

Fragen der Donaugestaltung zwischen Quelle und Mündung.

Von Heinz Scheibenpflug.

Die Bedeutung, die der Donau als Schifffahrtsweg, als Vermittler des Handels zwischen Mitteleuropa und dem Balkan, als Durchzugsstraße, aber auch für den Reise- und Fremdenverkehr zukommt, ergibt sich aus der Tatsache, daß sie allein es ist, die von allen großen europäischen Strömen den Weg nach Osten nimmt. Nach Süden, Norden und Westen strömen die Gewässer Europas aus allen Gebirgen hinab, der Weg nach Ost aber bleibt der Donau vorbehalten. Sehen wir von der Wolga ab, die wir, weil jenseits der europäischen Kulturgrenze gelegen, auch nicht als europäischen Fluß betrachten können, dann ist die Donau der mächtigste Strom des Kontinents und stellt mit einer Länge von 2800 km den Rhein mit seinen nur 1300 km weit in den Schatten. Allerdings hat der Rhein den Vorteil in die offene Nordsee zu münden, indes die Donau ihren Lauf in einem Nebenmeer beendet und auch noch den Nachteil einer besonders reichen Strömung, einer hindernisreichen Streckengliederung und eines starken Gefälles vor allem zwischen Passau und Wien hat.

Dennoch ist die Bedeutung dieses Stromweges groß und uns als Weg eines deutschen Stromes auch besonders lieb und wert. Deutsch ist dieser Strom in seinem Quellgebiet und in seinem gesamten Oberlauf, deutsch auf eine Strecke von rund 1000 km hin. Und deutsch ist das Wesen und Wirken der Donau auch im weiteren Verlaufe, denn sie war immer der Weg der deutschen Kolonisten und sie ist das ewig erinnernde Band, das diese Vorposten der deutschen Kultur im Osten Europas an ihre Heimat bindet, mögen sie in Mittelungarn sitzen oder im Banat, in Bessarabien oder in der Dobrudscha!

Die Bedeutung dieser Durchzugsstraße aus dem Herzen Europas in die Balkanländer hinunter erhellt auch aus den Bemühungen aller anderen schiffahrenden Staaten Europas um ihre Rechte an diesem Strom. Es ist selbstverständlich, daß die Niederringung Deutschlands am Weltkriegsende auch dazu benützt wurde, seine Wasserstraßen unter die Oberhoheit der „Siegerstaaten“ zu stellen. Es wurde eine „Internationale Donaukommission“ geschaffen, die alle Fragen der Donauschifffahrt entschied und so die grundlegendsten Hoheitsrechte an Stelle der zuständigen Staaten ausübte. Die Wasserstraßen des Altreiches wurden ebenso „internationalisiert“ wie die Donau und die Gelegenheit benützt, den tschechischen Korridor und damit den Ausgang zur Donau zu schaffen. Als ausübende Kontrollmächte hielten Frankreich und England Kanonenboote auf der Donau, während den „besiegten“ Uferstaaten selbst das Recht auf Kriegsfahrzeuge nicht zugestanden

wurde. Daß diese Maßnahmen nicht geeignet waren, einen großzügigen Ausbau des Donauweges zu fördern, versteht sich von selbst.

Die Pläne, die mitteleuropäischen Wasserwege durch Kanalbauten untereinander zu verbinden, sind sehr alt; der aussichtsreichste und auch wirtschaftlich bedeutendste war immer der Rhein—Donauweg. Die Verbindung des Ostens Europas mit der Nordsee auf dem Wasserwege und vor allem die Verbindung mit dem Schwerindustrialgebiet am Rhein ist ungeheuer wichtig. Der bestehende Ludwigskanal ermöglichte nur einen sehr beschränkten Verkehr kleiner Schiffe und so war denn der Bau der Großschiffahrtsstraße Rhein—Main—Donau ein ganz wesentlicher Punkt des Aufbauprogramms im neuen Deutschland. Daß das wiedererstarkte Reich zunächst die Internationalisierung der Wasserstraßen aufhob, erscheint uns für einen starken Staat als Selbstverständlichkeit. Durch die Heimkehr der Ostmark ins Reich wurde der Anteil Deutschlands an der Donau um nahezu 400 km schiffbaren Weges vermehrt und aus Gründen der Industrie die Beschleunigung des Ausbaues der Rhein—Donauverbindung besonders wünschenswert. All diese Dinge rücken nun die Donau auch wieder in erhöhtem Maße in den Blickpunkt des Natur- und Heimatschutzes und so wird dieser Überblick über die wesentlichsten Donaufragen zwischen Quelle und Mündung willkommen sein.

