

Reisebriefe eines deutschen Naturforschers aus der Dobrudscha.

Von Carl F. Peters.

II.

Fortsetzung der Donaufahrt an's schwarze Meer.

Von Ruscut nach Galaz. Die Enge von Galaz. Das Delta. Sulina.

(Schluß.)

Wir fanden einen guten Platz unweit von Ihrer großbritannischen Majestät Kriegsdampfer, dessen zehn Geschütze in der Abendsonne glänzten, und von einem sehr hochbordigen, in Danzig gebauten Schraubendampfer des österreichischen Lloyd, der seine erste Reise in's schwarze Meer gemacht hatte und hier als ein Riesenschiff bewundert wurde. Das Boot brachte uns an's Land, und nachdem mir im ersten Stockwerke eines guten hölzernen Hauses, welches die europäische Commission in Besitz genommen und für ihre Zwecke möblirt hatte, ein Zimmer angewiesen war und einige Notabilitäten von Sulina, vor allen Hr. Hartley begrüßt waren, begab ich mich unter Führung des Chef-Bootsen auf den Leuchtturm, um mich am Platze zu orientiren und die Aussicht auf das Meer zu genießen.

Nicht mit Unrecht führt der alte Pontos euxeinos (oder axinos von Askan) den Namen schwarzes Meer (türkisch Kara-denis), denn es ist ein dunkles Ungeheuer, dunkel trotz der Abendsonne, die seine von Südost daherrollenden Wogen vergolbet. Bei jedweder Beleuchtung hat es gegenüber den kalksteinumfäumten Buchten der nördlichen Mittelmeerküste ein düsteres, trostloses Ansehen, um so mehr heute, wo sich im fernen Osten schweres Gewölk darüber gelagert hatte.*) Dort zur Linken läuft zwischen deu

*) Es bedürfte, wie mir scheint, nicht der gesuchten Erklärung, die Formaleoni von dem Namen schwarzes Meer giebt: Die Milesier waren die mächtigsten Colonisten der Pontusküsten; ihr Name eine Corruption von Melasier ($\mu\epsilon\lambda\alpha\varsigma$), was wieder vom Namen einer oder der anderen Bucht: $\mu\epsilon\lambda\alpha\nu\omicron\varsigma$ herrühren soll. (Hydrographie de la mer noire, p. 8.)

Dämmen die Wasserstraße, auf der Handel und Wandel der Donauländer sich dem Meere anvertraut, dort draußen baut sich aus ihrem Schlamm und Sand die schreckliche Barre auf. Dort sind hundert und aber hundert Schiffe gestrandet und versunken und die Knochen von Tausenden von Menschen liegen darin eingebettet.

So eben hat vorsichtig manövrirend ein ziemlich großer Zweimaster die Piers passirt und will sich einigen Schiffen beigefellen, die in einer Entfernung von 10 bis 12 Seemeilen kreuzen. Die schwarze Linie dort drüben ist der Wall von Letti; vergeblich luge ich nach ihm aus, um über seine Bestände und seinen Untergrund etwas zu erfahren; vor uns läuft der lange Damm, der die Wurzel des South-pier bildet und vom Festland durch eine kleine Lagune, vor dreißig Jahren noch hohe See, getrennt ist, rechts vom Damme Sand in dünenartigen, aber die Höhe von 10 Fuß nicht übertragenden Wällen, dazwischen der katholische Friedhof. Hr. v. Kremer hatte mir dabou gesagt, er müsse sorgen, daß die Särge nicht vom Sturm und etwaigen Sturzwoegen entblößt würden, denn die einstige Mauer sei eine Ruine.

Während ich noch dahin schaue, hie und da ein Wort wechselnd mit meinem Begleiter, der außer deutsch alle Sprachen verstand und das Französische sprach wie ein ächter Grieche, bemerke ich eine leichte Regung seiner Arme. Er setzt sein kleines Feuerrohr ab und wieder an, endlich weist er mit dem Finger nach dem Schiffe hin, welches eben ausgelaufen war und dessen Bewegungen ich seit einigen Minuten nicht mehr verfolgt hatte. Il est perdu. Kaum waren diese Worte, denen ich glaube mißtrauen zu dürfen, ausgesprochen, so verschwand alle Leitwand von den Masten des Schiffes und es neigte sich etwas nach rechts. Gestrandet also außerhalb der Barre, bei mäßig bewegtem Meere, wie war das möglich? Es ist ohne Lootsen ausgelaufen. Das war alles, was ich als Antwort erhielt. Mittlerweile war unser Fanal angezündet worden und warf durch zahllose Prismen sein grelles Licht hinaus in's Meer, hinaus auf das unglückliche Schiff, von dem sich eben ein Boot losmachte, um die Küste zu gewinnen. Toute l'équipage se sauve, le navire est assuré. C'est toujours comme ça. Demain nous verrons la carcasse — radebrechte im Hinabsteigen der Lootse und ich folgte ihm mit geheimem Schauer wie einem Zauberer, von dem Leben und Tod, Glück und Verderben abhing.

Der Wind hatte merklich nachgelassen, die Seeluft war aber ziemlich kalt und ich suchte meine Stube, um mich umzukleiden und den Hrn. Consul zum Doctor abzuholen, bei dem wir zum Thee gebeten waren.

Frigida me cohibent Euxini littora Ponti

recitirte ich in Gedanken an den alten Ovidius, den ältesten und berühmtesten Dobrudscha-Reisenden, zu seinem Unbehagen auch Bewohner. Beim Doctor angekommen, war ich beinahe empört über die Gleichgültigkeit, mit der meine ortskundigen Freunde die Nachricht vernahmen, die ich als schreckliche Neuigkeit überbringen konnte. Ein schönes Schiff, 150 Tonnen Weizen, alle Habseligkeiten des Capitäns und der Mannschaft den Fluthen preisgegeben, — und das wäre kein Ereigniß? Ich merkte wohl, daß ich an der See und namentlich am schwarzen Meere noch ein Stück Sentimentalität, das mir zufällig geschieben, ablegen müsse.

Doch ich will nicht weiter fortfahren zu erzählen, wie und womit ich den 28. und 29. Mai in Sulina zubrachte. Selbstverständlich an den Piers und in Sir Hartley's Bureau mit dem Studium der Bauten, an der Küste mit dem Sammeln von Conchylien, mehrere Stunden draußen in See, vergeblich bemüht, im Schlepptuch etwas zu fangen und über die Schichtung des See- und Flußwassers etwas Verlässliches zu erfahren, im Magazin der europäischen Donaucommission, wo eine Art von meteorologischer Station etablirt ist, mit Barometerangelegenheiten und sehr — sehr viel Zeit mit Essen und Trinken, denn die Gastfreundschaft war eine so liebenswürdige und die Bewirthung so reichlich, daß sie einem nordischen Seeplatzen ersten Ranges mehr entsprach, als dieser Stadt aus 60 und etlichen Lehmhütten.

Den Kaimakam (obersten Beamten der Pforte) zu besuchen, unterließ ich, da er mir als nicht interessant geschildert wurde, doch hörte ich später seine Energie rühmen. Im Monat Juli kamen starke Excesse englischer Matrosen vor, die sich bis zum Versuche eines Sturmes auf ein Gasthaus steigerten. Truppen mußten ausrücken, der k. großbritannische Consul war in voller Bewegung, und schließlich war es seinem und des Kaimakam's tactvollen Einschreiten zu danken, daß der Tumult ohne Todtschläge und schwere Verwundungen abließ.

