

2. W. 1918

Wie einem zweiten Weltkrieg vorbeugen wäre.

Von Dr. Karl Wolff,
Mitglied des Magnatenhauses,
Budapest, 1. Aufl.

England hat sich seine Gefolgschaft für den Weltkrieg durch Neuzug der Raubgier zusammengetrieben und hält seine Bundesgenossen, soweit sie, wie Rußland und Rumänien, nicht abgefallen sind, außerdem durch die Drohung mit der Auslieferung bei der Stange. Unter der Wucht der englisch-französischen Niederlagen entrang sich einem französischen Blatte der Verzweiflungsschrei: Frankreich habe die Wahl nicht zwischen Sieg und Frieden, sondern zwischen Sieg und Hungersnot, denn England und die Vereinigten Staaten von Amerika würden Frankreich, wenn dieses mit dem Verzicht auf Elsass-Lothringen einen Sonderfrieden abschließen sollte, blockieren und der förmlichsten Hungersnot ausliefern. Das gleiche gilt von Italien, von Belgien, Portugal und Griechenland. Auch die Neutralen werden durch die Drohung mit der Auslieferung zur Seite gedrückt. Den Widerwilligen wird die Furcht eingehämmert, daß das meerberrschende Angelsächsentum, das durch die Verfügung über Lebensmittel und Rohstoffe Herr über Leben und Tod der anderen Nationen sei, diese vernichten könne. Holland würde dem angelsächsischen Druck schon erliegen sein, wenn Deutschland nicht in Belgien eingerückt wäre und die Niederlande auf drei Seiten umklammert hätte. Ebenso würde der skandinavische Norden in die Gefolgschaft der Entente hineingezwungen worden sein, wenn Deutschland die Ostsee nicht beherrschte und seine Macht durch die Befreiung der baltischen Provinzen und Finnlands nicht noch mehr gestärkt hätte.

Der gegenwärtige Weltkrieg kann zu Lande nur durch das Schwert und auf dem Meere durch die Tauchboote — nicht durch Verständigungsfrieden und Völkerbund — zugunsten der Mittelmächte siegreich beendet werden.

Es ist die Frage: auf wie lange? Das Angelsächsentum wird jetzt nur zähneknirschend und mit dem Vorworte späterer Rache sich an den Friedenskonferenzen zeigen, weil es nicht mehr Zeit genug hat, um Polen, Tschecho-Slowaken und Südslawen, den Beschlüssen des Versailler Krieges gemäß, gegen die Mittelmächte zu revolutionieren und neuen Brandstoff in die Kriegesglut zu werfen.

Aber in etwa zehn Jahren könnte es dem Geld und der Wählerarbeit Englands und Amerikas gelingen, die Leidenschaft der Polen, die von einem Galizien, Bukowina, Polen, Ost- und Westpreußen umfassenden Großpolen träumen, zur Siebeheize und dieses unglückliche Volk im Kampfe gegen die Mittelmächte zur Selbstvernichtung zu bringen, ebenso Tschechen und Südslawen zur offenen Empörung aufzuheizen, um durch Errichtung eines tschecho-slowakischen und jugoslawischen Staates Oesterreich-Ungarn und die Türkei zu zertümmern, sowie Deutschland und Bulgarien zu verstümmeln. Die anderen Mithelfer, deren Beutegier jetzt nicht befriedigt wird, würden sich dann wieder zusammenfinden.

Der nach einer verhältnismäßig kurzen Atempause und wahrscheinlich in noch furchtbarer Gestalt drohenden Wiederholung des heutigen Weltkrieges muß jetzt schon während und nach Beendigung des gegenwärtigen Kampfes zielbewußt und energisch vorgebeugt werden. Dies kann nur durch Grenz- und Nachsicherungen, insbesondere auch durch Binnenschifffahrt und Eisenbahnbau geschehen. Nicht als ob Schiffe und Eisenbahnen ein unfehlbares Universalmittel für die Friedenssicherung wären! Staatenbildungen, Krieg und Frieden werden auch durch andere Faktoren, wie Nationalität, Religion, Volkscharakter, Geschichte, Geographie usw. beeinflusst. Aber die Binnenschifffahrt und ein ihr angepaßtes Eisenbahnbau sind jedenfalls für die militärische und wirtschaftliche Sicherheit der Mittelmächte mitbestimmend und sollen in den nachstehenden Ausführungen allein behandelt werden.

