

Wessely, Kurt

Article — Digitized Version

Probleme des Donauverkehrs unter dem neuen Statut

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Wessely, Kurt (1950) : Probleme des Donauverkehrs unter dem neuen Statut, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 30, Iss. 5, pp. 28-36

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/131107>

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.

teil der Bevölkerung. Bei bemerkenswerter Intelligenz und Auffassungsgabe ist der „filho nativo“ ein in Brasilien allgemein als sehr wertvoll bekanntes Kulturelement, dessen Leistungen bisher vielfach durch die ungünstigen sanitären Verhältnisse (Malaria usw.) beeinträchtigt waren. Daß er allgemein ein großer Fatalist ist, der Schicksalsschläge mit großem Gleichmut und oft Humor trägt, ist bei dem von Naturkatastrophen vielfach bedrohtem Dasein nicht zu verwundern.

Die Gesamtbevölkerung des São Francisco-Beckens belief sich 1940, wofür die letzte Zählung vorliegt, auf rund 3 Millionen und dürfte heute um etwa 10 % gestiegen sein. Davon leben etwa 25 % in den zahlreichen kleinen Städten und Dörfern, der Rest auf dem Lande, einzeln oder in kleinen Gruppen verteilt. Die durchschnittliche Bevölkerungsdichte beträgt rund 5,5 je qkm, allerdings ist sie in den einzelnen Teilen des Beckens sehr ungleich. Am geringsten ist sie im mittleren Becken mit seinen wesentlich ariden Bedingungen, wo sie nur 3,6 beträgt. Die regenreichen Gegenden des oberen Beckens haben eine Dichte von 9,4, das Mündungsgebiet sogar von 23,6 Einwohnern je qkm.

Daß diese Bevölkerung für die geplante intensive Entwicklung des Bassins auch nicht entfernt ausreicht, ist von vornherein klar. Es wird daher mit einer

starken Einwanderung, besonders von Landwirten und Technikern, gerechnet, ohne die insbesondere die in Aussicht genommene Industrialisierung, die auch die Anlage von Stickstofffabriken zum Beispiel für Calciumnitrat usw. umfaßt, kaum möglich wäre, da Brasilien selbst diese Elemente bei dem hohen sonstigen Bedarf nicht in ausreichender Menge zur Verfügung stellen kann. Das Klima bildet, sobald die Sanierung des Flußtales durchgeführt ist, auch für Europäer keinen Hinderungsgrund und ist auf den Hochflächen auch heute schon durchaus gesund. Den nötigen Arbeiterstamm aber wird ohne Zweifel das benachbarte, weit überbevölkerte Ceara liefern, dessen Bewohner zu den besten kolonisatorischen Elementen Brasiliens gehören, die gern nach São Francisco kommen.

Daß die Entwicklung des riesigen Gebietes sich nur in Etappen vollziehen kann, liegt auf der Hand. Daß damit die brasilianische Regierung ein Werk energisch in Angriff genommen hat, das sich den großen afrikanischen Projekten und Unternehmungen im Sudan, in Indien usw. würdig zur Seite stellen kann, unterliegt nicht dem geringsten Zweifel, ebensowenig, daß dieses Werk das vollste Interesse des ausländischen Kapitals und der ausländischen Industrie verdient, für die sich am São Francisco ein Betätigungsfeld allerersten Ranges eröffnet.

Probleme des Donauverkehrs unter dem neuen Statut

Dr. Kurt Wessely, Linz

Mit einer Gesamtlänge von 2850 km ist die Donau als zweitgrößter Strom Europas ein natürliches Bindeglied für ihre gegenwärtig acht Anrainerstaaten. Ihr Einzugsgebiet (817 000 qkm) umfaßt 16 % des europäischen Kontinentes (ohne Sowjetrußland). Es wird auch oft von einem Donaauraum gesprochen, dessen Grenzen aber ebenso fließend sind, wie die politische Konzeption, der dieser Begriff dienen soll. Seit dem Ende der österreichisch-ungarischen Monarchie besteht tatsächlich keine wirtschaftliche und politische Einheit mehr. An wirtschaftlicher Bedeutung kann es der Donau teils wegen ihrer geographischen Lage (sie mündet in einem vom Weltverkehr abgelegenen Nebenmeer), teils wegen technischer Schwierigkeiten ihrer Befahrbarkeit, vor allem aber wegen der gegenüber Mitteleuropa zurückgebliebenen Wirtschaftskraft Südosteuropas bei weitem nicht mit dem Rhein aufnehmen. Der Donauverkehr wurde zwischen beiden Weltkriegen auf höchstens 5 bis 5,5 Mill. t jährlich geschätzt.

Die kommende Verkehrsentwicklung wird nicht so sehr durch die Abschneidung des Ostblockes vom Westen gekennzeichnet werden (Jugoslawien hat hier eine Bresche geschlagen), sondern durch die Möglichkeiten, die sich aus dem Rhein-Main-Donaukanal ergeben, der den Anschluß an die Weltmeere und an die Wirtschaft des hochindustrialisierten europäischen

Westens bringt, sowie aus der Umgestaltung, die sich im Südosten durch die Wirtschaftsplanung vollzieht. Eine Untersuchung des gegenwärtigen Standes der Donauprobleme muß einerseits die rechtlichen Voraussetzungen des Donauverkehrs untersuchen, sie muß anschließend die technischen Gegebenheiten abschätzen und schließlich versuchen, die künftigen Entwicklungstendenzen aufzuzeigen. Diese Fragen sind so umfassend, und es stehen für die Nachkriegszeit so wenig zuverlässige Angaben zur Verfügung, daß nur einige der wichtigsten Gesichtspunkte hervorgehoben werden können.

DAS GEGENWÄRTIGE DONAUSTATUT

Die Beratungen über das neue Donaustatut, das entsprechend den Pariser Friedensverträgen ausgearbeitet werden mußte, erfolgten im August 1948 in Belgrad¹⁾ zu einer denkbar ungünstigen Zeit, nämlich am Vorabend der Berliner Blockade, als die Vertreter der Westmächte glaubten, ihr Interesse für den Südosten beweisen zu müssen. Ihr voreiliger Optimismus wurde schwer enttäuscht, und der Riß, der durch Europa geht, wurde nunmehr an der Donau auch völkerrechtlich dokumentiert. Die mit den Stimmen der Ostblockdelegierten angenommene Donaukonvention trat für

¹⁾ Vergleiche die Artikelserie des Verfassers über die Ergebnisse der Donaukonferenz in „Berichte und Informationen“ (Salzburg) 1948, Nr. 126.

diesen Bereich durch Austausch der Ratifikationsurkunden am 15. 5. 1949 in Kraft. Sie schuf im Ostblockbereich neues Recht, das praktisch alle seit dem Krimkrieg bestehenden Vorrechte der Westmächte ausschaltet. Obwohl Nichtuferstaaten, hatten sie seit Versailles das Übergewicht in beiden Donaukommissionen, bis sich ab 1938 durch die deutsche Politik auch hier eine andere Entwicklung anbahnte, die nun in Belgrad legalisiert worden ist. Da die Zustimmung der von der Donauverwaltung ausgeschlossenen Westmächte hierzu nicht vorliegt, ist theoretisch das alte Statut allerdings in ihrem Bereiche noch in Kraft. Obwohl die USA. schon vordem nicht Mitglied der Donaukommission war und daher durch die Neuregelung nicht betroffen wird, hält sie als Besatzungsmacht in den von ihr besetzten deutsch-österreichischen Zonen an der bisherigen Regelung ebenso wie die österreichische Regierung bis zum Abschluß des Staatsvertrages fest. Praktisch muß aber auch der Westen mit dem neuen Statut rechnen, das nunmehr im Ostblock gilt. Somit bestehen zwei Donaukonventionen, von denen jedoch nur jene des Ostblockes gegenwärtig von praktischer Bedeutung ist. Daß es den Westmächten nicht gelungen ist, ihre Stellung zu behaupten und daß sie somit juristisch vom Mitspracherecht an der Donau ausgeschlossen wurden, ist ein diplomatischer Erfolg der Russen von nicht abzuschätzender Tragweite, um den sie schon seit Beginn des 19. Jahrhunderts kämpften. Für die Verkehrsfrage ist dies aber doch nur von sekundärer Bedeutung.

