

Die Donau.

Ein Nachwort zur Donaukonferenz.

Von Max Winter.

Auch darum ist ein Kampf gegangen, wem das Vorrecht zukommt — Wien oder Budapest —, die Donaukonferenz angeregt zu haben. Damals schrieb eine Budapester Zeitung, daß für Wien die Donau eigentlich nichts sei als der Vorwurf für einen schönen Walzer, daß aber für die wirtschaftliche Bedeutung

der Donau Budapest das Herz sei. Etwas von diesem Streit um den Vorrang spielte auch hinter den Kulissen der Donaukonferenz und er kam auch in dem Beschlusstrag über die Regelung der internationalen Fragen zum Ausdruck. Der Antrag bezweckt, zur fortlaufenden Ueberwachung und Sicherung der Freiheit der Donauschiffahrt bis zur Grenze statt der Europäischen Donaukommission, deren Wirksamkeit durch den Krieg praktisch aufgehoben ist, eine Uferstaatenkommission mit dem Sitz in Budapest einzusetzen. Die Worte „mit dem Sitz in Budapest“ wurden auf Wunsch der Wiener Vertreter an der Konferenz in einer Vorberatung mit den ungarischen und den bayerischen Vertretern gestrichen, was vom „Pester Lloyd“ prompt damit beantwortet wurde, daß die Erfüllung dieses Wunsches der Wiener nicht bedeute, daß Budapest seinen berechtigten Anspruch darauf, daß Budapest der Mittelpunkt der Donauschiffahrt werde, fallen gelassen habe. Die Erörterung dieser Frage sei nur jetzt nicht am Plage und darum hätten die Vertreter der Hauptstadt nicht auf der ursprünglichen Fassung bestanden.

Hinter diesem Streite um den Vorrang, um das Ansehen und die Macht, die daraus quillt, liegt eigentlich das ganze Donauproblem. Der Streit ist heute wirklich mächtig, denn letzten Endes wird die Donau selbst diesen Streit entscheiden, wenn sie ihn noch nicht entschieden hat.

Wer auf die Dinge, um die es bei dieser Donaukonferenz gegangen ist, genauer hingehört hat, der wird das mächtige Rauschen des gewaltigen Stromes als den gewaltigen Untergrund aller Stimmen herausgehört haben, nicht nur den Donauwellenwalzer für Wien und das Aechzen der Labeträne für Budapest. Auch hinter der Liebe zur „schönen blauen Donau“, die aus dem Walzer jubelnd klingt, steckt der gebieterische Wunsch, die von Wien so geliebte Donau praktisch in den Dienst des Gemeinwohles zu stellen, auf daß die Bände, die Wien mit seinem Strome verbinden, um so fester werden. Beides sind lebende Wesen: Wien und die Donau, beide haben ihre Lebensgesetze und die Entwicklungsmöglichkeiten beider sind voneinander abhängig. Was wäre die Donau als Verkehrsstraße (auch für Budapest) ohne den „Wiener Durchstich“, der in den Jahren 1870 bis 1875 erfolgt ist und der dem Strome, der sich vorher in wilder Verzweigung durch das Gebiet der heutigen „alten Donau“ wälzte, erst sein Bett gab? Was wäre Wien ohne diesen Durchstich? Es entbehre der Wasserstraße und wäre wohl Jahr um Jahr von schweren Hochwässern heimgesucht. Was bedeutete die Verkehrsstraße ohne die Landungsplätze, die in Wien allein eine Länge von mehr als acht Kilometer haben, was bedeutete die Donau, wenn nicht Menschenkraft der Schifffahrt Zuzufuchten geschaffen hätte, die Hafenanlagen von Rinz, Stahlenbergdorf und der Freudenau, in denen unberührt von den Hochwässern an die tausend Schiffe und Säpleppfähne untergebracht werden können?

