

HISTORISCHES
JAHRBUCH
DER
STADT LINZ

1987

Linz 1988

Herausgegeben vom Archiv der Stadt Linz

INHALT

	Seite
Impressum	4
Verzeichnis der verwendeten Abkürzungen	7
Anschriften der Autoren	8
Vorwort des Bürgermeisters	9
Othmar Pickl (Graz): Österreichisch-ungarische Handelsbeziehungen entlang der Donau vom 15. bis zum 18. Jahrhundert	11
István Kállay (Budapest): Ungarischer Donauhandel 1686–1848	41
Franz Pisecky (Linz): Die europäische Bedeutung der Donau seit dem Aufkommen der Dampfschiffahrt	51
Stefan Karner (Graz): Zum Außenhandel zwischen Österreich und Ungarn in den Jahren nach dem Ersten Weltkrieg	71
Gerhard Pfeisinger (Wien): Die Entzauberung der Montur	83
Michael John und Gerhard A. Stadler (Linz): Zu Bevölkerungsentwicklung und Stadtwachstum in Linz 1840–1880	99
Emil Puffer (Linz): So sah ich meine Heimatstadt. Aus den Erinnerungen des Linzer Primars Dr. Fritz Reiß	145
Franz Schrittwieser (Wels): Die Liquidation der katholischen Vereine im Bistum Linz zur Zeit des Nationalsozialismus	181
Michaela Pfaffenwimmer (Linz): „Müßiggang ist aller Laster Anfang“ – Macht Arbeit sittlich? Arbeit und Alltag von Frauen und Kindern im ausgehenden 18. und beginnenden 19. Jahrhundert unter besonderer Berücksichtigung der Textilindustrie	231
Buchbesprechungen	249

FRANZ PISECKY

DIE EUROPÄISCHE BEDEUTUNG DER DONAU SEIT DEM AUFKOMMEN DER DAMPFSCHIFFFAHRT

Die Donau ist mit 2.888 km Länge, wovon zirka 2.400 km von der heutigen Großschiffahrt benutzbar sind, der zweitlängste und zugleich der wasserreichste Strom Europas. Seit den Anfängen unserer Zeitrechnung kommt dieser mächtigen, die Mitte Europas mit dem Südosten verbindenden Wasserstraße sowohl wirtschaftlich als auch politisch „raumbildende“ Kraft zu. Dies gilt es zu bedenken, wenn man die Bedeutung des Stromes als europäische Verkehrsader von heute erfassen will. Ohne geschichtlichen Rückblick und ohne geopolitische Perspektive ist eine realistische Betrachtung nicht möglich. Denn stets wurde das Geschehen auf dem Strom nicht nur von den Lebensbedürfnissen der an seinen Ufern lebenden Völkerschaften beeinflußt, sondern immer wieder auch von den Interessen weitgespannter Großmachtpolitik. Die Jahrhunderte des Römischen Reiches wurden in diesem Sinne von den Epochen des byzantinischen und des türkischen Reiches abgelöst – es folgte die Vorherrschaft der österreichisch-ungarischen Habsburger-Monarchie sowie dann in wesentlich rascherer Abfolge die Periode des Einflusses der Siegermächte des Ersten Weltkrieges in den zwanziger Jahren, der dem Hegemoniestreben des „Dritten Reiches“ weichen mußte, und nach 1945 schließlich der große Erbe an der unteren Donau – die UdSSR. Auch das internationale Rechtsregime der Donau, ausgehend von den Beschlüssen des Wiener Kongresses von 1815 über die Akte der Europäischen Donaukommission von 1856, die Internationale Donaukonvention von Paris 1921 bis zur Belgrader Donaukonvention von 1948 bietet ähnlich wie etwa die jeweilige Zusammensetzung der internationalen Donauflotte das Spiegelbild einer geschichtlich gewachsenen Realität.

Diese realistische Betrachtungsweise hat nicht das geringste mit politischem Fatalismus oder einer Unterordnung gegenüber großmachtpolitischen Tendenzen zu tun, sondern dient lediglich einer nüchternen Sachverhaltsdarstellung – gleichermaßen wie man etwa am Rhein die Position Großbritanniens als Signatarstaat der Mannheimer Akte zu registrieren hat. Und letztlich sind gerade hierin Ansätze dafür zu sehen, daß nach der Anfang der neunziger Jahre zu erwartenden Vollendung der Rhein-Main-Donau-Verbindung die Transversale zwischen den beiden großen Stromsystemen als Katalysator für ein wirtschaftlich enger zueinanderstrebendes Gesamteuropa und damit eine friedliche Entwicklung des Fortschritts sowie wachsenden Wohlstandes wirksam sein wird.

DIE ENTWICKLUNG IN DER ZEIT DER DONAUMONARCHIE

Bevor jedoch die gegenwärtige Situation betrachtet wird, sei noch die historische Seite des Themas beleuchtet – und hierbei insbesondere die Partnerschaft zwischen Österreich und Ungarn an der Donau.

Unter dem Motto „150 Jahre Schiffbau in Ungarn“ begingen die seit kurzem unter der Firmenzeichenung „GANZ Danubius“ zusammengefaßten Ungarischen Werft- und Kranbauwerke am 1. Oktober 1985 in Budapest das Gründungsjubiläum ihres ältesten

Betriebes, der seit 150 Jahren bestehenden Werft Obuda (Altofen). Die Werft Obuda wurde 1835 als Werft der „Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft“ ins Leben gerufen und gehörte bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges diesem Unternehmen zu.

In sinnvoller Weise fand der Jubiläumsfestakt in der Ungarischen Akademie der Wissenschaften statt, ist doch diese als „National-literarische Akademie“ 1825 erstandene Stätte eigenständiger Sprach- und Wissenschaftspflege ebenso zuvorderst als eine Gründung von Graf Stephan (István) Széchenyi anzusehen wie die erste Dampfschiffswerft an der ungarischen Donau.

Der „größte Ungar“, wie er zu seiner Zeit genannt wurde, war der große Mentor und Reformer einer nationalen Wiedergeburt des Ungartums in politischer, gesellschaftlicher und kultureller Hinsicht sowie darüber hinaus ein Herold des wirtschaftlichen Liberalismus und technischen Fortschrittes bzw. Gründer von Einrichtungen und Wegbereiter von Entwicklungen, die bis heute fortwirken.

Sein Lebenswerk war seiner Nation, nicht minder aber auch der Größe des damaligen österreichischen Kaiserreiches gewidmet und damit Zielsetzungen, an denen er später im Schatten der Revolutionsjahre 1848/49 politisch scheitern mußte und auch psychisch zugrunde ging. Doch die Dynamik seiner Ideen und vor allem seiner Schaffensfolge blieb weiterhin lebendig – wenn auch unter wechselvollen Zeitverhältnissen und anderen Vorzeichen; sie hat in unserer Gegenwart eine neue Basis der Zusammenarbeit an der Donau entstehen lassen, die Anlaß geben möge zu den folgenden Erinnerungen und Betrachtungen.

Der Versuch, das Geschehen von anderthalb Jahrhunderten bzw. seit der Geburt des Dampfschiffzeitalters an der Donau zeitgemäß aufzuhellen, wird hierbei im Sinne der einleitenden Worte stets auch die Politik der großen politischen Mächte im Europa des 19. und 20. Jahrhunderts mit einschließen müssen.

In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts war das damals noch nicht in die Doppelmonarchie aufgeteilte Kaiserreich Österreich nicht nur ein viele Völker und Länder umspannendes Großreich, sondern im wahrsten Sinne des Wortes Brücke zwischen Okzident und Orient. Drei Viertel der Fläche des Habsburgerreiches bzw. rund 500.000 km² gehörten zum Einzugsbereich der Donau. Der österreichisch-ungarische Donauabschnitt erreichte mit 1.340 km fast die Hälfte der Gesamtlänge des Stromes und rund drei Fünftel jener Strecke, die – wenn auch anfangs teilweise nur sehr beschränkt – für Dampfer befahrbar gemacht werden konnte. Ebenso wie Serbien unterstanden auch die damaligen Fürstentümer an der unteren Donau zur Zeit Metternichs noch der türkischen Oberherrschaft. Erst durch das Eingreifen Rußlands in den griechischen Befreiungskampf und den Friedensschluß von Adrianopel wurde 1829 der Sultan gezwungen, Serbien und den Fürstentümern Moldau und Walachei eine gewisse innere Selbständigkeit zu gewähren.

Das Bemühen des Zaren, als Schirmherr der Balkanvölker aufzutreten und die untere Donau sowie die Dardanellenenge in seine Machtsphäre zu bekommen, widersprach allerdings ebenso den Interessen der österreichischen Orientpolitik wie die Bemühungen Englands, in diesem Raum, in welchem es die Verbindungswege nach seinem indischen Kolonialreich ausbauen wollte, Einfluß zu gewinnen.

Nicht minder verdächtig waren der konservativen Großmacht Österreich die freiheitlichen Tendenzen in den Donau-Fürstentümern selbst. Dies wiederum bewirkte gewisse Übereinstimmungen mit dem konservativ-absolutistischen Rußland und sogar der „Hohen Pforte“ in Konstantinopel.

