



Mitteilungsblätter

Deutscher Kanal- und Schifffahrtsverein

Rhein-Main-Donau e. V. Nürnberg

Geschäftsstelle: 85 Nürnberg, Marienplatz 4

Telefon: 20 44 41 - Telex 06 22 275 (VBMI)

Mai 1973 - Nr. 12

In memoriam Professor Dr. Geer

Der Deutsche Kanal- und Schiffsverkehrsverein Rhein-Main-Donau e.V. hat einen Freund und Förderer, Mitstreiter und Mitarbeiter verloren. Sein geschäftsführendes Vorstandsmitglied, Professor Dr. Johann Sebastian Geer, ist wenige Tage nach seinem 73. Geburtstag am 28. Dezember des vergangenen Jahres gestorben.

Johann Sebastian Geer war am 25. Dezember 1899 in Nürnberg geboren worden. Er hatte an der Handelshochschule seiner Vaterstadt, der heutigen 6. Fakultät der Universität Erlangen-Nürnberg, an den Universitäten in Berlin und Frankfurt studiert. Sein geistiger Werdegang war geprägt von Professor Wilhelm Vershofen, den er als Dichter, Wirtschaftstheoretiker und Philosophen gleichermaßen verehrte.

Die berufliche Laufbahn führte Johann Sebastian Geer zunächst nach Berlin; dort war er von 1929 bis 1945 als wissenschaftlicher Referent und Abteilungsleiter in einem bedeutenden Industrie-Spitzenverband tätig. Bei Kriegsende kehrte er nach Nürnberg zurück, um zuerst als Direktor im Eisenwerk Nürnberg und schließlich als Leiter des Studentenwerkes zu arbeiten. Während jener Jahre habilitierte sich Johann Sebastian Geer und wurde 1960 zum außerplanmäßigen Professor an der Universität Erlangen-Nürnberg ernannt.

Einen Schwerpunkt seiner Arbeit sah Professor Dr. Geer in den schwierigen Jahren des Wiederaufbaus in der Kommunalpolitik. Er war jahrelang ehrenamtlicher Stadtrat in der FDP-Fraktion, zeitweise auch ihr Vorsitzender. Als berufsmäßiger Stadtrat leitete er 12 Jahre lang das neugeschaffene Referat für Wirtschafts- und Verkehrsförderung der Stadt Nürnberg. Wenn dieses Referat in wenigen Jahren zu einer richtungweisenden Institution geworden ist, so liegt darin ein besonderes Verdienst von Dr. Geer. Schon als berufsmäßiger Stadtrat galt sein besonderes Interesse den Plänen für den Nürnberger Hafen und den Europakanal Rhein-Main-Donau im Nürnberger Raum.

Im Deutschen Kanal- und Schiffsverkehrsverein vertrat Professor Dr. Geer die Interessen seiner Stadt zunächst als Mitglied des Verwaltungsrats. Als er 1968 als berufsmäßiger Stadtrat in den Ruhestand trat, wurde er zum geschäftsführenden Vorstandsmitglied dieses Vereins berufen. Professor Geer sah im Anschluß Nürnbergs an den Europakanal seine Lebensaufgabe. Ein tragisches Geschick führte dazu, daß er die Eröffnung des Staatshafens Nürnberg im September 1972 nicht selbst miterleben, sondern nur vom Krankenbett aus verfolgen konnte. Besonders am Herzen lag ihm auch der juristische Status des Europakanals Rhein-Main-Donau. Er widmete sich dieser Aufgabe mit Hingabe, konnte jedoch nicht mehr erfahren, wie sie zu lösen ist.

Mit seiner letzten großen schriftstellerischen Arbeit „Die Verbindung des Rheins mit der Donau durch eine Wasserstraße über Nürnberg“ hat sich Professor Geer selbst ein würdiges Denkmal gesetzt. Das Werk erschien in der Jubiläumsschrift „80 Jahre Deutscher Kanal- und Schiffsverkehrsverein Rhein-Main-Donau“.

