

DIE PACTA



BUCHER

D I E D O N A U

ihre wissenschaftliche und künstlerische Bedeutung im Leben des romanischen Volkes

GRÜNDUNG

VERLAG



III 10438

DIE DONAU

IHRE POLITISCHE UND WIRTSCHAFTLICHE BEDEUTUNG IM LEBEN DES RUMÄNISCHEN VOLKES

VON

G. R. ANTIPA

MITGLIED DER RUMÄNISCHEN AKADEMIE

Inw. 178420/66

6314252

15.462/67.

DIE „DACIA“



-BÜCHER

BUKAREST / DIE DACIA-BÜCHER / 1941

BIBLIOTECA

STARA

re 292/12

COTA

I 158 165

965/05

B.C.U. Bucuresti



C20057080



I N H A L T

VORWORT	9
EINLEITUNG	19
GESCHICHTLICHE ÜBERSICHT DER INANGRIFFNAHME DER AUSBEUTUNG DER NATÜRLICHEN REICHTÜMER RUMÄ- NIENS	23
DIE DONAUFRAGE	33
1. RUMÄNIENS RECHTE UND PFLICHTEN IN BEZUG AUF DIE DONAU	33
2. DIE WELTBEDEUTUNG DER DONAU	37
3. DIE NATIONALE BEDEUTUNG DER DONAU	42
4. DER HEUTIGE ZUSTAND DER DONAUSCHIFFFAHRT UND SEINE URSACHEN	44
5. DIE TECHNISCHE UND POLITISCHE PROBLEME DER DONAUFRAGE UND DAS ARBEITSPROGRAMM, DAS DURCHGEFÜHRT WERDEN MUSS	48
6. DIE POLITIK DER UFERSTAATEN IN BEZUG AUF DIE VERBESSERUNG DER SCHIFFBARKEIT DER DONAU . .	50
DAS REGIME DER DONAU NACH DEM WELTKRIEG	61
1. DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION DER DONAUMÜN- DUNGEN	61
2. DIE INTERNATIONALE DONAUKOMMISSION OBERHALB VON BRĂILA	66
RUMÄNIENS POLITIK IN DER DONAUFRAGE NACH 1938	69
1. DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION DER DONAUMÜN- DUNGEN	73
2. DIE INTERNATIONALE KOMMISSION VON BRĂILA STROMAUFWÄRTS	79
FOLGERUNGEN	83
KARTE	88

Ende 1939 ergriff die Rumänische Nationalbank die Initiative, ein grossangelegtes Sammelwerk in vielen Tausenden von Exemplaren erscheinen zu lassen, um sowohl unserem Volk als auch dem Ausland die Fortschritte Rumäniens während der letzten 10 Jahre auf allen Gebieten der Kultur, Wirtschaft und Organisation vorzuführen. Ich wurde aufgefordert, gleich im ersten Bande dieses Werkes die Donaufrage zu behandeln. Angesichts der Absicht, diesem grossangelegten Werke eine weite Verbreitung in allen Kreisen der Bevölkerung zu sichern, nahm ich jenen Vorschlag gerne an und bemühte mich, in dieser verwickelten, schon über ein Jahrhundert dauernden Frage Klarheit in das Denken und Handeln zu bringen.

Der Zweck, den ich hauptsächlich verfolgte, war, ein kurzgefasstes « Vademecum der Donaufrage » zu schreiben, damit dadurch sowohl der Staatsmann als auch der einfache Bürger in die Hauptlinien dieser wichtigsten aller politischen und wirtschaftlichen Fragen Rumäniens eingeführt und belehrt werde. Zu diesem Zwecke war ich bestrebt, in erster Reihe auf folgende Hauptfragen eine klare Antwort zu erteilen:

1. Welches sind die wirklichen und dauernden Interessen, die Rumänien an der Donau zu schützen und zu wahren hat, und wie können diese im Rahmen der allgemeinen europäischen Interessen und im Einklang mit jenen der anderen Uferstaaten

der Donau und der allgemeinen Weltwirtschaft befriedigt werden?

2. Welches ist die Politik, die sich zur Wahrung und Förderung der nationalen und allgemeinen europäischen Interessen am besten eignet und die sich aus den Naturgegebenheiten — als geographisches Imperativum — mit strenger Notwendigkeit ergibt, der wir und alle an der Schifffahrt dieses Stromes interessierten Staaten folgen müssen?

Das beabsichtigte Sammelwerk ist — als solches — nicht mehr erschienen, meinen eigenen Beitrag liess man jedoch als selbständige Arbeit drucken.

Neuerdings hat der Verlag «Die Dacia-Bücher» den Beschluss gefasst, diese Arbeit ins Deutsche zu übersetzen und erscheinen zu lassen, damit dem Auslande und besonders Deutschland die Bedeutung dieser höchst wichtigen nationalen und europäischen Frage, mit der nötigen Objektivität und Sachkenntnis aufgezeigt und erklärt werde. Diesen Beschluss, da er einem wirklich dringenden Bedürfnis der öffentlichen Meinung entspricht, habe ich mit besonderer Freude aufgenommen, und dies umsomehr, als er mir eine günstige Gelegenheit gab, in der günstigsten Zeit über eine Frage zu schreiben, in der ich seit beinahe einem halben Jahrhundert — als Forscher und Diplomat, oder auch als technischer und politischer Berater — tätig war. Im übrigen wurde es mir klar, dass es wirklich ein dringendes Bedürfnis sei, die europäische öffentliche Meinung über die Donaufrage näher aufzuklären. Das merkte ich schon daran, dass ich in letzter Zeit von zahlreichen grossen europäischen Zeitungen um Aufsätze über diese Frage ersucht wurde. Denn es ist heute tatsächlich ein dringendes Bedürfnis, dass unser rumänisches Volk genau unterrichtet werde, sowohl über seine Rechte und Pflichten in bezug auf die Donau und über die Lebensinteressen, die es an diesen Fluss binden, als auch über die Rolle und die internationalen Verpflichtungen, die ihm durch die geographische Lage seiner Heimat an den Ufern

dieses Flusses zukommen. So ist es aber ebenfalls ein dringendes Bedürfnis, dass heute auch der Staatsmann und Bürger eines jeden anderen Donaustaates über dieselben Fragen — d. h. nationale Interessen, Rechte, Pflichten, internationale Rolle und Verpflichtungen usw. — sorgfältigst unterrichtet wird. Im besonderen ist es notwendig, unserem Volke deutlich zu erklären, dass ihm die Lage seines Landes an den Donaumündungen nicht nur grosse wirtschaftliche Vorteile zu bringen hat, sondern dass sie es — als ein geographisches Imperativum — auch dazu verpflichtet, auf seinem Territorium eine wichtige und bestimmte allgemein-europäische Rolle im Interesse der gesamten Schifffahrt in allen Gewässern dieses Flusses auszufüllen, genau so wie auch den anderen Uferstaaten dieselben Verpflichtungen obliegen müssen. Es kommt ihm nämlich — als eine höhere Sendung — die Pflicht zu, in seinen Gewässern die Freiheit der Schifffahrt für alle Nationen zu sichern, die Schifffahrtsordnung einzuhalten, für die Unterhaltung der Schifffahrt in seinen territorialen Gewässern — in Verbindung mit den anderen Uferstaaten oder durch internationale Kommissionen — zu sorgen, usw. Genau dasselbe müssen aber auch die Völker aus allen anderen Donaustaaten wissen und zwar müssen sie sich alle bewusst sein, dass sie nur insoweit von den Vorteilen ihrer Lage Gebrauch machen dürfen, als dies im Rahmen und den Grenzen der allgemeinen Interessen der Schifffahrt und der Freiheit der Schifffahrt in den Gewässern des ganzen Stromes zulässig ist, also dass ihnen nicht das Recht zusteht, in den Donaugewässern ihres Territoriums der allgemeinen Schifffahrt Hindernisse oder Schranken irgendwelcher Art zu bereiten. Um dies erreichen zu können, müssen jedoch vor allen Dingen die Völker aller Uferstaaten sich des Folgenden bewusst werden:

1. Dass es ihre höchste Pflicht und zugleich das höchste Gebot der Natur ist, sowie dass es auch ihren höchsten wohlverstandenen Eigeninteressen vollständig entspricht, dass diese gross-

artigste natürliche Wasserader unseres Kontinents, auf welcher heute nur sehr wenige Schiffe fahren, zu der grössten und wichtigsten Schiffahrts- und Welthandelsstrasse Europas ausgebaut werden muss; und

2. dass dieses Ziel nicht anders erreicht werden kann als durch gegenseitiges Einvernehmen, durch gemeinsame Mitarbeit bei der Organisation, Finanzierung usw. aller Uferstaaten, sowie, nicht weniger, durch gegenseitige Achtung und Schonung der natürlichen Rechte und berechtigten Interessen jedes einzelnen. Zu all dem muss man aber vorerst genau orientiert sein: 1. über die natürlichen Hindernisse und die zu deren Beseitigung nötigen technischen Arbeiten und finanziellen Mittel und 2. über die Schwierigkeiten politischer Natur, die der Verwirklichung eines derartigen Planes im Wege stehen und demnach ebenfalls beseitigt werden müssen.

Dies sind die beiden Hauptbedürfnisse, denen die vorliegende Arbeit in erster Reihe zu entsprechen trachtet. Sie bemüht sich nun, in kurzer und knapper Darstellung sowohl die im Flussbett durchzuführenden nötigen technischen Arbeiten zu erwähnen, als auch diejenigen Schlüsse zu ziehen, die sich aus der, nunmehr schon über 100jährigen politischen Geschichte der Donaufrage ergeben, und die uns auch die Mittel anweisen, welche zur Beseitigung der im Wege stehenden politischen Hindernisse angewandt werden müssen.

Wie es in dieser Arbeit kurz aber deutlich genug gezeigt werden wird, lagen die schwierigsten der früheren politischen Hindernisse in den traditionellen Tendenzen der Politik der alten österreichisch-ungarischen Monarchie und Russlands, die um die Beherrschung der unteren Donau oder um die Besitznahme der Donaumündungen ständig bemüht waren. Beide Teile verfolgten hier in erster Reihe nur politische Sonderinteressen: Russland verfolgte Eroberungsziele, um die Entwicklung der Donauschiffahrt, sowohl zugunsten des Hafens von Odessa als auch zum Schaden der Wirtschaft und des Handels aller anderen interessierten Uferstaaten, zu verhin-

dern und wohl auch, nicht zum mindesten, um dadurch die weitere Entwicklung des ihm so sehr im Wege stehenden, und von ihm so begehrten Rumänien aufzuhalten.

Die Österreichisch-Ungarische Monarchie andererseits wollte sich die Beherrschung der Schifffahrt auf der gesamten unteren Donau bis Galatz sichern; dies sowohl wegen der Erfüllung ihrer politischen und wirtschaftlichen Expansionsbestrebungen nach Osten, als auch, um sich dadurch in den unteren Donauländern — und insbesondere in Rumänien — leichter wirtschaftliche Vorteile zu verschaffen.

Es genügt, einige Beispiele anzuführen, um von den Tendenzen der Donaupolitik dieser Staaten einen wahren Begriff zu geben: In erster Reihe ist der missglückte Versuch Österreichs bei der Londoner Konferenz von 1883 zu nennen, auf dem rumänischen Donauteil vom Eisernen Tor bis Braila, eine sogenannte internationale Kommission zu gründen, die aus vier Staaten bestehen und unter dem ständigen Vorsitz der Monarchie stehen sollte. In ihr hätte die Stimme des Präsidenten zu entscheiden. In zweiter Reihe wären die von Ungarn festgesetzter Schifffahrtstaxen durch den ebenfalls gänzlich missglückten Kanal des Eisernen Tores zu erwähnen; diese Taxen wurden gegen die Vorschriften des Völkerrechts, nach der Natur der transportierten Waren gemessen und waren derartig zusammengesetzt, dass für die rumänischen Exportwaren (Getreide und Petroleum) dreimal so hohe Taxen zu zahlen waren, als für die ungarischen Waren (Kohle usw.). Sie verfolgten in Wirklichkeit nur Ausbeutungs- und zollpolitische Zwecke. Diese und viele andere ähnliche Versuche, deren Anwendung damals nur durch die energische Haltung Rumäniens verhindert wurde, zeigen die wahren Ziele der Donaupolitik der damaligen Doppelmonarchie, Tendenzen die sich den Weltinteressen, sowie denen aller anderen Donauuferstaaten — d. h. der Herstellung einer den Kontinent durchquerenden, bequemen und freien Schifffahrts- und Welt handelsstrasse — entgegenstellten.

Durch den Anschluss des alten Österreichs an das Deutsche Reich sind diese Schwierigkeiten nun allerdings beseitigt worden, denn in dem grossen Organisationsplan Europas durch das Deutsche Reich nimmt die Donaufrage einen Hauptplatz ein. Anders steht es jedoch mit Russland. Wenn, bis vor einem Jahre, die grossen Schwierigkeiten von jener Seite — dank der Wiedereinverleibung Bessarabiens in sein Mutterland Rumänien — für immer beseitigt zu sein schienen, sitzen die Russen nun wieder da und stellen jetzt den Zentral- und südeuropäischen Staaten wichtige Probleme, die bei den kommenden Friedensverhandlungen und bei der gleichzeitigen Feststellung eines Planes zur Neuregelung Europas zur endgültigen Lösung kommen müssen.

Die Anwesenheit Russlands an den Donaumündungen — wo es eigentlich keine realen natürlichen, ethnischen oder wirtschaftlichen Eigeninteressen hat, da es kein wirklicher Donaustaat ist, und sein ethnisches Territorium nicht bis zur Donau reicht — bildet jetzt neuerdings eine europäische Gefahr. Die traditionelle Politik, die es hier immer befolgt hat, ist keine andere, als dass es ununterbrochen bestrebt war, die Erhaltung der Schiffbarkeit der Mündungen mit allen Mitteln zu verhindern, um dadurch alle anderen stromaufwärts liegenden Uferstaaten und die gesamte europäische Wirtschaft, sowie das friedliche Zusammenleben dieser Völker zu schädigen. Denn durch die Besitznahme der Mündungen des Flusses verfolgten die Russen den Zweck, den Schlüssel der Schifffahrt auf dem ganzen Flussgebiet in die Hand zu bekommen und ihn um jeden Preis für sich zu behalten. Die Politik, welche die Russen hier, in diesem einen Jahr, d. h. seit der gewaltsamen Besetzung Bessarabiens, wieder befolgt haben, zeigt zur Genüge, dass sie nichts anders wollten, als durch Beherrschung der Strommündungen die Wirtschaft der das Donaubecken bewohnenden Völker zu erwürgen und diese allen Konsequenzen und Kalamitäten, die damit zusammenhängen, auszusetzen.

Diesem Zwecke sollten, unter vielen anderen, auch folgende letzthin unternommenen Versuche Russlands — die ich hier als Beispiele anführen möchte — dienen: der neuerliche Versuch, das rumänische Donaudelta bis Sulina mit Gewalt zu besetzen und das ganze in ein sog. «russisch-rumänisches Kondominium» zu verwandeln; der diskrete Versuch, das Deutsche Reich unter dem Vorwand, dass es hier kein Uferstaat sei, aus der Mündungskommission zu entfernen; dass es sich dauernd dem Vorschlag, Ingenieure der Europäischen Donaukommission an der Mündung des Staristambularmes zuzulassen, widersetze, um auf diese Weise dort die nötigen Studien und Arbeiten auszuführen und dadurch die dringende Versandungsgefahr der Sulinamündung durch die Ablagerungen der nun nur noch einige Kilometer weit entfernten Staristambulmündung zu verhindern; das ewige «Lauern» und «Imtrübenfischen-Wollen», Grenzkonflikte usw. herausfordern, um dadurch die Hand auf die rumänische Territorialgewässer vor der Mündung des Staristambularmes zu legen usw. Diese und viele andere beinahe tägliche Versuche zeigen zur Genüge, was die Russen hier — wo sie keine Nationalinteressen zu behaupten haben — eigentlich wollen. Die Antwort kann nur die sein: Dasselbe was sie schon vor hundert Jahren wollten, d. h. die Versandung der Donaumündungen, so wie sie sie in dem Zeitraum von 1829 (Vertrag von Adrianopel) bis 1856 — solange sie die Alleinherrscher des Deltas waren — fertig gebracht haben, als sie die Tiefe auf der Sandbarre von Sulina — durch Versenkung im Kanal von mit Steinen beladenen Kähnen — auf nur $7\frac{1}{2}$ Fuss herunter brachten, statt der früheren 16 Fuss während der Türkenherrschaft. Einstweilen wird die politische Lage der Donaumündungen sich noch so lange im heutigen labilen Gleichgewicht befinden, bis der Krieg dem gegenwärtigen unmöglichen Zustand ein definitives Ende setzt. Die Donaupolitik, sowohl Rumäniens als auch aller anderen südost- und zentraleuropäischen Staaten wird doch nur diejenige sein und bleiben

können, die ich in dieser im Mai 1940 erschienenen Arbeit, und besonders in der dort veröffentlichten Denkschrift, die ich dem Ministerium des Äusseren schon im Juni 1938 vorlegte — demnach lange vor dem Eintreten der heutigen Lage — kurz skizziert habe, und welche auch von der Natur mit strenger Notwendigkeit als die einzig mögliche angezeigt wird. Diese Politik allein kann imstande sein, aus diesem Strom die bedeutendste Schifffahrts- und Welthandelsstrasse des europäischen Kontinents zu machen, zum Wohle der gesamten Weltwirtschaft und zum Heile aller daran beteiligten Völker und, nicht minder, zur vollen Befriedigung Rumäniens, das unter den schwierigsten Umständen seit Jahrhunderten seine Rolle als Wächter der grossen europäischen Interessen auf dem so exponierten Posten an den Mündungen dieses Stromes mit grossem Eifer und ehrlicher Gewissenhaftigkeit erfüllt hat.

Bukarest, den 24. Juni 1941.

Dr. Gr. Antipa

P. S. — Es sind kaum 3 Wochen vergangen, seitdem das obige Vorwort geschrieben wurde, und die politische Lage der Donaumündungen hat sich gründlichst geändert. Dank dem genialen Führer des Deutschen Reiches und der Tapferkeit der verbündeten deutsch-rumänischen Armeen, sind inzwischen die Russen aus dem von ihnen vor einem Jahr gewaltsam besetzten Bessarabien weggetrieben worden.

