

Die Donau — ein slawischer Strom?

Aber bevor sie die in Passau und Regensburg vor Anker liegenden Schiffe flussabwärts fahren lassen, wollen die Amerikaner die Frage der Donauschiffahrt geregelt wissen. Die Russen, die sich in Budapest und Wien grosse Aktienpakete der Donauschiffahrtsgesellschaften gesichert, oder zum mindesten Kommissare eingesetzt haben, möchten aus dieser wichtigen Verkehrsader einen slawischen Strom machen... Die Amerikaner aber, und mit ihnen die andern Westalliierten, wollen die Zustände wiederherstellen, die vor dem Krieg herrschten. Damals durften Schiffe aller Flaggen ungehindert den Strom befahren. Die Donau war, genau wie das Weltmeer, internationales Gebiet. Die nach dem ersten Weltkrieg gebildete «Internationale Donau-Kommission», in der England, Frankreich, Italien, Oesterreich, Ungarn, die Tschechoslowakei, Jugoslawien, Rumänien, Bulgarien und Deutschland vertreten waren, regelte die Fluss-Schiffahrt, die flusspolizeilichen Vorschriften, die Fragen der Hafengebühren und der Taxen, die von den Schiffen erhoben werden durften. Dieser diplomatischen Regelung entsprach auch die Tatsache, dass bedeutende französische und englische Kapitalien in den verschiedenen Donauschiffahrtsgesellschaften investiert waren. Erst 1936 hat Hitler die Internationalisierung für das Gebiet von Deutschland, also von Passau an aufwärts, aufgehoben.

Zwischen Ost und West

Das diplomatische Tauziehen um die Donau spiegelt die ganze Bedeutung dieser Verkehrsader. Schon im Altertum fuhren auf ihr die Schiffe stromabwärts, nach Südosten. Damals handelte es sich freilich noch um verhältnismässig kleine Kähne, die meist nicht viel grösser waren als die grobgezimmerten Holzkähne oder «Zillen», in denen die Bauern vor dem Krieg im Herbst ihre Äpfel nach Wien zu befördern pflegten, um sie dort am Donaukanal, direkt vom Kahn aus, den herbeiströmenden Wiener Hausfrauen zu verkaufen. Heute fahren Dampfer mit 650 Tonnen Wasserverdrängung bis Regensburg; kleinere

Schiffe von 25 Tonnen können bis Ulm fahren. Vor dem Krieg verkehrten von Budapest aus Dampfer, die auch hochseetüchtig waren und ihre Fahrt ins Schwarze Meer und ins Mittelmeer hinein fortsetzen konnten. Grosse Ozeandampfer bis 4000 Tonnen können von der Mündung bis hinauf nach Braila dringen. Vor Kriegsausbruch wurden im Donauhafen Regensburg (Bayern) jährlich fast eine halbe Million Tonnen Güter umgeschlagen, im tschechoslowakischen Pressburg 800 000 Tonnen, im rumänischen Braila zwei Millionen Tonnen. Getreide und andere landwirtschaftliche Produkte kamen in den von kleinen, starken Flussschiffen gezogenen flachen Schleppkähnen stromaufwärts, Fabrikate und Holz aus den österreichischen Wäldern gingen stromabwärts.

Nicht unbedeutend war auch der Passagierverkehr. Die lebenslustigen Bewohner der beiden Donaumetropolen Wien und Budapest wussten eine Fahrt auf dem Donaudampfer mit Freude zu schätzen. Besonders im oberen Teil, von Regensburg bis Wien, wo sich der Strom zwischen fruchtbaren Wiesen, Feldern und Weinbergen, an verschlafenen alten Städtchen vorbei, dahinschlängelt, dann wieder tief eingeschnitten zwischen steilen Waldhängen vorbeiflutet, wo Burgruinen und prächtige Klosterkirchen, wie etwa das Melker Stift oder Göttweig, als Zeugen einer ehrwürdigen Vergangenheit herabgrüssen, war eine Donaufahrt ein unvergessliches Erlebnis. Ähnlich wie beim Rhein ist hier die Landschaft von Geschichte und Sage umwoben. Wenn der Rhein seine Loreley hat, so besitzt die Donau ihren Venusberg, wo sich Tannhäuser der Sage nach betören liess. In ihren Fluten spiegelt sich die Ruine der Burg Dürnstein, in deren Turm der englische König und Kreuzfahrer Richard Löwenherz schmachtete, bis ihn sein getreuer Page entdeckte und befreite. Und voller Stolz hat das Donau-Städtchen Traismauer seinem Stadttor die Verse des Nibelungenliedes aufgemalt, in denen es heisst, dass die Burgunder auf ihrem Zug zum Hofe des Königs Etzel, bei diesem Städtchen den Strom überschritten hätten. Die Donau war seit jeher der Schicksalsstrom zwischen Ost und West. Von Osten kamen Hunnen, Avarn, Slawen, Magyaren und Türken. Von West

nach Ost stiessen die Franken (unter Karl dem Grossen) und die Bayern. Im 11. Jahrhundert folgten die Kreuzfahrer auf einem ihrer Züge nach dem Heiligen Land dem Lauf der Donau. Einige Jahrhunderte später ging die Völkerwoge umgekehrt wieder stromaufwärts. Die Türken drangen bis vor die Tore Wiens, wo sie gegen Ende des siebzehnten Jahrhunderts schliesslich zurückgeschlagen wurden.

gesichts dieser Vielfalt der Nationen war die Internationalisierung des Stroms die einzig vernünftige Lösung. Seit langem sprechen auch politisch einsichtige Leute davon, dass die sechs Donauländer sich überhaupt zu einer wirtschaftlichen Föderation zusammenschliessen sollten. Bereits schweben Unterhandlungen zwischen Ungarn und Rumänien, deren Ziel die Verwirklichung einer Zollunion und die



Ungarische Puszta-Reiter

Donauföderation?

Von dem Hin- und Herwogen der Völker im Bannkreis dieses Stroms kommt die Vielfalt der Nationen, die seine Uferstaaten bilden. Sind die Rumänen stolz darauf, Nachkommen jener Legionäre zu sein, die die Grenzen des römischen Reichs bis über die Donau hinaus erweiterten, so rühmen die Ungarn ihr Herkommen von dem einst aus den asiatischen Steppen hervorgebrochenen Reitervolk der Magyaren. Diese beiden Nationen sind eingesprenzt in die Masse des Slawentums, als dessen Vertreter Bulgaren, Serben, Kroaten und Slowaken den Strom säumen. An

Aufhebung des gegenseitigen Passzwangs ist... Vorläufig befindet sich das ganze untere Donaugebiet, ungefähr von Passau an, unter russischen Fittichen. Sollte sich dies ändern, würden die Angelsachsen eine Entwicklung zur Aufhebung der Handelschranken nur begrüssen. Dann würden die in der amerikanischen Zone festgehaltenen Schiffe wie auch das amerikanische Kapital wieder ihren Weg stromabwärts finden. Ob es so weit kommt, ist freilich fraglich. Und wenn auch die Donauwellen längst im Zeichen der warmen Jahreszeit hochgehen, so steht die Schiffahrt nichtsdestoweniger noch im Zeichen der diplomatischen Vereisung.

EI