Dergestalt zeigt sich der politische Hintergrund, vor dem 1829 in Wien die Gründung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft erfolgte, der überdies schon mehrfache Versuche, eine Dampfschiffahrt auf der Donau ins Leben zu rufen, vorangegangen waren. Allen diesen Vorhaben war jedoch kein oder nur ein kurzfristiger Erfolg beschieden.

AUFSTIEG ZUR GRÖSSTEN BINNENREEDEREI DER WELT

Am 13. März 1829 fand die konstituierende Generalversammlung der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft statt. An der Spitze der Aktionäre standen Mitglieder des Kaiserhauses, so u. a. der Paladin von Ungarn, Erzherzog Joseph, Staatskanzler Metternich, eine Reihe von Staatsministern und führende Bankiers und Industrielle der Kaiserstadt. Inhaber des k. k. Privilegiums waren die Engländer John Andrews und Joseph Pritchard, auf dessen Schiffslände am Floridsdorfer Spitz das nach Plänen der englischen Erfinder Boulton und Watt erste Dampfschiff, der Dampfer „Franz I.“, erbaut wurde. Die triumphale Verabschiedung des „Franz I.“ am 4. September 1830 zu seiner ersten Fahrt nach Pest war der Auftakt einer kontinuierlichen Entwicklung der Großschiffahrt auf dem Strom, die binnen weniger Jahrzehnte zur Entstehung der „größten Binnenreederei der Welt“ führen sollte.

Noch sind bis dahin jedoch ungeheure Hindernisse wirtschaftlicher, technischer und politischer Natur zu bewältigen, wobei zunächst der ärgste Feind des neuen Verkehrsmittels die Donau selbst war. Nicht grundlos hatte sie einst zwei Namen, Danubius und Ister, denn die Kataraktenstrecke durch das Banater Gebirge, und hier wiederum vor allem die Felsbarrieren des Eisernen Tores, unterteilten den Stromverlauf in zwei große Abschnitte und verhinderten die Passage größerer Schiffe – dies galt umso mehr für die aufkommende Dampfschiffahrt. Und oberhalb der Untiefen bei Gönyü sowie insbesondere zwischen Passau und der Hainburger Pforte war die Donau mehr oder minder ein gewaltiger Gebirgsfluß, der den Verkehr mit großen Booten und Dampfschiffen auf vielen Abschnitten schwerstens behinderte. Hierzu kam noch die unregelmäßige Wasserführung, bewirkt durch die klimatischen Verhältnisse in den Alpen. Hochwasser und extreme Niederwasserperioden ließen die Schiffahrt ein ständiges Ringen mit den Gewalten der Natur sein.

Sicherlich, schon zu Zeiten Maria Theresias und Josephs II. setzten umfangreiche Regulierungsmaßnahmen ein, den Weg für die Dampfschiffahrt jedoch bereitete an der mittleren und unteren Donau erst Graf Stephan Széchenyi. Er, der anfänglich der DDSG-Gründung skeptisch gegenüberstand, ließ sich durch Freiherrn von Pouthon von der Bedeutung des jungen Unternehmens überzeugen und wurde bald zu einem glühenden Verfechter des modernen Verkehrswesens sowie des Ausbaues der Donau zu einer durchgehend befahrbaren Wasserstraße. Auf einer ungemein beschwerlichen Reise erforschte er den Stromverlauf bis in das Mündungsgebiet und nützte eine Niederwasserperiode, um die Strecke des Eisernen Tores vermessen zu lassen. In Berichten an den Paladin und in einer Reihe von Aufsätzen, die in einer literarischen Beilage der in Pest herausgegebenen Zeitung „Jelenkor“ („Gegenwart“) von 1834 bis 1836 erschienen sind und auch in deutscher Sprache veröffentlicht wurden, bekannte er sich als „Bekehrter“ und wurde zum begeisternden Agitator für die Dampfschiffahrt.

Széchenyi war das moralische Gewissen und die belebende Kraft seines Volkes. Er erinnerte daran, daß Ungarn, daß der Donauraum infolge mangelnder Straßen und

Postwege gemieden und umfahren wurde, daß „man leichter und sicherer von Pesth nach New York reist als nach Konstantinopel“. Der Handelsweg nach dem Südosten ging über die Adria und das Mittelmeer und nicht auf den wesentlich kürzeren Entfernung über Land. Von Semlin nach Konstantinopel blieb überhaupt nur mehr der Saumpfad bzw. das Pferd oder die Karawane.

Nunmehr eröffnete jedoch das Dampfschiff das Tor zur Welt und wird der Isolierung des zurückgebliebenen Binnenlandes ein Ende bereiten. Széchenyi fand bei seinem Werben und Bemühen um den Ausbau der unteren Donau Verständnis und Bereitschaft bei den Fürsten der halbsouveränen Länder Serbien, Bulgarien und Walachei, ja selbst in dem seit 1829 russischen Odessa. Seitens der obersten Staatsführung und der Administration der DDSG wurde ihm Anerkennung und Vertrauen zuteil. 1834 erfolgte die Ernennung zum königlichen Kommissar für den Donauausbau in der Kataraktenstrecke.

In diesem Jahr verfügte die DDSG bereits über drei Dampfschiffe. Der Dampfer „Pannonia“ betreute die Strecke Wien bzw. Preßburg–Pest, „Franz I.“ fuhr zwischen Pest und Moldova, der Dampfer „Argo“ bediente die Strecke Kladova–Galatz. Der Kataraktenabschnitt zwischen Moldova bis Skela Gladov konnte nur mit kleineren Booten befahren oder mußte auf dem Landwege passiert werden. Von Wien bzw. Preßburg nach Galatz war daher ein mehrmaliges Umsteigen und die Einschaltung einer Überlandfahrt (Széchenyi-Straße) erforderlich.

Die zahlreichen Havarien der Dampfer sowie die oft wochenlangen Quarantäneaufenthalte in den türkischen Grenzorten bestärkten Széchenyi in der Forderung nach dem Bau weiterer DDSG-Dampfer. Gemäß dem auch heute noch, und zwar mehr denn je, für eine linienmäßige Schiffahrt gültigen Leitspruch „ein Schiff ist kein Schiff“ verlangte er zur Einführung und Aufrechterhaltung eines geregelten Passagier- und Handelsverkehrs die rascheste Bestellung neuer Einheiten und die Fortführung des Donauverkehrs zu den Hafenstädten am Schwarzen Meer und in der Levante.

Die Generalversammlung der DDSG beschloß sodann nicht nur den Bau von drei zusätzlichen Dampfschiffen, sondern beauftragte den Grafen auch mit dem Ankauf eines Seeschiffes für die DDSG in England. Széchenyi bestellte dort allerdings nur die Maschine, das Schiff, die „Maria Dorothea“, selbst wird in Triest gebaut. Die „Maria Dorothea“ bewährte sich bereits bei der ersten Fahrt so hervorragend, daß sie nicht im Schwarzen Meer, sondern im Postdienst zwischen Istanbul und Smyrna eingesetzt wurde und hierbei den Engländern bei der Betreuung dieser Aufgabe zuvorkam. Damit erfolgte der Auftakt für einen österreichischen Donau-See-Verkehr bzw. für ein den gesamten Levanterraum einschließlich Ägypten erfassendes Linienetz der DDSG, das bis Anfang der vierziger Jahre mit einer Flotte von nicht weniger als sieben Schiffen befahren wurde.

IM BLICKFELD EUROPÄISCHER GROSSMACHTPOLITIK

Immer mehr gerät allerdings die Donaumündung zu dieser Zeit in das Blickfeld der Großmächte. Rußland hat wenig Interesse an einem See-Donau-Verkehr stromaufwärts und läßt die Sulina-Mündung versanden. England will nicht nur seinen Einfluß im Mittelmeer und auf den Wegstationen nach Indien sichern, sondern gewinnt

infolge der fortschreitenden Industrialisierung im Land wachsendes Interesse an Getreidelieferungen aus den Donaufürstentümern. Und auch Frankreich will im östlichen Mittelmeer seine wirtschaftlichen und politischen Ansprüche wahren. Die Türkei selbst, einstmals an der Beseitigung der Barrieren an der mittleren und unteren Donau, die gleichsam natürliche Schutzwälle gegenüber Österreich waren, nicht interessiert, bleibt als der „kranke Mann“ des Vorderen Orients zögernd und passiv. Für die österreichische Monarchie hingegen, und hier wieder besonders auch für Ungarn, sind die Schifffahrtsverhältnisse an der unteren Donau eine Schlüsselfrage der Handels- und Verkehrspolitik. In ein besonders akutes Stadium treten die österreichisch-russischen Verhandlungen, als seitens der DDSG 140 Jahre vor der tatsächlichen Verwirklichung der Bau eines Schifffahrtskanals von Cernavoda nach Constanța vorgeschlagen wird. Es kommt schließlich zu einem Bukett gegenseitiger Handelsverträge und liberalisierender Abkommen über die Grenzformalitäten, zu Meistbegünstigungsregelungen für die westeuropäischen Mächte und Österreich usw., sodaß sich das Interesse wieder mehr auf den Flottenausbau konzentrieren konnte.

Im gleichen Sinne, wie Graf Széchenyi betonte, daß die Schiffsbarmachung der Donau ein „Reichsunternehmen“ sein muß, warb er wiederum für den Bau neuer Schiffe der DDSG sowie für die Ausgabe neuer Aktien und den Ankauf derselben.