DIE NEUE KOMMISSION

An die Stelle der zwei alten Kommissionen (die Europäische Donaukommission für das Mündungsgebiet und die Internationale Donaukommission bis Ulm) ist seit der Belgrader Konferenz eine einzige Kommission getreten. Ihre Aufgaben sind im wesentlichen gleich geblieben, so daß in den technischen Bestimmungen kaum eine Neuerung erblickt werden kann. Diese neue Kommission wird nicht unmittelbar wirksam sein, sondern betraut mit der Durchführung ihrer Aufgaben die Landesorgane. Dieser Grundsatz bestand an der oberen und mittleren Donau bereits bei der Internationalen Donaukommission. Die Seedonaukommission setzte dagegen unmittelbar Recht und war Völkerrechtssubjekt.

Die Seedonaukommission wurde seit der Gründung (ab 1856) überhaupt nur von den Großmächten geleitet (Rumänien wurde erst unter deutschem Druck 1938 in Sinaia hinzugezogen). Die technischen Arbeiten an der Donaumündung hätten damals wohl von den Balkanstaaten auch nicht selbst durchgeführt werden können. Wenn diese Gründe heute auch nicht mehr gegeben sein dürften, so kann die Beteiligung vieler, insbesondere kapitalstarker Staaten, an den Kommissionsarbeiten nur von Vorteil sein.

Durch die neue Konvention wurde also nur für das Mündungsgebiet die Souveränität wieder hergestellt, die Entwicklung ab 1938 hatte dies bereits faktisch vorweggenommen. Im überwiegenden Teil des Donaulaufes aber brauchten die bisherigen Bestimmungen nicht geändert zu werden. Das neue Statut nimmt in-

sofern auf die unterschiedlichen Verkehrsverhältnisse Rücksicht, als es eine Unterkommission für die Seedonau einsetzt, in der allerdings nur Rumänien und die Sowjetunion vertreten sind. Es muß sich zeigen, ob die beiden Staaten den Wünschen der seefahrenden Nationen entsprechen werden, denn nur beim Anschluß an die Weltschiffahrt kann sich der Verkehr am Unterlauf der Donau entsprechend entwickeln. Seit 1948 sind bereits die notwendigen Baggerarbeiten im Sulinakanal²⁾ im Gange, um ihn wieder auf 24 Fuß Tiefe zu bringen.

Weitere Unterkommissionen werden für zwei Schiffahrtshindernisse, und zwar eine für das Eiserne Tor, in der die Anrainerstaaten Jugoslawien und Rumänien vertreten sind, und eine für die Bagger- und Regulierungsarbeiten bei Gönyü' (Raab), in der die Tschechoslowakei und Ungarn vertreten sind, gebildet.

Wenn auch die Beseitigung der Schiffahrtshindernisse dringend geboten ist, so wird doch befürchtet, daß die Erhebung neuer Schiffahrtsabgaben den Verkehr verteuern und die Schaffung neuer Unterkommissionen ihn eher behindern als fördern wird.

DER AUSSCHLUSS DER WESTMÄCHTE

Der Ausschluß der Westmächte mag von einem eng nationalistischen Standpunkt aus zu begrüßen sein. Jedenfalls verkünden die Sowjets dies als Grundsatz ihrer auf voller Gleichberechtigung fußenden Politik, die keine imperialistische Ziele kenne. Deshalb verzichteten sie auch auf ihre zweite Stimme (für die Sowjetukraine). Es ist jedoch die Frage, ob durch den Ausschluß der Westmächte der Entwicklung des Donauverkehrs und besonders des Verkehrs im Mündungsgebiet gedient ist.

In ihrer der Geopolitik entlehnten Formulierung von der Notwendigkeit einer Ausschließung „raumfremder Mächte“ bedienten sich die Sowjets der gleichen Argumente wie Großdeutschland, nur daß dieses 979 km des Donaulaufes besaß, während der sowjetische Teil von der Pruthmündung bis zum Meer (Kiliaarm) nur 130 km lang ist. Der Einfluß der Sowjetunion im Südostraum ist jedoch so groß, daß das Stimmenverhältnis in der Donaukommission für sie unbedingt günstig ist und der Widerstand Jugoslawiens³⁾, das in Belgrad noch begeistert die neue Konvention als Riegel gegen den deutschen und

²⁾ Der nur 6% Wassermenge führende Sulinaarm wurde wegen der geringen Sinkstoffablagerung von der Europäischen Donaukommission ab 1856 zum Hauptschiffahrtsarm ausersehen. Durch Baggerung wurde er von 2,44 m Wassertiefe auf 7,3 m gebracht, erfordert aber ständig Baggerarbeiten und ist nur für 6000 t-Schiffe offen. Rußland hat seinen Grenzarm (Kiliaarm) bis zum ersten Weltkrieg bevorzugt — 1919—1940 war der Arm wieder rumänisch — und diese Arbeiten nunmehr wieder aufgenommen. Bereits im ersten Weltkrieg konnte dieser Arm bis auf 25 Fuß ausgebagert werden. Er führt 66% des Donauwassers, seine Mündung rückt aber bis zu 100 m jährlich vor. Die Russen haben die Anlagen von Kilia sehr vergrößert, das nebst Ismaila (Bahnanschluß) nunmehr Hauptumschlagplatz in ihrem Seeverkehr ist. Der Plan, durch die Limane in Küstennähe einen Kanal bis in die Nähe Odessas zum Verkehr mit Donauschiffen zu bauen, scheint zu Gunsten des südlichen rumänischen Schwarz-Meerkanals aufgegeben worden zu sein.

³⁾ Nach Agenturmeldungen vom 15. 11. 1949 protestierte der jugoslawische Delegierte auf der Kommissionstagung, die die Geschäftsordnung der Kommission ausarbeitete, gegen die Rechte des neuen Sekretärs, zugleich des russischen Delegierten, der auf drei Jahre unabsetzbar und somit nur seiner Regierung verantwortlich ist. Gleichzeitig protestierten die Westmächte, unter Festhalten an der Konvention vom 28. 7. 1921 gegen den Zusammentritt der neugebildeten Kommission.

österreichischen Drang nach dem Osten begrüßt hatte, gegen die sowjetische Majorisierung vergeblich sein dürfte.

Tatsächlich sind die Schifffahrtsinteressen der Westmächte an der Donau gering, da von ihnen gegenwärtig überhaupt keine Donauschifffahrt betrieben wird. Bedingt durch politische Motive haben die Westmächte wiederholt Kapitalbeteiligungen an Donauschifffahrtsgesellschaften gehalten: so England kurz nach dem ersten Weltkrieg an der österreichischen DDSG und der ungarischen MFTR, ab 1936 auch Italien an der DDSG, ohne daß es zum Flaggenwechsel kam. Die unmittelbar den Westmächten gehörigen Gesellschaften blieben unbedeutend⁴⁾.

Die Westmächte hatten jedoch einen regen Schiffsverkehr an den Donaumündungen, bei dem es sich allerdings meist um Seeschiffe handelte. Die Befahrung der unteren Donau durch Seeschiffe rechtfertigte auch die Teilung des Arbeitsbereiches der früheren Kommissionen ab Braila, da für den Seeschiffsverkehr besondere Vorschriften gelten. Ihre Abgrenzung vom Binnenschiffsrecht und vom nationalen rumänischen Recht war allerdings ungenügend.

Nach Angaben Wyschinksis auf der Belgrader Konferenz betrug der Anteil französischer Schiffe in Bezug auf die Zugkraft 1923 4,6%, 1938 aber 2,2% der Donauschiffe, England hatte dagegen in diesen Jahren nur 0,3 bzw. 0,5% der Tonnage. Insgesamt entfielen auf Nichtdonastaaten 1914 22,5% der Zugkraft und 32,8% der Tonnage, 1923 12 bzw. 14,9%. Nach den gleichen Angaben Wyschinksis entfielen im Verkehr des Sulinakanales 1912 73% und 1938 67,9% auf Schiffe von Nichtuferstaaten. Die englische Flagge war dabei mit 30,7 bzw. 10%, Frankreich mit 1,9 bzw. 0,8% vertreten. Es handelt sich dabei vorwiegend um Seeschiffe, während die fremden Schiffe auf der unteren Donau meist Griechen gehören (Griechenschlepper), die wegen ihrer Größe nicht über die Katarakte hinauf können. Sie dürften nun alle nationalisiert und der rumänisch-sowjetischen Schifffahrtsgesellschaft eingegliedert sein. Sie sollen 19% der Donauschiffstonnage, also etwas mehr als 200 000 t, gestellt haben (1935). Nach ungarischen Statistiken stellten 1938 im ungarischen Donauverkehr die Nichtuferstaaten 15,5% an Schiffen und Ladung. Vor dem ersten Weltkrieg unterhielt Österreich mehrere Seelinien nach Sulina.

