

Handel.

Hamburg und die Donau-Rhein-Verbindung.

In der uns vorliegenden neuesten Nummer der in München erscheinenden Zeitschrift „Die freie Donau“ bespricht Dr. Josef von Graßmann in München Hamburgs Stellungnahme zur Elbe-Donau-Verbindung, wie sie in der am 8. Mai abgehaltenen Versammlung eines Ehrbaren Kaufmanns durch die dort einstimmig gefasste Entschließung zum Ausdruck gelangte. Da seit dem genannten Tage bereits sechs Monate verlossen sind, die Erörterung der in der Versammlung am 8. Mai behandelten Fragen also reichlich spät erfolgt, hätte der Verfasser vielleicht gut daran getan, wenn er mit der Veröffentlichung seiner Arbeit noch etwas länger gewartet haben würde, weil er dann Gelegenheit gehabt hätte, auch die soeben hier in Hamburg auf der Tagung des Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Wirtschaftsverbandes zu dem Ausbau eines Großschiffahrtsweges Elbe-Ober-Donau gefassten Beschlüsse in den Bereich seiner Arbeit einzubeziehen. Es wäre dies auch schon aus dem Grunde zu empfehlen gewesen, weil dann manche schiefe Auffassung über die Haltung hanseatischer Kreise in der Kanalangelegenheit, wie sie in Süddeutschland vielfach immer noch vorherrschend zu sein scheint, hätte geklärt werden können. Mit der freundlichen Versicherung, daß wir auch der Herstellung der nordöstlichen Wasserstraße sympathisch gegenüberstehen, zumal die beiderseitigen Verkehrs- und Wirtschaftsgebiete verschiedene sind, haben sich die Hamburger nicht begnügt. Hamburg will für den Fall, daß nicht beide Verbindungen gleichzeitig hergestellt werden, den Vorrang der Elbe-Donau-Strasse vor der südwestlichen Verbindung. So heißt es u. a. an einer Stelle des Aufsatzes, aus der gefolgert werden könnte, daß man nur in Bayern und Württemberg so großzügig denkt, um sowohl den Bau des Elbe-Ober-Donau-Kanals wie des Main-Donau-Kanals zu bevorzugen. Demgegenüber sei darauf hingewiesen, daß der Präsident der Hamburger Handelskammer, Herr Debe, bei der Begrüßung der Gäste des Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Wirtschaftskongresses unter Bezugnahme auf die Entschließung eines Ehrbaren Kaufmanns ausdrücklich hervorgehoben hat, daß es uns in Hamburg fernliege, die Bedeutung zu verkennen, die auch der Main-Donau-Kanal besitzt und gegen dessen Erbauung zu arbeiten. Wir streben in Hamburg an, daß die Gleichberechtigung beider großen Wasserstraßen, des Elbe-Ober-Donau-Kanals und des Main-Donau-Kanals anerkannt und ihre Erbauung gleichzeitig in Angriff genommen werden. Wir hoffen, daß nach dieser an Deutlichkeit nichts zu wünschen übrig lassenden Erklärung die „lebhaftest Besorgnis und das Bestreben“ die nach dem Artikel von Dr. Graßmann bei vielen Vorkämpfern der Donau-Rheinverbindung wegen der Stellungnahme des Ehrbaren Kaufmanns im Süden Platz gegriffen hatten, nunmehr verflüchtigt sein werden.

Ein breiten Raum nimmt in dem Artikel auch die Prüfung der Frage ein, ob und in wie weit der Hinweis von Hamburger Seite auf die von Antwerpen und Rotterdam drohenden Gefahren begründet ist und ob aus dieser Besorgnis ein Grund zum Einspruch gegen die Rhein-Donau-Verbindung hergeleitet werden darf. Dr. Graßmann verweist dabei auf eine von ihm dem früheren Generalgouverneur von Belgien, Freiherrn von Bissing, erstattete Denkschrift über Antwerpen, und kommt zu dem Schluß, es sei nicht richtig, daß Hamburg und Bremens Verkehr mit dem Westen und Süden Deutschlands durch kleinliche Maßnahmen bisher geschädigt worden sei; richtiger wäre es, zu sagen, daß die natürliche Anziehungskraft der Rheinhäfen wegen der in Hamburg und Bremen ruhenden deutschen Interessen nicht voll zur Geltung kommen dürfen. Dabei muß der Verfasser zugeben, daß das weitere Vordringen der Großschiffahrt vom Rhein nach Süddeutschland den bisher noch mäßigen Wettbewerb der Hansehäfen in diesen Gebieten erschweren und einengen wird, weil die Wir-

kung der geographischen Lage des Südens zur größten Wasserstraße durch die neuen Strombauten verstärkt werden wird.

Wenn der Verfasser sagt, die an sich stark verlangsamte wirtschaftliche Entwicklung des Südens dürfte nicht durch Verweigerung der Ausgestaltung seiner Verkehrswege unterbunden werden, um nur das Ausblühen der fremden Häfen, soweit es überhaupt in deutscher Macht steht, zu verhindern, so müssen wir eben nochmals betonen, daß hier in Hamburg kein Mensch daran denkt, dem Süden die Ausgestaltung seiner natürlichen Verkehrswege zu verweigern. Hervorgehoben sei, daß Dr. Graßmann am Schluß seiner Arbeit die Bestrebungen Hamburgs auf Erweiterung seines Flußgebietes voll anerkennt und es als ein gemeinsames deutsches Lebensgebot bezeichnet, daß einerseits der Süden trotz seiner teilweise verkehrspolitischen Zugehörigkeit zu Antwerpen und Rotterdam nicht zurückgedrängt werden darf, daß andererseits aber die Hansestädte aufs neue erblühen müssen. Da, wie der Verfasser des Artikels in der Zeitschrift „Die freie Donau“ aus den Verhandlungen des Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Wirtschaftskongresses in Antwerpen ersehen haben wird, diese Auffassung auch hier in Hamburg maßgebend ist, bleibt uns nur noch übrig, mit vereinten Kräften für die gleichzeitige schnelle Erbauung des Elbe-Ober-Donau-Kanals und des Main-Donau-Kanals einzutreten und zu arbeiten.