

## Die Donau als Großschiffahrtsstraße.

Die Donauf Konferenz, die dieser Tage in Budapest getagt hat, rührt an eine Frage, deren Ungelöstheit für ganz Europa eine Schande und für uns ein schwerer Schaden ist. In einer Zeit, wo europäisches Kapital das ganze Erdenrund abjaat, um Anlage zu

suchen, liegt der schiffbare Strom beinahe brach, der das Herz Europas mit dem Osten verknüpft. Wir aber und mit uns alle Uferstaaten leiden unter dieser Unterbindung einer Verkehrsstraße, die eine unserer wichtigsten Lebensadern sein könnte. Eine wirkliche und wirksame Erschließung der Donau wäre an sich ein großes Kulturwerk, für die Uferstaaten wäre es zugleich unmittelbare Lebensförderung. Dem Sozialisten erscheint dieses Werk eine technische, wirtschaftliche und kulturelle Aufgabe und damit Selbstzweck. Daß es nicht längst schon bewältigt ist, danken wir der Rivalität der Großmächte. Nicht die technischen Hindernisse sind derart, daß sie nicht bewältigt werden könnten: Es gibt keine Stromschnelle, die nicht mit dem Sprengstoff- und Geldaufwand eines Schlachttages zu beseitigen wäre, noch versandete Ufer, die nicht mit einem Bruchteil des Jahresaufwandes der Uferstaaten für Prestigezwecke fahrbar gemacht werden könnten. Die wahren Stromschnellen und Sandbänke der Donau liegen auf politischem Boden.

Darum wäre wenigstens ein Ergebnis dieses unseligen Krieges zu begrüßen, wenn er eine staatliche und völkerrechtliche Konstellation zeitigte, die das Kulturwerk der Donau binnen kurzem beendete. In diesem Sinne begrüßen wir die Ergebnisse der Donauf Konferenz und beklagen nur, daß die Wechselfälle des Krieges der einen Uferstaat Rumänien der gemeinsamen Aufgabe entfremdet haben.

Schon im Altertum trieben die Römer auf der Donau eine rege Schifffahrt, sie ging in den Völkernamen des ersten Mittelalters unter. Sobald sich in Ungarn wieder ein festes Staatswesen herausgebildet hatte, belebte sich der Verkehr wieder und Mitte des zwölften Jahrhunderts besaß die Stadt Regensburg schon eine beträchtliche Donauflotte, die Deutschland mit dem Schwarzen Meer und den Küsten Kleinasiens verband. Das Vordringen der Türken machte seit der Wende vom fünfzehnten zum sechzehnten Jahrhundert den Donauverkehr ganz unsicher. Erst seitdem die kaiserlichen Heere unter Prinz Eugen Ungarn, Bosnien und die kleine Walachei von der Türkenbesetzung befreit hatten, seit dem Frieden von Passarowitz 1718 und dem durch ihn abgeschlossenen Handels- und Schifffahrtsvertrag zwischen Oesterreich und der Türkei beginnt die Donauschifffahrt wieder und von damals stammen die wachsenden Handelsbeziehungen zwischen Wien und dem Balkan. Der gemeinsame Krieg Oesterreichs und Russlands gegen die Türkei unter Josef II. schloß mit einem für uns noch günstigeren Handels- und Schifffahrtsvertrag (1784). Zur Zeit der Napoleonischen Kontinental Sperre tat die Donauschifffahrt dem Festland die besten Dienste, sie gelangte dabei selbst zu großer Blüte.

Im neunzehnten Jahrhundert begann Rußland sein Auge auf die Donaumündungen zu werfen. Sie sind das natürliche Ausfallstor für den Handel Mitteleuropas nach dem Südosten, aber dieses Tor liegt zugleich auf dem Landweg Russlands nach Konstantinopel und im Bereich des Schwarzen Meeres, das vormaligst Konstantinopel als türkisches und später Moskau als russisches Binnenmeer zu behaupten strebten. Die Mittelmächte haben von jeher um die Wegfreiheit, Rußland und die Türkei um den ausschließlichen Besitz des Bodens gekämpft. Die Bestrebungen Russlands, das Schwarze Meer durch den Besitz der Dardanellen zu einem russischen Binnenmeer — mit allen Rechtsfolgen — zu machen, kreuzten sich bald auch mit den Interessen der englischen und französischen Handelschifffahrt. Aus diesem Widerstreit entstand der Krimkrieg. Er war — neben anderem — ein Handelskrieg um das Schwarze Meer, ein Krieg um die Dardanellen und die Donaumündungen. Der Pariser Friede von 1856 — eine Kulturtat ersten Ranges und gerade für uns bedeutsam, im übrigen für alle Suchenden ein lehrreiches Vorbild des künftigen Friedens — machte die Donau wieder frei, errichtete die Europäische Donaukommission und ordnete die Schifffahrt von den Mündungen aufwärts bis ans Eisene Tor. Der Berliner Vertrag von 1878 erweiterte die Rechte der Kommission. Eine Londoner Konferenz von 1883 versuchte einen weiteren Fortschritt, aber dieser scheiterte an dem Einspruch Rumäniens, desjenigen Uferstaates, der in dem Bestreben nach