivposten aus der unsrigen, zum größten Wohle unserer Valuta.

Es ist anzunehmen, daß die Randbewohner ihre wirtschaftliche Angriffswaffe auch nach diesem Kriege nicht aus der Hand geben werden. Daher werden die Zentralbewohner Europas genötigt sein, ihre wirtschaftliche Defensivwaffe funktionsfähig zu erhalten. Was durch Erfindungen nicht zu ersetzen war, wurde durch ein politisches Bündnis ersetzt, indem der rechtmäßige Besitzer Kleinasien, die Türkei, in den mitteleuropäischen Verband aufgenommen wurde, um Amerika durch Kleinasien zu ersetzen, da der Landweg (oder der Binnenschiffahrtsweg dorthin) immer sicherer in der Hand des Mitteleuropäers ruht, als der Seeweg nach Amerika, den die Randbewohner immer abschneiden könnten. Es genügt aber nicht, für Mitteleuropa eine Nährwurzel in Kleinasien gefunden zu haben, man muß für Kommunikationswege und -mittel sorgen, damit die Nahrung nach Mitteleuropa gelange. Daß die Eisenbahnen für Transporte von großen Massen auf große Weltabstände völlig versagen, kann durch eine kurze Rechnung bewiesen werden. Angenommen, man hätte drei Millionen Tonnen Getreide aus Rumänien nach Bayern per Eisenbahn zu befördern, so würde man hiezu 200.000 große (15tonnige) Waggons benötigen. Dies würde (à 60 Waggons) 3333 Güterzüge ergeben; und diese müßten, wenn man zehn dieser Güterzüge täglich absenden könnte, ein ganzes Jahr fahren, um diese Masse zu bewältigen, denn 3333 : 10 gibt 333 Tage.

Um eine Verproviantierungsposition über zwei Weltteile zu führen, bedarf es der Schifffahrt mit ihren großen Transporteinheiten, und da es sich um das Zentrum des Kontinents handelt: der Binnenschifffahrt. Als Transporteinheit für solche wird das 3000tonnige Flußschiff angekrebt. Die Donau wird die Hauptarterie sein zur Ernährung Mitteleuropas aus der kleinasiatischen Kornkammer. An sie werden sich anschließen: der Donau-Rhein-Kanal zur Versorgung Westdeutschlands, der Donau-Elbe-Kanal zur Versorgung Mitteldeutschlands, der Donau-Ober-Kanal zur Versorgung Ostdeutschlands. Polen, Galizien und Bessarabien bilden einen hydrographischen Block für sich, welcher durch den Dniepr mit dem Schwarzen Meere, durch die Weichsel mit dem Baltischen verbunden ist. Die galizischen Kanäle sollen zwischen beiden Flüssen vermitteln. Das ist der navigatorische Defensivplan gegen den aggressiven Absperrungsplan. Sobald all diese Arbeiten ausgeführt sein werden, wird man vom Schwarzen, vom Baltischen Meere, von der Nordsee, von der Ostsee, von jedem dieser Meere, quer durch Mitteleuropa hindurch, an uns vorüber, gelangen können, von jedem Punkte Mitteleuropas in jedes dieser Meere fahren können, ohne das Mitteländische Meer zu berühren. Nun liegen aber unglücklicherweise beide Hafengebiete unserer Monarchie in einer Sackgasse des Mitteländischen Meeres. Wozu soll dann die atlantische Ware in unsere Seehäfen dirigiert werden, wenn sie über Hamburg die Elbe hinauffahren kann, bis nach Böhmen, dann durch den Donau-Elbe-Kanal bis nach Budapest, durch den Donau-Ober-Kanal bis Schlesien, durch den Ober-Weichsel-Kanal bis Galizien?

Dasselbe gilt auch für die andere Himmelsrichtung. Wozu soll die levantinische Ware nach Fiume dirigiert werden, wenn sie über Galatz die Donau hinaufbringen kann bis Bayern und durch den Donau-Rhein-Kanal bis Holland? In Zukunft wird die mitteleuropäische Schifffahrt auf dem Zusammenwirken zwischen der See- und der Flußschifffahrt beruhen. Aus jedem Seehafen Mitteleuropas, in Deutschland, in Polen, in Bulgarien, sogar in Rumänien, wird die seewärts angelangte Ware flußwärts bis tief ins Binnenland eindringen können. Bloß

in unserer Monarchie wird sie vom Eisenbahnwaggon erwartet; daß dieser aber bei langen Reisen von Massenverfrachtungen keine Rolle spielt, sahen wir an dem eingangs vorgerechneten Beispiel.