Und nachdem er noch vor kurzem die Vorzüge der englischen Niederdruckmaschinen gegenüber den amerikanischen Hochdruckkesseln gepriesen hatte, bemängelte er nunmehr die zwangsläufig polyglotte Zusammensetzung der Schiffsbesetzungen und ruft auf, sich nicht auf ewig in der Technik unter „Albions Joch“ zu beugen, sondern auf den Nationalgeist zu bauen, auch wenn dies erst auf längere Sicht möglich sein sollte.

Als Nationalökonom erkannte er nicht nur die Bedeutung der erforderlichen Ausbildung technischer und navigatorischer Kräfte im eigenen Land, sondern auch die Frage der Finanzierbarkeit eigener Fabriksanlagen, für deren Erhaltung ein bestimmtes Auftrags- und Absatzvolumen notwendig ist. Und als Freiwirtschafter bekannte er sich dazu, daß die Dampfschiffahrt ein „rein kommerzieller Gegenstand ist, der mit dem Hauptprinzip des Handels zusammenhängt, das kein anderes ist als Gewinn“ bzw. Kapitalbildung.

In einem Artikel vom 23. Juni 1836 sah er den Zeitpunkt gekommen, daß „die Donau-Dampfschiffahrt sich immer mehr und mehr ihr zweckmäßigeren und gründlicheren Entwicklung nähert“, und ließ, nachdem er sich schon früher mit der damals aktuell werdenden Verbindung zwischen Rhein und Donau über den König-Ludwig-Kanal befaßt hatte, als baldige Zukunftsvision die linienmäßige Schiffahrt von Ulm bis nach Alexandrien erstehen.

War für Széchenyi die Regulierung der Flüsse eine Aufgabe des Staates, so galt für ihn der Schiffsbau und die Herstellung der Dampfmaschinen als „Pflicht und Geschäft der Unternehmer“. Und wenn auch alle bis 1836 von der DDSG eingesetzten Schiffe – in den ersten Jahren wurden sie nur vom Unternehmen erworben und für den Betrieb an Andrews verpachtet – in Wien hergestellt worden waren, so hielt er zwar weiterhin am zentralen Firmensitz der Reederei in der Kaiserstadt fest, die Standortfrage für eine eigene Werft wollte er jedoch zugunsten von „Budapest“ geregelt wissen. Trotz mancher Vorzüge des heutigen Bereiches der Werft Újpest am linken Donauufer plädierte er für Altopfen, denn „Ofen bietet geschickte Hände und manche Annehmlichkeit des Lebens, der Hafen ist gegen Eisgang geschützt... und die Möglichkeit (gegeben), Schiffe von Stapel zu lassen“.

DIE GRÜNDUNG DER DDSG-WERFT ALTOFEN

So kam es dann nach der Lösung des Pachtverhältnisses zwischen DDSG und Andrews 1835 durch die Reederei zum Bau der Werft und des Hafens in Altopfen. Damit wurde ein entscheidender Grundstein für die weitere Expansion der Donauschifffahrt gesetzt, ebenso aber auch dafür, daß es neben dem Aufstieg zum größten Binnenschifffahrtsunternehmen der Welt auch einen zur größten Binnenwerft Europas geben sollte.

1836 läuft mit dem Personenraddampfer „Arpad“ das erste Schiff von der Helling in Altopfen – es ist das achte der wachsenden DDSG-Flotte. Ausgenommen die Seeschiffe und die später von anderen Reedereien, welche von der DDSG übernommen wurden, angekauften Einheiten ist die neue Werft künftig hin der fast ausschließliche Lieferant für die Schiffe des Unternehmens sowie naturgemäß auch die große Reparaturwerft bzw. bis Anfang der fünfziger Jahre auch die einzige.

Széchenyi hat sein Ziel erreicht. Budapest ist für Betrieb und Technik das Zentrum der DDSG geworden; doch stürmt er nun für ein weiteres Projekt voran: Für den Bau einer Kettenbrücke zwischen Ofen und Pest, welche die seit 1788 bestehende Pontonbrücke ersetzen sollte. 1845 werden die in England bestellten Glieder für diese Kettenbrücke der erste und für Ungarn wohl auch einer der wenigen Großtransporte sein, die über den Rhein-Main-Donau-Weg nach Budapest durchgeführt werden und den soeben fertiggestellten König-Ludwig-Kanal von Nürnberg nach Kelheim benutzen. Kurz zuvor war Széchenyi zum Leiter der bei der Königlichen Statthalterei in Ofen geschaffenen Kommission für das gesamte ungarische Verkehrswesen geworden. Es war das zweite offizielle Staatsamt, zu dem er berufen worden war. Das dritte war jenes eines Verkehrsministers in der Revolutionsregierung des Grafen Ludwig Batthyány im Jahr 1848, aus dem er sich, bekämpft von seinem großen Gegenspieler Ludwig Kossuth, krank zurückzog und einem tragischen Schicksal entgegenging (1860 †).

VON ULM BIS KONSTANTINOPEL

Die staatspolitische Bedeutung des Donauverkehrs wurde 1826 durch die Einrichtung einer eigenen Zentraldirektion für Donauschifffahrtsfragen in Wien unterstrichen, in der Staatskanzler Metternich selbst den Vorsitz führte. Sie nahm zunächst auf die Sicherung eines Anschlußdienstes von der Donaumündung nach Odessa durch russische Schiffe Einfluß. Ein Jahr später wurde nach Sprengungen im Greiner Strudel der Verkehr von Wien stromaufwärts bis Linz aufgenommen. Am 17. September 1837 erreichte mit der „Maria Anna“ das erste DDSG-Schiff die oberösterreichische Landeshauptstadt, in der einen Monat später von Regensburg herabkommend der erste Dampfer „Ludwig“ der Königlich bayerisch-württembergischen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft eintraf. Mit dieser wurde durch Vertrag ein Anschlußlinienverkehr Wien–Linz–Passau–Regensburg vereinbart. Für 1838 wurde ein Liniendienst von Ulm bis nach Konstantinopel eröffnet.

Die zunehmende Frachtenbeförderung brachte nunmehr die Trennung von Personenschifffahrt und Frachtschifffahrt. In Altopfen begann mit dem Bau eigener Zugschiffe bzw. Remorqueure und Frachtkähnen aus Eisen eine Neuerung, die auch an der oberen Donau erstmals an der von dem aus Altopfen zugewanderten Ignaz Mayer 1840 in Linz gegründeten Schiffswerft aufgenommen wurde.

DER SEEVERKEHR GEHT AUF DEN ÖSTERREICHISCHEN LLOYD ÜBER

Indessen hatte sich die österreichische Seefahrts- und Orienthandelspolitik dem Adriahafen Triest zugewendet und dem 1832 gegründeten Österreichischen Lloyd, der mit großen Anfangsschwierigkeiten zu ringen hatte. Dies sowie die Konzeptionen der beginnenden großräumigen Planung eines die gesamte Monarchie erfassenden Eisenbahnnetzes und hier wiederum der Nord-Süd-Verbindung Prag-Triest, bewog die Staatskanzlei, auf die DDSG einzuwirken, ihre Seeschiffe sowie die dem See- verkehr dienenden Einrichtungen an den Lloyd abzutreten, der hierdurch binnen weniger Jahre zur größten Dampfschiffahrtsreederei des Mittelmeeres aufsteigen konnte.

Eine gewisse Entschädigung für die Beschränkung des Unternehmens auf den Binnenverkehr war 1846 die Verleihung eines neuen, jegliche Konkurrenz ausschließenden Privilegs, das allerdings mit verstärkter staatlicher Mitbestimmung verbunden war. Trotz schwerer Rückschläge in den Revolutionsjahren 1848/49 verfügte die DDSG 1852 schon über eine Flotte von 71 Dampfschiffen und 233 Güterkähnen. Auch auf der Theiß und der Save war bereits der Dampferverkehr aufgenommen worden. Die größere Betriebsdichte auf der oberen Donau gab 1852 den Anstoß zur Errichtung einer Reparaturwerft in Korneuburg.

SYMBIOSE ZWISCHEN SCHIFFFAHRT UND BERGBAU

Zu einem akuten Problem wurde die Kohleversorgung. Dies führte zur Erwerbung eigener Kohlenfelder im Fünfkirchner Bezirk (Pécs) sowie in der Folge zum Bau einer Bahnlinie Fünfkirchen-Mohacs mit Zweigstrecke Szabolcs-Üszög. Diese Betriebe erreichten im Lauf der kommenden Jahrzehnte höhere Anlagenwerte als die Schiffahrt selbst und waren etwa nach dem Ersten Weltkrieg die entscheidende Einnahmenquelle der DDSG, durch welche die Aufrechterhaltung der Schiffahrt überhaupt ermöglicht war. Damit begann, von der Bedarfsdeckung mit einem Betriebsmittel ausgehend, für die DDSG eine ähnliche Entwicklung, wie sie etwa bis heute am Rhein verbreitet ist, nämlich die Symbiose zwischen Kohle als Massengut und Binnenschiffahrt als Verkehrsträger. Allerdings war bzw. ist am Rhein die Kohle das Primäre, während es seinerzeit an der Donau die Schiffahrt gewesen ist.