Nicht ohne Interesse mag die Erwähnung sein, daß Leg et Hof, der gefeierte Kämpfer von Helgoland, es war, der 1855 und 1856 als Hafencapitän durch seine Energie die Ordnung in Sulina herstellte und das während des Krieges angesammelte Raubgesindel so weit im Zaume hielt, daß die Schifffahrt wieder beginnen konnte. Um auf den Schiffsbruch zurückzukommen, dessen Zeuge ich zufällig wurde, muß ich noch bemerken, daß es am 28. und 29. um das Wrack lebhaft genug zugeht. Mehr als hundert Menschen waren beschäftigt, von dem gestraubeten Schiffe zu nehmen, was sich losmachen ließ. Auch von dem durchnähten Weizen wurde so viel als möglich in Barken verladen und an der Küste, so wie am South-pier zum Trocknen ausgebreitet. Das „Gesindel“ von Sulina weiß also die jetzt sehr seltene Schiffsbrücke noch eben so gut zu nützen, wie ehedem die zahlreichen, und den Wogen ihr Spiel zu erleichtern. Später muß wohl zur Beseitigung des Wracks von Seite des Hafencapitäns etwas geschehen sein.

Sir Hartley hat einen höchst merkwürdigen Atlas von Soubirungsplänen über den Flußhafen und die Rhebe nach dem Princip der Schichtenkarten ausgeführt. Einige wenige davon sind seiner oben angeführten Abhandlung beigegeben.

Im Jahre 1857, als die erste sehr detaillirte Peilung von Hrn. Hansford ausgeführt wurde, hatte die Barre eine höchst sonderbare, vielfach verzweigte Gestalt; Minima von 6, ja von $5\frac{1}{2}$ Fuß gab es an mehreren Stellen, 4000—5000 Fuß vom Leuchtturm entfernt; die Durchfahrt mit 9— $10\frac{1}{2}$ Fuß Wasserstand war kaum 180 Fuß (englisch) breit. Im Jahre 1861, nach Ausföhrung der Dämme, von denen der nördliche 4631, der südliche 3000 Fuß lang war, gab es in der ganzen Breite der Ausfahrt keine Tiefe von weniger als 17 Fuß, die alte Barre war durchschnitten und alle Sinkstoffe lagerten sich südlich ab. In den zwischenliegenden vier Jahren wurden viele eben so genaue Peilungen vorgekommen, und es ist sehr interessant, die allmählichen und die oft plötzlich eingetretenen Veränderungen zu verfolgen. Seit her hat sich der

Atlas um mindestens sechs Blätter vermehrt, im Süden ist weit außen wieder eine bedenkliche Anhäufung eingetreten (der von mir gesehene Schiffbruch dient als Beweis dafür) und eine neue Verlängerung der Pierß war schon im vorigen Herbst dringend geboten.

Die technischen und ökonomischen Einzelheiten würden die große Mehrzahl der Leser nicht interessieren, doch dieses Wenige mußte ich als Nachtrag zu dem oben Gesagten mittheilen, um ersichtlich zu machen, daß Hartley's Methode einen so vollständigen Erfolg hatte, als sie bei Sulina überhaupt haben konnte.

In Folge dieser Verbesserungen hat sich die Schifffahrt auf der Donau außerordentlich gehoben.

Im Jahre 1857 verkehrten 1797 Segelschiffe im Gehalt von 288,503 Tonnen,					
bavon:	Oesterreicher	146	"	"	30,125
	Engländer	168	"	"	28,912
	Griechen	803	"	"	131,806
	Türken	220	"	"	32,390
Im Jahre 1860 verkehrten 3288					
	Oesterreicher	186	"	"	56,727
	Engländer	374	"	"	96,737
	Griechen	1192	"	"	188,998
	Türken	703	"	"	87,682

Im Jahre 1857 betrug der mittlere Tonnengehalt der österreichischen Segelschiffe 253, darunter von mehr als 300 Tonnen 18,
400 " 1,
500 " 1.

Im Jahre 1860 betrug der mittlere Tonnengehalt der österreichischen Segelschiffe 286, darunter von mehr als 300 Tonnen 51,
400 " 35,
500 " 14.

England hatte 1857 auf der Rhebe von Sulina gar keine großen Schiffe, 1860 aber von mehr als 300 Tonnen 91,
400 " 10,
500 " 14.

Vom Jahre 1861 nahm der relative Tonnengehalt, nicht aber die Zahl der Schiffe bei allen Nationen zu, derart, daß 1864 in runder Summe 3000 Segel- und Dampfschiffe auf einen Gehalt von nahezu 1 Million Tonnen Gewicht geacht wurden, was einen mittleren Tonnengehalt von etwa 330 ergeben dürfte, und wesentlich der höheren Anzahl großer Schiffe von Oesterreich und England zuzuschreiben ist. *)

Diese wenigen Zahlen, von denen ich die letztgenannten mündlichen Mittheilungen dem Hrn. Generalinspector der Schifffahrt im Delta, Oberst v. Drigalski, verdanke, sprechen genugsam für die Erfolge der Bauten an der Sulina, durch welche, wie oben angeführt wurde, die Fahrwassertiefe an der Barre von 9 auf mehr als

*) Comm. europ. Statistique générale. I. partie. 1 Janvier 1857 — 31 Juillet 1861.

17 Fuß erhöht und die ursprüngliche Breite der äußerst schwierigen und gefährlichen Durchfahrt von 180 auf 520 Fuß (so weit stehen die beiden Dämme von einander ab) vermehrt wurde.

Am Ende des nördlichen Dammes steht jetzt ein kleiner Leuchtthurm, der zusammen mit dem großen eine vollständige Orientirung giebt.

Der Leser, der nie genöthigt war, die politische Lage der Donaumündungen in's Auge zu fassen, möchte nun nach allem dem die Frage aufwerfen: Warum wird denn noch immer am Sulinaarm festgehalten, warum werden die ganzen Abgaben, welche die Schifffahrt zu tragen hat, noch immer auf ein Provisorium verwendet, welches gerechtfertigt für den Augenblick, d. h. für 5–6 Jahre, den Bedürfnissen der Zukunft nicht im entferntesten genügen kann? — By motives of „expediency“ and „economy“. Diese Worte, die Sir Hartley 1862 in London vor seinen Collegen aussprach, gelten auch heute noch; ja sie gelten bei weitem mehr wie damals.

Der St. Georgscanal verläuft unter den türkischen Kanonen, d. h. unter den Kanonen, welche die hohe Pforte vielleicht einmal in den natürlichen Schanzen der Dobrubtscha aufstellen könnte und wahrscheinlich aufstellen würde, wenn der Georgsarm die Wasserstraße wäre und nicht ein neuer, blutig oder unblutig erworbener Tractat dazwischen träte.

Der St. Georgscanal garantirt, einmal hergestellt, die Blüthe der Donauschifffahrt für alle Zeiten. Er darf also nicht hergestellt werden, behauptete sehr entschieden die Großmacht, gegen die der Krimkrieg geführt wurde und deren Vertreter bei den Conferenzen mit der Geographie und Hydrographie des Donaudelta's und mit der Tragweite der zu fassenden Beschlüsse jedenfalls besser vertraut waren, als die Vertreter aller anderen Vertragsmächte zusammengenommen. Warum wählt man nicht den Kiliaarm, für den wir alte Sympathien haben, obgleich der Uferstrich von Bessarabien, der unsere reichen Getreidehäfen enthält, nicht mehr uns gehört? Wir verzichten auf die Kilia, aber ihr müßt auf den St. Georg verzichten, von dem ihr ja nicht einmal wißt, ob er practicabel ist, und den die Schifffahrt gewiß nicht verlassen hätte, wenn sie ihn fernerhin hätte benutzen können. So argumentirten die Vertreter Rußlands und so mußten sie von ihrem Standpuncte aus argumentiren.

Also kam es trotz des Einspruchs der österreichischen Schifffahrts- und Handelsverständigen zur Wahl des Sulinaarmes, jenes traurigen Mittelweges.