Neben den politischen Klauseln erweckte in der neuen Konvention besonders jene Bestimmung das Mißtrauen der Westmächte, nach der die Schifffahrt zwar für alle Staaten — also auch die nicht mehr in der Kommission vertretenen Nichtuferstaaten — frei⁵⁾, die Benützung von Einrichtungen und Anlagen jedoch dem Sonderreglement der Uferstaaten unterworfen sein soll. Dies macht nun Verhandlungen mit jedem Einzelstaat notwendig, schafft statt der erhofften Ver-

⁴⁾ Die französische Gesellschaft besaß vor dem zweiten Weltkriege 55 000 t Frachtraum und 9000 t Tankerraum, den sie als Kriegsbeute von der Mackensenarmee übernommen hatte und der jetzt wegen Benutzung durch die Deutschen während des Krieges unter rumänischer oder sowjetischer Kontrolle steht. Nur die französische Gesellschaft (SFND) konnte erst jetzt wieder zwei 670 t Kähne in Dienst stellen, die sie aber gleichzeitig an die österreichische Comos für den Verkehr Regensburg—Linz vercharterte.

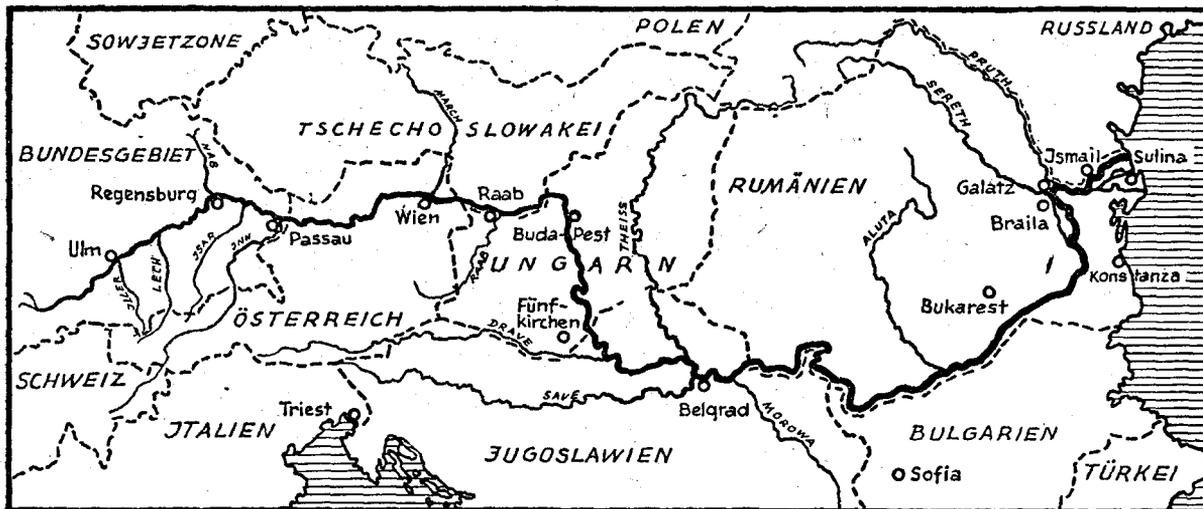
⁵⁾ Die Konferenz erkannte im Sinne der Friedensverträge, z. B. mit Ungarn Art. 38 die gleichberechtigte Zulassung „aller“ Nationen zum Donauverkehr an. Diese Zulassung der Nichtuferstaaten — bekanntlich im früheren Rheinrechte strittig — nimmt also Protesten der Westmächte, die aus politischen Gründen erfolgen, den Wind aus den Segeln. Es werden aber die Nichtuferstaaten nicht ausdrücklich als gleichberechtigt erklärt, dies ergibt sich vielmehr erst aus den Kommentaren und den Konferenzverhandlungen.

einheitlichung Sonderbestimmungen und öffnet der Begünstigung oder Zurücksetzung einzelner Gesellschaften Tür und Tor. Die Beschränkung ausländischer Konkurrenten kann um so leichter durchgeführt werden, als Deutschland und Österreich ihre im Ausland befindlichen Anlagen entweder schon verloren haben oder nach dem Staatsvertrag an die UdSSR. bzw. Jugoslawien verlieren werden. Da im Osten Abmachungen mit Privaten praktisch nicht mehr möglich sein dürften, ist somit der Staatswillkür jede Möglichkeit geöffnet.

Von Bedeutung ist weiter, daß die Kleine Kabotage, wie bisher, verboten werden kann. Namentlich Rumänien hat dieses Verbot schon früher streng und sehr zum Schaden Österreichs durchgeführt. Auch die „nationalen“ Nebenflüsse, d. h. solche die nur durch ein Land fließen wie Save und Drau oberhalb Barcs bleiben wie bisher dem nationalen Verkehr vorbehalten. Jetzt wurden auch alle übrigen Nebenflüsse und alle Kanäle, auch wenn sie erst erbaut werden, vom internationalen Verkehr ausgeschlossen. Dies gilt heute bereits für den Begakanal, wird aber auch für den geplanten Donau-Oderkanal Geltung gewinnen, der einer tschechisch-polnischen Verwaltung unterstellt werden dürfte, und ebenso für die im Bau begriffenen Donau-Theißkanäle. Die Theiß kann überhaupt nicht von fremden Schiffen befahren werden. Die reiche Kornkammer der östlichen pannonischen Tiefebene bleibt damit österreichischen und deutschen Schiffen verschlossen.

Hier also und in dem für die Staaten außerhalb des Ostblocks ungünstigen Stimmenverhältnis liegen die wesentlichen Verschlechterungen der neuen Donaukonvention, und nicht in dem Ausschluß der Westmächte als solchem. Man kann eben nicht von einer „freien“ Schifffahrt sprechen, wenn man unter willkürlichen Bedingungen diese nur auf den Hauptstrom beschränkt. Der Kampf für die „freie“ Donau wie er auf der Belgrader Konferenz geführt wurde, wird zur Spiegelfechtere, wenn unter der Begründung, die deutsche Expansion zu verhindern, gleichzeitig die kommerzielle Konkurrenz anderer Uferstaaten beschränkt wird.

Die spätere Teilnahme Deutschlands und Österreichs an der neuen Donaukommission ist jedoch vorbehaltenlich der Friedensvertragsregelung vorgesehen. Österreich nahm zwar bereits mit beratender, aber nicht entscheidender Stimme an der Konferenz teil und erkennt sie aus diesem Grunde nicht an. Für Deutschland versuchte die Besatzungsmacht aufzutreten, wurde aber in dieser Eigenschaft nicht zugelassen. Auch die durch das Besatzungsstatut erweiterte Kompetenz Westdeutschlands wird kaum etwas am bisherigen Zustand ändern, da die Bundesregierung nicht als Repräsentant Deutschlands im Ostblock anerkannt wird. Da aber die Donau allen Staaten offensteht, auch wenn sie nicht Kommissionsmitglied sind, so bestehen keine prinzipiellen Hindernisse für das Überschreiten der Demarkationslinie durch deutsche Schiffe, da die Sowjetunion de facto wirtschaftlich mit Westdeutschland zusammenarbeitet und sie auch keine Ansprüche auf die deutschen Schiffe erheben kann.



Der Donaulauf und ihre Anrainerstaaten

Anders liegt die Sache für Österreich. Gleichgültig ob seine Regierung die neue Konvention anerkennt oder nicht, muß es befürchten, daß die im Westen beheimateten Schiffe der österreichischen Schiffahrtsgesellschaften (DDSG., Comos) von den Sowjets auf der Fahrt durch ihre Zone beschlagnahmt werden, da sie seit den Ereignissen des Jahres 1938 als sog. Deutsches Eigentum gelten und von den Sowjets gemäß der Potsdamer Protokolle für sich beansprucht werden. Daher ist die Donau für sie bei Enns gesperrt, obwohl nach dem Kontrollabkommen der Interzonenverkehr unbeschränkt sein soll und auch auf Schiene und Straße fast normal ist.

