

# DAS DEUTSCHE WASSERSTRASSENNETZ UND DAS UNGARISCHE WIRTSCHAFTSLEBEN

VON ALEXANDER ROHRINGER

Die Lage Deutschlands ist im Hinblick auf die Wasserstrassen schon von Natur aus sehr günstig. Seine grösseren Flüsse, Rhein, Weser und Elbe münden in die Nordsee — ins Weltmeer —, Oder und Weichsel in die Ostsee. Deutschland baute schon frühzeitig den Kaiser Wilhelm-Kanal, durch den sich der gesamte Schiffsverkehr zwischen Nord- und Ostsee abwickelt, ohne dabei den weiteren und gefährlichen Weg um Dänemark nehmen zu müssen. Die schiffbaren Flüsse laufen alle wie die Finger einer Hand aus den Gebieten der bayrischen und österreichischen Alpen beinahe parallel nordwärts, so dass es selbstverständlich ist, dass die politische Tatsache des Anschlusses von Österreich die wirtschaftliche Folge hatte, dass das Donautal zum Hinterlande der Industrie des Rheinlandes gemacht und eine einheitliche Wasserstrasse vom Schwarzen Meer bis zur Nordsee geschaffen werden soll.

Dieser Wasserweg ist einmal dazu bestimmt, Lebensmittel und Rohstoffe vom Osten her die Donau hinauf über Wien, Regensburg und Ulm weiterzuleiten, anderseits werden in den Donauhäfen deutsche Industrieerzeugnisse konzentriert, um auf dem Donauwege ins Schwarze Meer zu gelangen. Die in Holland liegende Rheinmündung bedeutet für Deutschland eine gewisse Erschwerung. Um diese zu beheben, wurde der Dortmund—Ems-Kanal gebaut. Damit der Verkehr der einzelnen Wasserstrassen untereinander gesichert sei, wurde der vom Dortmund—Ems-Kanal ausgehende Mittelland-Kanal gebaut, der den Rhein mit der Weser, über Magdeburg mit der Elbe und durch den Hohenzollern-Kanal bei Berlin mit der Oder verbindet und Deutschland in seiner Mitte durchschneidet, wie schon sein Name sagt.

Vordringlich sind jetzt zwei Probleme zu lösen, die die Krönung des deutschen Wasserstrassennetzes sein werden. Das eine ist die Verbindung des *grössten deutschen Flusses, des Rheins, mit der Donau, das andere die Verbindung der Donau mit dem grössten deutschen Hafen, Hamburg, der Elbe und darüber hinaus der Donau mit der Oder.*

Die ins Riesenhafte angewachsene Industrie verlangt immer mehr Rohstoffe, da die deutschen Gruben den Bedarf allein nicht mehr decken können; andererseits wiederum sucht Deutschland für seine Industrieerzeugnisse, z. B. Maschinen, Absatzgebiete. Deutschlands Ernährung ist darauf abgestellt, Brotgetreide mit so geringen Mitteln wie nur möglich an den Verbrauchsort zu bringen, was bisher hauptsächlich durch Eisenbahntransport und weiterhin über die Seehäfen Bremen und Hamburg geschah. Dagegen ergab sich oft die Schwierigkeit, dass im Kriegsfall von der See her durch Rhein, Weser und Elbe nichts eingebracht werden konnte und der von Osten her eingeführte Weizen in Wien, Passau oder Regensburg auf Eisenbahnwagen umgeladen und so weiter transportiert werden musste, wodurch die Lebensmittelversorgung des grossen Reiches erschwert und verteuert wird.

*Daraus ergibt sich, dass zu Deutschlands Lebensnotwendigkeiten der Anschluss seiner Wasserstrassen an die Donau gehört, da es vom Osten her von befreundeten Staaten und auf internationalen Flüssen Lebensmittel und Rohstoffe beschaffen kann, wogegen die Lebensmittel- und Rohstoffversorgung über die Nordsee durch konkurrierende Grossmächte viel leichter gefährdet ist, als es durch die kleineren östlichen Nachbarn je geschehen kann.*

Im Wirtschaftsleben und im Verkehr verschwinden in gewissem Masse die einschränkenden geographischen Grenzen, und durch den Wasserstrassenverkehr verflechten sich die wirtschaftlichen Interessen der Staaten enger mit einander, was grosse politische Neuordnung, Entwicklung der Wirtschaftsgemeinschaft der Völker, ein neues Zeitalter des Wirtschaftslebens nach sich zieht.

