



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Ulrich, Hans: Die Donau als Rückrat des mitteleuropäischen
Wasserstraßennetzes

urn:nbn:de:gbv:46:1-908

Die Donau als Rückgrat des mitteleuropäischen Wasserstraßennetzes

Von Hans Ulrich, Berlin



Die Donau ist mit einer Stromlänge von 2900 Kilometern und einem Stromgebiet von 817 000 Kilometern nächst der Wolga der größte Strom Europas. Sie ist der bedeutendste Zufluß des Schwarzen Meeres und bildet die wichtigste Wasserstraße zwischen Mitteleuropa und dem Orient. Der Rhein erreicht nur ein Viertel ihres Stromgebiets, das dem gesamten Länderkomplex Mitteleuropas in politischer, wirtschaftlicher, physischer und kultureller Beziehung das Gepräge gibt.

Die große Bedeutung der Donau sowohl für Deutschland als auch darüber hinaus für ganz Mitteleuropa und den Kontinent ergibt sich am klarsten aus den verschiedenen Kanalprojekten, die schon von alters her geplant, entweder nur unvollständig oder gar nicht zur Ausführung kamen, teilweise im Weltkriege dann aber unter den Folgen der Blockade zu neuem verheißungsvollen Leben erwachten. Das wichtigste von ihnen ist der Ausbau der Großschiffahrtsstraße Donau — Main — Rhein. Sie soll unter Ausnutzung des Stromgebiets des Mains und der Donau sowie des seit dem Jahre 1846 bestehenden, aber den Anforderungen des modernen Verkehrs nicht mehr genügenden Ludwigskanals von Ansbach über Bamberg, Arnstein, Bamberg, Nürnberg, Weiltingen, Kelheim, Regensburg, Passau nach der Reichsgrenze führen, eine Linie, die sich durch gestreckten Verlauf und geringe Höhenüberwindung auszeichnet, daher nur verhältnismäßig wenig Schleusen erfordert und über günstige Bau- und Betriebsverhältnisse verfügt. Die Wasserversorgung ist für den denkbar größten Verkehr gesichert, so daß als Schiffsgröße das 1200-Tonnen-Schiff als Normalschiff, das 1500-Tonnen-Schiff als das größte Schiff entsprechend den Erfahrungen der Rheinschiffahrt angenommen werden konnte. Die Schleusen können ganze Schleppzüge aus 2 bis 3 Lastkähnen mit dem Dampfer aufnehmen. Und schließlich ermöglicht die für die Kanalführung gewählte Linie durch die Einbeziehung von Bamberg nicht nur eine rasche Verbindung mit dem oberfränkischen und mitteldeutschen Gebiet, sondern sie sichert auch die zweckmäßige Einführung eines Weserkanals und damit eine weitere Verbindung mit dem Mittellandkanal, dem rheinisch-westfälischen Industriebezirk und den deutschen Nordseehäfen.

Durch eine lebenskräftige Verbindungsstraße der Donau mit dem Rhein eröffnen sich wirtschaftspolitische Ausblicke von ungeahnter Bedeutung. Die zwei größten Ströme Mitteleuropas werden durch sie verbunden. Belgien, Holland, West- und Süddeutschland, Frankreich, Österreich, Böhmen, Ungarn, Jugoslawien, Bulgarien und Rumänien werden verkehrswirtschaftlich von der Wasserstraße mittelbar oder unmittelbar beeinflusst. Für die Industriegebiete und Handelsplätze West- und Süddeutschlands sowie Belgiens, Hollands und des östlichen Frankreichs wird eine neue Zufahrtlinie zum Südosten Europas geschaffen. Der land- und forstwirtschaftlich organisierte Osten erhält die Möglichkeit, seine überschüssigen Erzeugnisse, insbesondere Getreide und Holz, auf einem neuen besonders leistungsfähigen Verkehrsweg dem industriereichen Westen zuzuführen.