GRENZEN DER VERKEHRSKAPAZITÄT

Das größte natürliche Hindernis für die Ausweitung des Donauverkehrs bildet das Eiserne Tor. Das Eiserne Tor ist nur das östlichste Teilstück der 119 km langen Kataraktstrecke, des Durchbruches der Donau durch den Karpathenbogen. Seine Regulierung erfolgte auf Grund internationalen Auftrags 1890—98 durch die ungarische Regierung, obwohl diese Strecke bereits außerhalb des damaligen ungarischen Hoheitsgebietes lag. Obwohl die Behebung der Hindernisse nur ungenügend gelang, wurde eine Schiffahrtsabgabe erhoben, deren Höhe wiederholt beanstandet wurde (zuletzt 28 Schweizer Rappen je Tonne Tragkraft — also ohne Rücksicht auf die wirklich beförderte Last). Die Traktionskosten steigen hier trotz Einsatz einer von der Mackensenarmee erbauten Treidelbahn oder Kettenschleppdampfer auf das 4—12fache gegenüber den Transportkosten stromab von Budapest. (Stromgeschwindigkeit bis zu 5,5 m/sec, Wassertiefe an 20 Tagen weniger als 21 dm.)

Für das Eiserne Tor rechnete man ursprünglich mit einer Verkehrskapazität von 3 Mill. t jährlich. Tatsächlich aber konnte der Verkehr durch das Eiserne Tor vor dem zweiten Weltkrieg nur 1,6 Mill. t erreichen. Nach Angaben Halters („Techn. Grundlagen“, S. 47), die auf Versuchen der Donaukommission fußen, ist im Treidelverkehr im Eisernen Tor die Beförderung einer Höchstzuglast von 2000 t in 1½ Stunden

möglich. Da nur Tagverkehr möglich ist, gibt dies in 300 Schifffahrtstagen maximal 6 Mill. t zu Berg. Bisher ging der Hauptverkehr auch zu Berg, so daß keine wesentliche Verkürzung durch die schnelleren Taltransporte eintrat. Rechnet man die notwendigen Schiffsmanöver und das verlangsamte Passieren (Leichterung bei Niedrigwasser und eingeleisiges Fahren) auch der übrigen Kataraktabschnitte hinzu, so wird man — sofern nicht künstliche Beleuchtung auf der ganzen Strecke eingeführt wird — mit höchstens 5 Mill. t Jahreskapazität, vermutlich aber noch stark darunter, rechnen müssen. Es findet allerdings gegenwärtig ein gewisser Ausgleich des Donauverkehrs durch vermehrte Talfrachten statt. Dadurch wird die Verkehrskapazität des Eisernen Tores vergrößert, das bisher vorwiegend durch die zeitraubenden Bergtransporte blockiert war. Der Grund für die Veränderung des Verhältnisses von Berg- zu Talfrachten ist die engere Wirtschaftsverflechtung im Ostblock und das Aufhören der Transporte nach Österreich und Deutschland (Getreide und Öl). Dagegen treten jetzt sowjetische Erztransporte und Kokslieferungen in beiden Richtungen auf. Zu Tal gehen ungarische Reparations- und Bauxitlieferungen. Der Talverkehr auf der ungarischen Donau betrug 1938 nur 38 %, 1948 aber bereits 70 % des Gesamtverkehrs. Die Transporte aus der Sowjetunion können zu dieser Zeit, in der noch ein starker Verkehr Jugoslawiens nach Ungarn und in die Tschechoslowakei bestand, demnach nicht ausschlaggebend gewesen sein.

Trotz des Gesagten erweist sich der Verkehr durch das Eiserne Tor als stark steigerungsfähig. 1941 wurden im Wiener Hafen 0,7 Mill. t Erdöl und Derivate ausgeladen, 1,27 Mill. t passierten ihn im Transit. Beide Male handelte es sich um Bergverkehr zu Schiff, wofür nur Rumänien in Frage kam, da Ungarn damals erst 0,4 Mill. t förderte. Während des ersten Weltkrieges wurden Ende 1915 von den Mittelmächten in Rumänien 2,3 Mill. t Getreide angekauft und davon auch 2/3 über die Donau abtransportiert, wozu 17 kleine Schleppdampfer aus Cuxhaven durch den Ludwigskanal (höchstzulässig: 120 t) 3700 km weit gebracht

wurden, um Überforderungen rumänischer und griechischer Firmen zu entgehen. (Größere Dampfer wurden zerlegt und transportiert.)

Diese Schifffahrtshindernisse und die Kosten der Durchfahrt durch das Eisener Tor bewirkten es, daß der rumänische Export donauaufwärts verhältnismäßig gering war und der Seeweg bevorzugt wurde. Es wäre durch die beschränkte Transportkapazität auch gar nicht möglich, den Öl- und Getreideexport Rumäniens, der seit dem zweiten Weltkrieg allerdings stark zurückgegangen ist, auf dem Wasserweg nach Mitteleuropa zu leiten. Für die Bevorzugung des Seeweges spricht auch der gut ausgebaute rumänische Hafen Konstanza, der durch Ölleitungen mit dem Erdölgebiet verbunden ist. In den rumänischen Donauhäfen wurde im ersten Halbjahr 1948 ein Umschlag von 0,3 Mill. t erzielt, für das zweite Halbjahr sollten planmäßig 1,3 Mill. t umgeschlagen werden. In den Seehäfen sollten plangemäß für das erste Halbjahr 1948 1,1 Mill. t, für das zweite Halbjahr 1,9 Mill. t umgeschlagen werden. Der tatsächliche Umschlag stellte sich in Galatz-Braila in der Zeit vom 1. 4. 1948 bis 31. 8. 1948 auf 1,04 Mill. t.

Die neue Verkehrsrichtung, die nun im Ostblock durch die Verstärkung des Güterverkehrs mit der Sowjetunion herrscht und die zu einer Erweiterung des Talverkehrs führte, zeigt sich auch darin, daß ein Kanal von Cerna-Voda gebaut wird, der das Schwarze Meer nördlich von Konstanza erreicht. Er wird diesen Hafen entlasten, den Verkehr nach Odessa abkürzen und die Donaumündung vermeiden.

Aber auch für die obere Donau zwischen Budapest und Regensburg ergeben sich Verkehrsbeschränkungen durch die unvollständige Regulierung, so daß sich auch hier eine gegenwärtig kaum zu überschreitende Verkehrshöchstgrenze ergibt, die bei 5—10 Mill. t liegen dürfte. Allerdings verteilt sie sich über eine weitere Strecke. Die Verladeeinrichtungen reichen jedoch bei weitem nicht aus, um einen derartigen Verkehr zu bewältigen.

Nun soll der Rhein-Main-Donaukanal bei 280 Schifffahrtstagen und 14-stündigem Betrieb eine Jahreskapazität von 12,5 Mill. t, bei 24-stündigem Betrieb aber von 20 Mill. t erreichen. Diese Verkehrskapazität steht aber in Widerspruch mit den gegenwärtigen Möglichkeiten des Donauverkehrs. Der Rhein-Main-Donaukanal sieht seine Hauptaufgabe allerdings nicht darin, Fernwirkungen bis ans Schwarze Meer zu erzeugen, die jedoch nicht ausbleiben werden. Aber auch die Verhältnisse an der oberen Donau sind technisch derart, daß der Kanal seine volle Wirksamkeit nur dann entfalten kann, wenn der Ausbau der Donau-Regulierung mit den Arbeiten am Kanale Schritt hält. Es hätte wenig Sinn, wenn das 1500 t Boot vom Rhein zwar vollbeladen bis Regensburg kommt, hier aber für die Weiterfahrt bis Wien geleichtert werden muß, um erst von dort an wieder seine volle Tragfähigkeit zu entfalten. Dabei wird das Ziel dieser Kähne in der Regel nicht jenseits von Wien liegen.

Wenn auch heute der Eisener Vorhang politisch bedeutungsvoll erscheint und sich verhängnisvoll auf die Verkehrslage auswirkt, so darf doch nicht vergessen werden, daß sich dem Rhein-Main-Donaukanal

durch die Industrialisierung im Raume von Linz auch bis zum vorläufigen Endpunkt der westlichen Schifffahrt ein lohnendes Hinterland eröffnet. Auch dürfte die Weiterführung des Verkehrs bis Wien trotz der politischen Spannung in Bälde möglich sein. Die späteren Verkehrsmöglichkeiten mit den Oststaaten sind keineswegs so beschränkt, wie man pessimistisch annehmen möchte. Technisch gesprochen sind daher für die Schifffahrt viel einschneidender als der Eisener Vorhang bei Enns die Barrieren im Eisernen Tor, bei Gönyü, im Struden und im Aschacher Kachlet, da sie nicht durch einen Federstrich, sondern nur in jahrzehntelanger, kostspieliger Arbeit zu beseitigen sind.