Die Beförderung der in den Tälern der Weser, Elbe und Oder wartenden Rohstoffe ist auf dem Wasserwege weniger vorteilhaft, da die Schifffahrt wegen des geringen Wasserstandes oft behindert ist, und früher auch die politischen Grenzen die Entwicklungsmöglichkeiten beschränkten. Die besondere Aufgabe ist nun, die wegen ihres geringen Wasserstandes oft schwerschiffbaren Flüsse, hauptsächlich Elbe und Oder, von den Eisen- und Kohlengruben ab und zugleich bis zu den tschechischen und schlesischen Gebieten der Schwerindustrie schiffbar zu machen. Schon seit Jahren hat die Erkenntnis in weiten Kreisen um sich gegriffen, den deutschen Lebensraum auch auf das Donaubecken auszubreiten.

Die Lebensmittelversorgung des deutschen Volkes, die gewaltig anwachsende deutsche Industrie und der Mangel an Kolonien machten

es selbstverständlich, den nach Osten führenden Verkehrsweg auszubauen.

Für diese Ausbreitung nach dem Osten wurde schon lange das Losungswort „Drang nach Osten“ geprägt. Dieser kam schon während des Weltkrieges, zur Zeit der deutschen Siege stark zum Ausdruck, und galt auf dem Schifffahrtskongress 1916 in Budapest als Losungswort.

In dem nach Osten hinausdrängenden Lebensraum wird der *Rhein—Main—Donau-Schifffahrtsweg* eine grosse Rolle spielen und mehr noch der *Elbe—Donau-Kanal* und der *Oder—Donau-Kanal*, die beide noch unausgebaut sind, da die deutsche Wirtschaft sie bisher nicht benötigt hat und der Ausführung grosse technische Schwierigkeiten im Wege standen.

Seit der grossen Zunahme der Bevölkerungszahl in Deutschland und den wachsenden industriellen Bedürfnissen wurde das Fehlen der Kolonien mit ihren Rohstofflieferungen immer stärker empfunden. Also musste der deutsche Lebensraum sich nach dem Donaubecken hin erweitern und zwar besonders darum, weil durch den Anschluss Österreichs und des Sudetengaus ein bedeutender Teil des Donautals in den deutschen Lebensraum aufgenommen wurde. Dieser letzte Umstand förderte besonders die Bestrebungen im Donaubecken.

Breitet sich der deutsche Lebensraum auch auf das Donaubecken aus, dann wird die Herstellung der nach der Nordsee gravitierenden Waren gefördert. In der heutigen Industrie und Kriegsführung bilden die Beschaffung von Öl oder besser seine Sicherstellung, ebenso wie die Lieferungssicherheit aus fruchtbaren landwirtschaftlichen Gebieten nach den Erfahrungen des Weltkrieges eine sichere Gewähr für den Widerstand oder besser für das Durchhalten des Krieges. Auf die Auswertung dieser wichtigen Interessen ist in grossem Masse der Ausbau des mächtigen Wasserweges gegründet, den wir als *Rhein—Main—Donau-Schifffahrtsweg* kennen und dessen Wert schon seit langem erkannt ist. Angeblich liess schon *Karl der Grosse* die sogenannte „Fossa Karolina“ graben.

Mit dem Namen des bayrischen Königs *Ludwig I.* ist der Ausbau des *Ludwig-Kanals* verknüpft. Dieser wurde 1836—1845 in einer Länge von 172 km von Bamberg bis Kehlheim erbaut und entspricht den heutigen technischen Anforderungen nicht mehr, da ihn nur 120 Tonnen-Schiffe benutzen können. Das Dritte Reich ist nun bemüht, mit Hilfe moderner technischer Mittel diesen Kanal zum grossen Schifffahrtskanal auszubauen.

Ein Paragraph des deutschen Rhein—Main—Donau-Gesetzes vom 16. Mai 1938 bestimmt, dass der Verbindungskanal zwischen Main und Donau bis Ende 1945 beendet sein muss. Zwischen Bamberg und Kehlheim ist der Bau von 26 Schleusen geplant. Die Richtung des Kanals ist zum grössten Teil die des alten Ludwigkanals in der Richtung Nürnberg. Auf dem Main, als der verbindenden Wasserstrasse zwischen dem Rhein und dem Kanal, ist vom Rhein bis Würzburg der Bau von 30 Schleusen geplant, deren grösster Teil schon fertiggestellt ist. Zur Ausführung der Arbeiten wurde die Rhein—Main—Donau-Gesellschaft gegründet, und der Bau wird durch das erwähnte Gesetz gesichert.

