

**Volkswirtschaft.**

**Das Eiserne Tor.**

Von Ministerialrat Eugen v. Kvassay.

Budapest, 1. Mai.

In den letzten Monaten, seitdem die Donau frei geworden ist, wird sowohl in den deutschen, wie in den österreichischen Schifffahrts-, Techniker- und volkswirtschaftlichen Kreisen viel über das Eiserne Tor und dessen Leistungsfähigkeit diskutiert. Jüngst hielt Professor Dr. Franz Seidrich über diese Frage in der gut besuchten Versammlung der k. k. Geographischen Gesellschaft in Wien, einen Vortrag. In diesem äußerte er sich über das Eiserne Tor wie folgt:

Nicht geringere Wichtigkeit hat die Frage des Eisernen Tores. Die dort von Ungarn mit europäischem Mandat durchgeführte Regulierung hat leider zu keinem vollen Erfolge geführt, wohl aber eine neue Belastung der Schifffahrt durch die Höhererhöhung von Ungarn erhobenen Abgaben gebracht. Diese Abgaben fördern die Ablenkung des Schiffsverkehrs zum Meere, und vielleicht ist Ungarn in seinem eigensten Interesse zur Aufhebung dieser Abgaben (gegen eine Entschädigung für die Baukosten von 45 Millionen Kronen von Seiten der Uferstaaten) umso eher bereit, als es durch sie kaum eine einprozentige Verzinsung des Baukapitals erreichte. Auch die weiteren Regulierungen des Eisernen Tores müssen ins Auge gefaßt werden, um jederzeit eine Fahrwassertiefe von zwei Metern zu haben, die im walachischen und ungarischen Tiefland sich überall findet und an deren Erreichung auch die Stromregulierungen in Oesterreich und Bayern arbeiten."

Bevor wir auf die Erörterungen der durch die hergestellten neuen Schiffswege für die Schifffahrt entstandenen Vorteile und Erleichterungen eingehen, seien hier in Betreff der Verkehrsverhältnisse dieser Donaufstrecke in ihrer ursprünglichen Gestaltung einige Angaben angeführt. In dem durch die niederösterreichische Handels- und Gewerbekammer im Jahre 1880 veröffentlichten Referate des Kammerrates J. M. Wolfbauer, betitelt: „Die Donau und ihre volkswirtschaftliche Bedeutung“ werden die bezüglichen Verkehrsverhältnisse unter anderem wie folgt geschildert: „Die Schiffe können hier (Strecke Eisernes Tor) nicht passieren, wenn der Wasserstand weniger als 3 Meter über 0 des Pegels in Orsova beträgt. Der Umstand, daß durchschnittlich in jedem Jahre an 155 Tagen, in einzelnen Jahren aber selbst an mehr als 190 Tagen der bezeichnete Wasserstand nicht erreicht wird, läßt ermeslen, wie groß das Hemmnis ist, welches diese Felsenbank (das Eiserne Tor) der Schifffahrt entgegenstellt.

Der Abnahme des Wasserstandes entsprechend wird zunächst mit den kostspieligen und zeitraubenden Lichtungen vorgegangen, immer leichter getauchte Schiffe müssen in Verwendung genommen werden und statt der gewöhnlichen Remorköre treten die eigens für die Strecke gebauten Kataraktremorköre in Dienst, bis ein weiteres Fallen des Wassers auch diese Vorkehrungen unzulänglich macht. Dann muß die Beförderung der Güter auf Blättern und mittels Zugviehs erfolgen. Wenn aber fortschreitendes Fallen des Wassers auch eine derartige mühevollere, teure und langsame Transportierung nicht mehr gestattet, dann können die Güter und häufig auch die Reisenden nicht mehr zu Schiff über das Eiserne Tor, oft schon auch nicht mehr über die oberhalb desselben bis Drenkova gelegenen Felsenbänke gebracht werden, und sowohl Reisende als auch Güter müssen dann den Landweg einschlagen. Dieses Verkehrshemmnis ist dem Getreidetransporte von besonders empfindlichem Nachteil, weil es gerade zur Zeit der Ernte in gesteigertem Maße vorhanden ist. Nicht nur Unverläßlichkeit und Unsicherheit wird durch alle diese Umstände herbeigeführt, sondern dieselben nehmen auch einen sehr ungünstigen Einfluß auf die Tarifbildung und verteuern die Fracht ganz wesentlich. Die Zuschläge, welche die Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft von und nach der unteren Donau unter ungünstigen Wasserstandsverhältnissen einhebt, illustrieren dies insbesondere. Diese Frachtzuschläge betragen: Bei einem Wasserstand am Orsovaer Pegel von 1.58—0.96 Meter für sperrige Güter der Normalklasse I und für Equipagen 60 Kr. pro 100 Kilogr.; für alle übrigen Güter 40 Kr. pro 100 Kilogramm. Bei einem Wasserstande von 0.96 Meter und darunter: für sperrige Güter der I. Klasse und für Equipagen 1 Fl. 20 Kr. pro 100 Kilogr.; für alle anderen Güter 80 Kr. pro 100 Kilogramm."

Außer diesen Ausführungen, die eine ebenso lebhaft wie authentische Schilderung der Verhältnisse bis zum Jahre 1880 bieten, kann man noch auf die Daten hinweisen, die einem in den Verbandschriften des Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbandes für Binnenschifffahrt (Band XXV vom Jahre 1897) veröffentlichten Vortrage des Kapitäns C. V. Suppan, Schiffsobersinspektor und Leiter des Schifffahrtendienstes bei der Direktion der ersten k. k. priv. D.-D.-S.-Gesellschaft in Wien, über die Schiffbarkeit der Donau und ihrer Nebenflüsse entnommen sind und die Verkehrsverhältnisse dieser Donaufstrecke in den zunächstliegenden neun Jahren 1887 bis 1895 beleuchten. Die Dauer der Schifffahrtssaison betrug in diesen neun Jahren durchschnittlich 282 Tage. Während dieser Schifffahrtzeit war:

	a) auf der Strecke Drenkova—Orsova	b) auf der Strecke Orsova—L. Severin
	Tage der Saison :	Tage der Saison :
eine absolute Jahrestiefe von 15 dm. und mehr an ...	172 = 61 %	142 = 47 %
von weniger als 15 dm.	85 = 30 %	106 = 38 %
von weniger als 8 dm., in welcher letzterem Falle die Beförderung durch Ochsenzug möglich war, an	25 = 9 %	42 = 15 %
	282 = 100 %	282 = 100 %