Doch wird nun wieder einmal die Donauschiffahrt Instrument und im weiteren bezüglich ihrer Privilegien nicht zuletzt auch Opfer der österreichischen Balkanpolitik. Der neuerliche Einfall Rußlands in die der türkischen Oberhoheit unterstehenden Donaufürstentümer ruft England und Frankreich auf den Plan und führt zum Ausbruch des Krimkrieges. DDSG-Schiffe werden für Transporte österreichischer Armeeeinheiten mobilisiert, die gemeinsam mit türkischen Truppen die Donaufürstentümer besetzen. Im Frieden von Paris verliert Rußland die Kontrolle über die Donaumündung, das Schwarze Meer wird neutralisiert. Aber auch Österreich zieht aus seiner schwankenden Politik keinen Vorteil.

DAS ERSTE DONAUREGIME

Im Pariser Vertrag von 1856 wird aufgrund der bereits im Wiener Kongreß von 1815 festgelegten Prinzipien die Donauschiffahrt internationalisiert, die Donaumündung dem Reglement und der technischen Betreuung einer „Europäischen Donaukommission“ unterstellt, der neben den beiden Anrainerstaaten Österreich und Türkei auch

Frankreich, Großbritannien, Preußen und Sardinien (das spätere Königreich Italien) gehörten, und welche als völkerrechtliches Organ Polizeigewalt und das Recht erhielt, im Mündungsbereich Kriegsschiffe zu stationieren. Für die Schiffbarkeit des Stromes von Braila bis Ulm sollte eine „Uferstaatenkommission“ sorgen, die allerdings auf Betreiben Österreichs am Cabotagerecht der Anrainerländer bzw. dem Ausschluß der Flaggen von Nichtuferstaaten mit Ausnahme der See-Donau festhielt und nie wirksam aktiviert wurde.

Das Ausschließlichkeitsprivileg der DDSG war jedoch damit verloren. Das Unternehmen erhielt zwar bis 1880 vom Staat als Aktiengesellschaft eine Ertragsgarantie zuerkannt, mußte sich jedoch hierfür verpflichten, das inzwischen auf mehr als 4.000 km angewachsene Betriebsnetz nicht nur verkehrsmäßig zu betreuen, sondern auch bezüglich der Flussregulierung zu erhalten, den Postdienst zu gewährleisten und für Militärtransporte zur Verfügung zu stehen. Neuerdings wurde damit die Donauschiffahrt als eine nicht nur wirtschafts- und verkehrsmäßig, sondern auch großmacht-politisch eminent wichtige Komponente der Habsburger-Monarchie charakterisiert. Ein beredter Anwalt hierfür war Freiherr Ludwig von Forgatsch, der sowohl dem Frankfurter Parlament von 1848 als im weiteren auch dem österreichischen Ministerpräsidenten, der Akademie der Wissenschaften in Wien, der DDSG-Administration und anderen Institutionen eine Denkschrift vorlegte, in der er die Donau als eine „Lebensfrage“ für die österreichische Monarchie darstellte und die Schaffung einer eigenen Donaukommission forderte, welche für die politischen, kommerziellen, finanziellen und insbesondere auch für die Fragen der Stromregulierung zuständig sein sollte. Meinte noch Széchenyi, daß auf der Donau infolge der unterschiedlichen Schiffahrtsverhältnisse im Verkehr bis zur Mündung stets ein Umladen von kleineren auf größere Schiffe usw. erforderlich sein werde, so will Forgatsch nun schon den kontinuierlichen Transport gewährleistet wissen, richtet er sein Augenmerk besonders auf die Verbindung zum Rhein und andererseits auf das Projekt des Suez-Kanals, wobei er verkündet, daß dann, wenn die Donau von der Mündung bis Gönyü auf eine durchgehende Fahrwassertiefe von 12 Schuh (ca. 3,85 m) ausgebaut sein werde, Wien für künftige Ostindienfahrer eine Seestadt sein könnte wie London an der Themse und ein der britischen Hauptstadt oder Paris gleichwertiges Zentrum des Welthandels.

An diese Vision fügte Forgatsch ein detailliertes Konzept für Regulierungsmaßnahmen und den Hafenausbau an der österreichischen Donau, wobei er den in späteren Jahren tatsächlich realisierten Donaudurchstich bei Wien sowie auch die Linzer Hafenanlagen projektierungsmäßig und zum Teil auch organisatorisch mit bewundernswerter Prägnanz vorzeichnete.

NATIONALSTAATLICHE INTERESSEN DRÄNGEN VORAN

Konzentrierte sich Széchenyi auf Ungarn und dessen Stellung innerhalb des großen österreichischen Kaiserreiches, so war für Forgatsch die gesamte Mitte Europas bzw. das mit dem Deutschen Bund vereinigte Habsburger-Reich das Wesentliche. Beide bekannten sich zu einem großräumigen Denken, während nunmehr – und hier insbesondere in Ungarn – nationalstaatliche Interessen in den Vordergrund treten sollten.

Nach dem Erlöschen des Ausschließlichkeitsprivilegs der DDSG konstituierte sich sowohl in der ungarischen Reichshälfte als auch an der bayerisch-österreichischen Donau alsbald eine ganze Reihe von privaten kleineren und größeren Schiffahrts-

unternehmen, von denen sich jedoch nur ganz wenige auf Dauer gegen die mächtige DDSG behaupten konnten. Die Mehrzahl sah sich veranlaßt, den Flottenbestand an die Großreederei zu verkaufen. Nur wenige Unternehmen von bloß lokaler Bedeutung blieben bestehen.

Im 50. Jahr ihres Bestandes, fünf Jahre nach der Eröffnung des Wiener Donaudurchstiches und zwei Jahre nach dem Frieden von S. Stefano und dem Berliner Kongreß, durch den Rußland mit Bessarabien wieder an die Donaumündung vorrückte, Rumänien, Serbien und Montenegro selbständig werden sowie Bulgarien eine Teilautonomie erhält – zwei Jahre nach der Okkupation Bosniens und der Herzegowina –, war die DDSG mit 188 Dampfschiffen, 750 Güterbooten und 100 Spezialfahrzeugen zur größten Binnenschiffahrtsreederei der Welt geworden. Sie dominierte auf der gesamten Donau, den schiffbaren Strecken von Drau, Theiß und Save sowie deren Nebenflüssen und den Kanalverbindungen im Südostraum. Sie verfügte über eigene Werften in Altofen, in Korneuburg und Turnu Severin (1892 wieder aufgelassen), über eigene Bergwerke und Eisenbahnen. Diese Expansion der DDSG dauerte bis zur Jahrhundertwende und darüber hinaus noch weiter an.

DAS „EISERNE TOR“

Aber noch immer ist an der unteren Donau das „Eiserne Tor“ ein großes Hindernis, das trotz Regulierungsmaßnahmen Ende der vierziger Jahre durch die DDSG in vielen Monaten des Jahres den Verkehr lahmlegte, und auch zwischen Wien und Budapest lassen nach wie vor die Untiefen bei Gönyü nur einen geleichterten Frachttransport zu.

Im Berliner Vertrag von 1878 hatte sich Österreich-Ungarn verpflichtet, „die Hindernisse zu beseitigen, die sich der Schiffahrt am Eisernen Thore und bei den Katarakten entgegenstellen“. Diese Aufgabe, welche dem 1867 zur Doppelmonarchie gewordenen Gesamtreich oblag, wurde im Zuge der periodisch immer wieder erfolgenden wirtschaftlichen Ausgleichsverhandlungen von der ungarischen Reichshälfte übernommen, die sich damit jedoch Zeit ließ. Das „Eiserne Tor“ war ebenso eine gewisse Schranke gegen die Konkurrenzierung rumänischer Getreideexporte nach Westen wie die Furten bei Gönyü noch immer eine Differenzierung der Donaupositionen von Wien und Budapest zugunsten der ungarischen Hauptstadt bewirkten.

Erst nachdem 1884 Österreich die Arlbergbahn fertiggestellt und damit dem ungarischen Getreide einen günstigen Weg nach Westeuropa eröffnet hatte und außerdem mit der Verstaatlichung der priv. Staatseisenbahngesellschaft (StEG) in der ungarischen Reichshälfte die immerhin schon beachtliche StEG-Donauflotte dem Schiffahrtsunternehmen der ungarischen Staatsbahnen (MAV) einverleibt wurde, welches dann seinerseits den Grundstock für die 1894/95 ins Leben gerufene Ungarische Fluß- und Seeschiffahrts AG (MFTR) bildete, kam es im Millenniumsjahr 1896 im Zuge der Tausendjahrfeierlichkeiten Ungarns auch zum festlichen Abschluß der Regulierungsarbeiten am „Eisernen Tor“. Der erste Neubau der neuen Reederei, der Personendampfer „J. Ferencz Joszef“, fungierte bei der Eröffnungsfahrt als Staatsyacht mit dem Kaiser an Bord und den Königen von Rumänien und Serbien.

Die MFTR vergab Aufträge für eine Vielzahl von Passagierschiffen, Schleppdampfern und Güterkähnen. Diese Bestellungen gingen an die in den vorangegangenen Jahrzehnten in Újpest erstandenen ungarischen Werften mit Ausnahme eines von der Werft Linz gelieferten Personendampfers. Die DDSG-Werft in Obuda wurde gewissermaßen als Fremdkörper für die ungarische Schiffahrt betrachtet.

