

30. IX. 1916

See- und Donauverkehr.

Von Dr. Mathies.

Wohl keine Frage der künftigen mitteleuropäischen Wirtschaft- und Verkehrspolitik ist so ausgiebig erörtert worden, wie die der See- und mitteleuropäischen Wasserstraßenverkehrs. Keine Frage ist aber auch mit einem solchen, den Boden der wirklichen Verhältnisse belassenden, fähigen Schwunge und unerlösten Zukunftshoffnungen behandelt worden wie diese. Es ist sogar davon geredet, daß bereinst rumänisches Getreide auf dem Binnenwasserwege nach den Nordseehäfen kommen und von dort ausgeführt werden würde. Daß der Flußverkehr die Seeschifffahrt aus dem Handel mit den Donaubalkanländern verdrängen würde, ist oft genug als unbestreitbare Tatsache verkündet worden. Kürzlich hat die „Frankf. Ztg.“ einen Aufsatz „See- und Donaufrachten“ von Herrn Rosemeyer (Köln) gebracht, der sich auf Grund ziffernmäßiger Berechnungen mit dem zu erwartenden Flußdurchgangsverkehr, seinen Frachten und Abgaben befaßt und der Seeschifffahrt das Todesurteil spricht. Seine Ausführungen sind geeignet, falsche Vorstellungen zu erwecken; denn sie gehen von Voraussetzungen aus, die in mehr als einer Beziehung unwahrscheinlich, zum Teil unrichtig sind. Soweit es sich dabei um rumänische und bulgarische Verkehrsverhältnisse handelt, die den Tatsachen völlig widersprechend angenommen sind — Constanza wird als Mittelpunkt des ganzen rumänischen und bulgarischen Ausführhandels hingestellt —, hat Professor Frhr. v. Dungen sie bereits in der „Frankf. Ztg.“ richtiggestellt. An dieser Stelle aber sei auf die Angelegenheit insoweit zurückgekommen, als sie für Hamburg von Interesse ist.

In dem erwähnten Aufsatz wird für die Frachtberechnungen Köln als mittlere deutsche Frachtbasis unterstellt. Dies wird damit begründet, daß der ganze durchgehende Balkanverkehr vornehmlich nach Westdeutschland ausstrahlen werde und daß Hamburg und Bremen für diesen Balkanverkehr kaum in Betracht kämen, weil sie die gleichen Waren einführen und ins Inland verteilen, dort auch die Konkurrenz ausländischen und ostpreussischen Getreides viel stärker sei als in Köln. Was zum ersten Punkt anlangt, so ist das eine Behauptung, für die jeder Beweis fehlt. So laienhaft unrichtig ist es aber, wenn daraus weiter gefolgert wird, daß deshalb die Frage, ob die Donau-Rhein- oder die Donau-Elbe- oder Donau-Oder-Verbindung vorzuziehen sei, im Sinne der ersteren zu entscheiden sei. Vielmehr wird man sagen müssen, daß sich der Verkehr der Linie anschließen wird, die zuerst gebaut wird. Daß bei deren Wahl vor allem die Frage der Zuführung von Talfrachten für die Donau in Betracht kommt, ist richtig. Aber auch das spricht nicht allein für die Rheinlinie, sondern ebenso für die kombinierte Oder-Elbe-Linie. Wie jene aus dem

rheinisch-westfälischen, so bringt diese aus dem sächsisch-schlesischen Industriegebiet der Donau Talfrachten zu. Sie erschließt überdies die reichen mährischen Bergbezirke. Außerdem liegt das sächsisch-schlesische Industriegebiet erheblich günstiger für Oesterreich. In Oesterreich besteht deshalb auch bei allem Interesse für den Ausbau der Donau selbst in erster Linie Geneigtheit für den Bau des Donau-Oder-Elbe-Kanals, wie das der Hofrat Professor Deltwein, der Rektor der österreichischen Kanalvereine, auf der Münchener Tagung des deutsch-österreichisch-ungarischen Wirtschaftsverbandes deutlich zum Ausdruck gebracht hat.

