

### Wien und die Donau.

Von Dr. Franz Ritter v. Schönka.

Präsidenten der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Es hat eine Zeit gegeben, in welcher sich Wien mit der Donau vornehmlich in seinen Liedern und Walzern befaßte. Dann ist eine Zeit gekommen, wo Wien entdeckte, daß es nicht an der Donau liege. Es waren dies die Jahre des ersten wirtschaftlichen Aufschwunges, als die Stadt mächtig ihre Schwingen zu regen begann und mit der Vollaendung des großen Werkes der Donauregulierung nicht nur die Gefahren des Stromes für die Stadt ihre Schrecken verloren hatten, sondern auch die große wirtschaftliche Bedeutung der Wasserstraße den Wienern erst recht zum Bewußtsein kam. Hatte die Entwicklung der Stadt bis dahin ihre Richtung mehr nach dem Westen und Südwesten genommen, so wandten sich die Augen damals naturgemäß nach den großen, bis dahin ziemlich brach gelegenen Gebieten, die sich zwischen der Stadt und dem neuen Strombett dehnten. Mit stolzer Freude haben wir gesehen, wie in den letzten Jahrzehnten die Pläne zur wirtschaftlichen Bestimmung dieses Gebietes allmählich zur Reife gediehen sind, und heute, da sich die Stadt schon vielfach bis knapp an den Strom hingezogen hat und auch am jenseitigen Ufer in den neu zugewachsenen Bezirken sich in immer wachsender Zahl eine Reihe von Industrie- und Handelsstätten ansiedelt, ist Wien daran, das zu werden, wozu es von jeher berufen war, zu einem der ersten Binnenschiffahrtspolizeplätze Mitteleuropas.

Und nun kommt die neue und — wie sie genannt wird — die große Zeit. Unter den Unkenrufen, die den endgültigen Niedergang Wiens verherrlichen, hört man selbstverständlich auch die Prophezeiung, daß die Stadt ihre Bedeutung als Donauhafen und Umschlagplatz vollständig einbüßen werde. Es ist ja kein Zweifel, daß Wien sich in seiner führenden Stellung und in seinen wirtschaftlichen Aufgaben wird neu orientieren müssen. Aber eines ist gewiß: Soviel auch von der Stadt abgefallen ist, die Donau wird ihr treu bleiben. Wien mit seinen strahlenförmig nach allen Richtungen der Windrose ausgehenden Eisenbahnlinien wird immer seine Bedeutung als Stapel- und Umschlagplatz behalten. Dabei soll selbstverständlich nicht geleugnet werden, daß es sich da in der Folge zu wehren gilt und schwere und energische Arbeit getan werden muß. Heute ein förmliches Programm für diese Arbeit aufzustellen, wäre wohl verfrüht. Niemand weiß heute noch, wie sich die neuen Staaten in das Donaugebiet teilen werden, niemand weiß, wie sie sich zu einem gemeinsamen Regime, zu einheitlichen Bestimmungen über den Verkehr auf dem Strome zusammenfinden und wie die künftigen Donauakte aussehen werden. Die zwischenstaatlichen Verhandlungen hierüber werden von einschneidendster Bedeutung für Deutschösterreich sein. Seiner geographischen Lage nach wird Deutschösterreich der mitteleuropäische Donaustaat im eigentlichen Sinne sein, und sein Wort wird daher, wenn es sich darum handelt, den freien Verkehr auf der Donau in vollem Maße zu sichern und seiner Verklümmung durch die Vertiefung der politischen und wirtschaftlichen Interessen im Stromgebiete vorzubeugen, entscheidend in die Waagschale fallen.

Es ist eine Art politischer Völkerwanderung, die sich da an der Donau vollzieht. Neue Völker und Staatengebilde treten auf den Plan und mit ihnen selbstverständlich auch neue große Programme und Projekte. Es wäre nicht schwer, auch für Deutschösterreich und speziell für Wien heute schon mit großen Projekten zu kommen, aber man weiß ja, was zum Teil das Schicksal solcher eine ungewisse Zukunft eskomprierender Pläne ist. Man erinnere sich nur an den Ueberschwang, mit dem auch ernste wirtschaftliche Kreise nach dem deutschen Einmarsch in Rumänien an die Donaufragen herantreten wollten. Davon ist es jetzt recht still geworden, und wenn auch nicht daran zu zweifeln ist, daß unter den neuen Verhältnissen diese Pläne in irgendeiner Form wieder auftauchen werden und daß insbesondere auch fremde Mächte und ausländi-

ches Kapital geneigt sein werden, sich an der Ausgestaltung des Donauverkehrs zu beteiligen, so wird es doch gut sein, zunächst noch die Formierung der staatlichen und verkehrspolitischen Interessen an der Donau abzuwarten. Eines von diesen Projekten würde Wien besonders berühren, und das ist jenes, das die Vertiefung der Fahrrinne auf der ganzen unteren und mittleren Donau bis Budapest auf ein derartiges Ausmaß vorzieht, daß auch Seefahrzeuge vom Schwarzen Meer direkt bis ins Herz von Ungarn verkehren könnten. Es wird mit diesem Projekt, das, wie man sagt, „Budapest zum Seehafen machen soll“, kaum anders werden als mit so vielen andern. Wir in Wien wissen selbst von über das Ziel hinauschießenden Plänen dieser Art zu erzählen, und der Donauhafen in der Kuchelau, der mit seinem Zyklopenbau heute nur Badeanstalten und Rudersporthäuschen beherbergt, ist ein warnendes Beispiel dafür. Dabei ist aber eines gewiß beruhigend: was unten für den Verkehr bis Budapest geschieht, dient gewiß auch dem Verkehr mit Wien, und man kann dies um so sicherer sagen, als der tschechoslowakische Staat, der ja auch seinen Platz an der Donau einnehmen will, gewiß dafür sorgen wird, daß auch der Verkehr von Budapest aufwärts längs der „neuen böhmischen Rüste“ bis Wien zu voller Entwicklung gelangt.

Und es wird schließlich auch hier so sein wie überall, wo gemeinsame Interessen zu gemeinsamer Befriedigung drängen, und das Wort, das feinerzeit aus berufenem Munde gerade in Ungarn gesprochen wurde: „Was die Zeit trennt, soll die Donau verbinden.“ wird in höherer, den ganzen Strom umfassender Bedeutung hoffentlich in dieser neuen Zeit zur Wahrheit werden.