

Wessely, Kurt

**Article — Digitized Version**

## Die neuen Aussichten für den Donauverkehr

Wirtschaftsdienst

*Suggested Citation:* Wessely, Kurt (1956) : Die neuen Aussichten für den Donauverkehr, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 36, Iss. 6, pp. 339-341

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/132299>

**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.*

# Die neuen Aussichten für den Donauverkehr

Dr. Kurt Wessely, Wien

Elbe und Donau haben nach dem zweiten Weltkrieg ein ähnliches Schicksal erfahren: Während der Elbeverkehr durch die Zweiteilung Deutschlands gelähmt wurde und die Tschechoslowakei sich neue Verkehrswege suchte, wurde auch auf der Donau durch die Zonengrenzen innerhalb Österreichs und durch die Aufspaltung Europas in zwei sich voneinander abschließende Blöcke ein überschreitender Schiffsverkehr jahrelang unmöglich gemacht. Erst im Vorjahr ist durch den österreichischen Staatsvertrag eine gewisse Normalisierung auf der Donau eingetreten. Aber die Verkehrsverhältnisse sind noch lange nicht befriedigend. Die „Brücke“ Österreich ist zu schwach, um allein ein Wiederaufleben des Donauverkehrs zu bewirken, der vom Verhältnis zwischen Ost und West und von der Entwicklung des Osthandels bestimmt wird. Aber selbst wenn in dieser Hinsicht eine günstige Wendung eintritt, so bleibt der Donauverkehr doch stets durch zwei entscheidende Faktoren benachteiligt:

1. Durch die Zerschlagung der österreichisch-ungarischen Monarchie ging die wirtschaftliche Einheit von Mittel- und Südosteuropa verloren. Der europäische Integrationsgedanke müßte also eine unwahrscheinliche Ausweitung erfahren, damit die Donau wieder zur Schlagader eines Großwirtschaftsraumes werden kann.

2. Seit 1945 sind gerade im Südosten derartige wirtschaftliche Veränderungen vor sich gegangen (Agrarrevolution bzw. Industrialisierung), daß das Verkehrsaufkommen auch bei einer Ablösung des gegenwärtigen politischen Regimes davon betroffen bleibt.

Und doch ergeben sich für den Donauverkehr seit dem österreichischen Staatsvertrag ganz neue Aufgaben. Sie lassen sich nur lösen, wenn man vorurteilslos die gegenwärtige Lage und ihre Möglichkeiten betrachtet und vom Vergangenen absieht. Die Verkehrspolitik auf der Elbe wird dagegen die Wiedervereinigung Deutschlands nie als konkrete Möglichkeit außer acht lassen. Sie wird bei ihrer Verwirklichung wieder weitgehend von den gleichen Gegebenheiten ausgehen können wie vor 1945 — nämlich von den wirtschaftlichen Faktoren der beiden Großstädte Hamburg und Berlin.

Aber während im Osten die wirtschaftlichen Veränderungen den Donauverkehr ungünstig beeinflusst haben — wir werden dieses Urteil später noch revidieren müssen —, hat er sich auf der westlichen Donau in einem erstaunlichen Maße entwickelt. Es sind eben auch hier neue wirtschaftliche Faktoren aufgetreten, die ihm ihren bleibenden Stempel aufdrücken: einmal das Entstehen des Linzer schwerindustriellen Zentrums mit seinem Kohlen- und Eisenerzbedarf und seiner Stahl- und Kunstdüngerversendung, sodann in gewisser Hinsicht auch der Ölverkehr aus den niederösterreichischen Ölfeldern.

So kommt es, daß die Verkehrsdichte auf der Elbe in Westdeutschland zwar zwischen 1936 und 1954 von 4,9 Mill. tkm je Kilometer Stromstrecke auf 2,3 Mill. tkm sank, auf der bayrischen Donau aber im gleichen Zeitraum von 0,6 Mill. auf 1,85 Mill. tkm

stieg und auf der ganzen deutsch-österreichischen Donau (Regensburg—Hainburg) im Jahre 1954 1,5 Mill. tkm erreichte. Das entspricht etwa der Verkehrsdichte auf der Weser (Minden—Bremen). Diese Entwicklung ist um so verblüffender, als die Verkehrsdichte auf dem Rhein im gleichen Zeitraum nur um 21 % zugenommen hat, auf der deutschen Donau aber um 220 %.<sup>1)</sup>

Die österreichische Donauverkehrsstatistik, die allerdings nur sehr summarisch ist und leider nicht die Ausführlichkeit der deutschen Binnenschiffahrtsstatistik erreicht, läßt erkennen, daß dieser gesteigerte Verkehr in erster Linie dem Umschlag in Linz zuzuschreiben ist, der um 2 Mill. t schwankt. Ein Großteil dieses Linzer Umschlags entfällt aber auf den Verkehr mit der Bundesrepublik. Aus dem Linzer Verkehr kann daher der Rhein-Main-Donau-Kanal, dessen Vollendung von Österreich als Lebensfrage seiner Wirtschaft angesehen wird, mit einem jährlichen Verkehrsaufkommen von 1,5—2 Mill. t rechnen.