Angesichts dieser neugeschaffenen Lage, wurde mir nun die Frage gestellt, ob es nicht angezeigt wäre, den Text des Vorwortes entsprechend zu ändern. Meines Erachtens ist aber eine Änderung nicht notwendig, denn dieser Text,

so wie er seinerzeit geschrieben wurde, stellt eine dokumentarische wahrheitsgetreue Geschichte einer kurzen, sehr traurigen aber höchst lehrreichen historischen Episode dar, in der das heutige Russland — deutlicher sogar als das frühere — die wahren Ziele und Methoden seiner historischen Donaupolitik offen zur Schau bringt. Es ist ein klassisches Beispiel, aus dem alle Staaten deutlich ersehen können, wie viel sie riskieren, wenn sie — wie das z. B. bei der Londoner Konferenz von 1883 der Fall war und auch später wieder geschehen ist — die Donau den Russen als Kompensationsobjekt opfern. Denn Russlands Einmischung — in jedweder Form es sei — in die Donauangelegenheiten ist und bleibt für immer eine europäische Gefahr.

Den 16. Juli 1941.

— C20057080 —
—

15.462



E I N L E I T U N G

Im. 17.8.20/66.

Die Natur hat unser Land mit natürlichen Reichtümern aller Art ausgestattet und ihm viele Möglichkeiten für die Entwicklung einer intensiven wirtschaftlichen Tätigkeit auf seinem Territorium gegeben, durch welche die ausgezeichneten angeborenen Eigenschaften und die lebendige Intelligenz des rumänischen Volkes entsprechend verwertet werden können. Unter diesen natürlichen Reichtümern und wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten nimmt die Donau sicherlich den ersten Platz ein.

Wenn einerseits die Beschaffenheit des Bodens und des Untergrundes samt den hydrographischen Bedingungen und dem überaus günstigen Klima eine wunderbare natürliche

Basis für eine reiche und vielfältige Landesproduktion bilden so ist andererseits die Donau mit ihren Mündungen und den Meeresküsten eine zweite, überaus wichtige natürliche Grundlage, sowohl für die Erleichterung des internationalen Austausches unserer Landeserzeugnisse, als auch für die Entfaltung einer intensiven kommerziellen und industriellen Tätigkeit.

Während uns der Boden und der Untergrund des Landes die Möglichkeit geben, eine Reihe lebenswichtiger Waren in weit über den Inlandverbrauch hinausgehenden Mengen zu erzeugen, öffnen uns die Donau und das Schwarze Meer, in der Tat, die Wege nicht nur für die bessere Beförderung und Verwertung aller Erzeugnisse des Bodens und der Arbeit unseres Volkes auf dem internationalen Markt — wodurch einerseits ein erhöhter Gewinn erzielt und der Wohlstand der gesamten arbeitenden Bevölkerung des Landes gesichert erscheint — sondern auch für eine günstigere Versorgung unseres Volkes, direkt von den Erzeugungsländern her, mit allen ausländischen Produkten, deren wir bedürfen. Neben diesen grossen Vorteilen, gibt uns die Donau noch die Möglichkeit, in den Häfen an den Mündungen eine bedeutende kommerzielle und industrielle Tätigkeit zu entfalten, wie das in allen Häfen an den Mündungen grosser Flüsse der Fall ist, die sich naturgemäss aus den Verkäufen und Käufen, dem Transport, der Lagerung, der Industrialisierung, der Finanzierung und der ganzen Warenmanipulation ergibt, die auf diesem bedeutenden schiffbaren Wasserwege des europäischen Kontinents verkehren. Dieses sind die natürlichen geographischen Gegebenheiten für die wirtschaftliche Tätigkeit, die das rumänische Volk in seinem ethnischen Lebensraum und ganz besonders an den Donaumündungen entwickeln kann. Gegebenheiten, die es durch seine Arbeitskraft und Intelligenz auswerten muss, und die ihm, als ein Imperativum seiner geographischen Lage, seine Sendung in dem Zusammenleben der

Völker anweist. Von der Art und Weise, wie es dieser nicht nur nationalen sondern auch universalen hohen Mission gerecht werden kann, wird sein Ansehen, sein Wohlstand und seine Zukunft abhängen. Denn, wenn es nicht fähig sein sollte, alle Möglichkeiten, die ihm seine Lage an den Donaumündungen bietet, zugunsten der nationalen Wirtschaft auszunützen, um die Erzeugnisse des Landes bestmöglich zu verwerten, so würden sich die nachteiligen Folgen im Leben und dem Haushalt selbst des letzten Arbeiters — von den Bergen bis zum Meere — fühlbar machen, und die gesamte wirtschaftliche Tätigkeit, die sich aus der Ausbeutung dieses natürlichen Reichtums ergibt, würde — wie es bereits geschehen ist — nur von den Fremden an sich gerissen werden. Und wenn es die Rolle, die ihm im Dienste der ganzen Menschheit zufällt, nämlich ein Bollwerk der freien Schifffahrt und des Welthandels an den Mündungen dieses internationalen Flusses zu sein und hier für die gute Schiffbarkeit zu sorgen — wie es z. B. Holland an den Rheinmündungen tut — nicht zu erfüllen imstande ist, so wird dann sein Platz von *anderen* eingenommen werden. Dann aber würde die Bevölkerung des Landes statt Nutzen aus diesem grossen, ihr von der Natur geschenkten Reichtum zu ziehen, in eine schwere wirtschaftliche Sklaverei mit allen sich daraus ergebenden Folgen geraten.

Um uns jedoch besser Rechenschaft geben zu können von der Richtigkeit dieser Behauptung und auch über die Politik, die bezüglich der im Zusammenhang mit der Donau sich ergebenden Probleme zu befolgen richtig wäre, erscheint es angezeigt, dass wir vorerst einen Blick auf die Art und Weise werfen, wie die anderen natürlichen Reichtümer des Landes entwickelt wurden und welches die Rolle unseres Volkes in ihrer Entwicklung war — um daraus die entsprechende Lehre zu ziehen. Danach müssen wir folgende Fragen erklären: Welches sind die Entwicklungsmöglichkeiten gemäss den geographischen Grundlagen? Welches

ist und welches kann die wahre Bedeutung der Donau als Schifffahrtstrasse im Welthandel sein und wie hat sich ihre Rolle im Laufe der Zeit im Verhältnis zu den Bedürfnissen und den Möglichkeiten des Weltwarenverkehrs in den verschiedenen Epochen entwickelt? Schliesslich sollen aber auch jene technischen, wirtschaftlichen, finanziellen und politischen Probleme aufgezeigt werden, welche die Donau einer engen gemeinsamen Mitarbeit der verschiedenen Staaten, die an den Wirtschaftsproblemen in Zentral- und Südost-Europa unmittelbar interessiert sind, auferlegt.

Aus dieser zweifachen Betrachtung und im Lichte der sich daraus ergebenden Belehrungen werden uns sowohl die technischen und politischen Probleme, die wir zu lösen haben, als auch die Politik klar werden, die wir zu diesem Zwecke befolgen müssen.

GESCHICHTLICHE ÜBERSICHT DER INANGRIFFNAHME DER AUSBEUTUNG DER NATÜRLICHEN REICHTÜMER RUMÄNIENS

Die Art und Weise wie die Ausbeutung der verschiedenen natürlichen Reichtümer des Landes in Angriff genommen wurde, ist eines der traurigsten Kapitel unserer Wirtschaftsgeschichte. Wir müssen feststellen, dass unglücklicherweise all diese grossen Reichtümer, mit denen die Natur unser Land bedacht hat, schon seit alters her fremde Elemente angelockt haben, gerade zu einer Zeit, als die politischen Verhältnisse in Europa den kleinen, abhängigen rumänischen Fürstentümern nicht gestatteten, sich dem Drucke von aussen zu widersetzen und sich zu organisieren, um diese Reichtümer selbst mittels der Ersparnisse und der Arbeitskraft der eigenen Bewohner zu verwerten.

Es waren in erster Linie die drei benachbarten Kaiserreiche, Russland, die Türkei und Österreich-Ungarn, die, ihre bekannten politischen Ziele verfolgend, unsere Entwicklung verhinderten und die, weil sie es auf Gebietsteile der Fürstentümer abgesehen hatten, diese wirtschaftliche Penetration und das Eindringen ihrer Untertanen förderten und organisierten. Später nahmen die jüdischen Grossbanken Wiens und Budapests, unter dem Schutz der betreffenden Staaten und in Verfolgung der Politik des « Dranges nach Osten », jede Gelegenheit wahr, um das rumänische Wirtschaftsleben an sich zu reissen, und sie verhinderten auch jeden unserer Versuche, uns selbständig zu organisieren. Es kamen dann auch die grossen internationalen Finanzgruppen, die, im Schutze der betreffenden Regierungen, danach trachteten, mit neuen Mitteln und unter anderen Formen alle jene Produktionszweige in Beschlag zu nehmen, die im politischen und wirtschaftlichen Interesse ihrer Staaten hier sichergestellt werden sollten. Nicht weniger hervortretend war auch der Wunsch nach leichtem Verdienst dieser Gesellschaften.

Unter solchen Umständen und unter so grossen Schwierigkeiten hat das Schicksal unser Volk dazu bestimmt, sich seinen Weg in der Welt durch Kampf zu bahnen und sich dann, unter der Führung der von ihm selbst gewählten verdienstvollen Dynastie, sein wirtschaftliches und politisches Leben zu sichern. Nur so ist es ihm gelungen, schliesslich sein eigener Herr in seinem Lande zu sein!

Ich will hier nur die Art und Weise festhalten, wie eine Anzahl Fremder aus allen Ländern die politischen Zustände der Vergangenheit auszunützen wussten, um alle natürlichen Reichtümer und das gesamte Wirtschaftsleben Rumäniens an sich zu reissen und was dabei herausgekommen ist, damit wir uns auf diese Weise Rechenschaft geben können, was sich hier auch in Bezug auf die Donau zugetragen hat. Zuerst waren es die Griechen aus dem Fanar, die, gestützt

auf die Pforte, der sie dafür grosse Beträge ablieferten, die Güter unseres Landes an sich brachten und die früheren Kleingutsbesitzer, — die Freibauern Stefans des Grossen, die «moşneni» in Muntenien usw. — ins Elend stürzten, während die Bauern in halbe Sklaverei verfielen. Denn die Griechen selbst bearbeiteten den Boden nur in sehr seltenen Fällen, meistens gaben sie das Land den Bauern in Teilwirtschaft («dijmă») und beuteten so insbesondere die Arbeit der Landbevölkerung in einer Art und Weise aus, die einer verschleierten nicht nur wirtschaftlichen, sondern auch sozialen Sklaverei gleichkam.

Nach der Enteignung der Klosterbesitze, die zwei Drittel der Güter des Landes ausmachten, und deren Einkünfte griechische Mönche einkassierten, wurden diese Güter samt den darauf befindlichen Bauern in Muntenien von den früheren griechischen Pächtern, die auch nach der Verweltlichung der Güter hier verblieben waren, ausgebeutet, während in der Moldau dasselbe der Fall war durch die aus der Bukowina und Galizien eingewanderten jüdischen Pächter, die mit Hilfe des billigen Kapitals der Wiener Banken arbeiteten. Diese jüdischen Pächter bedrängten, nachdem sie Grund und Boden in der Moldau von den verarmten Gutsbesitzern zusammengepachtet hatten, die moldauischen Bauern so unmenschlich, dass es zum Bauernaufstand von 1907 kam. Ein einziger Jude, der österreichischer Untertan war, hatte damals 150.000 ha Land gepachtet, sodass er den auf diesen Gütern wohnenden Bauern — denen dadurch jede andere Arbeitsgelegenheit genommen wurde — die drückendsten Bedingungen auflegen konnte.

DIE WÄLDER, der zweite grosse natürliche Reichtum des Landes, wurden ebenfalls von Fremden, zum grössten Teil von seitens Budapester und Wiener Banken finanzierten, meistens jüdischen Forstgesellschaften oder -unternehmungen mit Beschlag belegt. Das Ergebnis dieser vandali-

schen Ausbeutung war nicht nur eine wahre Verwüstung der staatlichen Waldungen und derjenigen der Freibauern in den Karpathen sondern auch die vorgeschriebenen Aufforstungen fanden nicht statt, denn die Pächter begnügten sich damit, die ganz unbedeutenden Geldstrafen zu bezahlen, die in den Pachtverträgen für die vom Staate, verschiedenen Stiftungen usw. abgepachteten Wälder vorgesehen waren. Sie zerstörten gleichzeitig auch den Produktionsgrund, indem durch die übermässige Abholzung die Bildung von Sturzbächen hervorgerufen wurde, die die dünne Humusschicht der Oberfläche hinwegspülten und an vielen Stellen kahle Felsen zurückliessen. Diese weggewaschene Erde bildete nachher im Flussbett und im Meere die für die Schifffahrt so gefährlichen Ablagerungen in den Donaumündungen. Ich habe darüber einen sehr interessanten Brief behalten, den mir vor etwa 40 Jahren der damalige Chefindgenieur der Europäischen Donau-Kommission in Sulina schrieb, in welchem er wörtlich ausführt: « Die verdammten Budapester Holzjuden verwüsten die schönen Karpathenwälder, und wir sehen hier, wie der Sereth die schöne Erde der Moldauer Berge in die Donau bringt, aus der sich die gefährlichen Sandbänke bilden, die uns so viel zu schaffen machen ».

PETROLEUM. Später wurde dann die Notwendigkeit der Verwertung des Erdöls aktuell. Die mangelhafte technische Vorbereitung und das Fehlen des rumänischen Kapitals, sowie das grosse Interesse, das alle fremden Staaten daran hatten, sich diesen Schatz von einzigartiger industrieller und militärischer Bedeutung zu sichern, haben uns gezwungen und dazu geführt, auf Grund eines speziellen Bergbaugesetzes, fremdes Kapital heranzuziehen und die Ausbeute des Erdöls auf den Staatsländereien an fremden Gesellschaften zu konzessionieren.

Die Ergebnisse dieser Betriebe sind bekannt: Die mit fremdem Kapital gegründeten Unternehmungen haben

tatsächlich, durch die grossen von ihnen gemachten Investitionen, eine moderne Industrie geschaffen und so den Betrieb auf den Erdölgeländen eröffnet. Obwohl nun viele dieser Unternehmungen unter der Form rumänischer Aktiengesellschaften gegründet worden waren, wurden sie dennoch ausschliesslich von Fremden geleitet. Die rumänischen Ingenieure, wie tüchtig sie auch sein mochten, wurden meistens grundsätzlich von den leitenden Posten ferngehalten, um nicht Einblick in die Geheimnisse dieser Gesellschaften zu gewinnen, die oft nicht gerade mit den Interessen des Landes übereinstimmten. Mehr noch, später, als das rumänische Kapital anfing, sich an diesen Gesellschaften zu beteiligen, wurde ihm oft der ihm zustehende Gewinn vorenthalten, indem die fremden Kapitalisten, unter dem Vorwande der besseren Auswertung der Produktion, in ihren Heimatländern Schwestergesellschaften gründeten, an denen die rumänischen Aktionäre jedoch nicht beteiligt waren. Diesen Schwestergesellschaften wurden alle Roherzeugnisse der hiesigen Gesellschaften zu tief herabgesetzten Preisen verkauft, sodass dieselben allein die wirklichen Gewinne aus unserem Erdöl bezogen. Im übrigen hatte die übermässige Ausbeutung auch in Bezug auf die Erhaltung der Ergiebigkeit des Untergrundes nicht gerade eine günstige Auswirkung. Erst in letzterer Zeit ist es durch die seitens des Staates getroffenen Massnahmen und durch Gründung von Gesellschaften mit zum grössten Teil rumänischem Kapital, sowie durch die Heranbildung eines rumänischen zur Leitung dieser Gesellschaften fähigen Ingenieurkorps möglich geworden, das Erdöl im Lande zu verarbeiten, sodass wir dem Auslande keinen Tribut mehr zu entrichten haben. Auf diese Weise konnte die rumänische Arbeit und Wissenschaft verwertet werden, indem unseren Ingenieuren die Leitung der Ausbeutung und Industrialisierung eines Teils dieses natürlichen Reichtums des Landes anvertraut wurde. In der gleichen Weise und ebenfalls infolge Fehlens des

nationalen Kapitals wurden, durch Erteilung von Bergbaukonzessionen, fremde Gesellschaften zu Beherrschern unseres gesamten Untergrundes.

Aber nicht nur alle Zweige der natürlichen Produktion sondern auch fast sämtliche Zweige der Industrie und des Handels wurden am Anfang von den Fremden in Beschlag genommen. Der gesamte *Getreidehandel*, durch den die Erzeugnisse des Bodens und die Arbeit von 82% der Bevölkerung des Landes ausgewertet wurden, war von den Fremden, besonders von den Juden, mit Beschlag belegt worden. Die Exporthäuser in den Häfen waren alle Zweigniederlassungen der grossen ausländischen Firmen, die die Preise des inländischen Getreides nicht gemäss den Interessen unserer nationalen Wirtschaft festlegten, sondern so wie es das Interesse ihrer weltweiten Geschäfte vorschrieb. Viele dieser Häuser hatten mindestens ebenso grosse Interessen in den Konkurrenzländern wie Argentinien, Kanada usw. und daher griffen sie zu allerhand Machenschaften, um entweder auf den Weltmärkten die Kaufpreise für die rumänischen Erzeugnisse zu drücken, oder, durch die Zurückhaltung der rumänischen Ausfuhr, die Preise in jenen Ländern zu halten. In dieser Beziehung ist der Verleumdungsfeldzug gegen die Qualität unseres Weizens bekannt, der vor dem Weltkriege von den grossen Budapester Mühlen unternommen wurde, welche durch Vermittlung eines dortigen von Professor Kosutany geleiteten Institutes in der ganzen Welt gefälschte Analysen verbreiten liessen, aus denen hervorging, dass unser an Gluten so reicher Weizen ganz minderwertig sei. Der Zweck war die Ausschaltung der Konkurrenz, um den rumänischen Weizen zu niedrigen Preisen aufzukaufen und dann als ungarischen Weizen hoher Qualität weiterverkaufen zu können. Durch derartige unstatthafte Propaganda wurden grosse Gewinne zum Schaden unserer Wirtschaft erzielt. Ebenso lagen die Dinge in Bezug auf unseren *Viehhandel*, der vor dem Zollkrieg mit Österreich zur Gänze von den Händlern von Sankt

Marx-Viehmarkt in Wien besorgt wurde. In dieser Hinsicht war es ein Glück für uns, dass die Ungarn im Jahre 1875, unter dem Vorwand einer Viehseuche, unseren Viehexport verboten und dadurch unseren Zollkrieg mit der Monarchie verursachten; denn die Voraussicht und der Mut der damaligen Staatslenker führten uns dazu, uns dem damals besser rentierenden Getreidebau zuzuwenden und uns neue Absatzgebiete für diese Erzeugnisse in Deutschland und England zu sichern, mit denen wir sicherlich einen reelleren Handel ohne wirtschaftliche Unterjochungsbestrebungen treiben konnten. Das gleiche Schicksal hatte auch unser *Holzhandel*, der sich ebenfalls fast ganz in Händen fremder Gesellschaften befand. Auch die anderen Erzeugnisse des Landes wurden von Fremden ausgebeutet, zum ausschliesslichen Nutzen derselben. Die Rumänen wurden systematisch — in ihrem eigenen Lande — von der Betätigung in den Forstunternehmungen und dem Holzhandel mit dem Auslande ferngehalten. Die gesamte *Schiffahrt auf der Donau und dem Schwarzen Meere* befand sich ebenfalls in fremdem Besitz, insbesondere die Remorqueure und unzähligen Schleppkähne, die die ganze in den oberen Donauhäfen, unterhalb des Eisernen Tores, aufgespeicherte Ernte einsammelten, um sie nach Bräila, Galatz oder Sulina weiterzubefördern, von wo sie auf dem Seewege ausgeführt wurde. Mehr noch als das: bis zur Errichtung der staatlichen Docks dienten diese Schleppkähne gleichzeitig als schwimmende Lager für die Aufbewahrung des Getreides, sodass ihre Eigentümer darin ein weiteres Mittel zur Beherrschung des Getreidehandels hatten, indem sie Vorschüsse auf das eingelagerte Getreide gewährten. In dieser Form bildete die Schiffahrt ein weiteres Mittel zur Veräusserung nationaler Reichtümer.

