

Die Donau als Verkehrsstraße der verbündeten Staaten.

Von Dr. W. Osergeth

(G. Bl. auf dem Balkanriegsplan).

Mitten in der Brandung des Weltkrieges wird bei den verbündeten Zentralmächten in reger Voraussicht der wichtigen Arbeiten gedacht, die nach Friedensschluß das Band der Gemeinsamkeit enger weben sollen zwischen den treuen Waffenbrüdern. Sowohl in Deutschland wie in Oesterreich und Ungarn setzt man große Hoffnungen auf die „Völkerverbindende“ Wasserstraße der Donau, die als die natürliche Verkehrsstraße nicht nur zwischen diesen verbündeten Staaten angesprochen wird, sondern auch darüber hinaus als wichtiger Faktor in dem großen wirtschaftlichen Verständigungsgebiete, das durch die Allianz mit Bulgarien und der Türkei geschaffen ist, eingesetzt wird.

In Deutschland ist die Donaufrage in letzter Zeit viel erörtert worden. In Süddeutschland, wo sie begreiflicherweise besonderes Interesse erweckt, ist ad hoc eine Zeitschrift „Die Donau“ gegründet worden, deren Aufgabe die Wahrung der wirtschaftlichen Interessen Deutschlands an der Donau ist. Die Tagung der Donau-Konferenz, an der Delegierte der interessierten Staaten teilgenommen haben, hat stattgefunden und wird in Zukunft ein wichtiges Organ für alle Beschlüsse über die verkehrswirtschaftliche Zukunft des Stromes sein. Kenner der Verhältnisse haben auch besonders in Ungarn das Wort über die Lage der Donau ergriffen, damit diese nicht vergessen werde, wenn die Morgenröte des Friedens leuchten wird.

Als einer der berufensten Fachleute hat vor einiger Zeit der ungarische Ministerialrat G. v. Kovács, Vorstand der Wasserbaudirektion, im Ungarischen Schiffsahrtsverein in Budapest zwei Vorträge über die Donau gehalten.

Er führte aus, daß der Kriegszustand und insbesondere die Ende Oktober 1915 erfolgte Befreiung der Donau die bekannten Kanalprojekte Deutschlands und Oesterreichs sowie Ungarns, welche im näheren und nächsten Zusammenhang mit der Donau stehen, zu neuem Leben erweckt habe. Von diesen Projekten wird gesagt, daß sie in ihrer Verwirklichung berufen seien, die landwirtschaftlichen und sonstigen Produkte des Donautales und des fernen Orients vom Osten nach dem Westen zu befördern, ja es gebe in Deutschland Stimmen, welche die Donau als wichtiger bezeichneten denn Antwerpen oder Warschau, weil die Donau für die Deutschen nicht bloß eine Welthandels-, sondern eine Weltwirtschaftsstraße wäre, die bestimmt sein wird, die verbündeten Völker unter den heutigen ähnlichen Verhältnissen insofern mit den notwendigen Bedarfsartikeln zu versehen, bis wieder normale Verhältnisse eintreten. Allerdings sei man in Deutschland nicht immer dieser Auffassung gewesen, denn bedeutende Männer wie List, Bunsen und Bismarck hätten der Donau nur eine geringere Bedeutung beigemessen.

Im Anschluß hieran geht der Vortragende sodann auf die wassertechnische Situation der Donau ein und erörtert auf diesem Gebiete vor allem zwei äußerst interessante Projekte.

Dieses ist zunächst die Ausgestaltung der Donau zu einer zwei Meter tiefen Wasserstraße von Galatz bis Regensburg. Das Projekt soll sich vom Standpunkt des Wasserbautechnikers aus durch die Ausführung von Ergänzungsarbeiten am Eisernen Tor, deren Kostenaufwand auf zirka 16 Millionen Kronen zu veranschlagen ist, erschwer realisieren lassen. Das Eisernen Tor ist also noch immer das große Hindernis für die Entwicklung der Donauschifffahrt.