Zunächst einige Zukunftspläne hinsichtlich der Binnenschifffahrt.

Holland und Belgien werden durch den projektierten Großschiffahrtsweg Donau-Rhein, der die Kornkammern Ungarns, Rumaniens und Südrusslands auch dem Westen und Nordwesten Europas erschließt, den Mittelmächten nähergebracht und vor der Hungersgefahr geschützt werden.

Die Haltung der skandinavischen Staaten ta diesem Kriege hat viele enttäuscht. Namentlich wurde der offene Anschluß Schwedens an die Mittelmächte erwartet. Daß er unterblieb, ist auf die Unmöglichkeit zurückzuführen, Schweden mit Lebensmitteln und Rohstoffen in ausreichendem Maße von Seiten der Mittelmächte zu versorgen. Daher ist Schweden jetzt zur Abhängigkeit von den seeherrschenden Angelsachsen und zu einer immer drückender empfundenen Nervosität verurteilt. Die Lage würde sich für Schweden und die anderen skandinavischen Länder mit einer Schläge gründlich ändern, sobald die Ostsee und das Schwarze Meer miteinander durch einen Großschiffahrtsweg verbunden werden, der, dem Nachteil der Angelsachsen entzogen, dem skandinavischen Norden Fleisch, Getreide, Schaf- und Baumwolle, Petroleum, Del und Süßfrüchte aus Rumänien, der Ukraine und der Türkei liefert und den Bezug aus Nord- und Südamerika erleichtert. Die kürzeste und mit verhältnismäßig geringstem Kostenaufwand herstellbare Verbindung zwischen dem Schwarzen Meer und der Ostsee ist der auszubauende Großschiffahrtsweg Dnjepr-San-Weißel. Dieser Großschiffahrtsweg zwischen Odesa und Danzig ist beiläufig 1800 Kilometer lang, kürzer um fast 900 Kilometer als der die Euliamündung mit Stefin verbindende Binnenwasserweg Donau-Oder (2680 Kilometer), um nahezu 1600 Kilometer als die Donau-Elbe-Strasse von Eulina bis Hamburg (3380 Kilometer) und um mehr 1700 Kilometer als der von Eulina nach Rotterdam führende Großschiffahrtsweg Donau-Rhein (3540 Kilometer). Der Weg von Stodholm nach Konstantinopel würde um rund 5000 Kilometer abgekürzt werden, wenn er, anstatt wie jetzt über Ost- und Nordsee, Atlantisches und Mitteländisches Meer, künftig über Weißel und Dnjepr gehen würde.

Der beiläufig 50 Kilometer lange Kanal, der den Dnjepr mit dem San und durch diesen mit der Weißel verbinden würde, ist leichter und billiger herzustellen, als die Verbindungsstadien zwischen Main und Donau

(Großschiffahrtsweg Donau-Rhein), Maros und Oder (Donau-Oberweg) und der die Elbe mit der Oder verbindende Weg, da diese Verbindungsstadien höhergelegene Schichtablagerungen haben und mehr Schleusenbauten erfordern, als der Weißel-San-Dnjepr-Kanal.

Nicht nur für die politische und wirtschaftliche Angliederung Skandinaviens, auch Finnlands, an Mitteleuropa hat die Binnenwasserstraße Weißel-San-Dnjepr die größte Bedeutung, sondern auch für eine glückliche Lösung der polnischen Frage.

Der von der Entente nicht aus Freundschaft für die Polen, sondern aus Feindschaft gegen die Mittelmächte genährte Traum von einem außer dem ehemaligen Generalgouvernement Warschau noch Galizien, die Bukowina, Schlesien, Polen, Ost- und Westpreußen mit der Hafenstadt Danzig umfassenden großpolnischen Reiches kann von den Zentralmächten ohne Selbstverstümmelung, ja Selbstvernichtung nicht verwirklicht werden.

