Zeitschrift: Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie

Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband

Band: 57 (1965)

Heft: 8-9

Artikel: Die Bedeutung der Donau als Wasserstrasse vom Schwarzen Meer bis ins Herz Europas

Autor: Kotzina, Vinzenz

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-921032

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 10.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

DIE BEDEUTUNG DER DONAU ALS WASSERSTRASSE VOM SCHWARZEN MEER BIS INS HERZ EUROPAS

Dr. Vinzenz Kotzina, Staatssekretär im Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau, Wien

DK 656.62 (282.243.7)

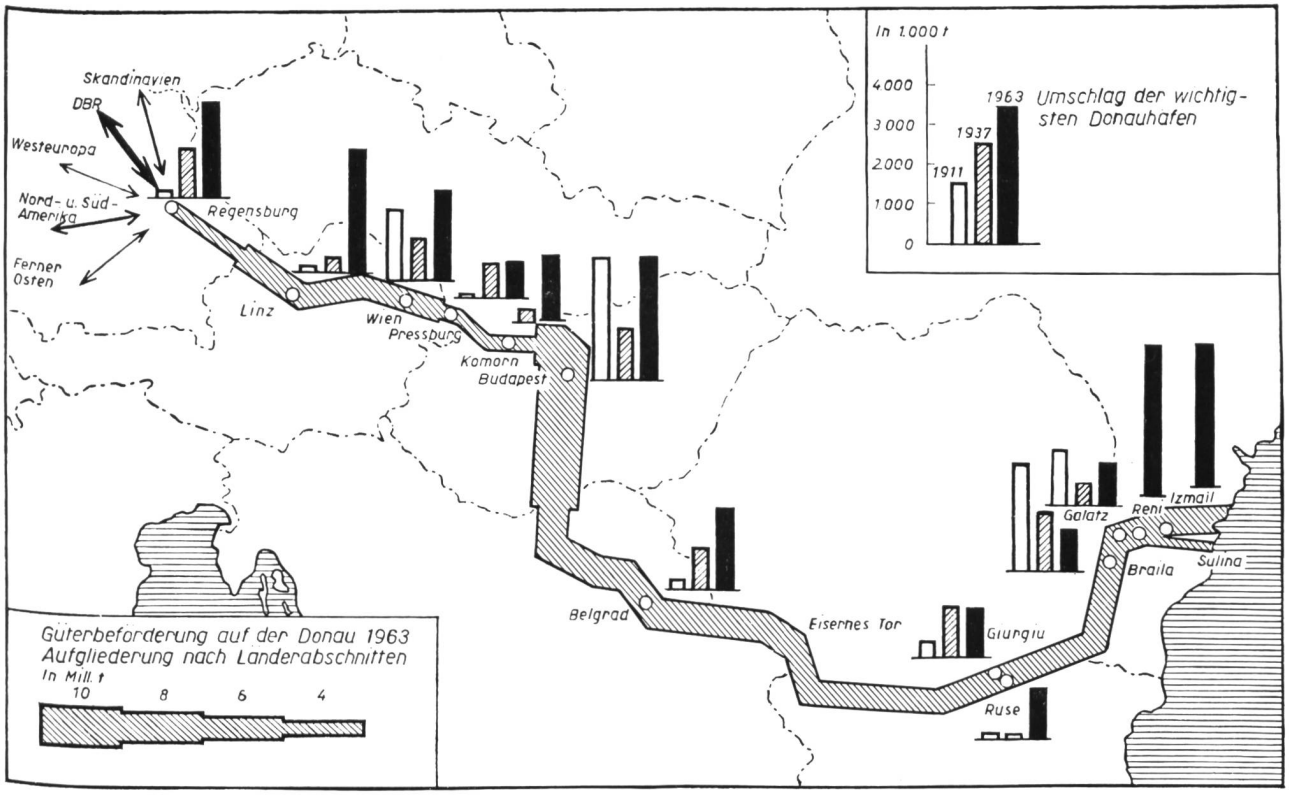
Die Donau ist der einzige grosse europäische Strom, der von Westen nach Osten fliesst. Sie ist mit 2 880 km, hiervon 2 400 km schiffbar, der zweitlängste sowie der wasserreichste Fluss des Kontinents und verbindet die europäische Mitte mit dem Südosten. Es ist geradezu symbolhaft, dass die Donau ihre Fluten zwar nach Osten wälzt, aber als einmalige Besonderheit von der Mündung her, also von Ost nach West kilometriert ist.

