

3

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband für Binnenschifffahrt.

Verbands-Schriften.

Neue Folge.

No. XVIII.

Die
Bedeutung der Donauwasserstrasse
für die
Petroleumeinfuhr.

Von

Ferdinand Ditthorn

rechtsk. Magistratsrat in Regensburg.



Berlin-Grünwald

Verlag von A. Troschel.

1903.

III A 10767

Caesar Wollheim,

* Werft und Rhederei, * Cosel bei Breslau XVII. *

Neubau aller Arten von Flussfahrzeugen, wie:

**Seiten- und Hinterraddampfer,
Ein- und Zweischrauber**

für Schlepfbetrieb und Personenverkehr in jeder
Konstruktion bis zu den höchst zulässigen Ab-
messungen auf den östlichen deutschen Binnen-
Wasserstrassen.

**Motorboote, Bagger, Schuten,
hölzerne und eiserne Kähne,
insbesondere
Kähne mit Eisenboden.**

In 2¹/₂ Jahren 75 Fahrzeuge mit 5400 t Eigengewicht
und 3500 PS abgeliefert und im Bau.

Neubau von Schiffsmaschinen,

speziell: Schiffsmaschinen-Anlagen mit Dampfüberhitzung, die einen
sehr geringen Kohlenverbrauch gewährleisten.

Schiffs- und Maschinen-Reparatur in kürzester Frist,
modernste Werkstatts-Einrichtungen,
2 auch bei niedrigstem Wasserstande leistungsfähige
elektrische Schiffsaufzüge, elektrischer Kran von
20 t Tragfähigkeit.

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000316772

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband für Binnenschifffahrt.

Verbands-Schriften.

Neue Folge.

No. XVIII.

Die

Bedeutung der Donauwasserstrasse

für die

Petroleumeinfuhr.

Von

Ferdinand Dittborn

rechtsk. Magistratsrat in Regensburg.



Berlin-Grünwald

Verlag von A. Troschel.

1903.



11-354203

300-B-11/2019

Deutschland verbraucht jährlich rund eine Million Tonnen Petroleum und Petroleumprodukte. Genügt diese gewaltige Ziffer allein schon, um der Frage der Versorgung mit Licht eine hohe volkswirtschaftliche Bedeutung zu verleihen, um wievielmehr muß das erst der Fall sein, wenn man in Erwägung zieht, daß Deutschland zu Leuchtzwecken geeignetes Öl nicht zu produzieren vermag, sondern hierin vollständig auf die Zufuhr aus dem Auslande angewiesen ist und bleiben wird. Und das nicht allein. Die Zufuhr liegt fast ausschließlich in den Händen einer auswärtigen, nahezu allmächtigen Monopolgesellschaft und bewegt sich zudem auf dem Seewege, der nicht im vollständigen Machtbereiche der deutschen Flotte liegt.

Die größte Petroleumproduktion haben zwei Länder aufzuweisen, Amerika und Rußland.

Wenn Rußlands Produktion auch quantitativ die amerikanische übertrifft, so hat Amerika bisher vermöge seiner reichen Mittel, vermöge der festen Organisation des Petroleumhandels durch die von Rockefeller gegründete und durch dessen rücksichtslose Energie zu ungeahnter Machtentfaltung gebrachte Standard Oil Compagny, sowie vermöge der Beliebtheit, deren sich das amerikanische Leuchtöl erfreut, eine fast unbestrittene Oberherrschaft behauptet. Einer ähnlichen, allumfassenden Organisation entbehrt der russische Petroleumexport noch immer. Dazu kommt, daß Russland selbst zu Heizzwecken für Dampfer, Lokomotiven etc. viel Petroleum verbraucht und mangels anderer Feuerungsmaterialien verwenden muß, sohin des Exportes des großen Eigenbedarfes wegen nicht zu sehr bedarf, daß, soweit der russische Petroleumhandel organisiert ist, er mit der Standard Oil Compagny Hand in Hand geht und daß der nicht organisierte Petroleumhandel Rußlands, so gern er mit Amerika in Wettbewerb treten möchte, dies wegen Mangel an den erforderlichen Mitteln nicht zu bewerkstelligen vermag. Zudem schwebt über dem russischen Petroleumhandel

ständig ein Damoklesschwert. Es ist das die Befürchtung, die russische Regierung könnte aus finanziellen Gründen oder, um eine verschwenderische Ausbeutung der Petroleumquellen zu verhindern, Mafsregeln ergreifen, welche den Petroleumexport mehr und mehr einschränken.

So waren denn auch an der Einfuhr von raffiniertem Petroleum nach Deutschland in der Zeit vom 1. Januar bis 30. September 1902 beteiligt Amerika mit $5\frac{1}{2}$ Millionen Doppelzentnern, Rußland mit nicht ganz einer Million Doppelzentnern. Da im gleichen Zeitraume Österreich und Rumänien zusammen nur ungefähr 150000 Doppelzentner einfuhrten, da die russische Einfuhr des geringen Preisunterschiedes (1 Mk. pro Doppelzentner) halber schon dem amerikanischen Petroleum eine ernstliche Konkurrenz nicht zu bereiten vermag, da ferner die Einführung amerikanischen Leuchtöles fast vollständig von der Standard Oil Compagny besorgt wurde, so hatte und hat diese gewissermaßen das Monopol im Petroleumhandel für Deutschland inne.

