ECONSTOR
Make Your Publications Visible.

A Service of
ZBW
Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft
Leibniz Information Centre for Economics

Rothenburg, G.

Article — Digitized Version

Ausbau der russischen Binnenwasserstraßen

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Rothenburg, G. (1950) : Ausbau der russischen Binnenwasserstraßen, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 30, Iss. 1, pp. 45-48

This Version is available at:
https://hdl.handle.net/10419/131030

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

WWW.ECONSTOR.EU

Mitglied der Leibniz-Gemeinschaft

bekommt Österreich die Hälfte der Erzeugung der Innkraftwerke, für die eine gemischte Gesellschaft gegründet wird, die auch das zu erbauende Werk Braunau (90 000 kW) betreiben soll. Besprechungen über diese Gründung fanden im September 1949 zwischen den österreichischen Elektrizitätsgesellschaften, dem bayerischen Finanzministerium, den Innwerken, den Bayernwerken und der Militärregierung in München statt. Österreich und Bayern übernehmen je zur Hälfte das zunächst auf 500 000 DM festgesetzte Aktienkapital[21]).

Als neues Gemeinschaftswerk wird weiter ein Donaukraftwerk unterhalb Passaus von der Rhein—Main—Donau AG. geplant. Durch Verbindung mit einem Pumpspeicherwerk sollen 450 Mill. kWh Spitzenstrom gewonnen werden. Auch dieses Werk benützt österreichisches Gebiet. Bei Baubeteiligung Österreichs wird von bayerischer Seite ein Stromanteil von 45 % vorgeschlagen.

Im vergangenen Jahr hat sich bedauerlicherweise der österreichische Stromexport, der fast ausschließlich nach Deutschland geht, um 44 % vermindert, während die entsprechenden Stromimporte nur um 26 % zurückgegangen sind, so daß sich der Exportüberschuß um 51 % verringert hat. Wenn auch zu hoffen ist, daß es sich hier nicht um eine Dauererscheinung, sondern um eine Folge des abnormen Wetters handelt, so ist doch bedenklich, daß im Elektrizitätsplan keine wesentliche Exporterhöhung vorgesehen ist.

Es ist begreiflich, daß auch der Marshallplan die energiewirtschaftlichen Reserven Österreichs für die europäische Wirtschaft ausnutzen will. Dafür ist jedoch ein weiterer Ausbau der Kraftanlagen erforderlich. Für den Ausbau der europäischen Energiewirtschaft sieht der Elektrizitätsplan die Errichtung von 9 Großkraftwerken in Österreich, Italien und Deutschland mit insgesamt 2,31 Mill. kW vor. Für Österreich ist dabei vor allem an den Ausbau des Inn gedacht. Jedoch stehen weder hierfür noch für die Durchführung des Ybbser-Donau-Kraftprojektes Mittel zur Verfügung. Um eine wirtschaftliche Ausnützung seiner Energiereserven zu erreichen, ist Österreich auf eine Verbundwirtschaft europäischen Ausmaßes angewiesen.

[21]) Ende des Jahres wurden die Verhandlungen abgeschlossen. Mit dem Baubeginn des gemeinsamen Werkes Braunau ist demnächst zu rechnen.

Ausbau der russischen Binnenwasserstraßen

G. Rothenburg, Berlin

Da das Bahnnetz im Verhältnis zur Größe des Landes noch immer sehr weitmaschig ist und auch für längere Zeit noch bleiben wird, weil die Rüstungsindustrie zu viel Stahl beansprucht, behält die Binnenschiffahrt mit dem zumeist weit ausgedehnten Einzugsbereich der Ströme nach wie vor eine große Bedeutung für die Gesamtwirtschaft. Aber sie muß nun auch der ständigen Ausweitung der Industrie und der zunehmenden Einbeziehung bisher weniger aktiver Landesteile hinsichtlich der Größe der verwendeten Verkehrsmittel und der Beschleunigung des Umschlages angepaßt werden.

Für den Ausbau der Wasserwege ist aber neben der Verkehrspolitik auch die sich dabei sehr häufig ergebende Möglichkeit der Gewinnung von elektrischer Energie bestimmend, die neue Industriezentren entstehen läßt und von der Notwendigkeit entbindet, Kohle über lange Strecken zu transportieren. Schließlich bemüht man sich, durch große Kunstbauten zur Aufstauung der Ströme auch Irrigationswasser zu gewinnen und damit wichtige Agrargebiete von den ständig wiederkehrenden Dürren zu befreien.

