

# Beiträge zur Zeitgeschichte



Von Dr. Klaus Rose

## Die Donau – Symbol von Moderne und Sehnsucht

**Einerseits ist die Donau Bundeswasserstraße und „gehört“ somit in die Trägerschaft des Bundes. Andererseits dient dieser zweitgrößte Strom Europas nicht bloß den Großstadt-Medien als schützenswertes Natur-Juwel. Bundesregierungen, egal welcher Farbe oder ortsbezogener Minister/Staatssekretäre, sehen sich bei irgendwelchen Plänen des Ausbaus massiver Gegenwehr ausgesetzt. Was aber sagt uns die Geschichte?**

Es geht bei einer zeitgeschichtlichen Betrachtung nicht um die Entstehungsgeschichte von Flüssen, Strömen oder Seen. Da würden Eiszeiten oder Klimaerwärmungen eine Rolle spielen. Es geht auch nicht um eine langzeitliche Betrachtung der Entstehung von Völkern und Reichen entlang des 2860 Kilometer zählenden West-Ost-Flusses. Es geht deshalb auch nicht um die vielen Jahrhunderte der Völkerwanderung, obwohl gerade die Donau mehr als jeder andere Strom von Schlachten und Eroberungen zu erzählen wüsste. Vor mehr als 5000 Jahren hatten sich beispielsweise ehemalige Nomaden an der östlichen Donau sesshaft gemacht. Das Stammesherzogtum der „Baiern“ erstreckte sich später fast 1000 Jahre entlang des westlichen Teils der Donau, sozusagen als Vorfahre des heutigen Freistaats Bayern sowie der Republik Österreich. Einen organisierten Natur- und Umweltschutz gab es damals nicht. Der Fluss wurde genutzt, zum Fischen oder Baden, aber eben auch als Transportweg. Im 17. Jahrhundert tauchten dann die ersten „Vergnügungsreisen“ auf, natürlich alle stromabwärts. Vor der Erfindung der Dampfmaschine konnte man gegen die Wassermassen der Donau nicht ankämpfen.

### Die Donau im 19. Jahrhundert

1829 begann das neue Zeitalter mit der Organisation einer Fluss-Schiffahrt. Legendär wurde die „Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft“ (DDSG) in Wien, die um 1880 mit über 200 Dampfschiffen zur größten Binnenreederei der Welt avancierte. Zwischen Wien, Linz und Passau war ein Liniendienst eingerichtet, der unter anderem von den beiden Schwesterschiffen MS Stadt Wien und MS Stadt



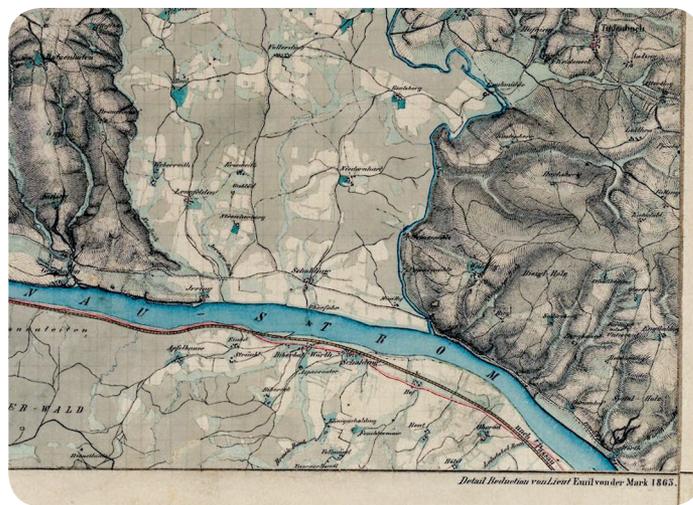
Vor 60 Jahren Leo und Klaus Rose, Kulisse Schalding links.