Die Donauschiffe führten fremde, zumeist die griechische und österreichische Flagge. Das Aussehen unserer Häfen erweckte den Eindruck, als ob man sich in irgendeinem fremden Lande, nur nicht in Rumänien, befände.

Ich könnte noch viele Fälle anführen, sowohl aus der Industrie als auch aus dem Grosselexport- und -importhandel, um aufzuzeigen, wie die Fremden sich die damaligen politischen Zustände zunutze machten und, mit Hilfe ihrer Heimatstaaten und deren Banken, nach und nach alle natürlichen Reichtümer und alle wichtigsten Wirtschaftszweige unseres Landes an sich rissen. Den Bewohnern des Landes — in geringerem Masse jedoch den echten Rumänen und mit Ausnahme der in den Verwaltungsräten sitzenden Politiker — verblieb nur die rohe Schwerarbeit oder höchstens die Rolle, die inländischen Erzeugnisse in Kommission für fremde Grossunternehmen zu kaufen oder als Kleinhändler die Erzeugnisse der ausländischen Industrie zu verschleissen.

In Verfolgung ihrer bekannten politischen Tendenzen gründete die Österreichisch-Ungarische Monarchie, um sich das Monopol der Schifffahrt mit ihren eigenen Fahrzeugen auf der rumänischen Donau und sogar auch dasjenige der « Kabotage » in unseren Donauhäfen zu sichern und um mit allen Mitteln einen möglichst grossen Einfluss auf unseren Aus- und Einfuhrhandel mit Mitteleuropa ausüben zu können, die bekannte « Erste k. u. k. einzig privilegierte Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft ». Dieses Unternehmen beherrschte die Donauschifffahrt tatsächlich, bis der Rumänische Staat unter der Herrschaft des Gründers der Dynastie seinen Fluss-Schiffahrtsdienst « Navigația Fluvială Română » (N.F.R.) gründen konnte. Der gute und glorreiche König Ferdinand förderte später die Gründung auch anderer Gesellschaften mit rumänischem Kapital, wie z. B. die Societatea Română Dunăreană (S.R.D.) (Rumänische Donau-Gesellschaft) usw.

Fast 95% der *Seeschifffahrt* befand sich in englischen, deutschen und griechischen Händen, die jedoch keine politischen Zwecke verfolgten. Ihre Schiffe beförderten Industrie- und

Bergbauerzeugnisse (England brachte vornehmlich Eisen und Kohle) und fuhren mit Getreide beladen wieder zurück, während die griechischen Schiffe in der Hauptsache die griechischen Handelshäuser in unseren Häfen versahen, die Waren aus dem Orient einfuhrten und Getreide ausliefer-ten. Erst später, als England nicht mehr darauf angewiesen war, sich mit unserem Getreide zu versorgen, gründete der Rumänische Staat während der Regierung König Carols I. den « Serviciul Maritim Român » (Rumänischen Seefahrt-dienst) und die Gesellschaft « România » und tat damit den ersten Schritt auf dem Wege der tatsächlichen Emanzi-pierung Rumäniens auch in dieser Richtung. König Carol I. schenkte der Entwicklung der rumänischen Seeschiffahrt grosse Aufmerksamkeit, wie seine gelegentlich des Stapel-laufes des ersten Schiffes gehaltene Rede beweist, in der er betonte, dass « unsere Zukunft auf dem Meere liege ». Während der letzten 15 Jahre wurde dann die Politik der Emanzipierung mit grossem Nachdruck weiter verfolgt, und es wurden für die Fluss- und Seeschiffahrt mehrere Passagier- und Warentransportschiffe angekauft. Einige davon sind Schiffe grosser Tonnage, sodass unsere Flagge jetzt in den Häfen aller Länder der Welt zu sehen ist, als Symbol der nationalen Wiedergeburt des rumänischen Volkes.

In den letzten Jahren sind in unseren Häfen auch einige mo-derne Schiffswerften gebaut worden, sodass die hier verkeh-renden Schiffe nicht mehr wie früher für die geringfügigste Reparatur nach Konstantinopel geschafft werden müssen. Auch der Baggerdienst des Rumänischen Hydraulischen Dienstes hat grosse Fortschritte aufzuweisen, sodass die Offenhaltung der Schiffahrtsrinne vollkommen sichergestellt ist. Desgleichen ist auch eine ganze Reihe von Getreide-schleppern gebaut worden, um unseren Getreidehandel dem Monopol der fremden Spekulanten, die ihn an sich zu reissen wussten, zu entwinden und das Land von der wirtschaftli-chen Sklaverei, unter der es so lange schmachtete, zu befreien.

D I E D O N A U F R A G E

I. RUMÄNIENS RECHTE UND PFLICHTEN IN BEZUG AUF DIE DONAU

Im Lichte der vorstehenden Feststellungen bezüglich der Art und Weise, wie die natürlichen Reichtümer des Landes sowie die verschiedenen Wirtschaftszweige nach und nach von den Fremden in Beschlag genommen wurden und unter Berücksichtigung der Schwierigkeiten, die unser Volk zu überwinden hatte, um seine Rechte zurückzuerobern, wollen wir jetzt auch die *Donaufrage* prüfen.

Von diesem Standpunkte aus betrachtet, wird man den Kampf viel besser verstehen können, den die Rumänen führen mussten, um sich den wichtigsten Reichtums- und Fortschrittsfaktor, mit dem die Natur ihr Land ausgestattet hatte, zunutze zu machen, hier, wo ihre Vorfahren, die Daken und die

Römer, sich vor 2000 Jahren niederliessen, an den Mündungen des bedeutendsten Flusses Europas mit der Bestimmung, eine eigene Kultur und Zivilisation zu gründen, die wesentlich zum geistigen Erbgut der Menschheit beitragen sollte. Wie bekannt, gründen sich unsere natürlichen Rechte auf die Donau auf folgende geographische Tatsachen:

a) Mehr als ein Drittel der Gesamtlänge dieses Stromes von 2900 km und fast die Hälfte — und zwar 1100 km — seines schiffbaren Teils, samt den Mündungen am Schwarzen Meere, gehören schon seit alters her zum rumänischen Territorium und befinden sich daher unter dem Hoheitsrecht unseres Staates.

b) Von der Gesamtoberfläche des Donaubeckens von 817.000 km² befinden sich 36% auf unserem Territorium.

c) Alle unsere Wasserläufe sind Nebenflüsse der Donau. Da die Donau jedoch durch das Hoheitsgebiet mehrerer Staaten fliesst, ist sie in Bezug auf die Schifffahrt ein internationaler Strom, gemäss den allgemeinen, auf dem Wiener Kongress vom Jahre 1815 festgelegten Grundsätzen, sowie gemäss den Sonderbeschlüssen des Pariser Kongresses vom Jahre 1856. Die Schifffahrt in ihren Gewässern ist frei, sowohl für Handels- als auch für Passagierschiffe aller Nationen unter der Bedingung, dass sie sich während der Fahrt den Polizeibestimmungen der Uferstaaten, in deren Hoheitsgewässern sie fahren, unterordnen. Ebenso dürfen sie an den Ufern und in den Häfen irgendwelche Operationen nur mit Beachtung der Gesetze des betreffenden souveränen Staates durchführen. Das Hoheitsrecht der Uferstaaten über die Teile internationaler Flüsse, die ihre Grenze bilden oder durch das Gebiet von mehreren Staaten fliessen, ist jedoch nicht unbegrenzt. Die freie Schifffahrt auferlegt den Uferstaaten eine Reihe von Verpflichtungen in Bezug auf die Erfordernisse derselben, und zwar:

— Sie haben innerhalb ihres Gebietes die genaue Anwendung der Massnahmen zur Sicherung der freien Schifffahrt

für die Handels- und Passagierschiffe — nicht aber der militärischen Wasserfahrzeuge — unter den Flaggen aller Staaten zu überwachen und in ihren Hoheitsgewässern den Schifffahrtspolizeidienst zu unterhalten.

— Sie müssen für ihre Gewässer spezielle Schifffahrtsverordnungen erlassen in Übereinstimmung mit den internationalen Rechtsgrundsätzen und, wenn möglich, im Einverständnis mit den anderen Uferstaaten um, im gegenseitigen Einvernehmen, eine einheitliche gesetzliche Ordnung für den ganzen Flusslauf zu schaffen.

— Sie sind berechtigt, den Schiffen, die sich in ihren Hoheitsgewässern Gesetzesübertretungen zuschulden kommen lassen, die vorgeschriebenen Strafen aufzuerlegen und zu diesem Zwecke entsprechende Aufsichts- und Jurisdiktionsorgane zu unterhalten.

— Sie haben die Schifffahrtsrinne innerhalb ihres Hoheitsgebietes nach Möglichkeit in gutem Zustande zu erhalten und die zur Beseitigung der natürlichen Hindernisse notwendigen Arbeiten durchzuführen oder Überwinterungshäfen sowie Reparaturwerkstätten für dringende Arbeiten usw. anzulegen; sie sind berechtigt, zu diesem Zwecke die entfallenden Amortisierungsgebühren einzuheben, die jedoch nach der Schiffstonnage und nicht nach der Art der beförderten Waren berechnet werden.

— Sie haben in ihren Häfen die für die Beladung der Schiffe, Löschung der Schiffsladungen usw. erforderlichen Installationen zu bauen, zu unterhalten und allen Schiffen zur Verfügung zu stellen, wofür sie gewisse gleichmässige und für die Schiffe aller Flaggen gültige Gebühren erheben dürfen usw. usw. Insbesondere ist es jedoch eine elementare Pflicht aller an der Schifffahrt auf einem internationalen Fluss beteiligten Staaten, sich untereinander zu verständigen und aufrichtig zusammenzuarbeiten, um auf dem ganzen Flusslauf eine möglichst bequeme, für Schiffe grösster Tonnage benutzbare Fahrtrinne instandzuhalten. Auf diese

Weise können, sowohl im eigenen Interesse als auch zum Wohle aller Staaten, die sich der Schifffahrt entgegenstellenden Hindernisse beseitigt werden.

Diese Rechte und Pflichten der Uferstaaten gegenüber den Erfordernissen der internationalen Schifffahrt, die von den zivilisierten Staaten auf alle anderen internationalen Flüsse gemäss den im Jahre 1815 auf dem Wiener Kongress festgesetzten Grundsätzen angewendet werden, sollten — laut dem Vertrage von Paris vom Jahre 1856 — auch für die Donau gelten, um auch hier ein zivilisiertes Regime einzuführen und, in dieser Weise, auch diese grossartige natürliche Wasserader zu einer Weltverkehrs- und -handelsstrasse zu machen.

Unglücklicherweise kam es jedoch anders. Unsere mächtigen Nachbarn im Osten und Westen haben sich, in ihren Bestrebungen die Donau zu beherrschen — Russland insbesondere an den Donaumündungen und Österreich-Ungarn von Bräila aufwärts — systematisch jedem Fortschritt widersetzt. Auf diese Weise trugen sie über ein Jahrhundert hindurch zur Beibehaltung eines primitiven Zustandes bei, der in krassem Gegensatz stand zu dem Niveau aller anderen und sogar viel kleineren Flüssen Europas. So wurden sowohl der europäischen Schifffahrt als auch der Schifffahrt der ganzen Welt die enormen Vorteile vorenthalten, die sich aus der Auswertung dieser wichtigen Verkehrsader und grossen Reichthumsquelle, mit der die Natur unseren Erdteil so freigebig ausgestattet hat, ergeben. Dadurch gingen aber auch unserem Staat grosse Vorteile für seine nationale Wirtschaft verloren, und dabei wurde er auch daran gehindert, seiner höheren allgemeineuropäischen Sendung an den Mündungen dieses bedeutenden Stromes gerecht zu werden, denn er konnte nicht so arbeiten, wie es notwendig war, sondern konnte alles nur heimlich und in ständigem Kampf mit den Nachbarn durchführen. Im Folgenden will ich kurz feststellen: wie die Donaufrage

sich entwickelt hat, was für eine Politik unser Staat verfolgte, welche Fortschritte verwirklicht wurden, und welche die in dieser lebenswichtigen Frage von jetzt an zu verfolgende Politik sein muss.

Bevor ich jedoch meine diesbezüglichen Ausführungen beginne, halte ich es für notwendig — im Interesse des möglichst guten Verständnisses der Bedeutung der Donau im Leben unseres Volkes und Staates — folgendes klarzulegen: Worin besteht die Bedeutung der Donau? Welches sind die in Frage kommenden technischen und politischen Probleme, welche ist die Rolle, die dieser grosse Strom in der Zukunft für den Welthandel und die Weltwirtschaft zu spielen haben wird?

2. DIE WELTBEDeutUNG DER DONAU

Die Prüfung der Bedeutung, welche die Donau für den rumänischen Staat hat, zeigt uns die technischen und politischen Probleme, die wir zu lösen haben, und gibt uns somit für unsere Politik in dieser Frage die Richtlinien. Wir müssen uns daher erst einmal klarmachen, welches die Weltbedeutung der Donau ist.

Wenn das Donauproblem für uns auch lebenswichtig ist, so ist es dennoch in erster Linie eine Weltfrage und dann eine europäische Frage von ebenso grosser Bedeutung. Da nun ihre Mündungen und der « Untere Donau » genannte Teil in einer Länge von ungefähr 1100 km, der durch unser Hoheitsgebiet fliesst, den wichtigsten Teil dieses Stromes bilden, wird die Lösung der ganzen Frage in erster Linie davon abhängen, wie die Probleme dieses wichtigsten Teiles der Donau geregelt werden.

Um die Weltbedeutung der Donau in der Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft richtig beurteilen zu können, müssen wir erst einmal die geographischen Grundlagen näher betrachten und dann sehen, wie in den verschiedenen

Epochen die uralten Welthandelswege angelegt wurden und sich dann verändert haben, auf denen die Waren zwischen den grossen Erzeugungszentren Asiens und unseres Erdteils ausgetauscht wurden.

Niemand hat diese Bedeutung der geographischen Gegebenheiten und somit die Weltbedeutung der Donau und daher auch die Zukunft des rumänischen Staates besser erkannt als der Gründer unserer Dynastie. Als Antwort auf den Rat einiger Staatsmänner seines Heimatlandes, die Krone Rumäniens nicht anzunehmen, da dies ein Land ohne Zukunft sei, deutete er auf die Landkarte und sagte: «da hier der geradeste Weg zwischen Europa und Indien durchgeht, ist diesem Land noch eine grosse Bedeutung im Welthandel vorbehalten». Es war eine auf geographische Tatsachen gegründete Vorahnung des damals noch jungen deutschen Offiziers, die später die Richtlinien der Politik des weisen und in Ewigkeit unvergesslichen Königs Carol I. bestimmte, und denen er in seiner langen Regierung stets unverbrüchlich treu blieb.

Die Donau mit ihrer Länge von 2900 km, einer durchschnittlichen Wasserführung von 7230 m³ in der Sekunde, und welche die Gewässer eines Beckens von 817.000 km² in sich aufnimmt, ist in Bezug auf ihre Länge nach der Wolga der zweitgrösste Strom Europas, und in Bezug auf die Wasserführung mindestens ebenso wichtig. Die grosse Bedeutung der Donau liegt jedoch in ihrer geographischen Lage und der Richtung ihres Laufes. Wie ich in anderen diesbezüglichen Facharbeiten¹ ausgeführt habe, bildet sie

1. Gr. Antipa, *Chestiunea Dunării* (Die Donaufrage), am 23. März 1924 gehaltener Vortrag, erschienen in dem Bande «Politica externă a României», Institutul Social Român, București, 1924.

Idem, *Problemele Evoluției Poporului Român* (Die Probleme der Entwicklung des Rumänischen Volkes), Academia Română, București, 1919.

dadurch, dass sie von Westen nach Osten durch das Zentrum von fast ganz Europa fliesst, den geradesten natürlichen Weg, der die Industrieländer Mittel- und Westeuropas mit den Ackerbau treibenden und auch an anderen Rohstoffen reichen Ländern im Westen und Südwesten, ja selbst im Süden und Südosten Asiens verbindet. Die Donau ist also die natürliche Verlängerung bis ins Zentrum und dem Westen Europas der uralten Wege, auf denen der Warenverkehr zwischen Asien und unserem Erdteil sich abwickelte.

