

Die Donau

Äußerungen hervorragender deutscher, österreichischer und ungarischer Persönlichkeiten für das „Neues Pester Journal“ anlässlich der Donaukonferenz.

Dr. Stephan Bárczy.

Bürgermeister der Haupt- und Residenzstadt Budapest.

In dieser ersten Zeit will ich mit ersten Worten die Fachleute des Städtewesens, des Verkehrs, der Technik und Volkswirtschaft, sowie alle Korporationen begrüßen, die aus dem österreichischen Schwesterstaat und aus den interessierten Gegenden des mit uns verbündeten Deutschen Reiches in unsere Stadt kommen, um über die mit der Donau zusammenhängenden Probleme zu beraten.

Ich würde gegen ihre Kompetenz und Beruflichkeit vergehen, wenn ich über die Ziele der Konferenz mehr als im Allgemeinen sagen würde, daß sie berufen ist, alle jene einzelstaatlichen, sowie internationalen Verfügungen, Arbeiten und Institutionen, die rechtlichen, international-rechtlichen, technischen und finanziellen Fragen festzustellen und zu lösen, die notwendig sind, um die Donau vollkommen zu erschließen und sie zu dem Weltverkehrsweg zu gestalten, der von der Natur selbst zum Bindeglied zwischen unseren Ländern und deren wirtschaftlichem Leben bestimmt ist. Die Natur in den Dienst der Interessen der Menschen zu stellen, die Ziele der Menschen dem Bewusstsein der Natur gemäß zu gestalten: das ist, was wir Kultur nennen. Und wer wäre zu dieser Arbeit berufener, als jene Völker, die jetzt den größten Kampf der Weltgeschichte kämpfen für die Freiheit ihrer Kultur? Und welcher Zeitpunkt wäre geeigneter, als der gegenwärtige, da wir diesen Kampf kämpfen, um mit den Waffen den Frieden vorzubereiten? Der Friede muß auch im Kriege vorbereitet werden, wenn wir nicht wollen, daß wir beim Beratungskrieg verlieren, was wir auf den Schlachtfeldern gesichert haben.

Eine Redensart des zähesten unserer Feinde, der Engländer, sagt, Blut sei dicker als Wasser. Jetzt, wo das Wasser der Donau wieder vom Blute dicker ist, und jetzt, wo Brüder und Verbündete gemeinsam ihr Blut vergießen: jetzt ist Wasser ebenso dick wie Blut, und am Donaulaufe finden sich die Völker seiner Ufer zu brüderlichem

Zusammenwirken. Ich bin glücklich, daß Ungarns Hauptstadt, da sie aus Zweckmäßigkeitsgründen zum Orte dieser Berathung, dieses Zusammenschlusses, zum Sitze des zukünftigen Zusammenhaltens bestimmt wurde, daß unserer Hauptstadt dadurch nicht größere Rechte, wohl aber größere Pflichten zuteil wurden, als den Schwesterstädten. Unseren vornehmsten Ehrgeiz sehen wir darin, allen diesen Pflichten zu entsprechen, und ich wollte mit diesen Zeilen die angenehmste der Pflichten erfüllen: unsere Gäste aus vollem Herzen zu begrüßen.

Dr. Richard Weiskirchner,

Bürgermeister von Wien.