Was ferner die Heranziehung Hamburgs und Bremens betrifft, so sind diese in der Hinsicht nicht mit Köln zu vergleichen, sondern allenfalls mit Rotterdam. Köln wäre eher mit einem mittel- oder oberelbischen Platte, etwa Magdeburg, in Parallele zu setzen. Aus dem Grunde sind auch die Ausführungen über die Konkurrenz des überseeischen Getreides am Hamburger Platz unzutreffend. Abgesehen davon stellt sich auch das überseeische Getreide in Köln nur wenig teurer als in Hamburg. Die Seefracht nach Rotterdam ist zwar etwas billiger als die nach Hamburg. Die Umladung und Flußfracht nach Köln wird von Rosemeyer selbst — erheblich zu niedrig — auf 2 Mk. die Tonne angegeben. Alles in allem stellt sich das überseeische Getreide in Köln um etwa 2,50 Mk. für die Tonne teurer als in Hamburg und ungleich gleich wie in Magdeburg. Von einer Konkurrenz ostpreussischen Getreides in Hamburg kann vollends keine Rede sein; denn die Zufuhren aus dieser Richtung sind so unbedeutend, daß sie auf dem großen Hamburger Getreidemarkt gar nicht ins Gewicht fallen.

Wenn als Vorzug des Flußverkehrs gegenüber dem Seeverkehr betont wird, daß der zweimalige Umschlag fortfalle und das Risiko und damit die Versicherungsprämie wesentlich geringer sei, so ist das un begründet. Bei Getreide, das den fast ausschließlichen Artikel der Balkanexporte bildet, ist die Umladung eher als Vorteil anzuspochen, weil es dabei an die Luft kommt und sich besser konserviert. Ueberdies käme auch nur eine Umladung, die im Nordseehafen, in Fortfall; denn ob das Getreide aus dem Innern nach dem Schwarze-Meer-Hafen oder nach dem Donauhafen gebracht werden muß, ist belanglos. Die Prämie für die Seeschifffahrt beträgt etwa 1/2%, für den Binnenwasserverkehr ist sie mit rund 1/2% zu rechnen. Dem Seeprämienzuschlag in den Wintermonaten entspricht das Standardrisiko im Flußverkehr. Daß der Kanal- und Flußverkehr im Winter auf zwei bis drei Monate völlig stillgelegt wird, ist überhaupt in dem Aufsatz nicht berücksichtigt!

Als Fahrtdauer von der Mitte Balkan bis Köln werden für den Seeweg 33, für den Rhein-Donau-Weg 27 Tage gerechnet. Für den Seeweg ist die Verladung in Constanza angenommen. Das ist unrichtig, denn die Verladung des rumänischen Getreides erfolgt vorwiegend in Braila und Galatz. Die für den Abtransport nach Constanza angelegten drei Tage sind völlig willkürlich. Auffallend ist,

daß der Abtransport bis zum Donauhafen für den Rhein-Donau-Verkehr überhaupt nicht berücksichtigt ist. Beim Vergleich wird man daher den Transport zum Verschiffungshafen in beiden Fällen unverzüglich lassen müssen, um so mehr, als die Hauptverschiffungshäfen Braila und Galatz weit landeinwärts an der Donau liegen. Die eigentliche Seejahre Constanza-Rotterdam ist zu Unrecht auf 25 Tage angegeben. Richtig ist eine Fahrtdauer von 22 bis 23 Tagen von den weit donauaufwärts gelegenen Häfen Braila und Galatz. Für die Beförderung zur See bis Köln sind daher nur 27 bis 28 Tage anzusetzen. Demgegenüber ist die Zeit des Binnenwasserverkehrs erheblich zu niedrig angegeben. Sie beruht auf der Annahme einer ununterbrochenen Tag- und Nachtreise, die unbedingt ermöglicht werden müsse. In der Praxis wird das wohl aber kaum geschehen. Es würde u. a. eine Beleuchtung der gesamten 2500 Kilometer langen Fluß- und Kanalstrecke erfordern, die bei der Annahme von nur zehn Bogenlampen auf den Kilometer, einer durchschnittlichen Brenndauer von neun Stunden in der Nacht, 300 Betriebsnächten und 20 Pf. Stromverbrauch für die Lampe und Stunde allein 1,35 Millionen Mark jährlich kosten würde, wobei die sonstige Instandhaltung der Anlage noch nicht einmal einbezogen ist. Das wird aber in dem Aufsatz bei der Frage der Kosten- und Abgabeberechnung überhaupt nicht berücksichtigt. Wird aber ein ununterbrochener Tag- und Nachtbetrieb nicht durchgeführt, so dauert die Reise statt der angelegten 27 mindestens 40 Tage gegenüber einer Seereise von 27 bis 28 Tagen.

