

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Verband
für Binnenschifffahrt.

Verbands-Schriften.

No. LI.

Die

Konkurrenz des Binnen-Wasserweges

gegen den Seeweg

nach hergestellter Kanalverbindung der Donau

mit dem deutschen Wasserstrassen-Netze.

Von

Dr. Alexander von Dorn in Wien.



Berlin 1899.

Siemenroth & Troschel.

W., Lützowstrasse 106.

x
1966/3

F. 2

30

K.

2.
3.77.
-9

18. 6. 9



K. H. 2. d. aa. B. 77. 51. 3131 - 9

*K. H. 2.
d. aa. B. 77.
51. 3131 - 9*



Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000299297

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Verband
für Binnenschifffahrt.

Verbands-Schriften.

No. LI.

Die Konkurrenz des Binnen-Wasserweges
gegen den Seeweg nach hergestellter Kanalverbindung
der Donau mit dem deutschen Wasserstrassen-Netze.

Von

Dr. Alexander von Dorn in Wien.



Berlin 1899.

Siemenroth & Troschel.

Lützowstrasse 106.

x
1966/3



~~II 6890~~



11-351761

Akc. Nr.

~~2966~~ | 51

BPK-3-91/2018

Die Konkurrenz des Binnen-Wasserweges gegen den Seeweg nach hergestellter Kanalverbindung der Donau mit dem deutschen Wasserstrassen-Netze.

Von Dr. Alexander von Dorn-Wien.

Die Frage, welcher Einfluss auf die Gestaltung des Verkehrs ausgeübt würde, wenn durch die Herstellung von Kanälen zur Verbindung der Donau mit dem deutschen Wasserstrassennetze neue durchgehende Binnenwasserverbindungen zwischen dem schwarzen Meer und der Nord- und Ostsee geschaffen würden, welche kürzer wären, als die über das offene Meer gehenden Wege, bezieht sich hauptsächlich auf den Verkehr jener Artikel, welche heute zwischen den unteren Donau- und westlichen Schwarzmeer-Häfen einerseits, und den nordischen Häfen andererseits auf dem Seewege durch das schwarze und mittelländische Meer, die Strasse von Gibraltar und den atlantischen Ocean befördert werden. Hierbei handelt es sich nun gegenwärtig — solange der geplante Rhein-Elbe-Kanal, welcher die Verbindung nach Westdeutschland herzustellen hat, nicht gebaut ist, — um den Verkehr zwischen der unteren Donau und Hamburg mit seiner Fortsetzung Elbe aufwärts; demzufolge muss auch hier die Kanalverbindung der Donau mit der Moldau-Elbe vor allem ins Auge gefasst werden.

Was nun die Verkehrsbeziehungen der Länder betrifft, welche durch den Bau des Elbe-Moldau-Donaukanals in eine nähere Wasserstrassenverbindung gebracht würden, sowie die voraussichtliche Entwicklung des Verkehrs auf der in Aussicht genommenen neuen Wasserstrasse, so hat hierüber in jüngster Zeit Herr Handelskammersekretär Dr. Franz Siewert (Lübeck) im Auftrage des deutsch-österreichisch-ungarischen Verbandes für

Binnenschifffahrt eine vorzügliche, ja unübertreffliche Darstellung veröffentlicht, welche alle einschlägigen Verhältnisse in so umfassender und eingehender Weise behandelt, dass dem Verfasser der wärmste Dank aller Freunde der Förderung des Wasserstrassenwesens, insbesondere aber unseres Verbandes in hervorragendem Maasse gebührt. Diese Darstellung muss daher auch unbedingt in Bezug auf das Thatsachenmaterial als Grundlage für die Beurtheilung der Frage, um die es sich hier handelt, angenommen werden.

