

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000299320

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband für Binnenschifffahrt.

Verbands-Schriften.

No. XXXVII.

Das Donau - Main - Kanalprojekt.

3. Heft.

1.

Stand des Projekts im Frühjahr 1898.

Von I. Bürgermeister Dr. von Schuh-Nürnberg.

2.

Der Petroleumhandel und der Ludwigskanal.

Von Berthold Bing - Nürnberg.



Berlin, 1898.
Siemenroth & Troschel.
W., Lützowstrasse 106.

Mittelländische Verkehrsprojekte.

Reden und Aufsätze

von

Dr. Gottfried Zoepfl.

1895. gr. 8^o. 100 Seiten. Preis 2 Mark.

Inhalt: Zukunftsfreundlich (Zur Einleitung). — Der Nord-Ostsee-Kanal. — Deutsch-Oesterreichische Verkehrsprojekte. — Das Projekt eines Rhein-Weser-Elbe-Kanals. — Ein mittelländischer Binnenschiffahrt-Kongress. — Anmerkungen.

Die

Eisenbahntarifffrage unseres Holzverkehrs.

Von

Dr. Gottfried Zoepfl.

1896. gr. 8^o. 64 Seiten. Preis 1 Mark.

Von dem Gedanken ausgehend, dass die Frage einer allgemeinen Reform des deutschen Eisenbahn-Gütertarifwesens überall als eine brennende angesehen wird, behandelt der Verfasser in der vorliegenden kleinen Schrift ein umgrenztes Gebiet, in dem die Tarifffrage nicht allein zu einer Interessenfrage, sondern bereits zu einer Lebensfrage geworden ist.

Die weltwirthschaftliche Lage

und die

mitteleuropäischen Kanalprojekte.

Von

Dr. Gottfried Zoepfl.

1897. gr. 8^o. 22 Seiten. Preis 60 Pfg.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband für Binnenschifffahrt.

Verbands-Schriften.

No. XXXVII.

Das Donau - Main - Kanalprojekt.

3. Heft.

1.

Stand des Projekts im Frühjahr 1898.

Von I. Bürgermeister Dr. von Schuh-Nürnberg.

2.

Der Petroleumhandel und der Ludwigskanal.

Von Berthold Bing - Nürnberg.



Berlin, 1898.
Siemenroth & Troschel.
W., Lützowstrasse 106.

Handwritten text at the top of the page, possibly a title or header, which is mostly illegible due to fading.

Handwritten text on the left side, possibly a date or reference number.



Handwritten text on the right side, possibly a date or reference number.

Das Projekt - Kanalprojekt
11-351921

Handwritten text in the middle section of the page, possibly a description or notes.

Handwritten text at the bottom of the page, possibly a signature or date.

300-3-125/2018

Stand des Projektes im Frühjahr 1898.

Vom Herrn I. Bürgermeister Dr. von Schuh-Nürnberg.

Vortrag

gehalten auf dem III. Verbandstage in Nürnberg.

Bereits auf unserem ersten Verbandstage in Dresden hatte ich es übernommen, mich über die Verhältnisse des Donau-Main-Kanal-Projektes zu äussern, das ja uns Bayern und unserem bayerischen Vereine selbstredend am nächsten liegt. Damals hatte ich mich verpflichtet gefühlt, einige Worte zur Begründung der Nothwendigkeit des Umbaues des Ludwig-Donau-Main-Kanals zu sagen. Dessen glaube ich mich heute überhoben, da ja die hohe Versammlung noch unter dem frischen Eindrucke der Besichtigung dieses Kanales steht. Ein gewaltiges Werk für seine Zeit, das damals mit Recht als solches und als bahnbrechend erachtet wurde, das aber heutzutage trauernd seiner dringenden Umgestaltung harrt (Prinz Ludwig: „Sehr richtig“). Heute kann ich mich mit einigen Worten auf den dermaligen Stand dieses Projektes beschränken. Freilich hatte ich gehofft, der hohen Versammlung ein recht erfreuliches Ergebniss der jüngsten Schritte unseres bayr. Vereins wegen Herstellung eines Projektes für eine leistungsfähige Main-Donau-Wasserstrasse mittheilen zu können. Unser Verein hat sich wiederholt an den bayerischen Landtag mit der Bitte gewandt, die Mittel für ein solches Projekt zu genehmigen. Die von uns zuletzt eingereichte Petition ist im bayerischen Landtage noch nicht verhandelt worden, und leider kann ich auch keine grosse Aussicht dafür eröffnen, dass sie mit einem uns befriedigenden Erfolge erledigt werden wird.