Nehmen wir an, die Herstellung des Georgsarmes würde (den Durchstich bei Tultscha aber, wenn man lieber will, die Wegsprengung des „Steins“ mit eingerechnet) 16 Millionen kosten, d. h. das Vierfache von der Summe, die Werz anschlagte hatte. *)

In diesem Augenblick beschäftigt sich die Gemeindevertretung einer Hauptstadt mit der Verbesserung ihrer Trinf- und Kuywasserverhältnisse, deren Kosten auf die genannte Summe veranschlagt sind. Discnssionen über die Modalitäten der Wasser-

*) Nobiling, der preussische Experte, der sich nicht minder entschieden für den St. Georgsarm aussprach, veranschlagte die gänzliche Herstellung desselben (einschließlich des Hasens) mit 3,100,000 Ducaten. Sein höchst wichtiges Gutachten ist in den Acten abgedruckt. (Comm. europ. Mémoire Nr. V.)

gewinnung haben stattgefunden, und es giebt Meinungen, die von der herrschenden durch die Wissenschaft gestützten Ansicht abweichen. Aber niemand ist vor der Höhe der Summe zurückgebebt, durch deren Aufwendung eine große Hauptstadt mit gutem und genügendem Wasser versorgt werden soll.

Gegenüber einer Frage, welche den Handel, die ganze Production eines Flächenraumes von 300,000 englischen Quadratmeilen auf's tiefste berührt und von deren Erlebigung der Waarenverkehr der vorgeschrittenen handelsreibenden Nationen des Westens mit den Ländern dieses Flächenraumes sehr wesentlich abhängt, gegenüber einer solchen Frage fanden die Vertreter von Europa gegen eine Summe von 4, 8 oder 16 Millionen motives of economy! Die Stimme einer Macht im Rathe, die damals die besiegte und einem anderen Staate, dem Hauptinteressenten in dieser Angelegenheit, für seine eigenthümliche und — wäre sie zu Erfolgen benützt worden, könnte man sagen: meisterhafte Action während des Krieges zu einigem Dank verpflichtet war, entschied und brachte zur Geltung die motives of expediency!

Fürwahr, die Hydrographen der Zukunft und, da ich damit eine ziemlich ferne Zeit gemeint haben will, darf ich vielleicht auch sagen: die Staatsmänner der Zukunft werden es schwer begreifen, wie es jemals eine politische Lage in Europa geben konnte, in der man sich über die Wahl des Sulinaarmes als Hauptwasserstraße einigen konnte und wie es kam, daß dieser famose Donauarm seit 1861 alljährlich ein von der Schifffahrt getragenes Ausgabebudget von 50 bis 150 Tausend Ducaten, also die fünfprocentigen Zinsen eines Capitals von 5 bis 15 Millionen Gulden österr. Währ. aufzehren mußte.*)

Die Verwendung dieser Gelder zu kritisiren kann nicht meine Absicht sein. Nur über die Wahl und Anwendung der Baumaterialien werde ich mich in der Folge zu äußern haben. Was ich im allgemeinen hier schon anführen muß, ist der Ausdruck der entschiedensten Mißbilligung darüber, daß man zu großen Flußbauten schritt, ohne die mindeste Kenntniß von den Zuständen des Festlandes zu haben, welches dabei am meisten in Frage kommen mußte. Eine geologische oder geologisch-technische Untersuchung der Dobrudscha wäre wohl eine der ersten Aufgaben gewesen, deren Erlebigung die europäische Donaucommission hätte veranlassen sollen. Man stirzt sich heutzutage nicht in große Unternehmungen, wenigstens nicht in England, in der Schweiz, in den Communen von Paris und Wien, ohne den Rath der Geologen neben dem der Techniker eingeholt zu haben oder ausführliche geologische Arbeiten im vorhinein zu besteln. Die kaiserliche Akademie der Wissenschaften hat

*) Den Beginn der Arbeiten hat die hohe Pforte durch eine Subvention von 300,000 Ducaten ermöglicht und durch diese Zahlung sich allen Anspruch auf zarte Rücksichten erworben. Wie schwer es aber hält, die hohe Pforte trotz der erwiesenen Bereitwilligkeit zu Maßregeln im Interesse der Schifffahrt zu bewegen, mag folgender Fall zeigen. Vor der St. Georgsmündung kommen bei herrschenden Südostwinden häufig Schiffsbrüche vor, weil die Schiffer bei Nacht nicht wissen, wie nahe sie dem Lande und den gefährlichen Bänken von Dinka sind. Ein Leuchtturm ist ein dringendes Bedürfnis und wurde längst beantragt. Nun besteht aber bezüglich der Leuchttürme im osmanischen Reiche ein Pachtverhältniß. Der Pächter, der im Falle der Neuerrichtung eines Fanals höhere Auslagen hat, mußte es an maßgebender Stelle bisher zu hintertreiben, daß dem schon oft urgirtcn Bedürfnis an der St. Georgsmündung entsprochen werde. (?)

auf meine Untersuchungen in der Dobrudscha etwa 200 Ducaten verwendet. Mindestens das Dreifache dieser Summe kostete der europäischen Donaucommission jeder einzelne der vielen, nur zum Theil zweckmäßigen Steinbrüche, die in der Dobrudscha angelegt wurden. Für ungefähr 2000 Ducaten Steine liegen aufgeschichtet bei Tultscha, von denen der Chef-Ingenieur niemals Gebrauch machen wird.

Eine Hauptschwierigkeit, an der schon manche Fortschrittsversuche in der Donauangelegenheit scheiterten, ist das Hausherrnrecht der hohen Pforte. Der rechte Bord des Delta's, die strategisch so wichtige Dobrudscha, ist ein türkisches Unterthanenland, das linke Ufer ist seit 1856 ein Theil von Rumänien, also von einem zur Pforte in Suzeränitätsverhältniß stehenden Staate. Was Wunder also, daß die Regierung in Stambul die ihr eingeräumte Hoheit zu behaupten sucht, um so mehr, da sie durch jene 300,000 Ducaten die Wiedereröffnung der Schifffahrt möglich gemacht hat. Als man später zur Wahrung des „europäischen“ Charakters der ganzen Sache das Budget der Donaucommission auf Matricularbeiträge aller beteiligten Staaten neu zu begründen versuchte,*) erhob die Pforte ein entscheidendes Veto dagegen. Wie wenig sie aber durch die Eigenthümlichkeiten ihres Verwaltungsorganismus in der Lage ist, die Schifffahrt zu fördern, das zeigt der in vorstehender Randbemerkung besprochene Fall mit dem Leuchthurm vor der St. Georgsmündung, so wie andererseits die Tscherkessen-Ansiedelung in der Dobrudscha und im westlichen Bulgarien genugsam darthut, daß man in Stambul glaubt, zunächst ganz andere Interessen als die Erhöhung der Productivität der Donauprovinz verfolgen zu sollen, und weit davon entfernt ist, gerade diesen Ländern durch Modificationen in der Verwaltung einen europäischen Zuschnitt zu geben.

