

Mitteleuropa und die Donau. Im Wiener Handels- und Industrieverein hielten am 20. d. M. die Herren Dr. Franz Heiderich, Professor an der k. k. Exportakademie, und Hofrat Anton Schromm Edler v. Bodeneib, Mitglied der Donauregulierungs- und Moldau- und Elbelanalysierungs-Kommission, einen Doppelvortrag. Prof. Heiderich führte aus: Der Krieg hat die Erkenntnis vertieft, daß die politische Machtstellung, die wirtschaftliche Entwicklung und die militärische Sicherung den Ausbau der Wasserstraßen erfordert und daß im besonderen die Ausgestaltung der Donaustraße und ihre Verbindung mit den norddeutschen Strömen ein unerlässliches Gebot mitteleuropäischer Wirtschafts- und Kulturpolitik ist. Die Donau ist berufen, eine Zentralader mitteleuropäischer Verkehrswege zu werden, sie bildet die kürzeste und bequemste Verkehrsstraße nach der Balkanhalbinsel und den geeigneten Landschaften des Schwarzen Meeres, das wieder dieselbe Verkehrsbedeutung wie im Altertum und Mittelalter gewinnen wird. Durch die zu höchster Leistungsfähigkeit ausgestattete Donaustraße sichert sich Mitteleuropa im Kriege Freiheit von fremder Seesperre und Selbstversorgung. Der Vortragende zeigte unter Vorführung von Lichtbildern, wie die Eigenarten und Besonderheiten der Schiffsverkehrsverhältnisse sowie die staatsrechtlichen und öffentlich-rechtlichen Verhältnisse auf der Donau sich aus der physisch- und politisch-geographischen Gestaltung des Stromgebietes ergeben und daß die Donau nicht geringere Schiffsverkehrsfähigkeit habe als andere Ströme. Es wird auch gewöhnlich verkannt, wie viel schon für die Regulierung des Hauptstromes getan wurde (seit den Siebzigerjahren hat Bayern 25 Millionen Mark, Oesterreich 171 Millionen Kronen und Ungarn 185 Millionen Kronen hiefür verausgabt, wodurch der Fassungsraum der Transportschiffe um das dreifache vergrößert werden konnte) Was noch zu tun erübrigt, um den Strom auf eine durchgehende Wassertiefe von 2 Metern bei Niedrigwasser zu bringen, tritt an Umfang und Kosten gegenüber den bisherigen Leistungen zurück. Sollte für die untere und mittlere Donau eine Vertiefung von 3 Metern angestrebt werden, die einen Verkehr von kleinen Seedampfern und Frachtbooten von 3000 Tonnen Ladefähigkeit ermöglichte, dann muß selbstverständlich diese Vertiefung bis Wien fortgesetzt werden, das durch den hier einmündenden Donau-Oberkanal ein Binnenschiffsverkehrs- und Umschlagplatz größter Bedeutung werden wird. Von den Kanalanschlüssen, deren Projekte man in der Entente-Prese mit ängstlicher Aufmerksamkeit verfolgt, ist der Bau des Donau-Mainkanals im bayrischen Landtage beschlossen worden, und man hat die Mittel für die in drei Jahren fertigzustellenden Projekte bewilligt. Für den Donau-Oberkanal liegen die Projekte bereits haureif vor. Eine mächtige Förderung hat die österreichische Kanalfrage durch die überaus wertvolle Schrift des Erzherzogs Heinrich Ferdinand gefunden; sie wird hoffentlich durch die Wucht ihrer logischen und sachlichen Argumentationen die letzten Widerstände beseitigen. Die bei der Demobilisierung frei werdenden Arbeitskräfte sollten sofort zum Bau des Donau-Oberkanals herangezogen werden; dadurch würde die baldige Fertigstellung des großen Werkes gesichert. — Hofrat Anton Schromm Edler v. Bodeneib knüpfte hieran Erörterungen über den Bau der österreichischen Schiffsverkehrskanäle, denen er einen bedeutenden Verkehrswert für die zukünftigen Handelsbeziehungen zwischen Oesterreich - Ungarn und Deutschland zusprach.