Als Zubringer von Roh- und Hilfsstoffen und als Verkehrsweg für den Absatz der Industrieerzeugnisse wird die Wasserfahrstraßenverbindung Donau — Rhein, indem sie mit der Donau zusammen zum Rückgrat aller Großschiffahrtspläne wird, das wegen seiner ungünstigen geographischen Lage vom ökonomischen Standpunkt bisher zweifelsohne benachteiligte Bayern dem Reichsganzen näherbringen. Zugleich aber wird seine Bedeutung als Durchgangslaat nicht nur gehoben, sondern hierdurch sein Handel, seine Industrie und sein Gewerbe neu gestärkt und belebt werden.

Die heutigen Wirtschaftsverhältnisse sind nicht normal. Nach ihnen die Lebensfähigkeit des Kanals zu beurteilen, wäre verkehrt. Ihr seien deshalb an dieser Stelle die Verkehrsziffern des Jahres 1912/13 zugrunde gelegt und nach ihnen hat sich der Kanal sowohl mit der Eisenbahn wie mit dem Seeweg in großem Umfange als wettbewerbsfähig erwiesen. Die Lebensfähigkeit des Kanals dürfte damit bei seiner ausgezeichneten verkehrsgeographischen Lage außer Zweifel stehen. Sein Einflußgebiet erstreckt sich vom Niederrhein bis hinab nach Rumänien und ans Schwarze Meer. Von besonderer Bedeutung für den Verkehr sind die reichen Waldbestände Bayerns, seine Bodenschätze und insbesondere die großen Erzlager des bayerischen Jura, die durch die politischen Ereignisse eine ungeheure Wichtigkeit erlangt und das große Interesse des niederrheinischen Industriegebiets für die Main-Donau-Verbindung erregt haben. Dem gewaltigen Umfang des Einflußgebiets der Wasserstraße entsprechen die Verkehrsmengen, die der Kanal im Wettbewerb mit der Eisenbahn und der Seeschifffahrt an sich zu ziehen vermag. Nach den Berechnungen werden auf Grund der Verkehrsziffern des Jahres 1912/13 3,3 Millionen Tonnen für den Handel gewonnen werden. Davon sind die größten Gütermengen im westdeutsch-bayerischem Verkehr zu erwarten.

Die Eröffnung des Schiffahrtbetriebs auf dem Kanal kann vor dem Jahre 1930 keinesfalls erwartet werden. Die auf der Grundlage des Jahres 1912/13 errechneten Verkehrsmengen erhöhen sich daher in entsprechender Weise, wenn angenommen werden kann, was wir alle erhoffen wollen, im Jahre 1930 der Verkehr größer sein wird, als er es im Jahre 1912/13 gewesen ist. Wenn auch bei Prüfung der Frage, in welcher Weise sich der Kanalverkehr voraussichtlich in späteren Jahren entwickeln wird, angesichts der wirtschaftlichen Lage Mitteleuropas und angesichts der unseligen Verträge von Versailles und St. Germain die äußerste Zurückhaltung geboten ist, so ist doch dabei zu bedenken, daß einmal auch ein wirtschaftlich zerrüttetes Europa nicht des Handels und des Verkehrs entraten kann und daß andererseits im Jahre 1930 die schwersten wirtschaftlichen Bedingungen, die der Vertrag von Versailles dem Deutschen Reich auferlegt hat, voraussichtlich erfüllt sein werden. Es gilt dies insbesondere für die Lieferung von Kohlen. Man kann daher wohl erwarten, daß spätestens von diesem Zeitpunkt ab auch der Verkehr zwischen West- und Süddeutschland einerseits und den östlichen Ländern andererseits wieder eine regelmäßige Steigerung erfährt.