In der Zwischenzeit haben sich die davon berührten Städte Offenbach, Hanau, besonders aber Aschaffenburg zu umsatzreichen Häfen entwickelt, mit der Kohle als grösstem Umsatz.\*

Durch diese Arbeiten scheint die Verbindung der Nordsee mit dem Schwarzen Meere im Jahre 1945 gesichert; ebenso wichtig wie der Vorstoss nach Osten durch diesen Wasserweg von wirtschaftlichem Standpunkt des deutschen Lebensraums aus wird, ist er es auch in kriegswichtiger Beziehung, da die Rhein—Main—Donau-Wasserstrasse einen — Gibraltar und dem Mittelmeer entzogenen — Verbindungsweg hinter der wirtschaftlichen Front darstellt, der voraussichtlich auf Grund früherer Kriegserfahrungen den Transport lebenswichtiger Rohmaterialien für Deutschland sichert, ebenso wie den Lebensraum, der bisher im Südosten und Osten von den Alpen begrenzt wurde. Dieser Wasserweg sichert nicht nur für das südliche Deutschtum (das ehemalige Österreich), sondern auch für Mitteldeutschland und hier wieder besonders für das Rheinbecken den Weg nach Osten, wodurch die wirtschaftliche Bedeutung des Rheinweges noch erhöht wird.

Wir müssen aber, wie überall, auch mit der Kehrseite der Medaille rechnen. Abgesehen von den grossen Geldmitteln, die für den Bau einer solchen grossen Wasserstrasse erforderlich sind, müssen wir feststellen, dass in absehbarer Zeit kaum eine vollkommene Lösung gefunden werden dürfte. Nicht, dass es unmöglich wäre, ein technisch grösstes und umfassendes Bauwerk aufzuführen; oft kommt es aber vor, dass die Hindernisse erst dann beseitigt werden können, wenn man mit der natürlichen Entwicklung des Flusses zusammenarbeitet, wogegen Zwangsmassnahmen wider den Fluss gewöhnlich misslingen.

Im Interesse der Schifffahrt müsste man überall den für 1100 Tonnen-Schlepper nötigen Tiefgang von 2·50 m sichern. Diese For-

\* Markmann, Die deutschen Wasserstrassen.

derung ist mindestens ebenso wichtig, wie die der Schleusen. Leider kann dieser Tiefgang nur in Kanälen oder kanalisierten Flüssen gesichert werden, in natürlichen Flussbetten kann man ihn in voraus bestimmtem Zeitraum selten erreichen. Das im Flussbett treibende Gerölle ist so unbeständig in seinen Ablagerungen, dass sich während der Durchführung von Regulierungsarbeiten neue Untiefen bilden können, selbst wenn es gelingen sollte, die schon bestehenden Untiefen so weit auszubaggern, wie es für die Grossschiffahrt notwendig ist.

Bei Flüssen, die sich an einem Schuttkegel bewegen, wie der Donauabschnitt zwischen Theben und Gönyü, ist es eine äusserst schwierige Aufgabe das Flussbett für die Schiffahrt auszubauen, da wegen der grossen Massen der in ständiger, von oben nach unten sich vollziehenden Bewegung befindlichen Geröllemassen die Arbeiten nicht übereilt werden dürfen, sondern die natürliche Entwicklung abgewartet werden muss. Vorher ist der 2·50 m Tiefgang in den ausgebagerten Abschnitten umsonst.

Wegen des im Herbst eintretenden niedrigen Wasserstandes im natürlichen Flussbett müssten die Frachten an den einzelnen Umschlageplätzen auf flachere, kleinere Schlepper umgeladen werden, was beträchtlichen Zeitverlust und Erhöhung der Unkosten bedeutet.

Von seiten des Deutschen Reiches war es ein sehr weiser Entschluss, trotz der Verwahrung des internationalen Donauausschusses das Kachlet bei Passau so auszubauen, dass durch eine ins Donaubett eingebaute Schleuse die Wasseroberfläche gehoben wurde. Dadurch erhält die Schiffahrt auch bei tiefem Wasserstande trotz herausstehender Felsenriffe genügenden Tiefgang und die durch das Stauwerk aufgestapelte Energie von 30—40.000 PS wird dem deutschen Wirtschaftsleben zugeführt. Ein solches Werk kann aber nur auf felsigem Untergrund aufgeführt werden; in den Abschnitten mit sandigem Grunde kann nicht so leicht geholfen werden, sondern es ist abzuwarten, bis durch die Flussbettregulierungen die notwendige Tiefe von selbst entsteht.

