

TAMÁS HARDI

Geschichte und Geopolitik im Hintergrund der Entwicklungen an der Donau

Gedanken zur regionenkonstituierenden Rolle der Donau

Einleitung

Als Verkehrs- und Lieferweg trägt ein Fluss ganz wesentlich zur Organisation der Wirtschaft einer Region bei, und als solcher gestaltet er auch die wirtschaftliche Raumstruktur. Der hier verwendete Untersuchungsansatz konzentriert sich in erster Linie darauf, welche Rolle der Fluss in den verschiedenen Epochen der Wirtschaftsgeschichte bei der wirtschaftlichen Entwicklung der Region hätte spielen können, darüber hinaus werden die – vor allem geopolitischen – Ursachen dafür untersucht, warum die Donau den wirtschaftlichen Bedürfnissen nicht in vollem Umfang entgegenkommen konnte (cf. Hardi 2012).

Dabei seien zwei Tatsachen erwähnt, die einen Grund dafür darstellen, dass die Wirtschaft an der Donau den Wasserverkehr bisher wenig in Anspruch nahm: Zum einen bildete sich in unserer Region in keinem Wirtschaftszweig ein regionales Beziehungssystem heraus, dessen Achse und Bedingungen der Fluss hätte sichern können. Die Nationalwirtschaften an der Donau wurden während der Industrialisierung eher zu Konkurrenten anstelle von einander ergänzenden Systemen. Zum anderen war das Wasserverkehrsnetz, das die Effizienz des Wasserverkehrs gewährleisten hätte, wie beschiffbare Nebenflüsse, ein System von abkürzenden und verbindenden Kanälen, Häfen und Anschlussverbindungen an andere Verkehrssystemen (z.B. Eisenbahn), nicht ausgebaut. Somit ist der heute vorhandene, extrem lange Wasserweg in erster Linie für die Abwicklung des Transitverkehrs geeignet und kann wenig zur Entwicklung des regionalen Beziehungssystems beitragen. Die Entwicklung der regionalen Wirtschaft und die damit einhergehende Entwicklung der Donau als Wasserweg der letzten zweihundert Jahre lassen sich in charakteristische Abschnitte einteilen.

Das 19. Jahrhundert: Getreidetransport, Kolonialisierung, Industrialisierung

Im Donaauraum verfolgten im 19. Jahrhundert das Osmanische, das Russische und das Habsburgische Reich in Fragen der Donauschifffahrt unterschiedliche Interessen. Als Hauptziel galt die Sicherung bzw. das Erreichen von Einfluss auf dem Balkan, womit auch die Möglichkeit zur Kontrolle der Donauschifffahrt und des Handels verbunden war. Russland wollte sich aus seiner kontinentalen Isoliertheit in Richtung Schwarzes Meer lösen und erreichte dessen Küstengebiet schon im 18. Jahrhundert. Um den Handel zu fördern, wurde im Jahre 1794 die Stadt Odessa gegründet, deren wichtigste Rolle war, das russische Getreide auf den Weltmarkt zu bringen. Zu den vornehmlichsten Interessen der Russen zählten das freie Agieren und der freie Handel am Schwarzen Meer und in den Meerengen des Bosphorus und der Dardanellen, ebenso die Wahrung der Interessen der jungen Getreidehandels- und Hafenstadt Odessa (Gráfik 2004; LeDonne 2006). Wegen der Expansion kam es früh zu Konflikten zwischen dem Russischen Reich und dem auf dem Balkan und dadurch auch an der Donau herrschenden Osmanischen Reich, was im 18.–19. Jahrhundert zu einer Reihe von Kriegen führte. Gleichzeitig monopolisierte das Osmanische Reich den Handel und damit auch den Donauhandel; nur gegenüber Österreich machte es gewisse Zugeständnisse.

Vor 1829 war die wichtigste Funktion der Donau für Österreich der Getreidetransport einerseits aus der Ungarischen Tiefebene ins Zentrum des Reiches nach Wien, andererseits – mit Umladung – in die adriatischen Häfen. Die Beförderung donauabwärts in Richtung Schwarzes Meer wurde vom Osmanischen Reich mit der Beibehaltung des Handelsmonopols aber behindert.

Die freie Flussschifffahrt durch mehrere Staaten war zwar nach den napoleonischen Kriegen auf dem Wiener Kongress 1815 proklamiert worden, jedoch nur im Prinzip, denn die Frage der Donau wurde damals nicht explizit erwähnt.