Die raumbildende Kraft der Donau bestimmte wie kaum in einem anderen Stromsystem der Erde das Schicksal der in ihrem Einzugsbereich lebenden Völker. Und wenn über den nach Osten geöffneten Donauraum im Laufe der Geschichte immer wieder Krieg und Brand hinwegzogen, so zeigte sich doch stets von neuem die «integrierende» Dynamik dieser grossen Lebensader Europas, war sie niemals nur Grenze zwischen den Völkern, sondern stets auch eine Strasse der friedlichen Begegnung und Gemeinsamkeit. Diese Kontakte setzten auch dann nicht völlig aus, als im Donauraum zwei Grossmachtbildungen um die Vorherrschaft rangen, wie es etwa während des jahrhundertelangen Kampfes zwischen den Habsburgern und Osmanen der Fall war. Nicht nur, dass sich selbst in Perioden der bewaffneten Auseinandersetzungen doch zumindest streckenweise auch Warenboote auf der Donau bewegten, sie war auch einer der ersten Wasserwege, deren Schiffahrt in internationalen Verträgen geregelt wurde.

Die Geschichte der völkerrechtlichen Uebereinkommen bezüglich des Donauverkehrs lässt sich bis ins 17. Jahrhundert zurückverfolgen. Aber auch der Gesamteuropa umspannende Gedanke einer Internationalisierung der grossen europäischen Flüsse nahm durch die Entwicklungen an der Donau Gestalt an und führte zu den grundlegenden Bestimmungen in den Wiener-Kongressakten von 1815. Die Freiheit der Handelsschiffahrt für alle Länder und Flaggen wurde sodann mit der Schaffung des ersten internationalen Donauregimes bestätigt, das 1856 als europäisches Recht von den damaligen Grossmächten unterzeichnet wurde. Organe der Internationalisierung bzw. auch des Ausbaues und der Betreuung des Stromes als freier Schiffahrtsweg wurden die Europäische Donaukommission (für die Mündungsstrecke) und die Uferstaaten-Kommission, die nach dem Ersten Weltkrieg von der 1921 in Paris ins Leben gerufenen Internationalen Donaukommission abgelöst wurde.

Heute wird das internationale Donauregime durch die Belgrader Konvention von 1948 und die auf dieser basierenden Donaukommission in Budapest geregelt, der jedoch im Gegensatz zu früher nur mehr die Uferstaaten angehören. Die beiden oberen Donauanrainer, Oesterreich und die deutsche Bundesrepublik, waren zunächst lediglich durch Beobachter bei der Donaukommission vertreten. Seit 1960 ist Oesterreich nunmehr ordentliches Mitglied, die deutsche Bundesrepublik hat kürzlich einen diesbezüglichen Antrag gestellt. Durch die unter der Aegide der Sowjetunion und gegen den damaligen Einspruch der Westmächte verabschiedete Belgrader Konvention ist zum Unterschied gegen die Zwischenkriegszeit die Internationalisierung der Donau auf den Strom selbst beschränkt. Die Budapester Kommission hat sich als Institution der sachlichen internationalen Zusammenarbeit jedoch erfolgreich eingeführt und bietet damit in mancher Hinsicht ein Spiegelbild der jüngsten Ge-

Bild 1 Schematische Darstellung des Donauverkehrs 1963 mit dem Umschlag der wichtigsten Donauhäfen



