



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

**Die Grenzboten**

**Berlin u.a., 1841 - 1922**

Die Eröffnung des Donaukanals

**urn:nbn:de:gbv:46:1-908**

seines Vaterlandes geschädigt. Daß diese letzte Beschuldigung grundlos ist, glauben wir soeben bewiesen zu haben, und dann hat diese Enthüllung eines „Staatsgeheimnisses,“ nämlich eines Vertrages, der seit sechs Jahren nicht mehr in Kraft steht, thatsächlich nicht viel auf sich; daß es eine Indiskretion war, läßt sich nicht leugnen. Nur wird Fürst Bismarck fordern dürfen, daß man ihm nicht niedrige Beweggründe, am allerwenigsten persönliche, zutraue, sondern daß man ohne weiteres annehme, er habe eben jetzt die allerdringendste Veranlassung dazu gehabt, das Wagnis einer solchen Indiskretion auf sich zu nehmen, um des Vaterlandes willen. Welches diese Veranlassung gewesen ist, darüber sind fernerstehenden nur Vermutungen möglich. Hat er der Reichsregierung mit zwingenden Beweisen vor aller Welt klar machen wollen: ihr selbst tragt die Hauptschuld an der verhängnisvollen Entfremdung zwischen Deutschland und Rußland; jetzt seid ihr endlich auf dem richtigen Wege, beharrt dabei? Glaubt er eine neue Wendung nach England hin fürchten zu müssen, obwohl sie dem, was wir von den jetzigen Anschauungen des Kaisers mit ziemlicher Bestimmtheit zu wissen glauben, durchaus widersprechen würde? Oder zweifelt er an der Festigkeit des Dreibundes in Bezug auf Italien (denn von Osterreich kann gar keine Rede sein)? Wir wollen gewiß die Vertragstreue Italiens nicht im mindesten in Zweifel ziehen, aber die Verhältnisse sind oft stärker als die Menschen. Eine gewisse Annäherung an Frankreich verrät schon der tunesische Vertrag, zu Rußland hat die Vermählung des Kronprinzen mit Helene von Montenegro wenigstens mittelbare Beziehungen angebahnt, und Italien hat vielleicht nur von Rußlands Vermittlung die Befreiung seiner Gefangenen in Aebessynien zu erwarten. Unter Umständen könnte also der Dreibund für uns gegenüber Frankreich seinen Wert verlieren. Das sind alles Vermutungen, aber über allen Zweifel erhaben ist es für uns, daß Fürst Bismarck jetzt wie immer im Interesse Deutschlands gehandelt hat.



## Die Eröffnung des Donaufanals



ndlich sind die Fesseln gesprengt, die den Schiffsverkehr auf der untern Donau so außerordentlich hemmten! Schon die Römer versuchten die Felsenbänke des Eisernen Thores zu beseitigen und Isler und Danubius zu vereinen, aber der Meißel und die Hacke versagten an den harten Porphyrmassen. Erst unsrer Zeit ist es gelungen, durch ihre vielseitigen technischen Hilfsmittel die Sperre zu entfernen und das Donaubeet für alle Jahreszeiten fahrbar zu machen.

Es war ein großes Siegesfest, das am 27. September der Kaiser von Österreich, die Könige von Rumänien und Serbien und die Vertreter fast sämtlicher europäischen Mächte in dem kleinen deutsch-ungarischen Städtchen Orsowa feierten, ein Fest von ebenso hoher politischer und wirtschaftlicher Bedeutung. Wir Deutschen konnten mit besonderer Freude dabei sein, denn es galt gleichzeitig einem Siege des deutschen Unternehmungsgeistes: die Ausföhrung des von den ungarischen Ingenieuren Wallandt und Hoßpogy entworfne Plan übernahm am 23. Mai 1890 die auf bautechnischem Gebiete rühmlichst bekannte Braunschweiger Firma Hugo Luther. Sie stellte sich an die Spitze einer deutschen Genossenschaft — das einzige ungarische Mitglied trat bald aus — und verpflichtete sich, bis Ende 1895 durch die Klippenreihe einen Schiffweg von genügender Breite und Tiefe zu sprengen und ihn durch Dämme gegen Zerstörung und Versandung zu schützen.