Durch die Fortsetzung des Schiffahrtsweges der Donau in den Gewässern des Schwarzen Meeres und durch die Häfen, die an verschiedenen Stellen der Küste dieses Meeres angelegt oder wieder hergestellt werden können, öffnen sich in der That weite Welthandelswege in der Weite des Ozeans. Einerseits tritt nun die Donau durch das Schwarze Meer, das nach Osten hin tief in den asiatischen Erdteil einschneidet, mit den Ländern des Tigris und Euphrat, mit Georgien und dem Becken des Kaspischen Meeres in Verbindung; sie stellt somit die Verbindung her mit den nördlichen Zweigen der beiden grossen Handelswege, die auf dem Lande, der eine von Indien, der andere vom Norden Chinas her kamen — dem Seidenwege, auf dem die Seide aus dem Lande der Seidenzüchter gebracht wurde — und die in Mechsched zusammenstiessen, von wo aus die Karawanen (durch Teheran und Ekbatana) alles, was Indien an Kostbarkeiten oder Schätzen der Erde bot, nach den Städten des Euphratbeckens führten, um hier gegen europäische Waren eingetauscht und nach Europa weitergeleitet zu werden. Andererseits bildet die Donau über den Bosphorus die Verbindung mit den Mittelmeerländern und, über Suez und Gibraltar, die Verbindung mit den grossen Weltschiffahrts- und Welthandelswegen.

Diese grossartige geographische Lage weist der Donau tatsächlich eine grosse Rolle im Welthandel an. Wenn es

ihr dennoch nicht geglückt ist, diese Rolle auszunutzen, so liegt dies an der Verlegung der grossen Handelswege zwischen Asien und Europa infolge der Entdeckung der See-Verbindung nach Indien durch Vasco da Gama im Jahre 1498. Aus diesem Grunde wurde das Mittelmeer damals ein totes Meer, und alle jene uralten Warenumschlagmittelpunkte für die asiatischen gegen europäische Waren (Byzanz, Venedig, Genua usw.) wurden ebenfalls nach dem Westen Europas verlegt. Auf diese Weise wurde London, das bis dahin nur Rohstoffe wie Wolle, Häute, Zinn usw. ausgeführt hatte, das Zentrum des Asienhandels, während die Häfen an den Mündungen der in die Nordsee fliessenden Flüsse (Rhein, Elbe, Weser, Oder) diejenige Plätze wurden, von wo aus seither die Orientwaren nach Europa kommen. Es darf jedoch nicht vergessen werden, dass durch die Schaffung des Suezkanals der Seeweg nach Indien um 12.700 km abgekürzt wurde, und dass dieser durch das Mittelmeer führende Weg diesem Meer neue Bedeutung verliehen hat. Durch die abermalige Änderung des alten Handelsweges durch den Indischen Ozean nach Europa werden zwangsläufig die alten verlassenen Länder des Mittelmeerraumes, des Roten Meeres und des Persischen Golfes wieder aufleben. Ägypten, Syrien, Bagdad usw. beginnen die den Welthandel beherrschenden Grossmächte wieder zu interessieren, die sich bemühen, sie an sich zu bringen. Gleichzeitig beginnt der Warenstrom auch auf dem Schwarzen Meere hereinzukommen, um auf dem $3\frac{1}{2}$ mal kürzeren Donauweg nach den Produktions- und Verbrauchsmittelpunkten im Zentrum Europas zu gelangen. Die Donau ist somit erneut dazu berufen, eine Welthandelsstrasse und, durch ihre geographische Lage, der bedeutendste Handelsweg Europas zu werden.

Aber nicht nur der Lauf dieses Stromes, sondern auch die Lage seines Beckens geben ihm eine ausserordentliche Bedeutung für das Leben unseres Erdteils. Die

817.000 km² des Donaubeckens, der elfte Teil der Oberfläche des ganzen Erdteils, sind ein enormer Raum, der Europa wie ein in seinen Rumpf getriebener Keil von Osten nach Westen durchquert und eine der grossartigsten Vorbedingungen bildet für die Entwicklung des intensiven Lebens fleissiger und tüchtiger Völker. Dieser ganze, eine genau abgegrenzte Einheit bildende Raum ist von dem übrigen Erdteil nicht nur nicht isoliert, sondern weist eine bequeme natürliche Verbindung zu ihm auf, die geradezu dafür geschaffen erscheint, den Verkehr zwischen den verschiedenen Teilen des Kontinents zu erleichtern.

Die Grenze, die die Gewässer dieses Beckens von denjenigen der anderen bedeutenden Ströme Europas — Rhein, Elbe, Oder, Weichsel — trennt, hat, obwohl sie aus einer Reihe von hohen Gebirgen besteht, eine grosse Anzahl von Depressionen, die bequeme Durchgänge bilden. Diese haben immer dem Verkehr auf dem Kontinent gedient, sowohl für die Kolonisierung im Laufe der verschiedenen Wanderperioden der Völker, als auch später dem Warenaustausch. In diesen Senkungen und Tälern sind in letzter Zeit grosse Arbeiten in Angriff genommen worden, um alle bedeutenden Flüsse Europas durch Kanäle miteinander zu verbinden, sodass in naher Zukunft die Donau direkte schiffbare Verbindungen mit allen Meeren Europas und dem Ozean haben wird. Es wird somit möglich sein, die Waren quer durch Europa direkt vom Schwarzen Meer bis zu den nord-westlichen Meeren und zum Atlantischen Ozean zu befördern. Wie man sieht, hat auch dieser mächtige, das Donaubecken bildende Raum seine ganz besondere Bedeutung für unseren Erdteil. Man könnte sogar behaupten, dass ihm jene Harmonie der natürlichen geographischen Gegebenheiten und leichten Verkehrsmöglichkeiten auf dem europäischen Kontinent zu verdanken sind, die hier den bevölkerungsreichsten Teil der ganzen Welt entstehen

liessen. Denn durch das Donautal sind seit den ältesten Zeiten so ziemlich alle in diesem Erdteil sesshaft gewordenen Völker gezogen. Diese bilden heute sicherlich die gegenwärtige Bevölkerung mit der von ihnen entwickelten Kultur und Zivilisation. Die Zahl der Bevölkerung trägt somit dazu bei, die Bedeutung dieses Stromes noch zu heben. Aus dieser kurzen Betrachtung der geographischen Gegebenheiten ist ersichtlich, dass die Donau in der Tat die direkte Fortsetzung des grossen Handelsweges von Asien nach den dicht bevölkerten Gegenden des oberen Teiles ihres Beckens ist, und dass die Durchgänge nach den Becken der anderen grossen Flüsse in Nordwesteuropa ihr die weiteren Verbindungen nach allen Richtungen und zu allen Meeren öffnen. Diese wundervollen natürlichen Vorbedingungen sind ein Zeichen dafür, dass die Donau in Zukunft sowohl im Leben und den Beziehungen der Völker dieses Erdteils als auch in der Entfaltung des Welthandels eine sehr wichtige Aufgabe zu erfüllen haben wird, und zwar muss sie zweifellos der bedeutendste Schifffahrts- und Handelsweg des ganzen Erdteiles werden und daher auch entsprechend ausgebaut.

3. DIE NATIONALE BEDEUTUNG DER DONAU

Wenn die Bedeutung der Donau in Bezug auf den Welt-handel so gross ist, dass ihre Schiffbarkeit und das Regime, dem die Schifffahrt auf ihr unterworfen wird, zu den brennendsten europäischen Fragen gehören, so ist in Bezug auf unsere besonderen Interessen ihre Bedeutung überwältigend. In meiner vorerwähnten, im März 1924 veröffentlichten Arbeit habe ich sie wie folgt beschrieben:

« Die Donau ist die Schlagader unseres Lebens, denn auf einer Länge von 1100 km sammelt sie alle Erzeugnisse des Landes und der Arbeit jedes einzelnen ihrer Bürger ein,

um sie in entfernte Länder zu führen, von wo sie dafür die Erzeugnisse anderer Länder und Völker, die wir für unsere Lebenshaltung brauchen, hierher bringt. Mit ihr verbindet sich das ganze Leben unseres Staates, und ihr Einfluss macht sich bis in das Haus und das Leben des letzten Bürgers, selbst in den entferntesten Ecken des Landes, bemerkbar. Diese enge Verbindung gründet sich jedoch nicht nur auf die materiellen Vorteile sondern ebenso sehr auf die seelischen Beziehungen, die in der Volksdichtung ihren Ausdruck finden.

«Da von dem Zustand der Schiffbarkeit der Donau die Möglichkeit der Verwertung aller Erzeugnisse des Landes abhängt, ist sie ein Hauptfaktor für jede Äusserung, nicht nur unseres wirtschaftlichen, sondern auch kulturellen Lebens; denn ohne die lohnende Verwertung der Arbeit des Volkes ist der ganze Staatsapparat mit all seinen Institutionen und selbst die nationale Verteidigung gefährdet. «Es ist bekannt, dass die fruchtbaren Felder unseres Landes, auf denen früher nur das Vieh weidete, erst dann anfangen bebaut zu werden, als England, genötigt sein Land von auswärts zu versorgen, die Öffnung der Donaumündungen für die Schifffahrt veranlasste, die während einiger Jahrzehnte von Russland — in dem Bestreben unsere Entwicklung zu unterdrücken — unter dem Vorwande der Quarantänenotwendigkeit gesperrt gehalten oder durch Versenkung am Ausgange des Kanals von mit Steinen beladenen Kähnen für die Schifffahrt unbrauchbar gemacht worden waren. Unser wahrer Wohlstand und damit unsere Unabhängigkeit nahmen ihren Anfang mit der Entschlammung der Donaumündungen durch die Europäische Donaukommission und der Einführung der freien Schifffahrt auf diesem Strom.»¹.

1. Gr. Antipa, *Chestiunea Dunării*, S. 134 und *Dunărea și Problemele ei Științifice, Economice și Politice* (Die Donau und ihre wissenschaftlichen, wirtschaftlichen und politischen Probleme), Academia Română, București, 1921.

Neben dieser wichtigen Aufgabe der Verwertung der Erzeugnisse des Landes hat die Donau auch noch eine andere Bedeutung für unsere Zukunft. Die schiffbare Donau bildet gleichzeitig auch eine geographische Grundlage für die künftige Entfaltung einer bedeutenden industriellen und kommerziellen Tätigkeit, sowie für die lohnende Betätigung der Bevölkerung auf dem Gebiete der Schifffahrt und des Transportwesens, denn Rumänien ist als Beherrscher der Donaumündungen und durch seine geographische Lage der Erstberechtigte, um aus dem grossen Durchgangsverkehr, der sich auf diesem Weltverkehrsweg entwickeln wird, die grössten Vorteile für seine nationale Wirtschaft zu ziehen und seinen Fortschritt dadurch zu sichern.

Demnach bildet die Donau in jeder Beziehung für das Leben des rumänischen Volkes und Staates den wesentlichsten Faktor — eine Lebensfrage — und daher muss es für uns alle die höchste Pflicht sein, mit allen Kräften für die Fragen im Zusammenhang mit der Schiffbarkeit der Donau einzustehen.

4. DER HEUTIGE ZUSTAND DER DONAUSCHIFFFAHRT UND SEINE URSACHEN

Wenn die Natur der Donau wirklich eine so grosse Rolle und Bedeutung zugebracht hat, und nachdem bekanntlich in ihrem Becken sich Länder mit einer reichen Produktion und intensiven wirtschaftlichen Tätigkeit befinden, wie kommt es, dass von allen europäischen Flüssen gerade auf diesem Strom die geringste Schifffahrt stattfindet? Ein Fremder, der an den grossen Schiffsverkehr auf dem Rhein, der Elbe, der Weser usw. gewöhnt ist, würde bei einer Fahrt auf der Donau zwischen Giurgiu und Brăila überrascht sein von der Dürftigkeit der Donauschifffahrt. Denn auf dieser ganzen Strecke trifft man höchstens einen Passagierdampfer, einige Schleppdampfer, die etliche Ge-

treideschleppkähne mit sich führen, oder einige Petroleum-tanker und mit Weidenholz, Kalk oder Steinen beladene türkische Segler. Sonst sieht man nur Fischerboote. Erst von Brăila abwärts bemerkt man, insbesondere zur Zeit der Getreideausfuhr, die grossen Seeschiffe, die in Galatz und Brăila Getreide, Holz oder Petroleum laden und Eisen, landwirtschaftliche Maschinen oder Kolonialwaren löschen. Dies alles kann einen Fremden nur überraschen, was selbstverständlich ist, wenn man überlegt, dass auf der kleinen Spree in einer Woche mehr Waren vorbeiziehen als von Brăila nach dem Meere in einem ganzen Jahr.

Solch eine kleine, jedoch lehrreiche Reise mit dem Schiff auf der Donau von Giurgiu nach Brăila würde daher genügen, um jedem Fremden, besser als jedes diplomatische Geschichtswerk oder jede Abhandlung über internationales Recht, klarzumachen, dass es wirklich eine Donaufrage gibt. So sehr es scheinen mag, dass diese Frage durch Kongresse und Verträge gelöst worden sei, so besteht diese Lösung doch nur auf dem Papier. Eine vollständige und schleunige Lösung ist indessen unerlässlich, denn der Westeuropäer, der gewöhnt ist, selbst auf den kleinsten Flüssen und Kanälen einen lebhaften Warenverkehr zu sehen, kann einen derartigen Zustand auf dem grössten Fluss Europas nicht verstehen. Welches sind aber die Ursachen dieses Zustandes? Sie können in zwei Kategorien zusammengefasst werden und zwar:

1. Der unzulängliche Zustand der Schiffbarkeit des Stromes (natürliche Hindernisse), der bedingt ist durch die grossen Unterschiede in der Wassertiefe, des Gefälles und der Strömung in den verschiedenen Teilen des Stromes; dann sind die Felsen auf dem Grunde des Flussbettes und die für die Schifffahrt so gefährlichen Sandbänke, was alles dazu beiträgt, dass nicht mit einer gleichmässigen Fahrtrinne mit gleichbleibender Wassertiefe gerechnet werden kann. Dieser Mangel an Einheitlichkeit des Flussbettes und der Strömung gestattet an einigen Stellen die Schifffahrt nur mit bestimm-

ten Schiffstypen, wodurch die Transportkosten wesentlich verteuert werden.

2. Das Regime, dem die Schifffahrt auf diesem Strom unterworfen war (politische Hindernisse).

Beide Serien von Gründen (von denen die zweite die Erklärung der ersten ist), bringen es mit sich, dass — selbstverständlich in normalen Zeiten — die Beförderung mancher Waren auf dem Wege von Bräila nach Mannheim über Rotterdam (wohin unser Getreide nach Deutschland geht), der dreieinhalbmal länger ist, um 40% billiger zu stehen kommt als der Flussweg. Ebenso steht es mit der Beförderung der Waren, die auf dem Meere aus Deutschland nach unseren Häfen kommen. Daher werden in normalen Zeiten viermal mehr Waren über Sulina ausgeführt als durch das Eiserne Tor. Die Beseitigung all dieser natürlichen und politischen Hindernisse, die die Entfaltung der Schifffahrt auf diesem Strome hemmen oder die Warenbeförderung auf den See- oder Landweg abschieben, anstatt den natürlichen und näheren Flussweg zu benützen, bildet den wahren Kern des Problems « der Donaufrage », wie wir es zu nennen pflegen. Mit der Lösung dieser Frage müssen sich in erster Linie die Uferstaaten selbst befassen, je nach der geographischen Lage jedes einzelnen, der Länge seiner Ufer und dem Interesse, das jeden von ihnen mit diesem Strom verbindet. In zweiter Reihe betrifft sie jene Staaten, die, ohne Uferstaaten zu sein, ein Interesse an der Schifffahrt und dem Handel auf der Donau haben.

Die erste Bedingung für den Abschluss eines dauerhaften Abkommens ist die vorherige Verständigung aller dieser Staaten untereinander, damit eine aufrichtige Zusammenarbeit zur Verwirklichung der wahren zu verfolgenden Ziele, ohne jede Heimlichkeit und abwegige Sonderinteressen, ermöglicht wird.

Wenn diese Hauptbedingung erfüllt wäre, dann könnten sowohl die technischen, als auch die (ebenfalls recht schwie-

rigen) finanziellen Fragen leicht gelöst werden. Denn, soweit es sich um die technischen Fragen handelt, weiss man z. B., dass beim Rhein, wo die natürlichen Hindernisse viel grösser waren, diese seit langem vollkommen beseitigt worden sind, weil dort ein einiger, fester Wille vorhanden war, die Arbeiten so schnell wie möglich durchzuführen. Selbstverständlich benötigen solche Arbeiten enorme Summen, aber die finanziellen Fragen werden leicht gelöst werden können, wie sie auch an den Donaumündungen gelöst worden sind, indem man mässige, auf die Schiffstonnage berechnete Gebühren einhebt. Diese belasten niemand, denn durch die der Schifffahrt gemachten Erleichterungen ergeben sich bei der Beförderung der Waren viel grössere Ersparnisse, als der Beitrag ausmacht, den sie zu leisten haben. Unglücklicherweise *ist beinahe ein Jahrhundert vergangen, seitdem die Donaufrage den Gegenstand der Verhandlungen aller europäischen Kongresse bildet, aber die elementare Verständigung, die die Grundlage einer ehrlichen Zusammenarbeit der beteiligten Staaten bilden soll, damit zu einer nützlichen Aufbauarbeit geschritten werden kann, ist bisher nicht erreicht worden.* Es sind dauernd die schönsten internationalen Rechtsgrundsätze verhandelt worden, in der letzten Zeit wurde die ehrliche Durchführung der freien Schifffahrt auf der oberen Donau sowie die Internationalisierung der Donau auf ihrem ganzen schiffbaren Lauf zugesichert und dadurch auch eine Reihe politischer Hindernisse behoben, aber eine solide Grundlage für die Sicherstellung der Mittel, die für die Behebung der natürlichen Hindernisse und damit für die Verbesserung der Schiffbarkeit des Stromes in seiner ganzen Länge notwendig sind, wurde *nicht* geschaffen. Im Grunde genommen ist dies das Wesentliche, denn das Hauptproblem der Donau ist in letzter Instanz lediglich auch eine Geldfrage, und die Beschaffung des Geldes ist eine Frage der Organisation und der Aufstellung eines guten Finanzierungsplanes.

