

Die Wasserstraße Mitteleuropas.

Nach Mitteilungen des Erzherzogs Heinrich Ferdinand.

Wien, 25. Mai.

Die Denkschrift des Erzherzogs stellt einen Grundstein im Mitteleuropa Naumanns dar.

Einleitend sei ein Grundgedanke dieses epochemachenden Werkes herausgegriffen. „Wie die Gemeinsamkeit des Krieges nicht einen Zufall, sondern eine Notwendigkeit darstellt, so ist auch Grundbedingung des Bestehens und Gedeihens der Zentralmächte im Frieden engstes Zusammenstehen und Einigkeit sowohl in politischer als auch wirtschaftlicher Hinsicht im Inneren und nach außen. Wirtschaftlicher, ungestörter Friede wird auch nach dem europäischen — nach dem Weltfriedensschluß — nicht eintreten.“

Dann wird erst Englands schwerste Waffe abzuwenden sein. Seine — nun auch durch Amerika — gestärkten Reichtümer werden im Einklang mit seiner Seemacht jedenfalls als Waffe zur Schwächung der Zentralmächte auf dem Weltmarkt Verwendung finden. Wenn auch eine solche Vernichtung, wie sie von England oft und laut angekündigt wurde, nicht im Bereiche der Möglichkeiten gelegen ist, so ist dennoch eine Schädigung und Bedrohung des Handels der Zentralmächte, dadurch, daß England die wichtigsten Punkte des Weltverkehrs fest in Händen hat, zu jedem England günstig ändernden Zeitpunkte möglich.

Es wird demnach ein Kampf der Kommunikationen eintreten.

Nach dem Gesagten ist es eine Hauptaufgabe der Zentralmächte, dem Ausbau und der Sicherheit ihrer Großverkehrswege besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden.

Ein rücksichtsloser und gefährlicher Gegner wird England auch nach dem Weltfriedensschluß bleiben. Es ist mit Sicherheit anzunehmen, daß England, seiner alten Politik getreu, den mächtigsten Staat (oder Staatenbund) am Kontinent mit der ihm eigenen Fähigkeit und Stärke stets bedrohen und bekämpfen wird.

Der Gedanke bleibt, nur das System ändert sich.

Gefährlich kann England den Zentralmächten nur zur See — also diesem Großverkehrswege — sein.

Hier gilt es, wenn es auch nicht möglich sein wird, diese Gefahr ganz zu beseitigen, sie doch auf ein Mindestmaß herabzudrücken, und zwar so weit, daß der Lebensnerv der Zentralstaaten, der freie Großverkehr untereinander nicht bedroht werde. Daß hierbei insbesondere die Binnenwasserstraßen eine große und ausschlaggebende Rolle spielen werden, ist zweifellos und hat dies der Verfasser in seiner Denkschrift klar ausgeführt.

Als teilweiser Ersatz des Seeweges können nur wieder Wasser, niemals Landwege, also nur Wasserstraßen, niemals Bahnen in Betracht kommen. Das muß nicht näher erörtert werden, wird im übrigen durch die Verkehrspolitik des auf so hohem wirtschaftlichem Standpunkte stehenden Deutschen Reiches, welches höchstes Tempo in den weiteren Ausbau seiner Binnenwasserstraßen gelegt hat, klar bewiesen.

Es handelt sich nunmehr darum: Wo soll die die Zentralmächte verbindende Binnenwasserstraße geführt werden?

In lapidarer Kürze und in logischer Schlussfolgerung gibt hierin die Denkschrift: „Die Wasserstraße Mitteleuropas“ des Verfassers Aufschluß.

Zuerst vom mitteleuropäischen, dann vom Standpunkte der österreichisch-ungarischen Monarchie betrachtet, mit technischen Argumenten gestützt, die Wichtigkeit der ehebaldigsten Bewirklichung ins Auge fassend, führt Erzherzog Heinrich Ferdinand den Leser zur Wasserstraße Donau-Donau-Oder-Kanal-Oder als der Wasserstraße Mitteleuropas.

Daß diese Verbindung sowohl im Interesse der österreichisch-ungarischen Monarchie als auch Deutschlands — weil mit geringstem Kostenaufwande und am raschesten herstellbar — die zuerst zu erbauende ist, um endlich überhaupt erst eine Verbindung der Donau mit den deutschen Wasserstraßen zu schaffen, ist völlig klar.

Diesen Kanal ehestens zu bauen, ist der Zweck der Denkschrift.

Welchen unübersehbaren Schaden das Nichtbestehen des Donau-Oder-Kanals, hiemit das Fehlen der Verbindung der Donau mit dem deutschen Wasserstraßennetz uns während des Krieges gebracht, oder besser gesagt, welchen ungeheuren Nutzen uns diese künstliche Wasserader geleistet hätte, sei kurz skizziert.

Wenn auch eine Binnenwasserstraße — wie der Verfasser ausführt — für rasche Truppenverschiebungen zur Front nicht in Betracht kommt, so hat sie wohl einen eminenten Wert für den Nachschub von Truppen, Munition, Proviant und schwerem Heeresgerät, außerdem ist durch sie eine Entlastung der Schienenwege bezüglich der für die Kriegsindustrie im Hinterlande nötigen Massengüter, wie Kohle, Eisen, Erze, Holz, Dese, Petroleum, geschaffen.

Die ganzen Operationen, zuerst in Galizien und Rußland, dann aber insbesondere in Siebenbürgen und Rumänien, hätten bezüglich des Armeenachschubes einerseits, als der Einfuhr von Lebensmitteln andererseits beim Bestande des Donau-Oder-Kanals mächtig gefördert werden können.

Infolge der geringen Leistungsfähigkeit der drei Schienenstränge von Ostsiebenbürgen nach Rumänien mußte der Nachschub fast gänzlich auf die Donau verlegt werden.

Als maximale Tagesleistung der drei Schienenwege — was die Getreideeinfuhr anbelangt — gibt ein ungarisches Fachblatt zirka 450 Tonnen an.

Könnte diese Leistung auf etwa 2000 Tonnen — also auf beinahe das Vierfache — gebracht werden, so ist sie dennoch mit der durchschnittlichen Tagesleistung des Donauweges (wobei durch die Kataraktenstrecke und das Eisenerne Tor, als schwere Schiffahrtshindernisse, der Verkehr bedeutend vermindert wird) von 10.000 Tonnen und mit der erzielten Höchstleistung von 24.000 Tonnen nicht annähernd vergleichbar.