Neben seinen beruflichen Interessen galten die privaten Neigungen Geers der Musik und der Geschichte, besonders der Geschichte Nürnbergs. Er war als Vorstand des Privatmusikvereins und als Mitarbeiter und Mitglied des Geschichtsvereins und vieler anderer kultureller Gremien geschätzt.

Johann Sebastian Geers Wesen zeigt sich in einer Verfügung, die er für seinen Tod getroffen hatte: Er bat um eine Trauerfeier im engsten Familienkreise. Getreu seinem Wunsch ist er dann auch beigesetzt worden.

Neuer Schwerpunkt: die Südstrecke

DIE ARBEITEN AM EUROPAKANAL RHEIN-MAIN-DONAU GEHEN ZÜGIG WEITER —
AUSZÜGE AUS DEM BAUBERICHT 1972 DER RHEIN-MAIN-DONAU-AG

Mit der Eröffnung des Hafens Nürnberg am Europakanal Rhein-Main-Donau hat die Bautätigkeit der Rhein-Main-Donau-AG einen neuen Schwerpunkt erhalten. Sie verlagerte sich im Jahre 1972 von der Strecke Bamberg—Nürnberg auf die Südstrecke des Main-Donau-Kanals und den Donauausbau Kelheim—Regensburg.

Die auslaufenden Arbeiten an der Nordstrecke führten zu einem erheblichen Rückgang der Bauleistungen, der durch die Tätigkeit an der Südstrecke und am Donauausbau vorerst nur teilweise ausgeglichen werden konnte. Die Statistik bietet dafür ein anschauliches Bild:

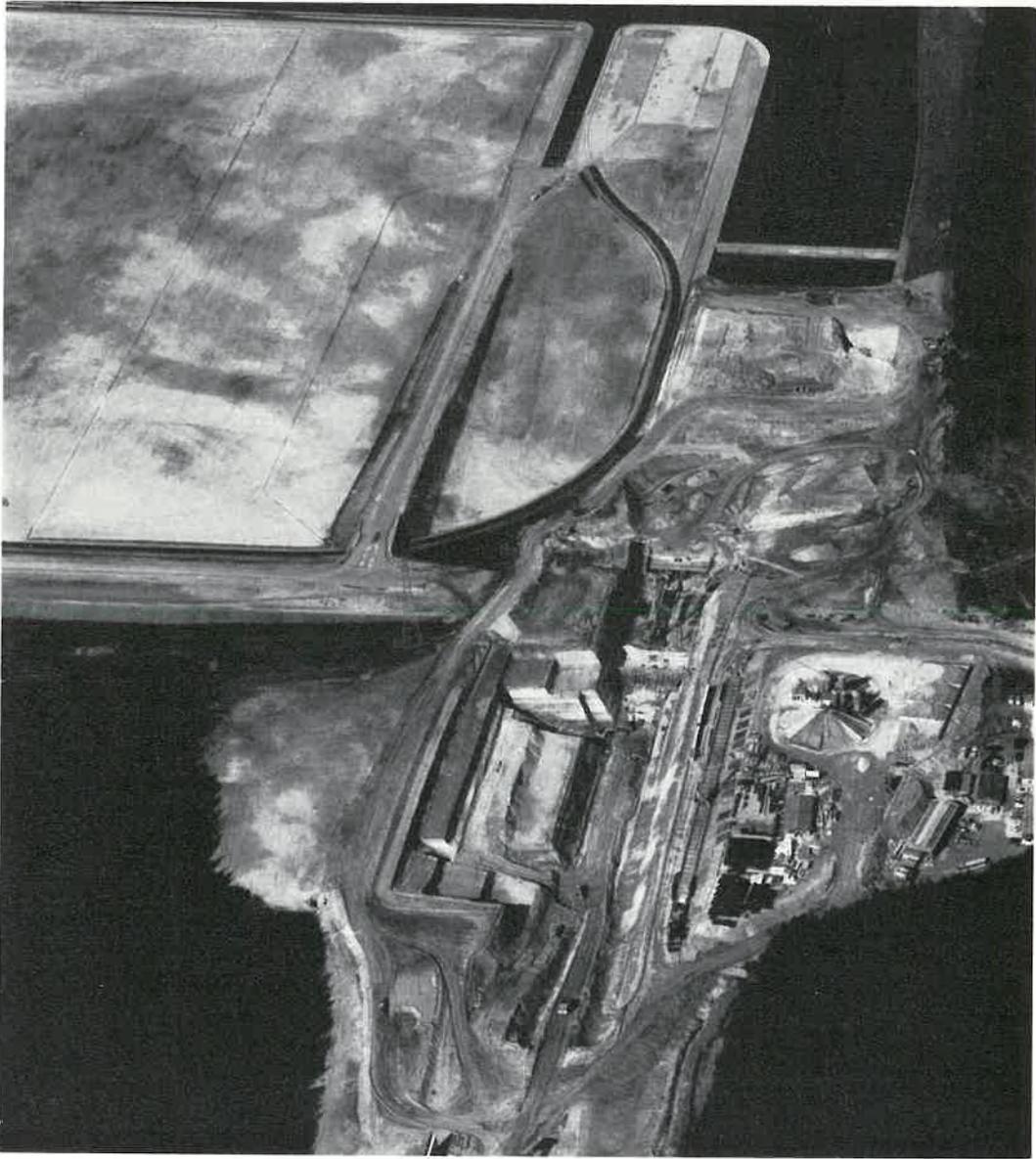
Jahr	Erdarbeiten cbm	Beton cbm	Versteinungen cbm	Tag- schichten
1968	3 900 000	270 000	50 000	325 000
1969	5 000 000	300 000	60 000	425 000
1970	10 000 000	300 000	120 000	550 000
1971	3 000 000	150 000	100 000	250 000
1972	2 700 000	50 000	220 000	135 000

