

I.

Die Donauschiffahrt in ihrer jetzigen und zukünftigen wirtschaftlichen Bedeutung.

Seitdem der Seeverkehr vom Schwarzen Meere nach den westeuropäischen Ländern durch die Dardanellensperre länger als $1\frac{1}{2}$ Jahre eingestellt ist, und der Verkehr Deutschlands mit den östlichen Donauländern dadurch auch gänzlich lahm gelegt wurde, zeigt sich immermehr die große Bedeutung und der Einfluß dieser Sperre auf das ganze Wirtschaftsleben Europas. Wie bedeutend der Getreideverkehr vom Schwarzen Meere nur mit Deutschland war, beweist unter anderem, daß im Jahre 1913 die Einfuhr vom Schwarzen Meere des einen Artikels Futtermittel 25 Millionen Doppelzentner betrug, die zur Mästung von zehn Millionen Schweinen ausreichte. Der gesamte Getreideverkehr mit den jetzt feindlichen Ländern wird nicht geringer gewesen sein. Die bestehende mitteleuropäische Binnenschiffahrtsstraße Donau war bis dahin weniger eine Verkehrsstraße für den Durchgangsverkehr der unteren Donauländer nach Deutschland, sondern das östliche bedeutende Wasserstraßennetz der Donau diente im wesentlichen dem Getreideverkehr mit den Seefläden an der Donau-Mündung zur Ausfuhr über See. Der westliche Verkehr auf der Donau diente mehr dem Binnenverkehr von Österreich-Ungarn mit einem geringen Anteil Süddeutschlands, Passau, Regensburg. Erst durch den Krieg und die Erfolge des deutsch-österreichisch-ungarischen, türkischen und bulgarischen Bündnisses ist es ermöglicht, die Donau zu einer durchlaufenden Großschiffahrtsstraße auszubauen und eine deutsche Angliederung durch Wasserstraßen zu den deutschen Industriegebieten und den bevölkerten Landesteilen mit einem großen Bedarf von ausländischem Getreide im Austauschverkehr mit den Donauländern durchzuführen.

Die Frachten im Seeverkehr nach den deutschen Nordsee-Häfen Emden, Weserhäfen, Hamburg betragen von den Seehäfen des