

## Die Wasserstraße Mitteleuropas.

Vom Geheimen Rat Josef Esterhazy.

Staatssekretär a. D., Mitglied des ungarischen Reichstages.

Budapest, 14. Juli.

Die wirtschaftlichen Annäherungsverhandlungen mit dem Deutschen Reiche stehen vor der Tür. Schon vor Wochen hätten sie endlich aus dem Stadium der Vorbereitungen und vertraulicher Fühlungnahme hervortreten sollen, aber da trat erst die ungarische, dann die österreichische Regierungskrise dazwischen und wirkte hindernd ein. Nunmehr scheinen die Verhältnisse soweit geklärt zu sein, daß die meritorischen Verhandlungen endlich begonnen werden können. Um so rascher werden sie zu führen sein, denn gar zu viel Zeit steht dazu nicht zur Verfügung.

Einen wichtigen Gegenstand dieses Verhandlungsmaterials möchte ich hier kurz behandeln, nicht so sehr in bezug auf Deutschland, sondern vielmehr im gegenseitigen Verhältnisse der beiden Staaten der Monarchie. Es ist dies die Wasserstraßenfrage, jene alte Frage, welche seit jeher einer Lösung harret, ohne daß es dazu gekommen wäre; auch eine jener Fragen, die zwar einseitig gelöst werden können, aber in diesem Falle das Verhältnis der beiden Staaten zueinander nicht nur nicht verbessert, sondern unsere Reibungsfläche noch erweitert.

Diese alte Frage wurde auch nur durch die traurigen Kriegserfahrungen wieder in den Vordergrund gestellt, sonst würde sie wahrscheinlich noch lange zurückgestellt bleiben, wie so viele andere große Fragen, welche schon längst einer Lösung harren. Leider ist es ein Charakteristikum unserer Monarchie, daß die wichtigsten Lebensbedingungen bei uns in der Regel nur durch ganz außerordentliche, oft katastrophale Ereignisse in den Vordergrund gebracht werden können. Partei- und Nationalitätenhader waren stets wichtiger als die wichtigsten Lebensfragen. Ueber diese Umstände wird zumeist nur geklagt, aber um diesen abzuweichen, wird nie ernst gearbeitet. Leider stehen die beiden Gezeugungen unter dem Banne der Tagespolitik; hier sind es die schärfsten Parteikämpfe, dort die Nationalitätenfragen — nicht möglich, über diese Zwistigkeiten hinwegzukommen, wenn die Nationen und Völker noch so viel darunter leiden müssen. Die Hauptsache ist schließlich doch die Politik! Oder ist es keine traurige und mehr als betäubende Erscheinung, wie zum Beispiel die großen Finanz- und Wirtschaftsprobleme der allernächsten Zukunft hüten und drücken, von deren Lösung die Widerstandsfähigkeit unserer beiden Staaten und somit der Monarchie abhängig sein wird, der Politik weichen und ganz, aber ganz in den Hintergrund treten mußten? Wenn man da sieht, wie der deutsche Reichstag, die deutschen Landtage und ihre wirtschaftlichen Kommissionen eingehend mit diesen aller schwersten Fragen der Zukunft sich befassen; wer es mit Interesse verfolgt, welche Fragen nebst jenen der Kriegführung die Parlamente unserer Feinde beschäftigen, wie sich diese für eine wirtschaftliche Regenerierung und zum wirtschaftlichen Kampfe nach dem Kriege rüsten: dem muß es recht bange werden über unsere diesbezüglichen Verhältnisse in der Monarchie. Es ist keinesfalls ein Lapsum, wenn ich hier in wirtschaftlicher Beziehung von der Monarchie spreche, während doch Wirtschaftspolitik eigentlich die beiden Staaten derselben als solche zu betreiben haben. Nein, ich spreche wesentlich hierüber, denn diese Fragen bilden zwar interne Angelegenheiten jedes der beiden Staaten, in ihren Erscheinungen aber berühren sie unmittelbar die internationale Stellung der ganzen Monarchie. Deshalb müßten sie auch im engsten Einverständnis behandelt und gelöst werden, ohne natürlich neue gemeinsame Angelegenheiten zu schaffen und das selbständige Verfügungsrecht der beiden Teile auch nur im geringsten berühren zu wollen.