Gestern abend, als ich von unserer schönen Wasserfeier am Dutzendteich zurückgekehrt war, fand ich zu Hause folgendes

Telegramm vor: „Finanz-Ausschuss-Beschluss: Hanau-Aschaffenburg Würdigung, sonst trotz Regierungsbefürwortung Tagesordnung. Stobäus“, bekanntlich der III. Vorsitzende unseres bayerischen Vereines, Landtagsabgeordneter und Bürgermeister von Regensburg.

Zu diesem Telegramm muss ich erläuternd bemerken, dass ja der erste Teil desselben: „Hanau-Aschaffenburg Würdigung“ günstig ist; denn er drückt neuerlich aus, was früher schon erfreulicherweise im bayerischen Landtag und zwar von beiden Kammern desselben, ausgesprochen wurde, dass man die Fortsetzung der Kanalisierung des Maines bis Aschaffenburg, der ersten bayerischen Station dieser Wasserstrasse, als im allgemeinen Interesse, als im Interesse des Staates Bayern gelegen erachte und dass auf den Ausbau dieser Mainkanalisierung Bedacht zu nehmen sei, bezw. die hierzu erforderlichen Verhandlungen einzuleiten wären. Nun konnte ich noch keinen näheren Bericht über die Verhandlungen im Finanzausschuss der bayerischen Abgeordnetenversammlung zu Gesicht bekommen, ein solcher wird erst im Laufe des heutigen Tages in den Zeitungen erscheinen; aber jedenfalls liegt in diesem Beschlusse neuerlich die Bekräftigung, dass man den früher vollständig ablehnenden Standpunkt gegenüber den Binnenwasserstrassen grundsätzlich eigentlich aufgegeben hat. Denn wenn die Kanalisierung des Maines bis Aschaffenburg als nothwendig erklärt und, wie ich hoffe, recht bald auch ausgeführt wird, dann ist hierdurch nicht nur der Anfang zu dem baldigen Fortgang und der Vollendung der Main-Donau-Wasserstrasse gemacht, weil ja alle anderen interessirten Faktoren nicht eher ruhen werden, als bis die Kanalisierung weitergeführt wird, sondern es ist nach meiner Auffassung damit auch anerkannt, dass die Kanalisierung, bezw. die Herstellung einer leistungsfähigen Wasserstrasse ein Bedürfnis sei. Wir hatten nach unserer Auffassung einer günstigen Beschlussfassung über unseren Antrag dadurch Vorschub geleistet, dass wir, hauptsächlich in den Kreisen der Beteiligten, für die Kosten eines Kanalprojektes freiwillige Beiträge in der Gesamtsumme von rund M. 80 000 aufbrachten, und ich konnte mich der kgl. Staatsregierung gegenüber bereit erklären, diesen Betrag auf M. 100 000 zu ergänzen, wenn die kgl. Staatsregierung entweder das Projekt, das einige Hunderttausend Mark kosten wird, selbst aufstellen lässt und wir den Zuschuss

leisten, oder wenn die kgl. Staatsregierung bezw. die Abgeordnetenversammlung uns etwa einen Betrag in der Höhe, wie wir ihn aufbringen, als Zuschuss zu den Gesamtkosten gewähren würde, damit wir das Projekt auf eigene Kosten herstellen lassen. Wenn, wie fasst zu fürchten ist, die bayerische Abgeordnetenversammlung denselben Standpunkt einnimmt, wie ihr Finanzausschuss, dann wird ja das zunächst angestrebte Ziel nicht erreicht sein; wir werden uns dann jedenfalls ernstlich bemühen und erwägen müssen, wie wir auf anderem Wege raschmöglichst zu einem genauen Projekt kommen, welches die Bedenken, die in technischer, finanzieller und wirtschaftlicher Hinsicht immer wieder vorgebracht werden, sei es aus Ueberzeugung, sei es aus Voreingenommenheit, endgiltig zu widerlegen und die massgebenden Faktoren zu zwingen, Farbe zu bekennen.