## Umschlagsvolumen auf der Donau

| (in t) |                    |                    |            |
|--------|--------------------|--------------------|------------|
| Jahr   | Wien <sup>1)</sup> | Linz <sup>2)</sup> | Regensburg |
| 1936   | 759 174            | 235 952            | 703 392    |
| 1941   | 1 852 205          | 119 595            | 1 165 545  |
| 1951   | 82 912             | 1 521 667          | 1 763 336  |
| 1952   | 159 630            | 1 950 236          | 2 337 212  |
| 1953   | 509 542            | 2 021 084          | 2 289 542  |
| 1954   | 565 212            | 1 744 929          | 2 173 216  |
| 1955   | 737 223            | 1 997 942          | 2 654 167  |

<sup>1)</sup> Wien ab 1951 ohne Besatzungsverkehr (Öltransporte). Sie werden geschätzt auf 640 000 t 1954, 480 000 t 1955.

<sup>2)</sup> Ab 1951: Städt. Hafen und Hüttenwerklände (VOBST).

Für den gesamten Donauverkehr auf der österreichischen Donau — der 1951 jenem auf der deutschen Donau fast gleichzusetzen ist — ergibt sich folgende Entwicklung:

## Güterverkehr auf der österreichischen Donau

| (in t, ohne Besatzungsverkehr) |               |         |               |
|--------------------------------|---------------|---------|---------------|
| Jahr                           | Gesamtvolumen | Transit | Inlandverkehr |
| 1936                           | 1 667 914     | 544 146 | 165 094       |
| 1939                           | 2 673 800     |         |               |
| 1940                           | 2 354 000     |         |               |
| 1951                           | 1 888 041     | 292 610 | 45 881        |
| 1952                           | 2 408 005     | 351 602 | 109 108       |
| 1953                           | 2 599 437     | 207 567 | 188 295       |
| 1954                           | 2 558 421     | 360 399 | 165 538       |
| 1955                           | 3 111 602     | 473 457 | 248 373       |

Wir sehen also, daß sich der Verkehr auf der westlichen Donau ungemein günstig entwickelt hat, ja, daß Wien bereits die Umschlagszahlen der Vorkriegsjahre wieder erreicht, obwohl der Ostverkehr, wie wir noch sehen werden, erst im Anlaufen ist. 1936, das letzte Jahr der österreichischen Statistik, wies allerdings ein recht schwaches Ergebnis auf; denn 1911 wurden in Wien 1,77 Mill. t umgeschlagen, 1941, als der Krieg neue Höchstleistungen forderte und der Verkehr mit dem Südosten besonders rege war, sogar

<sup>1)</sup> Vgl. dazu meine ausführliche Darstellung im Wiener „Verkehr“, 1956, Nr. 8—10. Auf dem stärksten befahrenen Stromabschnitt Passau—Linz ist sogar mit 2,4 Mill. tkm je Kilometer zu rechnen. Für die gesamte Donau ergibt sich für 1954 ein geschätzter Verkehr von 8,2 Mill. t gegenüber nur 5,7 Mill. t 1936, da der russische Transitverkehr durch Jugoslawien allein 1,7 Mill. t betrug (Statički Bilten Nr. 47, Belgrad 1955).

1,85 Mill. t. Der Verkehr im Zeitalter der Monarchie wurde daher im Kriege sogar noch überboten, auch selbstverständlich der Wiener Umschlag guter Zwischenkriegsjahre, der um 1 Mill. t schwankte.

