

17. VIII. 1916

Die Donauwege.

— Von Hage Wadelung. *) —

B u d a p e s t, im August.

Wenn man die Donau nennen hört oder an sie denkt, erscheint sie Einem als Sinnbild aller Lebensfreude in jenen uns Nordländern so fernem Landen: die blaue Donau, die Wiener Walzer, die heißbewegte Seele Ungarns! Was wußten wir noch, ich meine wir, die nie die Donau gesehen? Nun wohl: ein großer Strom, aus dem Schwarzwalde herkommend und in das Schwarze Meer sich verlierend, das „Eiserne Thor“! Wäre sonst etwas nennenswerth? Ich jedenfalls wußte nicht viel mehr, bevor ich so weit kam, darüber nachzusinnen. Ich bin durch Ulm und Regensburg gekommen, ohne an die große Strommutter zu denken, obschon sie von dort aus schon ein richtiges Schiff tragen kann und es auch thut. In Wien ist sie noch nicht als Großfluß einleuchtend. Der Nebenarm, der durch die Stadt greift, scheint nur da zu sein, um Gelegenheit zu bieten, diese kunstvoll erhabene Stätte mit schönen Brücken zu schmücken und die Profile der Höhenzüge im Hintergrunde Wiens zu offenbaren. Und schaut man von diesen Höhen hinab, macht man an einem sonnenleuchtenden Sommernachmittag, während des Weges hinauf, kehrt, um in die Ebene hinabzuschauen, so scheinen die Stadt und die Donau in dem silbernen Dunst des vergehenden Tages eins zu sein und ineinander aufgegangen: zwei neben einander liegende Farbentöne eines alten Meisterstückes. Nein: ein matt-bläulich schimmernder Perlschmuck, von der hingehauchten Lebenswärme vieler Geschlechter gesättigt, an eine zart-blaue Seidenbandschleife gebunden — das ist Wien von der Donau umschlungen, so wie ich sie gesehen habe.

Die Donau selbst muß man weiter suchen. In Ungarn biegt sie entschieden nach Süden ab. Da ist ihr Knie, und Budapest ist ihr Herz. Vor der Margaretheninsel ist sie breit wie eine Meerenge. Sie umfaßt die Insel und treibt aus ihrem Boden einen mild gewordenen Parfl mit Urwaldbäumen und tau-

*) Wir entnehmen diesen schön geschriebenen, instruktiven Artikel dem „Berliner Tageblatt“.

senden Blüten. Hinter der Insel strömt sie, breit geböhnt, unter der sechsach gewölbten Margarethenbrücke, stemmt sich, Anlauf nehmend, gegen die steinernen Quais der Pester und Ofner Ufer und schlägt gurgelnd gegen die zwei Triumphbogen der fast hundertjährigen Kettenbrücke. Sie streicht unter die schwebenden Eisengespinnste der Elisabethbrücke und noch andere Brücken dahin, um jenseits der Stadt wieder ihren eigenen Weg durch die gewaltige Stromebene ungehemmt zu ziehen.

Budapest ist vor Allem die Donaustadt. Es gibt vielleicht keine zweite Flußstadt, die einer wirklichen Hafenstadt so ähnlich ist wie Budapest, sicher keine von so ungewöhnlicher Schönheit. Hier ist die Donau die Herrscherin. Vor den großen Hotels und dem abazienbeschatteten Corso liegen die Donauschiffe, von dem scharfgehenden Strom umspült. Alle Größen und Arten von Flußschiffen kommen hier zusammen. Einen Umsatz von drei Millionen Tonnen hatte der Budapester Handelshafen vor dem Kriege. So bald wie möglich will man ihn erweitern, denn die großen Wasserstraßen Centraeuropas haben während des Krieges eine Bedeutung gewonnen wie nie zuvor.