Oesterreich hatte durch sein Vorgehen im orientalischen Kriege an der unteren Donau große Hoffnungen erweckt. Die gerechte Strenge, mit der seine Seeofficiere und Truppencommandanten in Sulina verfahren, imponirte den Schiffern aller Nationen, und gerade damals war der Getreidebedarf in Westeuropa ein sehr starker. Da kein Schiff von einigem Tiefgang über die Barre konnte, kamen die Lichterspeken für eine Schiffsladung auf 4 — 500 Ducaten zu stehen und das Donauschiff Metternich (Capitän Jovanovic) verbiente als Remorqueur ca. 4000 fl. täglich. (Leider hatte die Donaubampfschiffahrtsgesellschaft nur dieses eine Schiff am Platze.) Gleichzeitig fanden die Untersuchungen im Georgsarme statt. Man glaubte allgemein, Oesterreich würde sich in einer gewissen Art von Bevormundung der Pforte im Donaudelta festsetzen und, gestützt auf die errungene Position, im europäischen Rathe große Projecte zur Ausführung bringen. Das Armeecorps in den rumänischen Fürstenthümern hatte sich allerdings nicht gerade populär gemacht, aber die über Bedrückung Klagenben gehörten

*) Auch Italien ist an der Schifffahrt an der Mündung von Sulina stark beteiligt:

1857	Sardinien	mit 18	Segelschiffen	im Gehalt von	2,010	} 5,394 Tonnen
	beide Sicilien	„ 16	„ „ „ „	„ „	2,046	
	Toscana	„ 9	„ „ „ „	„ „	1,338	
1861	Sardinien	„ 222	„ „ „ „	„ „	41,679	} 44,807 „
	beide Sicilien	„ 3	„ „ „ „	„ „	922	
	Toscana	„ 12	„ „ „ „	„ „	2,206	

dem Bojarenstande an; die Elemente dagegen, welche man mit den nationalen und demokratischen Parteien anderer Länder vergleichen kann, dieselben, auf die sich bald nachher Fürst Ensa stützen konnte und für deren Stärkung er in seinem Sinne zu wirken mußte, standen Oesterreich gegenüber in Erwartung der Dinge, die da kommen sollten. — Die militärisch-geographische Landesaufnahme, von der ich schon bemerkt habe, daß sie mittels einer ausgebreiteten Triangulirung über die südl. Dobrudscha mit dem Meere communicirte, machte ein großes Aufsehen, wie bergleichen Unternehmungen dies nie verfehlen. *) Kurz, die öffentliche Meinung an der unteren Donau war in hohem Grade erregt und auf Oesterreichs weitere Schritte gespannt. **) Man scheint nichts geringeres erwartet zu haben, als ein schlaues überdachtes, die nationalen Bestrebungen einerseits ermutigendes, andererseits sie beherrschendes Vorgehen, etwa dieselbe Rolle, die von Frankreich — wenigstens in einem Theile dieses Gebietes — wirklich gespielt und in einer Oesterreich nicht günstigen Richtung geltend gemacht wurde. Die Freiheit der Donanschiffahrt berührte zahllose Interessen. Man sah das eiserne Thor bereits eröffnet — wurde ja doch an Wegsprennung der Felsen schon eifrig gearbeitet, der Georgsarm, für den Oesterreichs Interessen offenkundig waren, bereits von Segelschiffen aller Art befahren. Ja selbst die Eröffnung des Pruth und des Djalpnk-Sees (letztere ein altes Project Rußlands) kam bereits damals in Frage.

Es trat also eine große Enttäuschung ein, als Oesterreich sich zurückzog. Seine Techniker waren nach Wien zurückgekehrt, so wie die von Preußen berufenen an den Rhein; an der Sulina, deren Wahl damals schon so gut wie entschieden war, gab es nur noch dilettantische Bestrebungen Einzelner. ***)

Major Stokes, das königlich großbritannische Mitglied der Commission, mußte Rath schaffen. Ein englischer Ingenieur, Hr. Hartley, wurde angestellt (1861 beförderte ihn die Königin in Anerkennung seiner Verdienste um die Fahrbarmachung der Donau zum Knight), ein ganzer Stab von Technikern und Werkmeistern kam aus

*) Gab doch selbst meine kleine Reise Stoff zu Bemerkungen, daß Oesterreich nun doch wieder anfangs, sich für die unteren Donauländer zu interessieren; Dinge, die offenbar in das Gebiet diplomatischer Transactionen gehören, wurden mir, der ich solches selbstverständlich zurückwies, optima forma vorgetragen u. dgl. m.

**) Daß es eine „öffentliche Meinung“ an der unteren Donau nicht gebe, muß ich entschieden in Abrede stellen. Ganz abgesehen von Bulareß und den anderen rumänischen und rumänisch-bessarabischen Städten, giebt es eine solche in der Dobrudscha, in Silistria, Ruscul, Sifstov, auch auf dem flachen Lande in Bulgarien. In einem Lande, wo jeder Getreidemüller, jeder griechische Käsehändler, jeder schmutzige Klostermönch ein geborener Agent und Intrigant ist und wo jeder junge Müßiggänger (türkisch: tschapkün) es von dem Augenblick an wirt, wo er den ersten Silberrubel oder das erste Zehnfrankenstück für Besteckung irgend eines unbedeutenden Auftrages eingenommen hat, da giebt es eine sehr wirksame öffentliche Meinung. Man erfährt sie nur nicht in der bei uns üblichen Weise, am allerwenigsten in den Konaks der Pascha's, überhaupt nicht durch Vermittelung des türkischen Ibions, so wie denn trotz Türken, Tataren und Tscherkesen das mohamedanische Element in Bulgarien als ein indifferentes, ungeachtet seiner äußerlichen Herrschaft passives zu betrachten ist.

***) Z. B. den drolligen Versuch eines Truppencommandanten, den Schlamm der Barre zu einer Zeit, als die Strömung sehr gering war, durch Anterpfählen aufzuwühlen und seine Wiederablagerung durch elektrische Ströme (!) zu verhindern. Der Apparat, der dazu dienen sollte, befindet sich als Curiosum noch in einem Magazin der europäischen Donaucommission, auf deren Kosten er herbeigeschafft wurde.

England an. Die Arbeiten wurden mit großer Energie ergriffen und in der oben ange deuteten Weise ausgeführt. Niemand konnte sagen, daß das, was geschah, nicht gut, nicht das Beste war, was unter den obwaltenden Umständen geschehen konnte. Zufällig blieb das deutsche Element in der europäischen Commission außer den Abgeordneten der beiden Großmächte durch zwei Functionäre vertreten, die als hochgestellte Officiere der Pforte, bisher mit fortificatorischen Studien in der Dobrubtscha und in Nordbulgarien beschäftigt, wegen ihrer ausgezeichneten Kenntnisse und allgemeinen Bildung eine sehr schätzbare Acquisition für die europäische Commission wurden. *) Diese beiden Herren, welche die Commission der hohen Pforte zu danken hat, bildeten gewissermaßen eine Vermittelung zwischen den deutschen Mitgliedern und Omer Fezi Pascha, dem ersten Abgeordneten der Pforte. Als dieser abberufen wurde, trat Raschid Pascha, früher Kaimakam von Sulina, als Pascha von Tultscha an seine Stelle. Zu Anfang 1864 wurde er durch Sabri Pascha und neuesten auch dieser wieder durch einen anderen Würdenträger ersetzt. Es versteht sich, daß jetzt jeder Pascha von Tultscha als natürliches Mitglied der europäischen Commission aus der neuen Schule und diplomatisch gebildet sein muß.

So viel vom Donaudelta und der Schifffahrt in demselben.

Nur über den Jalpuk=See möchte ich noch eine Bemerkung beifügen.

Der Pruth wird in neuester Zeit von unseren Dampfschiffen bis in die Gegend von Jassy befahren. Ueber die künftige Schifffahrt auf den oberen Strecken, wodurch die noch preislosen Getreidemassen der wüthlichen Moldau und der angrenzenden Districte der Bukowina gelöst werden sollen, schweben meines Wissens noch die Unterhandlungen. Dem Vernehmen nach hat der österreichische Antheil des Flusses (als eines „schiffbaren Nebenflusses der Donau“) zu interessanten Erörterungen über die Begriffe von „Schiffbarkeit“ und „Flößbarkeit“ geführt, deren Discussion wir den Fachautoritäten und den nächstbetheiligten Interessenten überlassen müssen.