Über die Schädlichkeit der Privatmonopole, besonders, wenn sie Produkte zum Gegenstande haben, welche täglich und von der großen Masse konsumiert werden müssen, sich hier weiter auszulassen, dürfte überflüssig erscheinen, da hierüber die allgemein bekannten Urteile übereinstimmend lauten. Was speziell das Petroleummonopol betrifft, so hat sich hiermit der frühere Geschäftsführer des bayrischen Vereins für Hebung der Fluß- und Kanalschiffahrt Dr. Zöpfl eingehendst beschäftigt und darf ich wohl voraussetzen, daß dessen Arbeit über die Förderung des russischen Petroleumimportes nach Deutschland in den weitesten Kreisen bekannt geworden ist.

Über die Art und Weise, wie man dem Rockefeller'schen Monopole bzw. dem Weiterumsichgreifen desselben entgegenwirken könne, wurde auch im Deutschen Reichstage schon gesprochen, allein zu einem praktischen Ergebnisse ist man bis jetzt nicht gekommen.

Aber nicht nur die Gefahr des Monopols allein ist es, welche Deutschlands Petroleumkonsumenten zu beunruhigen imstande ist. Der schon vorher erwähnte Umstand, daß die Zufuhr des Petroleums fast ausschließlich auf dem Seewege sich vollzieht, dürfte nicht ganz unbedenklich erscheinen.

So sehr auch das nunmehr zu einer achtunggebietenden Weltmacht erstarkte einige Deutsche Reich bestrebt ist, mit den anderen Weltmächten, welche durch starke Flotten das Meer be-

herrschen, Frieden zu halten und so sehr zu hoffen ist, daß dieses Streben von dauerndem Erfolge begleitet sein möge, so liegt doch eine kriegerische Verwicklung mit solchen Mächten immerhin im Bereiche der Möglichkeit. Empfindlich träfe uns aber in einem derartigen Falle die Unterbindung der Zufuhr des wie das tägliche Brot nötigen Leuchtöles, zumal die verhältnismäßig geringen Lagerbestände im Inlande bald verbraucht sein würden. Wie würde, um nur ein Beispiel herauszugreifen, der Bahnverkehr aufrecht zu erhalten sein, wenn der Nachtbetrieb eingestellt werden müßte. Nicht nur der Schutz der Konsumenten vor willkürlicher Ausbeutung durch eine Privatmonopolgesellschaft, sondern auch die Sorge für Aufrechterhaltung des Verkehrs für Zeiten, in denen das Reich von Gegnern umringt sein könnte, drängt zu energischen Maßnahmen.

Es wäre nicht klug, zu warten, bis ein solcher Fall eintritt, denn es bedarf langer und gründlicher Vorbereitung, um in Zeiten der Not hinreichend Deckung zu haben. Es genügt nicht, ein als Sicherheitsreservoir dienendes Petroleumterrain, auf neutralem Grunde gelegen und mit durch neutrale Länder führenden Verbindungswegen versehen, zu wissen, es muß dessen Produktion vielmehr schon jetzt gekräftigt, zur Deckung des Bedarfes schon jetzt herangezogen und es müssen vor allem die zur Einfuhr von dorthin nötigen Transportmittel in ausreichendem Maße beschafft werden. Und dies, die Aufsuchung und sofortige Inanspruchnahme neuer, sowohl von der Standard Oil Compagny als auch von dem Seewege unabhängiger Bezugsquellen ist auch gegenwärtig wohl das einzige und wirksamste Mittel zur Bekämpfung des stets an Terrain gewinnenden amerikanischen Petroleummonopols. Einen Weg durch neutrale Gebiete zu finden, dürfte nicht schwer fallen.

Rhein und Elbe bilden mit der Weser die Einfallstore für amerikanisches Petroleum; die Oder liegt weit ab von Petroleumgebieten, welche nicht unter Rockefeller's Herrschaft stehen, während die Donau nicht nur die direkte Verbindung mit noch unabhängigen Petroleumgebieten herstellt, sondern auch im größten Teile ihres Laufes durch ein Land sich hinzieht, welches mit dem Deutschen Reiche enge verbündet ist und bleiben wird.

Es wird sich nun fragen, welches Petroleumgebiet durch den Donauweg zur Deckung des deutschen Bedarfes am besten heranzuziehen sei.

Das Deutschland am nächsten liegende Petroleumgebiet befindet sich in Galizien, allein einerseits ist dessen Produktion mit

jährlich 50—60000 Waggons Rohöl nicht einmal hinreichend, um nötigen Falles den Bedarf der österreichisch-ungarischen Monarchie zu decken, andererseits vollzieht sich die Ausfuhr von dort abgesehen vom Landwege am vorteilhaftesten auf Oder und Elbe als den günstiger gelegenen Wasserstraßen. Nach Ausführung der österreichischen Kanalprojekte wird das galizische Petroleum allerdings auch der Donau näher gebracht werden. Es ist auch zu erwarten, daß schon eher, vielleicht in den nächsten Jahren, galizisches Erdöl auf dem Donauwege nach Deutschland vordringen wird, wenn die galizischen Produzenten zu einer großen Exportvereinigung sich zusammengeschlossen haben werden, allein von ausschlaggebender Bedeutung wird die Beförderung galizischen Öles für den Donauverkehr in der Richtung nach Deutschland wohl nie werden können.

Den jüngsten Nachrichten zufolge wird es den Bemühungen der Standard Oil Co. gelingen, die galizische Konkurrenz zu besiegen, dadurch, dass sie den galizischen Ölproduzenten ein bestimmtes Quantum zur Ausfuhr nach Deutschland überlässt. Dafs hierbei die Bestimmung des Verkaufspreises nicht dem Belieben der Galizier überlassen wird, darf als selbstverständlich betrachtet werden. Somit wäre auch dieses Ölgebiet unter Rockefellers Kontrolle gestellt.

