

Der Neue Tag  
24. IV. 1919

107

## Die Donaufrage.

Ein Vorschlag zu ihrer Lösung.

Verkehrsweg, Arbeitskraft, Rohstoffe und Kapital bestimmen die wirtschaftliche Entwicklung eines Landes. Kapital und Arbeitskraft sind nicht an bestimmte Orte gebunden. Sie strömen dorthin, wo sie gebraucht werden und lohnende Verwendung finden. Unter normalen Verhältnissen sind auch Industrie und Handel nicht auf jene Gegenden beschränkt, wo die nötigen Rohstoffe vorkommen. Auf billigen Verkehrswegen werden die Rohstoffe ohne wesentliche Verteuerung an den Ort ihrer Verarbeitung geschafft. Billige Verkehrswege! — Das sind vor allem das Meer und die Wasserstraßen im Binnenlande: Flüsse und Kanäle. So bleibt also als nahezu einzige Voraussetzung für das wirtschaftliche Gedeihen eines Landes der billige und leicht benutzbare Verkehrsweg. Seine Erhaltung und Verbesserung ist die wichtigste wirtschaftliche Aufgabe jedes Staates, besonders aber eines Binnenlandes, das über die natürlichste und billigste Verkehrsstraße über das Meer nicht verfügt.

Deutschösterreich hat infolge seiner alpinen Bodenbeschaffenheit den Nachteil eines ungemein teureren Eisenbahnbetriebes, der von vornherein die Produktion seiner Industrie depreciiert, daß sie vielfach auf dem Weltmarkt nicht konkurrenzfähig ist und auch den Inlandsmarkt nur dank der Schutzzölle beherrscht. Unter diesen Umständen ist es verhängnisvoll, daß man dem einzigen Verkehrswege, der billige Transporte ermöglichen würde — der Donau — so wenig Aufmerksamkeit schenkt. Wenn dieser Strom bisher nicht zum Rückgrat eines mächtigen Industrie- und Handelsgebietes geworden ist, so ist daran in erster Linie seine schwere Schiffbarkeit schuld. Daß dieses technische Hindernis der Schifffahrt nicht behoben wurde, hat seine Ursache in politischen Verhältnissen. Die Donau wird bisher nur in ihrem Unterlaufe von einer einheitlichen Stelle in bezug auf die Schifffahrt und Verkehrsanlagen verwaltet und überwacht. Diese einheitliche Stelle ist die gemischte Donau-Kommission. Sie war insofern erfolgreich, als sich in ihrem Wirkungskreise die Schifffahrt günstig entwickelt hat, ihre Autorität war aber nicht groß genug, um z. B. allen Zollschikanen und anderen Verkehrserschwerungen, die die rumänische Regierung bereitet hat, zu begegnen, oder um auch nur eine technisch zufriedenstellende Regulierung des Eisernen Tores durchzusetzen. Wenn aber der gesamte Donauverkehr verbessert und die Schiffbarkeit des Stromes bis zur äußersten Grenze ausgenützt werden soll, dann müßte der Wirkungsbereich der Internationalen Donau-Kommission über den ganzen Lauf des Stromes ausgedehnt werden und diese Kommission eine derartige Autorität erhalten, daß irgendwelchen verkehrshindernden Maßnahmen von einzelnen Staaten zuverlässig begegnet werden könnte.

Eine solche Ordnung der Verhältnisse auf der Donau liegt unbedingt im Interesse aller Uferstaaten und auch Deutschösterreichs. Die Donau fließt heute in ihrem schiffbaren Teile durch sieben Staaten. Es ist ganz unmöglich, daß es der Finanzkraft, der technischen Fähigkeit und dem guten Willen der einzelnen Uferstaaten überlassen bleibt, ob und wie sie die Regulierung des Stromes und die Schifffahrt fördern wollen. Es wäre auch ganz ungenügend, wenn eine Internationale Donau-Kommission zwar die zu ergreifenden Maßnahmen beschließen, aber dann die betreffenden Staaten zur Durchführung dieser Maßnahmen erst auffordern würde. Auch wäre es unendlich schwerfällig und gefährlich, wenn die Maßnahmen der Donau-Kommission von den gesetzgebenden Körpern der betroffenen Uferstaaten geprüft und gebilligt werden müßten. Solche Einrichtungen würden nur zur ewigen Verschleppung aller notwendigen und dringlichen Maßnahmen führen. Kurz: Die Donau-Kommission muß, in bezug auf die Regulierung des Stromes und Regelung des Verkehrs, im Strombett und — im notwendigen Umfang — auch an den Ufern des Stromes volle Befugnis zur Gesetzgebung und Exekutive haben — sie muß also in dem gekennzeichneten, beschränkten Umfang souverän sein.