KANALSTRECKE BAMBERG—NÜRNBERG/HAFEN

In der ersten Jahreshälfte 1972 waren in den Haltungen Kriegenbrunn und Nürnberg-Nord noch Erd- und Betonarbeiten im Gange, bis Ende Juni auch das letzte Teilstück der Nordstrecke geflutet und auf den planmäßigen Wasserstand gefüllt. Nach einigen Monaten — sie dienten dazu, die Schleuseneinrichtungen zu erproben und die Haltungen auf ihre Dichtigkeit zu überprüfen — konnte am 23. September der Schiffsverkehr zum gleichzeitig eröffneten Nürnberger Hafen aufgenommen werden. Schon vorher, ab 1. Juni, war der Schiffsverkehr bis zum Parallelhafen Fürth freigegeben worden. Daneben liefen auf der Strecke Erlangen—Nürnberg noch Arbeiten für den Anschluß von Straßen und Wegen, für die landschaftliche Ausgestaltung des Kanals und seiner Anlagen und für den Bau- und Schirrhof Nürnberg, der für den Betrieb und die Unterhaltung der fertigen Strecke eingerichtet wird. Schließlich waren noch das schon früher bestehende Wehr Neuses teils instandzusetzen, teils zu erneuern, damit es den heutigen Ansprüchen genügt, und weitere kleine Restarbeiten an der fertigen und dem Bund übergebenen Strecke Bamberg—Hausen auszuführen. Die ausklingenden Bauarbeiten an der Nordstrecke spiegeln sich deutlich in den Ausgaben für Bauleistungen wider, die von 103 Millionen Mark im Jahre 1971 auf 53 Millionen Mark im Jahre 1972 zurückgegangen sind.