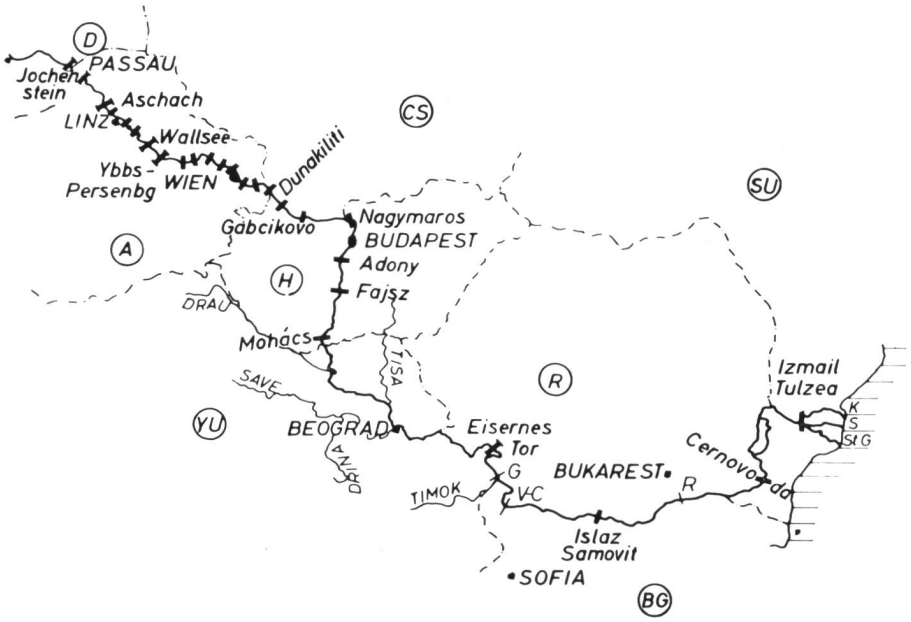


Bild 2
Der geplante Kraftwerkausbau der Donau von der österreichisch-deutschen Grenze bis zur Mündung.
Von den eingezeichneten Kraftwerken sind bisher ausgeführt Jochenstein, Aschach und Ybbs-Persenbeug an der österreichischen Donau, in Bau sind an der österreichischen Donau Wallsee, in der Kataraktenstrecke die Grosstufe Eisernes Tor.

samtentwicklung im Einzugsgebiet der Donau. Der Strom erwies sich nämlich auch im Europa von heute in seiner Dynamik stärker als jene Barrieren, die im sogenannten «Eisernen Vorhang» ihren Ausdruck fanden.

Das Einzugsgebiet der Donau umfasst ca. 817 000 km² bzw. ein Elftel Europas. Bis 1918 war die österreichisch-ungarische Donaumonarchie die grösste wirtschaftlich und politisch einigende Vormacht, welche zugleich Ordnung und Ausgewogenheit in Mitteleuropa garantierte. Nach ihrer Zerschlagung gab es sieben Anrainerstaaten, nämlich Deutschland, Oesterreich, die Tschechoslowakei, Ungarn, Jugoslawien, Bulgarien und Rumänien. Das nationale Ressentiment, das die Nachfolgeländer der Donaumonarchie zunächst gegenseitige Bindungen vermeiden liess, wich bereits nach kurzer Zeit der wiederkehrenden Einsicht von der naturgegebenen Notwendigkeit nachbarschaftlicher Wechselbeziehungen. So erreichte zum Beispiel der Anteil der unteren Donauländer am österreichischen Aussenhandel bald wieder 42 %. Trotz der Wirtschaftskrise stieg der Donau-Verkehr bis Mitte der dreissiger Jahre wieder auf etwa 7 Millionen Tonnen bzw. nahezu den Höchststand vor dem Ersten Weltkrieg an. Der Donautransit durch Oesterreich nach Deutschland war mit ca. 400 000 Tonnen jährlich so umfangreich wie noch nie zuvor. Das Volumen des Warenaustausches, west- und mitteleuropäische Industrieerzeugnisse gegen Agrarprodukte und Erdöl aus dem Südosten, nahm von Jahr zu Jahr zu – bis der Zweite Weltkrieg und sein Ausgang der Entwicklung ein gewaltsames Ende setzten.