Ein solches hochwichtiges Problem der Zukunft bildet die auch am jüngsten Wiener Wassertag behandelte Donau- und Wasserstraßenfrage, der auch die ganz hervorragende Abhandlung des Erzherzogs Heinrich Ferdinand „Die Wasserstraßen Mitteleuropas“ (als Manuskript gedruckt, 1917) gewidmet ist. Es muß bedauert werden, daß diese Arbeit von wirtschaftspolitischer Bedeutung nicht weiteren Kreisen zugänglich gemacht wurde. Sie braucht selbst die schärfste Kritik vom wirtschaftlichen und technischen Gesichtspunkte nicht zu fürchten, sie kann der Kritik leicht standhalten. Dabei aber würde ihre Verbreitung viel zur Erkenntnis der hohen Bedeutung und Dringlichkeit der Lösung der Wasserstraßenfrage beitragen. Denn leider wird diese Bedeutung noch immer nicht in genügendem Maße anerkannt. Noch immer wird insbesondere die Dringlichkeit der Lösung derselben verkannt. Und wie die bayerische Kanalfrage insbesondere von König Ludwig von Bayern ständig auf der Tagesordnung gehalten wurde und dieser Landesherr unermüdet in der Propagierung der Wasserstraßenfrage war und bis heute ist, so erfreulich ist es, ja von ganz besonderer Bedeutung für die Lösung der Frage, daß sich nun auch bei uns ein Prinz unseres kaiserlichen und königlichen Hauses an die Spitze dieser Bewegung stellt und in Wort und Schrift für deren Lösung eintritt. Nie hätte dies zeitgemäßer geschehen können, wie eben jetzt, wo es heißt, die Lehren des Krieges nach allen Richtungen abzuleiten. Mit weitem Blick in die Zukunft behandelt der Erzherzog die mitteleuropäische Wasserstraßenfrage. Eine Wasserstraße der Monarchie soll die Verbindung der Donau mit der Oder und der Elbe werden. Hierin liegt der Kernpunkt der Frage. In Verbindung mit dem nahen Orient und dem Deutschen Reiche soll die Monarchie die Wasserstraße beherrschen, das ist sein Grundgedanke. Wichtig in seiner Bedeutung vom politischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkte. Die Schienenstränge Oesterreichs und Ungarns beherrschen die Verbindung des Westens mit dem Osten, daselbe soll auch auf dem Wasserwege erreicht werden. Wir sollen unseren Verbündeten von Ost und West auch auf diesem Gebiete wesentliches bieten können, durch uns soll die Donau zu einer Weltverkehrsstraße werden. Denn ohne solche Verbindung würde sie immer nur eine Binnenwasserstraße bleiben. Durch unsere Leistungen und durch unsere Invention soll Ost mit West

unmittelbare Verbindung erhalten, wenn es sich einmal wiederholen sollte, was seit drei Jahren der Fall ist, daß die Meere für uns verschlossen sind. Auch im Frieden kommt dieser Verkehrsstraße eine wichtige Rolle zu, was sie aber für den Kriegsfall zu bedeuten hat, dafür liefern unsere Tage schlagendste Beweise.

Hierin liegt eben ihre große Bedeutung für unsere Monarchie in Verbindung mit dem Deutschen Reiche; hierin die Wichtigkeit der Frage eben vor den Vertragsverhandlungen. Mit scharfem Blick hat Erzherzog Heinrich Ferdinand diese politisch wie wirtschaftlich gleich bedeutende Seite der Frage erfaßt, das verleiht seiner ausgezeichneten Studie ganz besondere Aktualität. Und doch möchte ich mich bei Behandlung der Frage nicht so sehr mit ihrer Wichtigkeit in bezug auf unser Verhältnis zu Deutschland befassen, als mit derselben — wie schon erwähnt — in unserem gegenseitigen Verhältnisse. Von diesem Gesichtspunkte möchte ich es vorerst ganz besonders betonen, daß diese Kanalfrage eine gleichsam wichtige wirtschaftliche Angelegenheit Oesterreichs wie Ungarns darstellt. Es ist übersichtlich, diese wirtschaftliche Bedeutung näher zu betrachten, es hieße, Gemeinplätze zu wiederholen. Ich unterlasse es auch und will lieber der Lösungsfrage näher treten, denn mit theoretischen Erörterungen kommen wir nicht weit.

Bezüglich der Lösung dieses Kanalprojekts bestehen sehr große Differenzen in den Auffassungen. Doch glaube ich nicht, daß diese solcher Natur wären, daß ein Ausgleich derselben nicht möglich wäre oder gefunden werden könnte. In meiner Ansicht nach muß dieser gefunden werden, denn wir müssen die drohende Erweiterung der Reibungsfläche zwischen uns vermeiden. Die Differenzen sind wirtschaftlicher und verkehrspolitischer Natur. Als solche mit keinen prinzipiellen Komplikationen behaftet, was deren Lösung allerdings schon erleichtert. Es handelt sich dabei rein um die Führung und Mündung des Kanals. Die March als Kanalführung zu benützen, beziehungsweise entsprechend auszubauen, demzufolge Deveny als natürliche Mündung zu wählen, ist der ungarische Standpunkt. Diese Lösung wird als technisch leichter durchführbar bezeichnet und soll sich um etwa vierzig Millionen Kronen billiger gestalten. Es wäre dies der natürliche Weg, ohne jedwede künstliche Verlängerung der Wasserstraße, daher dem verkehrspolitischen Gesichtspunkte entsprechend. Demgegenüber steht der österreichische Standpunkt: die Mündung des Kanals muß Wien sein, Wien kann als Ausgangspunkt des Kanals, somit als Verkehrszentralpunkt und als Umschlagplatz nicht umgangen werden; es hieße Wien seine wirtschaftliche führende Rolle abspitzen, sollte eine andere Lösung gewählt werden; Oesterreich könnte einer solchen unter keinen Umständen beipflichten.