Die Aufbringung dieser verhältnissmässig bedeutenden Summe ist aber nicht der einzige Erfolg, den unsere, erst wenige Jahre bestehende Vereinsthätigkeit zu verzeichnen hat. Ich darf in dieser Hinsicht erwähnen, dass die Ueberzeugung von der Nothwendigkeit zeitgemässer, leistungsfähiger Wasserstrassen in Kreise gedrungen ist und getragen wurde, welche uns früher, da wir nach ihrer Anschauung eine so ganz vergebliche Arbeit trieben, gewissermassen bemitleidet haben. Es befassen sich nunmehr auch die Kreise, welche uns früher zwar nicht gegensätzlich, aber doch zuwartend gegenüber standen, mit den Wasserstrassen vom geschäftlichen Standpunkt aus, und das ist nach meiner Meinung ein nicht hoch genug anzuschlagender Gewinn für unsere Sache. Die Ergebnisse dieser Erscheinung sind Vorträge, wie wir sie aus den Reihen der Geschäftsleute auf unserer vorletzten Versammlung in Passau im vorigen Jahre und auf der heurigen in Schweinfurt hören durften: „Ueber den bayerischen Holzhandel,“ über die Verwerthung der Ruhrkohle und der süddeutschen, „über die Verwendung der künftigen Wasserstrassen für den Petroleumverkehr, insbesondere für das russische Petroleum.“ Diese Vorträge haben eine Fülle von Anregungen enthalten und, da sie so unmittelbar aus dem Leben herausgekommen sind, auch wieder ihre packende, unmittelbare Wirkung ausgeübt. Der eigentlich grösste Erfolg ist aber der schon erwähnte, dass wenigstens die Strecke der Mainkanalisierung von Hanau

bis Aschaffenburg gesichert erscheint und es nur noch eine Zeitfrage ist, wann der allerdings noch etwas fest sitzende Stein ins Rollen gebracht wird. Es sollen auch bereits Vorbereitungen getroffen werden, um eine Art Sachverständigen-Kommission für die Mainkanalisierung niederzusetzen, die diese Frage eingehend zu würdigen hat. Man möchte ja auch fragen: Soll denn die unwiderlegliche Thatsache, dass die billige Kohle die Grundlage der Grösse und des Aufblühens der Industriestaaten, so insbesondere Englands, der Niederlande, der Rheinlande u. s. w. war; soll der Umstand, dass der durchschnittliche Kohlenverbrauch in Bayern auffallender Weise fasst nur $\frac{1}{4}$ so gross ist, als der durchschnittliche Kohlenverbrauch im übrigen Deutschland; dass die bayerische Industrie, wenn auch im Einzelnen hoch entwickelt, doch in ihrem Gesamt-Umfange derjenigen vieler anderen deutschen Staaten nachsteht, nicht schliesslich selbst den verstocktesten Gegner dazu bringen, uns die Hand zu reichen, damit wir auf leistungsfähigen, billigen Wasserstrassen zu einer billigen Kohle und damit zu einem neuen Aufschwung auf wirtschaftlichem Gebiete in Bayern gelangen? (Sehr richtig.)

Freilich macht ein gerade heute im öffentlichen Leben stark betonter Faktor noch heftige Opposition gegen unsere Bestrebungen: Die Landwirthschaft, welche fürchtet, dass sie durch billige Wasserstrassen oder Verkehrsmittel Schaden erleide. Allein unser hoher Protektor hat, wie schon bei verschiedenen Gelegenheiten, so auch erst jüngst wieder in den Kreisen der Betheiligten schlagend nachgewiesen, wie das keineswegs zutrifft, wie es überhaupt innerlich ganz unbegründet und unberechtigt sei, anzunehmen, dass die Verbesserung der Verkehrsmittel schädlich wirken könne. So bleibt uns denn vorerst weiter nichts übrig als muthig weiter zu kämpfen. Wir müssen uns dabei darauf verlassen, dass, wie wir die Unterstützung seitens der kgl. Staatsregierung und insbesondere seitens unserer ersten Kammer des Landtages seit Jahren in höchst aner kennenswerther und dankenswerther Weise geniesen, so schliesslich auch die Unterstützung unserer bayerischen Abgeordneten-kammer der bayerischen Bevölkerung in den weitesten Kreisen erlangen werden, dass uns aber auch die andern Staaten, insbesondere das Deutsche Reich, Oesterreich und Ungarn unterstützen werden. Denn die Donau-Main-Wasserstrasse ist

keine bayerische (sehr richtig), sie ist eine deutsche, sie ist eine internationale Wasserstrasse (sehr richtig, bravo). Wenn uns freilich diese Unterstützung in der Weise geboten werden wollte, wie es jüngst den Anschein hatte, dass die Weiterführung der Kanalisierung damit begonnen wird, die bestehenden Einrichtungen zu belasten und dadurch in gewissem Sinne lahm zu legen, um damit unbewusst den Beweis zu liefern, dass es mit den Binnen-Wasserstrassen nichts sei, dann würden wir auf Unterstützung verzichten müssen. Allein wir haben glücklicherweise mächtige Bundesgenossen, die bis in die allerhöchsten Kreise hineinreichen, und deshalb gebe ich mich der festen Hoffnung hin, dass unsere Sache den Sieg, welcher eine Naturnothwendigkeit ist, erlangen muss! (Beifall.)