Ein anderer felsiger Abschnitt ist der zwischen Ybbs und Persenbeug, dessen Ausbau von der Rhein—Main—Donau—Gesellschaft begonnen wurde. Die die Schiffahrt gefährdenden Stromschnellen sollen durch eine 9·60 m grosse Schleuse beseitigt werden, die zugleich auch elektrische Energie liefern soll. Dieser grossangelegte Plan ist in den Vierjahresplan aufgenommen, dessen Durchführung *Hermann Göring* in seiner am 26. März 1938 in Wien gehaltenen Rede in Aussicht stellte.

Ein weiteres Hindernis ist das Aschacher Kachlet, dessen Becken nur 1·45 m tief ist. Hier ist das Sprengen der Felsen in Aussicht ge-

nommen. Auch befinden sich laut der Denkschrift der deutschen Fluss- und Kanalgesellschaft noch 13 solche Abschnitte in der Donau, denen der Tiefgang von 2 m fehlt. Ausserdem sind noch andere leichter zu beseitigende Hindernisse vorhanden. Nimmt man noch den Theben—Gönyüer Abschnitt der Donau dazu und zieht in Betracht, dass sich auf dem Abschnitt zwischen Budapest und der Draumündung noch einige Untiefen befinden, die bei tiefem Wasserstande keine 2 m Tiefe haben, und dass der Abschnitt bei dem Eisernen Tor bei niedrigem Wasserstand kaum 2 m tief ist, so müssen wir daraus die Schlussfolgerung ziehen, dass noch lange Zeit vergehen wird, ehe 1100 Tonnen-Schlepper und schwerere bei tiefstem Wasserstand ungehindert verkehren können, oder aber die Grossschiffahrt zwischen Nordsee und Schwarzem Meer beginnen kann.

Die Instandsetzung des Unterlaufes der Donau vom Meere bis Komorn würde nicht nur 1100-, sondern auch 2000 Tonnen-Schiffen, ebenso wie auch kleineren Seeschiffen den Verkehr bis Budapest ermöglichen. Seither hat die ungarische Regierung die Donau-Seeschiffahrtsgesellschaft gegründet, die schon jetzt im Besitze von 6 Schiffen ist. Diese können bei mittlerem Wasserstande auch Budapest erreichen. Das modernste von diesen, ein 1100 Tonnen-Frachter, kann auch bei ungünstigem Wasserstand ganz bis Budapest heraufkommen. Diese Schiffe sind so gebaut, dass sie die Häfen von Syrien, Aegypten und Griechenland anlaufen können und den Grundstock zu einer Schiffsverbindung zwischen dem Orient und der Donau aufwärts bis Budapest und darüber hinaus bilden. Diese Verbindungen könnten in Zukunft auch auf die Gestade des Mittelmeeres ausgedehnt werden — nach der Beseitigung der Untiefen und dem Umbau des Eisernen Tores — und bilden so ein erstrebenswertes Ziel für die Schifffahrt zwischen Budapest, dem Schwarzen Meere und der Nordsee.

So gross auch alle diese Hindernisse sind, der Frachtverkehr Deutschlands mit den Donaustaaten nahm doch von Jahr zu Jahr zu. Diese Länder sind so eng miteinander verknüpft, dass die Verbindungen weder durch Krieg, noch durch wirtschaftliche Krisen beeinträchtigt werden können; vielmehr wirkt der jetzige Krieg sogar sehr belebend auf die Donauschiffahrt. Deutschland erhebt Anspruch auf alle Rohstoffe, so auf Erze und Kohlen aus Bulgarien, wie überhaupt aus dem Donaubecken. So kann dieser Lebensraum in Zukunft dem deutschen Wirtschaftsleben auch weiter ein starker Stützpunkt sein, ohne dass dadurch der Lebensraum einer anderen Nation geschädigt würde. In Bezug auf Ungarn ist die Verbindung von Rhein und Donau nicht lebenswichtig, da wir hauptsächlich mit dem in Rotterdam und

anderen Häfen gelandeten amerikanischen Weizen rechnen müssen, der den unseren wegen seiner Billigkeit überall verdrängte. Trotzdem sollen wir uns wie über jede neue Erschliessung, so auch über diese freuen, erhalten wir dadurch doch Gelegenheit mit fernwohnenden Nationen in Verbindung zu treten; jedenfalls eröffnet sich uns ein Weg in die Welt. Ausser dem Weizen kommen für uns in dem Donau-transport nur wenige Erzeugnisse in Betracht; so etwa das Bauxit (500.000 t.).