Abgesehen von Deutschland, das verhältnismäßig an der Donau das geringste Interesse hat, sind alle Donau-Uferstaaten keine Groß-

mächte. Jeder einzelne dieser Staaten wäre einer Koalition von nur zwei anderen, die ihm den Verkehr erschweren wollten, wehrlos ausgeliefert, wenn nicht den einzelnen Uferstaaten die Machtmittel genommen würden, um auf den Donauverkehr hindernd einzuwirken. Es genügt keineswegs festzustellen und zu garantieren, daß der Verkehr auf der Donau für jedermann frei sei, solange es in der Macht der einzelnen Staaten steht, diese Freiheit des Verkehrs etwa durch Maßnahmen ihrer Sanitäts- oder Veterinärpolizei oder durch umständliche Zollprozeduren zu Ungunsten Einzelner aufzuheben. Die Erfahrung der Balkanpolitik hat uns zur Genüge gelehrt, daß derartige, harmlose Anlässe zu sehr gefährlichen, handelspolitischen Manövern ausgenützt werden können. Es muß daher erzielt werden, daß auf der Donau niemand anderer eine Exekutive ausübe, als eine neutrale und objektive Behörde.

Die Kommission müßte sich aus Vertretern sämtlicher Uferstaaten zusammensetzen. Ihre Geschäftsführung sollte, um jedes Mißtrauen auszuschließen, vollständig öffentlich sein. An ihrer Spitze müßte eine Vertrauensperson aller Beteiligten — ein Angehöriger eines gänzlich uninteressierten Landes — stehen. Die Autorität der Kommission müßte nicht nur von ihrer Macht, sondern auch von dem Vertrauen aller Beteiligten getragen werden.

Die Souveränität allein genügt jedoch noch nicht — die Kommission muß auch volle Verfügungsgewalt und Verfügungsrechte über alle Machtmittel haben. Sie muß daher selbst die Eigentümerin aller Verkehrsanlagen — Häfen, Regulierungsbauten, Schleusen usw. — am Strome sein. Kein Staat oder Privateigentümer soll durch sein Eigentumsrecht irgendetwas die Kommission in ihrer Tätigkeit behindern können.

Es ist hier nicht der Raum, über die Aufbringung der finanziellen Mittel detaillierte Vorschläge zu machen. Nur so viel sei gesagt, daß alle Uferstaaten im Verhältnis zu ihrem Interesse am Strome sich an der Aufbringung der Kosten der Donau-Kommission zu beteiligen hätten. Sie würden also, da ja alle Nutznießer eines Verkehrsweges an seiner Ausgestaltung interessiert sind, zu den Kosten aller Verkehrsanlagen — auch jener, welche nicht auf ihrem Staatsgebiete liegen — in entsprechendem Verhältnis beitragen. Ich habe bereits einmal in einem ausführlicheren Artikel („Der Friede“, Nr. 61) den Aufbau einer solchen Donau-Kommission auseinandergesetzt. Die Grundzüge dieser Idee sind im Vorstehenden angedeutet worden.

Es ist dringend zu hoffen, daß sich nun endlich einmal das öffentliche Interesse der Donaufrage zuwendet. Seit mehr als sechs Monaten wird in Deutschösterreich der bevorstehende Frieden besprochen. Es wird sehr viel über nationale Fragen, über Anschluß und Nichtanschluß, über Südtirol, Deutschböhmen, Valutaanleihen usw. geschrieben und gesprochen. Es ist jedoch in dieser ganzen Zeit, obwohl doch jedermann die Bedeutung billiger Verkehrswege für Deutschösterreich klar sein muß, meines Wissens noch kein einziger ernster Artikel über das Donauproblem in einer Tageszeitung erschienen. Das hat den Vorteil, daß wir unvoreingenommen die gegnerischen Vorschläge besprechen werden und daß in diese Frage keine demagogischen Argumente hineingetragen worden sind. Es hat aber den Nachteil, daß wir dem Gegner ohne geklärtete Ideen und ohne Plan in dieser Frage gegenüber treten und daß auch in dieser Frage am Ende nationale Gesichtspunkte bestimmend sein dürften.

Es besteht bei uns leider in gewissen maßgebenden Kreisen ein Widerwille gegen Internationalisierungen. Aber das Einzige, was uns die Donau als benutzbare Verkehrsstraße erhalten kann, ist die Internationalisierung. Die Donau fließt einmal durch sieben Staaten und da kann eben nur eine Verständigung zwischen diesen Staaten einen Erfolg haben. Alle Beteiligten müßten hier im gegenseitigen Interesse entschließen, ein Stück ihrer Macht abzugeben, wobei sie ja keineswegs die Kontrolle darüber verlieren, wie diese Macht ausgeübt wird.

Deutschösterreich lebt aber in einer ständigen Angst davor, mit national fremden Staaten in irgendein, auch nur wirtschaftliches Verhältnis zu treten, weil es fürchtet, majorisiert zu werden — als ob die nationale Verschiedenheit entgegengesetzte wirtschaftliche Interessen mit sich bringen würde. Einer Majorität, mit der man durch gemeinsame Interessen verbunden ist, kann man

nicht entgegen. Aber es ist doch noch immer besser, als Mitglied einer Gemeinschaft anzugehören, in der man majorisiert werden kann, als einer stärkeren und wohlorganisierten Majorität als isolierter Gegner gegenüber zu stehen.

Dr. Otto Friedländer.