Von größerem Werte für die Donauschifffahrt wäre es, wenn auch am Südabhange der Karpathen in Nordungarn Petroleum in genügenden Mengen erbohrt würde.

Den Nachrichten für Handel und Industrie 1903 No. 31 zufolge soll in Mezölaborcz, Komitat Zemplin, eine erfolgreiche Bohrung stattgefunden haben. Solche Mitteilungen sind allerdings stets mit großer Vorsicht aufzunehmen. Gelänge es aber, in Nordungarn ein größeres Petroleumgebiet zu erschließen, dann wäre dieses auf den Donauweg angewiesen und könnte für die Einfuhr nach Deutschland von großer Wichtigkeit werden.

Doch wird die Verwirklichung derartiger Projekte in aller nächster Zukunft wohl nicht erwartet werden können und dürften hier nur die Gebiete betrachtet werden, welche tatsächlich eine bedeutende Erdölproduktion aufzuweisen haben.

Rußlands Petroleumgebiete sind zwar von Deutschland am weitesten entfernt, allein da dieselben, was den Petroleumreichtum anlangt, am ersten befähigt wären, Amerika den deutschen Markt streitig zu machen, so wird es sich wohl empfehlen, auf diese überzugehen. Im Jahre 1898 hat sich der damalige russische Ge-

sandte in München, Iswolski, lebhaft für den Import russischen Petroleums nach Deutschland interessiert und in einem eingehenden Referate an seine Regierung die Benützung des Donauweges hierfür als besonders empfehlenswert dargestellt.

Dr. Gottfried Zöpfl arbeitete im Auftrage der genannten Gesandtschaft im darauffolgenden Jahre ein umfangreiches Gutachten über die Förderung des russischen Petroleumimportes nach Deutschland aus, in welchem hauptsächlich auf den Donauweg hingewiesen wurde. Im gleichen Jahre beschäftigte sich auch Professor Dr. Th. Rehbock-Karlsruhe in einer für die Deutsch-Russische Naphta-Import-Gesellschaft bearbeiteten Denkschrift ebenfalls mit dieser Frage eingehendst, allein bis jetzt wurde den schätzenswerten Anregungen keine Folge gegeben und der Appell des russischen Gesandten an den Unternehmungsggeist der russischen Naphta-Industriellen verhallte ungehört.

Allerdings gehören zu einem in großem Umfange betriebenen Exporte russischen Petroleums auf dem Donauwege auch Einrichtungen, welche bedeutende Mittel erfordern. So wären, worauf Professor Rehbock schon hingewiesen, in Sulina Tankanlagen nötig, welche ein Warten der vom Schwarzen Meere kommenden Tankdampfer auf die Flußtankschiffe überflüssig machen. Eine im Hinblick auf die ungefähr 2500 Kilometer messende Entfernung bis Regensburg erhebliche Anzahl von Schiffen letzterer Art mit verschiedenem Fassungsvermögen müßte gleichfalls beschafft werden und endlich müßten auch in Regensburg, dem für die Petroleum-einfuhr nach dem Urteile Zöpfls und Rehbocks am günstigsten gelegenen Platze, entsprechende Tankanlagen hergestellt werden.

Solch erheblichen Aufwand vermag nur eine große kapital-kräftige Organisation, welche nachhaltigen Wettbewerb einleiten will, zu leisten, doch ist, wie schon erwähnt, der große russische Petroleumhandel zu sehr mit der Standard Oil Compagny befreundet, während den kleineren Produzenten Rußlands die Mittel fehlen, wenn auch der Wille zu einem energischeren Vorgehen vorhanden wäre.

Dazu kommt noch, daß abgesehen von dem gewaltigen Bedarfe im eigenen Lande das russische Petroleum für den Absatz nach dem Oriente bessere und nähere Verkehrswege hat und schon deswegen das Expansivbestreben und -bedürfnis nach dem Westen kein so großes sein kann. Soweit dieses aber vorhanden, genügen Landtransport, begünstigt durch niedere Eisenbahntarife, und der billige Seeweg, dessen sich auch die in Mannheim eine

Niederlassung besitzende Deutsch-Russische Naphta-Import-Gesellschaft bedient, zumal für die Beförderung flussaufwärts auf dem Rhein dank dessen hochentwickelter Schifffahrt doch stets Tankschiffe zu finden sind. Solche Fahrzeuge müßten für den Donauverkehr erst hergestellt werden, da die bereits vorhandenen einem erweiterten Frachtenbedürfnisse nicht genügen könnten.

Ein Land, welches große Mengen Petroleum zu liefern imstande und welches noch wenig ausgebeutet ist, wurde weder von Dr. Zöpfl noch von Professor Rehbock seiner wirklichen Bedeutung entsprechend gewürdigt, was allerdings darauf zurückzuführen ist, daß beide Herren der gestellten Aufgabe gemäß ihr Augenmerk dem russischen Petroleum zuwenden mußten. Allein gerade jenes Land, Rumänien, hat für die Einfuhr auf dem Donauwege die größte Bedeutung und es ist auch das einzige, welches die Möglichkeit derselben praktisch bewiesen hat.