Die Donau ist, von ihren großen Nebenflüssen abgesehen, schiffbar in einer Länge von 2382 Kilometern. Große Schiffe können bis Regensburg, kleinere bis Ulm hinaufgehen. Dagegen ist der Rhein nur 861 Kilometer, die Elbe 868 Kilometer und die Oder 675 Kilometer schiffbar, oder alle zusammen weniger als die Donau. Verbunden würden sie aber eines der großzügigsten Binnengewässersysteme bilden, das einen Flußverkehr zwischen der Nord- und Ostsee bis zum Schwarzen Meer möglich machen würde. Um diesen Plan näher zu erörtern, tritt Anfang September in Budapest ein Kongreß der Donaustädte der verbündeten Mittelmächte zusammen,

dessen Kosten von Wien und Budapest getragen werden. Die Tagesordnung besteht aus drei Hauptpunkten: 1. Die technischen Arbeiten. 2. Internationale Rechtsfragen (zum Beispiel das Verhältnis zu Rumänien). 3. Privatrechtliche Fragen, hauptsächlich die Uferrechte betreffend. Die Mittelmächte sind während des Krieges und ebenso nachher auseinander angewiesen, weil die Folgen des Krieges auf den überseeischen Märkten unabsehbar sind und der Waarenverkehr sich jedenfalls nur langsam wieder aufbahnen läßt. Außerdem ist die Tonnage um so viel verkleinert, und die Seefrachten sind so ungeheuer gestiegen, daß der Seeweg nicht dieselben Vortheile bietet wie vorher. Dieser Lage entsprechend ist der Plan des zentraleuropäischen Fluß- und Kanalprojekts entstanden.

Was besonders den Donauverkehr betrifft, herrschte bisher keine einheitlich organisierte Frachtvertheilung. Die Schifffahrt war zu periodisch und unregelmäßig. Nach der Ernte gingen Riesenladungen hinauf. Die Schiffe mußten aber von Baiern und Oesterreich leer zurückkehren, weil eine organisierte Wechselwirkung zwischen Landprodukten und Industrieartikeln fehlte. Eine Beseitigung dieser Umstände sowie der Bau von Umladestationen, Speichern und hauptsächlich Industrieanlagen an der Donau selbst würde eine Verbilligung der Flußfrachten zur Folge haben, was den Flußverkehr gegen die Konkurrenz der Seewege schützen würde, wenn auf diesen die alten Frachtsätze wieder angenommen werden. Damit verbunden sind auch sehr nöthige Regulierungsarbeiten, besonders im östereichischen und deutschen Donauabschnitt, um die Tragfähigkeit der Dampfer zu erhöhen. Die Dampfer sind durchschnittlich 650 Tonnen groß, aber bei niedrigem Wasser können nur 55 Prozent und bei kleinem Wasser sogar nur 35 Prozent des Tonnageinhalts ausgenützt werden, was ja natürlich auch nicht der Frachtverbilligung dient.

Die Verbindung der großen Wasserstraßen Deutschlands mit der Donau könnte ideal genannt werden, falls eine Zollunion der Mittelmächte innerhalb des Möglichen wäre. In dieser Frage aber darf man sich keinen Illusionen hingeben. Eher kann man die Flüsse dazu bringen, rückwärts zu fließen, als in Zollfragen Alle befriedigen. Der Bund der ungarischen Landwirthe hat schon Schritte gethan, damit auf dem Kongreß seine Interessen gewahrt werden. Er ist für eine intensive Ausnützung der Donauwege, aber gegen eine Uberschwemmung Ungarns mit — besonders kleinasiatischen und mesopotamischen — Landwirtschaftsprodukten. Entsprechendes gilt auch von den Industriellen in Oesterreich und Ungarn. Die Verwahrung des Bundes der ungarischen Landwirthe gegen ausländische Konkurrenz ist im heutigen „Neuen Pester Journal“ zu lesen und entspricht der hier auch in industriellen Kreisen herrschenden allgemeinen Stimmung genau. Hierüber ein Urtheil zu fällen, ist nicht meine Sache. Logischerweise möchte

ich doch annehmen, daß es möglich sein müßte, eine Vereinbarung zu treffen, die Allen gerecht ist. Eine solche Vereinbarung würde die Bedeutung des Donau-Rhein-Kanalprojekts wesentlich erhöhen. Möge der Donauweg allen beteiligten Völkern ein neuer Weg zum Wohlstand und gegenseitigen Verständniß werden!