Betrachtet man zunächst nur die beförderten Gütermengen auf der österreichischen Donau, so ergibt sich ein erheblicher Anstieg in den letzten Jahren. Dabei hat sich der Güterstrom verändert. Überwog früher der Bergverkehr aus dem Südosten, so spielt heute die Kohle in der Talfahrt von Regensburg (1955: 1 068 768 t) die größere Rolle. Dazu kommt noch etwas Saarkohle (1955: 111 033 t), die in Passau für Wien umgeschlagen wird (Passauer Gesamtumschlag 1955: 112 324 t). Die Unpaarigkeit des Verkehrs, d. h. die geringere Ausnutzung des Laderaums in einer Richtung, besteht aber nach wie vor — und ist sogar noch stärker geworden. Für den Umschlag in Regensburg lag der Anteil des Gütereingangs (Bergverkehr) 1938 bei 54 %, 1955 jedoch bei 34 %.

Die besonderen Verhältnisse der Linzer Wirtschaft werden dieses neue Verhältnis weiter aufrechterhalten, wenigstens in Regensburg. Regensburg hat aber auch in enger Zusammenarbeit mit der Deutschen Bundesbahn und den deutschen Nordseehäfen eine früher nicht gekannte Funktion als Transithafen übernommen, was wieder vorwiegend der Linzer Wirtschaft zugute kommt.

#### Transitverkehr im Regensburger Umschlag 1955

(in t)

| Land            | Im Bergverkehr | Im Talverkehr |
|-----------------|----------------|---------------|
| Insgesamt       | 268 229        | 810 629       |
| Davon nach/von: |                |               |
| Argentinien     | 22 868         | 48 077        |
| Brasilien       | 37 178         | 21 410        |
| Dänemark        | 23 607         | 158           |
| England         | 148 035        | 3 461         |
| Norwegen        | 7 321          | 58 700        |
| Portugal        | 1 548          | 1 556         |
| Schweden        | 17 816         | 158 875       |
| USA             | 2 542          | 408 203       |
| Afrika          | 390            | 38 410        |
| Kanada          | 707            | 25 738        |
| Chile           | —              | 2 286         |
| Indien          | 50             | 13 346        |
| Malaya          | —              | 3 813         |
| UdSSR           | —              | 2 918         |

Es ist offensichtlich, daß ein Teil des Verkehrs, namentlich die aus den USA über Regensburg nach Österreich gehende Kohle, konjunkturbedingt ist. Das gleiche gilt wohl auch für das schwedische Erz. Aber wenn die österreichische Kohleinfuhr aus den USA gestiegen ist, so ist der Kohlenbezug aus dem Ruhrgebiet gleichermaßen gesunken, worin ein gewisser Ausgleich gefunden werden wird. Übrigens hat sich auch die jüngst entstandene Zollfreizone im Linzer Hafen erfolgreich bemüht, Transitgeschäfte an den Donauweg zu binden, und sie konnte bereits Kalitransporte nach Jugoslawien buchen.

Besondere Beachtung verdient auch der Ölverkehr. Von den Wiener Raffinerien werden monatlich etwa 4000—5000 t Derivate nach Linz gefahren, und der Hafen Regensburg hat im vergangenen Jahr sogar 62 730 t österreichisches Gas- und Heizöl empfangen. Diese Transporte werden anhalten, ja sich noch verstärken, obwohl Österreich infolge seiner Reparationslieferungen von jährlich 1,2 Mill. t Rohöl an die Sowjetunion nur sehr beschränkte Exportmengen bereitstellen kann.

Damit sind wir bereits bei der Frage der Entwicklung des Donauverkehrs mit den Oststaaten. Bis 1954 war österreichischen und deutschen Schiffen der gesamte Donauverkehr nach Osten verschlossen. Auch im vergangenen Jahr hat dieser Verkehr noch keine größere Bedeutung erlangt. Andererseits führten die Ostschiffahrtsgesellschaften (außer den Jugoslawen) ihren Verkehr im Auftrag der sowjetischen Besatzungsmacht durch, wodurch er der österreichischen Statistik entzogen war. Erst 1954 konnte ein Teil dieser Transporte legalisiert werden. Einschließlich des Jugoslawienverkehrs handelte es sich um 203 636 t, davon 137 513 t in der Einfuhr, wovon aber ein Teil im gebrochenen Transit auf deutschen und österreichischen Schiffen nach Regensburg weiterging. Ähnlich war es auch im vergangenen Jahr bis zum 15. August, dem Tage, an dem der österreichische Staatsvertrag in Kraft trat und damit der gesamte Verkehr auch auf der Donau der österreichischen Kontrolle unterstellt wurde. Bis dahin passierten im legalen Verkehr rund 100 000 t die Grenze bei Hainburg, und zwar vorwiegend Heizöl. Wesentliche Veränderungen im Verkehrsbild sind aber im letzten Quartal 1955 nicht mehr aufgetreten, da der nunmehr legalisierte Ostverkehr erst in diesem Jahr zur Auswirkung kommen dürfte.