Hinsichtlich der Frachten im Donau-Rhein-Verkehr geht Rosemeyer von den Rheinfrachten aus und sagt, sie müßten auch für jenen zu erreichen sein, sofern nur die Fahrinne entsprechend ausgebaut sei. Es wird dabei völlig übersehen, daß die Verhältnisse auf der Donau ganz andere sind, als auf dem Rhein. Die Annahme könnte überdies allenfalls dann zutreffen, wenn der Verkehr auf dem neuen Wege auch die gleiche Intensität wie auf dem Rhein erlangt. An anderer Stelle nimmt Rosemeyer einen durchgehenden Verkehr von fünf Millionen Tonnen in jeder Richtung an. Diese Annahme ist aber selbst dann unberechtigt, wenn sowohl Rumänien wie Bulgarien ihre gesamte Ausfuhr reiflos im durchgehenden Verkehr zum Rhein schickten, was nie der Fall sein wird. Auch wird nie damit zu rechnen sein, daß ein ebenso großer Verkehr aus den deutschen Industriegebieten durchgehend nach dort erfolgt, dieser wird vielmehr in erster Linie nach Oesterreich und Ungarn gehen. Und selbst wenn die angenommenen Zahlen zuträfen, so würde der Verkehr doch noch hinter dem des Rheins weit zurückstehen und seine Frachten erheblich höher sein.

Ferner sind die mit durchschnittlich 0,07 Pf. für das Tonne-Kilometer berechneten Abgaben erheblich zu niedrig angesetzt. Selbst bei der viel zu hoch angenommenen Leistung von 2500 Millionen T.-Km. ergeben sie nur einen Jahresertrag von 17,5 Millionen Mark. Das würde selbst bei einer — übrigens bei weitem nicht ausreichenden — Bauausgabe von 400 Millionen Mark nur eine Verzinsung von 4,38% ergeben, wenn man Betriebskosten, Verwaltung und Instandhaltung überhaupt nicht berücksichtigt; diese müssen — ohne die Kosten der von Rosemeyer beanspruchten Beleuchtung — auf mindestens zwei Millionen Mark angesetzt werden. Will man neben ihnen noch eine nur 4%ige Verzinsung und 1%ige Amortisation erreichen, so müßte der Abgabensatz bei der gleichen Verkehrsziffer mindestens 0,09 Pf. für das Tonne-Kilometer betragen. Das wäre die Hälfte mehr als der Durchschnittshöchstsatz der Schiffsabgaben, wie sie im Reichs-Wasserstraßengesetz vom 27. Dezember 1911 niedergelegt sind.

Leider verbiethet der Raum, eine eingehende Gegenrechnung anzumachen. Sie würde ergeben, daß der durchgehende Binnenwasserverkehr nicht nur ebenso teuer ist wie der Seeverkehr, sondern ungefähr einhalbmal so teuer. Es muß an dieser Stelle genügen, die mangelhaften Unterlagen der gegenteiligen Rechnungen nachzuweisen.

Der Gedanke, daß ein durchgehender Binnenwasserverkehr, sei es nun von der Donau zum Rhein oder zur Elbe, den Seeverkehr verdrängen könne und werde, ist utopisch; darüber darf man sich keinem Zweifel hingeben. Trotzdem soll die welttragende Bedeutung einer mitteleuropäischen Wasserstraße nicht verkannt werden. Nur muß man sich darüber klar sein, daß diese nicht im durchgehenden Verkehr von Endpunkt zu Endpunkt, sondern im Verkehr von Zwischenstation zu Zwischenstation liegt und daß ihr Wettbewerb sich nicht gegen die Seeschifffahrt richtet, sondern gegen die Eisenbahn.