Der Großschiffahrtsweg Weißel-San-Dnjepr würde dem von den Mittelmächten neu geschaffenen Königreich Polen den Verzicht auf die preussischen Gebiete erleichtern, da es durch die Verbindung zwischen Danzig und Odesa den Zugang zur Ostsee und zum Schwarzen Meer und hiemit eine ungeahnte Entwicklungsmöglichkeit von Landwirtschaft, Industrie und Handel erlangen würde. Im Falle der austro-polnischen Lösung, d. i. der Vereinigung Galiziens mit dem ehemaligen Generalgouvernement Warschau im Wege der Personalunion unter kaiserlich-polnischem Zepter, würde auch die Schlichtung des polnisch-ruthenischen Streites möglich sein. Um den Preis des nicht hoch genug zu bewertenden Güterauslaufes mit den an Naturschätzen so reichen Ländern am Schwarzen Meere würde Polen sich dazu verstehen müssen, dem ruthenischen Ostgalizien und der Bukowina eine Autonomie, ähnlich der zwischen Ungarn und Kroatien vereinbarten, zu gewähren. Einem feindlichen Polen würde der neue ukrainische Staat den Hafen von Odesa und Preußen den von Danzig zu sperren jederzeit in der Lage sein.

Durch die Großschiffahrtsweg Dnjepr-San-Weißel und Donau-Rhein mit den wohl später sich anschließenden Verbindungen durch Ober- und Elbefanal, die alle der Seeherrschaft der Angelsachsen entrückt wären, würde Mitteleuropa einer ungeführten und ungeahnten Entwicklung entgegengeführt werden. Denn die Fortsetzung der Donau- und Dnjeprstämme sind einmal der Bosphorus mit Konstantinopel und dem türkischen Kleinasien und dann das Kaspische Meer, sowie die vom unteren Don zwischen Kaukasus und dem ehemaligen Zarenreiche verlaufende Seite mit dem Weg, der zum kaspischen Meer und nach Persien führt.

Da die zum mitteleuropäischen Binnenschiffahrtssystem gehörigen Flüsse im Durchschnitt vier Monate des Jahres hindurch wegen der Vereisung unbrauchbar sind, muß dieses System durch ein ihm sich anpassendes Eisenbahnsystem ergänzt werden. Die Grundlinie dieses Netzes, das eigentliche Rückgrat, ist in der Eisenbahn Berlin-Wien-Budapest-Bagdad gegeben. Zu ihrer Vervollständigung sind die Verbindung Konstantinopels mit dem asiatischen Ufer durch einen unterirdischen Tunnel oder eine den Bosphorus überspannende Eisenbahnbrücke, sowie der Ausbau der noch nicht fertiggestellten Strecken in Vorderasien und Mesopotamien, der die Räumung der von den Engländern besetzten Gebiete in Palästina und im Zweistromland zur Voraussetzung hat, erforderlich.