Der Petroleumhandel und der Ludwigskanal.

Von Marktadjunkt **Berth. Bing-Nürnberg.**

Vortrag

gehalten auf der VIII. Hauptversammlung des Vereins für Hebung der Fluss- und Kanalschifffahrt in Bayern zu Schweinfurt am 22. Mai 1898.

Unser Frankenland ist bei seinen hervorragenden industriellen Leistungen doch als Industrieland nicht gerade als günstig gelegen zu bezeichnen; es fehlen uns grosse Wasserstrassen und Wasserkräfte, und das zum Betriebe unserer Fabriken nötige Material müssen wir vielfach zu theueren Preisen aus weiter Entfernung beziehen.

Wenn sich gleichwohl in Franken und namentlich in Nürnberg und dessen Nachbarstädten eine bedeutende Industrie entwickelt hat, so ist das wohl der rastlosen Energie und Thatkraft unserer Fabrikanten und Kaufleute, sowie einem geschulten, tüchtigen Arbeiterstande zu verdanken.

Obwohl auch im Laufe der Zeit die Tarife für Kohlen von den verschiedenen Bahnverwaltungen fortwährend ermässigt wurden, so können selbst die ermässigten Tarife nicht mit den Wasserstrassen konkurriren, und unsere fränkische Industrie wird erst dann zu ihrer vollen Entfaltung gelangen, wenn der kanalisirte Main und der verbreiterte Ludwig-Donau-Main-Kanal uns die Rohprodukte und besonders die Kohlen, als wichtigstes Material für unsere Industrie, auf billigerem Wege zuführen wird, als dies heute der Fall ist.

Aber nicht nur für den Bezug der Kohle allein sind wir ungünstig gelegen, ebenso ungünstig ist unsere Lage für den Bezug von Petroleum. Auch dieses Erdprodukt wird uns durch hohe Frachten vertheuert, und doch rückt der Zeitpunkt immer näher, wo gerade Petroleum nicht nur zur Beleuchtung und Heizung, sondern auch als Brennstoff zur Erzeugung von

Wärme und Kraft für die Industrie eine gleich wichtige Rolle spielen wird, wie die Kohle.

Der neu erfundene Diesel-Motor benützt heute schon in der Hauptsache, nebst komprimirter Luft, das Petroleum zur Wärme- und Krafterzeugung und ist dazu berufen, eine völlig neue Richtung in der Verwendung flüssiger Brennstoffe anzubahnen.

Einer Petition der Nürnberger-Handelskammer um Befreiung des für den Betrieb des Diesel-Motors bestimmten Petroleums vom Eingangszoll hat das kgl. Staatsministerium des Innern, in Anbetracht der volkswirtschaftlichen Bedeutung, insbesondere für die Kleinindustrie und Landwirthschaft, thunlichste Unterstützung zugesichert. —

Es ist daher mit Sicherheit anzunehmen, dass nachdem sich in Bayern 4 Fabriken mit Herstellung des Diesel-Motors befassen und für dessen allgemeine Einführung sich bemühen, der Konsum des Petroleums als Brennstoff eine sehr grosse Vermehrung erfahren wird.

Es ist anzunehmen, dass der Reichthum an Petroleum den an Kohle erreicht; es handelt sich nur darum, diesen Reichtum von dort, wo er gewissermassen aus der Erde strömt, auf billigem Wege zu uns zu schaffen.

Die Fracht ist sonach entscheidend, und hierdurch rückt die Bedeutung des Donau-Main-Kanals für den Petroleumverkehr in den Vordergrund.

Dieser Kanal bildet im Anschluss an die Donau die direkteste Wasserstrasse von Batum nach dem südlichen und einen grossen Teil des südwestlichen Deutschland. —

Wenn trotzdem diese Gebiete zur Zeit noch vollständig vom amerikanischen Petroleum beherrscht werden, so liegt das an dem Umstand, dass die Amerikaner billige Seefrachten nach Antwerpen, Hamburg, Bremen und den anderen Nordseehäfen haben und die Wasserstrassen des Rheins, der Elbe und der Weser auf das Rationellste ausbeuten konnten. Die Seefracht von Batum nach Antwerpen und den deutschen Nordseehäfen wird durch die grossen Hafengebühren in Konstantinopel auf der Aus- und Rückfahrt von Batum vertheuert und stellt sich trotz des kürzeren Weges etwas theurer, als die Fracht von Amerika nach den Nordseehäfen. —

Aus den angeführten Gründen wird Süddeutschland und

speziell Bayern zur Zeit noch fasst ausschliesslich von amerikanischer Seite versorgt.