Der kapitalisierte verkehrswirtschaftliche Nutzwert des Kanals, der sich aus den Schiffahrtsabgaben und den erzielbaren Frachtersparnissen ergibt, wird auf 1040 Millionen Goldmark geschätzt. Er übersteigt damit den Baukostenaufwand

für die Wasserstraße von 533 Millionen Mark fast um das Doppelte. Dabei ist der Wert der anfallenden Wasserkräfte, der auf weit über 300 Millionen Mark zu bemessen ist, nicht eingerechnet. Diese Beträge stellen nur den rechnungsmäßig ermittelten volkswirtschaftlichen Nutzen dar. Der wirkliche volkswirtschaftliche Nutzen ist naturgemäß wesentlich höher, denn es bedarf kaum der Erwähnung, daß die neue Wasserstraße auf die unter ihrem Einfluß stehenden Gebiete wirtschaftlich außerordentlich befruchtend einwirken muß und daß dadurch die Volkswirtschaft und die Steuerkraft des ganzen Gebiets gehoben wird.

Von außerordentlicher Bedeutung wird der Kanalbau für die Ausnutzung der Wasserkräfte sein, deren Wert bereits an anderer Stelle mit 300 Millionen Mark genannt worden ist. Die Friedensbedingungen bedrohen das deutsche Wirtschaftsleben mit völliger Lahmlegung. Seine Aufrechterhaltung ist eine Lebensbedingung des Reiches. Die Ausnutzung der Wasserkraft zur Ersparnis von Kohlen hat mehr denn je an Wert zugenommen. Wie wertvoll jedes Kubikmeter Wasser, das für die Beschaffung von Kraft in Frage kommt, ist, geht aus Berichten jetzt schon bestehender Wasserkraftwerke über ihre Betriebserfolge hervor. Als Beispiel möchte ich das große Nurgkraftwerk anführen. Dieses Werk hat in seinem ersten Betriebsjahr 1919, trotzdem es erst zum Teil in Tätigkeit stand, eine Stromerzeugung von 54 Millionen Kilowattstunden gehabt. Hätte man mangels dieses Werks diese Kraftmenge durch Dampfkraftwerke hergestellt, so hätte man dazu 70 000 Tonnen Kohle gebraucht. Es wären täglich etwa 20 Eisenbahnwagen Kohle nötig gewesen, eine Menge, wie sie heute gewiß für ein einzelnes Dampfkraftwerk kaum zur Verfügung stehen kann.

Zur Wasserkraftausnutzung eignen sich im Zuge der Wasserstraße am Main zwischen Aschaffenburg und Würzburg 12 Kanalisierungsstauufen mit einer mittleren Jahresleistung von im ganzen 44 000 Pferdestärken, zwischen Weilngries und Kelheim an der Altmühl 4 Stufen mit einer mittleren Jahresleistung von 2875 Pferdestärken, an der Donau oberhalb Regensburg 2 Stauanlagen mit einer mittleren Jahresleistung von 9900 Pferdestärken und schließlich die bei Steinbach oberhalb Passau vorgesehene Staustufe, die beste und billigste aller in Frage stehenden Anlagen, mit einer mittleren Jahresleistung von 42 000 Pferdestärken.

Die so gewonnenen Kräfte eignen sich für den Betrieb örtlicher industrieller Anlagen. Sie gewinnen aber besonders am Main auch für die allgemeine Kraftversorgung insofern besondere Bedeutung, als sie im Zuge der Bayernwerkleitungen von Würzburg nach Aschaffenburg gelegen sind, also für das an Kraftquellen arme nordwestliche Bayern ebenso günstig liegen wie für die angrenzenden Länder Baden, Hessen und Preußen. Sie können in den Verteilungsstationen des Bayernwerkes in Würzburg und Aschaffenburg zusammengefaßt werden. Durch das Bayernwerk mit den süddeutschen Wasserkraften verbunden, beeinflussen sie den Gesamtkrafthaushalt insofern günstig, als ihre höchsten Leistungen gerade in die Zeit der niedrigsten Leistungen der südbayerischen Wasserkräfte der Gebirgsflüsse fallen.

