

# Die Zukunft des Donauverkehrs.

Von Josef Szterenyi,

Geheimer Rat

Staatssekretär a. D.

Der ehemalige Staatssekretär im ungarischen Handelsministerium, Geheimer Rat Josef Szterenyi, hatte die Liebeshwürdigkeit, sich mehreren Budapestener Vertretern gegenüber in der nachstehenden interessanten Weise über die Donaufrage zu äußern.

Die Donaufrage wird zweifellos bei den Friedensverhandlungen zur Sprache kommen und einer neuen Regelung zugeführt werden. Sie bildet einen wichtigen Bestandteil der künftigen mitteleuropäischen Wirtschaftspolitik und hat sowohl rechtliche wie wirtschaftliche Seiten. Die Rechtslage bezieht sich auf die absolute Sicherung der Freiheit der Donauvölker, welche in diesem Kriege infolge der Haltung Serbiens unterbunden war. Auch muß die Frage geregelt werden, ob und inwieweit nicht Uferstaaten — wie dies heute der Fall ist — in der Donaukommission Platz nehmen und somit bei der Frage zu Wort kommen können. Es handelt sich darum, Gewähr zu verschaffen, daß an der Donaufrage nur Donauländern mitzusprechen dürfen und somit die ganze Struktur der Donaukommission eine andere werden muß. In diesem Punkte werden wir mit Oesterreich und betreffend die obere Donau mit Deutschland das ausschlaggebende Wort in der Donaufrage zu sprechen haben. Denn außer uns dürften nur mehr Bulgarien und Rumänien und zufolge seiner Interessen an den Teilen der Deltamündungen auch Rußland zu Worte kommen. Die Donauakte müssen daher eine gründliche Aenderung erfahren. Hier ist noch der Restfragen des ganzen Gebietes des Binnenschiffahrtstrecht zu erwähnen, das heute, bei uns wenigstens, auch nicht geregelt ist, während das Deutsche Reich diesbezüglich moderne Maßregeln aufgestellt hat. Auch ein Problem, das bei den Friedensverhandlungen eine Rolle spielen dürfte! Aber unzweifelhaft wird selbst die Schiffbarkeit der Donau zur Sprache kommen, namentlich die weitere Regulierung der oberen Donau ist eine deutsche, teilweise auch eine österreichische Aufgabe, nicht minder die weitere Regulierung der ungarischen Donau mit dem Eisernen Tor, und schließlich die Regulierung der rumänischen Donau, um die heute noch leider genug oft vorhandenen Schiffsfahrts Hindernisse zu beseitigen. Ist es doch zur Genüge bekannt, daß die Schifffahrt in manchen Strecken der Donau zufolge des niederen Wasserstandes und infolge natürlicher Hindernisse gefährdet oder unmöglich gemacht wird. Diese Hindernisse bestehen übrigens mehr auf der oberen und auf der mittleren Donau, als auf der unteren Donau, wo zwar die natürlichen Hindernisse in viel größerem Umfange bestehen, aber demgegenüber der Wasserstand naturgemäß ein viel größerer ist und demzufolge die Schwierigkeiten auch geringer sind.