Die Donau ist erdgeschichtlich viel älter als der Rhein, denn zur Zeit, da sie ihre Wässer schon im Schwarzwald sammelte und nach dem Osten führte, war dem Rhein der Ausweg nach Norden noch verlegt und bestand lediglich der Oberrhein als Zubringer für Rhone und Donau. Als dann, im späten Pliozän, der oberrheinische Grabenbruch die Laufverlegung und den Anschluß an die Nordsee ermöglichte, begann eine derart starke Abräumung des Schwarzwaldes, daß es sehr bald zu den üblichen Verlegungen der Wasserscheide und zu den aus allen anderen Gebirgen Europas ebenfalls bekannten „Anzapfungen“ kam. Eine Reihe von Schwarzwaldflüssen wurden damals der Donau abspenstig gemacht und zum Rhein hin abgelenkt. Wir können an diesen Flußläufen deutlich den scharfen Knick in ihrem Verlauf sehen, der sie aus Osten abbiegen ließ. Sehr deutlich ist dies vor allem auch bei der Wutach, die vielleicht das einstige Kopfstück der Donau, ihr eigentlicher Quellfluß gewesen ist. Diese Eroberertätigkeit des Rheins im Donaugebiet ist deswegen interessant, weil der Rhein auch noch heute das Einzugs- und Flußgebiet der Donau dauernd anzapft und zwar im weiteren Verlaufe des sich bei Donaueschingen aus Brigach und Brege bildenden Donauflusses, das nach seinem Eintritt in die Jurafalte der Schöbischen Alb in ein ausgeprochenes Karstgebiet gerät. Überall sind Klüfte und Höhlen, dolinenartige Einsenkungen und Spalten im Gestein entwickelt und auch die vielfach aus-

tretenden starken Quellen deuten auf die Karstnatur der Landschaft hin. Ihr fällt nun auch die junge Donau zum Opfer, weil zwischen Immendingen, Tuttlingen und Friedingen mehrere Klüftstellen das oft völlige Versiegen des Donauwassers bewirken, das weiter unten im Badischen wieder zum Vorschein kommt und zwar zum allergrößten Teil in der Achquelle, die diesem Umstand den Ruhm der größten Quelle Europas verdankt. Als mächtiger Schwall tritt hier das Wasser aus und kann schon nach ganz kurzem Lauf ein Kraftwerk treiben. An Singen und dem Hohentwiel vorbei strömt es dann dem Bodensee und damit dem Rhein zu.

Daß zwischen Immendingen und Tuttlingen das Flußbett im Sommer oft monatelang völlig trocken liegt, ist nun nicht nur ein bedeutender landschaftlicher Nachteil und eine Störung all der Lebensgemeinschaften dieser Flußlandschaft, sondern es hat auch eine wesentliche praktische Bedeutung: es macht hier weite Gebiete wasserlos und bringt für sie alle Nachteile einer verkarsteten Landschaft mit sich. Bodenentwertung und Verschlechterung der Ackerbaumöglichkeiten, Abnahme der Futtererträge und all die Folgen einer starken Senkung des Grundwasserspiegels treten auf. Streitigkeiten um die Wasserrechte sind überall häufig und bedürfen immer wieder ganz besonders vorsichtiger Regelung. Fast immer geht es dabei um den Besitz der Wasserscheide, weil er den entscheidenden Einfluß auf alle Nutzungsmöglichkeiten sichert. Wenn sich nun in den Streit um diese Donauversicherung im Schwäbischen die höchsten Landes- und Reichsbehörden eingemengt haben, so geht daraus die über den lokalen Rahmen hinausgehende Bedeutung dieser Angelegenheit hervor. Es ist selbstverständlich, daß man in Württemberg eine Regelung und Maßnahmen zugunsten der Donau wünscht und es ist ebenso selbstverständlich, daß man im Badischen eine solche Regelung fürchtet, weil sie die Wasserbringung der Achquelle zumindest stark beeinflussen würde. So wurde denn im Vorjahr ein eigenes Donau-Ach-Gesetz erlassen und die Entscheidung über die ganzen Fragen direkt in die Hände des Reichs Ernährungsministers gelegt. Damit ist aber auch vom Standpunkt des Naturschutzes aus eine unbedingte Gewähr für eine günstige Lösung gegeben, denn die Auffassungen über Natur- und Landschaftsschutz im Dritten Reich sind so eindeutig und verknüpfen die gesunde Beurteilung der wirtschaftlichen Notwendigkeiten so innig mit der pflichtgemäßen Fürsorge für den Schutz der deutschen Landschaft, daß man ihnen ruhig vertrauen kann. Über kurz oder lang wird also die Eroberertätigkeit des Rheins im Donaugebiet der Schwäbischen Alb auf ein erträgliches Maß zurückgeführt werden können und der ununterbrochene Zusammenhang zwischen Donauquelle und Mittellauf wieder gewährleistet sein. Er steht ja im