5. DIE TECHNISCHEN UND POLITISCHEN PROBLEME
DER DONAUFRAGE UND DAS ARBEITSPROGRAMM DAS
DURCHGEFÜHRT WERDEN MUSS

Wie ich gezeigt habe, ist der in dieser Sache verfolgte Zweck — die gleichzeitig die höheren Interessen aller Staaten berührt — die Umwandlung dieser natürlichen Verkehrsader in einen grossen Weltschiffahrts- und Welthandelsweg. Um dieses Ziel zu erreichen, müssen folgende elementaren Erfordernisse erfüllt werden, die den Inhalt des auszuführenden Programms bilden:

a) Das Flussbett und die Strömung der Donau müssen derart reguliert werden, dass Schiffe grosser Tonnage möglichst tief ins Innere des Kontinents eindringen können, ohne auf ihrem Weg durch Ablagerungen, Felsen, Wasserfälle usw. behindert zu sein. Das heisst also, der Fluss soll in seiner ganzen Länge in tadellosen Zustand für die Schifffahrt gebracht werden, um den Anforderungen der modernen Schifffahrt zu entsprechen.

b) Die Aus- und Einfahrt in die bzw. aus den Mündungen des Flusses soll immer offen sein durch Instandhaltung eines möglichst tiefen Kanals vor den Mündungsarmen.

c) Durch zahlreiche künstliche Kanäle soll die Verbindung zwischen der Donau und den anderen grossen europäischen Flüssen hergestellt werden, damit auf diese Weise ein direkter Wasserverkehrsweg nach dem Rhein, der Elbe, der Oder usw. und also auch nach den Meeren, in die diese Flüsse münden, geschaffen wird.

d) Jeder der Uferstaaten soll an seinen Ufern nach Möglichkeit Häfen anlegen, die mit den für die Beladung der Schiffe und Löschung der Ladungen erforderlichen Einrichtungen, Transporteinrichtungen für die Weiterbeförderung der Waren mit der Eisenbahn usw. versehen sind, ferner: Überwinterungshäfen, Reparaturwerkstätten, Brennstofflager und alle anderen Erleichterungen für die Schifffahrt und den Handel.

- e) Alle Uferstaaten sollen die Verpflichtung übernehmen, die Fahrtrinne in der ganzen Länge ihrer Hoheitsgewässer im Rahmen der ihnen zur Verfügung stehenden Mittel instandzuhalten oder, der Höhe ihrer Interessen entsprechend, an der Durchführung solcher Arbeiten beitragen.
- f) Auf dem ganzen Lauf der Donau soll der Verkehr einem zivilisierten einheitlichen Regime unterworfen sein, gleich demjenigen auf dem Rhein, das die vollständige Freiheit der Schifffahrt für die Flaggen aller Länder gewährleistet. Dieses Regime hätte die Hoheitsrechte aller Uferstaaten innerhalb ihrer Territorialgewässer zu achten und seine Anwendung soll von einer internationalen Kommission überwacht werden, ohne dass diese jedoch berechtigt wäre, sich mehr als in gegenseitigem Einvernehmen abgemacht, in die Befugnisse, die sich aus der Ausübung des Hoheitsrechtes ergeben, einzumischen.
- g) Für diejenigen Verbesserungs- und Unterhaltungsarbeiten an der Fahrtrinne, die die finanziellen Mittel eines einzelnen Staates übersteigen, muss ein Sonderabkommen zwischen den Uferstaaten getroffen werden, in Bezug auf eine die Schiffstonnage betreffende Gebühr, durch welche die investierten Beträge amortisiert werden. Unter Umständen sollen die interessierten Staaten die für die Durchführung dieser Arbeiten aufgelegten Sonderanleihen garantieren und ihre Amortisierung durch im gegenseitigen Einvernehmen festgesetzten Gebühren sicherstellen, wie dies mit Erfolg von der Europäischen Kommission für ihre grossen Arbeiten im Sulinaarm durchgeführt worden ist. In diesem Falle — aber auch nur dann — sollen die interessierten Staaten das Recht haben, durch ihre Delegierten in der Kommission der Uferstaaten die Ausführung der Arbeiten zu überprüfen, die von dem Staate (oder den Staaten) durchgeführt werden, in deren Gewässern sie sich befinden. Diese Punkte umfassen die elementaren Erfordernisse, um zur Verwirklichung des gesetzten Zieles zu gelangen, d. h.

zur Verbesserung der Schiffbarkeit und der fortschreitenden Erhöhung des Schiffsverkehrs auf der Donau oder, sozusagen, zur endgültigen Lösung dieser Frage.

6. DIE POLITIK DER UFERSTAATEN IN BEZUG AUF DIE VERBESSERUNG DER SCHIFFBARKEIT DER DONAU

Wir wollen nun untersuchen, in welcher Weise auf den verschiedenen Teilen des Donaulaufes diese grundlegenden Prinzipien angewendet und was für Resultate erzielt worden sind, sowie was noch getan werden muss.

Sowohl durch Verträge als auch durch die Art der sich ergebenden Probleme ist die Donau in zwei Teile geteilt, die verschiedenen Regimen unterworfen sind und zwar:

a). *Die maritime Donau*, d. h. die Mündungen und ein Stück der Fahrtrinne von der Mündung bis nach Brăila, auf der grosse Seefahrzeuge verkehren. Durch den Vertrag von Paris 1856 hat Europa die Verwaltung dieses Teiles der Europäischen Donaukommission mit dem Sitz in Galatz anvertraut;

b). *Die fluviale Donau*, von Brăila aufwärts soweit sie schiffbar ist (Ulm), deren Verwaltung, gemäss dem Vertrag von Paris 1856, einer Kommission der Uferstaaten übergeben werden sollte. Sie hätte zwei Jahre später geschaffen werden und dann auch die Befugnisse der Europäischen Donaukommission übernehmen sollen, welche letztere nach Erfüllung ihrer Aufgabe an den Flussmündungen aufgelöst worden wäre. Die Kommission wurde jedoch erst durch den Versailler Vertrag und durch das «Donaustatut», das auf Grund dieses Vertrages geschaffen wurde, unter der Bezeichnung *Internationale Donaukommission* gegründet.

Um die wahren Ursachen des gegenwärtigen Zustandes der Schiffbarkeit der Donau und des Regimes, dem die Schifffahrt auf diesem Strom unterworfen ist, besser verstehen zu können, ist es notwendig, dass wir uns erst einmal kurz die

geschichtliche Entwicklung der Donaufrage und die Phasen, durch die sie gegangen ist, vergegenwärtigen. Hieraus wird die Politik klar werden, die Russland an den Donaumündungen und Österreich in Bezug auf die Donau von Brăila aufwärts verfolgt haben.

DIE MARITIME DONAU. Die russische Politik ging dahin, bei jeder Gelegenheit sich der Donaumündungen zu bemächtigen, obwohl Europa sich diesem Beginnen stets widersetzt hatte. Sobald Russland die Beherrschung erreichte, hat es stets mit allen Mitteln die Schifffahrt unterbunden und die gänzliche Versandung der Mündungen zugelassen. Als im Jahre 1812, durch den Vertrag vom 16. Mai von Bukarest, Russland die Herrschaft über Bessarabien bis zum Donauarm « Chilia » bekam, erwachte sofort der Wunsch, auch die Donaumündung zu beherrschen; da dies aber auf einmal nicht möglich war, wandte es alle Mittel an, um nach und nach dorthin vorzustossen. So brachte es gelegentlich des Vertrages von Akkerman, am 25. September 1826, den Donauarm Sulina an sich und 1829, am 2. September, erhielt es, durch den Vertrag von Adrianopel, die Herrschaft über alle Mündungsarme, wodurch es auch der alleinige Beherrscher des gesamten Handels an den Donaumündungen wurde und es bis zum Jahre 1856 blieb.

Während dieser Zeit wurden die Donaumündungen ganz und gar vernachlässigt und verschlammten wieder. Es wurden keine Baggerarbeiten mehr gemacht, die Schiffbrüche vermehrten sich, und so wurde der ganze Handel an dieser Stelle des Kontinents zum Vorteile Russlands und des Hafens von Odessa ruiniert. Solange die Türkei den Donauarm Sulina beherrschte, hatte sie an seiner Mündung einen 16 Fuss tiefen Kanal instandgehalten, Russland aber vernachlässigte auch diese Arbeit vollkommen, und so kam es, dass 1853 der Donauarm Sulina nur noch eine Tiefe von $7\frac{1}{2}$ Fuss hatte. « Des bancs de sable formidables s'élevèrent au milieu de

l'embouchure et les carcasses des navires qui y avaient fait naufrage achevèrent de la rendre presque inaccessible »¹. Nachstehender Absatz aus Stokes, erster Delegierter Englands in der Europäischen Donaukommission, beschreibt diesen Zustand in sehr anschaulicher Weise:

« Pendant les premières années qui suivirent la prise de possession du Delta par la Russie, il y eut des plaintes fréquentes, principalement de la part de l'Autriche, contre le mauvais état de l'embouchure du fleuve et de pressantes instances furent faites auprès de la Russie pour qu'elle fit draguer le chenal. Après l'adoption du libre échange par la Grande Bretagne, les demandes tendant à la libre sortie des grains de la Roumanie devinrent plus pressantes. Les exportations des grains, qui avaient été seulement de 912.500 hl. en 1837, s'élevèrent à 3.476—700 hl. en 1846 et 5.315.550 hl. en 1847. On commença alors à incriminer la Russie, non seulement de ne rien faire pour l'enlèvement des bancs qui obstruaient l'embouchure de Soulina, mais d'y couler même des navires afin d'aggraver encore l'état naturel des choses, et ce, dans le but d'empêcher le commerce maritime d'Odessa de souffrir de l'importance croissante de celui du Danube »².

Als Europa im Jahre 1856 durch den Vertrag von Paris Russland von den Donaumündungen wieder entfernte, um sie uns zuzusprechen, hat Russland darauf bestanden, dass sie den Türken gegeben werden, was im Jahre 1857 auch geschehen ist (Protokoll der Vertreter der Mächte, die den Vertrag von Paris unterzeichnet hatten, vom 6. Januar 1857). Während der Verhandlungen der Europäischen Donaukommission bezüglich der Grenzziehung, bestanden die Russen darauf, dass die Grenze zwischen der Moldau und der Türkei nicht am Talweg des tiefsten Armes des Kilia-

1. Geffken, « *La Question du Danube* », S. 67.

2. Sir John Stokes, « *The Danube and its Trade* », London, 1890, zitiert nach Voisin Bey, S. 146.

deltas (Kiliaarm Stari-Stambul), sondern am Talweg des Belgarodarmes d. h., des nördlichsten und seichtesten von allen Armen des Kiliadeltas entlang gezogen werden soll, um uns auf diese Weise vollständig von den Mündungen des Kiliaarmes zu vertreiben.

Im Jahre 1878, gelegentlich des Abschlusses des Berliner Vertrages, forderten die Russen, dass ihnen die drei bessarabischen Distrikte, die durch den Vertrag von Paris Rumänien zugesprochen worden waren, zurückgegeben werden, um auf diese Weise wieder an die Donaumündungen zu gelangen. Russland, das bis dahin aus allen Kräften dafür gekämpft hatte, dass die Südgrenze Bessarabiens unter keinen Umständen am Hauptmündungsarm der Kilia (die südlichste der Kiliamündungen) liegen dürfe, sondern dass sie vom nördlichsten Arm (Belgarod) gebildet werden müsse, behauptete jetzt, dass die Südgrenze Bessarabiens, d. h. also die Grenze zwischen Rumänien und Russland, am südlichsten Arm (Stari-Stambul) zu ziehen sei, wodurch uns ganz ungerechterweise alle sieben Mündungen des Kiliaarmes weggenommen wurden¹. In seinem Wunsche, noch weiter vorzustossen, fühlte sich Russland jedoch durch die Europäische Donaukommission behindert, als es eine von den Kiliamündungen eröffnen wollte. Wären aber die Kiliamündungen schiffbar gemacht worden, so bedeutete dies eine Konkurrenz für den der

1. Als König Carol I. sah, dass nun die Fürstentümer von der Mündung Sulinas abgesperrt werden, plante er, einen neuen Kanal zwischen dem Meer und der Donau bauen zu lassen, der nur auf dem Gebiete seines Landes liegen sollte. Im Juni 1867 fuhr er daher persönlich zusammen mit dem französischen Ingenieur Ernest Desjardins nach Kilia, und dieser arbeitete dann ein Projekt für einen Donau-Schwarzes Meer-Kanal aus, der von oberhalb Vâlcoz zu der Bucht Gibrienî verlaufen sollte. Dasselbe Projekt wurde späterhin dem Fürsten auch von Sir Ch. Hartley im Jahre 1869 empfohlen (siehe Ernest Desjardins « *Projet de canalisation maritime du Bas Danube* », Paris, 1870).

Europäischen Kommission unterstellten Sulinaarm. Aus diesem Grunde forderte Russland im Jahre 1883 auf der Londoner Konferenz, dass die Verwaltung des Kiliaarmes der Europäischen Donaukommission weggenommen würde und drohte, dass es andernfalls die Abschaffung dieser Kommission verlangen werde. Obwohl der Kiliaarm für den Erfolg der Arbeiten, welche die Europäische Donaukommission an dem Sulinaarm durchführte, als auch für die Erhaltung der Schiffbarkeit der Mündung dieses Armes von grosser Wichtigkeit ist — es genügt zu erwähnen, dass die Sandablagerungen des Kiliaarmes die gänzliche Verschlammung der Sulinamündung drohen, und dass gemäss den Ausführungen von Hartley, eine Zeit kommen wird, wo künstliche Arbeiten notwendig sein werden, um den Arm Stari Stambul (der südlichste grösste Arm des Kiliadeltas) teilweise oder auch ganz zu verschliessen — so war die Konferenz dennoch gezwungen, und zwar aus anderen politischen Gründen (Russland ist nämlich inzwischen zu einer Verständigung mit Österreich gekommen, «pour partager la poire»), nachzugeben und den Kiliaarm dem Einfluss der Europäischen Donaukommission zu entziehen.

Im Jahre 1896 versuchte Russland, auch die Mündung Stari-Stambul — die einzige von den sieben Mündungen des Kiliaarmes, die uns, und auch diese nur zur Hälfte, noch verblieben war — an sich zu bringen, um uns ganz und gar von den Kiliamündungen zu entfernen. Die Russen wollten somit diesen ganzen Donauarm beherrschen. Daher haben sie uns einen sehr merkwürdigen und sogar von einer gefälschten Karte begleiteten Vorschlag gemacht¹.

1. Gr. Antipa, *Chestiunea Stari-Stambul* (Die Frage Stari-Stambul), Denkschrift, dem Ministerium des Äusseren im Juni 1896 eingereicht. Veröffentlicht in «Dunărea și Problemele ei», S. 145.

DIE FLUVIALE DONAU. Im Folgenden soll nun die Politik aufgezeigt werden, die die verschiedenen Uferstaaten der Donau, von Brăila aufwärts bis Ulm, verfolgt haben. Daraus wird hervorgehen, wie grosse politische Hindernisse der Verwandlung dieses natürlichen Verkehrsaders in einen grossen Weltschiffahrts- und Welthandelsweg noch entgegenstehen.

Tatsächlich war das Donaubecken bis zu den Friedensverträgen von 1919 unter 11 Staaten verteilt: die Schweiz mit nur $\frac{1}{4}\%$, Baden, Württemberg, Hohenzollern, Bayern, Österreich, die Tschechoslovakei, Jugoslawien, Ungarn, Bulgarien und Rumänien — der zwölfte Staat, Russland, gehört, nach 1919, nicht mehr zu den Uferstaaten. Es gab somit 12 verschiedene Regimes und 16 Reglements, denen die Schifffahrt sich anpassen musste.

Betrachten wir die Politik, die jeder dieser Staaten in Bezug auf die Donauschifffahrt geführt hat, so müssen wir feststellen, dass fast alle uferanliegenden Staaten die Befriedigung ihrer eigenen Interessen zum Nachteil der gemeinsamen Interessen folgten. Dies ist die Hauptursache der ganzen Vernachlässigung.

Die Staaten Süddeutschlands und insbesondere Bayern haben in der Tat seit langer Zeit die grosse Bedeutung der Donau als der Hauptverkehrsader für den Welthandel erkannt und haben eine aufrichtige Politik für ihre Verwertung geführt. Sie haben alle gefährlichen Teile des Wasserlaufes reguliert, so dass bis nach Regensburg selbst an den niedrigsten Stellen eine ständige, schiffbare Wassertiefe von 1,20 m vorhanden ist. Sie haben dann den Ludwig-Kanal, zwischen der Donau und dem Rheinbecken über den Main, gebaut, der für die heutige Beanspruchung viel zu klein geworden ist. Mit dem alten Kronprinzen Ludwig an der Spitze wurde ein grossartiges Programm ausgearbeitet für die Herstellung von Kanälen, die die Donau mit Deutschland und den Becken seiner grossen

Flüsse in Verbindung setzen sollten. Und schliesslich haben sie eine Donauschiffahrtsgesellschaft gegründet, die über einen grossen Schiffs- und Schlepperpark verfügte. Unglücklicherweise jedoch stiess diese aufrichtige Politik Bayerns und der süddeutschen Staaten auf den Widerspruch der damaligen Politik der Norddeutschen Staaten. Diese diktierten die Politik des Kaiserreiches und vernachlässigten die Donau zugunsten der Entwicklung des Handels in den Nordsee- und baltischen Häfen und förderten die Schiffahrt auf dem Rhein, der Elbe und der Oder. Die Eisenbahnverwaltungen gewährten den Donauhäfen nicht die gleichen Tarifkonzessionen wie den Häfen an den anderen Flüssen, und so blieb die Donau nach wie vor isoliert, trotz der gebauten Kanäle.

Diese Politik des Kaiserreiches zeitigte nachstehende Folgen: In 35 Jahren, von 1875 bis 1910, ist der gesamte Warenverkehr auf den innerdeutschen Gewässern von 290 Millionen T/km auf 1.900 Millionen T/km, somit um das 6,5 fache gestiegen, während der Warenverkehr auf der Donau von 44 auf 41 Millionen T/km zurückgegangen ist. Erst der Weltkrieg hat sie erkennen gelehrt, welch grossen Fehler sie 35 Jahre lang gemacht hatten. Und darum erklärte der Kanzler Bethmann Hollweg in seiner Rede vom 9. Dezember 1915, dass beschlossen worden sei, « für die Zukunft den Weg nach dem Orient auf der Donau zu eröffnen, um damit den Werken des Friedens und der Kultur zu dienen ». In Bezug auf die Schiffahrt in den Donaumündungen war die Politik des Deutschen Kaiserreiches jedoch eine andere, und hier erfreuten wir uns seiner vollen Unterstützung. Die intensive Schiffahrt hier diente ganz und gar den Interessen der deutschen Meerhäfen, sicherte den Erzeugnissen des Reiches Absatzmärkte in unserem Land und bot dem Deutschen Reich die Möglichkeit der Versorgung mit rumänischem Getreide. *Österreich* erkannte die Bedeutung der Donau und die lebenswichtigen Interessen, die es mit ihr verbanden. Die

grossen Regulierungsarbeiten bei Grein und Wien sowie an vielen anderen Stellen, die projektierten Kanäle Wien — Moldau (bei Budweis), Mur—Elbe, Mur—Oder mit einer Abzweigung zur Weichsel bei Krakau usw., ferner die grosse Schifffahrtsgesellschaft, die schon 1813 gegründet wurde, (diese hatte 1914: 140 Schiffe mit 68.120 PS-Leistung und 850 Schlepper mit einem Fassungsraum von 476.892 T.) beweisen die Anstrengungen, die es für die Entwicklung der Schiffbarkeit und der Schifffahrt auf der Donau machte.