Einen anderen Plan lehnt der Vortragende hierbei ab, der ebenfalls die Schwierigkeiten des Eisernen Tores und gleichzeitig die abseitige Ausflutung der Donau in ein Binnenmeer beheben würde. Es ist ein Projekt, die Donau durch einen Barbar-Norava-Kanal mit dem Ägäischen Meer bei Saloniki zu verbinden. Nach den Ausführungen des Vortragenden verliert diese Idee jedoch an Bedeutung, wenn sie zum Gegenstand eingehender Kritik gemacht wird. Die Länge des Kanals würde sich auf 550 bis 600 Kilometer belaufen, und die Steigung von der Donau bis zur Wasserscheide auf 250 Meter und der Abfall von dort bis Saloniki auf 320 Meter, zusammen also auf 570 Meter Steigung, zu deren Ueberwindung ungefähr 140 Kammerschleusen erforderlich wären. Die Kosten würden sich, häufig berechnet, auf 500 bis 600 Millionen Kronen belaufen. Die Verkürzung im Verhältnis zur jetzigen Donaufahrt in der Lage auf Suez bis zur Insel Lesbos (Mytilene) würde sich wie 850 : 1800 verhalten, also kaum mehr als 1 : 2.

Im Anschluß an den vorhin erörterten Vorschlag, die Fahrtrinne auf der Donau von Regensburg ab auf 2 Meter zu bringen, die Schiffe von 650 bis 700 Tonnen den Donauverkehr ermöglichen würde, wird sodann das aus mehreren Besprechungen im Pester Lloyd 1911 und 1912 bekannte Unternehmen eingehend betrachtet, Budapest in näheren Konnex mit dem Seeverkehr zu bringen, diese Stadt sozusagen zum Seehafen wenigstens für kleinere Seefahrzeuge zu machen. Erforderlich wäre hierzu die Drei-Meter-Wassertiefe, die erreichbar sein soll durch den Bau eines Kammerschleufenkanals parallel zu den Kasanengen, ähnlich wie dieses für die Rheinschifffahrt durch den projektierten Bingerlochkanal geplant wird. Die außerdem noch hinderlichen Strombarren könnten leicht durch Stromregulierungsarbeiten und Baggerungen beseitigt werden.

Diese beiden der Öffentlichkeit vorgelegten Projekte: die Zwei-Meter-Fahrstraße von der Mündung bis

Regensburg und die Drei-Meter-Fahrstraße von der Mündung bis Budapest müssen vom verkehrspolitischen Standpunkte aus ganz verschieden beurteilt werden.

Das erste Projekt scheint mit den Entwicklungsmöglichkeiten der Donau in Einklang zu sein. Allerdings ist die Ansicht des Vortragenden, daß mit den Ergänzungsarbeiten am Eisernen Tor die Aufgabe gelöst sei, nicht ganz zutreffend. Nach den Messungen Weltenbergs ist vielmehr die Zwei-Meter-Fahrstraße an vielen Stellen und Strecken in Frage zu stellen. Diese Arbeit wäre also noch auszuführen. Jedoch wird das Projekt hieran nicht scheitern. Damit wäre aber auch die Donau auf absehbare Zeit imstande, ihre Aufgabe als Verkehrsmittlerin zu erfüllen. Die Tatsache ist nicht aus der Welt zu schaffen, daß die Donau verkehrsgemäß ungenügend geeignet ist. Sie ist ein rückläufiger Strom, das heißt sie fließt von Orten höherer Kultur zu solchen niederer. Die Folge davon ist, daß die billigere Talfracht im allgemeinen von Waren höherer Ordnung und umgekehrt die teurere Bergfracht von solcher niederer Ordnung gebildet wird. Diese Tatsache ist aber ein Argument erster Ordnung und steht nicht, wie der Vortragende mir auf frühere Ausführungen in seiner Rede vorhält, hinter der wassertechnischen Frage zurück. Dann aber ist die Donau auch mit nur wenigen Ausnahmen ungünstig gelegen zu abgabereichen Wirtschaftsgebieten. Das trifft vor allem, wie ich eingehend bereits nachgewiesen habe, für Holz und Kohlen zu, obwohl gerade hier die Wasserfracht gegen die sonstige Beförderung größere Vorteile bietet. Tatsache ist ja auch, daß die Donau bislang die ihr durch die bestehenden Stromfahrverhältnisse gegebene Kapazität nicht einmal ausgenutzt hat.