Der merkwürdige Jalpuk=See, dessen langgestrecktes, zum größten Theil von hohen Silt- und Lößmassen umsäumtes Becken mehr als sechs deutsche Meilen lang ist und beinahe gerade von Süden nach Norden in das getreidereiche Bessarabien eingreift, ist bisher außer Frage geblieben. Vermöge seiner eigenthümlichen Form und seiner merklichen Oberflächenströmung ist er mehr ein Fluß als ein See, eine große, allmählich nach Süden zunehmende Erweiterung des Jalpuk=Flußchens, dessen Quellengebiet 15—16 Meilen von seiner Mündung oder pflößlichen Erweiterung entfernt ist. Seine südliche Hälfte, die stellenweise eine Breite von einer deutschen Meile überschreitet (nach der russischen Karte von Bessarabien, der Moldau u. s. w.), ist nächst Smail durch eine starke Einschnürung in zwei Abtheilungen, gewissermaßen in zwei selbständige Seen getrennt, von denen der südliche auch früher den Namen Ozero Kagurlui (nicht zu verwechseln mit dem O. Kagul) führte. Nach Hartley's (Spratt's)

*) Die Herren Obristen v. Drigalski, beymalen Generalinspector der Schifffahrt zwischen Sulina und Galaz, und v. Malinowski, Vorstand des Commissionsbureau's in Tultscha, denen beiden ich für vielfache Bezeichnung und Gastfreundschaft zu Dank tief verpflichtet bin, sind geborene Preußen.

Karten scheint sich jedoch diese Einschürrung in den letzten Jahren etwas gemildert zu haben und wäre der See an dieser Stelle beinahe 1000 Klafter breit. Die Kagurlui-Abtheilung communicirt mit dem Kiliaarin oberhalb Ismail durch einen ziemlich geraden, aber etwas verzweigten Canal, der für Barken fahrbar, jedoch bedeutend verschlammmt ist.

Den Jalsuk-See in das Schiffahrts-System einzubeziehen, scheint mir eine ungemein wichtige Aufgabe und deren Lösung nicht sehr schwierig zu sein. Der See hat nach den von Spratt vorgenommenen Messungen eine durchschnittliche Tiefe von 7—8 Fuß, an wenigen Stellen zu oberst und zu unterst 5 Fuß und in weiter Verbreitung 16 Fuß. Durch Baggern könnte er leicht auf 7 Fuß mindestens gebracht, also für Dampfschiffe und Segelbarken vollkommen practicabel gemacht werden.

Was nun seine Verbindung mit der Donau betrifft, so wäre Folgendes zu beachten. Die mindeste Entfernung des Kagurlui-Wassers vom Hauptstrom der Donau beträgt nach Hartley (Spratt) nicht mehr als etwa 800 Klafter, nach der russischen Karte dagegen 1944 Klafter.* Die Wahrheit dürfte ziemlich in der Mitte liegen. Doch nicht darum kann es sich handeln, den See in der nächstbesten kürzesten Linie mit der Donau zu verbinden, sondern die Verbindung müßte gerade oberhalb des Tschatal Ismail eintreten und demnach mit dem Hauptstrom von Tultscha in eine nahezu gerade Linie fallen. Dann wäre die bessarabische Wasserstraße — gleichviel, ob der Georgsarm zur Ausführung kommt oder das Sulina=Provisorium fortbesteht — geschaffen und mit der Donau in den richtigen Zusammenhang gebracht.

Die Länge des Durchstiches betrüge (nach der russischen Karte) 2400 Klafter, vielleicht um vieles weniger. Läßt sich der Jalsuk-Fluß, wie mir versichert wurde, auf 8—10 Meilen seiner Länge mit Flachbooten (Plätten) befahren, so würde die zur Jalsuk-Schiffahrt contribuirende Productionsfläche mindestens 50 Quadratmeilen betragen. Durch die Verbindung des Jalsuk-Sees mit der Donau in der angeedeuteten Weise und durch eine Canalisirung des Kagul- und des Bratisch-Sees wäre noch der weitere große Vortheil erreicht, daß die ganze Fläche des oberen Delta's, etwa 5 Quadratmeilen, nicht nur zu einem leiblich gesunden, sondern auch vollkommen kulturfähigen Boden umgewandelt würde. Die Productivität dieses Deltabodens müßte alle unsere Vorstellungen von Fruchtbarkeit hinter sich lassen.

Wie sich von selbst versteht, gehört die etwaige Ausführung solcher Projecte jener (fernen?) Zukunft an, wo man im Donaudeelta mit großen Mitteln und lediglich nach wirtschaftlichen Grundsätzen operiren wird.

Am oberen Ende des Jalsuk-Sees liegt die Stadt Bolgrad.

* Diese auf ein großes Dreieck begründete, im einzelnen freilich nur à la vue gezeichnete Karte ist, wie mir scheint, bei den Aufnahmearbeiten für die europäische Donaucommissiön etwas zu wenig beachtet worden. Ich fand sie an manchen Punkten genauer als die Resultate der letzteren, die ja keineswegs auf trigonometrischen Messungen beruhen, sondern ebenfalls nur à la vue gemacht sind und eines genauen Zusammenhanges mit der Orientirung der ferneren Uferstreden entbehren. Dabei ist es sehr zu bebauern, daß zum Studium der natürlichen Veränderungen der Wasserläufe in den letzten 31 Jahren (1829 — 1861) alle sicheren Anhaltspunkte fehlen. Die weder sehr schwierige noch sehr kostspielige Triangulirung des Delta's wäre eine der wichtigsten Aufgaben der europäischen Commissiön.

Der Leser erinnert sich noch, daß dieser Name zur Zeit der bessarabischen Grenzregulirung (zwischen Rußland und Neu-Rumänien) in jedermanns Munde war und daß die Stadt schließlich zu Rumänien, also unter die Oberhoheit der Pforte kam. Das wurde von Rußland sehr unangenehm empfunden, denn Bolgrad war von jeher ein Liebling der kaiserlichen Regierung. Für die Bewohner selbst ergab sich daraus ein ziemlich herbes Schicksal.

Bolgrad ist eine bulgarische Colonie, seit 1828 der eigentliche Sitz bulgarischer Intelligenz und durch seine Lage ganz dazu angethan, Bulgarien im Auge zu behalten, ohne sich merkbar in die Angelegenheiten der Rajah zu mischen. Die Stadt hat an 1500 Häuser, regelmäßige Straßen, große Gärten, ein gut besetztes Gymnasium und eine Buchdruckerei. Seine Bürger genießen außerordentliche Privilegien, z. B. völlige Freiheit vom Militärdienste. Alle bulgarischen Bücher werden hier gedruckt und von hier aus verbreitet.

Anfangs scheint die rumänische Regierung die Bedeutung nicht begriffen zu haben, die dieser Punkt auch für sie haben muß, denn sie hob die Privilegien auf, und gegen die Unruhen, die gleich bei der ersten Militärconscription entstanden, schritt sie ziemlich energisch mit Waffengewalt ein. Später scheinen sich zwischen ihr und den Bürgern bessere Beziehungen hergestellt zu haben, jedoch der materielle Wohlstand soll merklich zurückgegangen sein.

Noch übler ist Ismail daran, welches, in einem sehr großartigen Maßstabe angelegt, bestimmt war, die Rolle zu spielen, die Galaz nun längst übernommen hat. Seine schönen Plätze, sein Dom und seine breiten Straßen sind menschenarm geworden, und öde sind die langen Zeilen von Kornmagazinen, die den südöstlichen Theil der Stadt umgeben, beinahe so öde wie die Ruinen des geschleiften Forts an der Westseite der Riva. Spielte nicht allwöchentlich einige Male die Musikbande der Garnison auf dem Plage, wogte an diesen Abenden nicht die schöne Welt und mit ihr eine Schaar von hübschen Officieren durch die schattigen Gänge der Promenade, so würde man glauben, in einer verlassenen Stadt zu sein.