So werden auch durch die Ausnutzung der Wasserkräfte volkswirtschaftliche Werte von hoher Bedeutung geschaffen. Nicht nur die deutsche Volkswirtschaft, sondern auch die Volkswirtschaft von ganz Mitteleuropa sowie von West- und

Südwesteuropa wird durch den Kanal unmittelbar beeinflusst werden. Bei dieser Sachlage können die wirtschaftlichen Wirkungen, die sich an dem Bau des Kanals knüpfen, heute in ihrer Bedeutung noch gar nicht übersehen werden. Es ist ein Unternehmen von wahrhaft weltwirtschaftlicher Bedeutung, das in Europa seines gleichen nicht kennt.

Das Kanalprojekt eines Großschiffahrtweges von der Donau über den Main zum Rhein und das Stromgebiet der Donau selbst erhalten noch ihre besondere Bedeutung durch den geplanten Bau des Weser-Werra-Main-Kanals, der in der Nähe von Bamberg seinen Anschluß an den Rhein-Main-Donau-Kanal finden und Bremen an den Binnenwasserweg nach und von dem Osten anschließen soll. Er stellt die einzige Verbindung zwischen der Nordsee und der Donau dar, die vollständig und sicher innerhalb des deutschen Reiches verläuft, nach dem dieses der Herrschaft über den Rhein beraubt ist, und verbindet außerdem den in Norddeutschland in der Entstehung begriffenen Mittelkanal mit der Donau.

In scharfem Wettbewerb mit der oben bezeichneten Kanallinie von der Donau zum Rhein stehen die Bestrebungen Badens und insbesondere Württembergs, die auf den Bau eines Neckar-Donau-Kanals hinielen und auf diese Weise diese Verbindung zwischen der Donau und dem Rhein herstellen wollen. Abgesehen von allen technischen und finanziellen Fragen, zeigt ein Blick auf die Karte, welcher Kanal in erster Linie dem Bedürfnis des Gesamtdeutschland — und das ist die Hauptsache — dienen würde. Der Neckarkanal berührt nur eine verlassene Ecke von Deutschland. Er liegt besonders mit Rücksicht auf die noch ungeklärten Verhältnisse am Rhein so nahe der französischen Grenze, daß er als eine gesicherte innere Verkehrsstraße im Kriege nicht angesprochen werden kann. Er wird schließlich in Verbindung mit dem geplanten Bodensee-Mün-Kanal mehr den Interessen des französischen und schweizerischen Durchgangsverkehrs nach dem Balkan dienen, als der deutschen Volkswirtschaft zuträglich sein kann. Der Mainkanal dagegen berührt das Herz Deutschlands. Er durchquert in bezug auf Industrie und Vorkommen von Bodenschätzen viel reichere Gebiete, gestattet einen Anschluß an die Weser und an Norddeutschland und stellt vor allen Dingen eine zentrale Verkehrsstraße für Süd- und Mitteldeutschland dar.

Trotz alledem darf aber der Neckarlinie eine lokale Bedeutung nicht abgesprochen werden. Sie wird eine der notwendigen Ergänzungen des deutschen Binnenschiffahrtnetzes sein, nach dem als dessen Rückgrat zunächst die zentrale Verbindung des Rheins mit der Donau über den Main hergestellt ist. Sie würde dieser zusammen mit einer späteren Verbindung von der Donau zum Bodensee und von dort nach Straßburg kaum Abbruch tun, ihr nach dem Stande des Verkehrs vom Jahre 1912/13 im Höchstfall einen Mengenverlust von je 40—50 000 Tonnen jährlich bringen.