Mit Sicherheit ist aus den sowjetischen Angaben nicht zu ersehen, wie weit die Kriegsschäden an den Wasserstraßen und ihren Einrichtungen, seien sie durch deutsche oder russische Handlungen herbeigeführt, schon wieder beseitigt worden sind. Anscheinend wird noch am Dnjepr-Bug-Kanal gearbeitet, der von einem Nebenfluß des Pripjet ausgeht und im Verfolg des deutsch-russischen Handelsabkommens vom August 1939 beträchtlich ausgebaut worden war, so daß er zur Beförderung ansehnlicher Mengen von Massengütern geeignet war. Auch der Stalin-Kanal, der den Verkehr zwischen Ostsee und Weißem Meer ermöglicht, ist noch nicht wieder voll betriebsbereit, er soll für größere Leistung ausgebaut werden. Stau- und Kraftwerk am Swir stehen vor der Fertigstellung. Noch nicht so weit sind die Schleusenanlagen der nördlichen Dwina. Dagegen sind die Schiffahrts- und Elektrizitätsanlagen am Dnjepr-Damm bei Dnjeppropetrowsk wieder voll in Betrieb.

Nicht völlig geklärt ist die Lage hinsichtlich des Manytsch-Wasserweges, der den gleichnamigen, in die Don-Mündung einströmenden Fluß benutzt, dann in den östlichen Manytsch hinüberführt und über die Kuma in das Kaspische Meer fließt. Stimmt es, daß er schon vor dem letzten Krieg fertig geworden ist, so stellt er die erste Verbindung zwischen Schwarzem und Kaspischen Meer dar. Die neueren sowjetischen Äußerungen sprechen bereits von einem Ausbau des Kanals, d. h. also von Vertiefung und Verbreiterung. Man scheint also auf diesen Wasserweg großen Wert zu legen. Militärische Überlegungen können dabei kaum eine große Rolle spielen, da die sowjetische Vorherrschaft auf dem Kaspischen Meer Iran gegenüber kaum bestritten werden kann, selbst wenn dieses Land Unterstützung von außen erhält. Wahrscheinlich sind es die wertvollen Mineralien am Ostufer des Kaspischen Meeres in der Kara Bogas-Bucht und auf der Halbinsel Mangyschlak, die den Ausbau dieser fast 600 km langen Strecke, deren größter Teil aus Kunstbauten bestehen muß, wünschenswert machen.

Merkwürdigerweise spricht man russischerseits öfters von diesem Kanal, obwohl andere vertrauenswürdige Quellen lebhafte Baufortschritte, ja sogar die Baubeendigung des Wolga-Don-Kanals berichten, womit dann eine Verdoppelung der Wasserverbindung zwischen Schwarzem und Kaspischen Meer erreicht wäre. Über Don und Wolga ist diese Verbindung zwar beträchtlich länger als über den Manytsch-Weg, dafür kann jedoch der Wolga-Don-Kanal mit viel größeren Fahrzeugen und mit größerer Geschwindigkeit befahren werden. Der Wolga-Don-Kanal ist ein schon sehr altes russisches Projekt, dessen Ausführung jedoch erst durch seinen Einbau in die umfassendere Planung der „Größeren Wolga" in den letzten Jahren vor dem Kriege Aussicht auf Verwirklichung bekommen hat.

Vier Ziele will man mit diesem großen Bauwerk erreichen: Die Verbindung der beiden großen Ströme, Gewinnung von Elektrizität, Schiffbarmachung des Don und Bewässerung der anliegenden Gebiete. Dazu sind Staudämme am Don-Knie und am Wolga-Ende (bei Stalingrad) des Kanals erforderlich, die mit umfangreichen Schleusenanlagen und Wasserturbinen ausgerüstet sind. Der Don ist zur Hochwasserzeit ein außerordentlich ungebärdiger Geselle, der seinen Wasserstand bis auf 10 m über den Normalstand hinauftreibt und durch reißende Strömung die Schiffahrt fast unmöglich macht. Dieses Hochwasser soll mit dem Staudamm abgefangen und in einem Stausee gehalten werden, der über fast 500 km bis in die Nähe der Stadt Woronesch reicht. Das kostet zwar wertvollen Boden, kommt aber dem Nachbarland wieder zugute. Und im Aussiedeln hat man Übung. Die Hauptgüter für den Verkehr auf dem Wolga-Don-Kanal werden Holz, Salz, Baumaterialien und Erdöl für die Ukraine und Kohle und Stahl für das Wolgagebiet sein.