Nun haben aber eingehende Berechnungen des Österreichischen Instituts für Wirtschaftsforschung gezeigt, daß im Jahre 1954 der unkontrollierte Güterverkehr mit den Oststaaten auf der Donau 640 000 t kaum überschritten haben dürfte, so daß in den ersten 3 Quartalen 1955 480 000 t dafür anzunehmen sind. Dieser Verkehr bestand fast ausschließlich (600 000 t) aus Öl, das von den Sowjets den Raffinerien des Ostblocks (Preßburg und Ungarn) zugeführt wurde. Da die österreichische Reparationsleistung kaum geringer ist als die bisherige unkontrollierte Oüausfuhr, so wird der Ölverkehr auch in den folgenden Jahren bestehen bleiben und in der Gegenrichtung durch Heizölimporte nach Österreich und Deutschland ergänzt werden. Die Erfassung dieser Transporte kommt auch bereits in einer Erhöhung der offiziellen Umschlagszahl für Wien zum Ausdruck, während die gesteigerte Transitleistung auf der österreichischen Donau den wachsenden Anteil des Südostverkehrs im Regensburger Umschlag beweist. (Infolge des gebrochenen Transits verzeichnet die Regensburger Hafenstatistik höhere Umschlagsmengen als die österreichische, und zwar 1955 für Jugoslawien 501 067 t, Ungarn 120 915 t, Bulgarien 630 t, zusammen 23,5 % des Umschlags.

Eine Steigerung dieses Verkehrs hängt natürlich ganz vom kommenden Handelsverkehr der Bundesrepublik mit dem Osten ab, insbesondere auch von den Möglichkeiten des Getreideimports aus dem Osten. Voraussagen dieser Art wären daher müßige Prophezeiungen. Sie könnten auch nur in einem allgemeinen Bericht über die Chancen des Osthandels behandelt werden. Dabei darf allerdings nicht vergessen werden, daß gewisse, wenn auch nicht zu große Möglichkeiten bestehen, Transitverkehr durch Deutschland für Ungarn auf dem Donauweg abzuwickeln. So wurde im vergangenen Jahr chinesisches Roheisen nach Ungarn auf der Donau gefahren.

Die deutsch-österreichische Schiffsgruppe, die seit Jahren in enger Zusammenarbeit und Quotengemeinschaft fährt — lediglich der österreichische Binnenverkehr ist davon ausgenommen —, verfügt über genügend Schiffsraum, um auch erhöhten Ansprüchen zu genügen. Die geplante Fertigstellung des eigenen Werkhafens für die Linzer Hütte (VOEST) wird wesentlich dazu beitragen, dort die Liegezeiten der Schiffe abzukürzen und Schiffsraum freizugeben. Außerdem verfügt nicht nur Deutschland über einige Donauwerften: nach dem Staatsvertrag hat Österreich die große Schiffswerft der DDSG in Korneuburg von den Sowjets zugleich mit den Schiffen der ostzonalen DDSG für 2 Mill. \$ zurückgekauft. So kann in kürzester Zeit neuer Schiffsraum gebaut werden.

Obwohl weder Österreich noch Deutschland Mitglied der 1948 in Belgrad von den Oststaaten neu geschaffenen Donaukommission sind, bezieht sich die von ihr ausgesprochene Schiffsverkehrsfreiheit unzweifelhaft auch auf diese beiden Uferstaaten. Sie wird bekräftigt durch die Friedensverträge der Oststaaten und für Österreich durch den Staatsvertrag. Österreich hat daher bisher keine Eile gezeigt, in diese Donaukommission einzutreten, obwohl die Belgrader Konferenz dies für die Zeit nach dem Staatsvertrag vorsah. Österreich ist es nämlich gelungen, mit den Donaustaaten ergänzende Schiffsverkehrsabkommen zu schließen, die zwar keineswegs alle Wünsche erfüllen — z. B. hinsichtlich der Errichtung von Agenturen —, die aber für die Abwicklung des Schiffsverkehrs genügen. Die Bundesrepublik hat dies trotz der fehlenden diplomatischen Beziehungen ebenfalls erreicht. Die Quotengemeinschaft mit der österreichischen Schiffsgruppe bezieht sich auch auf die Südoststaaten, so daß Deutschland auch aus der Ausweitung des österreichischen Handels mit dem Südosten Vorteile ziehen kann.

