

Die Donau.

Von Dr. Karl Wolf,
Mitglied des Ragnatenhauses.
Budapest, 21. August.

Nicht einmal die Donau wollen sie uns gönnen, die Herren von der Entente! Darin sind sie einig, die großen Volksbeglucker in New York, London, Paris und Rom! Der New York Herald entsetzt sich bei dem Gedanken, daß die Donau nach Friedensschluß von Orsova bis Surlina neu ausgebaut werden könnte, um den Verkehr von Seeschiffen zu ermöglichen. In diesem Falle habe Deutschland den Weg bis Persien offen und der Kaukasus würde von Rußland abbrechen. Um dieses Unglück zu verhindern, müsse die Donau bei der Friedenskonferenz „aufgeteilt“ werden. Hochfahrend, wie immer, meint die Times: „Serbien und Rumänien müssen zu solchen Rechten kommen, daß sie nicht zu Wasserstaaten . . . werden. Die Freiheit der Donau werden wir überwachen und Garantien verlangen, die eine noch größere Machtentfaltung der Zentralmächte verhindern. Die untere Donau gehört uns und wenn wir die Deltas absperren, so kann Deutschland aus der Mausefalle kaum entkommen. England wird seine Pflichten gegenüber den kleinen Nationen nicht vergessen.“ Natürlich dürfen die Franzosen nicht zurückbleiben. „Die Donau ist international“ — schreibt Laire — „und in den Balkanfragen dulden wir kein Wort der Einrede!“ Am giftigsten sind, wie gewöhnlich, die Italiener. Corriere della Sera schreibt: „Die Adria ist unser Leben und Sterben. Wenn die Zentralmächte das Kanalystem Drau—Save mit Hilfe zur Ausführung bringen, so ist die Adria für uns wertlos geworden. Fiume, die Drau und Save müssen unsere Nordgrenze bleiben, sonst haben wir unläßig gekämpft.“ Und auch der Wapiti verlangt, daß in Deutschland und Oesterreich-Ungarn an der Donau Hafenanlagen errichtet werden, die zur Hälfte mit Engländern, Franzosen und Italienern besetzt werden können. Das Rumänien der Bratianus will nicht nur die Donau, sondern auch das Anland uns rauben. Vintila Bratianu, der verflozene rumänische Kriegszwinger und Bruder Joan Bratianus, will die Donaufrage vor die Friedenskonferenz bringen. Der Aboverul schreibt: „Orsova muß uns gehören! In Ada-Kaleh werden wir und die Serben gemeinsam sein. Orsova und Ada-Kaleh sind für uns Lebensfragen. Heute, wo Deutschland und Oesterreich-Ungarn in Bukarest die Herren sind, können wir nicht diktieren, aber England, das alle Kolonien Deutschlands in Beschlag nahm, wird uns bald zum Sieger machen. Nationen wie Deutschland und Oesterreich-Ungarn haben kein Recht zu einem Siege.“

Die österreichisch-ungarische Monarchie wird sich das Recht auf Leben von ihren haßerfüllten Feinden nicht nehmen lassen. Ihr Bestand und ihre Entwicklung sind mit der Adria und mit der Donau, diesen einzigen Wasserwegen, welche sie mit dem Südosten verbinden, auf das engste verknüpft. Der letzte Mann und der letzte Groschen müßten daran gesetzt werden, um zu verhindern, daß sie von dieser Verbindung abgeschnitten werden. Die Monarchie darf nicht zulassen, daß Italien in Balona oder an einem anderen Punkte der adriatischen Ostküste sich dauernd festsetze, um uns vom Meere abzuriegeln, und daß Rußland, England, Frankreich oder eine andere Macht uns den Ausgang in das Schwarze Meer an den Donaumündungen versperren. In unserer, an Widersprüchen sonst so reichen Monarchie herrscht nur eine Stimme, es müsse der durch den Pariser Vertrag geschaffene widernatürliche Zustand, daß Mächte, wie England und Frankreich, die mit der Donau nichts zu tun haben, sich in der Donaukommission breit machen, beseitigt und die Donaukommission lediglich aus den Uferstaaten zusammengesetzt werden.