Der Verkehr auf der Donau wird, wenn eine Normalisierung im Verhältnis zu den Oststaaten eingetreten ist, namentlich aber nach Vollendung der Kanalverbindung zum Rhein und zur Oder einen starken Aufschwung nehmen. Soll aber die Verbindung zum Rhein, deren wirtschaftliche Folgen noch gar nicht richtig abgeschätzt werden können, ihre vollen Früchte tragen, dann müssen die Regulierungsarbeiten an der Donau zielbewußt fortgesetzt werden. Es gilt auch heute noch das während des Krieges aufgestellte Regulierungsziel, nämlich auch bei Niedrigwasser eine Fahrtrinne von mindestens 2,5 m unterhalb Wiens (also auch bei Gönyü) und von 2 m oberhalb Wiens zu erreichen. Dann erst können Boote mit 1500 t unterhalb von Wien bzw. 1000 t auf der oberen Donau voll ausgelastet werden²⁾.

Es finden bereits auch wieder Regulierungsarbeiten statt, namentlich Österreich hat sie wieder aufgenommen, und auch in Deutschland werden Gelder dafür bewilligt.

Die Baggerarbeiten bei Gönyü (Raab) werden sich auf sehr lange Zeit verteilen. Auf der Strecke Gönyü-Preßburg (80 km) treten 14 Untiefen auf, bei denen die Wassertiefe vielfach unter 20 dm sinkt. Deshalb ist schon bei Mittelwasser Leichterung der Schiffe notwendig. Bereits nach dem ersten Weltkrieg kam es hier zu einer Zusammenarbeit der tschechischen und ungarischen Regierung, ohne daß aber das Regulierungsziel (2 m Fahrtrinne bei Niedrigwasser) erreicht werden konnte.

In den Rahmen der Regulierungsarbeiten gehören auch Kraftwerksprojekte, die durch die Wasserregulierung die Fahrverhältnisse verbessern. Als bedeutendstes ist das Donaukraftwerk Ybbs-Persenbeug (Niederösterreich) zu nennen, das die Strommenge des Strudens erweitern und eine Elektrizitätsmenge von 1 Mrd. kWh jährlich liefern soll. Die Vorarbeiten wurden bereits nach dem Anschluß durch die Rhein-Main-Donaukanal AG begonnen, sind aber eingestellt, da sie von den Sowjets als Deutsches Eigentum reklamiert werden. Es bestehen auch noch Meinungsverschiedenheiten über die Art der einzubauenden Schifffahrtsschleusen. Auch das Aschacher Kachlet oberhalb

²⁾ Die älteren Donauschlepper haben meist 670 t Tragkraft (für die ungarischen Kanäle sogar noch weniger). Nunmehr wird vorwiegend das 1000 t-Boot gebaut. Der Rhein-Main-Donaukanal wird aber für den zweigleisigen Verkehr von 1500 t-Booten gebaut. Er hat 24 m Schleuse für 1 Raddampfer mit 2x2 1500 t-Kähnen. Das Regulierungsziel (2 m Wassertiefe) ist nur zwischen Regensburg—Passau durchgängig erreicht. Selbst bei einer allgemeinen Regulierung auf 2,5 m — die aber wegen Wassermangel oberhalb Passau schwierig ist, wird das 1500 t-Boot auf der oberen Donau nur beschränkt auslastbar sein.

Linz bedarf einer derartigen Regulierung, die aber noch nicht festliegt. Ein Generalregulierungsplan sah 1944 11 Kraftwerke auf der österreichischen Donau vor, er soll nun durch ein 12. Kraftwerk ergänzt werden. Es ist dies das an der Reichsgrenze liegende Kraftwerk Jochenstein, das ebenfalls von der Rhein-Main-Donaukanal AG projektiert wird, aber keine wesentlichen Schifffahrtshindernisse beseitigt. Es wird eine 24 m breite Schleuse erhalten. Zur Überwindung des Hindernisses am Eisernen Tor wurde bereits 1916 die Errichtung von zwei Donau-Kraftwerken vorgeschlagen. Auf Grund des Wohltat-Vertrages wurde dieses Projekt während des zweiten Weltkrieges von Deutschland und Rumänien erneut studiert. Berichte aus den Südoststaaten lassen erkennen, daß die Donau noch stark vernachlässigt ist, Wracks und gesprengte Brücken sind noch keineswegs völlig beseitigt.

TONNAGE UND SCHIFFFAHRTSGESELLSCHAFTEN

Eine Begrenzung der Verkehrskapazität der Donau ist auch durch den vorhandenen Schiffsraum gegeben, der die Kriegsverluste noch nicht wieder aufgeholt hat. Für die Zeit unmittelbar vor dem zweiten Weltkrieg kommt man auf einen Frachtenraum von 1,1 bis 1,2 Mill. t und 120—180 000 t Tankerraum⁷⁾. Rechnet man nun (trotz der Kriegsneubauten, namentlich an Tankern) einen verbliebenen Kriegsverlust von nur 10%, so ergibt sich gegenwärtig eine Tonnage von ca. 1 Mill. t. Da von den Sowjets Frachtraum auch nach Rußland verbracht wurde, wird man sogar mit einem noch niedrigeren Stand rechnen müssen, der sich durch Neubauten nur langsam wieder erhöhen wird.

Bei einer Schifffahrtsperiode von 300 Tagen wird man mit höchstens 10 Fahrten von der unteren nach der oberen Donau rechnen können (das Gutachten Prof. Dörfels nimmt bis Linz sogar nur 7 Fahrten an). Daraus ergibt sich ein mögliches Transportvolumen von 20 Mill. t. Tatsächlich verhielt sich aber das Verhältnis von Bergfracht zu Talfracht in Ungarn vor dem Kriege wie 3,5—2,5 : 1, im österreichischen Transit wie 2,5 : 1,5, so daß in der Talfahrt eine geringere Auslastung erreicht wurde als in der Bergfahrt, wo auch nicht immer eine volle Auslastung erreicht werden konnte. Es ist also aus diesem Grunde mit einer Frachtraumkapazität von wenig über 10 Mill. t für die ganze Donau zu rechnen. Daß der Schleppumlauf an der unteren Donau mit den kurzen Strecken zu den Seedonauhäfen schneller vor sich geht, ist selbstverständlich. Es fragt sich aber, ob man diesen Verkehr, namentlich auf der Seedonau, nicht zweckmäßiger überhaupt aus dem Verkehrsbild ausgliedert. Trotzdem erreichte der Donauverkehr unter Einrechnung der Seedonauhäfen auch in günstigen Friedensjahren höchstens 6,5 Mill. t — also die Hälfte der obigen Zahl.

Inwieweit die gegenwärtig sich vollziehende Umschichtung im Verkehr der Oststaaten, die ein Überwiegen des Talverkehrs mit sich bringt, von Dauer

⁷⁾ Die erste Zahl ergibt sich aus österreichischen Quellen, die höheren Zahlen führt Prof. Dörfel aus verschiedensten Unterlagen in einem Gutachten über den Linzer Hafen an. In beiden Fällen fehlen die Privatschiffe auf der unteren Donau, durch die sich diese Zahlen noch um rund 200—250 000 t erhöhen dürften.

sein wird, kann noch nicht vorausgesagt werden. Andererseits verhielt sich 1949 auf der westlichen Donau Tal- zu Bergverkehr etwa wie 10 : 1. Der Ölverkehr fand bisher überhaupt nur in der Bergfahrt statt, so daß die Talfahrt leer stattfinden mußte.