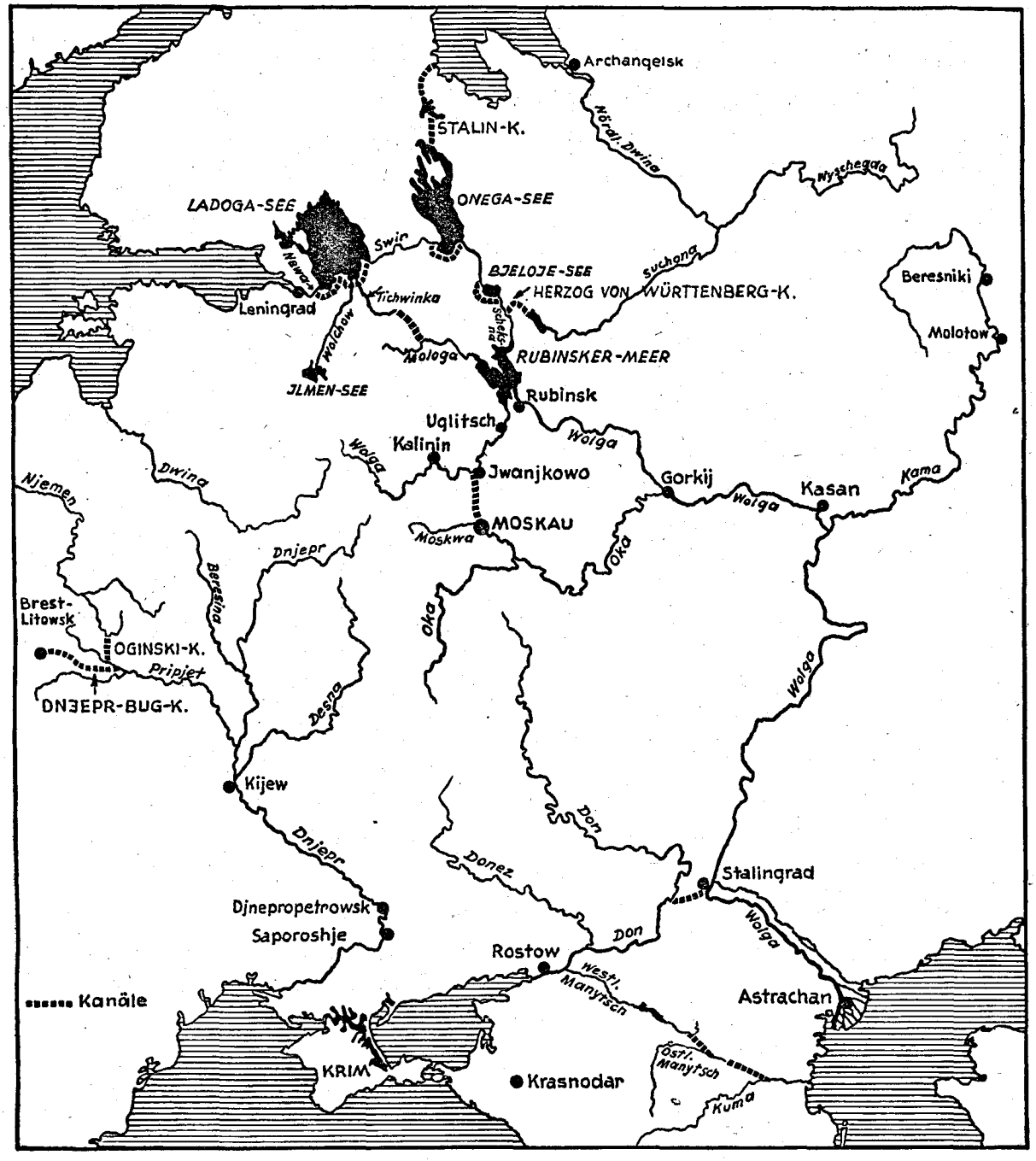
Das Projekt „Größere Wolga" bildet das Rückgrat für die gesamte Binnenschiffahrt des europäischen Rußland, ja es soll nach Plänen für die weitere Zukunft selbst über den Ural hinüber nach Sibirien greifen. In seiner heutigen Gestalt setzt es an der Mündung des Moskau-Wolga-Kanals ein und umfaßt das gesamte Stromgebiet bis zum Kaspischen Meer einschließlich der Nebenflüsse Oka und Kama. Die Wolga strömt zwar fast ausschließlich durch Flachland, aber die Kaspische Senke liefert doch genügend Gefälle, daß an mehreren Punkten die Gewinnung von Elektrizität möglich ist. Im Oberlauf sind die Arbeiten zur Ausführung des Projektes bereits im Verlauf des dritten Fünfjahresplanes aufgenommen und für einige Anlagen auch beendet worden. Stauanlagen wurden bei Iwanjkowo an der Einmündung des Moskau-Wolga-Kanals und weiter stromab bei Schtscherbakow und Uglitsch in Betrieb genommen, ebenso das große Stau- und Elektrizitätswerk von Rybinsk. Am linken Ufer der hier mündenden Mologa ist ein Stausee von etwa einem Drittel der Fläche des Ladoga-See entstanden, der von den Russen als „Rybinsker Meer" bezeichnet wird. Da schon früher eine Kanalverbindung zwischen Rybinsk und dem Swir-Kanal, damit aber auch über die Tichwinka mit der Newa und der Ostsee bestand, darf man annehmen, daß dieser Weg nunmehr für den Großverkehr zwischen Moskau und der Ostsee ausgebaut werden wird. Immerhin verlangt der Fünfjahresplan auch die Überholung und Erweiterung des Marien-Kanalsystems, das Leningrad erst auf dem großen Umweg über den Belosero, den Onega- und Ladoga-See erreicht. Das Rybinsker Meer wird auch den Verkehr über den Herzog-von-Württemberg-Kanal, die Suchonna und die nördliche Dwina mit den Holzgebieten des Nordens erleichtern. Weiter stromab ist dann erst bei Tscheboksary, kurz vor dem Wolga-Knie von Kasan, eine weitere Stauanalage in Angriff genommen worden; die bei Gorkij mündende Oka ist aber erst für künftige Planung mit einem Staudamm bei Kaluga in das Projekt einbezogen.