Immerhin kam es jedoch schon 1894 zu einem Übereinkommen zwischen DDSG und MFTR über die Betreuung des linienmäßigen Personenverkehrs von Semlin nach Galatz und regelmäßigen Kursen für den Stückgut- und Eilgutverkehr mit sogar sektoraler Einnahmenaufteilung. Offenbar war das Einvernehmen auf der Ebene der betrieblichen und kommerziellen Praxis besser als in den höheren Regierungssphären.

DIE DDSG - EIN GROSSKONZERN

Das Jahr 1893 war für die DDSG zwar nicht wirtschaftlich, aber hinsichtlich der Größenordnung zweifelsohne jenes der stärksten Expansion. Die Summe des betreuten Wasserstraßennetzes betrug 5.250 km, die Länge der Eisenbahnlinien rund 68 km, der Flottenbestand erreichte 1.230 Einheiten, hiervon 154 Raddampfer, 25 Schraubenschiffe und acht KettenSchiffe, 770 eiserne Transportkähne mit 286.144 t Tragfähigkeit und 273 Spezialfahrzeuge. Ferner wies das Unternehmen einen beachtlichen Stand an Eisenbahnfahrzeugen auf sowie 180 Agentien und darüber hinaus eine Vielzahl von Frachtagenturen. Die Hauptwerft in Obuda umfaßte nahezu einen Quadratkilometer Fläche. Neben ihr gab es die Werft Korneuburg sowie Reparaturwerkstätten in Wien, Budapest, Semlin und Galatz. Die von den Grubenfeldern bei Fünfkirchen geförderte Kohlenmenge war auf rund 500.000 t angestiegen, die Menge der erzeugten Bricketts erreichte 34.189 t, das Koksquantum 3.188 t. Im Fünfkirchner Gebiet unterhielt die DDSG u. a. eine Kirche, acht Schulen, 351 Arbeiterwohnhäuser und vier Gaststätten.

Die DDSG war zu einem Großkonzern geworden. Dennoch erfolgten sowohl innerhalb der österreichisch-ungarischen Monarchie als auch in allen anderen Donauländern neue Unternehmensgründungen und Initiativen. 1911 zählte etwa die Flotte der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft elf Dampfer und 99 Schleppkähne. Daneben gab es die Gagarin'sche Reederei im nunmehr wieder russischen Odessa sowie die staatliche Reederei in Serbien und die rumänische Schiffahrt. Auch die MFTR erwarb im Laufe der Jahre eigene Kohlengruben.

DAS WASSERSTRASSEN-AUSBAUPROGRAMM VON 1901

1901 wurde unter Ministerpräsident Dr. Ernest von Koerber im österreichischen Reichsrat ein Gesetz über den Bau von Wasserstraßen verabschiedet, das folgende Projekte vorsah:

1. den Bau eines Donau-Oder-Kanales,
2. den Bau eines Schiffahrtskanals von der Donau bis zur Moldau und die Regulierung der Moldau von Budweis bis Prag,
3. die Errichtung einer Schiffahrtsstraße vom Donau-Oder-Kanal zur mittleren Elbe nebst deren Ausbau von Melnik bis Jaromer,
4. die Herstellung einer schiffbaren Verbindung vom Donau-Oder-Kanal zum Stromgebiet der Weichsel und bis zum Dnjestr.

Die Realisierung dieses weitgespannten Programms wurde sodann durch den Ausbruch des Ersten Weltkrieges zunichte gemacht. Unter dem Eindruck der Blockade der Mittelmächte wandte sich das Interesse einer modernen Großschiffahrtsverbindung zwischen Rhein und Donau sowie der Projektierung eines Constanta-Kanales von Cernavoda zum Schwarzen Meer und Kanalplänen von der Donau zur Adria zu.

DIE DONAUSCHIFFAHRT AM VORABEND DES ERSTEN WELTKRIEGES

Am Vorabend des Ersten Weltkrieges umfaßte die internationale Donauflotte 332 Zugschiffe, 96 Passagierschiffe sowie 2.479 Güterkähne mit einer Tonnage von 1.125.080 t. Hiervon vereinigte die DDSG auf sich 30 Prozent der Dampfschiffe, 50 Prozent der Passagierschiffe und 48 Prozent der Güterkähne mit 41 Prozent der Tonnage, die Königlich Ungarische Fluß- und Seeschiffahrts AG rund 16 Prozent der Dampfschiffe, der Passagierschiffe und Kähne. Nimmt man die Flottenstärke der österreichisch-ungarischen Monarchie in ihrer Gesamtheit, so unterstanden ihr nicht weniger als 75 Prozent aller auf der Donau verkehrenden Dampfschiffe mit 86 Prozent der Tonnage sowie 85 Prozent aller Güterkähne mit adäquatem Anteil an der Tragfähigkeit.

1914 betrug der Güterverkehr auf der gesamten schiffbaren Donau etwa 11,5 Mio. t bzw. mehr als der Umschlag über die Adria-Häfen Österreich-Ungarns. Bemerkenswert ist, daß am Donau-See-Verkehr über Sulina, der ca. 1,7 Mio. t erreichte, Großbritannien mit rund 45 Prozent beteiligt war, Österreich mit 10,5 Prozent und Ungarn mit 7,5 Prozent sowie Italien mit etwas mehr als 10 Prozent.

Eine 1916 in Budapest abgehaltene große Donau-Konferenz der damaligen Mittelmächte, an der die Großstädte und Wirtschaftsorganisationen teilnahmen, beschloß, daß im Zusammenhang mit einem europäischen Wasserstraßennetz auch ein einheitliches Rechtssystem der Binnenschifffahrt geschaffen werden sollte. Ein Jahr später waren DDSG und MFTR gemeinsam die Paten für die Gründung einer bulgarischen Staatsreederei auf der Donau.

DAS NEUE INTERNATIONALE DONAUREGIME

Wie bereits angedeutet, hatte sich schon vor 1914 im Mündungsverkehr die Wirksamkeit jener Mächte angezeigt, welche nach dem Ende des Ersten Weltkrieges an der Donau besonders aktiv wurden; durch seinen Ausgang mußte die DDSG rund zwei Drittel ihrer Zugschiffe, die Hälfte ihrer Güterkähne und ein Viertel ihrer Passagierschiffe, die ungarische MFTR ein Zehntel der Passagierdampfer sowie rund die Hälfte der Zugschiffe und Güterkähne an die Sieger- und Nachfolgestaaten abgeben. Die MFTR mußte außerdem noch ihre Werften in Komorn und Orsova an die Tschechoslowakei und Rumänien abtreten, während die DDSG, die ihre Hauptbesitzungen an Werftpotential und Kohlegewinnung in Ungarn hatte, die meisten ihrer Werften behielt. Von den 4.119 km Flußstrecke, die sie vor dem Kriege im Frachtdienst befahren hatte, büßte sie allerdings rund ein Drittel ein.

Im Gefolge der Pariser Vororteverträge (Versailles, St-Germain, Trianon und Neuilly) kam es auch zu einer Neuordnung des Schiffahrtsregimes auf der Donau. Die Pariser Konvention von 1921 reaktivierte zwar die für die See-Donau zuständige Europäische Donaukommission, doch bestand diese bis auf weiteres nur aus den Vertretern Frankreichs, Großbritanniens, Italiens und Rumäniens. Die Bildung der internationalen Donaukommission, welche die Kompetenz für die Donau von Braila bis Ulm sowie die wichtigen Zuflüsse und Seitenkanäle erhielt, wurde von Belgien, Großbritannien, Frankreich, Italien, Griechenland, Rumänien, Jugoslawien und der Tschechoslowakei beschlossen; die Vertreter Deutschlands, Österreichs, Ungarns und Bulgariens waren hierbei lediglich anwesend, hatten jedoch keine Mitsprache.

Trotzdem sich in der neuen internationalen Donaukommission die Mitglieder zu 75 Prozent aus Nichtuferstaaten zusammensetzten und damit das Donauregime als Einflußsphäre der Siegermächte deklariert wurde und trotz der Verluste im Flottenbestand der österreichischen und der ungarischen Schiffahrt sowie der auf dem Strom neu auftauchenden Flaggen Frankreichs, Englands und der Niederlande konnte im Laufe der Zeit wieder eine gewisse Konsolidierung erreicht werden. Der Donauraum blieb weiterhin eine Realität im Wirtschaftsverkehr. Und war einerseits das politische Geschehen weitgehend von dem Bestreben gezeichnet, an die Stelle der einstigen Ordnungsmacht der Donau-Monarchie neue Konstellationen zu setzen, um einem europäischen Debakel vorzubeugen, so erfuhr trotz aller nationalwirtschaftlichen Tendenzen der gegenseitige Warenaustausch der Länder des Donauraumes eine neuerliche Belebung. Bereits 1924 erreichte der Anteil der unteren Donauanlieger mehr als 40 Prozent des österreichischen Außenhandels.