Die rumänische Petroleumindustrieaktiengesellschaft Stéaua Romana begann im Jahre 1898 mit Verfrachtung von Petroleum auf der Donau nach Regensburg und beförderte dorthin in den Jahren

1898	2570	Tonnen
1899	6523	„
1900	9343	„
1901	9244	„
1902	11046	„

Die heurige Umschlagsziffer wird, soviel sich jetzt schon überblicken läßt, bedeutend höher werden als im letzaufgeführten Jahre.

Dem Umschlage dienen Tankanlagen und zwar in Ginzyevo mit 5500 und in Regensburg mit 10000 Tonnen Aufnahmefähigkeit.

Die voraufgeführten Umschlagsziffern erscheinen gegenüber der gewaltigen Menge des nach Deutschland eingeführten Petroleums verschwindend klein, allein man möge bedenken, daß bisher erst eine, allerdings die größte Gesellschaft Rumäniens, sich an die Benützung der Donau gegen Westen wagte und daß die Petroleumproduktion Rumäniens sich noch in den Anfängen des zu großen Hoffnungen berechtigenden Entwicklungsstadiums befindet. Das dürften folgende Ziffern beweisen:

Die Rohölproduktion in Rumänien betrug

1893	56000	Tonnen
1894	64530	„

1) Wiener Seifensiederzeitung 1903 No. 19.

1895	76000	Tonnen
1896	80000	„
1897	110000	„
1898	180000	„
1899	250000	„
1900	250000	„
1901	270000	„
1902	310000	„

Die Gesamtausfuhr stieg von 16015 Tonnen im Jahre 1895 auf über 70000 Tonnen im Jahre 1902. Hiervon trafen im letztgenannten Jahre auf die Ausfuhr nach Deutschland rund 25000 Tonnen. Wenn wiederum davon nur gegen die Hälfte den Donauweg benützte, so liegt dies hauptsächlich daran, daß für den Wassertransport noch nicht die erforderliche Zahl von Tankschiffen vorhanden ist. Dem von der Stéaua Romana betätigten Exporte dienen zurzeit 4 Tankschiffe à 300 Tonnen, 4 Tankschiffe à 375 Tonnen, 3 Tankschiffe à 600 Tonnen und 1 Tankschiff mit 1500 Tonnen Tragfähigkeit, wovon das letztere als Reservoirschiff in Budapest steht. In die Beförderung teilen sich die rumänische Staatschiffahrt und die Süddeutsche Donaudampfschiffahrtsgesellschaft.

Rumäniens Petroleumproduktion, welche sich in 10 Jahren fast versechsfacht hat, ist noch ganz bedeutender Steigerung fähig. Es bedarf nur der Gründung kapitalkräftiger Gesellschaften, welche Produktion und Export in die Hand nehmen und den amerikanischen Monopolbestrebungen energisch und zielbewußt entgegenreten.

Nach Professor Dr. Öbbeke-München, welcher längst schon die allgemeine Aufmerksamkeit auf Rumänien hinlenkte und dessen Petroleum uns näher zu bringen suchte, beginnt das rumänische Erdölgebiet, das gewissermaßen als eine Fortsetzung des von Galizien und der Bukowina zu betrachten ist, an der Grenze gegen letztere, folgt dem Ostrande der Karpathen und setzt sich in einer Breite von 15—20 Kilometern in das Südostgebiet der Karpathen fort. Es ist bewiesen, daß noch tiefere Ölhorizonte vorhanden sind, welche größere Ölmengen liefern als die höheren.

Der Flächeninhalt der durch amtliche Erhebungen als sicher ölführend erkannten Gebiete Rumäniens wird auf ungefähr 20000 Hektar geschätzt, wovon jedoch nur ein ganz kleiner Teil zurzeit ausgebeutet wird.

Nach den in Rumänien durch die Praxis gemachten Erfahrungen liefert ein Hektar vom Beginne der Produktion bis zur

Erschöpfung der auf demselben errichteten (meist 5) Bohrlöcher 15000 Tonnen, sodaß der Petroleumreichtum auf ungefähr 300 Millionen Tonnen geschätzt werden kann.

Wird die Förderung fachmännisch, nach den neuesten Methoden und im größeren Umfange als bisher betrieben, werden gleichzeitig die für ausgedehnten Export nötigen Transportmittel geschaffen, dann ist es sicher, daß Rumänien für die Leuchtölversorgung Deutschlands bedeutenden Wert erlangen wird.

Um die Ausfuhr zu erleichtern, ist denn auch die Anlage zweier Röhrenleitungen, die eine nach Giurgevo an der Donau, die andere nach Constanza am Schwarzen Meere geplant und hat der rumänische Staat, der den Bau und Betrieb übernehmen soll, für die Vorarbeiten hiezu 500 000 Francs bereitgestellt.