Die Flußlosigkeit unserer Seehäfen wird uns von der Seeschifffahrt ausschalten, wenn wir uns nicht durch einen Kanal Fiume—Kulpa—Sava—Drau—Donau mit einem Seekanal Triest—Fiume (als Spiegelbild des deutschen Kaiser-Wilhelm-Kanals) an das mitteländische Kanalnetz anschließen. Bis dahin müßten wir unseren Seehandel auf einen künstlichen Stelzfuß stellen: auf gekünstelte Eisenbahntarife nach Fiume und Triest, um der billigen Donaufracht (beziehungsweise Elbefracht) die Wage zu halten, damit die heimischen Exportgüter aus dem Innern der Monarchie sich unter denselben Bedingungen in Fiume einschiffen können wie in Galatz oder unter denselben Bedingungen in Triest wie in Hamburg.

Bis zum Ausbau dieses Kanals müßten unsere heimischen Seeschifffahrtsgesellschaften aus sich selbst heraustreten und sich um Flußschifffahrtkonzessionen bewerben oder mit Flußschifffahrtsgesellschaften fusionieren. Sie müßten Schiffswerften errichten, aber nicht in der Sackgasse, nicht in Triest oder in Fiume, sondern an Flüssen, die sich ins Meer ergießen; denn so liegen alle deutschen und alle englischen Werften. Bloß dort, wo Süßwasser und Salzwasser sich mengen, herrscht Prosperität und Leben. Wo Salzwasser im abgesperrten Lumpel steht, wird immer eine Stagnation wahrzunehmen sein, umso mehr, als wir aus wirtschaftlichen Defensivgründen unserer ganzen Schifffahrt eine andere Richtung geben müssen: von West nach Ost. Dies muß auch zum Wohle unserer Valuta geschehen, denn diese frankte vor dem Kriege an unseren Rohstoffbezügen aus dem Westen, von wo wir bloß schöpfen, nie aber in demselben Maße auch liefern konnten. Umgekehrt ist es im Osten. Wollen wir aus dem Osten Rohstoffe schöpfen, so müssen wir dorthin auch liefern: zunächst Maschinen und Kommunikationsmittel. In dem Maße, als unsere Pioniere das Lebensniveau der dortigen Landesbewohner heben werden, müssen den Maschinen auch Kleider, Hausgeräte, Wohnungseinrichtungen folgen. Die Wunden, die jeder Import der Valuta schlägt, werden durch den Export geheilt. Dies wollte beim Rohstoffbezug aus dem Westen nie ins Gleichgewicht kommen.

Nicht wegen etwaiger technischer Schwierigkeiten, aber wegen der finanziellen Anforderungen, welche der Fiume-Donau-Kanal an uns stellen würde, scheint seine Durchführbarkeit in der „vierten Dimension“ zu liegen. Wurden aber der Suezkanal, der Kanal von Korinth, der Panamakanal nicht ebenfalls aus der „vierten Dimension“ herabgeholt? Je mehr unsere deutschen Verbündeten ihr Kanalnetz ausbauen werden, desto mehr wird unsere Schifffahrt in der abriatischen Sackgasse in den toten Winkel rücken; dagegen gibt es nur ein Mittel: schließen wir unsere heimische Seehäfen an das mitteleuropäische Kanalnetz an, damit unsere Schifffahrt zur See nicht die traurige Rolle des „Nischenbröckels unter den Verbündeten“ spiele.

Der Verfasser des obigen Artikels hielt heute abend über dasselbe Thema in der Budapest Handels- und Gewerbekammer einen Vortrag, dem zahlreiche, sich für diese Fragen interessierende Fachmänner anwohnten. In ihren Reihen befanden sich Staatssekretär Baron Wilhelm Bors, der Präsident der königlich ungarischen Staatsbahnen Staatssekretär Kornel v. Lónay, Präsident-Stellvertreter Hofrat Sigmund v. Kórházi, General Graf Franz Marézi, Graf Armin Miksz, die Ministerialräte Bela Gondra, Eugen v. Kvaszay und Gustav v. Emich, Staatssekretär Josef Adáshy, Direktor Dr. Koloman Baláshy, Julius Szávay, Oberinspektor Dr. Karl Barna und Dr. Max Fejérv. Von Seiten der Kammer waren die Vizepräsidenten Franz v. Heinrich und Andreas v. Thér, Generalsekretär Dr. Rudolf Krejcsy, der geschäftsführende Sekretär Josef Vágó und viele Mitglieder erschienen. Den Vorsitz in der Versammlung führte Hofrat Franz v. Heinrich, der die Gäste und den Vortragenden begrüßte und Herrn Lazarus zum Schluß für seine anregenden Ausführungen, mit welchen sich nunmehr auch die kompetenten Fachkreise beschäftigen werden, Dank sagte.