Da ich nun grade in Bezug auf die schwierige Arbeit der Beschaffung von Thatsachen von Herrn Dr. Siewert sagen muss, er hat so viel für mich gethan, dass mir zu thun fast nichts mehr übrig bleibt, so kann die folgende Arbeit sich eigentlich nur mit Schlussfolgerungen aus den in so reichlichem Maasse gebotenen Unterlagen befassen, und muss sich mit dem bescheidenen Standpunkt begnügen, gewissermassen nur als Anhang zu Siewerts ausgezeichnetem Werke zu gelten. Demzufolge bin ich auch in der glücklichen Lage, mich in meinen Ausführungen kurz fassen zu dürfen. Ich nehme die Feststellungen Siewerts als Anhaltspunkt, werde die Details derselben hier nicht überflüssiger Weise wiederholen und mich darauf beschränken, höchstens hie und da einige Ziffern zur Erläuterung aus anderer Quelle beizufügen.

Der Seeverkehr zwischen den unteren Donauhäfen und den ihrem commerziellen Charakter nach ihnen analogen Häfen des Schwarzen Meeres und Norddeutschland, hauptsächlich Hamburg, besteht zum weitaus überwiegendsten Theile aus dem Transporte von Getreide nach Deutschland. In früheren Zeiten wurde für die Versendung der Getreideüberschüsse Rumäniens, Bulgariens und Serbiens vorzugsweise der Donauweg aufwärts benützt. Seit einer längeren Reihe von Jahren jedoch trachten sich diese Staaten von der Donau frei zu machen. Die Tendenz ihrer Eisenbahnbauten geht dahin, den Zugang aus den Produktionsgebieten zur See zu erleichtern; selbst Serbien strebt von der Donau weg und ist bemüht seine Landesprodukte über Salonichi in den Verkehr zu bringen. Andererseits befördern mitunter auch spezielle Konjunkturen einen Transport durch die Meere um Europa herum aus viel höher gelegenen Donauplätzen. Auch aus Budapest wird zuweilen Mehl donaubwärts via Sulina nach England versendet, wenn die rumänischen Schiffe, die das Getreide nach Budapest gebracht haben den Meterzentner Mehl um 25 Kreuzer nach Braila führen, während dessen Transport nach Fiume 55 Kreuzer kostet. So

ist es denn gekommen, dass nach und nach die grossen Seeschiffahrtsnationen England, Frankreich und Deutschland den früheren österreichisch - ungarischen Durchgangsverkehr übernommen. Einige charakteristische Ziffern des Verkehres über Sulina mögen zeigen, in welchem Maasse die Steigerung des Exportes zur See vor sich geht.

Im Jahre 1867 wurden 6 693 000 Hektoliter Getreide über Sulina seewärts versendet, 1876 stieg diese Ziffer auf 15 972 000, 1887 auf 23 871 000, und im Jahre 1893 wurde das Maximum von 41 881 000 Hektoliter erreicht. Selbst im Jahre 1897, einem Jahr schlechter Ernte, betrug die Ausfuhr 28 202 000 Hektoliter. Äussere Umstände begünstigten das Wachstum des Seeverkehres. Durch die Entwicklung dieses Verkehres selbst, durch den zunehmenden Wohlstand der unteren Donauländer, welcher auch die Einfuhr begünstigte und namentlich zum Bezuge zahlreicher Schiffladungen von Kohle und Eisen aus England und Belgien, somit zum Angebot einer grösseren Zahl von Schiffsgelegenheiten für die Ausfuhr führte, sowie endlich auch durch die technischen Fortschritte im Betriebe der Seeschifffahrt wurden auch die Frachtsätze billiger. Die Durchschnittsfrachtsätze zwischen den Donauhäfen (Galaz, Braila u. s. w.) und England oder dem Kontinent betragen:

Vor Beendigung der Arbeiten in Sulina

1856 bis 1860 . . . Francs 61,25 per Gewichtstonne Getreide

Nach Beendigung der Dämme in Sulina

1861 bis 1870 . . . Francs 52,50 per Gewichtstonne Getreide

1871 „ 1880 . . . „ 36,95 „ „ „

1881 „ 1890 . . . „ 23,32 „ „ „

1891 „ 1897 . . . „ 16,25 „ „ „

Der Durchschnitts-Frachtsatz des Jahres 1897 betrug Francs 14,20. Die jeweilige Höhe der Frachtraten hängt natürlich immer von der Konjunktur ab; sie gehen zuweilen auch bis 9 und 10 Francs herab. Die Fracht von den rumänischen und bulgarischen Seehäfen (Constanza, Warna) regulirt sich nach den Frachten aus den Donauhäfen.