Einen wichtigen Faktor für die Erschließung des hohen Nordens soll die Kama bilden; denn diese Gebiete werden infolge der großen Vorkommen an Steinkohle, Erdöl, Kali und Holz für die Wolga-Industrie von ständig wachsender Bedeutung sein. Bei Molotow (Perm) soll ein Staudamm mit einem Stausee von ähnlichen Ausmaßen wie bei Rybinsk entstehen, und dadurch soll der Oberlauf bis zu den Industriebezirken von Beresniki und Solikamsk an das Groß-Schiffahrtsnetz angeschlossen werden. In letzter Zeit wird weniger von dem früher erörterten Plan gesprochen, eine Verbindung mit der Petschora herzustellen und einen Teil der Wasser dieses Stromes nach der Kama und damit vom Eismeer fort zu lenken, um damit letzlich die Wasserführung der Wolga zu verstärken. Ohne deren Steigerung aber lassen sich die Pläne für die Verstärkung und Ausdehnung der Bewässerung in dem ständig von Trockenheit bedrohten südlichen Transwolgagebiet, das normalerweise bedeutende Getreideüberschüsse liefert, nicht verwirklichen. Wahrscheinlich soll auch die Mündung der Kama durch eine Stauanlage reguliert werden.

Eine Verkürzung des Schiffahrtsweges nach dem Süden um etwa 150 km gedenkt man durch die Ausschaltung des Samra-Bogens mittels eines Kanals auf dessen Grundlinie zu erreichen, der bei der Erdölstadt Sysran auch zur Energieerzeugung herangezogen werden soll. Von der Inangriffnahme dieses Bau-Abschnittes liegen aber noch keine Nachrichten vor.

Die nächste Staustufe liegt dann bei Kamyschin, wo das Stauwehr im Verein mit dem Staudamm bei Stalingrad hauptsächlich der Verteilung des Wassers auf die Irrigationsgebiete des linken Wolga-Ufers dienen soll. Stalingrad selbst erhält als Schnittpunkt des Wolga-Don-Kanals große Schleusenanlagen und mindestens drei Kraftwerke. Am Unterlauf der Wolga sind keine Kunstbauten erforderlich, noch nicht; wenn sich aber die Spiegelsenkung des Kaspischen Meeres im bisherigen Tempo fortsetzt, wird man nicht umhin können, dieser Sachlage durch kostspielige Bauten Rechnung zu tragen.