Daß die Eröffnung des Eisernen Thores eine wirtschaftliche Notwendigkeit war, hatten die Mächte Europas längst eingesehen. Darum wurde auch auf den Kongressen in Paris (1856), in London (1871) und in Berlin (1878) darüber verhandelt. Das Osmanenreich sah in jenen Stromschnellen und Klippen des eingengten Donaubettes eine Schutzwehr sowohl gegen bewaffnete Angriffe, wie gegen das Eindringen der Kultur des Abendlandes. Solange daher der Halbmond noch über jener Strecke der Donau wehte und die Türkei die Oberherrin von Serbien und Rumänien war, wußte sie den Plänen zur Beseitigung der Verkehrshindernisse nach orientalischer Weise durch Verschleppungspolitik Widerstand zu leisten. Der Berliner Kongreß beauftragte mit der Entfernung dieser Hemmnisse Österreich-Ungarn. Zehn Jahre später (1888) übernahm Ungarn allein die schwierige Aufgabe der Durchführung. Graf Stephan Szecsenyi hat das Verdienst, immer wieder auf die Bedeutung dieses Werkes hingewiesen zu haben. Der ungarische Handelsminister Baroß nahm den Plan thatkräftig in die Hand und schaffte die erforderlichen Geldmittel.

Am 19. September 1890 begann das Werk. Der Minister Baroß eröffnete es durch Anzünden der ersten Mine. Anfangs schritt es nur langsam, später aber rüstig vorwärts. Ungefähr zehntausend Arbeiter, die von sechzig Ingenieuren geleitet wurden, haben durch Maschinen aller Art, die vielfach zu diesem Zwecke besonders gebaut werden mußten, gegen zwei Millionen Kubikmeter Felsgestein weggesprengt und einen zweitausendzweihundert Meter langen, achtzig Meter breiten und drei Meter tiefen Fahrweg in der Flußsohle gebahnt, sodaß die Schiffe des Schwarzen Meeres auch bei größerm Tiefgange bis Orsowa gelangen können.

Daß die Eröffnung des Eisernen Thores einen neuen wichtigen Schritt in der Entwicklung und Erschließung des europäischen Ostens und des Orients überhaupt bildet, steht außer Frage. Den größten Vorteil davon wird natürlich Österreich-Ungarn haben; ist doch die Donau der natürliche Handelsweg, durch

den der große binnenländische Donaustaat bequem mit dem Meere in Verbindung tritt. Zwar hat die österreichisch-ungarische Monarchie schon mit großen Kosten die Häfen am Adriatischen Meere, Triest und Fiume ausgebaut und zu ihnen Bahnen über die hohen Alpenrücken geführt, aber das war doch nur ein künstlicher Notbehelf. Durch sie wollte man, da es vor der Hand keine andre Möglichkeit zu geben schien, mit dem Weltmarkte wenigstens in einige Beziehung treten. Wohl sind Schienenwege nach Saloniki, Konstantinopel und Constanza gebaut, aber diese dienen doch vor allem dem Personen- und Postverkehr und nur in beschränktem Maße dem Güterverkehr. Der neue breite Wasserweg, der während des größten Theiles des Jahres eisfrei ist, wird in ganz anderer Weise auf die Verkehrsentwicklung der Donaustaaten und der Türkei einwirken.

Während bisher die Schiffe der österreichisch-ungarischen Dampfergesellschaft am Eisernen Thore gewöhnlich acht Monate lang Halt machen mußten, werden jetzt ihre Dampfer den Strom beherrschen. Allerdings müssen sie zuerst den auf der untern Donau bestehenden, fremden Wettbewerb aus dem Felde schlagen. Das ist vor allem der englische. Waren doch im Jahre 1894 bei der Schifffahrt auf der untern Donau 733 englische Schiffe mit einem Tonnengehalt von mehr als einer Million beteiligt! Auf England folgte Griechenland mit 133 Schiffen und einem Gehalt von 180 000 Tonnen, erst an dritter Stelle Österreich-Ungarn mit 65 Schiffen und 65 000 Tonnen.

Um den Schiffsverkehr recht rege zu gestalten, und um das reiche Land mit seinen Schätzen möglichst weit zu erschließen, hat der ungarische Staat in den letzten Jahren auch das Eisenbahnnetz, das dem örtlichen Verkehre dient, sehr erweitert und die Flußläufe verbessert; nicht nur an der Donau selbst, sondern auch an ihren großen Nebenflüssen, wie an der Theiß, der Maros, der Bega und der Temes, ist fleißig gearbeitet worden. Auch hat der eben geschlossene Reichstag neue Geldsummen zu Flußverbesserungen bewilligt, den die freie Schifffahrt betreibenden Handelsschiffen staatliche Unterstützung gewährt und für den Bau ähnlicher Schiffe Unterstützung versprochen und die Errichtung der ungarischen Fluß- und Seeschifffahrtsaktiengesellschaft genehmigt.

Daß die österreichisch-ungarische Schifffahrt den fremden Wettbewerb allmählich aus dem Felde schlagen wird, mit diesem Umstande rechnet auch schon die russische Presse. Sie verlangt daher, daß die russische Schwarzmeer-Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft durch den Staat soweit unterstützt werde, daß sie dem von Österreich-Ungarn drohenden Wettbewerb in Serbien und Bulgarien die Spitze bieten könne, denn von einer glücklichen Lösung dieser Frage hänge das politische Verhältnis jener slawischen Staaten zu Rußland ab. \*)

\*) 1894 verkehrten neunundneunzig russische Dampfer mit einem Gehalt von 43 000 Tonnen auf der untern Donau.