Trotzdem spreche ich mich für die weitere Ausgestaltung der Donau auf zwei Meter Fahrtriefe aus. Denn einmal liegen mehrere großartige Kanalprojekte vor: Donau-Elbe-, Donau-Ober-, Save-Kulpa-Kanäle, deren Verwirklichung nicht unwahrscheinlich ist. Diese Projekte würden aber den inneren Verkehr der Donau steigern und sie werden — das ist von Wichtigkeit — aus einer gesteigerten Kleintonnage mit zwei Metern Wassertiefe großen Vorteil ziehen. Dann aber ist zu erhoffen, daß die Donau auch teilhaben wird an den bereits vorbereiteten neuen weltwirtschaftlichen Zusammenhängen.

Dem einst erstaunlich kühnen Gedankenbilde eines gemeinsamen Wirtschaftsgebietes, das Mitteleuropa umfaßt und sich über den Balkan, über Kleinasien, Mesopotamien und Babylonien bis zum Persischen Meere erstreckt, ist bereits durch den Bau der Bagdadbahn Realität eingehaucht worden. Wenn dieser Krieg daher nicht das Ende einer Kultur bedeutet, dann wird das Leben dieser Schöpfung, deren Wirbelsäule von El-Stoweit bis Hamburg sich erstrecken wird, herrlich und fruchtbar sein.

Es ist sehr wahrscheinlich, daß die Donau aus diesen neuen Verhältnissen als Verkehrsstraße Nutzen ziehen wird. Insbesondere käme für die Erschließung der Bodenschätze Anatoliens die Verfrachtungsmöglichkeit auf der Donau in Betracht. Vor allem befinden sich dort Bauholz, Chromerze, Schmirgel, Mangan- und Aluminiumverbindungen usw. in reicher Fülle. Das sind Güter, welche auf der Donau sehr wohl verfrachtet werden können, während die industriellen Produkte Anatoliens, vorab seine Webereierzeugnisse, für den Donautransport nicht in Betracht kommen. Zu erwähnen wären jedoch noch die Erdöle aus dem Kaukasus, da die Donaumündung dazu fruchtlich günstig liegt. Für große Getreidetransporte aus Rußland eignet sich die Donau weniger, da sie zur Zeit der großen Getreideverschiebungen meist mit Wassermangel zu kämpfen hat. Für rumänische Verfrachtungen ist zudem die Eisenbahn günstiger. Größere Schwierigkeiten bestehen jedoch hinsichtlich der Talfrachten. Die in Betracht kommenden industriellen Erzeugnisse werden zumeist die Eisenbahn benutzen und für die weiter entfernt liegenden Absatzgebiete wird Konstantinopel als anerkannter Marktplatz des Orients und Seehafen ein gefährlicher Konkurrent bleiben.

So wird die Donau aus der nach dem Kriege von uns erhofften wirtschaftlichen Neugestaltung Nutzen ziehen können. Der Innenverkehr dürfte belebt werden durch die Verwirklichung von Kanalprojekten und durch die politische Neuorientierung der Uferstaaten, insbesondere der Staaten an der unteren Donau, welche bisher teilweise nicht für, sondern gegen die Entwicklung der Donau gearbeitet haben. Für den weiteren Verkehr eröffnen sich vor allem an den Gestaden des Schwarzen Meeres Entwicklungsmöglichkeiten.

Natura non saltat. Die Steigerung des Verkehrs wird aber erst im Laufe der zwar vorbereiteten, aber doch erst beginnenden Entwicklung eintreten, und daß ihr verhältnismäßig enge Grenzen gezogen sind, geht aus den bisherigen Ausführungen hervor.