Ungarn hat seine vom Berliner Kongreß übernommene Verpflichtung betreffend die Regulierung des Eisernen Tores in vollem Maße erfüllt. Wenn trotzdem dorthin noch immer gewisse Schwierigkeiten bestehen, so stammen diese Schwierigkeiten zumeist aus natürlichen Hindernissen, die über dem Eisernen Tor entstanden sind und einer ganz selbständigen Regelung bedürfen. Viele neue Millionen werden da wieder nötig sein, um auch diese Hindernisse zu beseitigen. Die Hydrotechnik wird vor neue Aufgaben gestellt werden, sie wird unzweifelhaft aber auch diese ebenso lösen, wie die Regulierung des Eisernen Tores auch durchgeführt worden ist. Aber die neuen Opfer müssen in Zusammenhang gebracht werden mit den Opfern, die die anderen Staaten zu bringen haben werden, um auch ihre Donauströme ganz frei zu machen. Dem muß die Erbringung des schon erwähnten Binnenschiffahrtsrechtes vorausgehen, dem sich alle Staaten gleichmäßig unterwerfen müssen. Denn es geht doch nicht an, daß dem einen Teile Verpflichtungen auferlegt werden, wenn nicht auch die anderen Teile ihre Pflicht erfüllen und wenn damit nicht gleichzeitig die ganze Rechtsfrage gelöst wird. Diese meine Bemerkung bezieht sich insbesondere auf Rumänien, das an der Donaufrage stark interessiert ist, aber das Schiffsfahrtsstatut, das die Donaukommission auf Grund des Londoner Vertrages feststellte, bisher nie anerkannt hat, so daß ein einheitliches Schiffsfahrtsrecht nicht ermöglicht war.

Wen jetzt hat die Donau ganz besondere Bedeutung gewonnen, ich meine durch den Krieg. Durch die Abschließung der See durch England wurde Deutschland in seiner Lebensmittelversorgung gefährdet. Die Auslieferungspolitik der Entente ist zwar völlig gescheitert, alle Berechnungen unserer Feinde in dieser Beziehung sind fehlgegangen. Aber eines hat die Entente damit erzielt, nämlich daß wir uns gegen künftige ähnliche Versuche schon jetzt wehren und dafür entsprechende Vorbereitungen treffen müssen. Eine dieser Vorbereitungen bildet die entsprechende Ausgestaltung des Donauweges, jener Verbindung vom Schwarzen Meer ins Herz Deutschlands hinein, damit wir uns für alle Eventualitäten der Zukunft in dieser Richtung gesichert wissen. Nicht die Frage der Neubelebung der Donauschifffahrt in jenem Maße, wie es manche Optimisten glauben, bildet daher den Hauptgegenstand dieser Erwägungen, sondern diese eventuelle Sicherung für die Zukunft. Denn obwohl die Bedeutung der Donauschifffahrt vom wirtschaftlichen Gesichtspunkte ganz hervorragend ist und in Zukunft in dieser Beziehung noch viel stärker sein muß und werden kann: den Seeweg kann diese Frachtenverkehrsstraße, weder was die quantitative Leistungsfähigkeit noch was die Billigkeit betrifft, ersetzen.

Es muß daher als eine Utopie betrachtet werden, wenn man behauptet, daß man durch Ausgestaltung des Donauweges auf einmal neue ausschlaggebende Weltverkehrslinien schaffen und den Seeweg ersetzen könnte.

Wenn ich auch ein aufrichtiger Freund dieser Ausgestaltung des Donauweges bin und diese Frage als eine der wichtigsten der der Zukunft harrenden Wirtschaftsfragen erachte, muß ich also doch vor übertriebenen Erwartungen warnen, denen man sich jetzt so leicht hingibt. Die Donau wird, so wie viele andere einer Lösung harrenden wirtschaftliche Probleme, eine ganz gewaltige Bedeutung für die mitteleuropäischen und die Donaumächte haben, für ähnliche Zeiten, wie wir sie jetzt erleben. Die notwendigen Investitionen — wahrscheinlich viele hundert Millionen auf der ganzen Strecke — werden von allen beteiligten Staaten erbracht werden müssen, um für alle Eventualitäten einer späteren Zukunft gesichert zu sein. Aber für normale Zeiten kann die Donaustraße nicht das werden, was mancherseits von ihr erhofft wird. Damit die Donau jene Erwartungen ganz erfüllen, welche in dieser Beziehung zu normalen Zeiten an sie geknüpft werden, wäre es eine Hauptbedingung, ihre Verbindung mit dem Rhein im Sinne des bekannten bayrischen Kanalplanes durchzuführen, durch welchen das Schwarze Meer mit der Ostsee unmittelbar verbunden würde.