In der That bedeutet auch nach unsrer Ansicht die Eröffnung des Eisernen Thores das politische Übergewicht Oesterreich-Ungarns über die Balkanstaaten; denn die Beziehungen der Staaten und Völker unter einander hängen nicht mehr von dem Willen einzelner, sondern von den Handelsbeziehungen unter einander ab. Je reger und inniger diese sind, um so inniger ist auch die Freundschaft und Interessengemeinschaft, um so mehr sind die Geschicke der Völker an einander gekettet.

Außerdem hat der österreichische Staat durch Entfernung der Stromhindernisse auch in militärischer Hinsicht an Schlagfertigkeit gewonnen. Er kann in kurzer Zeit mit seiner Donauflotte Truppen vom obern Flußlaufe nach dem untern werfen. Allerdings muß dazu — und das verlangen auch schon die militärischen Sachverständigen — die Donauflotte verstärkt werden. Es ist das um so nötiger, als sich Oesterreich-Ungarn durch Erschließung des Eisernen Thores einer natürlichen Festung beraubt hat. Augenblicklich steht einer auf der Donau nach Ungarn eindringenden feindlichen Macht der Fluß bis Peterwardein offen. Durch Uferbefestigungen und eine stärkere Flotte wird diesem Übelstande aber wohl abgeholfen werden können.

Wie an den ungarischen Staat, so treten auch an die österreichischen Kronlande neue Anforderungen heran, wenn es gelingen soll, das österreichische Übergewicht in den Ländern an der untern Donau zu befestigen. Die schon 1892 geplanten und von dem österreichischen Abgeordnetenhaus auch gebilligten Verbindungen der Donau mit der Oder und mit der Elbe sind nun geradezu zur Notwendigkeit geworden. Die Industriegebiete Böhmens, Mährens und Oesterreich-Schlesiens müssen dem Donaunetz angeschlossen werden, und diese wieder werden dadurch ein neues gewaltiges Absatzgebiet erhalten. Von dem Donau-Oderkanal könnte auch die oberschlesische Industrie großen Vorteil ziehen, wenn der Kanal auf preussisches Gebiet weitergeführt würde. Auch würde es der oberschlesischen Kohle dadurch möglich gemacht werden, mit der englischen in Wettbewerb zu treten, denn bisher beherrscht England mit seiner Kohle die untern Donaualänder. Nach den bisher aufgestellten Berechnungen war die Einträglichkeit des Donau-Oderkanals schon durch den österreichischen Inlandsverkehr gesichert, um wie viel mehr müßte sie aber steigen, wenn auch Oberschlesien dem Absatzgebiete der Balkanländer näher gebracht würde!

Noch von größerer Bedeutung aber würde der geplante Donau-Moldau-Elbekanal sein; denn erstens würde Böhmen, das Hauptindustriegebiet Oesterreichs, angeschlossen werden, und dann auch Sachsen; denn die sächsische Industrie unterhält schon jetzt zu den Balkanländern sehr rege Beziehungen. Beträgt doch der Wert der deutschen Ausfuhr nach Rumänien augenblicklich jährlich gegen hundertvierzig Millionen Mark, und ungefähr auf ebenso hoch beläuft sich die Einfuhr von dorthier. Der Handel mit Serbien und Bulgarien ist ebenfalls fortwährend im Steigen begriffen, sodaß die Franzosen, die bisher

dorthin die Industriegegenstände lieferten, schon sehr über diesen deutschen Einfluß klagten. Soll aber die deutsche Industrie in jenen zukunftsreichen Ländern die herrschende werden, dann müssen möglichst bald von unsern Nordseehäfen regelmäßige Verbindungen nach Galatz geschaffen werden, wie sie die Franzosen schon lange durch die Dampfer der Messageries maritimes haben. \*) Ist erst der Donau-Moldau-Elbekanal gebaut, dann haben wir einen Wasserweg, der Hamburg und Konstantinopel, die größten Handelsstädte des europäischen Festlandes verbindet. Der Weg von Hamburg nach der Sulina-Mündung, der jetzt durch die Straße von Gibraltar geht, würde dann um 57 Prozent abgekürzt werden, der Zeit nach um wenigstens vier Wochen. Ist erst diese Verbindung geschaffen, dann werden bald die Klagen verstummen, die jüngst wieder ein Deutscher aus Konstantinopel ertönen ließ, daß jede Levantinerin, wenn sie nach einer europäischen Hauptstadt gefragt werde, nur Paris nenne, Budapest, Wien und München gälten ihr nur als Barbarenorte und dienten ihr nur als Durchgangspunkte nach dem Ziele ihrer Sehnsucht, dem schönen Paris.