Vor dem Krieg war unter Leitung der österreichischen DDSG ein Großteil der führenden Gesellschaften (Deutschland, Ungarn) in einer Betriebsgemeinschaft zusammengefaßt, die über ein Drittel der Donautonnage (einschließlich Privatschiffe) verfügte. Damit war ein machtvoller Faktor geschaffen, dessen Auftreten sich günstig im Konkurrenzkampf, aber auch innerbetrieblich kostensenkend auswirkte. Mit anderen Gesellschaften wurde eine Tarif- und eine Tankergemeinschaft geschlossen — auf der Donau wird, vom untersten Stück abgesehen, nach Tarifen gefahren —, so daß der Donauverkehr kurz vor dem Krieg nach einer Zeit schwerster finanzieller Verluste wieder zu florieren begann. Ansätze zu derartigen Gemeinschaften zeigen sich auch jetzt wieder.

Die österreichische Schifffahrt ist zweigeteilt. Sie hat über die Hälfte der Tonnage verloren. Die von der Wiener Generaldirektion der DDSG verwaltete Agentie Linz—Passau—Regensburg (also USA.-Zone) verfügt gegenwärtig über 137 000 t Frachtraum (davon 43 000 t Tankerraum) und die mit ihr eng zusammenarbeitende Comos (früher Continentale, bis 1940 unter holländischer Flagge) über 25 000 t Frachtraum (davon 17 000 t Tankerraum). Beide Gesellschaften sind verstaatlicht. Diese Gesellschaften betreiben den Personenverkehr Linz—Passau und den Güterverkehr Regensburg—Linz, der vorwiegend im Transport von Ruhrkohlen besteht. Daran ist auch die Deutsche Schifffahrtsgruppe (Bayrischer Lloyd Regensburg mit 69 000 t Frachtraum, davon 22 000 t Tankerraum, und die Reederei Wallner, Deggendorf, mit schätzungsweise 20 000 t) beteiligt. Der Verkehr wird in Form einer Quotisierungsgemeinschaft geführt, die der deutschen Schifffahrtsgruppe rund $\frac{1}{3}$ der Frachten sichert. Durch die Herabsetzung des Schillingkurses entstanden bis heute noch nicht behobene Verrechnungsschwierigkeiten, die im Dezember v. J. zu einer Schifffahrtskonferenz in Linz führten.

Auf der östlichen Donau ist in Österreich der unter sowjetischer Kontrolle stehende Teil der DDSG tätig, die gelegentlich bis Urfahr (Linzer Stadtteil in der USA.-Zone) fährt, einen regelmäßigen Güterverkehr bis Budapest unterhält und den Wiener Ausflugsverkehr bedient. Durch wiederholte Schiffsverbringung an die untere Donau dürfte sie noch keinen stabilen Schiffsbesitz haben. Sie tritt wenig in Erscheinung und soll mit den Kaianlagen in Wien und der Werft in Korneuburg durch den Staatsvertrag auch formell in sowjetisches Eigentum übergehen.

Von allen Gesellschaften des Ostblocks hat nur die tschechoslowakische staatliche Donauschiffahrts-Gesellschaft (ab 1939 slowakische Gesellschaft) die politische Neuordnung ohne Umstellung überstanden. Sie verlor allerdings durch die Kampfhandlungen ihren ohnedies bescheidenen Personenschiffsbestand. Diese Gesellschaft (CSDP) wird selbständig weiter betrieben und soll nach den veröffentlichten Planzahlen befriedigend arbeiten. Elbe- und Donauschiffahrt allein zu-

sammen beförderten 1948 2,5 Mill. t. Es besteht eine Betriebs- und Tarifgemeinschaft mit der Bulgarischen staatlichen Schifffahrtsgesellschaft BRP, die sich als Quotisierungsgemeinschaft auswirkt. Beide Gesellschaften arbeiten ohne sowjetisch kontrollierte Konkurrenzgesellschaften im Lande.

Dies hat nun auch Jugoslawien erreicht, nachdem es Mitte 1949 die gemischte sowjetisch-jugoslawische Gesellschaft Juspud liquidierte und nebst deren Neusatzwerft mit der bereits bestehenden staatlichen Jugoslawischen Schifffahrtsgesellschaft (JDP) vereinte. Es gibt demnach in Jugoslawien nun ebenso, wie in den beiden vorgenannten Staaten nur eine einzige, staatliche Schifffahrtsgesellschaft. Die bis zum zweiten Weltkrieg bestehende Serbische Schifffahrtsgesellschaft und die während des Krieges entstandene Kroatische Gesellschaft sind verschwunden.

Ebenso einfach liegen seit Mitte 1949 die Verhältnisse in Rumänien. Hier erhielt nämlich durch die 1948 erfolgte Verstaatlichung aller Schiffe, von der nur die STAD (früher deutsch-rumänisch, später russisch-rumänische Gesellschaft mit 5 Tankern) ausgeschlossen war, die staatliche SRD zunächst 100 einsatzfähige und ebenso viel nicht einsatzfähige Fahrzeuge. Ihr Schiffsbestand war damals bis auf 14 Schlepper herabgesunken, da sie den Rest der Schiffe auf Grund der Waffenstillstandsbedingungen an die Sowjets abgegeben hatte. Diese bildeten aus diesen Einheiten und den erbeuteten deutschen Schiffen die gemischte sowjetisch-rumänische Gesellschaft Sovromtransport⁸⁾. Im Juli 1949 wurde auch die noch verbliebene STAD und die SRD in die Sovromtransport übergeführt, so daß diese gemischte Gesellschaft nun allein unter rumänischer Flagge fährt und vermutlich vor der jugoslawischen Gesellschaft die größte Donauschifffahrtsgesellschaft ist.

In Ungarn ist dieser Prozeß noch nicht abgeschlossen. Auch hier wurde eine „Ungarisch-Sowjetische Schifffahrtsaktiengesellschaft“ (MESZHART) gegründet, bei der die Eigentumsverhältnisse ähnlich wie in Rumänien verteilt sind. Diese Gesellschaft erhielt ebenfalls einsatzfähige Beuteschiffe und dazu noch die bedeutenden Kohlenwerke der DDSG in Fünfkirchen (1 Mill. t Jahreskapazität) und deren Werft in Alt-Ofen. Die Sowjets brachten diese noch vor dem Staatsvertrag in die neue Gesellschaft ein. Daneben besteht noch die alte ungarische Flußschifffahrtsgesellschaft MFTR z. T. in Personalunion mit der MESZHART-Direktion, die sich vorwiegend auf den Personenverkehr beschränkt, aber auch Gütertransporte nach Wien vornimmt. Sie erlangt durch gehobene Schiffe laufend neues Material. Im ungarischen Fünfjahresplan ist auch ein umfangreiches Neubauprogramm vorgesehen, dessen Verteilung auf die beiden Gesellschaften unklar ist⁹⁾.

⁸⁾ „Sovrom“ ist das Kennzeichen aller in Rumänien bestehenden „gemischten“ Gesellschaften, die sich in der jüngsten Zeit stark ausdehnen. Bei der Sovromtransport besitzt die sowjetische Regierung 51,2 %, die rumänische 48,8 % des AK. Sie betreibt auch Seeschifffahrt und Spedition und besitzt 5 Seedonauschiffe, deren Zahl vermehrt wird.

⁹⁾ Es sollen gebaut werden: 6 Schleppdampfer, 59 Schlepper, 2 Personendampfer und 3 Donauseeschiffe zu den bereits bestehenden 4 Schiffen dieser Art, die im Verkehr bis Alexandrien eingesetzt sind. Es sind 1200 t-Schiffe, der Laderaum scheint aber beträchtlich kleiner zu sein. Die ungarische Donauflotte soll dadurch auf 240 000 t gebracht werden (1930: 138 000 t).

Diese gemischten Gesellschaften, wie sie von den Sowjets bisher vergeblich auch für die österreichische DDSG vorgeschlagen und von den Jugoslawen nunmehr heftig kritisiert werden, fahren nicht unter sowjetischer Flagge. Dies ist allein bei der noch nicht angeführten Sowjetischen Schifffahrtsgesellschaft der Fall, über die nähere Angaben fehlen.

So zeigt sich also ein Konzentrationsprozeß, der in der Schaffung von einer Gesellschaft in jedem Staate gipfelt. Auch im Westen kommt die Zusammenarbeit der Schifffahrtsgesellschaften diesem Ziel nahe. Diese greift hier auch auf das internationale Gebiet über. Im Zuge der verstärkten Wirtschaftszusammenarbeit wird sie, unterstützt durch Tarife (z. B. polnisch-tschechisch-ungarischer Seehafen-Donautarif mit Wirkung bis Bulgarien) sicher auch im Osten angestrebt. Wie im gesamten Wirtschaftsverkehr kommt auch im Donauverkehr der Ausschluß Deutschlands und die Zurückdrängung der Westmächte ausschließlich den Sowjets zu gute. Eine für 1948 veröffentlichte Statistik des Schiffsverkehrs in der ungarischen südlichen Grenzstadt Mohacs beweist dies in aller Deutlichkeit.

