

Gesellschaftsnachrichten.

Monatsversammlung am 11. April 1916.

Prof. Dr. Franz Heiderich: „**Die Donau als Verkehrsstraße.**“

Die letzte Monatsversammlung des 60. Vortragsjahres war durch die Anwesenheit des hohen Protektors der k. k. Geographischen Gesellschaft, des durchlauchtigsten Herrn Erzherzogs Leopold Salvator, ausgezeichnet. Seine k. u. k. Hoheit bekundete an den Ausführungen des Vortragenden ganz besonderes Interesse.

Der Präsident Prof. Dr. Ed. Brückner hatte ferner die Ehre zu begrüßen Seine Exzellenz den königlich bayerischen Gesandten Heinrich Tucher Freiherrn von Simmelsdorf, Seine Exzellenz den k. u. k. Geheimen Rat J. M. von Baernreither, die Vertreter mehrerer Ministerien und der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien, des Ingenieur- und Architektenvereines sowie sehr zahlreich erschienene Interessenten, die den Ausführungen über dieses höchst aktuelle Thema großen Beifall spendeten.

Der Vortragende Prof. Dr. Franz Heiderich, der bereits wiederholt für den Ausbau der österreichischen Wasserstraßen in Wort und Schrift eingetreten ist, hat in den letzten Monaten viele neue Anhänger gefunden. Der Vortrag hat auch in sehr deutlicher Weise erkennen lassen, welche große Vorteile die mittel- und südosteuropäischen Gebiete durch einen Zusammenschluß, der ja durch den Donaulauf vorgezeichnet ist, gewinnen können. Ganz besondere Beachtung verdienen die politisch-geographischen Erörterungen über die Donaumündungen und über das Eiserne Tor.

Prof. Heiderich sprach einleitend über die Entstehung der Donau und zeigte, wie sehr der Strom die mitteleuropäische

Landschaft in physischer und kultureller Beziehung beeinflußt. Über die niedrigen Lücken der europäischen Hauptwasserscheide ist die südöstliche Abdachung der Donau innig verknüpft mit der nordwestlichen. Der Vortragende nannte Mitteleuropa einen Januskopf mit einem okzidentalischen und einem orientalischen Antlitz. Kein Stromgebiet der Erde besitzt so viele politische Anrainer wie die Donau. Wenn man das gesamte Stromgebiet der Donau in Betracht zieht, so ist Österreich-Ungarn allein mit 60·04% daran beteiligt. Von diesem Prozentsatz entfallen 15·91% auf Österreich, 39·53% auf Ungarn, 4·6% auf die Reichslande Bosnien und Herzegowina. An zweiter Stelle steht Rumänien mit einem Anteil am Donaubeiete von 15·98%; Bulgarien, Serbien, Montenegro umfassen zusammen 14·29% desselben, Deutschland 7% (davon entfallen auf Bayern allein 6·04%), Rußland 2·47%, die Schweiz 0·22%.

Die Länge der Donau von der Bregequelle zum Meere erreicht 2900 km. Davon kommen 625 km auf das Deutsche Reich, 351 km auf den Lauf in Österreich. Die Längenerstreckung der ungarischen Donau mißt 1056 km, die der unteren Donau 868 km. 71·3% der Gesamtfläche von Österreich-Ungarn gehören dem Stromgebiete der Donau an.

Die starke politische Aufteilung ist entschieden ein wirtschaftlicher Nachteil, solange sich nicht die von der Donau berührten Staaten zu einem Wirtschaftskörper mit gleichgerichteten Zielen zusammenschließen, denn so wird das Interesse an dem Strom zersplittert und eine einheitliche Regulierung und eine großzügige Organisation der Schifffahrt verhindert. Flüsse sind ein Teil der Landschaft, welche sie mitgebildet haben, sie gehören so den Uferstaaten, die sie durchströmen, und nur diese sollen das Recht haben, Vereinbarungen über die Schifffahrt zu treffen, denn sie werden durch einen Naturzwang zu solchen gedrängt, da ein solcher Strom über alle politischen Grenzen hinweg ein einheitliches Ganzes bildet und jede natürliche oder künstliche Hemmung auf die ganze Laufstrecke wirken muß. Wegen der Versandung des Sulinaarmes war die Frage der Donauschifffahrt auf dem Pariser Kongresse (1856) dringlich geworden. Österreich vertrat den Uferstaatenstandpunkt und wollte die mittlere und obere Donau von den Verhandlungen ausgeschaltet wissen. Leider konnte

