



155—157. Zur „Internationalisierung“ der deutschen Ströme: Die Verwaltung des Rheins wird von 4 Deutschen (Vertretern der einzelnen deutschen Rheinuferstaaten) und 14 Nichtdeutschen, die der Elbe von 4 D. und 6 Nd., die der Oder von 3 D. und 6 Nd. geführt.

das Reich eine Einbuße an Hoheitsrechten<sup>1</sup> und an Einnahmen aus Frachtgebühren und Abgaben, aber auch eine große Gefahr für die Instandhaltung und den Weiterausbau unseres Binnenschiffahrtsnetzes. Denn die internationalen Kommissionen, denen die Verwaltung der großen deutschen Ströme anvertraut ist und in denen die deutschen Vertreter gegenüber denen der früheren Feindstaaten stets in der Minderzahl sind (vgl. Abb. 155—157), werden nicht in erster Linie das Interesse des deutschen Binnenverkehrs wahrnehmen<sup>2</sup>, zumal vielfach politische Erwägungen die sachliche Arbeit stören.

Die Donau, von Ulm an für größere Kähne, von Regensburg für Dampfschiffe fahrbar, steht, obgleich ihre schiffbare Strecke mit 2600 km viel länger und wasserreicher ist als die des Rheins und der Elbe, hinter diesen beiden an Verkehrsbedeutung stark zurück. Die Ursachen sind der Mangel an weithin schiffbaren Nebenflüssen, die Behinderung des Fahrwassers durch Stromschnellen in engen Durchbruchstälen (Eisernes Tor)<sup>3</sup>, die geringere, meist nur nach der landwirtschaftlichen Seite hin liegende Entwicklung der von ihr durchflossenen Länder, die geringe Tiefe ihrer Deltamündungsarme und ganz besonders die Mündung in ein verschlossenes, vom großen Weltverkehr abseits liegendes Meer. Allerdings wird die Donau immer eine nicht geringe Bedeutung für den Güteraustausch zwischen Mitteleuropa und den süd-

<sup>1</sup> Mußten doch sogar der Tschechoslowakei in Stettin und Hamburg eigene Pachtgebiete für einen Zeitraum von 99 Jahren als Freizonen für die besonderen Zwecke dieses Staates eingeräumt werden. (Art. 363 und 364 des Versailler Vertrages.)

<sup>2</sup> Auch mit dem Nordostseekanal, einem in seiner ganzen Länge durch deutsches Gebiet führenden Seekanal, beschäftigt sich der Versailler Vertrag in mehreren Artikeln (380—386), die der fremden Schifffahrt genau die gleichen Rechte einräumen wie der deutschen, und den Völkerbund bei allen strittigen Kanalfragen zur obersten Instanz bestimmen. Ebenso ist für den künftigen Rhein-Donau-Kanal die Internationalisierung schon festgelegt.

<sup>3</sup> Die Behinderung der Schifffahrt durch die Stromschnellen des Eisernen Tores wurde durch einen Umgehungskanal nur unvollkommen beseitigt.