Hierbei muss allerdings bemerkt werden, dass die niedrigsten Frachten doch nur ausnahmsweise Ergebnisse der jeweiligen Konjunktur sind, welche, da sie wahrscheinlich hinter den Selbstkosten der Transportleistung zurückbleiben, als nicht auf die Dauer haltbar betrachtet werden könnten; wenn also von der

Konkurrenzfähigkeit des Binnenwasserweges, welche ja als Maassstab für die Beurtheilung der durch die Herstellung der Wasser-Verbindung zwischen Donau und Elbe herbeizuführenden Verkehrs-richtungsänderungen gelten muss, gesprochen werden soll, so müssen die Durchschnittsfrachten des Seeweges als Basis dienen. Für die Beurtheilung der Konkurrenzfähigkeit des Binnenwasserweges ist vor allem darauf Rücksicht zu nehmen, dass die Frachtkosten auf diesem Wege wegen der höheren Selbstkosten der Leistung immer beträchtlich höher sein müssen, als die Frachtkosten zur See. Der Weg zur See ist frei und bedarf in der Relation, um die es sich hier handelt, weder künstlicher Nachhilfe noch besonderer Bauten; es sind keine solchen Hindernisse zu überwinden, wie die Flusströmung bei der Bergfahrt; auch kann der Seeweg das ganze Jahr hindurch gleichmässig benutzt werden, während der Binnenwasserweg im Winter versagt. Endlich erfolgt der Seetransport auf grossen Schiffen mit einheitlicher und bleibender Ladung von Hafen zu Hafen, während beim Binnenwassertransport nur verhältnissmässig kleine Schiffe in Verwendung kommen können, und häufig der Transport zertheilt werden muss; alle diese Umstände drücken sich in der Frachtrate aus. Nur wenn man die durchschnittliche Frachtrate auf beiden Wegen auf den tkm umrechnet, wird man annähernd schliessen können, bei welchen Entfernungsdifferenzen die Konkurrenzfähigkeit des Binnenschiffes gegen das Seeschiff beginnt. Wenn ich nun die Durchschnitte aus den gewiss zuverlässigen Ziffern des Herrn Dr. Siewert zur Berechnungsbasis nehme, so ergibt sich folgendes: Bei einem Frachtsatz von 12 Mark für die Tonne von einem unteren Donauhafen nach Hamburg (rund 7000 km Entfernung) ergibt sich für das tkm ein Satz von 0,17 Pf. Für den Transport von dem unteren Donauhafen durch den in Aussicht genommenen Kanal nach der Elbe nimmt Herr Dr. Siewert als Binnenwasserfracht für das tkm den Satz von 0,5 bis 0,75 Pf. an. Daraus geht hervor, dass, soweit es sich um die reinen Beförderungskosten handelt, der Binnenwassertransport ca. viermal so theuer ist, als der Seetransport; also erst wenn der Binnenwasserweg nur ein Viertel des Seeweges ausmacht, ist er gegen den letzteren konkurrenzfähig. Dann entscheiden im einzelnen Falle die Vorfrachten der Zufuhr zum Ausfuhrhafen, die nachträgliche Fracht vom Ankunftshafen bis zum Bestimmungsort und dann die etwa hinzukommenden Nebenspesen, wie Kanalgebühr, Transport,

Steuer und dergl. Diese Nebengebühren können unter Umständen eine äusserst wichtige Rolle spielen, und es ist daher, wenn man den Binnenwasserverkehr fördern und dessen Konkurrenz mit dem Seeverkehr erleichtern will, besonderes Gewicht darauf zu legen, dass er durch die Auferlegung von Taxen nicht übermässig erschwert werde. Denn jede Mark Belastung dieser Art äquivalirt eine Verlängerung des Weges um 130—200 km, was einer entsprechenden Seeweiglänge von 500—800 km gleichkommt.

