

Die Zukunft des Donauverkehrs.

Von Hofrat Friedrich v. Eszary,
Generaldirektor der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.*)

Meines Erachtens kann uns die Zukunft der Donau mit berechtigtem Optimismus erfüllen. Das militärische und politische Bündnis, das von der Ost- und Nordsee bis zum Schwarzen Meer und weit bis Mittelasien hinein Völkerschaften von 150 Millionen Seelen zusammenfügt, wird jedenfalls derartige wirtschaftspolitische Gestaltungen im Gefolge haben, in deren Rahmen der Donau eine wichtige Rolle bevorsteht. Wie die Armeen Deutschlands, unsrer Monarchie, Bulgariens und der Türkei auf den Schlachtfeldern Schulter an Schulter die Gewähr für ihren künftigen staatlichen Bestand erkämpfen, müssen auch die wirtschaftlichen Machtquellen der verbündeten Staaten vereint werden im Interesse friedlicher Arbeit und materiellen Emporblühens. Die Grundlagen für diese Aufgabe sind im Rahmen der abzuschließenden Handelsverträge zu schaffen.

Jedenfalls müssen auch die natürlichen und künstlichen Hindernisse der Schifffahrt beseitigt, die längst geplanten Kanäle gebaut werden, und es wird ein großzügiger internationaler Wechselverkehr auf der durch die Natur zu dessen Abwicklung bestimmten und durch unsre siegreichen Heere besreiten Donau einsehen können. Nach Beendigung des Weltkrieges wird der staatliche und private Unternehmungsgeist die freigewordenen Kräfte und Stoffe unverzüglich mobilisieren, um die vernichteten Werte und verbrauchten Vorräte zu ersetzen.

Trotz des auf diese Weise zu erwartenden großen Verkehrsaufschwunges wäre es verfehlt, die erweiterten Möglichkeiten als unbegrenzte Möglichkeiten anzusprechen. Mit der unter dem Lösungswort „von Hamburg bis Bagdad“ propagierten Verkehrsentwicklung, mit der Ablenkung des zwischen der Nord- und Ostsee und dem Schwarzen Meer bestehenden Weltverkehrs nach der Donau kann nicht gerechnet werden. Unter den Friedensbedingungen wird an erster Stelle die Sicherung der Freiheit des Seeverkehrs figurieren, und die großen Seehäfen und die Seeschifffahrt, deren Selbstkosten erheblich geringer sind als die der Flußschifffahrt, werden die Abwicklung des ihnen naturgemäß zufallenden Weltverkehrs mit voller Kraft wieder aufnehmen.

Hierbei können sich aber die durch die Flußschifffahrt bisher bedienten Erzeugungs- und Verbrauchsgebiete erheblich erweitern. Der Wechselverkehr der Donau, ihrer Nebenflüsse und Kanäle oder ihres engeren Hinterlandes dürfte zukünftig wohl kaum in so großem Maße andre Routen aussuchen, wie dies vor dem Krieg der Fall war. Die zahllosen Varianten der Transportkonjunkturen werden von Fall zu Fall entscheiden, ob eine gewisse Ware von einem bestimmten Punkt über die Donau-Umschlagsroute oder auf der See oder aber mit der Eisenbahn nach ihrem Bestimmungsort befördert werden soll. Bei entsprechender Einrichtung wird aber ein bedeutender Teil der in der Vergangenheit durch die See-Umschlagsrouten bedienten Orientverkehr jedenfalls auf der Donau seinen Weg nehmen.

Nachdem derart die Grenzen angedeutet sind, innerhalb deren die künftige Entwicklung des Donauverkehrs zu erwarten sein dürfte, müssen wir noch betonen, daß eine intensive und ständige Entwicklung sich nur einstellen wird, wenn gewisse Voraussetzungen erfüllt werden. Unter diesen hebe ich die Ausgestaltung des Kanalnetzes und die planmäßige, einheitliche Regulierung der natürlichen Wasserstraße hervor, die den Aufschwung des Donauverkehrs ganz besonders fördern werden, vorausgesetzt, daß auf den Kanälen bei richtiger technischer Lösung nicht allzu hohe Abgaben zur Einhebung gelangen werden, die vom Standpunkt des Verkehrs prohibitiv wirken würden.

*) Aus der unter der Chefredaktion des gegenwärtigen Ministers Geh. Rates Dr. Georg v. Buzacs in Budapest erscheinenden Halbmonatsschrift „Die Monarchie“.

Auch der Tarifffrage lege ich eine große Bedeutung bei. In dieser Hinsicht werden vor allem die Frachttätze der Seehäfen maßgebend sein. Es ist offenbar, daß der durch die Verwüstungen des Krieges entstandene Schiffsraumangel in den ersten Jahren nach dem Krieg die Seefrachttaten ganz abnormal hoch erhalten wird. Eine derartige Verteuerung der Seefracht kann jedoch keine ständige Erscheinung bleiben, da sich das Angebot der Nachfrage anzupassen sucht, woraus sich früher oder später ein gewisser Gleichgewichtszustand entwickeln wird. Die immerhin für lange Zeit zu gewärtigenden erhöhten Raten der Seeschifffahrt werden die Bedeutung und Konkurrenzfähigkeit der Donauroute der Seeroute gegenüber jedenfalls steigern, wobei jedoch nicht außer acht gelassen werden darf, daß auch auf dem Gebiet der Donauschifffahrt genau, so wie bei allen andern Verkehrsmitteln eine erhebliche Tarifierhöhung erfolgen muß, da die kolossale Verteuerung von Kraft und Stoff auch die Selbstkosten der Schifffahrt in riesigem Maß in die Höhe getrieben hat.

Bezüglich unsrer Ausfuhr nach den Balkanstaaten wurde die Lage der Seekonkurrenz erheblich durch die Begünstigungen erleichtert, deren die Seeschifffahrt von seiten der Eisenbahnen und der Regierungen (in Form von Subventionen) teilhaftig werden. Diese Unterstützung ermöglichte in Deutschland die sogenannten Levantetarife und bei uns die im Triester und Humaner Verkehr zur Anwendung kommenden ermäßigten Frachttätze. Auch in Rumänien und Bulgarien hatte der Seeverkehr das Übergewicht zufolge der im Interesse der Seehäfen entfalteten Tarifpolitik der betreffenden Staatsbahnen. Ähnlich war die Lage vor dem Krieg auch in Serbien, wo insbesondere die Salonitiner Route Begünstigung fand. Alle diese Umstände führten dazu, daß sich der Warenverkehr der Balkanstaaten in verhältnismäßig höherem Maße dem Seewege als der Donau zuwandte.