KANALSTRECKE NÜRNBERG-SÜD — KELHEIM (SÜDSTRECKE)

Dagegen erhöhten sich die Bauleistungen für die Südstrecke des Kanals und den Ausbau der Donau von 14,4 Millionen Mark im Jahre 1971 auf 39,4 Millionen Mark im Jahre 1972. Die Baustellen für die Kanalbrücke über die Schwarzach, die Straßenbrücke Roth—Allersberg und die Autobahnbrücken an den Strecken München—Nürnberg und Nürnberg—Heilbronn



Schleuse Nürnberg-Süd — Blick von Süden auf die Baustelle und Endpunkt des Europa-
kanals mit Hafeneinfahrt

machten gute Fortschritte; an ihnen wird seit 1970 bzw. 1971 gearbeitet. Daneben begann eine Reihe von neuen Kunstbauten in den Haltungen der Südstrecke: drei Durchlässe und ein Düker in der Haltung Nürnberg-Süd und vier Straßenbrücken (Mörlach—Pierheim, Ohausen—Forchheim, Bachhausen—Körnersdorf und Mühlhausen—Bachhausen) in der Haltung Hilpoltstein-Süd. Außerdem wurden noch vor Jahresende die Bauarbeiten für zwei weitere Straßenbrücken (Leerstetten—Schaftnach und Schwand—Rednitzhembach) in der Haltung Nürnberg-Süd vergeben. Die Autobahnbrücke der Strecke Nürnberg—Heilbronn und die Straßenbrücke Roth—Allersberg sind inzwischen vollendet und für den Verkehr freigegeben worden.

Als wichtigstes Ereignis ist jedoch der Baubeginn der Sparschleuse Nürnberg-Süd hervorzuheben, der ersten Schleuse auf der Südstrecke überhaupt. Sie wird mit einer Hubhöhe von 19,5 m und mit drei Sparbecken ausgestattet. Diese Schleuse bringt einen Superlativ, denn sie stellt künftig die höchste aller bisher von der Rhein-Main-Donau AG gebauten Schleusen dar. Die Bauarbeiten haben im Herbst 1972 begonnen. Bis zum Jahresende waren etwa die Hälfte des Erdaushubs getätigt und die ersten Blöcke des Unterhauptes und der Untermauern im Oberkanal betoniert.

DONAU-AUSBAU KELHEIM—REGENSBURG

Bereits im Frühjahr 1972 hatten am Ende der Südstrecke die Arbeiten für die Schleuse Regensburg begonnen, die später die Schifffahrt durch Regensburg möglich machen soll. Damit ist der Ausbau eines Durchstichs und der Mündungsstrecke des Regen verbunden. Die Schlitzwandarbeiten für die Mauern der Schleusenammern und der unterstromigen Liegeplätze sind fertig, das Unterhaupt und die aufgesetzten Liegeplatzmauern auf der Schlitzwand weitgehend betoniert. Vom Regenausbau ist etwa die Hälfte der Arbeiten ausgeführt. Im Stadtbereich Regensburg geht der Ausbau für den Verkehr und die Versorgungseinrichtungen in der Trasse der künftigen Wasserstraße weiter. Dabei konnte die Oberpfalzbrücke bis auf geringe Restarbeiten an den Rampen fertiggestellt werden. Noch vor Jahresende wurde der Bauauftrag für die Schleuse Abbach, die obere Stufe des Donauausbaus Kelheim—Regensburg und einen Teil des anzuschließenden Schifffahrtskanals vergeben. Zu Anfang des Jahres 1973 waren damit zwischen Nürnberg und Regensburg drei Schleusen im Bau.

RESTARBEITEN AN MAIN UND DONAU

Die Restarbeiten am Main drehten sich hauptsächlich um den Durchstich Eschenbach—Dippach, der eine kurvenreiche Flußstrecke in der Haltung Limbach begründet, und den Schirrhof Erlenbach im Bereich des Wasser- und Schifffahrtsamtes Aschaffenburg. Die Arbeiten für die Staustufe Kleinostheim (sie ist in den Hauptteilen schon fertig), die im Auftrag des Bundes ausgeführt werden, wurden mit der Verlegung der Aschaff und dem Ausbau des Aschaffener Bogens fortgesetzt. Die alte Staustufe Main-Aschaff/Stockstadt ist bis auf den Kraftwerkstiefbau abgebrochen. Die Niederwasserregulierung der Donau zwischen Regensburg und Vilshofen war noch im kleinen Umfang zu besorgen.

