

4. ZUSAMMENFASSUNG

Im April 1916 wurde in Rumänien der Ausbau der Donau und Donauschifffahrt geplant: beim allgemeinen Frieden sollte eine Wasserstraße "sans obstacles artificiels (douanes, péages etc.)" vom Schwarzen Meer bis zum Rhein geschaffen werden und diesen einschließen. Ingenieuren und Geldgebern der Entente, so hieß es, eröffnete sich hiermit ein Betätigungs-feld. (75)

Im Mai 1918 wurde diesen Bestrebungen insofern ein Ende gesetzt, als Deutschland und Österreich-Ungarn inzwischen ganz ähnliche Pläne verfolgt (eine spätere Verbindung mit dem Rhein) und mit dem Friedensvertrag realisiert hatten: die Aufstellung genauer Richtlinien für den technischen Ausbau der Donauschifffahrt und eine Donau frei von Gebühren und Abgaben gemäß den Bestimmungen von 1856, die nur Abgaben für die Instandhaltung und Sicherung des Stromes vorsahen - infolgedessen war die eigenmächtige rumänische Hafensteuer auf ein- und ausgeführte Waren in Höhe von 0,5 % im 6. Kapitel des Friedensvertrags abgeschafft worden. Die Vertragsfestlegungen für die E.D.K. - die Rumänien als einengend empfand - (76) und die vorgesehenen Bestimmungen der Donauschifffahrtsakte bewegten sich ganz in dem Rahmen, den die internationalen Abmachungen des 19. Jahrhunderts gesetzt hatten; dies betraf auch weitestgehend die Änderungen bezüglich der einzubeziehenden Teilnehmerstaaten. Gleiches gilt ebenfalls für die im 6. Kapitel des Friedensvertrags festgehaltenen Abschnitte über das Eiserne Tor.

Akzente eines Siegfriedensschlusses dagegen zeigen die Regelung über die Donaustationäre, ein Teil des Schifffahrtsabkommens sowie die Abkommen über die Werften. Für Kriegsschiffe auf der Donau wurde die vom Berliner Vertrag vorgesehene Sperrzone zwischen dem Eisernen Tor und dem Einflußbereich der E.D.K. aufgehoben. Die ehemals erschreckend umfangreiche Forderung des Reichs, die den Erwerb der besetzten Donau-Hafenanlagen vorsah, war, wie sich gezeigt hat, erst in Berlin und dann in Bukarest so sehr verringert worden, daß ihre ursprüngliche Form kaum mehr kenntlich war. Aus ihr resultierten die rumänische Zusage, die Elevatoren dem Reich weiter zur Verfügung zu stellen; die gegenseitige Zustimmung der beteiligten Staaten zur Verpachtung von Uferstreifen; und die Werftabkommen. Während Rumänien an Deutschland und Österreich-Ungarn mit der Verpachtung Turn-Severins nicht nur einen großen Werftbetrieb, sondern auch einen strategisch bedeutenden Punkt abgab, war die "Werft" von Giurgiu - laut Kühlmann "ein stolzer Name für eine wenig bedeutende Reparaturwerkstatt für Donaukähne" - (77) dem Reich wohl wichtig, doch sollte der Pachtvertrag, mit den vielen Einschränkungen von rumänischer Seite, nicht überschätzt werden.

Die Motivation für diese letzten Forderungen ist schwer zu bestimmen. Strategische und wirtschaftliche Intentionen sind so stark gemischt, daß einmal die einen, dann die anderen zu überwiegen scheinen. Bemerkenswert ist, daß das Engagement für ihre Aufstellung und Durchsetzung weniger von den wirtschaftlichen Stellen Deutschlands und Österreich-Ungarns ausging, als vielmehr von OHL und AOK, Reichsmarineamt und Marinesektion des k. u. k. Kriegsministeriums.

75) Conférence tenue à la Maison de la Presse en Avril 1915 - B. C., St. Georges LXXXIX/2.

76) "Rumänien hat das Bestreben der E.D.K. stets und mit Recht als eine Beschränkung seiner Souveränitätsrechte empfunden." (Vertreter der Dt. Regierung bei der E.D.K. an OKM Asto, Brăila 1918 VI 25, T. Nr. 76, S. 6 - BA MA, F 1133 PG 60913).

77) Kühlmann, Erinnerungen, S. 561.