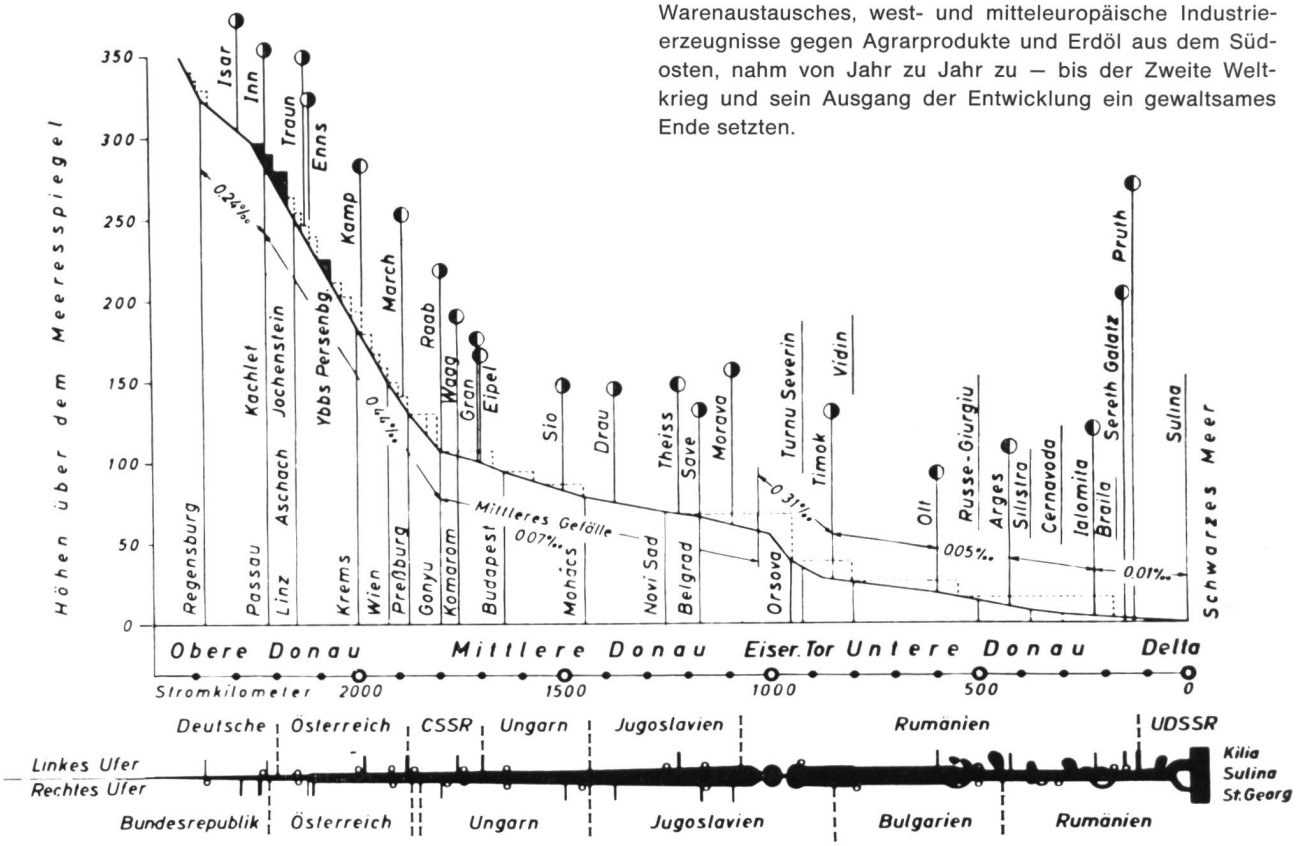


Bild 3 Schematische Darstellung des Verlaufes der Donau mit Angabe des Gefälles und der Zuflüsse