Mit den skizzierten Projekten ist es allein aber nicht getan. Wenn die durchgängige Wassertiefe von 2,50 m auf der Wolga erreicht und der Strom für die geplanten großen Kahneinheiten — schon jetzt gibt es hier Kähne mit 12 000 t Ladefähigkeit — befahrbar gehalten werden soll, sind umfangreiche Begradigungen, Baggerungen, Sprengungen erforderlich, ferner Schutzeinrichtungen gegen Eisgang sowie die Anlage von na-



Das Binnenwasserstraßennetz in der Sowjetunion

vigatorischen Hilfsmitteln und Reparaturwerkstätten. Die Kürze der jährlichen Navigationsperiode, 6 bis 7 Monate, verlangt gründliche Ausnutzung durch beschleunigten Umschlag mittels mechanisierter Verladeeinrichtungen an den Landeplätzen sowie Vorkehrungen dagegen, daß ungenügende Kontrolle des Fahrwassers und unzulängliche Wasserstandsberichte monatelanges Festliegen der Kähne zur Folge haben. Die hohen Kosten, die die Ausführung des Projektes verursacht, dürften sich indessen lohnen, da sehr große Ladungsmengen für die Beförderung über das Wolgasystem zur Verfügung stehen. Den ersten Platz werden unter diesen die Holzverschiffungen einnehmen, da der Fünfjahresplan verlangt, daß für ganz Rußland mindestens 40 % aller Holztransporte auf dem Binnenwasserwege zu erfolgen haben. Ein großer Teil wird wahrscheinlich in der Kahnraum sparenden Flößerei bewegt werden, die allerdings für den Kanalverkehr manche Verzögerung bringt. Da aber die Bezirke der Holzgewinnung durchweg mit Sägewerken ausgerüstet sind, kann auch Schnittholz in erheblichem Umfang transportiert werden. Dieser Verkehr verläuft natürlich ausschließlich in der Nord-Süd-Richtung: Die waldarmen Getreidesteppen müssen aus den Waldbeständen des Nordens mit Bau- und Brennholz versorgt werden. Ihre Gegenleistung besteht

notwendigerweise in Agrarprodukten und Erzeugnissen der Stahlindustrie. Sehr großen Umfang wird auch der Erdöltransport in verschiedensten Richtungen annehmen. Schon jetzt gelangt viel Öl aus Baku nach Mittelrußland über die Wolga. In ständig zunehmendem Maße treten hier nun auch die Erzeugnisse des Zweiten Baku (Bugulma, Buguruslan, Sysran, Tujmasy) und des Petschora-Gebietes auf. Ebenso nimmt Kohle aus der Ukraine, wenn die Don-Verbindung besteht, ihren Weg zur mittelrussischen Industrie bis nach Moskau und Leningrad über dieses System. Weitere Massengüter sind Kali-Düngemittel aus Solikamsk, Steinsalz von der unteren Wolga und jede Art Baumaterialien.

Noch in weiterer Ferne liegende Projekte befassen sich mit einem kürzeren Wasserweg zwischen Moskau und dem Schwarzen Meer durch Verbindung von Oka und dem Dnjepr-Nebenfluß Desna, ferner mit der Herstellung eines Schiffahrtsweges vom Kama- zum Ob-System. Der Minister für den Flußtransport, S. A. Schaschkow, betonte in einem Moskauer Vortrag die besondere Bedeutung, die von jetzt an der sibirischen Binnenschiffahrt beigemessen werde, ohne allerdings bestimmte Vorhaben auf diesem Gebiet zu nennen. Ein besonderes Problem bildete in der russischen Binnenschiffahrt von jeher die Winterbeschäftigung der Besatzungen aufgelegter Fahrzeuge. In der Zarenzeit löste man es, indem man sie auf die Straße setzte. Die Sowjetregierung sucht die Wintermonate dadurch zu überbrücken, daß sie für das jüngere Personal Lehrgänge zur Fortbildung einrichtet, die sich nicht nur auf das eigentliche Handwerk erstrecken, sondern auch auf die Instandsetzungsarbeit an aufgelegtem Schiffsraum, so daß die meisten Binnenschiffer einen doppelten Beruf ausüben, indem sie im Winter bei den Reparaturarbeiten eingesetzt werden.