Von großer Wichtigkeit ist auch eine das rumänische und bulgarische Donauufer verbindende Eisenbahnbrücke, deren Bau, falls er in der Gegend von Giurgiu bis Korabia zustande kommt, eine im Bukarester Friedensvertrage vorgesehene Verpflichtung Rumaniens zur Folge hat. Die Eisenbahnbrücke zwischen der durch die Dreie Giurgiu und Korabia bezeichneten rumänischen Uferstrecke und dem bulgarischen Donauufer liegt im beiderseitigen Interesse Rumaniens und Bulgariens. Rumänien muß, nachdem es durch den Verlust der Dobrudscha den beherrschenden Einfluß auf den Hafen von Korabia verliert, den Eisenbahnanschluß nach Konstantinopel über die untere Donau und den Balkan suchen. Ebenso wird Bulgarien im eigenen Interesse die Eisenbahnbrücke bei Ruschuk oder Siftovo oder als Fortsetzung der Iskerbahn nach Korabia wünschen müssen. Dann wird die auf rumänischer, selbstverständlich auch auf ungarischer Seite erstklassige Rotenturm-Linie als wichtiges Glied in die Bagdadbahn nicht nur für den beschleunigten Personenverkehr, sondern hauptsächlich für die Güterbeförderung sich einfügen. Denn für die Güterbeförderung kommt weniger die Kürze als die geringe Steigung der Bahn und hiemit die größere Leistungsfähigkeit und möglichste Ersparung an Kohlen, mit denen hauswirtschaflich zu wertschöpfen ein durch die Abnahme der europäischen Kohlenlager immer dringender werdendes Gebot ist, in Betracht. Bezüglich der Steigungsverhältnisse ist die Rotenturm-Linie, da die einzige niedrige Wasserscheide zwischen Maros und Aluta bei Vizajina kaum der Rede wert ist, als Talbahn gegenüber den über Orsova und Predeal nach Rumänien führenden und mehrere große Wasserscheiden überwindenden Bergbahnen in unvergleichlichem Vorteil.

All die zum wirtschaftlichen, militärischen und politischen Schutze der Mittelmächte und ihrer Verbündeten geplanten Fluß- und Eisenbahnbauten können natürlich nicht im Handumdrehen entstehen, werden wohl aber schon beim Friedensschluß ihren Schatten vorwerfen und als ernsthafte Vorbereitung der Verteidigung auch von England und Amerika verstanden werden, wenn diese mehr oder weniger offen oder verdeckt im Sinne der Pariser Wirtschaftskonferenz durch Vorenthaltung von Lebensmitteln und Rohstoffen die Verelendung Mitteleuropas und die Herabwürdigung seiner Bewohner, namentlich der Ar-

beiter, zu Kulis im Sklavendienste Englands und Nordamerikas antreiben sollten.

Wenn der angelsächsische Hochmut trotz der Verbitterung Frankreichs und Italiens jetzt zum Frieden nicht gezwungen werden kann, wird der Kampf, da er für beide Teile um Sein oder Nichtsein geht, bis zum äußersten fortgesetzt werden müssen. Eine Niederlage Englands würde die Herausgabe des von ihm geraubten Ägypten an den rechtmäßigen Herrn, die Türkei, den Verlust der Herrschaft über den Suezkanal und Indien und die Zerstümmung der angelsächsischen Weltmacht zur Folge haben. Dann würde die in deutschen Zeitschriften erörterte Bahn Hamburg-Herat, die mit geringeren Schwierigkeiten als die Berlin-Bagdad-Bahn vollendet werden kann, der Verwirklichung entgegenreisen. Denn diese Bahn ist bis auf das Endglied Herat und einige Verbindungsstrecken, die noch gebaut werden müssen, in der Hauptsache fertig, mögen die Neubauten, an die von Koflow am Don zum Kaufkas nach Wladikawkas führende und von hier durch die Russen bis nach Tabilis in Persien vorgetriebene Bahn oder nach Fertigstellung des ebenfalls von den Russen geplanten Kaukasusunnels zwischen Wladikawkas und Tiflis an die bestehende Bahnstrecke Tiflis-Tabilis anschließend, von Tabilis bis zum Persischen Golf fortgesetzt werden oder mit Benutzung der von Herat nach Süden abzweigenden Murghabbahn bei Kusch an der afghanischen Grenze fast im Angesichte von Herat haltmachen. Die Bahn bis Herat würde an die Tore Indiens nicht leise, sondern mit bröhnenden Hammer schlägen pochen. Sie hat allerdings den guten Willen der Ukraine, insbesondere wenn die unter der früheren Zarenregierung projektierte, aber wegen der Vorteile für die Mittelmächte unausgeführt gebliebene Ringbahn an der Schwarzen-Meer-Küste gebaut wird, und die Zustimmung Großrusslands, das nur mit Hilfe der Mittelmächte gegenüber der nach den reichen Naturschätzen des Ural und Sibiriens schielenden Gier der Japaner und Amerikaner sich behaupten kann, zur Voraussetzung.