In der That, das Schicksal dieser bessarabischen Städte ist mit der Vereinigung des Riliaarmes ein trauriges geworden, und die Regierung in Bukarest wird große Anstrengungen machen müssen, um sie damit auszuföhnen.

Mein Besuch in Bessarabien war ein äußerst flüchtiger und hatte keinen anderen Zweck, als eine von Spratt am Jalpuk-See gemachte Beobachtung zu constatiren oder im anderen Falle eine von ihm aufgestellte Ansicht von großer theoretischer Tragweite zu widerlegen. Es handelte sich also nur darum, zu sehen, was hier zur Zeit, als die mächtigen Lehmmaßen abgelagert wurden, in die er eingesenkt ist, an Schnecken und Zweischalern gelebt und was davon noch heutzutage im See lebt.

Ich fuhr denn mit dem Localbampfer, der zwei Mal in der Woche von Galaz aus Tultscha und Ismail berührt, von Tultscha hinüber und am nächsten Tag zu Wagen nach Babelé, einem Dorfe am See. Mein Passirrschein war im Platzcommando zu Ismail zurückgeblieben, denn weder ich noch mein ortskundiger Begleiter dachte daran, daß wir ihn am Jalpuk-See brauchen würden. Ueberdies beging ich die Unvorsichtigkeit, mich gleich an der Dorfschänke, die voll von betrunkenen Bauern war, nach einem

Fischerboote zu erkundigen, denn dessen bedurfte ich, um einige Schleppnetzzüge zu thun. Woher? Von Tultscha? Ein Boot? Wozu? Offenbar um über den See nach der Moldau hinüber zu kommen und dort irgend einen Herd bojarischer Conspiration zu erreichen?! Diese Fragen müssen durch das weingeistbenebelte Gehirn des Schnutzen gefahren sein, denn er citirte uns vor die Behörde, eine Art von Dorfnotar, wie wir sie in Ungarn haben, dem aber hier neben der Gemeindevregierung auch ein gutes Stück von Staatspolizei übertragen zu sein scheint. Da gab es dem ein rechtes Examen, und nur die Sprachfertigkeit meines Begleiters, des Apothekers F. Weikum aus Tultscha, der des Rumänischen vollkommen mächtig ist, bewahrte uns vor mehrerem Zeitverlust. Aber meine Untersuchungen waren durch die polizeiliche Assistenz, unter der sie gemacht werden mußten, Anfangs wesentlich beeinträchtigt. Nach Verlauf einer Stunde, als der Polizeichef von Babéle die Ueberzeugung gewonnen hatte, daß es sich wirklich um Lehm und Schnecken und nicht um geheime Depeschen handelte, verließ er uns — wahrscheinlich, um über das wichtige Ereigniß nach Ismail zu berichten. Jedoch ein Boot bekamen wir in der That nicht, und als wir nach mehreren Stunden uns zu Wagen nach einer südlich gelegenen Fischercolonie begaben, dieselbe menschenleer und alle Boote theils leer, theils für unsere Kräfte unbeweglich gefunden hatten, blieb mir nichts übrig, als mein Schleppnetz auf einem Brette schwimmend in den See hinein zu treiben und mit Aufwand sämmtlicher Leine, die wir bei uns hatten, bis in eine Entfernung zu bringen, wo das Wasser tief genug war, um den gesuchten Schalthieren ein behagliches Dasein zu gestatten. Im ganzen hatte ich keinen Grund, mit der Ausbeute unzufrieden zu sein. Mit Hindernissen erworben, hielt ich sie um so mehr werth. Der rumänischen Regierung aber kann ich mein Bedauern darüber nicht verhehlen, daß sie zu einer so ängstlichen Ueberwachung des Fremdenverkehrs in dem neu erworbenen Gebiete genöthigt ist oder zu sein glaubt. Gewiß gab ich mich dem Genuße der kriegerischen Musik in den Squares von Ismail und der Bewunderung der glänzenden Uniformen à la Chasseurs de Vincennes nicht mit derselben Unbefangenheit hin, mit der ich sie am Abend vorher betrachtet hatte.

Doch mit der Erzählung von meinem Abstecher nach Bessarabien bin ich von der chronologischen Ordnung meiner Reisenotizen völlig abgewichen. Er hatte in einer viel späteren Zeit statt, als ich mit der Dobrudscha bereits ziemlich vertraut war. Der Reihenfolge nach muß ich ja erst in Tultscha ankommen, was am 30 Mai geschah.

Auf einem stattlichen Lloydampfer verließ ich am Morgen die Rhebe von Sulina nach herzlichem Abschiede von den Freunden englischer und deutscher Zunge, die ich binnen zwei Tagen dort gewonnen hatte. In umgekehrter Ordnung zogen nun wieder die Besch-tepe an mir vorüber; der „Stein“ von Tultscha erschien, und bald stand ich abermals mitten in der tumultuarischen Landungsscene an einer türkischen Donaustadt. Ohne Beistand hätte ich mir kaum durchzuhelfen vermocht, besonders durch die Dogana nicht, wo man meinen noch wenig gebrauchten Regenschirm durchaus für Waare erklären wollte. Doch ich stand bereits unter dem Schutze der europäischen Donaucommission, und kaum eine Stunde nach meiner Ankunft war ich in dem ansehnlichen Hause derselben einquartiert und von den H. v. Malinowski und Drigalski mit der größten Zuvoorkommenheit begrüßt.

Von Tultscha und der ganzen Dobrudscha will ich in einem späteren Berichte ausführlich genug erzählen.

Da nun aber die gegenwärtigen Reisebriefe nichts weniger sind, als eine stieflende Erzählung der Erlebnisse eines Beobachters auf einer Donaufahrt, sondern mehr den Charakter einer hydrographischen, mit allerlei Notizen durchwebten Abhandlung haben, so verlangen sie eine kurze Schlußfassung, die ich mir in den noch folgenden Zeilen zu geben erlaube.

Das mittlere Donaubecken, unseres Stromes eigentliches Becken, von dem alle anderen Niederländer im Bereiche der östlichen Alpen und des karpathischen Systems nur Buchten und abgezweigte Divertikel sind, ist seit sehr alten Zeiten bekannt. Schon Marfigli (Marfili) in seinem berühmten Werke vom Jahre 1723 giebt davon sehr schätzbare und für jene Zeit genaue Beschreibungen und Karten. Was für das vorige Jahrhundert unsäßer war, eine geologische und auf geologische Thatfachen begründete geographische Auffassung — die letzten Jahrzehnde haben sie uns gegeben; freilich noch nicht in einem ganzen Werke aus einem Gusse, aber in sehr zahlreichen Abhandlungen und Einzelwerken, deren Verschmelzung keine großen sachlichen Hindernisse wird zu überwinden haben. Nur die südlich von der Donau und der Save gelegenen Theile des Beckens, also die in Bosnien und im Fürstenthum Serbien begriffenen Strecken sind noch zu wenig untersucht, das heißt, die moderne Wissenschaft findet hier allenthalben noch offene Fragen, weil eben neue, auf unsere gegenwärtige Kenntniß vom Hauptbecken und seiner übrigen Buchten zu begründende Untersuchungen hier noch nicht stattgefunden und auf A. Boué's großen Arbeiten weiter gebaut haben.