Die österreichische Donau von Kräutelsstein unterhalb Passau bis Theben ist 342,2 Kilometer lang. Bis 1869 haben die planmäßigen Regulierungen schon 16,6 Millionen Kronen verschlungen und dazu haben sich seither auf der oberösterreichischen Strecke Auslagen von 16 Millionen Kronen, auf der niederösterreichischen Auslagen von 138,2 Millionen Kronen gesellt. Insgesamt steckt in jedem Kilometer Donaustraße auf österreichischem Boden durchschnittlich schon eine halbe Million Kronen, rechnet man aber von dieser Summe ab, was für die Regulierung der Donau allein bei Wien nötig war, die 58,4 Millionen Kronen für den „Wiener Durchstich“ und die 24,3 Millionen Kronen für die Hafenanlagen, so bleibt noch immer eine Viertelmillion Kronen übrig, die durchschnittlich in jeden Kilometer der österreichischen Donau gesteckt werden mußte, um die Donau zu bändigen, um sie nutzbar zu machen für Wien und alles, was donauabwärts liegt, bis Budapest und weit darüber hinaus.

Die Donau kann nur als Ganzes betrachtet werden und für das Ganze gelten ihre eigenen Lebensgesetze. Dort felsiger Untergrund, hier Geschiebe, dort Engpässe, durch die sie sich zwängen muß und mit wachsender Stärke und Schnelligkeit auch zwängt, hier Flachufer mit allen Vorbedingungen und Möglichkeiten breiter Versandung und Verschotterung. Wer sie in den Dienst der Menschen zwingen will, muß ihr ihre eigenen Gesetze ablauschen. Warum kann Budapest bis hart an beide Ufer des Stromes heranrücken, warum nicht Wien? Ohne diese oft gestellte und so oft falsch beantwortete Frage aufzuwerfen, beantwortete sie der Baudirektor der niederösterreichischen Donauregulierung Hofrat Rudolf Neich auf der Donaukonferenz mit der einfachen Feststellung, daß die österreichische Donau noch dem Oberlauf des Stromes angehört und daher den Charakter eines Gebirgsflusses besitzt mit allen seinen Beschwerden für das Leben auf und an dem Strom: hohe Gefälle, ein ungünstiges Verhältnis zwischen Niedrig- und Hochwassermenge, lebhaftes Geschiebebewegung, dazu grobes Geschiebe. Daß der Oberlauf im Gebiet der Sommerregen und Gletscherschmelze liegt, trägt auch das Seine bei. Wien braucht sein Ufer schwemmgewässersgebiet. Wollte man es durch Kaimauern beiderseits ersetzen, dann wäre trotz alledem und alledem Wien eines Tages überschwemmt. Da sie noch ganz ungehemmt war, hat die Donau, die sonst bei Mauthausen 1620 Kubikmeter Mittelwasser in der Stunde fährt, 12.600 Kubikmeter gebracht, und bei Wien statt der gewöhnlichen 1640 gar 14.000. Das war bei dem katastrophalen Hochwasser vom Jahre 1501. So viel auch seither geschehen ist, dem Oberlauf des Flusses konnten nicht die Gesetze des Mittellaufes aufgezwungen werden und es wird nie geschehen. Jeder Fluß ist ein eigenes Lebewesen.

Bei Wien hört die Donau auf, Gebirgsfluß zu sein, durch die ungarische Tiefebene mit ihren ungeheuren Seitenbetten, diesen Paradiesen Tausender Wildenten und Reiher, wälzt sie ihre Wässer, das Bett zugleich vertiefend. Kleinere Gefälle, weniger Geschiebe, weniger Einfluß. Bei Budapest ein gesitteter Strom mit ganz anderen natürlichen Vorbedingungen als bei Wien,

darum auch im Rachen die großen ungarischen Rosinen. Der Strom gibt ihnen recht.

Was die Donau werden soll? Der Charlottenburger Professor Flamm will sie zum Rückgrat eines großartigen Wasserstraßennetzes machen, das Mitteleuropa mit den Balkanländern enger verknüpft. Bayern will die Donau bis Regensburg als Großschiffahrtsweg mit zwei Meter Tiefgang ausgestalten, Ungarn will einen Großschiffahrtsweg von Galatz bis Budapest, 3000-Tonnen-Schiffe sollen bis Budapest fahren können, ein Umschlagplatz größten Stills soll es werden. Zwischen Bayern und Ungarn aber liegt die österreichische Donau, liegt die Kanalmündungsstrecke, liegt das Gebiet, durch das Donau, Main und Rhein, Donau-Redar, Donau-Beser, Donau-Elbe, Donau-Ober mit Deutschland und Holland verbunden werden sollen, liegt das wichtigste Stück des „Rückgrats“ eines großartigen Wasserstraßennetzes.