Entsprechend den Beförderungsrichtungen hatte man schon früher zur Korrektur der ungünstigen geographischen Verhältnisse Pläne für die Errichtung von Kanälen geschmiedet. Konnte bislang das Getreide aus der ungarischen Tiefebene nur über einen großen Umweg, nämlich die Theiß abwärts und dann die Donau aufwärts befördert werden, so ließ sich das nach der Fertigstellung des 118 Kilometer langen Franz-Kanals im Jahre 1802 zwanzig Tage schneller durch die Wegersparnis von 227 Kilometern erledigen. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts entwarf man Pläne zur Errichtung eines Donau-Save-Kanals, der eine Ersparnis von 420 Kilometern gebracht hätte; darüber hinaus war die Kanalisierung des Flusses Kulpa vorgesehen.

Der Beginn der nächsten Periode (1829–1856) ist mit dem russisch-türkischen Friedensvertrag von Edirne verbunden, da das Russische Reich in dieser Zeit zum Herrscher über das Donaudelta-Gebiet wurde. Gleichzeitig markierte dieses Datum das Ende des osmanischen Handelsmonopols nicht nur an der Donau, sondern auch in der Bosphorus-Meerenge. Das bisherige Getreideausfuhrverbot auf dem Balkan wurde aufgehoben, was zum Aufschwung des Donauhandels beitrug.

Russland als Herrscher über das Donaudelta verhinderte jedoch im Interesse seines eigenen Getreidehandels, dass man über die Donau das Meer erreichen konnte: Es verhängte eine Quarantäne über den Sulina-Arm, und jedes Schiff wurde zur Überwachung nach Odessa geschickt (Krehbiel 1918). Zwar schloss man 1840 ein Abkommen mit Österreich über die Zusicherung der freien Schifffahrt und des Handels, doch hielt Russland diese Bestimmungen nicht ein (Palotás 1984).

Als nächstes herausragendes Ereignis unter dem Gesichtspunkt des Donautransports galt das Aufkommen der Dampfschifffahrt. Das Maschinenschiff revolutionierte den Flussschifftransport, da die befrachteten Schleppkähne nun auch stromaufwärts verhältnismäßig schnell fahren konnten und die immer größere Ladekapazität der Schiffe die Beförderung wirtschaftlicher machte.

Diese politischen und technischen Veränderungen vergrößerten die Bedeutung des Wasserhandels beträchtlich, und im Jahre 1829 konnte unter der Führung von István Széchenyi die Erste Kaiserlich-Königliche Donaudampfschiffahrtsgesellschaft (DDSG) gegründet werden, der später eine strategische Bedeutung zukommen sollte.

Am Mittel- und Unterlauf des Flusses verfolgte man das Ziel, dem Mündungsgebiet unter russischer Herrschaft auszuweichen. Deshalb schlug die DDSG schon 1834 den Bau eines Kanals vor, dem die Rolle des heutigen Donau-Schwarzmeer-Kanals zugekommen wäre (Turnock 1986). Da dieser Plan vom Osmanischen Reich, das die Dobrudscha beherrschte, unter Druck Russlands vereitelt wurde, errichtete die Dampfschiffahrtsgesellschaft 1840 einen Postweg zwischen Ruse und Varna.

Der Zeitraum zwischen 1856 und 1914 kann in politischer Hinsicht als jene Epoche bezeichnet werden, in der die Donau internationalen Rang gewann. In wirtschaftlicher Hinsicht lässt sie sich als Epoche der Industrialisierung und des Ausbaus der nationalen Wirtschaftsräume charakterisieren. Das Jahr 1856 ist ein wichtiges Datum für die Region, weil es einer europäischen Machtkoalition gelang, die Expansion von Russland im Krimkrieg vorläufig zurückzudrängen. Aus Perspektive der Donau ist es wichtig, dass dadurch die freie Schifffahrt bis zur Mündung ermöglicht wurde. Die Siegermächte riefen im Interesse des freien Zugangs zur Mündung – zunächst nur vorläufig – die Europäische Donaukommission (EDK) ins Leben, an der die Siegermächte und Russland teilnahmen. Die „organisierende Macht“ der Strecke über Brăila blieb die Habsburgermonarchie; unter ihrer Führung wurde mit Beteiligung

der Donauanrainerstaaten auch die Internationale Donaukommission gegründet, die jedoch nur dem Namen nach existierte, da es nicht gelang, eine Zusammenarbeit zwischen Österreich und den sich emanzipierenden Donaufürstentümern zu forcieren. Die EDK hingegen errichtete ein besonderes Regime, indem sie Regelwerke für ein Gebiet schuf, das zu verschiedenen Staaten gehörte, und diese Regeln durfte sie auch einhalten und sanktionieren lassen.