Alle diese Erfolge sind freilich nur mittelbar zu erreichen, aber Süddeutschland wird doch auch unmittelbar von dem neuen Verkehrsweg Vorteil haben. Sind doch dreihundert Kilometer des obern Donaulaufes von Ulm bis Passau schiffbar! Und wenn es auch vorläufig größern Schiffen nicht immer möglich sein sollte, Ulm zu erreichen, so wird es sich doch durch Verbesserungen an dem Laufe der Donau ermöglichen lassen. Bis dahin werden dann die Getreideschiffe Rumäniens gelangen, um den industriereichen Südwesten Deutschlands, das Elsaß und auch die Schweiz, die ja ebensowenig wie Süddeutschland der Getreidezufuhr entbehren kann, zu versorgen. Außer Weizen und Mais werden sie auch die Rohstoffe jener Länder, Häute, Talg, Loh u. a. m. herbeischaffen.

Von besondrer Wichtigkeit würde aber diese Wasserstraße für ganz Deutschland im Falle eines Krieges sein, wenn der Feind unsre Küsten blockirt hielte; dann würden uns die Länder der untern Donau den fehlenden Bedarf an Getreide liefern müssen. Bei solchen Erwägungen wird vielleicht auch der Plan, der vor einiger Zeit auftauchte, Rhein, Neckar und Donau zu verbinden, feste Gestalt gewinnen. Wie Mannheim und Ludwigshafen Endpunkte des Rheinverkehrs und Handelsmittelpunkte geworden sind, so wird es in Zukunft Ulm für die Donau werden.

Aus dem Gesagten wird zur Genüge hervorgehen, daß das von der ungarischen Regierung unternommene Werk von der größten Bedeutung nicht bloß für die Staaten an der untern Donau, sondern auch für Osterreich-Ungarn

\*) Der deutsche Schiffsverkehr auf der untern Donau folgt erst an achter Stelle und betrug 1894 26 Schiffe mit 31000 Tonnen Gehalt; der der Franzosen aber an vierter Stelle 37 Schiffe mit 66000 Tonnen Gehalt.

und Deutschland ist. Allerdings werden dem Werke noch einige andre folgen müssen. Sind diese aber vollbracht, dann wird Österreichs Einfluß an dem untern Donaulaufe in den Balkanländern, ja im ganzen Orient der herrschende werden. In diesem Bestreben wird den Kaiserstaat an der Donau das wirtschaftlich und politisch so eng verbundene deutsche Reich unterstützen. Dann wird auch wieder deutsches Leben und deutsche Gesittung donauabwärts fluten, wie in den Zeiten des Mittelalters.



## Die Juristen in der Verwaltung der Staatseisenbahnen



In der Forderung der Grenzboten, daß die Verwaltungsbeamten im allgemeinen eine tüchtige juristische Ausbildung haben sollten, liegt natürlich nicht die Behauptung, daß eine solche Ausbildung für rein technische Verwaltungsgebiete erforderlich sei. Hier kann ein Fehler gerade darin liegen, daß man juristische Kräfte zu Leistungen heranzieht, die gar nichts mit der Jurisprudenz zu thun haben.

Es darf wohl als bekannt vorausgesetzt werden, daß durch die Verstaatlichung der Eisenbahnen und die Organisation ihrer Verwaltungsbehörden vom Jahre 1879 den Juristen ein großer Einfluß auf die Leitung der Eisenbahnen eingeräumt worden ist, und daß zur Deckung des Bedarfs Gerichtsassessoren nach einer nur einjährigen Ausbildung mit der selbständigen Leitung von Dezernatsgeschäften betraut werden. Auch wenn nur die besten Juristen von den Verwaltungsbehörden übernommen würden, wäre es doch ohne weiteres klar, daß eine so kurz bemessene Ausbildung auf einem so weit verzweigten und in unser wirtschaftliches Leben tief eingreifenden Gebiet nur oberflächlich sein kann. Ein Eindringen in die verschiedensten, ihm zum Teil völlig fremden Gegenstände und ein tieferes Verständnis für den innern Zusammenhang des großen Verwaltungskörpers ist selbst für den strebsamsten um so mehr ausgeschlossen, als eine wenn auch noch so allgemein gehaltne Fachprüfung nicht verlangt wird.

Es kann hier unerörtert bleiben, welche Schwierigkeiten auf diese Weise, besonders auf dem Gebiete des Tarif- und Verkehrswesens, dem verantwortlich zeichnenden jungen Dezernenten erwachsen. Eine Achtung vor dem Vorgesetzten hängt aber vor allem von seiner Überlegenheit in fachmännischem Wissen — selbstverständlich in Verbindung mit einem durch Er-