Österreich seinem Standpunkt nicht allgemeine Anerkennung verschaffen, erreichte aber doch, daß neben der „europäischen Donaukommission“, die ausschließlich die Mündung zu beaufsichtigen und in einem für die Schifffahrt bestmöglichen Zustande erhalten sollte, eine „Uferstaatenkommission“ eingesetzt wurde, die alle Schifffahrtsangelegenheiten des ganzen Stromes einheitlich und dauernd behandeln sollte und der nach Auflösung der europäischen Donaukommission auch die Überwachung der Mündungen zufallen sollte. Die Uferstaatenkommission kam infolge Einwirkung seitens Rumäniens nicht recht zur Geltung, während die anfänglich nur kurz befristete europäische Donaukommission (der Österreich, Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Italien, Rußland, die Türkei und seit 1878 auch Rumänien angehören) weiterbesteht. Speziell England hat sich mit der Wucht seiner Seeschifffahrt inzwischen an der Donaumündung geradezu eine Monopolstellung geschaffen, den Verkehr von dem Strom weg über das Meer nach Westeuropa abgelenkt. Bei den künftigen Friedensverhandlungen gibt sich Gelegenheit, die Agenden der europäischen Donaukommission einer neuen Uferstaatenkommission zu übertragen. Damit werden Engländer, Franzosen und Italiener von der Einflußnahme auf die Verhältnisse an der unteren Donau entfernt.

Große Bedeutung besitzt auch die Frage der Regulierung und der Schifffahrtsabgaben am Eisernen Tor. Die dort von Ungarn durchgeführte Regulierung hat leider einerseits zu keinem vollen Erfolg geführt, andererseits aber durch die von Ungarn erhobenen Abgaben eine weitere Belastung der Schifffahrt gebracht. Infolge dieser Abgaben wird ein Teil des Donauverkehrs zum Schiffsverkehre auf dem Meere abgelenkt. Der Vortragende sagte, daß Ungarn vielleicht in seinem eigensten Interesse zur Aufhebung dieser Abgaben (gegen Ersatz der Baukosten von 45 Millionen Kronen seitens der Uferstaaten) schreiten könnte, um so mehr, als die Einnahmen kaum eine einprozentige Verzinsung des Baukapitals ausmachen.¹⁾ Weitere Regulierungen müßten an der Laufstrecke des Eisernen Tores durchgeführt werden. Notwendig ist ferner, für eine jederzeit

¹⁾ Inzwischen hat der Vortragende von ungarischer Seite Zuschriften erhalten, die in der Hauptsache auf demselben Standpunkte stehen.

genügend tiefe Fahrwasserrinne zu sorgen, die sich im walachischen und im ungarischen Tieflande überall findet und an deren Erreichung die Stromregulierungen in Österreich und in Bayern arbeiten. Trotz der bestehenden natürlichen und künstlichen Hemmnisse, die aber doch auch nicht größer sind als solche, wie sie auf anderen Strömen überwunden werden, hat sich der Verkehr in den letzten Jahrzehnten gewaltig gehoben. Aus den wirtschaftlichen Vorführungen statistischen Materials seien hier nur die Aufzeichnungen über die Donauhandelsflotte vor dem Kriege wiedergegeben.

Die Handelsflotte der Donau vor Ausbruch des Krieges.

(Mit Ausschluß der Hilfsfahrzeuge.)