Österreich erkannte der geographischen Lage des Landes entsprechend wesentlich früher die Bedeutung der Donau, ihren Ausbau zu einer Großschiffahrtstraße und ihre Verbindung mit den nach Norden fließenden Strömen Elbe, Oder und Weichsel einerseits und dem sich in das Schwarze Meer ergießenden Dnjestr andererseits. Dies kam zum Ausdruck in dem österreichischen Wasserstraßengesetz vom Jahre 1901. Es sah den Bau eines Kanals von der Donau zur Oder, von der Donau über

die Moldau zur Elbe, von der Oder zur Elbe und von der Oder über die Weichsel zum Dnjeßtr vor.

Von den in dem angeführten Wasserstraßengesetz bestimmten Arbeiten ist infolge innerpolitischer, finanzieller und manch anderer Gründe nur ein geringer Teil zur Ausführung gekommen. Die Kanalisierung der Elbe und Moldau von Ruffig bis Prag wurde durchgeführt. Jene der Elbe von Melnik aufwärts ist im Bau begriffen. Mit dem Bau des Kanals von der Oder zur Weichsel wurde im Jahre 1912 begonnen.

Das unglückliche Ende des Krieges hat mit dem Verfall Osterreich-Ungarns die Verwirklichung dieser Pläne in unabsehbare Ferne gerückt. Weniger mangelndes Verständnis als vielmehr fehlende Geldmittel und vor allen Dingen das Bestreben der einzelnen Nachfolgestaaten, den Hauptverkehr an sich zu ziehen und den wirtschafts- und verkehrspolitischen Mittelpunkt des Binnenwasserverkehrs auf der Donau und ihren Anschlußstrecken zu bilden, sind die Hauptgründe dafür. Kommen werden aber diese Bauten einmal. Sie sind gerade durch die Neuregelung der politischen Verhältnisse, die Internationalisierung der norddeutschen Flußgebiete und der Donau mehr denn je eine Lebensnotwendigkeit für die Nachfolgestaaten der ehemaligen östereich-ungarischen Monarchie geworden. Sowohl für die Tschechoslowakei wie für Deutsch-Osterreich und Ungarn bildet die Donau nunmehr den einzigen Ausweg zum Meere. In diesem Sinne wird sie, wenn sich die einzelnen Staaten augenblicklich auch noch so feindlich gegenüberstehen, mit der Zeit doch durch wirtschaftliche Notwendigkeiten gegeben, erneut ihre völkerverbindende Kraft ausüben und jene erneut zu wirtschaftlichem Zusammenschluß zusammenführen. Und hierin liegt für die Länder der alten östereich-ungarischen Monarchie ihre Hauptbedeutung für die Zukunft.

Für uns ist an den östereichischen Kanalprojekten von Interesse, daß weder ein Elbe-Donau-Kanal noch ein Oder-Donau-Kanal, die beide nur für 700-Tonnen-Schiffe gebaut werden sollen, mit dem Main-Donau-Kanal in irgendeiner Weise wettbewerbsunfähig ist. Keiner der beiden Kanäle wird dem Main-Donau-Kanal irgend welche nennenswerten Werte entziehen können.

Ungarn hat schon seit einer Reihe von Jahrzehnten zwei große Kanalprojekte ausgearbeitet. Sie behandelten die Verbindung der Donau mit der Theiß einerseits und mit der Save andererseits. Die Verwirklichung des zweiten Kanals ist nun infolge der Aufteilung Ungarns Aufgabe des jugoslawischen Staates geworden.

Als Ausgangspunkt der verschiedenen Donau-Theiß-Projekte ist ohne Unterschied Budapest in Aussicht genommen. Die Entfernung zwischen den beiden Endpunkten Budapest und Szolnok wäre auf der künstlichen Wasserstraße mit 141 km um über 700 km kürzer als auf dem natürlichen Wege. Hatte der Ausbau des Donau-Theiß-Kanals schon für das alte Ungarn große Vorteile, so ist die Verwirklichung dieser Wasserstraße für Ungarn nunmehr geradezu ein Erfordernis der Selbsterhaltung. Der Kanal soll nämlich nicht nur der Schifffahrt, sondern auch landwirtschaftlichen Veriefelungsarbeiten dienen, die eine erhebliche landwirtschaftliche Mehrproduktion nach sich ziehen würden. Ohne diese aber wird das seiner landwirtschaftlich erträgnisreichsten Gebiete verlustig-gegangene Ungarn weder an eine Ausfuhr, noch an eine Befriedigung der Bedürfnisse der eigenen Bevölkerung nicht denken können.