Die Donau ist nicht zur großen Welthandelsstraße geschaffen. Diese Aufgabe hat sie auch in der Vergangenheit noch niemals erfüllt. Weder das kaufmännische Verkehrssystem der Phöniker noch die militärischen Handelsstraßen Roms folgten diesem Strom. Auch die Herrschaft Konstantinopels legte keinen Wert auf die Donau als Großhandelsweg. Die Verkehrsausstrahlungen Benedigs schnitten die Donau, ohne sich ihrer groß zu bedienen. Auch die Kaufleute im Innern Europas, namentlich Deutschlands wählten nur auf kurze Strecken den Donauweg und zogen die Kunststraße durch Ungarn, Siebenbürgen, Rumänien und Bulgarien der Wasserstraße vor, wie Kaufmannsbücher und diplomatische Akten zu berichten wissen. Mit dem Einsetzen des großen Ueberseeverkehrs war die Donau noch stärker ausgeschaltet worden.

Nun ist die geschichtliche Vergangenheit zwar niemals ein Glaubensartikel für die Zukunft, aber zu denken gibt es trotzdem, daß die Donau bisher nicht als Mittlerin zwischen Orient und Okzident aufgetreten ist.

Weshalb an einer überraschenden verkehrswirtschaftlichen Zukunft der Donau zu zweifeln ist, halte ich das zweite Projekt von dem eingangs die Rede gewesen ist, für verfehlt. Mit der Schaffung einer Drei-Meter-Fahrstraße von

Sulina bis nach Budapest würde, immer unter Beachtung der Fahrt durch das Eisernen Tor, die Kapazität der Donau bis Budapest mit einem Schlage auf 68 Millionen Jahrestonnen gehoben werden, während sie unter Annahme einer Zwei-Meter-Fahrstraße zirka drei Millionen Jahrestonnen bei jeweils 272 Fahrtagen beträgt. Dabei ist zu bedenken, daß zum Beispiel im Jahre 1913 nur 674.000 Tonnen gefahren wurden. Um sich eine Vorstellung von diesen Zahlen zu machen, sei angeführt, daß der gesamte Durchfuhrverkehr des Vertragszollgebietes Oesterreich und Ungarn im Jahre 1913 nur 1.2 Millionen Tonnen und der gesamte Außenhandel der Monarchie 39.7 Millionen Tonnen betragen haben.

Für Budapest würde die Möglichkeit, seegehende Fahrzeuge bis dahin zu bringen, einen doppelten Gewinn erhoffen lassen. Einmal würde die Fracht verbilligt werden. Dann aber würde die Stadt dadurch zu einem Umschlaghafen und Stapelplatz von großer Bedeutung werden. Denn ab Budapest setzte dann die Verteilung in Eisenbahn- und Kleinschifffahrt ein, soweit der örtliche Konsum außer Ansatz bliebe. Ob dieser Erfolg jedoch so prompt eintreten würde, wie er von maßgebenden Kreisen gewünscht wird, ist sehr zu bezweifeln. Für die Konsumgüter des Bezirks Budapest selbst wäre der direkte Seeverkehr gewiß vorteilhaft und daher zu erwarten. Aber für die Durchfuhrgüter würde der Umschlag voraussichtlich an der Mündung erfolgen. In beiden Fällen bliebe auch immer noch die Frage offen, ob Rückfrachten in genügender Menge vorhanden wären, welche den Verkehr rentabel gestalten könnten.

Soweit aus den bisherigen Veröffentlichungen über die verkehrswirtschaftliche Bedeutung der Donau zu ersehen ist, gehöre ich zu den nicht zahlreichen Beurteilern, die weniger optimistisch über die Zukunft der Donau denken. Die Wirklichkeit der Tatsachen spricht aber stärker als die Illusionen, welche leider zu häufig in Ermangelung von Ueberzeugungsgründen die Zukunftspläne gestützt haben. Keineswegs verkenne ich aber den großen Wert der Donau für den engeren Zusammenschluß zwischen Deutschland und seinen Verbündeten.