Das starke westeuropäische Interesse an der Donauschiffahrt äußerte sich nicht zuletzt darin, welches ausländische Kapital sich nunmehr an der DDSG beteiligte. 1923 war es die britische Danube Navigation Co, welche eine 300.000-Pfund-Anleihe der DDSG übernahm, wofür diese den Bergwerksdistrikt Fünfkirchen verpfänden mußte. Gemeinsam mit der ungarischen MFTR kaufte jedoch ein Jahr später die DDSG nicht nur Aktien der Süddeutschen Dampfschiffahrts-Gesellschaft, sondern begann sich auch aus der Verbindung mit dem englischen Kapital zu lösen. Ein Teil der Flotte der Danube Navigation Co wurde von der DDSG und MFTR angemietet und später käuflich erworben.

DIE BETRIEBSGEMEINSCHAFT DER DONAUREEDEREIEN

Die österreichisch-ungarische Kooperation wurde das Anfangsstadium einer Betriebsgemeinschaft, der sich späterhin der Bayerische Lloyd, die Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft sowie die Schiffahrten der Tschechoslowakei, Jugoslawiens, Rumäniens und schließlich 1929 auch noch die damals niederländisch dominierte COMOS und die französische Donauschiffahrt anschlossen. Diese Betriebsgemeinschaft ist ein bis heute für das gesamte europäische Binnenschiffahrtswesen gültiges Musterbeispiel der Zusammenarbeit von Schiffahrtsgesellschaften geworden.

Für die DDSG wurde Mitte der dreißiger Jahre die Kooperation mit einer italienischen Finanzgruppe eine Komponente des Überlebens in der Zeit der Weltwirtschaftskrise, wobei sogar auch wiederum neue Investitionen für die Flotte vorgenommen werden konnten.

In den späten dreißiger Jahren bzw. vor Ausbruch des Zweiten Weltkrieges waren in der internationalen Donauschiffahrt elf Flaggen vertreten mit folgenden Unternehmen:

Deutschland: BL (Bayerischer Lloyd Schiffahrts-A.G., Regensburg), Wallner (Josef Wallner Bayer. Schiffahrts- und Hafenbetriebs-GmbH, Deggendorf);

Österreich: DDSG (Erste Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft, Wien), COMOS (Continentale Motorschiffahrts-Gesellschaft AG, Wien);

Tschechoslowakei: ČSDP (Čechoslovakische Donauschiffahrts AG, Bratislava);

Ungarn: MFTR (Ungarische Fluß- und Seeschiffahrts-AG, Budapest);

Jugoslawien: JRP (Jugoslawische Flusschiffahrt, Belgrad), SBD (Srpsko Brodarsko Brustvo, Belgrad – Serbische Dampfschiffahrtsgesellschaft), BP (Braun und Piry)

Schiffahrtsgesellschaft, Apatin), Schulz (Simon Schulz Schiffahrtsunternehmung, Pancevo), Hribrod (Kroatische Flusschiffahrts-AG, Zagreb);

Rumänien: NFR (Navigatiune Fluvială Română, Bukarest), SRD (Societate Anonimă Română de Navigatiune pe Dunăre, Bukarest), STAD (Societate Anonimă Română de Transporturi pe Apă și Depositare, Bukarest);

Bulgarien: BRP (Bulgarische Flusschiffahrt, Russe);

England: AD (Anglo-Danubian Transport Company Ltd., London);

Frankreich: SFND (Société Française de Navigation Danubienne, Paris/Brăila);

Italien: SINDA (Societate Italiana di Navigazione Danubiana, Rom).

Mehr als 90 Prozent des Flottenbestandes führten allerdings die Flaggen des BL (8,2 %), der DDSG (20,1 %), der MFTR (12,5 %), JRP (21,8 %), ČSDP (7,7 %) und der rumänischen Reedereien SRD sowie NFR (13,1 %).

Die Jahre 1938/39 bedeuteten sowohl für Europa als auch für die Länder an der Donau und hier insbesondere für die österreichische Donauschiffahrt und für jene Ungarns einen schicksalhaften Einbruch. Die DDSG wurde dem Hermann-Göring-Konzern eingegliedert und damit zwangsweise mehrheitlich in das Eigentum des Deutschen Reiches übergeführt. Die Werft Altona wurde für das Flottenbauprogramm der deutschen Kriegswirtschaft beansprucht. Die Kohlenbergwerke und alle anderen Einrichtungen gerieten unter das Diktat der Kriegswirtschaft des Dritten Reiches.

DAS ENDE DES „DDSG-IMPERIUMS“

Damit zeichnete sich aber bereits das Ende jener Periode in der Donauschiffahrt ab, welche davon geprägt war, daß etwa die DDSG den Zusammenbruch des großen Wirtschaftsgebietes der einstigen Monarchie besser überdauert hatte als manche andere Wirtschaftssparten, so etwa das Bankwesen der k. u. k. Metropole Wien, dessen Umstellungsschwierigkeiten Ende der zwanziger Jahre mehr oder minder den Anstoß zum Ausbruch der Weltwirtschaftskrise gegeben hatten.

Das weitgespannte Stützpunktesystem der DDSG im Donauraum hatte noch weiterhin bestanden und wurde faktisch erst 1945, die Iure sogar erst durch den österreichischen Staatsvertrag von 1955 liquidiert. Aufgrund seiner Bestimmungen mußten sämtliche ausländischen Vermögenswerte der DDSG an die UdSSR abgetreten werden, die im Zweiten Weltkrieg wohl die größten Schäden und Menschenverluste erlitten hat; außerdem waren als Ablöse für die Anlagen im östlichen Österreich zwei Millionen Dollar zu zahlen. Damit hatte die DDSG außer neuerdings 64 Prozent ihres Schiffsbestandes rund 85 Prozent ihres Gesamtvermögens verloren.

Das Ende der Zweiten Weltkrieges war für die österreichische Donauschiffahrt in unternehmensgeschichtlicher Hinsicht somit die noch einschneidendere Zäsur als das Jahr 1918.

Zu den von der UdSSR übernommenen Betrieben gehörte auch die Werft Obuda der DDSG, die Bergwerke in Fünfkirchen usw., die zunächst, ähnlich wie die Restbestände der MFTR-Flotte, in gemeinsame ungarisch-sowjetische Unternehmen übergeführt und später häufig von Ungarn in das Nationaleigentum übernommen wurden. Heute ist der unter der Firmenbezeichnung „GANZ Danubius“ zusammengefaßte Komplex von Werften, Kranbaubetrieben usw. in weltweitem Vergleich sicherlich einer der größten Zusammenschlüsse von Produktionsunternehmen, die der Binnenschiffahrt und dem Binnenhafenumschlag dienen.

NEUER AUFBAU

Die Werft Korneuburg, die erst 1955 wieder in österreichischen Besitz zurückkehrte, wurde zunächst als selbständiges Unternehmen geführt und 1974 mit der Werft Linz zur „Österreichischen Schiffswerften AG Linz – Korneuburg“ fusioniert, wobei diese Firma aufgrund ihrer hochqualifizierten Leistungen zu einem überaus bedeutsamen Faktor der österreichischen Exportindustrie geworden ist.

Die internationale Güterflotte auf der Gesamt-Donau umfaßt nach dem Stand der Statistik der Donaukommission zum Jahreswechsel 1984/85 5.225 Einheiten und eine maschinelle Kraftausstattung von 792.469 kW. In Anbetracht der Dominanz der sowjetischen Donauflotte mit mehr als einem Fünftel der Tragfähigkeit und etwa einem Drittel der Kraftausstattung ist in der relativen Größenordnung der Schifffahrten Österreichs und Ungarns im Vergleich zu 1914 oder auch zu den dreißiger Jahren zwangsläufig eine starke Reduzierung eingetreten. Leistungsmäßig zählen die beiden Schifffahrten jedoch zu den modernsten am Strom.

DIE BELGRADER DONAUKONVENTION VON 1948

Durch die Donaukommission, das völkerrechtliche Organ nach den Bestimmungen der Belgrader Donaukonvention von 1948, welche das frühere Rechtsregime auf der Donau abgelöst und bei Aufrechterhaltung des Prinzips der Schifffahrtsfreiheit hinsichtlich der Mitgliedschaft und Administration auf die Uferstaaten konzentriert hat, erhielt in internationaler Sicht Budapest zusätzliches Gewicht als Donaumetropole. Sowohl hierdurch wie auch durch seine Schiffsbauindustrie ist die ungarische Hauptstadt damit in vieler Beziehung zu dem geworden, was unter anderen Zeit- und politischen Kräfteverhältnissen im mitteleuropäischen Raum Stephan Széchenyi einst vorgeschwebt ist.

Die Partnerschaft zwischen Österreich und Ungarn an der Donau ist hierbei heute von wesentlich weniger Problemen und sich überschneidenden Interessen belastet als zur Zeit der Doppelmonarchie und des sich immer wiederholenden Tauziehens zwischen den beiden Reichshälften. Die im Donauraum nun einmal stets und auch heute wirksamen Großmachtendenzen sind zweifelsohne solider fundiert als in der Zwischenkriegszeit und damit für die kleineren Staaten bezüglich der Wahrung ihrer Eigenständigkeit gewissermaßen „praktikabler“.