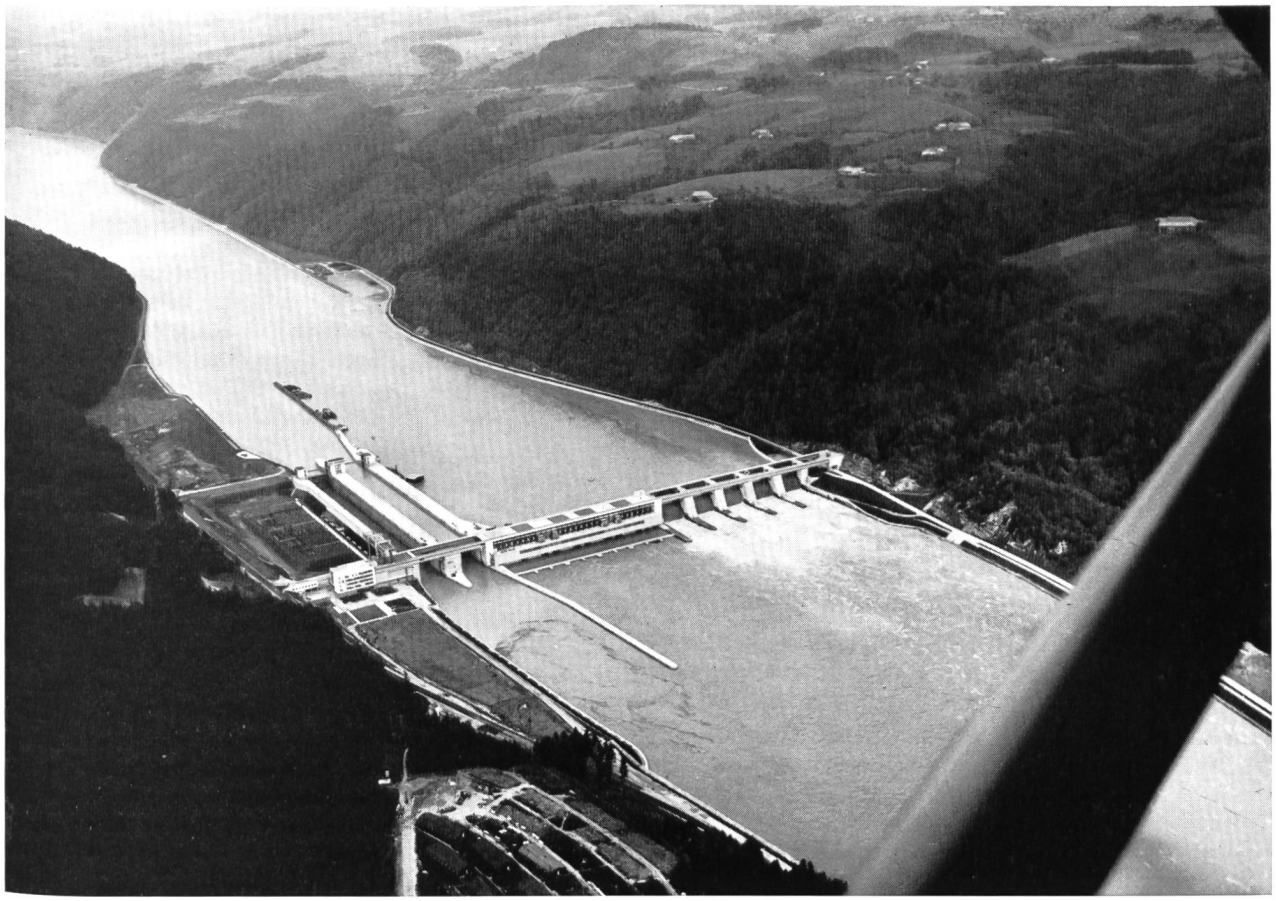


Bild 4 Die Kraftwerkstufe Aschach an der österreichischen Donau, die 1964 fertiggestellt wurde und das grösste Laufkraftwerk Mitteleuropas ist (Energieproduktion pro Jahr 1560 GWh).

Die Zahl der Donauanrainer erhöhte sich nunmehr durch die Angliederung Bessarabiens an die Sowjetunion auf acht. Zugleich schob nunmehr Russland gewissermassen als Erbe der einstigen österreichisch-ungarischen Donaumonarchie seinen Einflussbereich weit nach Westen vor. Drei Viertel des Donauraumes gehören heute der kommunistischen Hemisphäre an.

Zunächst hatte es den Anschein, als ob der Strom auf unabsehbare Zeit in eine deutsch-österreichische obere Donau und eine «rote Donau» ab der österreichisch-tschechischen Grenze geteilt sein würde. Ja, in den ersten Nachkriegsjahren endete die freie österreichische Schifffahrt bereits bei der Demarkationslinie zur russischen Besatzungszone an der Enns. Aber entgegen allen trüben Zukunftsaussichten und pessimistischen Voraussagen betrug bereits fünf Jahre nach Kriegsende der Güterverkehr auf der schiffbaren Donau wieder nahezu 7 Millionen Tonnen. Und 1963, dem letzten Jahr, für das die Verkehrsstatistik der Donaukommission vorliegt, wurden auf der Donau 28,8 Millionen Tonnen befördert, hiervon 21 Millionen t interner Verkehr der Ostblockstaaten und Jugoslawiens, 1,66 Millionen t Donau-See-Verkehr und umgekehrt, 2,5 Millionen t interner Verkehr auf der oberen Donau sowie 3,5 Millionen t West–Ost- bzw. Ost–West-Verkehr. Allein der Donautransitverkehr durch Oesterreich betrug gegen 769 000 Tonnen, also fast das doppelte als im Zeichen einer forcierten deutschen Südosthandelspolitik vor dem Zweiten Weltkrieg. Ein Vergleich mit dem Rhein lässt erkennen, dass auf dieser durch das dichtest besiedelte Industriegebiet der Welt führenden Schiffahrtsstrasse zwar mit rund 143 Millionen t jährlich noch immer ungleich mehr Güter befördert werden als auf der Donau, dass aber der Rheinverkehr im Vergleich zur Vorkriegszeit lediglich auf etwa das Doppelte angewachsen ist, während auf der Donau eine Zunahme auf das Vierfache registriert werden kann.