Das Habsburgische Reich spielte somit in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts eine quasi-kolonialistische Rolle an der Donau, die in erster Linie auf der Tätigkeit der DDSG beruhte. Diese wuchs bis zu den 1880er-Jahren zur größten Binnenschiffahrtsgesellschaft der Welt heran und unterhielt Kohlebergwerke, Eisenbahnen und Schiffswerften (cf. Erdösi 2008). An der unteren Donau hatte sie die Funktion, das Handelssystem zwischen Zentrum und Peripherie zu organisieren; gleichzeitig brachte sie sämtliche Modernisierungen in die Regionen an der unteren Donau, in denen die Agrarwirtschaft dominierte (cf. Erdösi/Gál/Hajdú 2002). Die Schifffahrt auf den Nebenflüssen hingegen blieb weiterhin unentwickelt – und dies sogar angesichts der Tatsache, dass der größte Getreideumsatz in den Häfen der Nebenflüsse wie in Makó, Sziszek/Sisak und Szeged zu verbuchen war; erst danach folgten Győr und Bräila (cf. Der Schiffs- und Waaren-Verkehr [...] 1868).

In dieser Zeit begann auch der Ausbau des Eisenbahnnetzes, das eine ernsthafte Konkurrenz für den Wasserweg bildete. Der nun beginnende Wettbewerb äußerte sich darin, dass die Integration der Wirtschaftsräume der sich formierenden Nationalstaaten stärker auf der Eisenbahn als auf dem Wasserweg gründete, denn die Eisenbahn konnte schneller und aufsehenerregender als der Wasserweg entwickelt werden und entzog so diesem das Kapital (cf. Hoszpotzky 1908).

Der Wettstreit um die Macht erhielt ab den 1860er Jahren durch die bestehende Rivalität zwischen Eisenbahnbau und Schifffahrt eine neue Dimension. Ein erstes Anzeichen dafür war, dass die Firma *Danube and Black Sea Railway and Kustendje Harbour Company, Ltd.* mit dem Eisenbahnbau in der Dobrudscha begann, um den langen Wasserweg im Mündungsgebiet zu verkürzen und den Getreidetransport zu beschleunigen (cf. Jensen-Rossegger 1978); auf ähnliche Initiative wurde die erste türkische Eisenbahn zwischen Ruse und Varna gebaut.

Beim Wasserweg kam es zur Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen auf dem Hauptarm: Zwischen Dévény/Devín und Gönyű/Szigetköz wurde das schiffbare Hauptbett zwischen 1886 und 1896 ausgebaut. Als zweiter wichtiger Ausbaupunkt galt das Eiserne Tor. Die Londoner Donaukonferenz des Jahres 1871 hatte entschieden, dass die Anrainerländer von den vorbeifahrenden Schiffen eine Gebühr einheben dürfen, um den Schifffahrtsweg in Ordnung zu halten. Die Uferstaaten trafen jedoch bis zum russisch-türkischen Krieg von 1877–1878 keine weitere Vereinbarung. Daher

wurde nach Kriegsende beziehungsweise vom nachfolgenden Berliner Kongress die Habsburgermonarchie mit den Arbeiten beauftragt, die dann in die Zuständigkeit Ungarns übertragen wurden. Die Regulierungs- und Ausbesserungsarbeiten am Schifffahrtsweg wurden zwischen 1890 und 1898 durchgeführt (cf. Töry 1954; Deák 1998); sie galten als gewaltige Leistung und sicherten den Schiffsverkehr auf der Donau für über 70 weitere Jahre.