Obwohl Österreich ein grosses — aber leider egoistisches — Interesse für die Donau an den Tag legte, gelang es doch nicht, eine Verständigung aller Uferstaaten zwecks ehrlicher Zusammenarbeit auf ein gemeinsames Ziel hin herbeizuführen, da es ständig seine traditionelle Aneignungs- resp. Monopolisierungs politik betrieb. Vielleicht wurde es auch von der von ihm gegründeten Schifffahrtsgesellschaft, die ihre eigenen Interessen verfolgte, auf diesen Weg gedrängt, denn diese Gesellschaft hat die österreichische Staatspolitik, deren Organ sie war, viel zu sehr beeinflusst. Österreich-Ungarn strebt danach, sich auf der Donau, zum Nachteil der anderen Uferstaaten, ein Monopol zu sichern: So verlangte es im Jahre 1878 — und bekam es bewilligt — von der Berliner Friedenskonferenz ein Mandat für Ungarn, für die Ausführung der Regulierungsarbeiten beim Eisernen Tor und für die Festsetzung der Taxen zur Tilgung der äusserst hohen Kosten dieser durchaus missglückten Arbeit. Dann, im Jahre 1883, nützte es eine andere diplomatische Verwicklung aus, um — gestützt von Frankreich, das damals die Donau als einen sehr günstigen Kompensationsgegenstand wertete, um sich die Unterstützung Österreichs in anderen Fragen zu sichern — den herausfordernden Vorschlag Barrère zu machen, durch den wir in unseren Hoheitsrechten einen der schwersten Schläge erlitten. Um Russland zu gewinnen, ging Österreich damals so weit,

seine eigenen Interessen an den Donaumündungen preiszugeben, indem es die russische Forderung, den Donauarm Kilia dem Einfluss der Europäischen Donaukommission zu entziehen — was eine ausgesprochene Gefahr für die Schiffbarkeit der Sulinamündung war — unterstützte. Diese Aneignungs- und Monopolisierbestrebungen fanden ihren Ausdruck auch 1918 beim Abschluss des Bukarester Separatfriedens, als von uns die Abtretung der Donauhäfen auf 30 Jahre mit einem Verlängerungsrecht auf zwei weitere Perioden, verlangt wurde; wie weiter oben gezeigt, versuchte damals Österreich-Ungarn sogar durch Überrumpelung unsere gesamte Handelsflotte, die in den moldauischen Gewässern konzentriert war, an sich zu bringen. Eine nicht zuständige Behörde hatte sie ihnen, durch ihre Drohungen eingeschüchtert, auch zediert und eine regelrechte Abmachung mit ihnen getroffen, die sogenannte « Konvention Bălescu ». Es bedurfte schwerer Kämpfe, um mit Hilfe der Deutschen, die wir überzeugen konnten, dass dadurch auch ihnen ein schwerer Schlag zugefügt wurde, dieses nationale Gut von unschätzbarem Wert zu retten. Einmal durch Gewalt in Besitz genommen, wäre unsere Handelsflotte nie wieder zu uns zurückgekehrt. Im besten Falle wäre sie zum Kriegsbeutegut gerechnet und dann unter alle Verbündeten verteilt, aber niemals unversehrt uns zurückgegeben worden. Seit dem Berliner Vertrag fing auch *Ungarn* an, auf der Donau eine unabhängige Politik zu treiben. Die Ungarn, die früher durch ihre Tarifpolitik auf den Eisenbahnen den Verkehr über Fiume zum Nachteil des Donauverkehrs förderten, erkannten nun auch ihre vitalen Interessen, die sie an der Donau hatten, und unternahmen grosse und kostspielige Arbeiten, um den Donaulauf zu regeln. Ihre Politik war jedoch noch unaufrichtiger als die der Österreicher. Nachdem es ihnen, trotz der reichlich kostspieligen und durchaus missglückten Regulierungsarbeiten am Eisernen Tor, das damals ihrer Herrschaft unterstand, nicht gelungen

war, die natürlichen Hindernisse des Donaulaufes zu beseitigen, schufen sie auch noch, durch spezielle Schifffahrts-Reglements und die auferlegten hohen Gebühren, die schwersten politischen Hindernisse, die ihren Ausdruck auch in den überaus hohen Remorquage-Spesen für die Kilometer-Tonne fanden. Durch ihre Tarife versuchten sie auch immer wieder, eine Übervorteilungspolitik zu treiben, indem sie unsere Waren (Getreide und Petroleum) mit immer höheren Taxen belegten und immer aufs neue versuchten, ihren Warenverkehr auf den Ungarischen Eisenbahnen mit unseren nach Österreich und Deutschland gehenden Waren zu vergrössern. Die rumänischen Waren wurden im Hafen von Orşova aufgefangen, der zu diesem Zwecke mit den Mitteln die aus den Eisernen-Tor-Gebühren stammten, hergerichtet worden war. Die politischen Hindernisse hatten hier zweifellos die unheilvollsten Folgen für die Entfaltung der Donauschifffahrt und hinderten den Warenaustausch in empfindlicher Weise.

Das *Serbien* des Milan und Alexander Obrenovici hatte wohl ein lebenswichtiges Interesse daran, sich einen eigenen schiffbaren Weg nach dem Meere zu schaffen, getraute sich jedoch, nachdem es damals beinahe ein Vasall Österreichs war, nicht weiter, irgendwie Stellung zu nehmen. Es begnügte sich damit, im Jahre 1882, knapp vor der Londoner Konferenz, mit Österreich eine Abmachung bezüglich der Anwendung einer Schifffahrtsordnung auf dem gemeinsamen Lauf der Donau abzuschliessen. Erst in den letzten Jahren hat dieses Land einen beschränkten Schiffspark angelegt. *Bulgarien* hatte keinerlei Verständnis für die Grösse der Donaufrage. Es unternahm nicht nur keinerlei Arbeiten für die Schiffbarerhaltung der Fahrtrinne in seinen Gewässern, sondern gestattete sogar, dass die Posten der Uferwachen, vom rechten Donauufer aus, unsere Schaluppen beschossen, die dabei waren, Sondierungen zum Zwecke der Beseitigung der Ablagerungen und Bezeichnung der Fahrtrinne zu machen.

Nur *Rumänien* allein unterhielt einen Baggerdienst für die Reinigung der Sandbänke, markierte den Talweg durch Bojen und kilometrierte die Donau von dem Eisernen Tor bis nach Brăila, schuf sich eine bedeutende Handelsflotte an, entwickelte die Häfen und deren Einrichtungen, baute Zufahrtsstrassen zu den Häfen, hielt sich an eine ordentliche Schifffahrtsordnung und bewies eine aufrichtige Politik zum Schutze der freien Schifffahrt und des freien Handels auf diesem grossen Strom. Diese unsere Anstrengungen wurden allerdings kaum anerkannt, da sie weder der russischen noch der österreichisch-ungarischen Politik entsprachen. Wie aus Vorstehendem ersichtlich, war die politische Lage der Donauschifffahrt von der Donauquelle bis nach Brăila vor dem Weltkrieg höchst ungünstig. Sie war voller künstlich geschaffener politischer Hindernisse, die sich jeder Möglichkeit einer ernsten Entfaltung hemmend entgegenstellten. Daher konnte auch die Kommission der Uferstaaten, die zwei Jahre nach Einsetzung der Europäischen Donaukommission ins Leben gerufen werden und die ein zivilisiertes Schifffahrtsystem, wie auf dem Rhein, einführen sollte, nicht mehr entstehen. Das Ergebnis sieht man daran, dass bis zum Jahre 1919 die Donau auf ihrem Lauf — wie schon erwähnt — nicht weniger als 16 Schifffahrtsordnungen unterworfen war.

DAS REGIME DER DONAU NACH DEM WELTKRIEG. ZWECK UND TÄTIGKEIT DER BEIDEN DONAUKOMMISSIONEN

I. DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION DER DONAU- MÜNDUNGEN

Vorerst wollen wir die Frage der Schiffbarkeit der Donaumündungen und die damit verbundenen Probleme prüfen, und dann die Politik betrachten, die alle Staaten — und vor allem Russland — bis zum Weltkrieg hier geführt haben. Aus dieser Betrachtung der Vergangenheit können wir eine ganze Reihe von Lehren für die Zukunft ziehen. In erster Reihe werden wir besser unterrichtet, was für eine Politik wir betreiben müssen, um unsere Rechte zu sichern und unseren Verpflichtungen nachzukommen.

Die Mündungen der Donau sind der Schlüssel zu diesem Strom, dessen Lauf zu mehr als die Hälfte seiner Gesamtlänge auf unserem Territorium liegt und die für den

Export bestimmten Erzeugnisse der Arbeit des gesamten rumänischen Volkes einsammelt. Das Problem der Schiffbarkeit der Donau überragt daher alle anderen Fragen, denn ungefähr 86% des gesamten Exportes geschieht auf dem Wasserwege, und hiervon geht nur ein Drittel über den Hafen von Constanța, während der Grossteil auf der Donau nach dem Herzen Europas zieht.

Gerade diese lebenswichtigen Belange, und ganz besonders die ständige Bedrohung seitens des östlichen Nachbarn, der immerzu Konflikte suchte, haben seinerzeit den jungen rumänischen Staat veranlasst, sogar einen Teil seiner Hoheitsrechte zu opfern und auf seinem Territorium die Europäische Donaukommission anzunehmen. Diese hat sich aber nicht nur auf die Kontrolle der freien Schifffahrt beschränkt, sondern bildete einen Staat im Staate. Sie hob die von ihr selbst festgesetzten Schifffahrtsgebühren ein, sie stellte Schifffahrtsverordnungen auf, sie unternahm Arbeiten, sie fällte Urteilssprüche in ihrem Namen und sorgte mit Hilfe der verschiedenen Grossmächte, die ihre stationären Schiffe in unseren Häfen — Galatz oder Sulina — liegen hatten, für deren Ausführung.

Zu ihrer Ehre muss gesagt werden, dass vor dem Weltkriege die Europäische Donaukommission ihren Obliegenheiten mit grossem Takt nachkam. Sie hat niemals Konflikte irgendwelcher Art hervorgerufen und hat nie versucht, eine Aneignungspolitik oder eine Übervorteilungspolitik zum Schaden der Uferstaaten — wie andere Staaten an der oberen Donau — zu treiben. Die der Schifffahrt auferlegten Gebühren waren angemessen, sodass sie unseren Handel nicht schädigten, denn es war im Grunde doch nur unser Getreide, das sowohl die Kosten der Unterhaltung der Kommission als auch die ihrer grossen Regulierungsarbeiten bezahlte. Die grossen bis zum Kriege 1914—1918 ausgeführten Arbeiten, und zwar: die Regelung des Donaulaufes von Brăila bis Sulina, die Erhaltung der Schiffbarkeit in den Donau-

mündungen und der Fahrtrinne, usw., sie alle können — was ihren Entwurf, die Ausführung und Erhaltung betrifft — als Muster hingestellt werden. Die damaligen Ingenieure waren überaus fähige Leute und schufen bedeutende Werke. Die Kommission war in der Lage, für die Ausführung ihrer Beschlüsse und die Anwendung einer gerechten Schiffahrtsordnung, eine Autorität in den Dienst des gemeinsamen Wohles zu stellen, über die wir den grossen Staaten und vor allem der ewig feindlichen Haltung Russlands gegenüber nicht verfügen konnten.

Diese Institution, mit Staatsbefugnissen ausgestaltet jedoch ohne Territorium, erfüllte die Rolle eines Pufferstaates zwischen Rumänien und Russland und auch zwischen allen anderen Staaten, für die sich hier ein Reibungsherd gebildet hätte. Aus diesem Grunde kam es dann dazu, dass die Europäische Donaukommission, die im Jahre 1856 nur für die Dauer von zwei Jahren gebildet worden war, ihren Bestand immer weiter verlängerte. Nachdem sich ihre Interessen mit denjenigen des Landes identifizierten, wurde sie mit der Zeit beinahe als eine nationale Institution angesehen. Bei den Eröffnungsfestlichkeiten ihrer grossen Arbeiten war manchmal sogar der Rumänische König anwesend, und an ihren gewöhnlichen Sitzungen nahm oft der Premierminister des Landes teil.

So verschieden, ja selbst entgegengesetzt die Interessen der grossen, hier vertretenen Staaten auch sein mochten, es gelang uns letzten Endes doch immer, das allgemeine Interesse zu wahren, d. h. die Erhaltung der Schiffbarkeit und die volle Freiheit der Schiffahrt für die Flaggen aller Länder, was sich auch wieder mit den Interessen Rumäniens völlig deckte. Dies war die Europäische Donaukommission von 1856 bis zum Versailler Vertrag von 1919. Seither ist ihre Zusammensetzung dahin abgeändert worden, dass nur noch England, Frankreich, Italien und Rumänien in ihr vertreten sind. Ohne Zweifel haben die neuen Forderungen der Zeit sowie

die sozialen Umwälzungen in Europa andere technische und politische Probleme aufgeworfen, die nun aktuell wurden. Die Verträge von Paris haben in mancher Hinsicht Gerechtigkeit gebracht, vor allem haben sie die obere Donau von der unheilvollen Politik Österreich-Ungarns befreit. Sie begingen aber einen grossen Fehler, indem sie Deutschland aus der Kommission entfernten, denn das Reich befleissigte sich stets einer korrekten Haltung, unterstützte stets das Allgemeinwohl, das immer auch dasjenige Rumäniens war, und glich immer die oft gegenteiligen Einflüsse der anderen Staaten aus. Diese richteten sich, da sie hier keine direkten Interessen hatten, nach anderen Gesichtspunkten, ja sie betrachteten die Donau schliesslich nur als ein Kompensationsobjekt.

Durch die gleichen Verträge wurde auch Russland aus der Kommission beseitigt. Es war eine sehr willkommene Massnahme, denn durch die Vereinigung Bessarabiens mit der alten Heimat, war Russland kein Uferstaat mehr und hatte daher auch nichts mehr in der Donaukommission zu suchen. Der unheilvolle Einfluss Russlands, der so lange gedauert hatte, fand dadurch sein Ende.

Die Pariser Verträge haben uns jedoch nicht von den Übergriffen der Europäischen Donaukommission, die unsere Hoheitsrechte verletzten, befreit. Es ist klar, dass die Kommission nicht mehr dieselbe Daseinsberechtigung wie in der Vergangenheit hatte, und auch die Würde Rumäniens gestattete die seinerzeit begangene Ungerechtigkeit nicht mehr. Und ganz abgesehen davon, war die Kommission nicht mehr auf der Höhe ihrer Aufgabe, ja nicht einmal mehr in Bezug auf ihre technischen Verpflichtungen, d. h. die Schiffbarerhaltung der Donaumündungen. So ist z. B. die Mündung Sulina der endgültigen Verschlammung ausgesetzt, einerseits durch ihre eigenen Ablagerungen, andererseits durch das schnelle Fortschreiten der Versandung des Stari-Stambularmes nach dem Vorhafen Sulinas

zu¹. Die technische Abteilung, die früher von Leuchten der Technik, wie Sir Charles Hartley und Charles Kühl geleitet worden war, kam in schwache Hände, die nicht fähig waren, die Gefahr abzuwenden, noch einen anderen von der Natur günstiger ausgestatteten Mündungsarm zu wählen. Und auch die beratenden Ingenieure, deren Aufgabe es war, beizeiten für die Lösung derartiger ernster und lebenswichtiger Probleme Sorge zu tragen, waren ihrer Aufgabe nicht gewachsen, weil sie die Kommission nicht mehr unter den weltbekannten Persönlichkeiten aussuchte, sondern aus den Reihen der Beamten der betreffenden Länder und auf Empfehlung ihrer Delegierten ernannte. Anstatt dass diese Sachverständigen sich nach dem richteten, was ihnen die Wissenschaft und ihr Gewissen vorschrieb, begnügten sie sich ganz und gar auf die Instruktionen, die sie von den Delegierten ihrer Staaten erhalten hatten, blind zu gehorchen. Diese wieder änderten oft ihre Ansicht von einer Sitzung zur anderen. Und schliesslich war die Kommission — infolge ihrer Zusammensetzung — auch nicht mehr in der Lage, die erforderlichen Geldmittel zu beschaffen. Die in Frage kommenden Staaten — England voran — waren nicht mehr gewillt, eine Anleihe zu garantieren, die durch die einzunehmenden Navigationsgebühren gedeckt werden sollte, so wie das früher geschah; so konnten nun die neuen Arbeiten, mit denen nicht mehr gewartet werden konnte, nicht in Angriff genommen werden. Unter diesen Umständen war es hoch an der Zeit, dass diese neue, durch die Pariser Verträge geschaffene Kommission, sowohl in Bezug auf ihre Zusammensetzung, als auch in Bezug auf ihre Befugnisse eine grundlegende Änderung erfährt.

1. Gr. Antipa, *Quelques observations concernant les bases géophysiques des travaux destinés à assurer la navigabilité des bouches du Danube*. Mémoire présenté à la Commission Européenne du Danube en Janvier 1938, veröffentlicht in: Bull. de la Sect. Scient. de l'Académie Roumaine, Tome XIX-ème.