Dieser weite Ländercomplex ist ein Tertiärbecken in einem eigenthümlichen Sinne des Wortes. Einer und derselben Periode — der jüngeren Tertiärzeit — gehören die Ausfüllungsmassen aller Räume und Lücken an, welche ältere geologische Zeiträume übrig ließen und welche zumeist durch große Senkungen erst kurz vorher gegeben waren. Alle diese Ablagerungen zeigen denselben Hauptcharakter, dieselbe Gliederung in Stufen. Sie alle haben im Verlaufe ihrer Bildungszeit gemeinschaftliche Wandlungen erfahren. In dieser Beziehung ist es vielleicht das ausgezeichnetste Becken der ganzen Erdoberfläche. Dagegen giebt es daran nicht eine Spur von concentrischem Bau, von einem schalenartigen Sineinandergreifen der einzelnen Formationen, aus denen die Unterlage der jungtertiären Sedimente besteht. Vielmehr bilden zerworfene Schollen, von Eruptivgebilden durchsetzt und hier unterbrochen, dort von ihnen zusammengehalten, sowohl die Ränder als auch die Unterlage, die hier und da, einzelne Inselgebirge bildend, die Ausfüllungsmassen überragt.

Ein breiter Gebirgszug schließt dieses Becken im Südosten ab und seine äußerste Zone besteht aus denselben uralten Gesteinen, welche der Strom in seinem Oberlaufe zum Theil streift, zum Theil durchsetzt.

Die Ablagerungen der Drift- oder Diluvialperiode überziehen den weiten Raum des Beckens, zum Theil die Lücken ausfüllend, die das strömende Wasser im Verlaufe einer langsamen Hebung des Festlandes in den Tertiärgebilden hervorgebracht hat, zum Theil sie bedeckend. Stellenweise bestehen die Absätze dieser Periode aus dem

groben Abrieb der Gebirgsmassen, den Flüsse im jähen Sturze in das Innere des Beckens hereinbrachten und als reißende Ströme in demselben umhertrugen, zumeist aber und in der Regel zu oberst aus feinen sandig-lehmigen Massen, die in weit ausbreiteten seichten Gewässern langsam abgelagert wurden.

In das Ganze haben sich schließlich nach einer weiter fortgeschrittenen Erhebung die modernen Wasserläufe eingegraben und von ganzen Districten die diluvialen Sedimente abgeschwemmt. Anbrängend gegen sein rechtes Ufer hat der Sammelstrang dieser Ströme, hat unser Danubius Steilränder erzeugt, linker Seite dagegen weite Alluvialniederungen zurückgelassen, während sich seine Zuflüsse im Bereiche der Gebirgsländer auf steiler Sohle terrassenbildend herabschlängelten. Nirgend aber hat er sich in seine eigenen Sedimente noch so tief eingegraben, daß wir Grund hätten, moderne oder alluviale Terrassen im Gegensatz zu den Steilrändern der Driftablagerung zu unterscheiden. Jener südöstliche Gebirgszug ist jetzt durchbrochen. Der Strom Danubius bringt in die schmale Rinne ein, um sie als Pfad wieder zu verlassen und in ein zweites großes Becken — das untere Donaubecken — einzutreten.

Obgleich wir den älteren Geologen, namentlich Boué, einen Schatz von Andeutungen über die Natur seiner südlichen Umrandung verdanken, so ist doch Rand und Ausfüllungsmasse dieses Beckens noch so gut wie unbekannt. Mancherlei Thatfachen berechtigen uns anzunehmen, daß seine jungtertiären Schichten denen des mittleren Donaubeckens ziemlich genau entsprechen. Ob die Thierwelt der unteren rein marinen Stufe in beiden dieselbe war, oder ob gewisse Einwanderer unseres mittleren Beckens, die von Südwest her kamen, dem östlichen Meere fremd blieben, wissen wir noch nicht. Die oberste, die sogenannte „Süßwasserstufe“ haben beide allem Anscheine nach mit einander gemein. Die charakteristischen Thierarten derselben sind überhaupt von Osten her zu uns gekommen, und so wie sie in dem jungtertiären Eozän der Walachei und Bulgariens enthalten sind, so findet man sie auch im Stromgebiet des Dnieper, in der Krim und gewiß in weiten Districten der aralocaspischen Niederung und Kleinasien.

Haben wir denn, da dies so ist, überhaupt das Recht, von einem unteren Donaubecken zu sprechen? Nicht ganz im selben Sinne, in dem wir unser mittleres oder eigentliches Donaubecken verstehen, aber doch in gewisser Beziehung. Uebrigens ist auch die Drift ziemlich gleichartig über Räume verbreitet, die sehr weit über das Stromgebiet der Donau hinausgreifen. Aber gerade sie, die Ablagerungen der Drift- oder Diluvialperiode, vervollständigen den Ostrand des Donaubeckens.

Mancherlei deutet darauf hin, daß die Dobrudschagebirge, die wir in der Folge näher werden kennen lernen, einen submarinen Zusammenhang einerseits mit der untermeerischen Fortsetzung des Balkanzuges, andererseits mit der Krim und Kleinasien haben. Eine Ergänzung der Sondirungen des schwarzen Meeres, die Spratt während des Krimkrieges ausgeführt hat, wird uns darüber Aufschluß geben.

Dem Nordende des Dobrudschagebirges steht der Landbrücke zwischen dem Pruth und dem Sereth gegenüber und beide zusammen bilden so gewissermaßen eine zweite untere Donauenge.

Während es im mittleren (pannonischen) Donaubecken keine Alluvialterrassen giebt, haben wir in dem untermythischen Becken ausgezeichnete, bis zu 35 Fuß hohe

Terrassen aus Silt, das heißt, aus einem feinen sandigen Lehm gebildet, der um vieles jünger ist, als der Driftlehm (Löß), welcher sie bei weitem überragt und auch hier die Steilränder des rechten Donauufers bildet. Da nun jener Landrücken zum größten Theil aus Driftlehm besteht, so sind wir berechtigt zu sagen, der Ister habe sein Becken wie der Danubius, nur ist jenes ein Becken der Alluvialperiode mit stark vertieftem Wasserlauf, während dieses nicht nur seit der Drift-, sondern auch seit Beginn der jüngeren Tertiärperiode seine volle Realität besitzt.

Dem untersten innersten Alluvialbecken des südöstlichen Europa, welches vielfach nach Asien hinübergreift, gehört das Delta der Donau an. Es ist das Becken des schwarzen Meeres oder das pontische.

Trotz dieser mehrfachen, wie wir gesehen haben, bis zu einem gewissen Grade geologisch begründeten Gliederung, ist doch die Physiognomie des mythischen und des paunonischen Beckens nahezu dieselbe. Und diese große Ähnlichkeit hängt nicht sowohl von der geologischen Gleichartigkeit der Ausfüllungsmassen und der Schichten tafeln ab, die Grund und Ränder bilden, als vielmehr von jenem merkwürdigen Gesehe des Stromlaufes, vermöge dessen er unanhaltsam gegen sein rechtes Ufer andrängt, von seinen linksseitigen (diluvialen) Rändern dagegen abweicht.

Der Kulturzustand in diesen weiten Räumen ist ein eigenthümlicher.

Das mittlere Donaubecken wird zum größten Theil von einer deutschen Macht beherrscht, ist die größte, vielleicht auch künftig die reichste Länbergruppe Oesterreichs, von dem man nicht mit Unrecht sagt, sein Bestand sei eine Naturnothwendigkeit. Da Stammes- und Spracheigenthümlichkeiten keine staatsbildenden Factoren sind und überhaupt uur da, wo sie mit anderen wichtigeren Momenten zusammentreffen, den Ausschlag geben können, so bereitet sich in dem ganzen, durch seine Vielstämmigkeit im Inneren neutralisirten Staatskörper eine gewissermaßen gleichmäßige Bildung vor. Seit jeher weit davon entfernt, eine specifisch deutsche zu sein, wird sie demalen immerhin eine deutsche genannt werden dürfen, da sie weder altitalienisch, noch französisch, noch britisch ist. Doch nimmt sie von diesen dreien merkliches in sich auf, und wird auf dem fruchtbaren Boden empfänglicher Nationalitäten zu einer eigenthümlichen polyglotten Mischkultur, für die man einen Namen nicht erst zu suchen hat, da der Name Oesterreich seit Jahrhunderten besteht.