Der Donau-Save-Kanal und seine Fortsetzung nach Fiume besitzt neben lokalen Interessen internationale Bedeutung in der Herstellung einer Verbindung zwischen der Donau und dem Adriatischen Meer. Ganz abgesehen von der Frage, ob seine Ausführung technisch überhaupt ausführbar ist, dürften die Jugoslawen an seinem Ausbau heute kein besonderes Interesse haben. Die Ablenkung des Donauberkehrs nach der Adria fördert in erster Linie die italienischen wirtschaftlichen Interessen. Die Jugoslawen haben aber ein anderes Kanalprojekt, das rein jugoslawischen Wirtschaftsinteressen dienen und das die untere Donau mit Saloniki verbinden soll. Es handelt sich um den Morawa-Vardar-Kanal, der den ganzen westeuropäischen Verkehr dem Ägäischen Meer zuführen soll und besonders mit Rücksicht auf die Schaffung eines Großserbiens und Großgriechenlands Entwicklungsmöglichkeiten besitzt. Die örtlichen Verhältnisse sind dem Kanalbau nicht ungünstig. Seine Ausführung ist nicht mehr so unwahrscheinlich, nachdem Nordamerika sich für das Projekt zu interessieren begonnen hat und die Konzession für den Ausbau seitens der serbischen Regierung erhalten haben soll.

Der Krieg, der uns und ganz Mitteleuropa plötzlich von der ganzen Welt abspernte, zeigte uns mit bitterster Deutlichkeit, daß die Donau das Rückgrat des mitteleuropäischen Wasserstraßennetzes zu bilden hat. Er ließ uns vier Jahre hindurch augenscheinlich erleben, welche gewaltige wirtschaftliche Interessen der Zentralmächte mit dem Stromgebiet der Donau verknüpft waren, daß hier für ihre Wirtschaftspolitik ein Grund- und Eckpfeiler verankert ruhte. Wohl selten noch hat ein Strom durch einen Krieg eine solche Erhöhung seiner Bedeutung und weiter eine solche Fülle von Verbesserungen und Erfahrungen erhalten, wie während der letzten Kriegsjahre die Donau. Ihre Bedeutung als Verbindungsstraße zwischen den Mittelmächten, den Balkanstaaten und der Türkei hob sich gewaltig, seit der Schifffahrtsweg, der vordem für die Verfrachtungen aus Rumänien, Bulgarien und der Türkei vorwiegend benutzt wurde, unterbrochen und gesperrt war. Es galt einerseits, unseren auf dem Balkan und in Rumänien kämpfenden Truppen den nötigen Nachschub nachzuführen und unsere Bundesgenossen, Bulgarien und die Türkei, mit Kriegsmaterial und Kohle zu versorgen, andererseits galt es, gewaltige Getreide- und Petroleummengen aus Rumänien nach Osterreich und Deutschland fortzuschaffen. Die an und für sich schon überlasteten und besonders in Ungarn in keiner Weise den Anforderungen genügenden Eisenbahnen konnten hierzu nicht herangezogen werden; und da leistete der Donaubezug Dienste von hervorragender und ausschlaggebender Bedeutung.