Die Leitung nach Constanza kommt nur für die überseeische Ausfuhr in Betracht, während die Leitung nach Giurgevo als dem Donauverkehre dienend und diesen fördernd wohl eingehender besprochen werden darf. Dieselbe hat von Baicoiu bis Giurgevo eine Länge von 170 Kilometern und kostet einschließlich einer Tankanlage in Giurgevo, welche 5 Tanks à 3000 und 5 Tanks à 1000 Tonnen umfassen soll, 3 700 000 Francs. Wird im Anschlusse daran eine erhebliche Vermehrung der Tankschiffe vorgenommen, so wird die Petroleumeinfuhr nach Deutschland via Regensburg bedeutende Zunahme erfahren. Daß übrigens die Wichtigkeit Rumäniens für Deutschlands Petroleumversorgung nicht hoch genug angeschlagen werden kann, beweist am besten das unablässige Bestreben der Standard Oil Company, in Rumänien festen Fuß zu fassen und sich womöglich des alleinigen oder wenigstens Hauptbesitzes der dortigen Petroleum führenden Gebiete zu versichern, um damit des gefährlichsten Konkurrenten sich zu entledigen. Die im Jahre 1900 angeknüpften und schon sehr weit gediehenen Verhandlungen scheiterten schließlich an dem Widerstande des Königs von Rumänien. Doch die Amerikaner ließen sich nicht abschrecken, sie waren vielmehr in letzter Zeit wieder eifrig bestrebt, die Herrschaft in Rumänien zu erlangen, ohne daß, wie es schien, das deutsche Kapital ihnen dieses Feld fruchtbringender Tätigkeit streitig zu machen suchte. Nun die Zeit wird lehren, was ein Erfolg der Amerikaner für uns bedeuten wird. Diesen können dieselben auf zweierlei Art erringen.

Entweder wird die Stéaua Româna, gegen welche als größte Petroleumproduzentin Rumäniens natürlich zuerst gekämpft werden muß, gezwungen, sich mit der Standard Oil Company zu einigen,

oder sie wird nach dem in Amerika von Rockefeller beliebten Verfahren einfach aufgesogen.

In ersterem Falle würde wohl eine Teilung des Absatzgebietes eintreten in der Weise, daß der Stéaua Româna eine genau bestimmte Menge Petroleum zur Einfuhr in ebenso genau abgegrenzte Gebiete Deutschlands zu vereinbartem Preise großmütig überlassen würde und damit wäre die Bedeutung der Donauwasserstraße für die Petroleumeinfuhr auf lange Zeit hinaus in feste, nicht zu erweiternde Grenzen zurückgewiesen. Im zweiten Falle, also wenn die Amerikaner die unumschränkte Herrschaft über die rumänische Petroleumproduktion erlangen würden, würde die Donau wohl mehr für den Erdöltransport nach Deutschland benutzt werden, da zu erwarten ist, daß die Standard Oil Compagny denjenigen deutschen Gebieten, die von Rumänien aus billiger mit Leuchtöl versehen werden können als von Amerika aus, wohl nur rumänisches Produkt zuführen wird, allein in einem wie im anderen Falle könnten die Konsumenten vom Donauwege sich keinen Vorteil mehr erwarten, da die Preisbestimmung für das Petroleum nunmehr erst recht vom Belieben des amerikanischen Petroleumkönigs, des absoluten Herrschers auf dem Petroleummarkte abhängig wäre. Eine Besiegung Rumäniens hätte für uns aber auch den Nachteil, daß es hierdurch den Amerikanern leicht gemacht wäre, auch die Konkurrenz des allenfalls doch auf dem Donauwege heraufdringenden russischen Petroleums lahm zu legen.

Die Gefahr, daß Deutschland völlig der Willkür Rockefellers preisgegeben ist, wird immer drohender, und doch hat man bisher zugesehen, wie in Deutschland ein unabhängiges Petroleumimportgeschäft nach dem andern vor der Standard Oil Compagny die Segel streichen mußte, wollte es nicht den finanziellen Untergang über sich heraufbeschwören. Der Umstand allein, daß wie Dr. Zöpfl berechnet, eine Erhöhung des Petroleumpreises um 1 Pfennig per Liter die konsumierende Menge in Deutschland, welche mehr und mehr aus den weniger bemittelten Volksklassen sich zusammensetzt, um 10 000 000 Mark höher belasten wird und zwar zum Nutzen weniger Millionäre, dürfte denn doch zu denken geben und die zur Abwehr der Gefahr verpflichteten Kreise aus ihrer Ruhe aufrütteln und zu reger Tätigkeit anspornen, bevor es zu spät ist. Es ist allerdings schwer, ja fast unmöglich, mit Gesetzen einem solch mächtigen, im Auslande residierenden Ringe erfolgreich beizukommen, zumal ja in solchen Fällen nicht mit Unrecht bedrückende Gegenmaßregeln von seiten des angegriffenen Staates zu fürchten

sind. Man muß also auf wirtschaftlichem Wege und da mit gleichen Waffen den gefährlichen Gegner bekämpfen, d. i. dadurch daß man der noch unabhängigen Konkurrenz die Wege zum Kampfe ebnet, dass man sie stark zu machen sucht und vor allem die von ihr als wirtschaftlich erprobten Zufuhrstraßen in einen möglichst leistungsfähigen Zustand versetzt.

Und damit komme ich zu der Frage, ob denn die Donau zur Zeit in einer Verfassung sich befindet, welche sie befähigt, Petroleumzufuhr in größerem Maßstabe zu bewältigen.

Im allgemeinen kann diese Frage in bejahendem Sinne beantwortet werden, besonders wenn man die ungarische Donau im Auge hat. Der Wasserweg von Giurgevo bis Regensburg, dem derzeitigen Endpunkte der Dampfschiffahrt und zugleich dem Umschlagsplatze für Petroleum mißt 1926 Kilometer. Bis Turn-Severin kann mit beliebigen Tauchtiefen gefahren werden. Die oberhalb dieses Platzes befindliche, unter dem Gesamtnamen „Eisernes Tor“ bekannte Kataraktenstrecke läßt dank der vor wenigen Jahren beendeten gründlichen Korrektur bei nur einigermaßen günstigen Wasserständen eine Tauchtiefe von 1,50 m zu, wenn auch infolge der oft bedeutenden Wassergeschwindigkeiten, die an einzelnen Stellen sich vorfinden, die Zugkosten eine erhebliche Erhöhung erfahren mußten. Dem gegenüber muß aber hervorgehoben werden, daß vor der Regulierung bei Niederwasser die Schifffahrt zwischen Turn-Severin und Orsova oft monatelang gänzlich eingestellt war.