Die entscheidende Komponente für die Wiederbelebung der Donau als völkerverbindende wirtschaftliche Schlagader ist die Industrialisierung – die Industrialisierung in West und Ost. An der oberen Donau war es zunächst der Wiederaufbau des noch jungen Schwerindustriezentrums in Linz, durch dessen Rohstoffbedarf und Exporte wieder ein Donauverkehr in Gang kam. Die Linzer Hüttenwerke, bis heute die einzige Schwerindustrie an der Donau mit direktem Wasserumschlag, wurden ursprünglich auf der Verkehrsbasis «Kohle von der Ruhr, Erz aus den Alpen und den fränkischen Revieren» für die Versorgung der südosteuropäischen Märkte errichtet. Nach dem Kriege entwickelte dieses Konzept eine viel grössere Reichweite. Kohle kam nun nicht nur von der Ruhr, sondern via Nordseehäfen und Triest auch aus den Vereinigten Staaten. Aehnlich wurde Erz nunmehr aus aller Welt bezogen. Vor allem durch die Linzer Rohstoffbezüge stieg der Umschlag im Donauendhafen Regensburg bis auf drei Millionen t an und wuchs Linz mit mehr als dreieinhalb Millionen t jährlich zum zeitweilig grössten Umschlagplatz an der gesamten schiffbaren Donau empor.

Diese industrielle Expansion in Linz sei lediglich deshalb als Beispiel eingehender dargestellt, da sie einerseits nur durch die Donaulage des Standortes möglich wurde und andererseits massgeblich dazu beitrug, dass Oesterreichs industrielle Produktion ebenso wie das Exportvolumen heute mehr als das Dreifache der Zwischenkriegsjahre beträgt. Allmählich nahmen von Oesterreich, und hier in erster Linie vom Donauhafen Linz, die Transportbeziehungen

Bild 5
Ein Ausschnitt aus dem Hafen Linz. Die oberösterreichische Landeshauptstadt ist mit 3,6 Millionen Tonnen Umschlag der grösste Hafenplatz an der oberen Donau.

nicht nur in westlicher Richtung zu, sondern kam aus kleinen Anfängen auch ein Verkehr mit den östlichen Donaustaaten in Fluss. Wurden 1950 im regulären West—Ost-Verkehr auf der Donau österreichischerseits erst 350 Tonnen umgeschlagen, so waren es 1957 bereits 835 000 t und 1964 viermal so viel, nämlich 2,88 Millionen t. Damit ist im grenzüberschreitenden internationalen Donauverkehr Oesterreichs, der 1964 4,6 Millionen Tonnen erreichte, die Ost-Relation volumenmässig stärker als der Verkehr von und nach Westen bzw. via Regensburg. 1964 betrug die österreichische Donaueinfuhr aus dem Osten ca. 2,5 Millionen t, jene aus dem Westen nur 1,2 Millionen t. Bemerkenswert daran ist der Umstand, dass diese Verlagerung der Handels- und Transportbeziehung erst nach Abschluss des Staatsvertrages (1955) einsetzte, also rein wirtschaftliche Faktoren massgeblich waren.

Aber nicht nur an ihrem Oberlauf, auch im Südostraum wurde die Donau immer stärker zum Transportweg für Industriegüter. In Rumänien stieg der Anteil der Industrie an der gesamten Gütererzeugung in den letzten 20 Jahren auf mehr als das Doppelte an, in Bulgarien auf nahezu das Dreifache, in Ungarn, einst ein ausgesprochenes Agrarland, erreichte er bereits 1959 rund 54 %, in der CSSR 64 %. In Jugoslawien ist es ähnlich. Welche Auswirkungen diese Industrialisierung auf den Aussenhandel hat, äussert sich darin, dass der Ex- und Importumsatz der Donauländer CSSR, Ungarn, Jugoslawien, Bulgarien und Rumänien 1938 insgesamt 1663 Millionen Dollar betrug, 1962 hingegen bei nun wieder zunehmenden Prozentanteilen des Westhandels 10 157 Millionen Dollar. Ergänzend hierzu sei noch ein Bericht der ECE in Genf über das wirtschaftliche Wachstum in Europa in den fünfziger Jahren erwähnt, dem zu entnehmen ist, dass infolge der mit allen Kräften vorangetriebenen Industrialisierung in den bisher sehr schwach industrialisierten südosteuropäischen Donaustaaten das Volkseinkommen relativ stärker gewachsen ist als in den schon früher industriell mehr entwickelten Oststaaten, wie der CSSR, Polen und der UdSSR. Kein Wunder, dass seitens dieser Länder hinsichtlich der künftigen Zunahme des Donauverkehrs optimistische Voraussagen gegeben werden. So ist vorgesehen, dass der Gesamtgüterverkehr auf dem Strom bis 1975 auf ca. 50 Millionen t angestiegen sein wird.