Dann kam nach vier Jahren schöner politischer und wirtschaftlicher Hoffnungen auf Mitteleuropa im fünften Jahre das unglückliche Ende des Krieges und die staatspolitischen Umwälzungen in den Reichen der Mittelmächte, welche auch die Lösung der Binnenschifffahrtsfragen, vor allem die Donaufrage, mächtig beeinflussten. Indes die Donauvölkerstraße und ihr Ausbau zu einem mit den deutschen Binnenschifffahrtsstraßen in Verbindung stehenden Großschifffahrtsweg haben durch die neuen Verhältnisse an Bedeutung eher gewonnen als verloren. Der Wiederaufbau der deutschen Volkswirtschaft und die Aus- bzw. Neugestaltung unserer Handelsbeziehungen zu den Donaustaaten bleiben auf das engste mit dem Verkehr auf den Binnenwasserstraßen, in erster Linie mit dem auf der Donau, verknüpft. Deutschland ist mehr denn früher gezwungen, seine Produktionsverhältnisse zu

verbessern und zu verbilligen. Dabei spielen die Frachtkosten eine erhebliche Rolle. Unsere Eisenbahnen werden wohl auf lange Zeit infolge Abnutzung und Verminderung unseres rollenden Materials nicht in der Lage sein, Wassertransporte in dem geforderten Maße und Umfange zu bewältigen und dabei zugleich Frachtsätze zu gewähren, die es der deutschen Industrie ermöglichen, den Wettbewerb auf dem Weltmarkte wieder mit Erfolg aufzunehmen. Hier kann nur der auf die Dauer billigere Wasserweg wirksame Unterstützung leisten. Die Kohlennot, die Erhöhung der Kohlenpreise und die gerade jetzt so dringende Forderung, jede Möglichkeit zur Kohlenersparnis zu erfassen, zwingen Deutschland zu einer weitestmöglichen Ausnutzung der Wasserkräfte. Die Balkanländer und die Nachfolgestaaten der österreichisch-ungarischen Monarchie werden nach wie vor durch ihre geographische Lage darauf angewiesen sein, ihren Bedarf an Industrieerzeugnissen vornehmlich aus Deutschland und Deutsch-Osterreich zu decken, diese beiden Länder aber andererseits darauf, aus dem Balkan und dem Orient einen großen Teil von Landeserzeugnissen hereinzuholen, ohne die sie nicht bestehen können. Der Ausbau des Großschiffahrtstraßennetzes und die zweckmäßige Ausnutzung der Wasserkräfte, das ist deshalb für die deutsche Wirtschaftspolitik zur Wiedererstarkung des deutschen Wirtschaftslebens mehr denn je ein Gebot der Stunde. Und hierin liegt auch in erster Linie die wirtschaftspolitische Bedeutung der Donau in der Gegenwart und in der Zukunft.

Unsere ehemaligen Feinde haben die wirtschaftspolitische Bedeutung der Donau und ihre völkerverbindende Kraft klar erkannt. Sie haben erkannt, welche Aussichten der Donauweg und seine Verbindung mit den norddeutschen Stromgebieten dem deutschen Handel, der deutschen Industrie und dem deutschen Verkehr in der Zukunft eröffnen, und sie haben dementsprechend ihre Maßnahmen getroffen. Sie haben die Entwicklung des Donauverkehrs in Bahnen gelenkt, die nicht den Interessen der Donauuferstaaten, sondern ihren eigenen dient. Die Donau wurde von Ulm an zusammen mit den großen Strömen Norddeutschlands in den verschiedenen Friedensverträgen internationalisiert und unter interalliierte Kontrolle gestellt. Die internationale Donaukommission, deren Beseitigung uns der Bukarester Frieden gebracht hatte, wurde mit erweiterten Rechten wieder eingesetzt, nur mit dem Unterschied, daß nunmehr bis auf Rumänien nur noch Vertreter Englands, Frankreichs und Italiens in ihr vertreten waren, während Vertreter der unmittelbar an den Donaufragen interessierten Uferstaaten fehlten. An die Spitze der Kommission trat der englische Admiral Tourbridge, sein Stellvertreter wurde der französische Admiral Fatoux. Die Donau sollte englisch-französisches Einflußgebiet werden. Ein französisch-englisches Ringen um die Wirtschaftsmacht in den Donauländern setzte ein. Im ersten Gang gewann Großbritannien. Die Flußschiffahrt auf der Donau wurde bis auf den bayerischen Flohd, dem die bayerische Regierung den Verkauf von Aktien in fremdländische Hände verbot, englisches Monopol. Den zweiten Gang will Frankreich gewinnen. Es will das gesamte Bahnnetz Deutsch-Osterreichs und Ungarns in seine Hand bekommen. Es erstrebt den Bund der Donauuferstaaten, um dadurch einmal dem österreichischen Anschlußgedanken den Todesstoß zu versetzen und zugleich dem französischen Einfluß die vorherrschende Rolle an der Donau zu sichern. Bezeichnend für die französische Donaupolitik ist die folgende Äußerung der französischen