Um die Wende des 19. zum 20. Jahrhundert richtete sich die Aufmerksamkeit wieder auf den Kanalbau, als deutlich wurde, dass der Wassertransport trotz des ausgebauten Eisenbahnnetzes bei bestimmten Warengruppen Kostenvorteile bot. Der Ausbau des Wasserwegenetzes realisierte sich somit in sämtlichen Kanalbauplänen an der Donau. Die Kanäle dienten erstens zum Ausbau und zur Verbindung der einzelnen Teile des Binnenwasserweges; zweitens zur Anbindung der Donau an andere Wasserwege wie Rhein, Elbe, Oder und Weichsel; drittens sollten sie auch das Erreichen des Meeres erleichtern. Um diese Pläne zu verwirklichen, entstanden 1901 das österreichische Kanalgesetz, 1907 der ungarische staatliche Flusskanalisationsplan und 1917 das bayerische Kanalgesetz. Neben den Getreidetransporten sollten diese staatlichen Initiativen nachdrücklich der infrastrukturellen Unterstützung der Industrie dienen (cf. Fekete 1907; Tellyesniczky 1918). Auch in den jungen Donaustaaten begann man mit den Planungsarbeiten: In Serbien entstand auf englische und deutsche Initiative und mit dem entsprechenden Finanzierungsversprechen der Plan, durch Vardar an die Ägäis zu gelangen, und im Jahre 1907 wurde von einer amerikanischen Firma ein Vorentwurf zur Verwirklichung des Donau-Vardar-Kanals ausgearbeitet (cf. Jovanovski 1993).

Das Zeitalter der zwei Weltkriege: die Donau als internationaler Ausgang einer „landlocked“-Region

In der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts veränderte sich die Rolle der Donau: Nach dem Ersten Weltkrieg befanden sich unter den neu entstandenen Staaten in Mitteleuropa gleich mehrere, die über keinen Meereszugang verfügten. Jener Friedensvertrag, der den Krieg beendet hatte, bestimmte auch den Status der Donau. Die Großmächte belebten zur Kontrolle der Schwarzmeermündung die Europäische Donaukommission wieder, über deren Tätigkeit die Pariser Konferenz bestimmte. Anhand der früheren Vereinbarungen wurde unter Teilnahme der Donauanrainerstaaten auch die Internationale Donaukommission gegründet (cf. Lipták 1993).

Bei der Konferenz wurde die Konvention verabschiedet, in der der Grundstatus der

Donau festgesetzt ist.¹ In diesem Dokument wurden all jene Strecken des Wassernetzes, somit auch Nebenflüsse, die für mehr als einen Staat als Ausgang ins Meer dienen, für international erklärt. Dieser Status stand darüber hinaus jedem bereits vorhandenen oder später zu erbauenden Kanal und anderen verbindenden Wasserwegen zu. Zwischen den beiden Weltkriegen versuchte Großbritannien, zu seiner früheren, auf der Schifffahrt basierenden Hegemonie zurückzukehren: Es kaufte die Reedereien der Verliererstaaten auf und trachtete danach, eine führende Machtposition an der Donau auszubauen (cf. Teichova/Ratcliffe 1985).

Der internationale Wasserweg gewann somit große Bedeutung, da die Waren beim Transport nicht die neu errichteten Zollgrenzen passieren mussten, sondern direkt ans Meer geliefert werden konnten. Diese Tatsache erwies sich als besonders nützlich für Ungarn, das nicht nur von den meisten seiner Nachbarstaaten politisch isoliert wurde, sondern infolge des Friedensvertrags auch in großem Ausmaß seiner wirtschaftlichen Ressourcen, die zuvor teilweise mittels Flussschiffung beschafft worden waren, verlustig ging.

Die Fluss-/Meeresschifffahrt bot sich hier als Ausweg für den Außenhandel an. Ungarn erweiterte daher nach einer Versuchsperiode bis Ende der dreißiger Jahre seine Flotte beträchtlich, und so beförderten Donau-Meeresschiffe die Waren unmittelbar in die Häfen der Levante, in den Nahen Osten und nach Nordafrika (cf. Katona 2000).

Die Donau war somit von grundlegender Bedeutung vor allem für die ungarische wirtschaftliche Entwicklung, aber ebenso für die österreichische und die deutsche; zudem förderte sie den deutschen Einfluss auf die südosteuropäischen Wirtschaften (cf. Basch 1944). Auf diese Weise bildete sich ein Beziehungssystem kolonialistischer Prägung zwischen der ganzen Region und Deutschland aus.

Was die weitere Entwicklung betrifft, so ist festzustellen, dass keine weiteren Ressourcen für die am Anfang des Jahrhunderts geplanten Entwürfe zur Verfügung standen, zudem hätten die früher geplanten einzelnen Abschnitte des Wassernetzes sowie die Mehrheit der Kanäle nun sogar auf dem Gebiet von mehreren Ländern gelegen, weshalb diese Pläne nicht weiterverfolgt wurden.