Ist es aber begründet und richtig, daß diese beiden Standpunkte einander so gegenübergestellt werden, und gefährdet diese Gegenüberstellung nicht überhaupt die ganze Kanalfrage? Meiner Ansicht nach muß diese Differenz ehestens ausgeglichen und somit als Hindernis der Lösung ausgeschaltet werden. Denn die Interessen Oesterreichs, somit die vollste Rücksichtnahme auf Wien können ebenso berücksichtigt werden wie der ungarische Standpunkt bezüglich der Mündung bei Deveny. Diesen Kanal müssen beide Staaten der Monarchie im Einverständnis erbauen, nur so kann dieser zur Wasserstraße der Monarchie werden. Ist einmal hierüber eine Einigung erzielt — und diese muß eben erzielt werden — und ist dabei das Politikum ausgeschaltet, dann erübrigt nur mehr die technische Seite der Frage einer Lösung. Die Linie von Deveny unter Benützung des Marchbeckens bis Angern würde dabei den einen Zweig der Kanalstraße bilden — dies wäre eine Befriedigung der ungarischen Interessen — und, von Wien ausgehend, ebenfalls bis Angern wäre der andere Kanalteil zu erbauen, womit der österreichische Standpunkt vollauf zur Geltung käme, bei Angern aber hören die einseitigen Interessen auf, dort vereinigen sich beide Teile zu gemeinsamen Interessen. Technisch ist diese Lösung leicht möglich, der Wasserstand der Donau und der March ist dazu ganz genügend, allerdings wird damit der ungarischerseits behauptete finanzielle Effekt nicht erreichbar sein, aber wenn es da heißt, die Interessen der beiden Staaten in Einklang zu bringen, ist diesem großen Ziele gegenüber diese Frage untergeordneter Natur.

Wie stellt sich nun die Frage vom verkehrspolitischen Gesichtspunkte? Da muß unterschieden werden zwischen dem Durchzugsverkehr von und über Ungarn und dem speziellen österreichischen, oder Wien ausgehenden und nach Wien gravitierenden Verkehr. Daß letzterer über die Linie Angern-Wien führen muß, ist ebenso natürlich, als daß der Durchzugsverkehr über die kürzere Angern-Devenyer Strecke abzuwickeln sein wird, denn der Verkehr darf seinen natürlichen Wegen nicht entzogen werden; Künsteleien sind auf wirtschaftlichem Gebiete nicht recht möglich. Seien wir uns dessen bewußt, daß der Wasserweg bei seinen vielen Vorteilen auch schwerwiegende Nachteile hat. Diese zu vermehren durch unnatürliche, künstliche Ableitung des Verkehrs wäre ein grober Fehler und würde zumindest nicht fördernd wirken. Aber auf diese Weise, daß der Durchzugsverkehr aus, nach und über Ungarn über Deveny-Angern, jener ober und nach Wien über Angern-Wien geführt werden würde, könnten die verkehrspolitischen Differenzen ausgeglichen werden.

Die womöglich eheste Erbauung des Donau-Oder-Kanals ist ein Gebot der unbedingten Notwendigkeit, in dieser Frage müssen die beiden Staaten sich einigen, ihr vitales wirtschaftliches Interesse, aber auch ein großes Interesse der Monarchie wünscht dies gebieterisch, wir müssen in das Wasserstraßennetz des Deutschen Reiches eingeschaltet werden.

Aber mit der Erbauung dieser Wasserstraße ist unser Anschluß noch nicht ganz gelöst, speziell Ungarn hat ein nicht zu unterschätzendes Interesse auch an dem bayerischen Kanalprojekt.

Für den Massenverkehr Ungarns hat diese Linie eine sehr große Bedeutung und kann in manchen Beziehungen auch für Oesterreich nicht ohne Bedeutung sein. Allerdings muß es anerkannt werden, daß das überwiegende österreichische Interesse an der Donau-Oder-Elbe-Verbindung liegt, auch ganz abgesehen vom politischen Interesse, welches sich an dieses Projekt knüpft, denn nur dieser Kanal könnte