Dieselbe Tauchtiefe kann bis Gönyö oberhalb Budapest anstandslos beibehalten werden.

Zwischen dieser Station, welche wegen der bei Niederwasser nötigen Leichterungen oft eine große Menge von Schleppschiffen angesammelt sieht, und Dévény oberhalb Preßburg arbeitet die ungarische Flußbauverwaltung unablässig an der Vertiefung der Fahrrinne dadurch, daß der Donau, welche sich dort in unzählige Arme teilt, ein bestimmter Lauf vorgeschrieben und sie durch Zusammenhaltung der Wassermengen befähigt wird, die kolossalen Geschiebmassen gleichmäßig stromabwärts zu führen. Neben der Aufführung der hierzu erforderlichen Korrekturbauten sind auch zahlreiche Rechenbagger tätig, um allenfalls entstehende Untiefen bei Furten sofort zu beseitigen.

Es wird also auch auf dieser Strecke bald mit 1,50 m Minimaltauchung gefahren werden können.

Nicht viel anders sind die Fahrwasserverhältnisse von Devény

bis Linz herauf, auf welcher Strecke besonders der Donaudurchstich bei Wien und die Strudenregulierung bei Grein hervorzuheben sind.

Oberhalb Linz findet sich eine der für die Schifffahrt mißlichsten Stellen nämlich das Aschacher- und Brandstätter Kachlet, dessen derzeitiger Zustand, wenn Inn und Isar wenig Wasser zuführen, geradezu lächerliche Tauchtiefen zuläßt. Doch ist die österreichische Regierung entschlossen, auch hier bald und gründlich Wandel zu schaffen.

Oberhalb Passau auf der bayerischen Donau, dehnt sich in einer Länge von ungefähr 30 Kilometer das bayerische Kachlet aus. Hier bilden das Flussbett durchquerende Felsen, die teilweise über das Wasser emporragen, das Schifffahrtshindernis, indem sie entweder die Fahrbahn zu sehr einengen oder durch Untiefen die Schiffe gefährden. Die Felsen wurden zwar nach Möglichkeit bis zu einer gewissen Tiefe abgesprengt und zugleich wurde der Wasserspiegel durch beiderseitige Eindämmung gehoben, so daß auch bei Niederwasser eine absolute Fahrwassertiefe von 1,10 m vorhanden ist, allein die letztere Maßregel hatte zur Folge, daß die Stromgeschwindigkeit wuchs und erhöhte Zugskosten erforderte.

In Technikerkreisen fehlt es daher nicht an Stimmen, welche eine Fortsetzung der Eindämmung für verwerflich halten, und eine Aufstauung des Wassers durch kulissenartig aufeinander folgende Querbuhen als bestes Mittel zur Vertiefung des Fahrwasserempfehlen.

Es kann der bayerischen Regierung wohl das Zeugnis ausgestellt werden, daß sie bestrebt war und ist, die Fahrwasserverhältnisse zwischen Hofkirchen und Passau — von Hofkirchen bis Regensburg ist die Schifffahrt unbehindert — dauernd zu verbessern, allein es muß trotzdem festgestellt werden, daß die bisher angewendeten Mittel eine durchgreifende Regulierung nicht zuließen.

Nachdem aber Österreich das oberhalb Linz befindliche, nur etwa 4 Kilometer lange Kachlet regulieren will, tritt auch an Bayern die Verpflichtung heran, auf seiner Donaustrecke, soweit sie der Dampfschifffahrt dient, eine Minimaltauchtiefe von 1,50 m zu gewährleisten. Es müssen allerdings größere Mittel zu diesem Zwecke bereit gestellt werden, doch möge man nie vergessen, daß die aus einer zeitgemäßen Wasserstraße dem Lande entspringenden Vorteile den gemachten Aufwand sicher entsprechend ausgleichen werden.

Es wäre dringend zu wünschen, daß in Bayern das Bestreben, den Güterverkehr von der Landesgrenze vom Wasser auf die Eisenbahn überzulenken, sich etwas weniger stark geltend machen würde, zumal gerade dort dem Umschlage überhaupt, dem des Petroleums aber ganz besonders, durch die räumlichen Verhältnisse für alle

Zeiten enge Grenzen gezogen bleiben müßten, während er in Regensburg Platz genug für ungehinderte Entwicklung finden könnte.

Die verschiedenen Fahrwassertiefen auf der Donau bedingen natürlich eine besondere Vorsicht bei Auswahl der Schiffsgefäße sowohl hinsichtlich des allgemeinen Verkehrs als auch vornehmlich der Beförderung von gewissen Gütern. Der Normalschiffstyp auf der Donau ist, abgesehen von größeren auf der unteren Donau verkehrenden Fahrzeugen, das 600 Tonnenschiff. Obwohl dasselbe im Transitverkehre zur oberen Donau nur selten voll ausgenützt werden kann, so hat es sich doch bewährt, weil diese Schiffe oft lange Zeit nur auf der mittleren Donau, die eine volle Belastung zulassen, verwendet werden und weil sie auch bei geringer Tauchtiefe noch eine verhältnismäßig große Ausnützung des Laderaumes erlauben.