BAU VON KRAFTWERKEN

Der Bau von Kraftwerken konzentrierte sich auf das Pumpspeicherwerk Langenprozelten. Nach Abschluß der Vorarbeiten wie Abholzungen, Straßenbauten, einer Bachverlegung (Hangkanal mit Parallelwehr) und einem Probestollen haben die Hauptbauarbeiten für das Kraftwerk, das Ober- und Unterbecken und den Druckstollen begonnen, gleichzeitig wurden die Hauptaufträge für die maschinellen und elektrischen Anlagen und den Stahlwasserbau erteilt. Zum Jahresende erreichten die Felsausbrucharbeiten die Gründungssohle der 35 m tiefen Kraftwerksbaugrube. Im Taktverfahren wurden die senkrechten Baugrubenwände durch Felsanker und Spritzbeton gesichert. Im Oberbecken sind etwa 40 Prozent der Erdarbeiten geleistet, vom Druckstollen etwa 30 Prozent, das sind 450 m der Gesamtlänge, aufgefahren und ge-



Schleuse Regensburg — Blick vom Unterstrom auf die Baustelle Unterhauptes Oktober 1972

sichert. Im Unterbecken wurden hauptsächlich das ca. 150 m lange Grundablaßbauwerk und Teile des Kontrollganges erstellt sowie das seitliche Wiesenheimer Tal mit Erdmassen verfüllt. Der Bauablauf, der bisher leider noch nicht dem programmierten Fortschritt entsprochen hat, wird mit einem Netzplan überwacht. Bei den Kraftwerken, die sich im Betrieb befinden, war es mit Umbauten möglich, die maschinellen und elektrischen Einrichtungen in Eichel, Faulbach, Harrbach, Feldheim und Ellgau zu verbessern.

FINANZIERUNG

Im Bereich der Rhein-Main-Donau AG wurden im Jahre 1972 insgesamt 200 Millionen DM (einschließlich Bauzeitinsen für Fremdmittel) investiert. Rund 155 Millionen DM fielen auf den Bau von Schiffsanlagen am Europakanal Rhein-Main-Donau; rund 12 Millionen DM waren für die Main-Staustufe Kleinostheim, die im Auftrag und für Rechnung des Bundes errichtet wird, und die Donaukanalisierung unterhalb Regensburg nötig. Im Bereich der Kraftwerke machten die Investitionen rund 33 Millionen Mark aus; der Schwerpunkt lag hier beim Pumpspeicherwerk Langenprozelten, das von der Rhein-Main-Donau AG für ihre Tochtergesellschaft Donau-Wasserkraft AG (DWK) errichtet wird.

Die Bauten auf eigene Rechnung werden zu 34 Prozent aus Haushaltsmitteln des Bundes und des Freistaates Bayern und zu 66 Prozent aus Mitteln der Rhein-Main-Donau AG (einschließlich der Fremdmittel, die von der Gesellschaft verzinst und getilgt werden müssen) finanziert. Die Haushaltsmittel flossen in Form von zinslosen Darlehen zu; sie sind später aus den Erträgen der Gesellschaft zurückzuzahlen. Die Arbeiten an der Main-Staustufe Kleinostheim (ohne Kraftwerk) werden mit Haushaltsmitteln des Bundes bezahlt. Die Kosten für die Donaukanalisierung unterhalb Regensburg tragen Bund und Land im Verhältnis 2:1.