Es ist das zweite Mal im Loben des Weltkrieges, daß sich Vertreter der treu verbündeten Mittelmächte zu einer wirtschaftlichen Berathung über Fragen der Binnenschifffahrt versammeln. War bei der so großartig verlaufenen Tagung der deutsch-österreichisch-ungarischen Wirtschaftsverbände zu München im Juni laufenden Jahres die Wasserstraßenfrage im Allgemeinen ein Hauptpunkt der Verhandlungen, so sollen jetzt auf der Budapester Konferenz die Donaufragen technischer und rechtlicher Art eingehende Erörterung finden. Dank den Lehren des Krieges sind heute schon große und maßgebende Kreise der Bevölkerung Deutschlands und Oesterreich-Ungarns, wie auch unserer Verbündeten im Osten zur Ueberzeugung gelangt, daß die Donau, die so lange Jahre verkannt und zurückgesetzt war, in Zukunft berufen sein wird, eine wichtige Stellung im Weltverkehrsverkehr einzunehmen. Wenn aber die Donau den nach dem Friedensschlusse an sie herantretenden großen und wichtigen Aufgaben genügen soll, dann bedarf sie noch einer entsprechenden Ausgestaltung. Die Regulierung des ganzen Laufes muß nach einheitlichen Grundsätzen und in einer Weise ergänzt werden, daß für billigen Massentransport geeignete Schleppschiffe auch zu Zeiten niedrigeren Wasserstandes verkehren können; es müssen entsprechende Lände- und Hafeneplätze mit

den nötigen Einrichtungen geschaffen, es müssen die öffentlich-, wie die privatrechtlichen Verhältnisse der Schifffahrt den geänderten Verhältnissen und dem Bedürfnisse angepaßt werden.

Zur Erreichung dieser Ziele soll die Budapester Konferenz dienen; daher habe ich die Anregung lebhaft begrüßt und an ihrer Durchführung gerne mitgearbeitet. Aus der Belegung des Donauverkehrs erhoffe auch ich reichen Segen für die Donauländer und Donaustädte, vor Allem für die Hauptstädte Budapest und Wien, die schon durch ihre Lage berufen sind, Hauptorte des künftigen Donauhandelsverkehrs zu sein. Nicht als Rivalinen, sondern als Mittelpunkte des künftigen gesteigerten Donauverkehrs sollen und werden die beiden Städte, gemeinsam mit den anderen bairischen, österreichischen und ungarischen Städten, dahin arbeiten, daß die Ziele, die auf der Budapester Donaukonferenz erörtert werden, auch tatsächlich erreicht werden.

Dr. Joseph Bleyer,

Erster Bürgermeister von Regensburg.

Von den vielen ruhmvollen militärischen Ereignissen, die die Chronik des Weltkrieges verzeichnet, hat kaum eines auf die Gesamtlage so nachhaltigen Einfluß genommen, als die Sprengung der feindlichen Sperrmauer an der Donau im vorjährigen Herbst. Seit den denkwürdigen Tagen, an denen die Centralmächte den Uebergang über die Donau erzwungen und den tapferen und klugen Bulgaren die Hand gereicht haben, ist dem Vierbunde die militärische Bewegungsfreiheit gesichert. Aber auch der englische Plan der wirtschaftlichen Anshungerung unserer Völker darf seit diesem Zeitpunkte als gescheitert gelten. Die früher viel gelästerte Donau hat von da an die Centralmächte reichlich mit Rohprodukten und Waaren versorgt, die unsere Volkswirtschaft im Gange halten konnten. Seitdem hat eine mächtige Bewegung eingesetzt, die der Donau, der einzigen natürlichen Weltwirtschaftsstraße zwischen West und Ost in Zeiten staatlicher Noth, zu ihrem

Professor Dr. Lujo Brentano,

Geh. Hofrath, Mitglied der bairischen Akademie und der kön. sächsischen Gesellschaft der Wissenschaften, Ehrenmitglied der österr. volkswirtschaftl. Gesellschaft und des ungarischen Landes-Agrarvereins.
(Original-Beitrag des „Neues Pester Journal“.)

Betrachtungen auf der Fahrt von Wien nach Carnunt.

Im Jahre 1889 bin ich einmal mit meinem unbergelichen Freunde Dr. Alexander Pees auf der Donau von Wien nach Carnunt gefahren. Es war eine wunderschöne Fahrt. Kein deutscher Strom, der etwas gleich Romantisches böte. Zwischen den undurchdringlich bewachsenen Donauinseln glitt unser Dampfer dahin; kein lebendes Wesen, das den mächtigen Natureindruck gestört hätte; höchstens, daß da und dort einige aus den Büschen aufsprühende große Bögel das Bild der Wildnis noch steigerten. So dachte ich mir die Fahrt auf dem Mississippi; und hätten ein paar Alligatoren ihre Köpfe aus dem Wasser gesteckt, so würde mich dies in keiner Weise verwundern haben.