Es wäre aber unrichtig, auch für die Petroleumbeförderung ausschließlich 600 Tonnenschiffe verwenden zu wollen, da diese, wie schon erwähnt, auf der oberen Donau vermöge ihrer Tauchung bis zu 2 m bei voller Ladung nicht stets voll ausgenützt werden können.

Nach den von der rumänischen Staatsschifffahrt nach mehrjährigen Versuchen angesammelten Erfahrungen hat es sich als wirtschaftlich erwiesen, die 600 Tonnenschiffe nur bis Budapest verkehren zu lassen, wo sie, wenn die für die obere Donau bestimmten kleineren Schiffe (300—370 Tonnen) nicht sofort zur Stelle sind, ihre Ladung an ein dort verankertes größeres Tankschiff (1500 Tonnen) abgeben, um gleich wieder die Talfahrt antreten zu können. Die kleineren Tankschiffe, welche bei voller Ladung 1,20 m tauchen, können, abnormes Niederwasser ausgenommen, fast stets ungehindert bis Regensburg fahren. Die Schiffbaufirma Christof Ruthof in Kastl bei Mainz, welche in Regensburg eine Schiffswerft besitzt, hat kürzlich Pläne ausgearbeitet für ein Tankschiff, welches 75 m lang, 9 m breit, nahezu 3 m hoch ist, mit 1,50 m Tauchung 630 Tonnen trägt, und bei 1,10 m Tiefgang noch 400 Tonnen Tragvermögen hat. Ob eine Länge von 75 m auf der oberen Donau nicht zu Fährlichkeiten Anlaß geben kann, muß dem Urteile der Sachverständigen überlassen bleiben; immerhin wäre ein Versuch empfehlenswert.

Für die Schiffe müssen bei sehr großen Entfernungen, wie sie

*) Die österreichische Donaudampfschiffahrtsgesellschaft verwendet hauptsächlich Schiffe von 550—650, in neuerer Zeit auch 670 Tonnen Tragfähigkeit. Letztere sind 63 m lang, 8,20 m breit und 2,40 m hoch. Tragvermögen bei 1,90 m Tauchung 670 und bei 1 m 270 Tonnen. cfr. Suppan, Wasserstraßen und Binnenschifffahrt. (Berlin 1902, A. Troschel.)

für den Petroleumverkehr auf der Donau gegeben sind, auch hinreichend viele und große Zufluchtsorte zur Verfügung stehen, damit gegen den Winter zu, wo die Petroleumzufuhr am stärksten und dringendsten sein wird, diese nicht gehemmt oder gar Schiff und Ladung durch Eisgang gefährdet werden.

Wurde bis vor wenigen Jahren der Anlage von Winterhäfen seitens der Donauuferstaaten wenig Augenmerk zugewendet, so ist erfreulicherweise hierin ein bedeutender Umschwung zum Bessern eingetreten. In richtiger Würdigung des großen Wertes der Wasserstraßen haben die Donauuferstaaten in Erbauung von Häfen einen förmlichen Wettstreit begonnen, dessen sich die Schifffahrt nur freuen kann.

Nur der Petroleumumschlagsplatz Bayerns, Regensburg, blieb bisher unberücksichtigt, obwohl gerade dort die Schifffahrt überhaupt einer solchen Anlage dringend bedarf. Auf die Dauer wird sich die bayerische Staatsregierung dieser Maßnahme nicht entziehen können, da nicht bloß rein lokale Wünsche sich hierauf konzentrieren, sondern gerade die Interessen der bayerischen Staatsbahnen, welche besonders durch die Steigerung der Petroleumzufuhr auf dem Donauwege eine mächtige Förderung erfahren, dies immer mehr und mehr fordern.

Wenn auch die Staatsbahnverwaltung noch zögert, diese Notwendigkeit einzugestehen, so wird sie durch die Verhältnisse, durch die Entwicklung des Donauverkehrs hierzu wohl bald gezwungen werden.

Die bayrische Staatsbauverwaltung hat dankenswerter Weise das Bedürfnis insoweit anerkannt, als sie bereits ein Projekt für eine Hafenanlage in Regensburg ausarbeiten ließ, das außer dem allgemeinen Umschlagshafen einen Petroleumhafen vorsieht.

Wäre ein reger Petroleumverkehr der in der Hauptsache auf Saisonartikel — Getreide — angewiesenen Donauschifffahrt wegen der auf die ganze Schifffahrtsperiode sich erstreckenden Verfrachtungen ohnehin von erheblichem Nutzen, so würden kaum zu schätzende Vorteile dem Schifffahrtsbetriebe erwachsen, wenn durch Herabsetzung des Zolles auf Rohpetroleum die Raffinerieindustrie oder doch ein Teil derselben nach Deutschland verlegt würde, da die beim Raffinerieprozesse verbleibenden Rückstände ein gutes und billiges Feuerungsmaterial abgäben. Die Verwendungsfähigkeit und die Vorteile dieser Rückstände sind ja bekannt und erwiesen durch die Praxis; werden doch z. B. in Rumänien, abgesehen von deren Verwertung in industriellen Be-

trieben, der größte Teil der Lokomotiven und viele Dampfer der rumänischen Staatsschiffahrt mit solchen geheizt.