Es wurden im Jahre 1896 im rechtsrheinischen Bayern unter der Rubrik „Petroleum und andere Mineralöle“ per Eisenbahn eingeführt 48530 Tonnen, davon kommen:

von Mannheim	31026	Tonnen
von den Weserhäfen	3067	„
von Galizien	3000	„
von Böhmen	2553	„
vom übrigen Oesterreich	2798	„

Die übrigen Provenienzen zersplittern sich auf verschiedene Bezugsplätze. Man kann den ganzen Import via Mannheim und den Weserhäfen auf amerikanisches Petroleum rechnen. Einen Konkurrenzkampf führt also in Bayern nur das österreichische bzw. galizische Petroleum, aber nur in geringem Maasse. —

Das russische Petroleum pflegt zur Zeit, um nach Süddeutschland vorzudringen, z. B. nach Baden, wo es von der Bahnverwaltung benützt wird, gleichfalls den Seeweg zu benützeu und zwar auch die rheinische Wasserstrasse bis Mannheim. Auf diesem Wege hat es, wie schon erwähnt, keine so durchgreifenden Frachtvortheile gegenüber dem amerikanischen Petroleum, dass es neben diesem, dessen Verkehr ausgezeichnet organisiert ist, in weiteren Kreisen Süddeutschlands aufkommen könnte. —

Aber diese Verhältnisse werden eine vollständige Umwälzung erfahren, wenn Russland unter Benützung der ihm so grosse Vortheile bietenden Donaustrasse die Konkurrenz mit Amerika in Süddeutschland aufnehmen wird und durch eine leistungsfähige Donau-Main Strasse Gelegenheit fände, bis nach dem Rheingebiete hin die Amerikaner erfolgreich zu bekämpfen.

Später folgende Berechnungen werden die Richtigkeit dieser Behauptungen begründen. —

Dass diese grosse Wasserstrasse von Russland für den Import nach Süddeutschland noch nicht praktisch ausgenützt wurde, lag wohl daran, dass bis vor Kurzem sich der Schifffahrt auf der Donau grosse Schwierigkeiten entgegenstellten; in erster Linie das Eiserner Thor, ferner die Sandbänke bei Gönyö zwischen Budapest und Pressburg. Aber diese

Schwierigkeiten sind heute theilweise beseitigt, oder auf ein Maass reduzirt, dass eigens konstruirte Schleppschiffe und nicht zu grosse Schiffe in Orsowa nicht mehr umladen müssen.

Einem mir von befreundeter Seite zur Verfügung gestellten Elaborat des sehr sachkundigen Herrn Gontor der Oesterreichischen Naphta-Gesellschaft entnahm ich folgende Daten, in welcher Art sich der Petroleumtransport von Batum resp. Sulina aus zur Zeit nach Regensburg bewerkstelligen liesse. —

Die Ware wird in Sulina aus den Seedampfern direkt in die Fluss-Tankboote übergepumpt, sodass die Errichtung von Reservoiranlagen wegfällt. Diese Tankboote könnten bis 1500 Tonnen fassen und bei 2,4 Meter Tiefgang bis nach Orsowa laufen. In Orsowa wird die Ware auf Boote von etwa 400 bis 650 Tonnen und 1—1,3 Meter Tiefgang übergepumpt und nach Regensburg gebracht.

In Regensburg existirt bereits eine kleine Reservoir-Anlage. Als ein günstiges Zeichen für die Ausführbarkeit meiner Vorschläge mag es gelten, dass dieser Tage eine grössere Sendung Petroleum von Osten kommend in Regensburg eintreffen wird. —

Dieser Transport, bestehend aus einem Schleppschiff und 3 Tankschiffen, die zusammen ca. 1200 Tonnen Petroleum enthalten, passirte am 20. ds. Passau und erregte dort freudiges Aufsehen. —

In Regensburg wären grosse Reservoiranlagen zu schaffen, und so könnte Regensburg zu einem Petroleumhafen ersten Ranges gemacht werden, denn die bayerische Regierung hätte es dann in der Hand, die Tarife so zu gestalten, dass weite Gebiete im Norden und Westen bis zu den Bodenseeufern und bis tief nach Württemberg hinein mit Vorteil ab Regensburg beziehen könnten. —

Um diesen Transport nach Regensburg zu lenken, bedürfte es nicht einmal sehr grosser Opfer und Anstrengungen, denn die Seedampfer, die die Seereise von Batum nach Sulina zu machen haben, existiren bereits, dagegen wäre die Anschaffung von Tankbooten für den Verkehr von Sulina nach Orsowa nötig.