Ausser der Verbindung zwischen Rhein und Donau als künftiger Wasserstrasse ist von ungarischem Standpunkt aus die Verbindung zwischen der Elbe und der Donau, und der Oder und der Donau wichtig. Schon vor langer Zeit wurde von der österreichischen Regierung unter dem Ministerpräsidenten *Körber* der Entschluss gefasst, die unzufriedenen Minderheiten, in diesem Falle die Tschechen, mit wirtschaftlichen Vorteilen zufrieden zu stellen; so wurde 1901 ein Gesetzentwurf eingebracht zum Ausbau der Oder bis Oderberg, zum Bau eines Kanals nach Prerau, zur Kanalisierung der Elbe bis Pardubitz, und zu einem Kanalbau von dort bis Prerau. Durch den Ausbau der March — ihre Schiffbarmachung — von Prerau bis Pressburg würde die Wasserstrassenverbindung zwischen der Oder und Elbe einerseits und der Donau andererseits hergestellt; diese beiden erschliessen an Bodenschätzen, besonders an Kohlen reiche Gebiete. Der Wert dieser beiden Wasserstrassen steht dem der Rhein—Main—Donau-Verbindung nicht nach und bedeutet einen gewissen wirtschaftlichen Ausgleich gegen den der Rhein-Wasserstrasse. Interessant ist noch, dass die Tschechoslowakei schon im Jahre 1937 ohne Kanäle einen Umsatz von 1,936.000 Tonnen von Österreich, Ungarn und Rumänien nach Danzig und Gotenhafen hatte.

Von ungarischem Standpunkt aus ist die Verbindung der Donau mit der Oder und die der Donau mit der Elbe in Bezug auf den Transport von Massenwaren und Naturprodukten ein wichtiger Kanal; so wollen wir versuchen, die günstige geographische Lage Ungarns als Erzeuger bis ins Oder- und Elbe-Tal auszunutzen und die Lebensmittelversorgung dieses Gebietes bedeutend erleichtern.

Die Versorgung mit ungarischen Erzeugnissen in dem soeben erwähnten Gebiete war trotz Verladung auf der Bahn auch bisher recht bedeutend und nahm in Bezug auf Kornfrucht und halbfertige Erzeugnisse ständig zu. So ist der Ausbau des Donau—Elbe- und des Donau—Oder-Kanals für Ungarn eine erfreuliche Tatsache. Diese Kanäle sollten schon auf Anregung des ehemaligen tschechoslowakischen Staatspräsidenten *Benes* für den Gebrauch von nur 400 Tonnen-Schlepper,

später für 670 Tonnen-Frachter ausgebaut werden. Gegen diese kleinliche Ausführung wandte sich besonders die grosszügige deutsche Auffassung, diese Wasserstrassen für Frachter bis zu 1000 Tonnen auszubauen; dies ist wohl schon darum begründet, weil die Bauwerke des Rhein—Main—Donau-Kanals auch für 1000 Tonnen-Schlepper ausgebaut werden.

Auf die an diese grösste der deutschen Wasserstrassen angeschlossenen kleineren Kanäle soll hier nicht näher eingegangen werden, denn von dem eben Gesagten können wir uns schon eine klare Vorstellung machen, welchen Einfluss die deutschen Wasserstrassen auf die ungarische Binnenschifffahrt ausüben werden.

Von landwirtschaftlichem Gesichtspunkt aus gesehen wird die sich nach dem Rhein öffnende Wasserstrasse voraussichtlich keine besonderen Vorteile für Ungarn bieten, da die Wirkungszone der landwirtschaftlichen Lieferungen wegen der Konkurrenz jenseits des Ozeans kaum über Passau, oder besser über Regensburg hinausreichen wird. Dagegen kann das durch den Oder—Donau- und Elbe—Donau-Kanal erschlossene Gebiet streng genommen als Lebensraum Ungarns bezeichnet werden. Erschliessen sich diese Wege den landwirtschaftlichen Erzeugnissen Ungarns, die auf Verschiffung angewiesen sind, so kann man diese Gebiete fast als monopole Absatzgebiete Ungarns bezeichnen.