Die deutsche Donauschiffahrt in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft*

Von Hans Georg Müller

I. GESCHICHTLICHER RÜCKBLICK

Die Donau war zur Römerzeit und im frühen Mittelalter ein wichtiger Verkehrsweg. Sie bildete die nach Norden gesicherte Grenze des römischen Weltreiches und diente als Nachschubweg für die römischen Provinzen. Hauptsächlich wurden Getreide und Nachschubgüter für die Stützpunkte an der Donau verschifft. Karl der Große benutzte die Donau für seine Feldzüge in den Ostraum. Er suchte sogar eine Verbindung zwischen Rhein und Donau herzustellen, die „Fossa Carolina“, von der Reste noch heute in der Landschaft erkennbar sind. Im 11. und 12. Jahrhundert trieben Regensburger Kaufleute einen bedeutenden Handel auf dem Donauweg. Noch heute zeugen die erhaltenen Patrizierhäuser von dem Reichtum Regensburger Handelsherren aus dieser Zeit.

Dann begann eine Entwicklung, die den Donauweg allmählich zum Verkümmern und schließlich ganz zum Versiegen brachte. Die Gründe dafür lagen in der zunehmenden Bedeutung der Republik Venedig im Orienthandel und dem Vordringen des Islams an die Donau. So hat die Donau jahrhundertlang einen Dornröschenschlaf gehalten, bis mit der Einführung der Dampfkraft auf der Donau Anfang des vorigen Jahrhunderts wieder eine neue Blütezeit des Donauverkehrs begann, besonders nach Gründung der österreichischen „K. k. Privilegierten Ersten Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft“ (DDSG) im Jahre 1829. Auch Bayern und Württemberg bemühten sich, den Donauweg für den Güterverkehr zu nutzen. 1835 wurde die „Privilegierte Bayerisch-Württembergische Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft“ mit dem Sitz in Regensburg gegründet, die einen Personen- und Güterverkehr mit Dampfschiffen zwischen Ulm und Linz betrieb. Im Jahre 1846 übernahm der bayerische Staat sämtliche Anteile der Gesellschaft unter der Firma „Königlich Bayerische Donau-Dampfschiffahrt“. Mit dem Ausbau der Eisenbahnen längs der Donau in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts erwuchs der Gesellschaft jedoch eine derart starke Konkurrenz, daß die Gesellschaft Jahr für Jahr mit Verlusten abschloß. Der bayerische Staat entschloß sich daher im Jahre 1862, seine Gesellschaft an die DDSG nach Österreich zu verkaufen. Dasselbe Schicksal hatte die „Süd-deutsche Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft“ mit dem Sitz in München, die 1910 in österreichisches Eigentum überging.

In den darauffolgenden Jahren wurde in Anbetracht des wachsenden Güterausstausches mit dem Südosten, insbesondere aber für die Einfuhr rumänischen Erdöls, das Fehlen einer eigenen Donauschiffahrt als ein ganz wesentlicher Mangel empfunden. Die an dem Ausbau der Verkehrsbeziehungen mit den Ländern des Donauraums interessierten Wirtschaftskreise in Bayern sowie die bayerische Staatsregierung, die Stadt und die Industrie- und Handelskammer Regensburg ergriffen eine gemeinsame Initiative, und so kam es am 28. Juli 1913 zur Gründung der „Bayerischen Lloyd Schiffahrtsgesellschaft m. b. H.“ (BL) mit dem Sitz in Regensburg. Die damals für den Betrieb eines Schiffahrtsunternehmens erforderliche Konzession wurde von König Ludwig III. mit Urkunde vom 22. April 1914 erteilt. Das junge Unternehmen entwickelte sich ziemlich schnell von einer reinen Tankschiffreederei zu einem bedeutenden Unternehmen für den Transport von Gütern aller Art. 1917 wurde die G. m. b. H. in eine Aktiengesellschaft umgewandelt.

* Der Vortrag wurde von Herrn Dr. Müller vor der Mitgliederversammlung des Zentralvereins für Deutsche Binnenschiffahrt am 9. 6. 1972 in Regensburg gehalten.

Es würde zu weit führen, die wechselvolle Geschichte des BL in allen Einzelheiten darzustellen. Der BL hat zweimal, und zwar nach den beiden Weltkriegen, einen beispiellosen Zusammenbruch erlebt und beide Male einen Wiederaufstieg in zäher, unermüdlicher Kleinarbeit. Nach dem Ersten Weltkrieg gelang dies verhältnismäßig schnell unter der zielstrebigen Führung des damaligen Generaldirektors Geh.-Rat Dr. Ludwig von Donle, der zusammen mit dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats, Dr. h. c. Emil Georg von Stauß, die Geschicke des Bayerischen Lloyd bis in die ersten Jahre des Zweiten Weltkrieges hinein maßgebend bestimmte.