Für die Strecke Orsowa-Sulina (966 km) wurden blos 10 Reisen, für die Strecke Orsowa-Regensburg (1471 km) blos

6 Reisen im Jahr in Rechnung gezogen, obwohl wahrscheinlich sich eine grössere jährl. Reisezahl erzielen lassen wird.

Wenn auch die Anschaffung eigener Schleppdampfer vortheilhafter sein dürfte, so wurde vorausgesetzt, dass für den Anfang das Geschäft des Schleppens der Tankboote durch die Oesterreichische Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft, oder eine andere leistungsfähige Unternehmung, wie sie auf der Donau bereits bestehen, besorgt und durch einen abzuschliessenden Vertrag gesichert wird. — Es wurden daher bei der nachfolgenden Kalkulation die Remorquirung auf Grund von Remorque-Sätzen eingestellt, welche die österr. Dampfschiffahrt-Gesellschaft auf Anfrage notirte und welche wahrscheinlich im gegebenen Falle noch ermässigt werden dürften. Als Quantum, welches ab Regensburg durch die billige Fracht abgesetzt werden kann, wurden 3000 Tonnen im Jahr für den Anfang ins Auge gefasst. Zum Transport dieses Quantums sind 2 Tankboote von 1500 Tonnen auf der Strecke Sulina-Orsowa und 8 Tankboote à 650 Tonnen auf der Strecke Orsowa-Regensburg nothwendig. Auf Grund dieser Voraussetzung ergibt sich folgende Fracht-Kalkulation:

a) Sulina-Orsowa (966 km) 10 Reisen jährl. für ein
Boot

Tankboote von 1500 Tonnen, Anschaffungskosten

eines Bootes	Mk. 85,000.—
Amortisation	} Mk. 9350.—
Zinsen	
Reparaturen	
Cargoversicherung	
Mannschaftsgelder	
Unvorhergesehenes und Chomage bei Betriebsstörungen	„ 510.—
für ein Jahr und 10 Reisen	Mk. 11,390.—
für eine Reise	Mk. 1139.—
Remorquirung	„ 3825.—
	<u>Mk. 4964.—</u>

Fracht für 1500 Tonnen Mk. 4964.—

„ „ 10 „ „ 33,10

b) Orsowa-Regensburg (1471 km) 6 Reisen jährl.
für ein Boot

8 Tankboote von 650 Tonnen, Anschaffungskosten

eines Bootes	Mk.	61,200.—
Amortisation	}	Mk. 6732.—
Zinsen		
Cargoversicherung		
Mannschaftsgelder		
Unvorhergesehenes und Chomage bei Betriebsstörungen	„	1275.—
für ein Jahr und 6 Reisen	Mk.	9537.—
für eine Reise	„	1589,50
Remorquierung	„	5100.—
	<u>Mk.</u>	6689,50

Fracht für 650 Tonnen Mk. 6689,50

„ „ 10 „ „ **102,90**

daher: Fracht Sulina-Orsowa	Mk.	33,10
„ Orsowa-Regensburg	„	102,90
	<u>Mk.</u>	136.—

Hiezu: Seefracht Batum-Sulina

Maximum für 10 Tonnen 50 sh. „ 50.—

also Fracht Batum-Regensburg für

10 Tonnen Mk. **186.—**

Mk. **1,86** für **100** kg.

In der nunmehr weiter unten folgenden Tabelle ist die Gesamtfracht von Batum nach verschiedenen deutschen Konsumplätzen, wie sie sich über Triest, Bremen, Mannheim resp. Rotterdam und Antwerpen gegenwärtig stellen und über Regensburg künftig stellen würde, in Vergleich gezogen.

Es wurden dabei nur die reinen Frachtkosten, nicht aber das Pumpen in und aus den Booten, die Leccage und Assekuranz berücksichtigt, weil letztere sich höchstens bei Triest und Bremen etwas billiger, dagegen bei Mannheim und Regensburg wohl gleich hochstellen, somit das durch den Vergleich gewonnene Resultat nicht alterirt. —

Die Vorfracht ab Batum nach den oben erwähnten Stapelplätzen kalkulirt in eigenen Dampfern entsprechender Grösse:

Batum-Triest 7 sh. für eine To.	Mk. —,70 für 100 kg.
Batum-Bremen 15 sh. für eine To.	„ 1,50 für „ „
Batum-Antwerpen oder Rotterdam 15 sh. für eine To.	Mk. 1,50 für 100 kg.
Antwerpen oder Rotterdam-Mannheim (nach genauem in Mannheim eingezogenen Erkundigungen)	„ —,30 „ „ „
daher Batum-Mannheim	Mk. 1,80 für 100 kg.
Batum-Regensburg (wie umseitig)	„ 1,86 „ „ „

Wenn man nun berechnet, dass die Fracht von Mannheim nach Regensburg und zwar nach dem billigsten Tarif sich für Petroleum auf Mk. 1,88 beläuft, so kalkulirt sich, dass das russische Petroleum um Mk. 1,30 billiger nach Regensburg gelegt werden kann, als das amerikanische, selbst wenn wir die Vorracht von Amerika nach Rotterdam oder Antwerpen mit nur Mk. 1,80 für 100 kg annehmen. —

Nach Nürnberg berechnet sich dann die Fracht für das amerikanische Petroleum über Mannheim

bei Mk. 1,80 Vorracht bis Mannheim und
„ 1,28 Mannheim bis Nürnberg auf
<u>Mk. 3,08 für 100 kg.</u>

Das russische Petroleum ab Regensburg
Mk. 1,86 Vorracht bis Regensburg und
„ —,45 Regensburg-Nürnberg
(unter Zugrundlage des süddeutschen Tarifs für den Umschlagverkehr von und nach den unteren Donauländern.)
<u>Mk. 2,31 also Frachtersparnis</u>
„ —,77 für 100 kg.

Nach München.

ab Mannheim	ab Regensburg
Vorracht Mk. 1,80	Vorracht Mk. 1,86
Fracht Mannheim-	Fracht Regens-
München „ 1,81	burg-München „ —,56
Mk. 3,61	Mk. 2,42
also Frachtersparnis über Regensburg	
Mk. 1,19 für 100 kg.	

Nach Bamberg.

ab Mannheim		ab Regensburg	
Vorfracht	Mk. 1,80	Vorfracht	Mk. 1,86
Fracht Mannheim-		Fracht Regens-	
Bamberg	„ 1,27	burg-Bamberg	„ —.64
	Mk. 3,07		Mk. 2,50
also Frachtersparniss über Regensburg			
Mk. —.57 für 100 kg.			

Diese Frachten ab Regensburg stellen sich aber im Vergleich zu dem Norddeutschen-Seehafentarif noch ziemlich hoch; so beträgt die Fracht von Bremen nach Nürnberg (583 km) Mk. 2,17, das ist **0,37** Pfg. für 100 kg auf ein km, die Fracht für den Süddeutschen Umschlagsverkehr von und nach den Donauländern von Regensburg nach Nürnberg (101 km) Mk. —.45, sonach **0,44** Pfg. für 100 kg und km.

Die bayerische Regierung hat es daher in der Hand, durch entsprechend billige Gestaltung der Tarife einen Petroleumhandel in Bayern hervorzurufen, welcher das Terrain bis über Hof und Lindau hinaus beherrschen könnte. —

Was die Einfuhr von 600,000 Zentner Petroleum nach Regensburg bedeuten würde, welches Quantum sich später, wenn erst der Donauweg vollständig praktikabel sein wird, noch bedeutend erhöhen dürfte, lässt sich leicht ermessen.

Die bayerischen Bahnen würden aus dem Petroleumtransport einen grossen Nutzen ziehen, weiterhin aber würde das Vordringen des östl. Petroleums von Bayern aus ein weiterer wichtiger Anlass sein, den Ludwig-Donau-Main-Kanal zu erweitern und auch den Donauweg bis nach Ulm zu verbessern. — Der Ludwig-Donau-Main-Kanal in seiner jetzigen Verfassung könnte wohl auch heute schon mit kleinen Tankbooten von 100—120 Tonnen befahren werden, aber das Umpumpen auf so kleine Boote ist mit Unkosten und Petroleumverlusten verknüpft, und dürfte die Einschlagung dieses Weges gegenüber der niedrigen Bahnfracht zur Zeit nur geringe Vortheile bieten. Eine gewaltige Veränderung und Umgestaltung aber würde eintreten bei der Verwirklichung des Ausbaues des Ludwig-Donau-Main-Kanals und der Mainstrasse für die Grossschiffahrt. —

Durch die Verwirklichung dieses Projektes würde ein Umschlag in Regensburg überflüssig, und die grossen Donauschiffe von 600 Tonnen könnten über Kelheim bis Nürnberg und auf dem kanalisirten Main bis Frankfurt am Main direkt fahren. So würde auch Nürnberg sich zu einem Petroleumhafen ausbilden und namentlich nach Württemberg hin durch die Ansbach-Krailsheimer Linie das Land beherrschen.