Zeitung *Erzelsior* vom 3. September: „Die Konferenz zur Regelung der Donauschiffahrt tritt am 6. September in Paris zusammen. Frankreich muß diesen Beratungen mit der größten Aufmerksamkeit folgen. Die Donau wird für uns von außerordentlicher Bedeutung, wenn sie erst einmal durch den Rhein-Donau-Kanal zum Verbindungsweg zwischen der Nordsee und dem Schwarzen Meer geworden ist. Die Vereinigung von Donau und Rhein bedeutet heute die Vereinigung des Rückgrats von Europa mit seinem Kopf, nämlich mit Frankreich.“

Was sich in Zukunft als stärker erweisen wird, die Absichten der Entente oder aber die völkerverbindende Kraft der Donau, um die der Kampf geht, bleibt abzuwarten. Immerhin machen sich schon jetzt unter den Nachfolgestaaten der früheren österreich-ungarischen Monarchie, in Südslawien und in Rumänien Strömungen bemerkbar, die auf eine Verminderung des französischen Einflusses im Südosten Europas hinarbeiten scheinen.

Unklar ist heute noch die politische Lage Europas. Doch hinter dem Nebel zeigen sich immer klarer und klarer werdend die Umrisse der Zukunft. In ihnen hat die Donau aufgehört, nur mehr lokale Bedeutung zu haben. Die Donau ist das Rückgrat für den Ausbau des deutschen wie des gesamten mitteleuropäischen Wasserstraßennetzes, in dessen System sie dazu berufen ist, die Ostsee mit der Adria, die Nordsee mit dem Ägäischen Meer, Nordeuropa mit dem Schwarzen Meer, den Atlantischen Ozean mit Asien zu verbinden.



Das neue Heer und seine Vorzüge

Von Generalmajor a. D. Gerold v. Gleich



er hochverdiente Asienkämpfer, Oberst Freiherr v. Kress, hat in Nr. 52 des Jahrgangs 1920 dieser Zeitschrift eine programmatische Studie über unsere neue Wehrmacht veröffentlicht. Ich möchte sie mit einer Thronrede vergleichen. Eine Thronrede hat immer optimistische Färbung. Das ist gut und notwendig, denn ohne Selbstvertrauen keine Leistung. Und von Herzen wünschen wir alle dem jüngsten deutschen Kinde, das unter so viel Wehen zur Welt gebracht wurde, eine gesunde, hemmungslose Entwicklung.

Immerhin aber liegt die Gefahr vor, daß ein militärischen Verhältnissen ferner stehender Leser sich aus dem Aufsatze des Freiherrn v. Kress ein allzu günstiges Bild unserer militärischen und damit auch unserer politischen Lage machen könnte. Der deutsche Michel, der so gern nur angenehmes hört, ist rasch bereit, die dicke Zipselmütze tiefer über seine Denker- und Dichterstirn zu ziehen, statt sich immer und immer wieder den Sand aus den Augen zu wischen.