Zwischen den beiden Weltkriegen war der BL führend in der technischen Entwicklung der Donauschiffahrt. Das erste Schiff, das der BL im Jahre 1914 unter dem Namen „König Ludwig III.“ als Tankmotorschiff in den Dienst stellte, war das erste Motorschiff auf der Donau überhaupt.

Der BL hat 1916 als erstes Unternehmen den 1000-t-Kahn auf der Donau eingeführt, was auf der damals noch sehr mangelhaft regulierten bayerischen Donaustrecke als ein Wagnis angesehen werden mußte. Der BL hat auch als erstes Unternehmen die Umstellung der Dampfschiffe auf Ölfeuerung vollzogen und als erstes Schiffahrtsunternehmen in den dreißiger Jahren versuchsweise die Schubschiffahrt betrieben. Leider hat man dabei des Guten zu viel getan, indem man das Schubschiff „Uhu“, als erstes Schiff überhaupt, mit dem damals noch nicht ausgereiften Voith-Schneider-Propeller ausgerüstet hatte. Die häufigen Reparaturen zwangen schließlich dazu, die Versuche aufzugeben. Der „Stößtreidler“, wie er damals genannt wurde, wurde 1939 in ein Zugschiff umgebaut und unter dem Namen „Danzig“ im normalen Schleppdienst eingesetzt. Es ist dann 1944 auf der Kataraktenstrecke auf eine Mine gelaufen und gesunken.

Nach langwierigen Planungen hatte der BL auch die Kühlschiffahrt aufgenommen. Dieses Projekt, das im Jahre 1942 durch den Umbau eines Gütermotorschiffes in ein Kühlschiff verwirklicht wurde, ist auch heute wieder in Anbetracht der großen Importe von Kühlgütern aus dem Südostraum im Gespräch.

Das Bestreben des BL ging im übrigen zwischen den beiden Weltkriegen dahin, durch einen Zusammenschluß aller Donauschiffahrtsgesellschaften zu einer Interessengemeinschaft einen ruinösen Wettbewerb zu verhindern. Nachdem schon seit dem Jahre 1927 zwischen der DDSG, der Ungarischen Schiffahrtsgesellschaft und der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft sowie dem BL eine Betriebsgemeinschaft bestanden hatte, zwangen die durch die Weltwirtschaftskrise entstandenen Schwierigkeiten am Anfang der dreißiger Jahre dazu, alle Donauschiffahrtsgesellschaften zu einer straff organisierten Tarifgemeinschaft mit Quotisierungsverträgen im Stückgut-, Massengut-, Getreide- und Tankverkehr zusammenzuschließen. Auf diese Weise konnten alle Gesellschaften die krisenhaften Erscheinungen in dieser Zeit überstehen, bis dann im Zweiten Weltkrieg die Donauschiffahrt wiederum in einer schicksalhaften Entwicklung in das Kriegsgeschehen einbezogen wurde.

Die Folge des Zusammenbruchs war ein völliger Stillstand in der Donauschiffahrt. Um den Betrieb zu erhalten, mußte der BL sich andere Einnahmequellen erschließen durch Einrichtung einer Produktionswerkstätte zur Herstellung von Gegenständen des täglichen Bedarfs, Lkw-Verkehr, Aufnahme eines Fahrgastverkehrs auf der bayerischen Donaustrecke und den Nebenflüssen, der allmählich auf 23 planmäßig bediente Linien anwuchs, Einrichtung von

Hotel- und Tanzschiffen, Überfuhrbetriebe und anderes mehr. Erst um die Jahreswende 1948/1949 konnte wieder ein internationaler Verkehr, zunächst zwischen Regensburg und Linz, aufgenommen werden, der dann von Jahr zu Jahr weiter ausgedehnt wurde. Es dauerte dann noch bis 1957, bis auf Grund bilateraler Verträge des BL mit allen Schiffahrtsgesellschaften der Donau-Anliegerstaaten der internationale Verkehr auf der gesamten Donau aufgenommen werden konnte.