engen Zusammenhang mit der Bedeutung der oberen Donau als Schifffahrtsweg. Es ist bekannt, daß Ulm als Ausgangspunkt der Donauschifffahrt gilt. Hier ermöglicht das Wasser, das die Iller aus den Bergen des Allgäus bringt, das Einsetzen von Flößen, Plätten und kleinen Schiffen, während Regensburg bisher Ausgangspunkt der Großschifffahrt war. Der neue Großschifffahrtsweg wird auch diese Sachlage etwas ändern. Er folgt von Mainz bis Würzburg dem Lauf des Mains, der dann durch Schleusenbau und Erweiterungen bis hinauf nach Bamberg schiffbar gemacht wird. Von Bamberg führt nun die eigentliche Kanalstrecke, so wie bisher schon der Ludwigskanal nach Kelheim an der Donau. Die neue Wasserstraße folgt aber nicht diesem schon bestehenden Kanalweg, sondern wird ganz neu gebaut und mündet dann schließlich in die Altmühl ein, die bei Kelheim ihr Wasser in die Donau bringt. Hier wird also eine Hafenanlage entstehen und von hier aus werden auch noch gewisse Abänderungen im Donaubeet notwendig sein, um es für einen gesteigerten Großschifffahrtsverkehr geeignet zu machen.

Unsere Bedenken und Sorgen um die Störungen des Landschaftsbildes, die sich dadurch ergeben könnten, werden zerstört, wenn wir die bereits fertigen Anlagen in der „Kachlet“-Strecke bei Passau sehen. Die felsigen Ufer, die hier den Strom eine Strecke lang einengen und an denen sich die Schiffer beim Bergfahren entlang „hachelten“ (= „Kachlet“!), sind heute durch Schleusenbauten und Umgehungen jeder Gefahr beraubt worden. Der den Großbauten des neuen Deutschlands eigene, einfach-schöne Stil hat auch hier jede Störung des Landschaftsbildes vermieden. Sogar die Errichtung eines riesigen Großkraftwerkes, das in Verbindung mit den Schleusenanlagen gebaut wurde und 60.000 PS liefert, wirkt sich nicht un schön und verunstaltend aus. Für das Tier- und Pflanzenleben aber bieten die sich lange hinziehenden Altwässer und toten Arme, die Weiher und Tümpel, die dicht mit Schilf verwachsen und reich mit Wasserpflanzen belebt sind, ausgezeichnete Entwicklungsmöglichkeiten. Wer im Abenddämmern auf der Straße oder mit der Bahn aus Regensburg gegen Passau herabfährt, wird zwischen Bilshofen und Passau mit großer Freude die großen Scharen der Bläßhühner, die aufstiegender Ketten der Wildenten, die vorm Schilf stehenden Gruppen von Wasserläufern und die über der Sumpflandschaft fliegenden Kiebitze beobachten können.

Zu den landschaftlich ganz besonders schönen Teilen des Donautales gehört das Gebiet zwischen Engelhartzell, Hofkirchen und Obermühl, ein völlig abseits liegendes, einfaches Hügel land des Mühlviertels. Die wenigen Sommerfrischler und Wanderer, die sich hieher verirrt, fanden hier eine wahrhaft urtümlich gebliebene Landschaft

vor. Nun soll hier das linke Ufer die als wirtschaftliche Notwendigkeit anerkannte Donauuferstraße erhalten und außerdem aber das ganze Donautal als Naturschutzgebiete erklärt werden.