Die hier angeführten Ziffern bedeuten natürlich nur approximative Durchschnitte, aber sie sind doch geeignet, einen Maassstab abzugeben für die Konkurrenzfähigkeit des Binnenweges gegen den Seeweg. In ihrer Anwendung auf die vorliegende Frage führen sie zur Bestätigung der von Dr. Siewert ausgesprochenen und in seiner Schrift ausführlich begründeten Ansicht, dass ein grosser Theil des heute den Seeweg nehmenden Getreides aus den Donauländern nach Erbauung des Donau-Elbe-Kanals den Weg Donau aufwärts nehmen wird. Je weiter westlich die betreffenden Ausfuhrhäfen der Donau liegen, und je kürzer der Landweg von dem Produktionsorte zu diesen Häfen, je länger der Binnenweg von dem empfangenden Seehafen zum Bestimmungsorte ist, desto sicherer wird der Donauweg die Konkurrenz gegen den Seeweg bestehen.

Eine Erleichterung dürfte übrigens die Konkurrenz durch den Umstand erfahren, dass sich durch die Kanalverbindung der Donau mit dem deutschen Wasserstrassennetze auch der Verkehr Donauabwärts heben wird. Allerdings wird, soweit es sich um die unteren Donauhäfen handelt, zunächst der Donau-Elbe-Kanal keine sonderlich grosse Wirkung erzielen, wie auch aus den Ausführungen Siewerts zu ersehen ist. Immerhin wird der wesentlich verkürzte Wasserweg im Stande sein, einige Frachten von der deutschen Levante-Linie abzuziehen, um so mehr, als ja die Beförderung in der Thalfahrt der Donau beträchtlich, ungefähr um die Hälfte, billiger bewerkstelligt werden kann, als in der Bergfahrt. Viel erheblicher wird die Alimentation dieses Weges werden, wenn seinerzeit durch den Rhein-Elbe-Kanal auch die schwer ins Gewicht fallenden Produkte Westdeutschlands, welche heute via Rhein auf dem Seewege nach Rumänien und Bulgarien kommen, den leichten Zugang zur Donau finden.

Besonders aber ist für die Belebung der Thalfahrt ein grösserer Erfolg vom Donau-Oder-Kanal zu erwarten. Aus dem schlesischen

Gebiete der Kohlen und Eisenproduktion wird dann ein Binnenwasserweg von ca. 2300 km Länge nach Sulina führen, der eben wegen der billigen Thalfahrt ganz leicht mit dem Seeweg von England konkurriren kann. Sofern also Eisen und Kohle aus Schlesien nach Gestehungskosten und Qualität überhaupt mit den gleichnamigen Produkten Englands in die Schranken treten können, wird es nicht schwer halten, wenigstens für einen Theil der Versorgungen des pantischen Absatzmarktes den britischen Rivalen aus dem Felde zu schlagen.

Wenn nun diese Belebung der Thalfahrt gelingt, so entstehen daraus auch für den Donauweg in der entgegengesetzten Richtung zweierlei Vortheile, einerseits kann infolge der besseren Ausnützung der thalwärts gehenden Schiffe auch die Fracht für die Bergfahrt billiger gestellt werden, andererseits wird durch die Verringerung der Zufuhr zur See auch das Angebot von Seeschiffen für die Ausfuhr vermindert und somit auch hierfür eine Erhöhung der Seefrachtraten hervorgerufen, welche ihrerseits wieder die Konkurrenz des Donauweges erleichtert.

So viel ist also unter allen Umständen gewiss, dass durch die Wasserstrassen-Verbindung der Donau mit Elbe und Oder ein sehr bedeutender Theil des Verkehres, der heute zwischen Deutschland und den unteren Donauländern zur See besorgt wird, der Donauroute zufallen muss. Da dies aber nur infolge der niedrigeren Frachtkosten geschieht, so ergibt sich hieraus von selbst der volkswirtschaftliche Vortheil für beide Gebiete, dass sie den gegenseitigen Bezug ihrer Bedarfsartikel zu billigeren Preisen werden bewerkstelligen können.



WYDZIAŁY POLITECHNICZNE KRAKÓW

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-351761

Kdn., Czapskich 4 — 678. 1. XII. 52. 10,000

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000299297

F.
d. a.
01/3