Ueber Bamberg liesse sich nach Hof und Koburg ab Schweinfurt nach Meiningen und ab Würzburg nach Baden und Hessen hin vortheilhaft arbeiten. —

Als Frachtsatz auf der grossen Wasserstrasse Regensburg-Frankfurt wird zur Zeit 0,8 Pfg. für ein tkm für Massengüter in Aussicht genommen.

Für die Strecke Kelheim-Bamberg kommt noch eine Kanalgebühr hinzu, welche zur Zeit auf 0,7 Pf. für ein tkm veranschlagt ist. *)

Unter Zugrundelegung dieser Fracht- und Kanalgebühr würde sich nach Vollendung des Ludwig-Donau-Main-Kanals die Fracht für russisches Petroleum von Regensburg nach Nürnberg einschl. Vorfracht für 100 kg auf ca Mk. **2,00** stellen, gegen Mk. **2,31** Bahnfracht über Regensburg; nach Bamberg Mk. **2,05** gegen Mk. **2,50** Bahnfracht über Regensburg. —

Die Wirkung dieses Grossschiffahrtsweges würde sich bis nach Mainz hin zum Vortheil der Donaustrasse geltend machen, und es ist nicht daran zu zweifeln, dass der Petroleumgrosshandel, der sich zur Zeit hauptsächlich in Mannheim und Bremen konzentriert, sehr bald auch in Bayern zur grossen Ausdehnung und Blüte gelangen dürfte.

Ein weiterer grosser Vortheil würde sich aus der Verwirklichung dieser Schilderung dadurch ergeben, dass der Einfluss und die monopolistischen Bestrebungen der amerikanischen Standard-Oil-Co. wenigstens für Süddeutschland erschüttert würden. — Wie gefährlich es ist, von den Amerikanern allein abzuhängen, darüber auszusprechen habe ich nicht nöthig; das ist wohl gelegentlich der letzten Petroleumdebatten im Reichstag im Dezember v. J. deutlich genug zum Ausdruck ge-

*) Genauerer wird ein Referat von Heubach beim Verbandstag des D. Oe. U. V. f. B. in Nürnberg zur Kenntniss bringen.

kommen. Ein weiterer sehr wichtiger Grund, sich für den Petroleumbezug nicht von Amerika allein abhängig zu machen, wird ja durch die politischen Verwickelungen der letzten Zeit vorgeführt.

Es sind keine sehr grossen Summen erforderlich, um die nöthigen Schiffe und anderen Betriebsmittel für den Import auf dem Donauweg zu beschaffen und es ist sicher anzunehmen, dass diese Kapitalien, wenn das Projekt ausgeführt werden sollte, mit Leichtigkeit aufgebracht werden.

Von massgebender, russischer Seite ist mir auch versichert worden, dass man dem Export russischen Petroleums auf der Donau lebhaftes Interesse entgegenbringe.

Es sollte mich freuen, wenn diese kurze Skizze, nur in allgemeinen Betrachtungen ausgeführt, auf andere Interessentenkreise anregend wirken und dadurch eine für uns alle bedeutungsvolle Frage mehr in Fluss bringen könnte.

Die Zusammenkunft sachkundiger Männer aus allen Theilen Deutschlands, Oesterreichs und Ungarns zum nächsten Verbandstage des Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbandes für Binnenschiffahrt in Nürnberg bietet vielleicht Gelegenheit zu weiterer Aussprache in so wichtiger Sache, der hoffentlich auch andere ebenso bereitwillig dienstbar sein werden, wie ich es in Gegenwart und Zukunft sein will. — —

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-351916

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000315766

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-351757

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-351917

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000315767

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



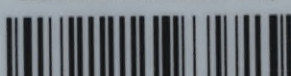
100000299320

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-351918

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



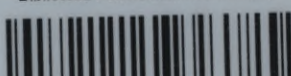
100000315768

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-351919

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



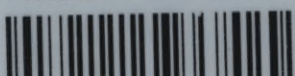
100000315769

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-351920

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



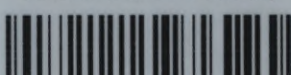
100000315770

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-351921

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000315771

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-351922

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



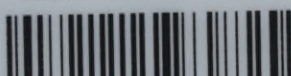
100000315772

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-351923

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



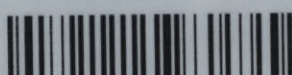
100000315773

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-351924

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000315774