Leider sind die Ausgaben zum Bau dieser Kanäle sehr hoch, so dass die Ausführung aufgeschoben werden musste. Die österreichische Regierung unter *Körber* konnte ihre Versprechungen nicht einhalten, da zum Bau 1580 Millionen Kronen nötig waren. Dagegen hat diese riesige Summe im Laufe der Zeit ein wenig von ihrer erschreckenden Grösse eingebüsst und wenn das Interesse einer grossen Nation eine leichtere Beschaffung der Lebensmittel erfordert, ist der eine Milliarde übersteigende Betrag für eine an grössere Summen gewöhnte Generation kein unüberwindliches Hindernis. Von ungarischer Seite würde dies nur freudig begrüsst werden, denn es würde die Erschliessung des wirklich günstiggelegenen Lebensraumes — des Absatzgebietes — für die ungarischen landwirtschaftlichen Produkte bedeuten.

Man könnte noch die Frage stellen: inwieweit wird die ungarische Binnenschifffahrt und der oft erwähnte Ausbau des Donau—Theiss-Kanals durch die Entwicklung der deutschen Wasserstrassen und den Bau der deutschen Kanäle beeinflusst.

Bei eingehender Betrachtung dürfen wir nicht vergessen, dass der Aufschwung der deutschen Binnenschiffferei, hauptsächlich aber der Rheinschiffferei ausser der ungewöhnlich glücklichen Lage durch



# OSZAK

Országos Széchényi Könyvtár

den unerhörten Aufschwung der deutschen Wirtschaft herbeigeführt wurde.

Den grössten Anteil an dem Umsatz der Wasserwege hat der Transport von Kohle und Eisen. Bei uns besteht weder zu solch grosser Eisen- und Kohlen-Produktion, noch zu deren Transport eine Aussicht. Unsere Transporte beschränken sich hauptsächlich auf Weizen und andere landwirtschaftliche Erzeugnisse, und unter den Metallen kommt auch nur das Bauxit in Frage.

Seit den siebziger Jahren hat unser Hauptexportartikel, der Weizen, gegen den amerikanischen Weizen immer mehr an Boden verloren; er musste sich unter dem gemeinsamen Zollschutz auf Österreich und die Tschechoslowakei beschränken und konnte nicht bis in das Rheintal vordringen. Der Holztransport würde auch einen grossen Faktor beim Transport ausmachen, wenn grosse, das Holz aufarbeitende Plätze in dem jetzt rückgegliederten Karpathenlande so errichtet würden, dass die Erzeugnisse leicht die Theiss hinunter in den Donau—Theiss-Kanal und von dort nach Budapest gebracht werden könnten.

Der Weizenbau ist unstreitbar abhängig von Witterungs- und Bodenverhältnissen, wie auch von der Tatsache, dass er in den westlichen Ländern, hauptsächlich in Deutschland, immer ein Absatzgebiet finden wird. Dies darf nicht ausser Acht gelassen werden.

Mit der Fertigstellung des Rhein—Main—Donau-Kanals im Jahre 1945 wird der Transport zu Wasser aus den Tälern der Theiss und der Körös durch den auszubauenden Donau—Theiss-Kanal hindurch nach Deutschland und Holland möglich sein, ohne dass auf jene Märkte umgeladen werden muss, auf denen der amerikanische Weizen den unsern verdrängte. Die Rückgewinnung dieser Märkte als Absatzgebiet für den ungarischen Weizen ist leider unwahrscheinlich.

Der amerikanische Weizen aus den amerikanischen Seegebieten wird in Europa billig verkauft und kommt zum Preise von P 6·80 auf den Markt. So kann der ungarische Weizen nur bei intensiver Bearbeitung und viel grösserer quantitativer Produktion je Hektar den Kampf mit dem amerikanischen Weizen im Rheingebiet aufnehmen. Wenn wir nicht mehr und — was gleichbedeutend ist — auch viel billigeren Weizen herzustellen vermögen, dann wird der Donau—Theiss-Kanal kaum den Umsatz des ungarischen Weizens im Auslande heben.