Schiffs- und Güterverkehr in Mohacs

Nationalitäten	Zahl der Schiffe		Ladungen in 1000 t	
	1938	1948	1938	1948
Insgesamt	9276	6036	2270	1982,8
	(in ‰)			
Bulgarische Schiffe	0,5	1	0,6	1,5
Tschechische Schiffe	10	18	13	16
Jugoslawische Schiffe	28	33	22	32
Ungarische Schiffe	7	10	7	9
Rumänische Schiffe	15	11	17	10
Sowjetische Schiffe	—	27	—	31
Dt. u. österreich. Schiffe	24	—	25	—
Sonstige Schiffe	15,5	—	15,4	—

Trotz der großen Schiffsverluste — bei der DDSG mehr als die Hälfte des Vorkriegsbestandes — bleibt der Deutschland und Österreich verbliebene Flottenrest noch immer ein sehr beachtlicher Faktor, da er etwa $\frac{1}{5}$ — $\frac{1}{4}$ der gegenwärtig auf der Donau verfügbaren und einsatzbereiten Gesamttonnage¹⁰⁾ entsprechen dürfte. Diese Tonnage könnte demnach auch auf der Gesamtdonau eine bedeutsame Rolle einnehmen, bedarf aber einer Überholung und einer Ergänzung (namentlich wegen des unverhältnismäßig großen Anteils der Tankertonnage), um mit der Entwicklung der anderen Gesellschaften später Schritt halten zu können.

WERFTEN UND HAFEN

Für den Bau neuer Donauschiffe bestehen sowohl in Regensburg und Deggendorf als auch in Linz günstige Voraussetzung. Letztere, der DDSG gehörige Werft errichtet gegenwärtig einen 30 t Kran und einen zweiten Schiffsaufzug für Schiffe bis 80 m Länge. Sie ist die einzige Neubauwerft in Österreich, die während des Krieges auch Küstenschiffe bis 2500 t baute (KT-Schiffe), die ins Schwarze Meer verbracht wurden.

¹⁰⁾ Der Tonnageanteil Deutschlands und Österreichs ist vermutlich größer als der deutsch-österreichische Streckenanteil am Donaulauf, der 22 % des praktisch schiffbaren Stromstückes ab Regensburg beträgt oder 27 %, wenn sogar die Donau ab Ulm gerechnet wird. Sie ist zwar ab Ulm internationalisiert, doch kommt der Abschnitt Ulm—Regensburg bzw. Kehlheim nur für Ruderschifffahrt in Frage.

Durch die im Bau befindliche Breitbandstrecke der Linzer Hüttenwerke (VOEST) ist die Blechversorgung dieser Werft sehr günstig. Die zweite österreichische Werft, Korneuburg, ebenfalls der DDSG gehörig und nun sowjetisch verwaltet, hat durch Demontage stark gelitten und kommt nur noch für Reparaturen in Frage. Ihr Schiffsaufzug ist für Schiffe bis zu 70 m Länge eingerichtet.

Dagegen haben die Tschechen durch die Skodawerke die Werft Komorn modernisieren lassen und auf voll-elektrische Schweißung umgestellt. Zahlreiche tschechische Neubauten (1000 t Schlepper) und Schiffe für bulgarische Rechnung sind hier in Arbeit. Die Werft Altofen bei Budapest war früher die größte Donauwerft (DDSG jetzt MESZHART). Sie hat durch die Kampfhandlungen stark gelitten, ist aber wieder in Betrieb (Reparatur von Schiffswracks). Die Ganz-Danubius-Werft in Ujpest, die angeblich durch Sabotageakt erst nach dem Kriege zerstört wurde, hat 1948 eine neue 110 m lange Montagehalle erhalten. Es können nun jährlich 6 — früher nur 3 — Seedonau-schiffe erbaut werden, die vorwiegend auf Reparationskonto nach der Sowjetunion geliefert werden. Jugoslawien besitzt 3 Werften, die bedeutendste in Neusatz. Bulgarien baut kleinere Schiffe ohne eigentliche Werften, dagegen finden sich Werften wieder in Rumänien, die auch jetzt wieder ausgebaut werden sollen.

Auf der Donau sind eigentliche Hafenanlagen selten, der Umschlag wird vielfach im Strome an Kais oder bloßen Länden abgewickelt, wobei die Verladeanlagen bisher vorwiegend Eigentum der Schiffahrtsgesellschaften waren. Kommunale oder staatliche Häfen findet man verhältnismäßig selten. Ebenso wird über den Mangel genügender Winterschutzhäfen geklagt.

Immerhin sind nun auf der Strecke Budapest—Regensburg eine Reihe hervorragender Häfen entstanden. Neben den Kais besitzen Regensburg und Passau bereits Häfen (Regensburg 2 Hafenbecken mit 6,5 und 2,4 ha), deren Kaianlagen jetzt verlängert werden, und Passau (mit 3,5 ha). In Linz ist während des Krieges eine großangelegte Hafenanlage mit 5 Becken und einem Privatbecken der Hüttenwerke entstanden, die bereits teilweise benutzbar sind. Gegenwärtig werden zwei Kräne aufgestellt, so daß eine Jahres-Umschlagskapazität von zunächst 400 000 t erreicht wird. Eine weitere Kapazitätssteigerung auf 1,2 Mill. t ist ohne weiteres möglich, eine Freihandelszone wird errichtet. Gegenwärtig wird unter Einsatz von 5 Schwimmkränen der enorme Kohlenumschlag getätigt. Die Errichtung einer Raffinerie soll den Tankerhafen beleben. Neu ist auch der Hafen Krems mit 1/2 Mill. t Jahresumschlagskapazität, großem Silo und einem im Krieg errichteten, aber teildemontierten Hüttenwerk. Ein Ausbau des Winterhafens ist im Gange, die Erhöhung der Kapazität auf 1 Mill. t ist geplant.

Dagegen entbehrt Wien noch moderner Hafenanlagen. Der Verkehr ist in erster Linie auf die kriegsgeschädigten Verladeanlagen am Donaukai (13 km Länge) mit etwa 2 Mill. t Umschlagskapazität angewiesen. Diese Anlagen gehören meist privaten Gesellschaften und gehen Österreich mit Ausnahme der Anlagen der Lagerhäuser der Stadt Wien durch den Staatsvertrag

verloren. Dagegen erhält es groteskerweise als echtes deutsches Eigentum die hier befindlichen Anlagen des Bayrischen Lloyd. Während des Krieges wurde unterhalb von Wien ein Hafenbecken in Albern für Getreideverkehr erbaut (1000×90 m), dessen Einrichtungen noch ergänzt werden müssen. Seine Kapazität beträgt 1 Mill. t jährlich. Es sollte durch 3 weitere Becken ergänzt und ein Freihafen eingerichtet werden. Man will sich aber jetzt darauf beschränken, den Winterhafen Freudenau für den Stückgutverkehr auszubauen und die Anlagen in Lobau, von denen Ölleitungen nach Zistersdorf führen, für den Ölverkehr beizubehalten. Der Ausbau der Wiener Anlagen soll auf 5 Mill. t Jahresumschlag gebracht werden.

Der Preßburger Hafen (23 ha Hafengelände) wurde nach dem Kriege erneuert und besitzt weiterhin Kaianlagen. Raab und Komorn sind von geringerer Bedeutung. Dafür wurde in Budapest ab 1928 südlich von Budapest der Hafen Csepel mit 3 Becken neu gebaut. Er besitzt einen Handelshafen mit 35 000 t Silo, einen Petroleumhafen mit Ölleitung ins Ölgebiet Lisse und einen Freihafen, in dem sich bereits mehrere Fabrikanlagen angesiedelt haben. Dieser Hafenverkehr hat 1948 bereits wieder das Friedensausmaß (1938: Zugang 433 000 t, Abgang 431 000 t; 1948 568 000 bzw. 505 000 t) überschritten. Die Hauptbedeutung des Hafens liegt in seinen Stapelmöglichkeiten, die durch den Schiffsverkehr nicht genügend ausgenützt werden können.