Schiffahrtsunternehmung	Personendampfer		Frachtendampfer		Warenboote	
	Zahl	HP.	Zahl	HP.	Zahl	HP.
I. k. k. priv. D. D. S. G. . . .	49	23.030	{ 90 Motor-Warenb. 1	{ 61.430 326	} 838	476.692
Diverse österr. Schiffseigner	—	—	3	1.025		
Ung. Fl. u. S. A. G.	17	7.180	37	15.160	306	166.250
J. u. M. Weiß	—	—	14	4.910	98	56.583
Wolfinger u. Reich	—	—	—	—	23	15.630
Diverse ung. Schiffseigner .	—	—	9	3.843	131	59.963
Bayerischer Lloyd	—	—	3	1.060	23	16.860
Südd. D. D. S. G.	—	—	{ 11 Motor-Warenb. 6	{ 6.260 1.440	} 113	76.121
Serbische Schifffahrt	6	2.635	5	1.945		
N. F. R. (Rumänische Fluß- schifffahrt)	11	1.344	20	2.547	129	40.442
S. R. D. Rumän. Donau- schifffahrts-Gesellschaft. .	—	—	1	400*	62	78.000
Russische Schifffahrt	—	—	12	8.410	120	48.000
Diverse Schiffseigner auf der unteren Donau	—	—	86	40.000*	590	548.675
	93	34.189	298	151.750	2.601	1,619.362

* Schätzungsweise nach der mittleren Leistung der übrigen in dieser Tabelle ausgewiesenen Dampfer eingesetzt.

Im Jahre 1913 betrug der Gesamtverkehr auf der deutschen Donau 56 Millionen q. Davon entfielen auf Regensburg 24 Mill. q, d. i. 850.000 q auf die Berg- und 15 Mill. q auf die Talfahrt.

Der Gesamtverkehr auf der österreichischen Donau war bis 1912, wo der höchste Stand erreicht wurde, im Steigen begriffen, ist seither aber infolge der inzwischen eingetretenen politischen Verwicklungen wieder gesunken. 1900 betrug er 15 Mill. q, 1905 16·3 Mill. q, um 1912 auf 25·9 Mill. q zu steigen. 1913 machte er noch 21·9 Mill. q aus, ist aber 1914 auf 18·1 Mill. q gesunken.

Wenn man den Verkehr in Dampfschiffahrts- und Ruderschiff- und Floßverkehr gliedert, ergibt sich für 1913 folgendes Bild: Der Dampfschiffahrtsverkehr beförderte an Einfuhrgütern (Bergverkehr ausschließlich des Durchgangsverkehrs) 8·6 Mill. q, an Ausfuhrgütern (Talverkehr ausschließlich des Durchgangsverkehrs) 6·2 Mill. q. Der Durchgangsverkehr stromaufwärts betrug 1·2 Mill. q, stromabwärts 1 Mill. q. Der Ruderschiffs- und Floßverkehr beförderte im selben Jahre 4·9 Mill. q.

Neben dem Güterverkehr ist auch noch der Personenverkehr hervorzuheben, der 1912 505.000 Passagiere, 1913 558.000 Passagiere, 1914 390.000 Passagiere zählte.

In Ungarn ließ sich ebenfalls vor dem Kriege eine lebhaftere Steigerung des Güterverkehrs auf der Donau beobachten. Der Güterverkehr der Dampfschiffahrtsunternehmungen mit regelmäßigem Betriebe betrug hier 1911 47·4 Mill. q, 1912 50·9 Mill. q, 1913 47·4 Mill. q. Hatte der Durchschnitt des Jahrfünfts 1901—1905 37·8 Mill. q betragen, so stieg er im folgenden, d. i. 1906—1910 auf 39·7 Mill. q.

Der Personenverkehr zählte 1912 auf der ungarischen Donau 2,443.000 Personen, 1913 2,121.000 Personen. Der Durchschnitt 1900—1905 war 1,847.000 Personen.

Auch wenn man den Schiffs- und Warenverkehr am Eisernen Tor in Betracht zieht, zeigt das Jahr 1912 den Höhepunkt an.