Dieser Proceß wird unter wirthschaftlichen Drangjalen und wirthschaftlichen Erfolgen bis zu einiger Vollendung gebieten sein, bevor sich die Elemente des unteren Donaubeckens aus schweren Kämpfen zu einer selbständigen Action werden emporgerungen haben, das heißt, bevor eine rumänische „Frage“ im Sinne unserer heutigen italienischen, eine bulgarisch-serbische „Frage“ u. dgl. m. ernsthaft in Verhandlung kommen können. Daß sie bevorstehen, unterliegt keinem Zweifel, denn in Ermangelung einer gemeinsamen staatlichen Cultur sind in diesen Ländern die nationalen Bestrebungen gleichbedeutend mit den ersten Schritten zur Bildung überhaupt.

Den inländischen Kulturproceß aus allen Kräften zu fördern, die Reife jener Elemente zu begünstigen, anstatt sie vermeintlich zu hemmen (sicher aber sie abwendig zu machen), wird allem Anscheine nach für Oesterreich das beste Mittel sein, vorzeitige Conflictte zu beschwören.

Das pontische Becken ist im wesentlichen ein Meer, ein europäisches Meer. Seine Angelegenheiten müssen allgemein europäische sein und bleiben.

In dem Theile dieses Beckens aber, den die Donau mit ihren Armen umspannt, im Donaudeelta muß Oesterreich die politisch maßgebende Großmacht werden, so wie seine beiden großen Schifffahrtsinstitute (Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft und österreichischer Lloyd) dort unstreitig die wahren Repräsentanten Oesterreichs sind. *) Oesterreichs Industrie, gleichviel durch welche Geldkräfte sie sich regenerire, muß sehr wesentlich für die Bewohner des mythischen Beckens und der Pontusländer arbeiten, deren Bedürfnisse mit zunehmender Cultur von Jahr zu Jahr größer werden. Die Wasserstraße dahin muß frei werden von allen Hindernissen und der Transport auf derselben so billig wie der zur See, dessen Wohlfeilheit unseren bisherigen Handel allerorten verdrängt hat. Das eiserne Thor soll nicht eine Schanze vorstellen gegen eingeübete oder selbstbereitete äußere Gefahren, sondern an der Stelle der alten Katarakte Strabo's soll ein sicherer Schifffahrts canal die Fluthen des Danubius unmerklich in den Ister geleiten. Der Georgsarm soll von den Seeschiffen aller Nationen befahren werden, — und, würden wir hinzufügen: wer uns Brauchbares bringt, soll willkommen, wer von uns kauft und baar bezahlt, unser Freund sein. — Bis zur Erreichung dieser Ziele werden wir, ja auch unsere Kinder noch viel Mühsal zu erdulden, mit vielerlei Mangel zu kämpfen haben. Das, was wir vorhin die „österreichische Cultur“ genannt haben, wird nicht leicht erworben, und der Staat, der heute vor 34 Jahren den Bau seiner ersten Locomotiveisenbahn deshalb empfehlenswerth fand, weil dadurch sein — Salzmonopol gefördert werde, kann nicht sehr rasch in's rechte Geleise kommen und hat eben darum, weil er das nicht rechtzeitig konnte, jetzt unsägliche Schwierigkeiten zu überwinden.

Die Passivität, in welcher der naturwüchsige Theil unserer Industrie aus Mangel an Capital bisher verharren mußte, stellt unseren halb aufgearbeiteten Bodenreichtümern den noch wenig bekannten und kaum berührten Schätzen nahe, die man im Boden der südöstlichen Nachbarländer vermutet. Es gilt dem auswärtigen Capitalisten ziemlich gleich, ob er sein Geld der Reconstruirung von Werken zuwendet, die auf guter Basis, aber nach heutigen Begriffen nicht ganz zweckmäßig angelegt sind und deren Betrieb wegen Mangels an Geld und an Communicationsmitteln, wegen ungenügenden Zusammengreifens einzelner wichtiger Factoren seit längerer Zeit stockt, oder ob er eine ganze frische Industrie mitsammt den Verkehrswegen schaffen hilft, wenn nur in beiden Fällen der Calcul zu seinen Gunsten ausfällt. Es gilt ihm auch ziemlich gleich, ob die Industriellen, deren Arbeitskraft er in Wirksamkeit setzt, es am Orte ihrer Thätigkeit mit einer ruthenischen, rumänischen, serbischen oder bulgarischen Bevölkerung zu thun bekommen, ob sein Rechtsschutz seit den ältesten Zeiten sanctionirt oder nur durch die hohe Autorität seines Mutterstaates von Fall zu Fall hergestellt wird.

*) Die Subventionen oder Garantiezuschüsse, die beiden Instituten gezahlt werden müssen, haben in der That ihre hauptsächlichste Bedeutung als Kosten einer würdigen Vertretung des Staates im Orient, die ja in unseren Tagen zunächst durch Handels- und Communicationsinstitute hergestellt sein muß, wenn sie auf Geltung Anspruch machen will.

Diese Umstände bewirken zusammen mit der physischen Gleichartigkeit der inneren Strecken des mittleren und des unteren Donaubeckens, die auch dem Laien gleich auffällt, daß Oesterreich und das nördliche Rumelien dem Fremden als nahe verwandte Ländercomplexe erscheinen. So mußte ich die Aeußerung eines meiner Schiffsgegnossen auf der Heimreise verstehen, der als ein Hauptinteressent der beiden rumelischen Eisenbahnen einen Theil von Bulgarien kennen gelernt hatte und sich nun gleich mir nach Wien begab: „Austria and Turkey are very important countrys for us.“

Diese Worte im besten Sinne genommen und vorausgesetzt, daß durch sie wirklich das einzige Mittel zur Heilung unserer Schäden angebeutet sei, daß der Fremde unsere Länder ja doch dem uncultivirten Osten vorziehen müsse und nebst der Bereitwilligkeit, sein Geld in industriellen Unternehmungen bei uns anzulegen, auch die Hoffnung auf einen schwunghaften, für uns gewinnbringenden Handel damit ausgedrückt haben wolle, so klingen sie doch nicht wie Musik in den Ohren des Oesterreichers, und ungern weiß er seine Heimath in Verbindung gebracht mit Ländern, die er von der Schule her als „barbarische“ kennt.

Der alte österreichische Stolz mit den Erinnerungen an die Zeiten Eugen's von Savoyen vor dem Frieden von Passarowitz empört sich dagegen und läßt uns für einen Augenblick vergessen, daß Geld Geld sei, daß Länder ein Material sind, welches nur durch Geld und Intelligenz zu Gute gebracht werden kann, und daß wir uns in der That recht glücklich schätzen müssen, wenn dies endlich geschieht, gleichviel, von wannen das Geld komme und bis zu welchem Maße unsere eigene Intelligenz dabei in Anspruch genommen werde.

Damals — es war in der zweiten Hälfte des Monats August — ahnte man noch nicht, wie nahe uns die Hilfe sei, und erst in Wien erfuhr ich, daß Unternehmungslustige aus England bereits Steiermark, Kärnthén und Ungarn durchziehen, um zu sehen, was sich allenfalls aus unseren Ländern machen ließe. Sicher ist eine Reise auf der unteren Donau sehr belehrend und hilft wesentlich zur Selbsterkenntniß, aber so wie der Pontos axinos nicht ein lieblich lachender Meerbusen ist, so will uns auch der alte Ister nicht ein freundlich murmelndes Fließchen bedünken, in das man gern Blumen streuen mag. Selbst der reisende Naturforscher, dieses harmloseste aller Geschöpfe, hat mehr ernste als heitere Gedanken, bieweilen er sie besührt.