Die Reichstagsabgeordneten Freiherr v. Heyl und Paasche, welche unterstützt durch Gothein in der Zolltarifkommission einen Antrag auf Ermäßigung des Zolles für Rohpetroleum einbrachten, fanden bei den Vertretern der Reichsregierung wenig Gegenliebe. Diese wie unter anderem 1) daraufhin, daß die Gefahr sehr groß sei, daß Öle, denen durch Zusätze oder Beimischungen das äußere Ansehen von Rohölen gegeben wurde, die aber tatsächlich gereinigte Öle sind und zu einem hohen Prozentsatze aus Brennölen bestehen, zur Verarbeitung kommen. Die Reichsregierung behauptete 2) daß zur Raffinerie in Deutschland dann zumeist dasjenige Rohöl herangezogen werde, welches die größte Ausbeute von Brennölen gestatte; es werde also weder galizisches oder rumänisches, sondern wohl nur pennsylvanisches Rohpetroleum eingeführt werden. Ein drittes Bedenken bestand darin, daß in Deutschland eine vom Auslande völlig abhängige Industrie neu geschaffen werde.

Was den ersten Punkt anlangt, so kann die Einfuhr des Rohöles vom Produktionsorte ab bis zur Verarbeitungsstätte wohl unter sachverständige Überwachung gestellt werden und darf man zur hochentwickelten Chemiewissenschaft, welcher fast nichts mehr unmöglich zu sein scheint, das Vertrauen haben, daß sie Mittel und Wege findet, um Fälschungen rechtzeitig zu entdecken.

Die zu Punkt 2 von der Reichsregierung gegebene Begründung spricht eigentlich mehr für als gegen eine Differenzierung zwischen rohem und gereinigtem Erdöle und zwar hauptsächlich zu gunsten des rumänischen Produktes. Es wurde nämlich berechnet, daß die Destillation von Rohöl aus

Pennsylvanien	Ohio	Baku	Galizien	Rumänien
%	%	%	%	%
53—75	30—40	30—50	35—50	40—60

Brennöle ergibt.

Rumänien kommt also an nächster Stelle nach Pennsylvanien, dessen Öl bekanntlich als das beste bevorzugt wird.

Rein pennsylvanisches Öl wird aber in Deutschland fast gar nicht abgesetzt, umsomehr aber das minderwertige Standard white Öl, welches zumeist aus einem durch einen Zusatz von pennsylvanischem Öle auigebesserten Ohio-Öle besteht. Die Gefahr, daß hauptsächlich pennsylvanisches Öl in Deutschland verarbeitet werde,

ist auch schon um deswillen nicht so groß, als ja die Produktion in Pennsylvanien, wenn nicht im Rückgange begriffen, so doch zum mindesten stabil ist.

Auch der Umstand, daß für die bessere Marke auch ein höherer Preis gezahlt werden muß, dürfte der Verbreitung dieses Öles in weite Kreise der Konsumenten wirksam entgegenstehen.

Die Folge wäre also, daß, was die genannten Abgeordneten wollten, rumänisches Rohöl als das nächst ausbeutungsfähige einen großen Teil des deutschen Absatzgebietes erobern würde.

Was weiter die von der Reichsregierung befürchtete Abhängigkeit der neu zu schaffenden Industrie vom Auslande anlangt, so erscheint es wunderlich, daß jetzt diese Abhängigkeit so schlimm befunden wird, während man bisher mit verschränkten Armen zusah und zuließ, wie der einst unabhängige deutsche Petroleumhandel fast vollständig unter Rockefellers Szepter kam, wie dieser energische Mann seinem Ziele, „Beherrschung des Petroleummarktes von der Quelle bis zur Lampe“ auch in Deutschland rastlos und mit großem Erfolge zustrebte.

Handelspolitische Interessen stehen nach eigener Ansicht der Reichsregierung der differentiellen Behandlung des Petroleums nicht entgegen, da dasselbe bisher nicht Gegenstand handelspolitischer Vereinbarungen war, und auch zur Zeit nicht beabsichtigt werde, es solchen zu unterstellen. Rumänischerseits wird dies aber wohl beabsichtigt. Da bei Schluß des neuen Handelsvertrages zwischen Deutschland und Rumänien hinsichtlich des Getreides Konzessionen so gut wie ausgeschlossen sind, wird wohl nichts anderes übrig bleiben, als schon im Interesse des Exportes deutscher Industrieerzeugnisse dem rumänischen Petroleum gegenüber entgegenkommend sich zu verhalten. Umsomehr muß das empfohlen werden, als es uns die wirksamste Waffe im Kampfe gegen die amerikanischen Monopolbestrebungen in die Hand gibt.

In diesem Kampfe um die Unabhängigkeit der deutschen Petroleumkonsumenten wird es der Donau, dieser für den Handel einst so unentbehrlichen Wasserstraße, beschieden sein, eine bedeutende, ja ausschlaggebende Rolle zu übernehmen.

Nachtrag.

In letzter Stunde wurden Rockefeller's Abgesandte in Rumänien aus dem Felde geschlagen und zwar erfreulicherweise durch deutsches Kapital.

Zwei Berliner Banken nehmen sich der rumänischen Petroleumproduktion an. Die deutsche Bank beteiligt sich namhaft bei der Stéaua Romana, welche wahrscheinlich deutschen Charakter annehmen wird, während die Diskontogesellschaft ein erst vor zwei Jahren gegründetes Unternehmen, die Telega Oil Compagny Limited unter ihre Fittige genommen hat. Nun auch deutsches Kapital in Rumäniens Petroleumproduktion festgelegt ist, darf um so eher erwartet werden, daß sich die Reichsregierung tatkräftig der gegen das amerikanische Monopol ankämpfenden deutschen Produzenten annehmen werde.