Der Zweite Weltkrieg bedeutete die Verstärkung der deutschen Vorherrschaft im Donaul. Die Tätigkeit der EDK und der IDK wurde von Deutschland zwischen 1938–1939 unter Mitwirkung Rumäniens liquidiert und die Donauschifffahrt den Kriegstransporten untergeordnet.

1 Convention Instituting the Definitive Statute of the Danube, signed at Paris, July 23, 1921. <http://www.forost.ungarisches-institut.de/pdf/19210723-1.pdf>

Die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts – sowjetisch-östliche Orientierung

Nach dem Zweiten Weltkrieg hielten es verschiedene politische Kräfte für notwendig, ein neues Donauregime zu errichten. Die Mitglieder des Rates der Außenminister aus den Donaustaaten einigten sich darauf, dass die freie Schifffahrt auf der Donau für alle Bürger, Handelsschiffe und die Kaufleute aller Staaten nach dem Gleichheitsprinzip und unter Anwendung gleicher Regeln gesichert werden müsse.

Der sowjetische Einfluss manifestierte sich nun darin, dass gemeinsame Firmen mit den nationalen Reedereien gegründet wurden und die Schifffahrt fast völlig in den sowjetischen Interessenkreis gehörte; auch die neu ins Leben gerufene Donaukommission beziehungsweise das Belgrader Abkommen von 1948 kamen unter starkem sowjetischen Einfluss zustande. Die geökonomische Lage veränderte sich grundlegend: Während früher ein Zentrum-Peripherie-Handel in Richtung des österreichischen und später deutschen Wirtschaftszentrums abgewickelt wurde, so wurde nun das politische und wirtschaftliche Zentrum nach Osten verlagert, und diesen Handelsströmen entsprachen die geographischen Gegebenheiten der Donau viel besser. Zwar wurde das politische Zentrum-Peripherie-Verhältnis keineswegs im Charakter der Lieferungen widerspiegelt, da von Osten Rohstoffe in die untere und mittlere Donauregion kamen. Aber die Donau wurde dennoch auf diese Weise zu einer wesentlichen Stütze der sowjetischen hegemonialen Bestrebungen. Diese Ausrichtung bestimmte auch die Entwicklungen wie den Bau des Donau-Schwarzmeer-Kanals, der die Schifffahrt verkürzte, ebenso die endgültige Klärung der Frage des Eisernen Tores (cf. Hardi 2012). Die Regulierung der Strecke im Bereich der Kleinen Schüttinsel (Szigetköz) vollzog sich hingegen zwischen der Tschechoslowakei und Ungarn im bilateralen Rahmen: Im Jahre 1977 kam es zum Vertragsabschluss, der später von Ungarn mit Verweis auf Umweltschäden gekündigt wurde. Das Projekt wurde schlussendlich von der Slowakei allein abgeschlossen, und diese Frage konnte zwischen beiden Ländern bis heute nicht endgültig geklärt werden.

Erfahrungen

Der 1992 fertiggestellte Rhein-Main-Donau-Kanal belebte den Verkehr zwar am Oberlauf der Donau, aber die mittlere und untere Strecke blieben weiterhin wenig benützt. Es ist daher von großer Bedeutung, dass 1996 mit Unterstützung der Wirtschaftskommission der UNO für Europa der AGN-Vertrag² unterzeichnet wurde.

² European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance. Geneva, United Nations Economic Commission for Europe. 1996 <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/agn.pdf>

Dieser Vertrag enthält sämtliche Elemente zur Entwicklung des Wassernetzes, dessen Notwendigkeit in den vergangenen zweihundert Jahren zwar mehrfach formuliert, aber niemals verwirklicht wurde. Zwar stehen die Chancen für eine Realisierung des Vorhabens auch jetzt schlecht, allerdings bestätigt der Vertragsinhalt wenigstens unsere Feststellung vom Beginn des Beitrags.