Dass ernstliche Bemühungen im Gange sind, die Donau noch stärker in das Verkehrsgeschehen einzuschalten, ist aus verschiedenerlei Massnahmen in den südosteuropäischen Donaustaaten und der Sowjetunion zu erkennen. Eine der wichtigsten ist der Bau der Kraftwerkstufe am Eisernen Tor, der durch Rumänien und Jugoslawien bereits in Angriff genommen wurde. Durch diesen Bau wird die 120 km lange Kataraktenstrecke überstaut und damit das grösste Hindernis für eine weitere Expansion der Donauschiffahrt beseitigt werden. Bei der Errichtung der Schleusenanlagen, die einen Aufwand von 55 Millionen Dollar erfordern werden, ist eine Mitwirkung aller Donauländer vorgesehen.

Durch das Stauwerk am Eisernen Tor werden künftighin Hochseeschiffe von 5000 t bis Belgrad fahren können. Und wenn die von Ungarn und der CSSR an der mittleren Donau geplanten Kraftwerkprojekte verwirklicht sein werden, ist zu erwarten, dass 3000 t-Schiffe sogar noch die österreichische Donau werden erreichen können. Diese Zukunftsaussichten gründen sich auch auf die Pläne der Donaukommission für den weiteren Ausbau der Donau als Grosschiffahrtsstrasse. Das Endziel liegt bei einer durchgehenden Fahrwasser-Mindesttiefe von 3,5 m bis Wien und von 2,7 m oberhalb der österreichischen Bundeshauptstadt.

Wie bedeutsam diese Vorhaben für den mitteleuropäischen Donauraum sind, deuten Vergleichszahlen aus Oesterreich und der deutschen Bundesrepublik an. Oesterreich, wo sich zwei Drittel des industriellen Arbeitspotentials im Einzugsgebiet der Donau konzentrieren, führt rund ein Fünftel seines Aussenhandelsvolumens auf dem Donauweg ein und aus. Der Anteil des Donauverkehrs am Warenaustausch mit den Donauländern des Ostblocks und Jugoslawien beträgt 56 %. Einen steilen Aufschwung nimmt der 1961 im Zusammenwirken zwischen der österreichischen und der russischen Schiffahrt aufgenommene gebrochene Donau—See-Verkehr, durch den bereits linienmässig 50 Seehäfen am Schwarzen Meer, am Mittelmeer und am Roten Meer betreut werden. Insbesondere für den österreichischen Handelsverkehr mit dem Vorderen Orient ist diese Verkehrsrelation zu einem wichtigen Faktor geworden.

Der Handelsverkehr mit den unteren Donauanliegern (einschliesslich Sowjetunion) erreicht ca. 12 % des österreichischen Aussenhandels. In der deutschen Bundesrepu-

blik ist er mit 3,7 % wesentlich geringer, obwohl gleichermassen wie übrigens im Handel zwischen West- und Osteuropa im allgemeinen die absoluten Werte des Warenverkehrs keineswegs unter jenen vor dem Kriege liegen, der Rückgang in den gegenseitigen Handelsbeziehungen also fast durchwegs nur ein relativer ist. Zudem ist der Aussenhandel der BR Deutschland mit den osteuropäischen Ländern (ähnlich wie die österreichische Exportentwicklung dorthin) in der jüngsten Zeit stärker gestiegen als der Gesamtaussenhandel des Landes. Der Donau kommt hierbei als Transportweg eine beachtliche Stellung zu. Etwa 20 % des deutschen Warenaustausches mit den südosteuropäischen Ländern nehmen den Wasserweg.

Somit hat sowohl das Geschehen im europäischen Südostraum wie im oberen Strombereich zu einer Intensivierung des Donauverkehrs geführt, welche nicht nur schon bisher alle Erwartungen übertraf, sondern auch noch ihre Fortsetzung finden wird.