Es sind nicht allein die Donauwellenfänge, um die es in Wien geht. Ohne die werttätige Mitarbeit, ohne die höchste Anstrengung aller Beteiligten werden auch in Budapest nicht die Kräne ächzen. Nur gemeinsamer Wille, nur die gesammelte Kraft aller kann das Riesennetz der Belebung der Donau schaffen.

Die Donau ist ja schon in den letzten Jahren lebendiger geworden und die acht Kriegsmomente vom Dezember 1915 bis zum 1. August 1916 haben auch gezeigt, wie organisatorische Kraft auch die heutige technische Unzulänglichkeit zu überwinden versteht. In dieser Zeit wurden durch das Eisenerne Tor Lasten befördert, die nur 180.000 Eisenbahnwagen hätten befördern können. Das heißt es hätten täglich fünfzehn Züge zu je fünfzig Waggons Rumänien verladen müssen, um diese Mengen nach Mitteleuropa zu bringen, wie der Schmied der großen ungarischen Donaupläne Ministerialrat Eugen v. Kovassay in einem Testaufsatz erzählte, der die Donaukonferenz begrüßte. Das aber war eine organisatorische Kraftleistung, die in ruhigen Zeiten nicht aufzubringen ist. Für sie muß der Schlüssel zum Eisernen Tor gefunden werden und er ist technisch gefunden — aber Geld kostet es, eine Kataraktstrecke für die Großschiffahrt brauchbar zu machen, wenigstens einen Tag Kriegsauslagen Oesterreich-Ungarns. So viel Geld also, daß nicht dem einzelnen Uferstaat, sondern nur der Gesamtheit aller diese Last aufgebürdet werden kann, so sehr es im übrigen verständlich ist, daß jeder Staat für alle anderen notwendigen Arbeiten in seinem Stromgebiet selber sorgt. Aber die Kanäle, die den Strom zum „Rückgrat“ machen wollen, und die breite Öffnung des Tores gegen das Meer, das sind Aufgaben, die allen zukommen. Höchste Anstrengung jedes einzelnen und die gemeinsame Arbeit aller wird sie lösen.

So das Verkehrsproblem, von dem allein auf der Donaukonferenz die Rede war. Aber kann man es gut lösen von allen anderen Problemen, die das eigene Leben des Stromes dem Menschen aufzwingt? Ist dieser selbe Strom nicht auch eine große Kraftquelle? Viele Pläne sind schon da, die Kraft des sich vorwärts wälzenden Wassers in Millionen Pferdekraft zu wandeln, die Kraft der talwärts drängenden Tropfenbillionen in elektrische Kraft zu wandeln, wasserarmes Gelände zu bewässern. Ein Donaukraftwerk bei Wallsee ist lange geplant, ein anderes will die Wasserkraft bei Wien nähern, ein drittes zwischen Preßburg und Raab in einem 54 Kilometer langen Kanal in drei Gefällsstufen des Au- und Sumpfgelände von heute in Industrie- und Sumpfgelände wandeln und endlich soll auch beim Eisernen Tor die Öffnung des Tores verbunden werden mit der Nutzung der Kraft, die hier noch im Strombett schlummert.

Soll einer vom anderen nichts wissen? Sollen die einen nur von der Donau als Verkehrsstraße, die anderen von ihr nur als Kraftquelle reden? Der Professor für Wasserbau von der Wiener Technik Oberbaurat Rudolf Halter hat auf der Donaukonferenz auch daran erinnert. Die Rechte muß hier wissen, was die Linke tut, soll das große Werk gedeihen.

Was aber gelten gegenüber diesen Riesenaufgaben Fragen des Ranges, des Ansehens? Was sollen in ihr Bemerkungen, daß für Wien die Donau eine Sache von Walzerliederdichtern ist? Soll das Riesennetz gelingen, ist vor allem eines nötig: Hüben und drüben den Willen zu gemeinsamer Arbeit zu haben. Rang und Ansehen schaffen nichts. Die Arbeit ist es. Sie erst kann Rang und Ansehen geben. Wenn es Ernst ist um die Donau, der helfe dem Strom, zu werden, was er sein könnte — der bedeutendste Mittler zwischen West und Ost, Nord und Süd, das Rückgrat nicht nur des mitteleuropäischen Verkehrs, auch das Rückgrat seines Friedens.