Passau bedient wurde (bis 1995!). Der Ausbau des Stroms für die Schiffahrt und zur Eindämmung der verheerenden Hochwasser gehörte zu den selbstverständlichen Planungen der Moderne. Die Konkurrenz mit der neuen Eisenbahn belebte die Planungen. So wurde beispielsweise mit dem Bau des Elektrizitätskraftwerks am Kachlet bei Passau in den 1920er Jahren nicht bloß Strom gewonnen, sondern auch die Schiffahrt gelenkt: durch die notwendigen Schleusen etwas behindert, durch den erhöhten Wasserspiegel am Anfang des Stauraums bei Vilshofen aber erleichtert. Wer sich das breite blaue Band der Donau in diesem Raum im 19. Jahrhundert anschaut, wird – mit Ausnahme von Dammanlagen – keine großen Veränderungen durch den späteren Donaustau erkennen. Auch die kleinen und heute zugebauten Inseln auf der Höhe von Schalding rechts der Donau („Wörth“) sind schon durch den Eisenbahnbau ab circa 1860 „eingedämmt“ worden. Die Nutzung der Donau als Transportweg, für Passagiere und für Waren, wäre verstärkt weitergegangen, wenn nicht durch die Ost-West-Teilung des Kontinents nach

1945 der Ausbau zumindest verzögert worden wäre. Ende des 20. Jahrhunderts spielten Naturschutzgedanken eine immer größere Rolle.

### Sehnsucht nach hohen Frachtraten oder nach Amazonas-Flair

Ein Vorteil des Kachlet-Stauraums für Wintersportfreunde zeigte sich, wenn das Wasser bei strengen Wintern zufror und sich vielleicht sogar „eisglatt“ spiegelte. Da versuchten zwar Eisbrecher wie der „Krämpelstein“ Fahrtrinnen für die nicht allzu zahlreichen Schiffe zu schneiden. Doch nicht immer gelang das, so dass die Donau bei Schalding (rechts und links des Stroms) begehbar wurde. Ein beliebter Schuhmacher auf der linken Seite konnte dann von den ärmeren Einwohnern auf der rechten Seite problemlos aufgesucht werden. Er fertigte nicht bloß Lederschuhe an, sondern auch Holzschuhwerk, an dessen Sohlen allerdings der pappige Schnee festklebte. Kinder wagten sich auch noch während der Dämmerung auf die beweglichen Eisschollen und erkannten nicht die Rutschgefahr oder das plötzliche Nachgeben von Eisplatten. Es war jedoch nie



Wasserreich präsentierte sich die Donau zwischen Vilshofen und Passau auch schon 1863 (Karte der Bayerischen Vermessungsverwaltung)

etwas Ernsthaftes passiert. Mit Ausnahme des schrecklichen und wochenlangen „Eisstoßes“ 1956 auf der Höhe der Stadt Vilshofen gab es später auch keine „Wintermärchen“ mehr. Die Sehnsucht richtet sich heutzutage kaum mehr nach der winterlichen Begehung der Donau. Es verkehren auch in der kalten Jahreszeit Passagierschiffe der Reederei Wurm & Köck zwischen Deggendorf und Passau. Frachtschiffe von früher unvorstellbarer Länge und Breite wollen möglichst 365 Tage im Jahr unterwegs sein. Deshalb wurde 1966 für den noch nicht ausgebauten Abschnitt zwischen Straubing und Vilshofen eine „Vorplanung“ mit drei Staustufen vorgelegt. 1987 schrieb der Passauer Journalist Michael Koch, dass „bis 1992 die gesamte Donau ausgebaut“ sein werde. Industrie und Handel äußerten immer wieder ihre Sehnsucht nach steigenden Frachtraten. Naturschützer, Oppositionsparteien und Medien aus den Großstädten aber stellten „den letzten frei fließenden Teil der Donau“ in den Mittelpunkt ihrer Sehnsüchte. Nicht selten verglich man die Isarauen bei der Mündung in die Donau unterhalb Deggendorfs mit der Naturschönheit am Amazonas. So ist auch heute, 18 Jahre nach der prognostizierten Fertigstellung des Donauausbaus, nichts von drei Staustufen oder auch nur einem „Stichkanal“ zu sehen. Die „Bundeswasserstraßen“ stehen zwar in den Beratungsplänen des Bundesverkehrs- und des Bundesfinanzministeriums. Sie wurden in nord- und ostdeutschen Regionen auch „modernisiert“. Für die Donau gibt es jedoch, nach

der Fertigstellung des „Main-Donau-Kanals“ zwischen Kelheim und Bamberg sowie der Donauausbaggerung bei Vilshofen und Aufschüttung der Felsen zur inzwischen allgemein bewunderten „Donaupromenade“ ab 1998, also noch unter der Kohl-Regierung (!), keinerlei „real existierende Pläne“ mehr. Lediglich die Medien haben Beschäftigung, nämlich immer wieder Stellungnahmen zu Pro oder Kontra zu äußern beziehungsweise weiterzugeben.