Weitere Hafenanlagen finden sich erst wieder in Neusatz, doch werden mit dem Neubau Belgrads auch dessen Umschlagmöglichkeiten vergrößert. Über die rumänischen Häfen wurde bereits gesprochen. 1938 wies Giurgiu einen Umschlag von 1,2 Mill. t, Braila 880 000 t und Galatz 242 000 t auf, von denen ein Teil sicherlich bereits dem Seeverkehr zuzurechnen ist.

Weitere Verkehrsverbesserungen ergeben sich aus den im Bau befindlichen Kanälen, wie dem Donau-Theiß-Donaukanal in Jugoslawien und dem Donau-Theißkanal in Ungarn (letzterer vorerst nur für Bewässerungszwecke ausgebaut) und dem Schwarzmeer-Kanal in Rumänien, während das Projekt einer Kanalverbindung der Donaumündung nach Odessa aufgegeben sein dürfte. Wiederholt wird auch von einem Stichkanal nach Bukarest gesprochen. Auch ein Donau-Oderkanalprojekt beherrscht seit Jahren die Literatur, es wird auch im nördlichen Abschnitt bereits daran gebaut (Oderkanalisierung), doch dürfte sich seine Vollendung noch über lange Zeit erstrecken. Er würde die Wirtschaft der Ostblockstaaten stark beeinflussen und den polnischen Hafenverkehr steigern, der schon jetzt mit allen Mitteln gefördert wird. Er kann aber die Bedeutung des Rhein-Main-Donaukanals für die Verbindung mit dem Atlantik, der westeuropäischen Industrie und vor allem für die Lieferung von Ruhrkohlen nicht schmälern, da Polen und die Tschechoslowakei verkockbare Kohle nur beschränkt abgeben können. Die Industrialisierungsprojekte des Ostens rechnen aber mit einer stärkeren Zunahme des Kohlen- und Kokstransportes. So will Ungarn, das nun polnische und teilweise sogar russische Kohle erhält, seine Stahlproduktion von 0,8 auf 1,5 Mill. t steigern, und Jugoslawien ist ganz auf aus-

ländischen Koksbezug angewiesen, weswegen es auch die Kominformblockade gebrochen und den Schiffsverkehr mit Deutschland aufgenommen hat. Grundlage des Donauverkehrs ist aber die Reziprozität, weswegen Deutschland unter allen Umständen trachten muß, daß Jugoslawien deutschen Schiffen, später auch österreichischen, den Verkehr nach Jugoslawien ermöglicht. Es braucht mehr denn je die deutschen Lieferungen, und der Verkehr zu Schiff soll nach jugoslawischen Berechnungen je Tonne 2 Dollar billiger als der Eisenbahnweg sein.

UMFANG DES DONAUVERKEHRES

Konkrete Angaben über die Höhe des Donauverkehrs konnten nicht gegeben werden, sondern nur Schätzungen des Friedensverkehrs auf etwa 5,5 Mill. Jahrestonnen, der sich ohne den Seetonauverkehr vielleicht noch auf 4—5 Mill. t vermindert. Die Gründe für diesen geringen Umfang wurden einleitend geschildert. Hier sei noch beigefügt, daß es keine einheitliche Schifffahrtsstatistik gibt, so daß Doppelzählungen unvermeidlich sind. Auch Vergleiche zwischen dem österreichischen Donauverkehr vor dem ersten Weltkrieg mit 2,2—2,4 Mill. t Jahresverkehr mit dem Verkehr vor dem zweiten Weltkrieg (die letzten Daten liegen überhaupt nur bis 1936 vor!) von ca. 1,6 Mill. t Umfang hinken, weil in den Angaben vor dem ersten Weltkrieg noch ein starker Ruderverkehr enthalten ist, der jetzt geschwunden ist. Wie steigerungsfähig aber dieser Verkehr ist, zeigen die Verkehrsleistungen der Kriegszeit, wo in Wien (diese Angaben umfassen beinahe den ganzen österreichischen Verkehr) ein Transitverkehr von 3,4 Mill. t erreicht wurde, während 1,5 Mill. t gelöscht und 0,3 Mill. t zugeladen wurde. Der österreichische Gesamtverkehr von 5,2 Mill. t erreichte also nahezu den Umfang des gesamten Donauverkehrs im Frieden. Über die Nachkriegsentwicklung in Wien werden keine Angaben

gemacht, der Umschlag ist aber stark zurückgegangen. Dagegen hat er sich in Linz von 180 000 t auf (1949) 850 000 t erhöht, was ausschließlich auf die Ruhrkohlenverschiffung für die Hütte Linz im Talverkehr zurückzuführen ist, während die Bergfahrt nur 75 000 t ausmachte. Dieser Kohlenverkehr wird weiter anhalten und sich noch durch den Rhein-Mainkanal steigern, doch könnte schon jetzt durch geeignete Tarifmaßnahmen der Donauverkehr nach Linz und die Rückfracht (Roheisen, Papier, Holz, später auch Blech und Erdölprodukte der Linzer Raffinerie) gesteigert werden. Es fehlen noch immer die so dringlich notwendigen See-Donau-Umschlagtarife!

Angaben über den ungarischen Donauverkehr 1948 (Verkehr 1949/12) weisen einen Gesamtverkehr von 2,1 Mill. t aus, also genau 1 Mill. t weniger als 1938. Für 1937 wird — bei einem Gesamtverkehr von 3,7 Mill. t — ein Transitverkehr von 2,5 Mill. t genannt, der nach Österreich, der Tschechoslowakei und Deutschland ging.

Der Transit durch Österreich (also nach Deutschland) betrug 1936 0,5 Mill. t, die Ein- und Ausfuhr nach Österreich 0,9 Mill. t, ebenfalls vorwiegend im Verkehr mit dem Südosten, so daß der Fehlbetrag von 1 Mill. t im ungarischen Transit auf das Fehlen des Verkehrs mit Deutschland und Österreich zurückzuführen sein dürfte.

Untersuchungen, wie sie von der UNO angestellt werden, haben gezeigt, daß die angestrebte Industrialisierung und Steigerung des Hektarertrages im Südosten neue Gütertauschmöglichkeiten eröffnet. Der Ersatz der deutschen Waren und des deutschen Marktes durch die Sowjetunion ist bisher nur ungenügend erfolgt, Deutschland hat also noch immer große Chancen, die es aber nur dann nützen kann, wenn der Rhein-Main-Donaukanal zu einer Zeit vollendet wird, in der man die deutsche Hilfe noch nicht entbehren kann.

Die Nachkriegsentwicklung der Seehäfen des polnischen Verwaltungsgebietes

Von unserem Ostkorrespondenten

Im Rahmen des polnischen Außenhandels spielt der Seeverkehr eine erhebliche Rolle. Während aber vor dem Kriege 77 % des gesamten mengenmäßigen Außenhandels über die Seehäfen Danzig und Gdingen geleitet wurden, belief sich der Anteil der seewärts verschifften Außenhandelsgüter 1948 erst auf 45,5 % und in den ersten acht Monaten 1949 gar nur auf 41,7 %. Um diese Divergenz gegenüber der Vorkriegszeit zu beseitigen, sind im Laufe des am 1. 1. 1950 angelaufenen Sechsjahresplanes erhebliche Ausbauvorhaben geplant. Die Umschlagskapazität der Seehäfen soll auf 33 Mill. t gebracht und die Tonnage der Handelsflotte verdreifacht werden. Ob dieses Endziel erreicht wird, bleibt abzuwarten. Immerhin

wird die polnische Seehafenpolitik dieses Ziel mit der gleichen Konsequenz verfolgen wie schon andere Vorhaben nach dem Kriege.

ENTWICKLUNG DES AUSSENHANDELS

Der polnische Außenhandel stieg von 16 Mill. t im Jahre 1936 auf 18,9 Mill. t 1938 an und erreichte 1947 25 Mill. t und 1948 36,5 Mill. t. In den ersten acht Monaten 1949 belief sich das Außenhandelsvolumen bereits auf 27,1 Mill. t. Mengenmäßig hat sich also der Außenhandel gegenüber der Vorkriegszeit bereits fast verdoppelt. An der Zuwachsrate von 11,5 Mill. t Gütern von 1947 auf 1948 hat der Seeverkehr mit fast 7 Mill. t einen größeren Anteil als der Eisenbahnverkehr mit nur 4,7 Mill. t. Mengenmäßig hat die See-