Linz wird eine ganz große Hafenanlage erhalten, weil hier Endpunkte der Erz- und Kohlenbeförderung gegeben sind und die Anlieferung für die im Entstehen begriffenen Hermann Göring-Werke erfolgt. Daß der Ausbau des Linzer Donauhafens im Zusammenhang mit den anderen Großbauten hier in einwandfreier Weise und in vorbildlichem Stil erfolgt, dafür bürgt uns nicht nur die Gesamteinstellung, die heute die deutschen Ämter für Baugestaltung und Raumordnung beherrscht, sondern auch der Schirmherr dieser Gestaltungen, der oberste Naturschützer des Reiches, Hermann Göring selbst. Ihm verdanken wir ja auch die Erklärung des weiten Auengebietes am linken Ufer der Donau unterhalb von Wien als Reichsjagdgebiet. Sie wird voraussichtlich im Jahre 1939 erfolgen können, wenn alle heute noch eingestreuten Privatbesitze bis hinab zur March in Reichseigentum überführt worden sind. Auch in Wien sind große Hafenanlagen geplant, die am rechten Ufer gebaut werden sollen. Der dafür ins Auge gefaßte Raum beherbergt keinerlei besondere landschaftliche Schönheiten oder Tier- und Pflanzenvorkommen von besonderem Wert. Die endgiltige Aufrollung der Gesamtfrage der Donaugestaltung bei Wien und die zu erwartende endgiltige Lösung können unserer Donaulandschaft nur Vorteile bringen. Die Bannlegung des Lobaugebietes und seiner Anschlüsse nach Osten hin, enthebt uns aller Sorgen um die Vogelwelt unserer Auen.

Gänzlich gewandelt in Wesen und Form ist die Donau nach ihrem Eintritt ins ungarische Tiefland. Aus dem „großen Wildbach“, den sie in Hinblick auf ihre alpinen Zuflüsse, die große Wassergeschwindigkeit und die rasche Veränderlichkeit der Wasserführung noch bei Wien darstellt, ist ein richtiger Strom geworden und wenn man etwa bei Apadin durch die weiten Schilf- und Waldwildnisse fährt, dann spürt man vielleicht zum erstenmal etwas von der Weite einer asiatischen Landschaft! Reich ist das Vogelleben und auch auf weite Sicht hinaus sind hier keinerlei Störungen zu befürchten.

Die Gewaltigkeit und die wahre Größe des Stromes aber hat nur der erlebt, der ihr Delta kennt. Fast unendlich scheint der Raum hier zu sein — wohin das Auge blickt weht grünes Schilf im Winde oder stehen die dichten Bestände der riesigen Silberweiden auf den erhöhten Schotterbänken. Riesenhaft das Gebiet des Deltas! Mit mehr als 4000 Geviertkilometer ist diese lediglich durch die Arbeit des Stromes angeschüttete Landschaft bedeutend größer als ganz Vorarlberg oder Braunschweig. Nur ein paar tausend Menschen wohnen in diesem weiten Raum, zusammengedrängt in die engstehenden

Hütten der russischen Störjäger siedlungen von Chilia und Balcov, von Ismail und Sulina. Weder der nördlich verlaufende Chilia-Arm mit etwa 70% des Gesamtwassers noch der St. Georgs-Arm, der weit nach Süden zieht und rund 20% des Gesamtwassers führt, eröffnet einen Ausgang ins Meer. Riesige Ablagerungen von Sand und Schluff verstopfen die Mündungen und lassen die Arme in einem Gewirr von Nebenläufen und Altarmen verlanden. Aufgestaute Lagunen und Seen sind ins Netz des Donaudeltas einbezogen. Hinter Tulcea werden die Wälder selten, nur bei Cooroman und Letea, den beiden einzigen Stellen des Deltas, die höher liegen als der Hochwasserpiegel der Donau, findet man noch interessante Eichen- und Silberweidenbestände. Alles andere wird vom Schilf beherrscht, das hier bis zu 7 und 8 m hoch wird. Dazwischen lebt eine bunte Sumpfpflanzengemeinschaft und in den Fahrrinnen und Kanälen blühen Millionen von See- und Teichrosen, schwimmen die zierlichen Blätter des Schwimmfarns und die großen Schwimmblätter der Wassernuss auf der Oberfläche des dunkel schimmernden Wassers. Die Schwankungen des Wasserstandes zwischen Niedrigwasser und Hochwasser betragen hier bis zu 6 m. Die großen schwimmenden Schilfflächen, die „Plaur“ heben und senken sich mit dem Wasserpiegel. Es ist für jeden Mitteleuropäer ein unvorstellbar schöner Anblick, vom Dampfer aus schon die großen Scharen der Silberreiher am Ufer stehen zu sehen. Fährt man mit einem Fischerboot ins Gewirr der Deltaarme hinein, so fliegen immer wieder Nachtreiher und Purpurreiher, braune Ibisse und Silberreiher auf und dann wieder schwebt die prächtige Gestalt des Fischadlers über den Schilfwäldern oder zieht ein Pelikan zum Strom hinaus, mächtig und eindrucksvoll in seinem ruhigen Schwingen.