DONAU UND RHEIN IN EUROPÄISCHER SICHT

Zur verkehrspolitischen Situation in europäischer Sicht von heute sei zunächst festgestellt, daß das Einzugsgebiet der Donau mit 817.000 km² etwa ein Zwölftel des Kontinents umfaßt und viermal so groß wie jenes des Rheins ist, die schiffbare Länge übertrifft jene des Rheins um nahezu das Dreifache. Während jedoch auf dem Rhein auf nur 840 km Schifffahrtsstraße 1986 rund 286 Mio. t befördert wurden, waren es auf der Donau 1986 lediglich 91,5 Mio. t gewesen, also knapp ein Drittel des Volumens auf dem Rhein – der dichtest befahrenen Wasserstraße der Welt.

Immerhin beträgt der Gesamtgüterverkehr auf der Donau gegenüber der Zwischenkriegszeit trotz konjunktureller Rückschläge in den allerletzten Jahren noch immer rund das Zehnfache der früheren Menge, während er auf dem Rhein in diesem Zeitraum sich nur mehr etwa verdreifacht hat. Wesentlich hierfür ist der Umstand, daß die Rheinregion schon seit dem vorigen Jahrhundert der industrieintensivste

Ballungsraum des Kontinents ist, hingegen die Donauländer bis auf Bayern, Österreich und die ČSSR wirtschaftlich bis nach dem Zweiten Weltkrieg vornehmlich agrarisch orientiert waren. Der Industrieindex in den südöstlichen Donauländern ist im Vergleich zu den dreißiger Jahren durchschnittlich auf das Sechsfache angestiegen, in der bereits seit langem hochindustrialisierten Rheinregion lediglich auf noch das Zweifache.

Dies sind allerdings nur relative Vergleiche. Sowohl die Siedlungsdichte als auch die Wirtschaftskraft der Rheinregion ist ungleich größer als jene des Donauraumes. Am Welthandel ist die Rheinregion sowohl auf der Ein- als auch auf der Ausführseite zu etwas mehr als einem Fünftel beteiligt, die Länder an der Donau lediglich zu knapp einem Zwanzigstel (4,2 %) und im Export nicht einmal zu einem DreiBigstel (3 %).

DIE WIRTSCHAFTLICHE DYNAMIK DER RHEIN-MAIN-DONAU-VERBINDUNG

Die Rhein-Main-Donau-Transversale wird jedoch über die Einzugsgebiete der beiden Stromsysteme im engeren Sinne hinausgreifen und auch die beiden großen Wirtschaftsblöcke einander näherbringen, welche das Bild Europas von heute prägen, nämlich den Wirtschaftsraum der EG und den der Länder des COMECON bzw. des Rates für gegenseitige Wirtschaftshilfe. Die EG-Länder umfassen insgesamt 1,41 Mio. km² mit mehr als 251 Millionen Einwohnern und sind am Welthandel zu einem Drittel beteiligt. Die sieben europäischen Länder des COMECON umfassen flächenmäßig 6,56 Mio. km² und bilden einen Markt von 343 Millionen Menschen; am Welthandel nimmt das COMECON jedoch nur zu einem Zehntel Anteil.

Zweifelsohne wird nach Realisierung der Rhein-Main-Donau-Verbindung dem Transportgeschehen auf dem europäischen Wasserstraßensystem in mancher Hinsicht die Funktion eines kommunizierenden Gefäßes zukommen.

Es liegt hierbei nicht nur an der wesentlich geringeren Siedlungs- und Industriedichte des Einzugsgebietes der Donau, daß die internationale Donauflotte zahlen- und tonnagemäßig nur etwa 40 Prozent der internationalen Rheinflotte erreicht, sondern auch an der unterschiedlichen Größenordnung des zur Verfügung stehenden Wege- netzes, das in der Rheinregion bzw. Westeuropa für die Großschiffahrt etwa 8.000 km Wasserstraßen umfaßt, in der Donauregion nicht einmal 3.000 km. Nicht zu übersehen bezüglich der Betriebsstruktur im Schifffahrtswesen sind auch die wesentlich größeren Transportentfernungen im Donauverkehr, die seit jeher einen Trend zur Großreederei bewirkten.

Ausschlaggebend sind ferner die unterschiedlichen navigatorischen Verhältnisse, insbesondere auf der unteren und mittleren Donau, die auf rund der doppelten Streckenlänge des Rheins Transporte mit wesentlich größeren Schiffsverbänden zulassen als in Westeuropa. Neben der Mächtigkeit des Stromes – die Wasserführung der Donau erreicht etwa das Volumen von Rhein, Elbe und Weser zusammen – weist die Donau im Vergleich zum Rhein ein wesentlich geringeres Gesamtgefälle auf.

Die Donau überwindet auf der zirka 2.400 km schiffbaren Länge ein Gefälle von 346 m, hingegen der Rhein auf 840 km ein solches von 248 m. Mehr als die Hälfte des Gefälles der schiffbaren Donau konzentriert sich hierbei auf die bayerisch-österreichische Strecke, während der Höhenunterschied von Hainburg bzw. Stromkilometer 1.884 bis zur Mündung, also auf einem mehr als doppelt so langen Verlauf wie der Rhein, lediglich noch 150 m beträgt. Diese orologische Besonderheit der Donau

zwingt zum Ausbau von Staustufen bzw. einer kontinuierlichen Kraftwerkskette an der bayerischen und insbesondere österreichischen Strecke, um sie ganzjährig für die moderne Großschiffahrt voll beladen nutzen zu können. Am mittleren und unteren Stromverlauf ergibt sich der Zwang zu derartigen Projekten nur auf einigen wenigen Abschnitten, wovon etwa Djerdap I bzw. die Doppelstaustufen am Eisernen Tor seit 1972 realisiert sind und die Schleuse Djerdap II bei Prahovo 1984/85 in Betrieb genommen wurde. An der tschechoslowakischen und der ungarischen Strecke sind Ausbaukonzeptionen in Durchführung. Ihre Fertigstellung ist 1992 zu erwarten. Die österreichische Donau mit einem Gefälle von 156 m auf nur 350 km Länge ist bereits zu mehr als 70 Prozent der Gesamtstrecke ausgebaut und wird es hoffentlich bald auch unterhalb von Wien bzw. Korneuburg sein.

Hinsichtlich der strukturellen Zusammensetzung der beförderten Güter haben im Gegensatz zur Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg, in der Getreide und Öl dominierten, zugleich mit der volumensmäßigen Expansion viele Parallelen zum Rheinverkehr Platz gegriffen. Auch die Donau ist nun zu einem Massengutweg der Versorgung mit industriellen Rohstoffen geworden und andererseits eine Transportverbindung für industrielle Erzeugnisse.

Der internationale Gesamtverkehr über Main-Donau ist laut dem Ausschußbericht der Experten des Bonner Verkehrsministeriums und der bayerischen Staatsregierung vom Jahre 1982 in einer Größenordnung zwischen vier und sieben Millionen Tonnen anzunehmen. Der mögliche Österreichanteil ist nach den jüngsten Überprüfungen durch Industrie und Energiewirtschaft mit 3,5 bis 5,5 Mio. t zu prognostizieren. Es ist ferner zu erwarten, daß nach einer gewissen Übergangszeit die Main-Donau-Wasserstraße nicht nur den unmittelbaren Anrainern, sondern letztlich auch den deutschen Nordseehäfen und der Deutschen Bundesbahn Impulse verleihen wird.

Die Weltmarktverbundenheit und Rohstoffabhängigkeit Europas, und zwar sowohl der marktwirtschaftlichen Länder wie auch der Staatshandelsländer, nimmt zu – auch trotz der infolge des Preisschocks bei Erdöl in den letzten Jahren eingetretenen Verringerung dieser Importe. Allein der Umschlag der 36 wichtigsten westeuropäischen Seehäfen, der 1938 zirka 285 Mio. t betrug, erreichte 1984 nahezu 1.100 Mio. t. Hiervon entfielen rund zwei Drittel des Volumens auf Importe. Europa hat einerseits zu wenig Rohstoff- und Energiereserven und andererseits ist die Urproduktion kostenmäßig höher belastet als in überseeischen Gebieten. So ist es als symptomatisch zu erachten, daß etwa Australien an der Donaumündung (Constanta) ein Konsignationslager für die Erzversorgung Südost- und Mitteleuropas anzulegen beabsichtigt. Nicht minder kennzeichnend ist es, daß der Donau-See-Verkehr über den Sulina-Kanal sich von 1970 (1,5 Mio. t) bis Anfang der achtziger Jahre auf etwa das Vierfache erhöht hat. Der österreichische Seehafentransit beträgt heute rund das Sechsfache von 1937, einschließlich der durch Pipeline via Triest bezogenen Rohölimporte mehr als das Zwölffache. Der Anteil am Außenhandelsvolumen ist von 11 Prozent auf zirka 25 Prozent angestiegen.

DONAU-MÜNDUNGSHÄFEN – AUSFALLSTORE FÜR DEN HANDEL MIT DEM NAHEN UND FERNEN OSTEN

Die Häfen an der Donaumündung werden in immer weiterreichendem Umfange zu Alternativen gegenüber den Atlantik- und Adriahäfen. Die Sowjetunion hat vor der Mündung des Kiliaarmes das neue Umschlagszentrum Ust-Dunaisk errichtet, das von

der Seeseite her mit 80.000-t-Frachtern angefahren werden kann und dessen Umschlag 1985 bereits mehr als 3,5 Mio. t betrug. Rumänien hat den 1984 eröffneten Cernavoda-Schwarzmeer-Kanal auch für den internationalen Verkehr freigegeben und sieht den großzügigen Ausbau von Constanta und weiterer Häfen vor.