Das Eiserner Tor passierten:

1911: in Bergfahrt	1157	Schleppschiffe	mit einer Ladung	von 3·6	Mill. q,
„ Talfahrt	1042	„	„	„	1·9 „ „
1912: „ Bergfahrt	1350	„	„	„	4·7 „ „
„ Talfahrt	1336	„	„	„	2·8 „ „
1913: „ Bergfahrt	1256	„	„	„	4·6 „ „
„ Talfahrt	1348	„	„	„	2·1 „ „

Der Durchschnitt 1901—1905 war in der Bergfahrt 686 Schleppschiffe mit 21 Mill. q, in der Talfahrt 679 Schleppschiffe mit 1 Mill. q Ladung.



Die neuen Bestrebungen mitteleuropäischer Wirtschafts- und Kulturpolitik nach den Balkanländern und nach Vorderasien hinein müssen bei ihrer Verwirklichung von einer gewaltigen Steigerung des Donauverkehrs begleitet sein. Doch muß auch mit allen Kräften die möglichste Verbilligung der Frachtarife auf der Donau angestrebt werden, um der Konkurrenz der Seefrachten begegnen zu können. Dieses Ziel ist nur durch Organisation und Zusammenschluß der Schiffahrtsgesellschaften, durch ein kräftiges Zusammenwirken mit den Eisen-

bahnverwaltungen in kombinierten Tarifen zu erreichen, vor allem aber durch entsprechende Kanalverbindungen mit den norddeutschen Strömen und mit dem Rhein, wodurch die Donau aus ihrer verkehrsgeographischen Isoliertheit befreit werden wird. Die Kanäle werden auch die beste und vollkommenste Ausnützung der Schiffsgefäße sichern. Ein stark verzweigtes Wasserstraßensystem bildet ferner gegen wirtschaftliche Feindseligkeiten fremder Staaten ein mächtiges handelspolitisches Mittel, mit welchem man der Einfuhr vom Gegner durch entsprechend hohe Gebühren begegnen kann. Zum Schlusse wies Prof. Dr. Heiderich darauf hin, wie alle auf Hebung des Donauverkehrs hinielenden Bestrebungen in Wien den stärksten Widerhall finden müssen, in der Stadt, die bei Ausbau der Kanäle durch ihre verkehrsgeographische Lage berufen erscheint, einer der größten Binnenhäfen der Erde zu werden. Die Schifffahrtsrinne der Donau selbst ist wohl noch in mehreren Teilen auszugestalten, aber auch die Nebenflüsse können noch in stärkerem Maße dem Verkehre nutzbar gemacht werden. Die Schwierigkeiten, die sich der Schifffahrt im Donaugefälle entgegenstellen, sind geringer als jene, die im Rhein zu überwinden sind. Ebenso wie der Ausbau des Donau—Oder-Kanals mit allen Mitteln anzustreben ist, so ist auch ein brauchbarer Schifffahrtsweg zum Rhein für Fahrzeuge mit mindestens 650 t Tragfähigkeit ein dringendes Erfordernis geworden. Neben der Ausgestaltung des derzeitigen Ludwig-Kanals wird die Anlage eines neuen Main—Donau-Kanals von Wertheim über Nürnberg nach Aichach an der Donau erwogen und in letzter Zeit werden auch Pläne von Wasserwegen von Ulm zum Neckar, bezw. zum Bodensee diskutiert. Durch den Ausbau des Mittellandkanals für den billigeren Warenverkehr vom Rhein zur Elbe und weiter zur Oder und später durch den Donau—Oder-Kanal wird in Deutschland und Österreich ein Kreis geschlossen werden, der, die bedeutsamsten Industriegebiete verbindend, von Wien donauabwärts nach dem nahen Orient führen wird.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft](#)

Jahr/Year: 1915

Band/Volume: [59](#)

Autor(en)/Author(s): Heiderich Franz

Artikel/Article: [Gesellschaftsnachrichten. Monatsversammlung am 11. April 1916 410-416](#)