Dagegen ist der Donau—Theiss-Kanal für den inländischen Verkehr von wirtschaftlicher Bedeutung, z. B. für den Transport von Baumaterialien. Die Verbindung des Gebietes jenseits der Theiss mit der

Hauptstadt ist von grossem Wert und trägt zur Belebung des Verkehrs und der Wirtschaft wesentlich bei. Auf den Aussenhandel wird sie keinen überwältigenden Einfluss haben, wie dies so viele erwarten.

Eine ganz andere Beurteilung dagegen erfahren der Donau—Elbe- und der Donau—Oder-Kanal, oder besser die kanalisierten Flüsse. Diese Frage ist zeitgemäss geworden, seitdem der Adolf Hitler-Kanal, der zu den oberschlesischen Kohlengruben führt, eröffnet und dabei gleichzeitig der erste Spatenstich zum Donau—Oder-Kanal getan wurde. Wie wir die deutsche Ausdauer kennen, wird die Arbeit auch beendet werden. Durch die Gebiete, die diese Kanäle versorgen, wie durch die Schiffbarmachung der March kommt die Wasserstrassenverbindung mit dem ungarischen Tieflande zustande, und man kann wohl behaupten, dass das Elbe- und Odergebiet von Berlin bis nach Ungarn als Ungarns Lebensraum gelten kann. Bisher waren diese Gebiete der Donau isoliert, sobald aber die Kanäle fertiggestellt sein werden, kommen sie in unmittelbare Verbindung mit dem Donau- und Theisstale. Die Konkurrenz ist von keiner Seite her gross. Aus Rotterdam wäre noch 1200 km Frachstrecke notwendig, wenn zum Beispiel der amerikanische Weizen nach Pressburg gebracht würde, wogegen der in nächster Nachbarschaft wachsende ungarische Weizen nur eine Strecke von 250 km ohne Verladung zu hinterlegen hätte. Die Entfernung von Hamburg bis Breslau auf der Elbe und Oder beträgt rund 600 km, ebenso wie die Entfernung Budapest—Breslau oder die Strecke Breslau—Dresden—Nürnberg, die gleiche Entfernung, die das ungarische Absatzgebiet von seinem eigenen Lande entfernt ist. Demnach bedeutet für Ungarn nicht so sehr die Erschliessung des weiter entfernten Rheintales, als vielmehr die der Oder- und Elbetäler einen natürlichen Lebensraum, der der glücklichen Lage des Landes zu verdanken ist.

Das für uns Wünschenswerte wäre daher, dass die Verbindungen zwischen Elbe und Donau, und Oder und Donau möglichst bald zur Wirklichkeit würden. Diese Auswirkungen des „Dranges nach dem Osten“ sind für uns bei weitem vorteilhafter, als die Erschliessung des Rheintals, eben wegen der Gefahr der amerikanischen Konkurrenz.

Die Verwirklichung dieser grossen Pläne, die Eröffnung des grossen Wasserstrassennetzes, besonders der Elbe—Donau- und Oder—Donau-Kanäle erschliessen dem ungarischen Warenverkehr neue Möglichkeiten. Von unserer Seite werden die Pläne durch die Beendigung der Donau—Theiss-Regulierung, den Bau des Donau—Theiss-Kanals und die Regulierung der Kőrös ergänzt. Diese grundlegenden wichtigen Aufgaben gewinnen immer mehr an Bedeutung. Von deutscher Seite drohen Ungarn also keine wirtschaftlichen Gefahren; nur

Vorteile ergeben sich für uns; ist doch für ein Land immer vorteilhaft, wenn neue Wege durch direkte Verbindungen erschlossen werden, und wenn durch die geopolitische Lage der Warenverkehr mit Hilfe der technischen Wissenschaften und der Lebensunterhalt breiter Massen durch grossangelegte Wasserstrassen gefördert werden.

Daher können wir die grosszügigen Pläne des Führers und seiner Regierung mit aufrichtiger Freude begrüessen; wir hoffen durch ihre Verwirklichung eine Festigung der deutsch-ungarischen Wirtschaftsbeziehungen.

Wenn Deutsche und Ungarn der gleiche freundschaftlich-verständnisvolle Geist durchdringt, so wird uns die beiden Teilen zugute kommende Gemeinschaft der Wirtschaftsinteressen auch ohne das geschriebene Wort zusammenschmieden; unsere Schiffe werden die Nord- und Ostsee befahren, unsere wirtschaftlichen Belange sich auf weit grössere Gebiete erstrecken.

OSZK

Országos Széchényi Könyvtár