Aber so großartig der landschaftliche Eindruck war, dem Nationalökonom gab eben diese Einsamkeit zu denken. Abgesehen von ein paar Schleppdampfern, die eine Flotille von Schiffen hinter sich führten, begegnete uns kein Kahn, und weder rechts noch links sah man Dörfer oder überhaupt nur Menschen am Ufer. Unwillkürlich dachte ich an den Rhein.

Wie ganz anders das Bild, das er bietet. Da reicht von Mainz nach Koblenz und weiter hinab eine menschliche Wohnung der anderen die Hand: Dörfer und Städte gehen ineinander über; wo dazwischen einmal eine Bücke, steht eine Villa in einem sie umgebenden Park, oder eine Fabrik mit Allem, was dazu gehört, hat sich hart an das Ufer gedrängt, um die benötigten Roh- und Hilfsstoffe auf dem billigsten Weg zu beziehen, und das, was sie daraus hergestellt hat, mit den mindesten Frachtkosten absetzen zu können. Und zwischen allen diesen Ansiedlungen welches Gedränge von großen und kleinen Schiffen, Kähnen und Rachen. Man kam sich vor, als sei man in Venedig. In der That, der Rhein ist der Canal grande von Deutschland. Dagegen erschien die Donau auf der von uns befahrenen Strecke wie ein für die Kultur noch unentdeckter Strom.

Die Ursache ihres Verlassenseins dürfte in erster Linie in der Steilheit der Ufer zu suchen sein. Das bewirkt, daß das, was geographisch an die Donau angrenzt, wirtschaftlich doch nicht an der Donau gelegen ist: es hat zu ihr keinen Zugang; und was die Natur in erster Linie verschuldet hat, hat die Kultur, statt es zu mildern, verstärkt. Die Donauregulierung, welche die Fahrinne in die Mitte des Stroms verlegt hat, hat durch ihre Bauten den Angrenzern die Benutzung des Flusses noch mehr erschwert. Begreiflich, daß sich da nicht jener Lokalverkehr von Ort zu Ort entwickeln konnte, der den Rhein zu einer nahezu städtisch belebten Straße gemacht hat. Was dieser

Kleinverkehr aber wirtschaftlich bedeutet, zeigt sich, wenn wir Hamburg mit Bremen vergleichen. Warum ist dieses von ersterem so sehr überflügelt worden? Das ist vor Allem die Wirkung des überaus glücklichen Netzes von Nebenflüssen der Elbe, welche den Verkehr auf derselben von allen Seiten her speisen, während die Weser ähnlich günstiger Zufuhrstrassen entbehrt. Die Donau aber entbehrt sowohl der dichten, an ihrem Ufer sich drängenden Anwohnerbevölkerung als auch eines Systems von zahlreichen Wasserwegen, welche von allen Seiten her die Produkte des Landes ihr zuführen. So ist sie bloß der Vermittler zwischen einzelnen großen Städten geworden, die weit von einander liegen und deren Verbindung aus technischen und noch mehr aus politischen Gründen in mannigfachster Weise gehindert gewesen ist.

Wie der große Kaufmann des Kleinen bedarf, der aufkauft und das Aufgekaupte ihm zuführt und umgekehrt das im Großen Eingekaufte im Kleinen vertreibt, so brauchen auch die großen Verkehrswege, um voll zur Geltung zu kommen, die Verbindung mit den Kleinen. Nur scheint, daß, um die Donau als Verkehrswege voll auszunützen, Alles, was technisch möglich ist, geschehen müßte, um Saugadern des Verkehrs rechts und links von den Donaufern weithin ins Land zu treiben, um zu bewirken, daß das ganze an die Donau geographisch angrenzende Land auch wirtschaftlich an die Donau zu liegen komme.