2. DIE INTERNATIONALE DONAUKOMMISSION OBERHALB VON BRĂILA

Die vorstehende geschichtliche Darlegung hat gezeigt, dass die Donauschiffahrt oberhalb Brăilas auf den Teilen der verschiedenen Staaten 12 verschiedenen Schiffahrtsordnungen unterworfen war. Auf dem ganzen Donaulauf gab es jedoch 16 verschiedene Regimes mit 16 verschiedenen Schiffahrtsordnungen. Hieraus geht hervor, dass die Hauptverkehrsader des Kontinents sich immer noch in einem primitiven Zustand befindet, der im Gegensatz steht, sowohl zu dem Fortschritt der Schiffahrt auf allen anderen Flüssen Europas, als auch zu dem Stand der Zivilisation der Länder des oberen Donaubeckens.

Für die Donau oberhalb von Brăila haben die Pariser Verträge an die Stelle der alten Uferstaatenkommission, die wegen der früheren Doppelmonarchie nicht geschaffen werden konnte, die neue Internationale Kommission gesetzt. Bei der Schaffung dieser Kommission wurde ein Abkommen in Bezug auf das Eiserne Tor getroffen.

Es schien so, als ob endlich ein ernster Anfang bezüglich der endgültigen Lösung der Donaufrage oberhalb Brăilas, deren Erledigung sich seit über einem Jahrhundert hinzieht, ohne dass das kleinste positive Ergebnis erzielt worden ist, gemacht worden wäre. Was bisher von den einzelnen Uferstaaten in ihren Gewässern getan wurde, geschah nur unter dem Zwang der Umstände, keineswegs aber im Rahmen einer internationalen Organisation.

Nun ereignete sich jedoch inzwischen der Anschluss Österreichs an das Reich, dem derjenige des Protektorats Böhmen und Mähren folgte und *ein neuer Uferstaat, die Slowakei*, wurde geschaffen. Deutschland seinerseits scheint aber nicht zu wollen, dass unter den heutigen Umständen der grosse Teil des Flusses der sein Gebiet durchfließt, dieser Kommission untersteht. Es ist bereit, sich mit uns und den

anderen Uferstaaten zu verständigen, lehnt aber eine Kommission, in der auch Nichtuferstaaten vertreten sind, ab. Nach dem Rücktritt Deutschlands besteht die Internationale Kommission unter Beteiligung der anderen Mitglieder weiter und versucht, eine neue juristische Grundlage für die Fortführung ihrer Arbeiten zu finden. Wenn auch die Politik dies zu verhindern sucht, so fordern es die tatsächlichen Bedürfnisse der Schifffahrt, und es ist sicher, dass eine entsprechende Form gefunden werden muss und gefunden wird.

RUMÄNIENS POLITIK IN DER DONAU- FRAGE NACH 1938

In diesem Stadium fand sich die Frage der beiden Kommissionen im Jahre 1938. Rumänien als der am meisten interessierte Uferstaat hat infolgedessen die Initiative zur Herbeiführung einer endgültigen Klärung ergriffen, indem es die Verhandlungen mit den Regierungen der betreffenden Staaten aufnahm. Zu diesem Zwecke ernannte der Aussenminister eine Kommission, die aus Persönlichkeiten zusammengesetzt war, die die Donaufragen genau kennen, und der ich ebenfalls angehörte. Der Aussenminister verlangte mein Gutachten betreffs der zu befolgenden Politik, damit die Interessen Rumäniens unter der gegenwärtigen internationalen Konjunktur am besten gewahrt

werden. Dieses Gutachten gab ich in Form einer Denkschrift ab, deren Wortlaut ich nachstehend anführe. Ich hoffe nun, dass diese Ausführungen sowohl die Donaufrage als auch die von Rumänien zu befolgende Donaupolitik vollständig klären, und die Prinzipien erkennen lassen, die unsere unverrückbare Einstellung, ganz gleich unter welcher internationalen politischen Konjunktur wir uns befinden mögen, diktieren. Diese meine Denkschrift verfasst im Juni 1938, lautet:

Herr Minister!

« Bevor ich die Fragen beantworte, die Sie in Bezug auf die Wahrung der Interessen Rumäniens unter der gegenwärtigen internationalen Konjunktur an der Donaufrage an mich zu richten die Güte hatten, halte ich es für notwendig kurz festzustellen, welches die grossen, dauernden Interessen sind, die unverrückbar die Grundlage und die höheren Ziele unserer Staatspolitik in dieser lebenswichtigen Frage zu bilden haben. Dieses aus meiner Überzeugung heraus, dass nur durch eine Prüfung der Frage im grossen Rahmen unserer permanenten Interessen und ihrer ganzen Entwicklung die passendste Lösung dafür gefunden werden kann.

Die grundlegenden und ständigen Interessen, die Rumänien an der Donau zu verwirklichen trachten muss und die daher die dauernden Ziele ihrer zu befolgenden Politik in dieser Frage vorschreiben, sind folgende:

1. Die zähe und hartnäckige Verteidigung der Beibehaltung des internationalen Charakters der Donau, mit der Freiheit der Schifffahrt für die Handelsschiffe aller Nationen auf ihrem ganzen Lauf und demjenigen aller sie mit anderen Flüssen verbindenden Kanäle.

2. Die beständige Bestrebung, gemeinsam mit den mitinteressierten Staaten, diese natürliche Wasserstrasse in einen möglichst bequemen Schifffahrtsweg umzuwandeln, mit

- leichtem und sicherem Zugang zum Meere für die modernen Schiffe grosser Tonnage und mit der Möglichkeit, die Hindernisse auf ihrem oberen Lauf zu beseitigen, um auf diese Weise die möglichst unbehinderte und rasche Beförderung der Erzeugnisse des Landes nach den ausländischen Absatzmärkten und der einzuführenden Waren sicherzustellen.
3. Das Bestreben in den Gewässern und Häfen des Landes ein reger internationaler Warenverkehr zu entwickeln, um die rumänischen Häfen zu einer immer grösseren Entfaltung zu führen und dadurch der nationalen Wirtschaft auch auf diesem Wege die grösstmöglichen Vorteile zu erschliessen, indem die rumänischen Unternehmungen sich an dem Transport zu Wasser und zu Lande, an der Einlagerung, Kommerzialisierung und Industrialisierung der durchziehenden Waren, sowie an allen kommerziellen, finanziellen und Warenmanipulationstätigkeiten, die mit dem Weltverkehr und Welthandel zusammenhängen, beteiligen.
4. In den rumänischen Gewässern der Donau soll den Schiffen aller Flaggen die strenge Anwendung des Prinzips der freien Schifffahrt, so wie dieses im Wiener Kongress von 1815 festgesetzt worden war, garantiert und ihnen eine sichere, mit allen modernen, für die Erleichterung der Schifffahrt erforderlichen Einrichtungen versehene Schifffahrtsstrasse zur Verfügung gestellt werden.
5. Durch Einhebung von auf die Schiffstonnage — ohne Unterschied der Flagge und unabhängig von der Natur der beförderten Waren — berechneter Gebühren, sollen die nötigen finanziellen Mittel gesichert werden, die erforderlich sind: einerseits für die den zeitgemässen Bedürfnissen entsprechende Erhaltung und Förderung der Schifffahrt der Gewässer, und um den Schiffahrern alle modernen Organisationen und Einrichtungen zur Verfügung stellen zu können, die für eine möglichst sichere und unbehinderte Schifffahrt in diesen Gewässern nötig sind, und andererseits für die Amortisation der Ausgaben, die

durch die Ausführung der zu diesem Zwecke erforderlichen Arbeiten entstanden sind.

6. Rumänien soll befugt sein, in den auf seinem Territorium befindlichen Donaugewässern eine besondere Schifffahrtsordnung zu erlassen, die auf alle Schiffe sämtlicher Nationen gleichmässig Anwendung findet, sowie die Übertretungen dieser Ordnung entsprechend zu ahnden, zu welchem Zwecke der Rumänische Staat die erforderlichen Inspektions- und Gerichtsorgane ernennt und erhält.

7. Zu sorgen für die Anschaffung und Unterhaltung in den Häfen aller mit den dazu gehörigen Waagen und Kranen versehenen Einrichtungen, die für das Anlegen, die Beladung und das Löschen der Schiffe sowie für die Einlagerung der Güter erforderlich sind; ebenso zu sorgen für die nötigen Überwinterungsanlagen für die Schiffe und für Eisbrecher. Die hierfür nötigen Mittel werden durch Einhebung von Amortisierungsgebühren beschafft.

8. Die Hoheitsrechte des Rumänischen Staates innerhalb seiner Territorialgewässer müssen unangetastet bleiben.

9. Durch die Verständigung mit den Donauuferstaaten oder denjenigen Staaten, die an der Schifffahrt auf der maritimen Donau interessiert sind, sowie durch die Teilnahme — auf Grund absoluter Gleichberechtigung und Gegenseitigkeit — an den verschiedenen internationalen Kommissionen, soll die Anwendung eines Regimes einheitlicher Massnahmen gewährleistet werden, deren Zweck die Regelung der Schifffahrt und die Ausführung derjenigen Arbeiten ist, die für die Erhaltung und Verbesserung der Schiffbarkeit auf dem ganzen Flusslauf, von der Quelle bis zur Mündung, nötig erscheinen.

10. Rumänien muss alle Massnahmen treffen können, die notwendig sind, um die Donau als grossen internationalen Weltverkehrs- und -handelsweg zu organisieren.

11. Es muss alle Möglichkeiten offen halten, um dem Verkehr seiner nationalen Schiffe auf dem ganzen Donaulauf

sowie auf den Verbindungskanälen zu den anderen Flüssen die grösstmögliche Entfaltung zu sichern.

12. Rumänien soll dauernd in der Lage sein, ungehindert alle für die nationale Verteidigung auf dem Wasser erforderlichen Massnahmen zu treffen.

Dieses sind die hauptsächlichsten, fundamentalen und ständigen Interessen, die die Grundlage der Politik des Rumänischen Staates in den Donaukommissionen zu bilden haben, und sie müssen es sein, die unverrückbar, bei jeder Gelegenheit und unter jeder internationalen politischen Konjunktur, die Ziele, die Richtlinien und unsere Haltung vorschreiben.

Wenn wir nun, von diesem Standpunkte aus, die gegenwärtige Rechts- und Sachlage der Donau sowie die Vorschläge oder Anregungen, die uns im Zusammenhang mit der Abänderung des Donaustatuts und der beiden für sie bestehenden internationalen Kommissionen gemacht werden, prüfen und wenn wir aus der Geschichte der Entwicklung dieser Frage von 1856 bis heute die erforderlichen Lehren in Bezug auf die unter der heutigen Konjunktur von uns einzunehmende Haltung ziehen, müssen wir zu gewissen Schlussfolgerungen gelangen, die im Folgenden dargelegt werden: »

1. DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION DER DONAUMÜNDUNGEN. « Was die Europäische Kommission der Donaumündungen betrifft, müssen wir anerkennen, dass sie immerhin der wirtschaftlichen Entwicklung unseres Landes überaus grosse Dienste geleistet hat, obwohl durch ihre Anwesenheit unsere Hoheitsrechte verletzt werden, da sie bei den Donaumündungen auf unserem Territorium, einen Staat im Staate bildet. Durch die seltene Energie und Tüchtigkeit ihrer alten Ingenieure — an der Spitze mit dem grossen *Hartley* — war sie imstande, innerhalb zweier Jahre, der Donau einen bequemen Ausgang zum Meere zu ermöglichen und hat nachher die Arbeiten an den Mün-

dungen weiter konsolidiert und sie über 60 Jahre lang unter den besten Schifffahrtsbedingungen erhalten. Hierdurch hat diese Kommission eine fortwährende Exportsteigerung der landwirtschaftlichen Erzeugnisse unseres Landes veranlasst und erleichtert und somit auch die Urbarmachung von sehr grossen, bisher noch un bebauten Flächen der Steppen usw. ermöglicht, welche die Arbeitskraft unseres Volkes verwertete, und eine unvorhergesehene wirtschaftliche Entwicklung des Landes schuf.

Andererseits war sie durch ihre grosse internationale Autorität imstande, die Schifffahrtsgebühren, welche für die Verbesserungsarbeiten der Schiffbarkeit der Donaumündungen und des Donaukanals notwendig waren, einzuheben und bei den Schiffen sämtlicher Nationen die Anwendung der laut Schifffahrtsverordnung nötigen Massnahmen strengstens durchzuführen. Die Anwendung dieser Massnahmen hätte das damalige kleine Rumänien der Widersetzung einiger grossen Staaten gegenüber nicht erzwingen können, insbesondere nicht dem damals ebenfalls an die Donau grenzenden Russland gegenüber, von dem bekannt ist, dass es keine Gelegenheit versäumte, die Donaumündungen von neuem versanden zu lassen, um dadurch den Warenzustrom für sich zu gewinnen, und den Handelsverkehr des eigenen Hafens *Odessa* zum Schaden der rumänischen Häfen zu entwickeln. Auf diese Weise erfüllte die Europäische Kommission in unserem Lande die Rolle eines Pufferstaates zwischen dem kleinen Königreich Rumänien und den grossen Staaten mit entgegengesetzten Interessen. Die Dienste, die sie unserem Lande leistete, waren so gross, dass, anlässlich der Einweihung eines neuen Kanals des Sulinaarmes, unser unvergesslicher König Carol I. sagen konnte: « Die Rumänen betrachten die Europäische Kommission als eine nationale Institution ». Nach dem Weltkrieg jedoch haben sich die Dinge vollkommen gewendet. Die neue Zusammensetzung der Europäischen Kommission und die Lage der Weltwirtschaft haben

es mit sich gebracht, dass die beteiligten Staaten nicht mehr im gleichen Masse durch die materiellen Interessen ihrer Schifffahrt an dem Problem der Schiffbarkeit der Donaumündungen interessiert waren. Die Instandhaltung der Schiffbarkeit auf der Sandbarre der Sulina-Mündung wurde auch durch eine ungünstige Änderung der Naturbedingungen und die Entfernung von der Küste des nord-südlichen Meeresküstenstromes, welcher bisher die Sandbänke, die sich vor der Mündung des Sulinaarmes bildeten, automatisch reinigte, zu einem viel schwierigeren Probleme. Die Mündung von Sulina ist heute bedroht, den Zugang zum Meere gänzlich zu verlieren, sodass es notwendig war, die Schaffung einer neuen Mündung vorzuschlagen, oder sogar das vollkommene Verlassen des Sulinaarmes ins Auge zu fassen¹. England hatte früher an der Donau ein kapitales Interesse, u. zw. Malta, den Suez, usw., ja sogar seine Hauptstadt mit rumänischem Getreide zu versorgen. Zu diesem Zwecke kamen unzählige englische Schiffe aus England mit Eisen und Kohle beladen, um unsere Häfen, mit Getreide beladen, zu verlassen. Heute hat es dieses vitale Interesse nicht mehr, da es ebenso bequem, ja sogar billiger, jenseits des Ozeans seinen Bedarf an Getreide eindeckt. Es hat nun hier kein spezielles Interesse mehr, sondern nur dasjenige, welches es überall verfolgt, nämlich jeden Wasserhandelsweg zu kontrollieren.

Deutschland, das Englands Rolle in den Handelsbeziehungen zu Rumänien übernommen hat, und das es notwendig hat, sich bei uns mit Lebensmitteln, flüssigem Brennstoff, Mineralölen und Rohstoffen einzudecken, ist nun nicht mehr in der Kommission, während die französische und die italienische Schifffahrt auf der Donau heute von verhältnismässig ge-

1. Gr. Antipa, *Quelques observations concernant les bases géophysiques des travaux destinés à assurer la navigabilité des bouches du Danube*, Mémoire présenté à la C.E.D.D. en Janvier 1938, Bull. de la Sect. Scient. de l'Académie Roumaine, Tome XIX-ème.

ringer Bedeutung sind. So sind es also heute nur zweitrangige Interessen, welche die in der Kommission für die Schiffbarkeit der Donaumündungen vertretenen Staaten untereinander verbinden, und es ist nicht ausgeschlossen, dass diese Interessen einmal als Kompensationsgegenstände dienen können, wie dies im Jahre 1883 mit dem Vorschlage Barrère der Fall war.

Somit sind die wassertechnischen Probleme im Vergleich zur Vergangenheit sehr erschwert; der technische Dienst der Kommission, der früher von den grossen Ingenieurkapazitäten *Hartley* und *Kühl* geleitet wurde, liegt heute in ganz mittelmässigen Händen. Seit fast 20 Jahren versucht man, eine Lösung für die Erhaltung des Zuganges zum Meere zu finden, ohne bisher einen Entschluss gefasst zu haben, sodass wir Gefahr laufen, eines Tages das Ausgangstor des Exportes unserer Landesprodukte verschlossen zu finden. Auch die sogenannten internationalen Sachverständigen, die beratenden Ingenieure, welche die Hauptrolle spielen, werden nicht nach ihrer Leistungsfähigkeit von allen Mitgliedern der Kommission zusammen gewählt, sondern jeder der beteiligten Staaten ernennt seinen beratenden Ingenieur und diese begnügen sich dann damit, aus der Ferne oft auch unzusammenhängende Gutachten abzugeben, ohne gezwungen zu sein, an Ort und Stelle nachzuforschen und die durchaus eigenartigen Naturbedingungen des Deltas und des Schwarzen Meeres aus eigener Anschauung kennen zu lernen. Die Kommission ist, in ihrer heutigen Zusammensetzung, nicht mehr fähig, das grosse technische Problem, das sich ihr stellt, zu lösen und hat bewiesen, dass sie nicht einmal mehr fähig ist, die finanzielle Lösung zur Ausführung der unbedingt notwendigen Arbeiten zu finden, denn die beteiligten Staaten verweigern es, eine Anleihe zu diesem Zwecke zu garantieren.

