

17. XI. 1915

## Die Eröffnung des Donauweges.

Wien, 16. November.

Mit der Besetzung Belgrads und Semendrias, dem Uebergang der Armee Gallwitz über die Donau, dem Vordringen der Bulgaren und der Vereinerung der deutschen und bulgarischen Heere an der serbischen Nordfront ist das flussreiche Donauufer in seiner ganzen Ausdehnung vom Feinde gesäubert. In der allertürzesten Frist darf auf die Wiederherstellung der Schiffsverkehrsverbindung von Regensburg bis nach den bulgarischen Donauhäfen gerechnet werden, von wo die Bahnlinie weiter nach Konstantinopel führt. Rumänien hat mit dem Eintritt Bulgariens in den Krieg seine Donauhäfen zwar gesperrt, allein das Land wird sich der namhaften wirtschaftlichen Vorteile, welche ihm die Wiedereröffnung der Donaustraße bietet, nicht freiwillig begeben wollen. Rumänien verfügt bekanntlich über außerordentlich große Exportüberschüsse aus seiner letzten Getreideernte, die noch durch namhafte Vorräte, namentlich an Futtermitteln, aus seiner vorjährigen Ernte vergrößert werden. Die Getreideausfuhr aus Rumänien, die sich in normalen Jahren zum weitaus größten Teile donauabwärts auf dem Seeweg vollzieht, müßte mit der Sperre der Dardanellen und der Donau ins Stocken geraten, da der Fahrpark der rumänischen Eisenbahnen den Anforderungen des Getreideexports nicht gewachsen ist. Verlässlichen Schätzungen zufolge hatten in Rumänien rund 300.000 Waggons Getreide der heurigen Ernte und zirka 150.000 Waggons Vorräte der vorjährigen des Abtransportes. Die Frachtraten und die Speichermieten in Rumänien sind ganz erheblich gestiegen, und man darf annehmen, daß die Aussicht auf eine raschere Abstoßung des Exportgetreides, um das sich die Wohlfahrt des Landes dreht, in Rumänien als Erleichterung empfunden wird.

Ähnlich liegen die Verhältnisse in Bulgarien, wo die Handelsreise seit Beginn der Erntearbeiten bereits mit allem Nachdruck die schleunigste Eröffnung der Donaustraße gefordert haben. Auch für Bulgarien ist die Wertung seiner landwirtschaftlichen Produktion im Ausfuhrhandel eine wirtschaftliche Lebensfrage. Geht auch hier ein überwiegender Teil von Aus- und Einfuhr normaler Weise über die Seehäfen, vor allem über Varna und Burgas, so hat die Donau doch eine eminente Bedeutung im bulgarischen Außenhandel, der sich zu ungefähr 25 bis 30 Prozent auf dem Donauwege abzuspielen pflegt. Demzufolge war Bulgarien in den letzten Jahren auch darauf bedacht, die Eisenbahnverbindungen des Landes mit seinen Donauhäfen zu vermehren. Die bulgarischen Donauhäfen Rustschuk, Sistow und Somovit sind durch Schienenwege mit dem bulgarischen Bahnnetz verbunden und durch die in Bau begriffene Linie Mezdra-Biddin werden auch die beiden Donauhäfen Biddin und Lom durch die Eisenbahn mit dem Landesinnern in Verbindung gebracht. Späterhin sollen auch die drei kleineren bulgarischen Donauhäfen Nikopol, Rahova und Silistria Eisenbahnanschlüsse erhalten. Die heurige bulgarische Ernte ist sehr gut ausgefallen und Bulgarien ist in der Lage, beträchtliche Mengen von Brotgetreide, Hülsenfrüchten und Futtermitteln an das Ausland abzugeben, von welcher letzteren der weiße Mais besondere Erwähnung verdient, der wegen seiner Qualität stets besser als der gewöhnliche gelbe Mais bezahlt wird. Von großer Bedeutung ist auch der Export Bulgariens an Geflügel und Geflügeleiern sowie an Fellen und Häuten, Artikel, die regelmäßig in Osterreich-Ungarn und Deutschland ihre wichtigsten Abnehmer zu finden pflegen. Der weniger bedeutende Viehexport Bulgariens, bei dem Schafe die Hauptrolle spielen, richtet sich hingegen zumeist nach der Türkei.

Von nicht geringerer Bedeutung wie für den Export der unteren Donauländer wird die Wiedereröffnung der Donauschiffahrt für ihren Import sein. Die Sachlage wird allerdings kaum die Aufnahme der normalen Ausfuhr nach Bulgarien und Rumänien gestatten, der Export wird sich in bescheideneren Grenzen halten müssen, weil in wichtigen Zweigen, wie in der Textilindustrie, Rohstoffmangel und Eigenbedarf dem Exporte Schranken auferlegen. Aber die Eisenindustrie und verschiedene Industriezweige, die nicht für Seereslieferungen in Anspruch genommen sind, wie die keramische und Glasindustrie zum Beispiel, werden von der Möglichkeit, die gelichteten Lager der Balkanlandschaft wieder zu füllen, ungesäumt Nutzen ziehen können.

Schafft uns und unseren Bundesgenossen an der unteren Donau die Freimachung des Stromes in wirtschaftlicher Hinsicht Lust und Bewegungsfreiheit, so ist wohl in absehbarer Zeit eine Vergrößerung dieses Spielraumes auch über die Donaumündungen hinaus zu gewärtigen. Haben wir die Donau und auch den Eisenbahnweg über serbisches Gebiet nach Bulgarien, so dürften sich später Mittel ergeben, um auch die Schiffsahrt auf der untersten Donau und von dort nach Konstantinopel vor allfälligen Gefahren zu sichern. Damit wäre die breiteste Verbindung mit dem Osten hergestellt, welche große Aussichten in wirtschaftlicher wie auch in anderen Beziehungen eröffnet. Die Befreiung der Donau ist auf alle Fälle eines der wichtigsten Kriegsergebnisse, das ohne Zweifel bestimmt ist, bedeutsame Folgen nach sich zu ziehen und das Kriegsende näherzurücken. In London, Paris und Petersburg hat die siegreiche Offensive, die im Norden Serbiens eingesetzt, nur deshalb solche Bestürzung erregt, weil man ihre Tragweite in politischer und strategischer wie in wirtschaftlicher Hinsicht richtig einzuschätzen weiß. Mit der Freiheit der Donau stürzt ein wichtiger Tragspfeiler der englischen Kriegführung, die sich plötzlich in Gegenden gefährdet sieht, die sie vor aller Bedrohung sicher wähnte.