Die größte Bedeutung kommt der Ausgestaltung der Donau zum Großschiffahrtswege zu, der das Schwarze Meer mit der Nordsee durch den Rhein-Mainkanal, möglicherweise auch durch einen Rhein-Scheldekanal mit Antwerpen und dem Atlantischen Ozean verbinden soll. An der baldigen Schaffung dieses Großschiffahrtsweges ist die Monarchie, insbesondere Ungarn, in hervorragender Weise interessiert. Unter allen Uferstaaten besitzt Ungarn die längste Strecke des Donaustromes und hat bisher auch die größten Aufwendungen für die Regulierung gemacht. Diese Umstände geben ihm das Recht, bei der Einrichtung des Großschiffahrtsweges in erster Stelle gehört zu werden. Allerdings soll auch nicht geleugnet werden, daß die Ausgestaltung der Großschiffahrtsstraße Ungarn die größten Vorteile bringen würde. Unser Vaterland würde noch mehr, als bisher, das Verbindungsstück zwischen Morgen- und Abendland und das Durchzugsland für den von der Nordsee nach dem Schwarzen Meere und über dieses hinaus sich bewegenden Handel sein. Budapest würde namentlich in dem Falle, wenn der Strom von Galatz bis zur ungarischen Hauptstadt durchweg auf mindestens drei Meter vertieft würde, so daß Seeschiffe aus dem Schwarzen Meere bis zu unserer Hauptstadt verkehren könnten, ein bedeutender Umschlagplatz werden und einer ungeahnten Zukunft entgegengehen. Die Gunst dieser verkehrsgeographischen Lage ist kein Grund für Ungarn auf ihre Vorteile zu verzichten, vielmehr eine Pflicht, sie in vollem Maße zu erreichen, um so nicht, als unser Vaterland auch in dieser Frage sich in guter Gesellschaft befindet. Die Einigkeit von Ungarn, Oesterreichern und Deutschen trat in der am 16. September 1916 in Budapest abgehaltenen Donaukonferenz deutlich zutage und fand in Konferenzbeschlüssen Ausdruck, daß der Großschiffahrtsweg auszu-

bauen und mit einer Fahrtiefe von mindestens zwei Metern zu versehen sei. Dieser an Bayern und Oesterreich gerichteten Aufforderung hat das erstere bereits entsprochen, indem der bayerische Landtag die Kosten für die Ausarbeitung des Projekts über die Regulierung der bayerischen Donau bis Passau und über die Verbindung derselben mit Main und Rhein in der Art, daß mindestens 1200-Tonnen-Schiffe verkehren können, bewilligt hat. Hoffentlich wird auch Oesterreich nicht versagen, vielmehr die Strecke von Wien bis Passau ebenfalls für 1200-Tonnen-Schiffe fahrbar machen. Die kurzfristigen Treibe-reien, die österreichischen Donaukatarakte unberücksichtigt zu lassen, um die Donau aufwärts von Wien bis Passau für größere Schiffe abzuriegeln, damit der Schwerpunkt des Donauverkehrs angeblich nicht nach Regensburg verschoben werde, sind bisher ohne Erfolg geblieben. Der jüngst in Wien abgehaltene österreichische Wasserstraßentag hat diejenigen enttäuscht, die da meinten, es könne gelingen, den Donauverkehr wohl abwärts von Wien zu vergrößern, aber stromaufwärts in die Elbe und Ober durch den projektierten Donau-Oberkanal zu lenken. Für diesen Plan war eine Agitation in Sachsen, Schlesien, Berlin und Hamburg tätig. Eine im Mai abgehaltene Versammlung des „Ehrbaren Kaufmannes“ in Hamburg war von der Besorgnis erfüllt, daß die Rhein-Donauverbindung Rotterdam auf Kosten Hamburgs heben würde. Als ob eine Binnenwasserstraße den Seeweg dauernd verdrängen könnte! Der österreichische Wasserstraßentag hat wohl dem Donau-Oberkanal kräftig das Wort geredet und seinen Ausbau in erster Linie gefordert, aber auch zugleich erklärt, daß der ganze Donaustrom, entsprechend den Beschlüssen der Budapester Donaukonferenz vom 16. September 1916, zu regulieren sei. Für eine andere Resolution, welche etwa die Donauregulierung oberhalb Wien abgelehnt hätte, wären Oesterreich, Salzburg und die westlichen Teile von Niederösterreich den Dank schuldig geblieben. Gewiß wird auch in Ungarn kein billig denkender Mensch der österreichischen Kaiserstadt die unverkennbaren Vorteile, welche der Donau-Oberkanal ihr schon durch die bessere Kohlenversorgung bietet, mißgönnen. Die Oesterreicher mögen den Donau-Oberkanal erbauen und recht viele Erfolge davontragen! Nur gegen eine Weigerung Oesterreichs, die Katarakte auf seiner Donaustraße zu beseitigen, um den direkten Wasserweg Ungarns nach Deutschland ebenso zu versperren, wie dies beim geplanten Eisenbahnanschluß bei Annaberg geschehen ist, müßte energische Einsprache erhoben werden.