Der Donau-See-Verkehr wird von der SDP in Zusammenarbeit mit der DDSG und dem Bayerischen Lloyd betreut und umfaßt nunmehr neben den konventionellen, bereits 25 Jahre betreuten Transportverbindungen auch spezielle Containertransporte und den fahrplanmäßigen Einsatz von Mutterschiffen und Bargen im Lash-Verkehr. Dieses System ist im Rahmen der internationalen Firma Interlighter (Budapest) ja bereits seit mehreren Jahren in Anwendung mit Verbindungen bis nach Fernost. Neben dem zunehmenden Einsatz von Küstenmotorschiffen im Donau-See-Verkehr haben verschiedene Arten des kombinierten Verkehrs eine expansive Entwicklung genommen, so insbesondere der linienmäßige Ro/Ro-Verkehr der bulgarischen Transportgesellschaft SOMAT mit dem Bayerischen Lloyd ab Passau-Schalding und in Verbindung mit dem Hafen Linz ab der oberösterreichischen Landeshauptstadt bzw. nunmehr auch ab Wien. Die Transportdauer für die Spezialschiffe, welche mit 49 Trailern von Passau bzw. Linz rund 1.500 km nach Vidin befördert werden, beträgt drei bis fünf Tage und ist dadurch gegenüber dem direkten Straßenverkehr auch zeitmäßig durchaus konkurrenzfähig.

AUSBLICK IN DIE ZUKUNFT

In einem 1985 vom Deutschen Schiffahrtsmuseum herausgegebenen Werk von Fritz Wilhelm Achilles über den kombinierten Binnen-See-Verkehr wird angenommen, daß ein gesamteuropäisches Wasserstraßennetz in naher Zukunft nicht nur vom üblichen Standard-Binnenschiff befahren, sondern auch in erheblichem Umfang von Binnen-See-Schiffen frequentiert sein wird, die bei etwa 80 m Länge und bis 11 m Breite eine Fahrwassertiefe von 2,5 m und einen Höchstpunkt über dem Wasserspiegel von 4,7 m aufweisen werden. Der Einzugsbereich dieser Binnen-See-Schiffe wäre nicht nur das europäische Binnenwasserstraßennetz selbst, sondern auch die Ostsee, das Schwarze Meer, das Mittelmeer und die Küstenbereiche der Nordsee. In einer Prognose 2000 geht der Verfasser von der Annahme aus, daß dieser Binnen-See-Verkehr, der in Deutschland gegenwärtig volumenmäßig zwischen 1,5 und 2 Mio. t bewältigt, in den nächsten Jahren auf 4 bis 6 Mio. t ansteigen und bis zum Jahr 2000 europaweit 10 bis 15 Mio. t erreichen wird. Voraussetzung hierzu ist die bis dahin erfolgte Fertigstellung nicht nur der Main-Donau-Verbindung, sondern auch der Verbindung zwischen Rhein und Rhone.

Unabhängig davon sind die Mündungshäfen der Donau dazu prädestiniert, Ausfalls-tore zu den Ländern des Nahen Ostens zu sein, deren Außenhandelsvolumen in den letzten Jahren gewaltig zugenommen hat und trotz der schweren politischen Krisen in dieser Region langfristig auch weiterhin mit einem überaus hohen Bedarf an Industriegütern, aber auch manchen Rohstoffen (Holz etc.) zu rechnen ist. Abgesehen davon handelt es sich hierbei ja nicht um die einzigen Relationen, die für die Donaumündung als zukunftsträchtig zu erachten sind, insbesondere bezüglich der schon erwähnten Massengutbezüge aus Übersee.

Unter diesem Blickpunkt wird es sich auch für die Nordseehäfen noch einmal als wichtig erweisen, mit der Main-Donau-Wasserstraße über eine Transversale mit starker Katalysatorwirkung in westlicher Richtung verfügen zu können. Es kommt ja nicht

nur auf den Schifffahrtsweg an sich an, sondern auch bzw. zuvorderst auf alles das, was sich um eine derartige Verkehrsschiene standortmäßig und handelspolitisch rankt und eine eigene Dynamik zu entfalten vermag. Die Problematik des Zusammentreffens zweier unterschiedlicher Wirtschaftssysteme soll hierbei keineswegs bagatellisiert werden, doch scheint ihre Lösung durch die Zusatzbestimmungen zu den Mannheimer Akten des Rheinregimes und durch die vorgesehenen bilateralen Verträge zwischen der Bundesrepublik bzw. den Rheinanliegern und den Donaustaaten bereits entsprechend vorgegeben zu sein.

Letztlich wird es auf die unternehmerische Initiative und den überzeugenden Willen zu einer gleichberechtigten Partnerschaft ankommen, daß die Donau nicht nur eine Verkehrsader des Kontinents sein wird, sondern auch ein völkerverbindendes Element des Brückenschlages zwischen West und Ost. Österreich hat hierbei ebenso wie Ungarn eine große Aufgabe zu erfüllen.

LITERATUR- UND QUELLENANGABEN

- Absalon Oskar: Entwicklung und Geschichte der Werft Korneuburg. – Wien – Korneuburg 1985.
- Annuaire Statistique de la Commission du Danube.
- Benedikt Heinrich: Die wirtschaftliche Entwicklung in der Franz-Joseph-Zeit. – Wien 1958.
- Bundesgesetzblatt für die Republik Österreich.
- Le Danube international, Jahrgang 1920.
- Die freie Donau, Jahrgänge 1916–1920.
- Donau-Jahrbuch. Donau-Jahrbuch 1917. – Wien – Leipzig 1917.
- Donaukonferenz. Schriften der in Budapest am 4. September 1916 abgehaltenen Donaukonferenz. Budapest 1916.
- ECE-Dokument Nr. W/Trans/WP 34/62. Die wirtschaftliche Bedeutung der Rhein-Main-Donau-Verbindung. Studie der Wirtschaftskommission für Europa, Binnenwasserstraßenausbau. Deutsche Übersetzung. – München 1970.
- Forgatsch, Freiherr v. Ludwig: Die schiffbare Donau von Ulm bis in das Schwarze Meer. – Wien 1849.
- Geschäftsberichte der I. DDSG.
- Geschäftsberichte der Werft Altofen.
- Gonda Imre u. Emil Niederhauser: Die Habsburger. – Wien 1983.
- Grössing, Funk, Sauer, Binder: Rot-Weiß-Rot auf blauen Wellen. – Wien 1979.
- Hanel Rudolf: Eisenbahn- und Verkehrs-Jahrbuch 1917. – Wien 1917.
- Hantos Elemer: Mitteleuropäische Wasserstraßenpolitik. – Budapest 1929.
- Hantsch Hugo: Die Geschichte Österreichs. Bd. II. – Graz – Wien 1950.
- 125 Jahre Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
- Jaenicke Günther: Die neue Großschiffahrtsstraße Rhein-Main-Donau. Völkerrecht und Außenpolitik Nr. 21. – Frankfurt 1973.
- Jahresbericht der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt. Straßburg.
- Kippels Kurt Wilhelm: Der völkerrechtliche Status des zukünftigen Europa-Kanals und seine Auswirkungen auf das Rhein- und Donauregime. – Berlin 1978.
- Kovatsch: Großkapitalismus. – Klagenfurt 1893.
- Krzanowski Paul: Die Rechtslage des Rhein-Main-Donau-Verbindungsweges. Archiv des Völkerrechts Nr. 19/1969/70.
- Löreh Walter: Donauraum und Donauschifffahrt. Manuskript 1948.
- Müller Adalbert: Die Donau von der Einmündung des Ludwigskanals bis Wien. – Regensburg 1844.
- Neweklowsky Ernst: Die Schifffahrt und Flößerei im Raume der oberen Donau. – Linz 1954.

- Pichler Franz: Die Donaukommission und die Donaustaaten: Kooperation und Integration. – Wien – Stuttgart 1973.
- Pisecky Franz: Bilanz eines Jahrhunderts. – Linz 1968.
- Pisecky Franz: Österreich und die Donau. – Wien 1966.
- Pisecky Franz: Die größte Binnenreederei der Welt. Zeitschrift „Tradition“. – München 1970.
- Pisecky Franz: Die Donau – Verkehrsader Europas. – Wien 1984.
- Reichsgesetzblatt 66/1901.
- Scherer Hans: Vom Raddampfer zum Schubverband. – Wien 1974.
- Silagy Denis: Der größte Ungar. – Wien 1967.
- Statistical Yearbook. Department of International Economic and Social Affairs, Statistical Office. – New York 1985.
- Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland. Internationale Übersichten. Statistisches Bundesamt Wiesbaden.
- Statistisches Jahrbuch der DDR. Anhang I. Länder des Rates für gegenseitige Wirtschaftshilfe. Staatsverlag Berlin.
- Széchenyi Stephan: Über die Donauschiffahrt. – Ofen 1836.
- Van der Schalk Lily: Friedensgebäude im Donautal. Manuskript. – Rotterdam 1947.
- Várfalvi Tamás: MAV – MFTR – MAHART. Donau-Schiffahrt. – Regensburg 1985.
- Zemanek Karl: Die Schiffahrtsfreiheit auf der Donau und das künftige Regime der Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße. – Wien – New York 1976.