Unter dem Gesichtspunkt der wirtschaftlichen Entwicklung und der Integration der Donauregion konnten die Uferstaaten bislang die Möglichkeiten, die der Fluss bietet, nur mäßig nutzen. Die Donau blieb eine eingleisige Verkehrsachse, deren eminente Bedeutung erst in der Zeit kolonialistischer Bestrebungen, durch die Verbindung zwischen der Wirtschaft in der Region sowie der österreichischen, deutschen und sowjetischen Wirtschaft hervortrat; darüber hinaus stellte sie für die isolierten Wirtschaften im europäischen Osten eine Verbindung zum Meer dar. Das binnenregionale Beziehungssystem verstärkte die Donau jedoch wenig, und die Entwicklungen in dieser Richtung blieben hinter dem Erwartbaren zurück. Aus allem bisher Vorgebrachten lässt sich der Schluss ziehen, dass der niedrige Nutzungsgrad der Donau nur teilweise in geographischen Gegebenheiten gründet und es vielmehr notwendig ist, die geopolitischen Konstellationen, die die Durchführung der in den einzelnen Perioden notwendigen Ausbaustufen verhinderten, hierfür zur Verantwortung zu ziehen.

Literatur

- Basch, A.: *The Danube basin and the German economic sphere*. London: Kegan Paul, Trench, Trubner & Co. 1944.
- Deák, A. A.: *Hajózó csatornáink a Monarchia idejében*. Manuskript. Esztergom: Duna Múzeum 1998.
- Der Schiffs- und Waaren-Verkehr auf der Donau und ihren Nebenflüssen. In: *Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft* 24 (1868) 1, pp. 166–169.
- Erdősi, F.: *Kelet-Európa országainak vízi közlekedése*. Pécs: MTA RKK 2008.
- Erdősi, F.; Gál, Z.; Hajdú, Z.: *A Duna történetileg változó szerepe Közép-Európa és Magyarország térfejlődésében*. In: Z. Dövényi, Z. Hajdú, F. Glatz (Hg.), *A magyarországi Duna-völgy területfejlesztési kérdései*, Bd. I. Budapest: MTA 2002, pp. 31–74.
- Fekete, Zs.: *A folyócsatornázó osztályban 1902–1904. években tervezett hajóútvonalak jegyzéke*. *Vízügyi közlemények* 23 (1907), pp. 58–60.
- Gráfik, I.: *Hajózás és kereskedelem. Gabonakonjunktúra vizen*. Pécs: Pro Pannonia 2004.
- Hardi, T.: *Duna Stratégia és területi fejlődés*. Budapest: Akadémiai Kiadó 2012.
- Hoszpótzky, A.: *A Vaskapuszabályozási munkák ismertetése*. Budapest: Kereskedelemügyi M. Kir. Ministerium 1908.
- Jensen, J.H.; Rosegger, G.: *Transferring Technology to a Peripheral Economy: The Case of Lower Danube Transport Development, 1856–1928*. In: *Technology and Culture* 19 (1978) 4, pp. 675–702.

- Jovanovsky, D.: Morava–Vardar (Axios) navigation route. In: E. Stojčić (Hg.), *Danube – the river of cooperation*. International Scientific Forum “Danube – The river of cooperation”. Belgrad 1993.
- Katona, M.: *A magyar Duna-tengerhajózás regénye*. Salgótarján: Patt-Press Bt. 2000.
- Krehbiel, E. D.: European Commission of the Danube: an experiment of international administration. In: *Political Science Quarterly* 33 (1918) 1, pp. 38–55.
- LeDonne, J. P.: Geopolitics, Logistics, and Grain: Russia’s Ambitions in the Black Sea Basin, 1737–1834. In: *The International History Review* 28 (2006) 1, pp. 1–41.
- Lipták, J. (Hg.): *Danube – un fleuve Européen*. Bratislava: NVK International 1993.
- Palotás E.: *A nemzetközi Duna-hajózás a Habsburg Monarchia diplomáciájában 1856–1883*. Budapest : Akadémiai Kiadó 1984.
- Spulber, N.: The Danube–Black Sea Canal and the Russian control over the Danube. In: *Economic Geography* 30 (1954) 3, pp. 236–245.
- Teichova, A.; Ratcliffe, P.: British interests in Danube navigation after 1918. In: *Business History* 27 (1985) 3, pp. 283–300.
- Tellyesniczky, J.: A német birodalmi víziutak. In: *Vízügyi Közlemények* (1918) 1, pp. 149–171.
- Töry, K.: *A Duna és szabályozása*. Budapest : Akadémiai Kiadó 1954.
- Turnock, D.: The Danube–Black Sea Canal and its impact on Southern Romania. In: *GeoJournal* 12 (1986) 1, pp. 65–79.