Die auf dem österreichischen Wassertag in Wien erzielten Ungarn und Bayern haben den Donau-Oberkanal nicht bekämpft, aber auch nicht für die Resolution gestimmt, da sie voll und ganz auf dem Boden der Budapester Konferenzbeschlüsse stehen. Denn an strategischer Bedeutung und an Leistungsfähigkeit für den Handelsverkehr steht die Donau-Rheinverbindung allen anderen Fluß- und Kanalbauprojekten voran. Sie ist für die verbindenden Staaten auch im Kriege der sicherste Wasserweg, der ihre Gebiete quer durchschneidet, während die Donau-Oberstraße zu nahe an der russischen Grenze verläuft. Die größere Leistungsfähigkeit in kommerzieller Beziehung wird schon dadurch gekennzeichnet, daß von Mainz bis Wien 1200-Tonnen-Schiffe und von Budapest abwärts noch größere Schiffe nach der Regulierung verkehren können, während auf der Elbe und Ober im besten Falle nur 600-Tonnen-Schiffe fahren könnten. Der Rheinverkehr beträgt mehr als das Dreifache des Elbe- und Oberverkehrs zusammengekommen. Holland, Rheinland und Westfalen und — wenn die Schelde mit dem Rhein verbunden werden würde — Belgien würden ihren Bedarf an Agrarprodukten zum großen Teil aus den Donauländern decken und an diese die Erzeugnisse ihrer hochentwickelten Montanindustrie, Eisen und Kohle abgeben können, so daß der wechselseitige Austausch dieser Güter, Frucht und Rückfrucht, eine gedeihliche Entwicklung der Rhein-Donauschiffahrt sichert, während die Ober zum großen Teil durch agrarisches Gebiet fließt.

Die Wasserstraße, welche das Schwarze Meer mit der Nordsee verbindet, hat große Bedeutung auch über die Grenzen Mitteleuropas hinaus. Namentlich für Rußland. Wenn dieses seinem hohen Traum, auch die Südküste des Schwarzen Meeres mit Trapezunt sich anzueignen und dieses Meer ganz zu einem russischen Binnenmeer zu machen, entzagen und das Hoch der Westmächte abschütteln würde, dann könnte es seine Handelschiffe in die Donau einfahren lassen, um seine Produkte nach dem Herzen Mitteleuropas zu verfrachten, ja sogar Frankreich und England über Donau und Rhein mit Getreide, Holz, Petroleum zu versorgen. In der Wiederannäherung an Mitteleuropa liegen für Rußland wirtschaftliche und politische Vorteile. Ein wirklicher russischer Staatsmann kann nur diesen Rettungsweg aus dem Wirrsal betreten. Die Miljukows und Sterenskis sind seine Verderber.

Die Internationalisierung der Donaumündung ist ein Irrlicht, mit welchem England und Frankreich das Moskowiterreich nur noch tiefer in den Sumpf führen.