Andererseits hat die Kommission heute (im Mai 1938) nicht einmal die Rolle des Pufferstaates mehr, denn

Russland hat aufgehört, ein Uferstaat zu sein. Die fremden Staaten, die an der Kommission teilnehmen, begnügen sich nun damit, von den Vorrechten, die sie besitzen, für ihre kleinen Interessen zum Nachteile unserer Suveränität Nutzen zu ziehen, indem sie hier Beamte aus ihren Ländern ernennen, die nicht durch aussergewöhnliche Fähigkeiten dafür geeignet sind, oder sie machen unnötige Ausgaben für unsichere Arbeiten. Hingegen ist der rumänische Delegierte in der Kommission oft gezwungen, einen schweren und ungleichen Kampf für die berechtigten Interessen und natürlichen Vorrechte seines Landes zu führen, und sieht sich öfters behindert, *das* zu tun, was für die Sicherstellung der Schiffbarkeit der Donaumündungen erforderlich wäre. Da dies die tatsächliche Sachlage ist, müssen wir uns die Frage stellen: Kann heute die Europäische Kommission noch einen Zweck haben? Die Antwort auf diese Frage muss, angesichts der oben geschilderten Bilanz über die Tätigkeit dieser Kommission, folgende sein:

1. Aus vielen höheren politischen Gründen ist die Aufrechterhaltung einer von der « Internationalen Kommission oberhalb Brăilas » unabhängig arbeitenden « Europäischen Donaumündungen-Kommission » *angezeigt*. Als Beaufsichtigungsorgan Europas für die Anwendung des Freiheitsprinzips der Schifffahrt bei den Mündungen dieses Flusses — dank welchem Prinzip auch Rumänien in der Vergangenheit in verschiedenen schweren politischen Lagen (die sich aber auch in der Zukunft noch wiederholen könnten) oft seine Rechte mit Erfolg verteidigen konnte — und der Erhaltung der Schiffbarkeit, und auch angesichts der grossen Autorität, welche sich diese Kommission innerhalb von 80 Jahren erworben hat, bleibt sie, sowohl für uns wie auch für alle an der Schifffahrt und dem Handel auf diesem Flusse interessierten Staaten, noch eine *absolute Notwendigkeit*. Diese Europäische Kommission muss jedoch eine andere Zusammensetzung, andere Rechte und auch andere Befugnisse erhalten.

2. Angesichts der grossen Wichtigkeit der Handelsbeziehungen zwischen Rumänien und Deutschland ist es ebenfalls eine Notwendigkeit, dass Deutschland, in seiner Eigenschaft als grosse Seemacht und mit grossen Handelsinteressen an den Donaumündungen, von nun an erneut an der Europäischen Kommission teilnimmt.
3. An dem Wiedereintritt Russlands haben wir heute — und auch die Kommission selbst — nicht mehr das alte Interesse, da Russland nicht mehr Uferstaat ist, selbst keine Donauschiffahrt besitzt und unsere Handelsbeziehungen nur sehr gering sind. Russland hat sogar unseren Belangen entgegengesetzte Interessen, da uns seine Haltung aus der Vergangenheit zeigt, dass es bei jeder sich bietenden Gelegenheit versucht, eine Entfaltung unserer Donauhäfen zu verhindern, um zu erreichen, dass der Handelsverkehr auf der See in seine Häfen am Schwarzen Meer führt.
4. Rumänien hat kein Interesse daran, dass auch andere fremde Staaten, die dazu vorgeschlagen wurden, sich in die Angelegenheiten der Donaumündungen einmischen.
5. Die Befugnisse der Europäischen Kommission — von nun an aus Rumänien und den vier Seestaaten zusammengesetzt — beschränken sich auf die Überwachung der Art und Weise, wie Rumänien die Freiheit der Schiffahrt erfüllt, wie es die Flusspolizei bewerkstelligt und wie es die Fahrtrinne erhält. Hierzu jedoch braucht die Kommission nicht mehr die grossen Vorrechte, die unser Hoheitsrecht auf unserem eigenen Gebiete verletzen. Rumänien muss als Staat, auf dessen Grund und Boden sich der Fluss befindet, von allen seinen natürlichen Rechten Gebrauch machen können — wie es auch Holland bei den Rheinmündungen tut — und muss die Freiheit haben, seine vitalen Interessen den nationalen Erfordernissen entsprechend selbst leiten zu können. Dies alles selbstverständlich unter der Reserve, dass die Freiheit der Schiffahrt für alle Staaten peinlichst respektiert wird.
6. Somit muss Rumänien das Recht haben, seine eigenen

Ingenieure zu ernennen, oder als Sachverständige technische Kapazitäten aus jedem Lande anzustellen, sei es um alle zur Erhaltung der Gewässer in schiffbarem Zustande erforderlichen Arbeiten, die aus den aus Schiffsgebühren stammenden Mitteln gedeckt werden, zu studieren und auszuführen, sei es um eventuell auch andere Häfen an den Donaumündungen zu bauen, die im Interesse der Schifffahrt und des sicheren Zuganges zum Meere notwendig werden sollten. Desgleichen muss das Schiffsinspektorat und die Gerichtsbarkeit der auf dem Gebiete des Landes befindlichen Gewässer dem rumänischen Staate unterstehen.

7. Der grossen internationalen Verantwortung gegenüber, die unserem Lande jetzt zukommt, nachdem es einen Teil der gegenwärtigen Befugnisse der Kommission übernehmen wird, ist es unbedingt notwendig, dass in der Organisation der zu diesem Zwecke zu errichtenden Dienststellen ein vor allen innerpolitischen Einflüssen gesichertes Arbeiten vorgesehen wird, welches die Kontinuität in der Durchführung eines gut festgelegten Arbeitsprogramms und seiner Finanzierung gewährleistet. »

2. DIE INTERNATIONALE KOMMISSION VON BRĂILA STROMAUFWÄRTS. « Durch das Eintreten Deutschlands in alle Rechte des vormaligen Österreich hat sich die Lage der Internationalen Kommission von Brăila stromaufwärts von Grund auf geändert. Es ist daher angezeigt, dass wir über die näheren und weiteren Absichten der deutschen Politik genau unterrichtet werden.

Da Deutschland auf einem grossen Teil des Stromes die beiden Flussufer beherrscht, liegt es in unserem Interesse, aus allen Kräften auf dem Prinzipie von 1815 zu bestehen, laut welchem die Donau in Bezug auf die Schifffahrt ein internationaler Fluss ist.

Die Geschichte lehrt uns, dass die schweren Kämpfe, die wir in früheren Zeiten führen mussten, sich auf das Prinzip

der freien Schifffahrt und der Hoheitsrechte in unseren Territorialgewässern stützten. Dieser Beweisgrund hat uns jedesmal die Kraft gegeben, uns energisch zu widersetzen und die Verletzung unserer Rechte zu verhindern. Wir glauben, dass auch in Zukunft das oben erwähnte grosse allgemeine Völkerrechtsprinzip uns dazu berechtigen wird, nicht nur unsere direkten Rechte, sondern auch die Interessen sämtlicher übrigen Uferstaaten zum Wohle der gesamten Donauschifffahrt zu behaupten.

Rumänien, auf dessen Gebiet der wichtigste Teil des grossen Stromes liegt, wird seine Hoheitsrechte, die freie Schifffahrt auf der Donau und auf ihren Verbindungskanälen zum Rhein und zur Elbe bis zur Nordsee behaupten und verteidigen. Unter dem einheitlichen Schifffahrtsregime werden wir auf der Notwendigkeit der Aufrechterhaltung einer internationalen Kommission bestehen müssen, die — aus allen Uferstaaten zusammengesetzt, und eventuell auch mit einem Delegierten der Europäischen Kommission ergänzt — die Sicherheit bieten wird, dass das Prinzip der freien Schifffahrt in allen diesen Gewässern zur Anwendung kommt. Die Arbeiten für die Erhaltung der Schiffbarkeit werden von jedem Staat auf seinem Territorium vorgenommen, gegebenenfalls unter vorheriger Verständigung mit den anderen daran ebenfalls interessierten Staaten. Die zur Deckung der Ausgaben und zur Erhaltung der notwendigen Dienststellen erhobenen Gebühren dürfen die Höhe der laufenden Ausgaben und der Amortisation der Anleihen nicht übersteigen. Diese Gebühren werden nicht nach der Natur der beförderten Waren, sondern nur im Verhältnis zur Tonnage der Schiffe berechnet, wie es auch die Europäische Kommission der Donaumündungen tut.

Auf jeden Fall glaube ich nicht, dass es in unserem Interesse liegt, das vorgeschlagene Prinzip der bilateralen Verhandlungen anzunehmen, da das Schifffahrtsregime auf der Donau eine Angelegenheit bleiben muss, die in glei-

chem Masse sowohl die Uferstaaten, als auch die internationale Schifffahrt angeht. Die Aufrechterhaltung der freien Schifffahrt, ihre Regelung entsprechend der allgemeinen Interessen und die Erhaltung der Fahrtrinne werden gemeinsam von allen direkt Interessierten erörtert und gelöst werden müssen. Daher denke ich, dass wir aus all den obigen Gründen den Vorschlag nicht annehmen können, dass diese internationale Kommission sich bis zu den Donaumündungen ausdehnt und die Europäische Kommission ersetzt. Gerade die Anwesenheit dieser «Europäischen Kommission», welche die freie Schifffahrt und die Erhaltung der Schiffbarkeit der Donaumündungen garantiert, zeigt die Notwendigkeit der «Internationalen Kommission». Sie wird die freie Schifffahrt sicherstellen und die Schiffbarkeit der ganzen übrigen Donau mit ihren sämtlichen Verbindungskanälen zu anderen Stromsystemen erhalten. Genehmigen Sie, Herr Minister, die Versicherung meiner ausgezeichneten Hochschätzung».

F O L G E R U N G E N

Aus dem bisher Geschilderten und vor allem aus den Darlegungen meiner letzten hier wiedergegebenen, dem Minister des Äusseren vorgelegten Denkschrift sind die Grundprinzipien, welche unsere ständige, aufrichtige und offene Politik in der Donaufrage leiten müssen, klar zu ersehen. Diese hätten unser Verhalten sowohl in der internationalen politischen Konjunktur von 1938, wie auch in jeder anderen Lage diktieren müssen. Die Europäische Donaukommission bildete für uns jedenfalls ein sehr heikles Problem, da unsere lebenswichtigen Interessen an den Donaumündungen gefährdet waren. Rumänien war bedroht, das Ausgangstor für seine Erzeugnisse bei Sulina

gesperrt zu sehen, und sich auf diesem Wege auch nicht mehr mit den Waren, die es notwendig hatte, eindecken zu können.

Es wurde also ein Regime fortgesetzt, das unsere Hoheitsrechte verletzte. Die Europäische Donaukommission mit den bisherigen Rechten war nun nicht einmal mehr durch den mächtigen Einfluss des grossen östlichen Nachbarn zu rechtfertigen, da dieser durch den Anschluss Bessarabiens an Rumänien kein Uferstaat mehr war. Diese Lage entsprach somit nicht mehr der Würde des neuen Königreiches und musste sofort geklärt werden.

Nach einer freundschaftlichen, jedoch energischen Demarche und in Übereinstimmung mit den Verhandlungen, die mit den Regierungen der beteiligten Staaten geführt worden waren, wurde eine Abänderung der Zusammensetzung, der Rechte und der Befugnisse der Europäischen Kommission gefordert.

Aus diesem Grunde fand im Sommer 1938 in Sinaia eine ausserordentliche Sitzung der Europäischen Kommission statt, und es wurde dort ein besonderer Vertrag abgeschlossen, laut welchem der Zutritt Deutschlands und die Übernahme seitens des Rumänischen Staates des technischen Dienstes mit sämtlichen Installationen, Werften und Baggerausrüstungen, Schiffen usw., die im Besitz der Kommission waren, sowie auch des Dienstes des Schiffsfahrtsinspektorates mit allen seinen Verwaltungs- und juridischen Befugnissen beschlossen wurde.

Rumänien wurde demzufolge, nach 84 Jahren demütigender Geduld, endlich vollkommen Herr in seinem Hause. Jetzt sind wir frei, unsere lebenswichtigen Interessen zu studieren und zu erkennen, die für die Verbesserung der Schifffahrt des Stromes von uns für notwendig befundenen wasser-technischen Arbeiten, sowie seine Ausrüstung mit den modernen Einrichtungen zu beschliessen, zu finanzieren und durchzuführen, bei uns die eigenen Gesetze durch

eigene Richter und durch im Namen des Königs gefällte Urteilssprüche zur Anwendung zu bringen usw.

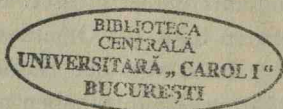
Das Gleiche hat sich auch mit der Internationalen Kommission ereignet, von der wir alle dachten, sie läge in den letzten Zügen. Dank ebenfalls unserem energischen Eingreifen, hat sie sich unter den schwersten Umständen als sehr lebensfähig erwiesen. Das jetzt in Belgrad auf Veranlassung Rumäniens dekretierte Reglement für die Kontrolle, den Polizei- und Sicherheitsdienst der Schifffahrt auf diesem Teil der Donau, entspricht einem dringenden Erfordernis der Zeit und stellt sich jedem Versuch, die Kriegsvorgänge in die Gewässer dieses internationalen Stromes auszuweiten, hemmend entgegen. Dieses Eingreifen erfolgte rechtzeitig und hat Frieden und Harmonie dorthin getragen, wo andere Interessierte Konflikte und Unordnung hervorzurufen hofften.

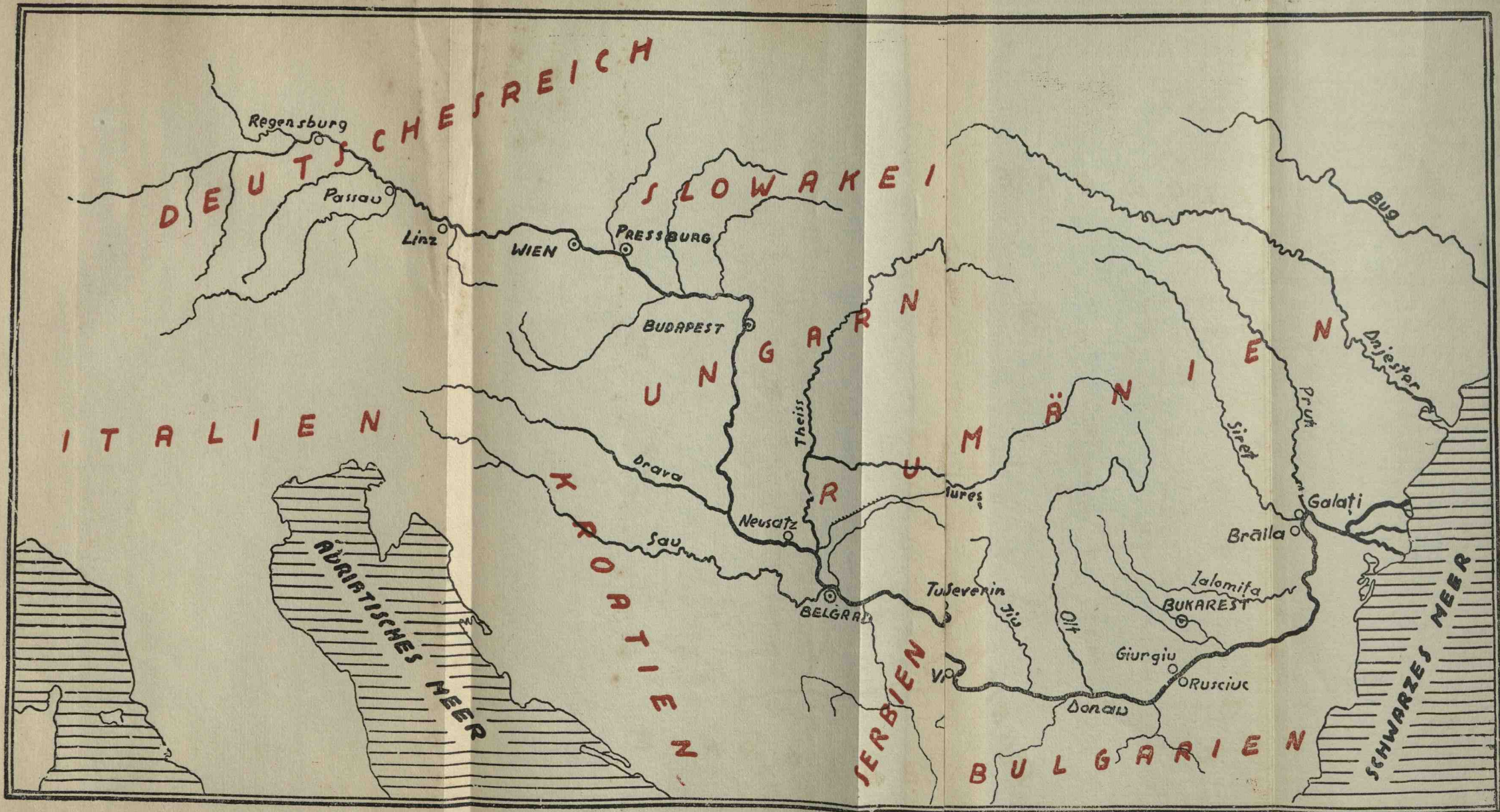
Die energische Leitung des Staates machte sich nicht nur in Bezug auf die politische Seite der Donaufrage, sondern auch in allen Zweigen der wirtschaftlichen, industriellen, kommerziellen, finanziellen Schifffahrtstätigkeit usw. bemerkbar, die in der gleichen Weise von Fremden beherrscht waren, wie früher viele unserer nationalen Reichtümer von ihnen in Beschlag genommen worden waren. Durch die Vergrößerung des nationalen Parkes für die See- und Flussschifffahrt, der Bagger- und der ganzen hydraulischen Ausrüstung, der Schiffswerften usw. wird unser Einfluss auf die Donauschifffahrt immer grösser. Die zahlreichen in den Häfen erbauten Silos, die Organisation der Genossenschaften und die grossen von der Nationalbank zu solchen Zwecken gewährten Kredite haben auch den Getreidehandel, somit das Ergebnis der Arbeit von 82% der rumänischen Bevölkerung, aus der Sklaverei der fremden Monopole befreit.

Auch die drastischen Massnahmen für die Gesundung der Verwaltung und Beseitigung der Schiebungen bei den

Aktiengesellschaften, haben die Entfaltungsmöglichkeiten der nationalen Wirtschaft gehoben, die jetzt dem rumänischen Volke in seinem Land ein weites Betätigungsfeld bietet.

Die natürlichen Reichtümer des Landes werden ausgebeutet werden, und dort, wo es sich als notwendig erweist, wird in ehrlicher Zusammenarbeit — ohne politische Monopol- und Aneignungsbestrebungen — das fremde Kapital herangezogen und ihm entsprechende Gewinne zugesichert werden, sofern es sich in den Rahmen der höheren Interessen der nationalen Wirtschaft einfügt und nicht mehr ausschliesslich den oftmals mit den Interessen des Landes im Gegensatz stehenden Zwecken anderer Staaten dient. An diese grossen Taten muss insbesondere jetzt erinnert werden, wo die Aufmerksamkeit jedes Rumänen angestrengt auf die Zukunft seines Landes und die Sicherstellung der Rechte seiner Bevölkerung auf ein freies nationales Leben gerichtet sein muss.





DAS DONAUBECKEN