Allerdings haben die bisherigen österreichischen Erfahrungen gezeigt, daß die Einschaltung des Donau-

weges keineswegs selbstverständlich für den Südostverkehr ist. Die Oststaaten hatten nämlich bisher ihre Kontrakte franko österreichische Grenze oder cif österreichischen Donauhafen abgeschlossen, um dann auf eigenen Schiffen die günstigste Möglichkeit auszunützen. Auch die Bestimmung im österreichisch-rumänischen Handelsabkommen, wonach 40% der rumänischen Transporte der österreichischen Schifffahrt angedient werden müssen, ändert daran nichts, weil sich diese Klausel nur auf jene Lieferungen bezieht, die überhaupt auf dem Donauwege vorgenommen werden. Man wird aber auf österreichischer Seite trachten, bei den kommenden Verhandlungen mehr als bisher auf die Einschaltung der Donauschifffahrt zu dringen. Andererseits mußte man feststellen, daß der im Osten gültige Transittarif (ETT) ab 1955 selbst für Massengüter überaus niedrige Frachten vorsieht, so daß auch aus diesem tarifarischen Grunde die Einschaltung der Donauschifffahrt schwerfällt.

Das hat sich auch im anlaufenden Verkehr mit der UdSSR gezeigt — von der Ölverschiffung abgesehen. Selbst die Kohle kommt auf der Eisenbahn billiger nach Österreich als zu Schiff, um so mehr, als sie über das Schwarze Meer von Taganrog zu Schiff in die Donaumündung gebracht werden mußte, was wiederholte Umladungen bedingt. Nur Getreide, das unter Anrechnung auf das sowjetische Handelskontingent aus Rumänien antransportiert wird, soll daher auf der Donau gefahren werden. Auch das eben geschlossene österreichisch-sowjetische Schiffsverkehrsabkommen, das eine „gegenseitige, zufriedenstellende Aufteilung“ der Transporte vorsieht, wird selbst bei loyaler Anwendung nichts daran ändern. Die Reparationslieferungen dürften ohnedies davon ausgeschlossen sein. Wenn daher der Handel zwischen der Bundesrepublik und der Sowjetunion in der kommenden Zeit verstärkt werden sollte, dürfte die Donauschifffahrt davon wenig betroffen werden.

## Auftrieb in Portugiesisch-Afrika

G. Armando, Lissabon

Im vergangenen Jahrhundert waren weite Kreise in Portugal so entmutigt, daß sie vorschlugen, Mozambique als ein völlig aussichtsloses Unternehmen, das nur Geld verschlinge, abzustoßen. Aber die Kolonisten hielten durch, und die Furcht, dem Lande schweren Schaden an seinem Prestige zuzufügen, veranlaßte die portugiesische Regierung, weiterhin an der bisherigen Politik festzuhalten. Wirtschaftlich ist es nur langsam aufwärts gegangen, so daß Mozambique heute noch in manchen Jahren mit einem Defizit zu kämpfen hat, das 1953 rd. 670 Mill. Escudos betrug.

### ZIELBEWUSSTE KOLONIALPOLITIK

Erst in diesem Jahrhundert hat die Regierung Salazar den Weg zu einer zielbewußten Kolonialpolitik eingeschlagen. Der Kolonial-Akt vom Juli 1930 war der erste Schritt dazu. Es handelte sich vor allem um eine durchgreifende Reform in der Verwaltung der Über-

seeprovinzen, die 1951 weiter ausgebaut wurde. Jedes Gebiet hat einen Gouverneur oder General-Gouverneur an der Spitze, der vom Ministerrat auf vier Jahre ernannt wird und der dem Minister für die Überseegebiete verantwortlich ist. Jede der Überseeprovinzen, wie sie neuerdings genannt werden, hat finanzielle und administrative Selbstständigkeit. Da diese Gebiete nun verfassungsmäßig als gleichberechtigt zum Mutterland gehören, war es nötig, sie auch in jeder Beziehung und in beschleunigtem Tempo anzugleichen und ihre Entwicklung zu fördern.

Diesem Zweck dient zunächst der Fünfjahresplan von 1953 bis 1958, der die Summe von 6 Mrd. Escudos für die Förderung der Überseeprovinzen zur Verfügung stellt. Hiervon entfallen auf Angola 2 896 Mill., von denen 1 118 durch Anleihen, die die Provinz aufnimmt, aufgebracht werden sollen, während 900 Mill.