Ihr Gegenstück hat diese Entwicklung in der industriellen Entfaltung und der Verkehrszunahme im Main-Gebiet, wo durch den Ausbau des Mains zur Grosschiffahrtsstrasse der Wasserumschlag von 1936 bis 1964 auf das Vierfache bzw. von 5,3 Millionen t auf 21,7 Millionen angestiegen ist und die Industrieumsätze bei mehr als dem Dreifachen wie in Gebieten ohne Wasserstrasse liegen.

Dies ist allerdings nur ein Ausschnitt der weitgespannten, europäischen Aspekte, die sich durch eine Verbindung der beiden grossen Stromsysteme des Kontinents, des Rheins mit der Donau ergeben würden. Mehr denn je drängt das Wirtschaftswachstum und die fortschreitende Industrialisierung und Massierung der Produktionspotenz in der Rheinregion wie im Donauraum dazu, den Wunschtraum eines Jahrtausends zu verwirklichen und die ja bereits im Bau befindliche Schiffahrtsstrasse Rhein–Main–Donau, die mit Recht den Namen «Europakanal» führen soll, auch möglichst rasch zu vollenden. Wenn bis 1970 Nürnberg erreicht sein soll, so wäre es dringend notwendig, dass noch vor diesem Zeitpunkt auch das letzte Teilstück von Nürnberg bis Regensburg in Angriff genommen wird, für dessen Durchführung man etwa zehn Jahre benötigen dürfte. Immer klarer zeichnet es sich nämlich ab, dass die Realisierung des Rhein–Main–Donau-Kanales, der von allen zuständigen Institutionen als Schlüsselprojekt für ein europäisches Wasserstrassensystem anerkannt ist, für die europäische Mitte auch zu einer Zeitfrage wird.

So bedeutsam die Verbindung von 3400 km Länge zwischen der Nordsee und dem Schwarzen Meer als kontinentale Transversale einmal zu werden verspricht, im Hinblick auf den mitteleuropäischen Wirtschaftsraum würde ihr wenigstens zum Teil im Falle der früheren Fertigstellung ein zweites Kanalprojekt den Rang streitig machen, das sich in Planung befindet –, der Donau–Oder-Kanal. Sollte diese Wasserstrasse, die ebenso wie der Rhein–Main–Donau-Weg den Verkehr von Schiffen bis zu 1500 t ermöglichen soll, tatsächlich bis zum geplanten Zeitpunkt bzw. 1978 gebaut sein, würden die Transportbeziehungen Oesterreichs und darüber hinaus des gesamten mitteleuropäischen Donauraumes immer spürbarer von jenen Märkten abgezogen werden, die jetzt zu nahezu drei Viertel des Aussenhandelsvolumens die Wirtschaftspartner Oesterreichs stellen. So wertvoll die Donau–Oder-Verbindung für Mitteleuropa wäre, sie könnte doch nur eine ergänzende Funktion zu der Hauptmagistrale des Rhein–Donau-Verkehrs erfüllen, sollten nicht Oesterreich und seine benachbarten Wirtschaftsgebiete noch stärker von den grossen Zentren des Weltverkehrs am Atlantik distanziert werden. Gerade die Bestrebungen Oesterreichs, ehestens zu einer Vereinbarung mit der EWG zu kommen, weisen auf den Vorrang hin, welcher dem «Europakanal» beizumessen ist.

Der Anfangsverkehr auf der Rhein–Main–Donau-Verbindung ist mit etwa 10 Millionen t anzunehmen. Oesterreich wäre hieran mit rund 3 Millionen t beteiligt. Wohl ist zu bedenken, dass Verkehr immer wieder Verkehr schafft und das genannte Transportvolumen bald noch weiter zunehmen wird. Durch den Rhein–Main–Donau-Kanal würde die völker- und staatenverbindende Funktion der Donau auf das gesamte europäische Feld ausgeweitet und damit ein Werk gesetzt werden, das nicht nur von der wirtschaftlichen, sondern auch von der politischen Seite her als grundlegender Baustein zu einem Gesamteuropa des Friedens und wachsenden Wohlstandes zu erachten ist.

Bildernachweis:

4 Werkphoto Oesterreichische Donaukraftwerke AG
5 Photo O. Prokosch, Linz, aus: Bibliothek der Handelskammer für Oberösterreich
6 Photo G. A. Töndury

Bild 6
Hafen Regensburg an der Donau, vorläufiges Endziel der vom Schwarzen Meer bis ins Herz Europas führenden Donau-Schiffahrt. Im Hintergrund Silhouette des imposanten Doms der kunstreichen Stadt Regensburg.