Wirtschaftspolitik und Außenhandelstendenzen in Portugal

Walter Bruns, Lissabon

„Mit schwacher Rüstung, aber starken Sinnes, wollen wir dem Kommenden, dem Unbekannten, gegenübertreten", so leitete kürzlich ein portugiesischer Wirtschaftler und Journalist eine von gedämpfter Begeisterung getragene Betrachtung über den Außenhandel dieses Pyrenäenstaates ein. Die Situation Portugals unterscheidet sich auf diesem Gebiet nicht sehr von der vieler anderer Länder, mit Ausnahme der USA., deren enormer Exportüberschuß die chronischen Außenhandelsdefizite der ganzen Welt erklärlich macht. Bei Portugal ist übrigens, statistisch gesehen, eine Verlagerung des Außenhandels erfolgt, die den Warenaustausch mit USA. seit einigen Jahren rein zahlenmäßig in dem gleichen Maße anschwellen ließ, wie der Verkehr mit Deutschland durch Kriegseinwirkung auf ein unbedeutendes Nichts zusammenschrumpfte. In diesem offenbaren Mißverhältnis, das nicht von Dauer sein konnte, zeichnet sich nunmehr eine Wendung ab, äußerlich erkennbar durch die rigorose Einfuhrdrosselung infolge Mangels an Dollardevisen. Wenn einer Ausfuhr im Wert von 4,3 Mill. Escudos eine Einfuhr von 10,4 Millionen gegenübersteht, dann sind Maßnahmen notwendig, die den irgend vermeidbaren Devisenabfluß stoppen.

Die portugiesische Ausfuhr stützt sich auf Rohstoffe und Erzeugnisse, die nur sehr geringe strategische oder lebenswichtige Bedeutung haben. An erster Stelle steht Kork (160 000 t) mit einem jährlichen Ausfuhrwert (1948) von rund 700 Mill. Escudos. Wertmäßig an zweiter Stelle stehen Baumwollgewebe mit 520 Mill., die ausnahmslos von den portugiesischen Kolonien, besonders in Afrika, aufgenommen werden. An dritter Stelle folgt dann Wein mit 470 Mill. (Portwein, Schaumweine usw.), an vierter Fischkonserven mit 468 Mill., an fünfter Harz und Terpentin mit 284 Mill. Escudos. Ferner liefen Holz (Kisten- und Grubenholz), Olivenöl, Spitzen von Madeira und Wolframerz, deren Volumen jedoch verhältnismäßig gering ist. Ganz allgemein wird der Außenhandel Portugals dadurch bestimmt, was das Land notwendig braucht, und was es an Notwendigem anzubieten hat. Der Wirtschaftsminister formulierte das in einer kürzlich gehaltenen Rede kurz und knapp folgendermaßen: „Wir kommen nicht aus ohne Kohle, ohne Getreide, ohne pharmazeutische Produkte und ohne Maschinen aller Art, während die anderen Länder sehr wohl ohne unseren Wein, Kork, Harz und Südfrüchte leben können". Dieser Feststellung von zuständiger Seite ist nichts hinzuzufügen, sie bringt die Außenhandelsprobleme Portugals auf den einfachsten Nenner.

Der fast vollständige Mangel an Kohle und Eisen zwingt zur Einfuhr aus dem Ausland, d. h. Portugal wird dadurch in den wichtigsten Sparten von den Lieferländern abhängig, was während des Krieges zu Engpässen führte, die das nationale Leben in einschneidender Weise beeinflußten und auch die politische Haltung Portugals bestimmten. Kohle und Eisen kamen aus England, USA., Frankreich und den Benelux-Ländern, wodurch die Richtung der portugiesischen Politik gegeben war. Angesichts der elementaren Lebensnotwendigkeiten und ihrer Befriedigung spielen politische Sympathien oder Antipathien eben nur eine untergeordnete Rolle.

Die Einfuhr Portugals zeigt das Bestreben, außer Luxuswaren auch die Konsumgüter nach Möglichkeit zu drosseln und dafür neben der planmäßig ausgebauten Energiewirtschaft eine Industrie aufzubauen, die den Eigenbedarf so bald wir möglich sicherstellt. Industrialisierung, Energiewirtschaft auf hydro-elektrischer Basis und Ausbau der afrikanischen Kolonien nebst Modernisierung der Handelsflotte sind zur Zeit die Hauptvorhaben Portugals, die zäh und programm-