Probleme gibt es auch hier im Mündungsgebiet. Jeden Tag müssen viele Baggerfahrzeuge den Sulinakanal hinausfahren und durch ihre Arbeit die Einfahrt für die Meeresschiffe frei halten, die auf diesem Wege bis nach Galatz und Braila fahren können. Das Gesamtgefälle Galatz—Sulinamündung beträgt lediglich 6 m. Der Sulinakanal stellt die kürzeste Verbindung vom Deltaanfang zum Meer hin dar, unterliegt aber heute einer bereits sehr unangenehm werdenden Versandung. Die von der Donau abgelagerten Mengen sind geradezu gigantisch und es erfordert enorme Kosten, hier die Schifffahrt zu ermöglichen. Seit dem Jahre 1867 bestand die Europäische Donaukommission, der die Hoheitsrechte auf der unteren Donau zustanden und die für alle Fragen des Donaudeltas zuständig war. Nun ist es vor wenigen Wochen Rumänien gelungen, eine Revision des Vertrages zu erreichen und die gesamte untere Donau in seine eigene Oberhoheit überführen zu können. Es hatte ja 1867 die nördliche,

1913 die jüdische Dobrutſſa erhalten und ist seit 1919 auch im Besitze Bessarabiens, so daß der gesamte Unterlauf der Donau auf rein rumänischem Boden liegt. Nun, da die rechtliche Frage geklärt ist, wird man auch an die Ausführung des seit Jahren bestehenden Planes denken, an Stelle der heutigen Fahrrinne im Sulinakanal eine völlig neue Verbindung mit dem offenen Meere herzustellen. Die Seeverbindung übers Schwarze Meer hin gewinnt ja ständig an Bedeutung und durch die Fertigstellung der Transiranischen Eisenbahn und die Verbindung mit türkischen Hafenorten ist ein weiterer Anreiz geboten. Schon heute hat Ungarn Schiffe laufen, die sowohl für die Strom- als auch für die Seefahrt geeignet sind. Der Ausbau des Großschiffahrtsweges zum Rhein wird auch den Verkehr durchs Delta beleben.

Auch hier aber haben wir die Gewähr, daß selbst eine so gewaltige Unternehmung wie die Kanalverlegung von Tulcea ins offene Meer keine wesentliche Störung in der Lebensgemeinschaft des Deltas nach sich ziehen könnte. Zu groß ist hier der Raum, zu gewaltig die Natur zwischen Sumpf, Schilfwald und Meer, als daß den Vögeln deswegen ihr Aufenthalt könnte verleidet werden. Die rumänische Naturschutzgesetzgebung und die straffe Durchorganisation der Fischereibetriebe, die überall errichteten Fischereiaufsichtsstationen und das Verständnis, das man der Natur entgegenbringt, gewährleisten einen vollen Schutz der wertvollen Vogelfauna hier im Delta und auch in dem zwischen Galatz, Braila und Cernavoda gelegenen riesigen Auen- und Sumpfgebiet der „Balta“. Der starke innere Widerstand Rumäniens und seiner Bewohner gerade in den naturnah und urhaft gebliebenen Gebieten gegen jede Steigerung des Fremdenverkehrs sind hier eine wertvolle Hilfe. Wer ins Donaudelta will, um das Erlebnis der letzten uralten Au- und Sumpflandschaft Europas zu haben und diesen einzigartigen Vogelreichtum zu schauen, der muß so viel Unannehmlichkeiten in Kauf nehmen, daß dadurch von vorneherein die richtige Auswahl getroffen wird.

So sehen wir denn viele Fragen ausgerollt, die in die künftige Gestaltung des Donaustromes eingreifen werden. Aber wir schöpfen Beruhigung aus dem Überblick der Sachlage. Die schützende Hand eines mit der zeitgemäßen Wirtschafts- und Raumordnung eng zusammenarbeitenden Naturschutzes ist über unseren Strom gehalten und in seinem Unterlauf schirmt er sich selbst durch die eigene Größe!

Naturschutz und Schule.

Anregungen für den Unterricht im Monat März.

I. Frühling! Es muß jedem Lehrer klar sein, daß der Frühling wie keine andere Jahreszeit Gelegenheit zur „Weckung von Liebe

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Natur und Land \(vormals Blätter für Naturkunde und Naturschutz\)](#)

Jahr/Year: 1939

Band/Volume: [1939 3](#)

Autor(en)/Author(s): Scheibenpflug Heinz

Artikel/Article: [Fragen der Donaugestaltung zwischen Quelle und Mündung 34-40](#)