II. GEGENWÄRTIGE LAGE DER DEUTSCHEN DONAUSCHIFFFAHRT

Nach diesem kurzen Überblick auf die Vergangenheit wird es nötig sein, sich einen Überblick über den jetzigen Stand der deutschen Donauschiffahrt zu verschaffen:

Im Gegensatz zur Rheinschiffahrt mit einer Fülle von einzelnen in privatwirtschaftlicher Form geführten Betrieben von Reedereien und Kleinbetrieben (sogenannten Partikulieren) gibt es auf der Donau nur 11 Reedereien, die sich im internationalen Verkehr betätigen, nämlich — in der Reihenfolge von der Donaumündung an aufwärts —:

die Sowjetische Donaudampfschiffahrt (SDP), Ismail,
 die Bulgarische Flußschiffahrt (BRP), Russe,
 die Rumänische Zivilschiffahrt (NAVROM), Bukarest,
 die Jugoslawische Flußschiffahrt (JRB), Belgrad,
 den Dunavski Lloyd (DL), Sisak,
 die Ungarische Schiffahrts-A.G. (MAHART), Budapest,
 die Tschechoslowakische Donauschiffahrt Nationalunternehmen (ČSPD), Bratislava,
 die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft (DDSG), Wien,
 die Continentale Motorschiffahrts-Gesellschaft m. b. H. (COMOS), Wien,
 die Firma Brandner in Wallsee und
 die Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft (BL), Regensburg.

	Tragfähigkeit	PS
Nach dem Stande von 1970 ist die		
Sowjetische Donauschiffahrtsgesellschaft die größte	mit 765 000 t und	213 000
dann folgt die		
Jugoslawische Donauschiffahrt	mit 630 000 t und	105 000
an 3. Stelle steht die		
Rumänische Donauschiffahrt	mit 408 000 t und	90 000
an 4. Stelle die		
Ungarische Donauschiffahrt	mit 264 000 t und	61 000
an 5. Stelle die		
Bulgarische Donauschiffahrt	mit 227 000 t und	27 000
an 6. Stelle die		
Österreichische Donauschiffahrt	mit 222 000 t und	50 000
an 7. Stelle die		
Tschechoslowakische Donauschiffahrt	mit 196 000 t und	43 000
die kleinste ist die Donauschiffahrt der Bundesrepublik	mit 75 000 t und	27 000



13 Das Tankmotorschiff „Ursula von Köppen“ (Baujahr 1970, 1350 PS) auf der Bergfahrt bei Novi-Sad (Jugoslawien) mit einem Tankschubleichter und 2 Tankkähnen in Schubformation.

Auf der ganzen Donau sind eingesetzt:

4296 Einheiten mit einer Gesamtkapazität von 2,8 Mio. t Tragfähigkeit und 616 000 PS.

26 Prozent der Gesamttonnage sind für die Schubschiffahrt ausgerüstet.

Im Jahre 1970 betrug die Gesamttransportmenge der auf der Donau beförderten Güter rund 55 Mio. t. Sie ist mithin seit dem Jahre 1959 (20 Mio. t) um mehr als das Doppelte gestiegen, erreicht aber immer noch bei weitem nicht die Zahlen der traditionellen Rheinschiffahrt, die bei 270 Mio. t liegen.

Die Zahlenangaben sind aus der Statistik der Donaukommission für das Jahr 1970 entnommen. Der Bayerische Lloyd beförderte im Jahre 1970 etwas über 1 Mio. t mit 442 Mio. tkm. Der jetzige Flottenstand des BL, des einzigen deutschen Donauschiffahrtsunternehmens, umfaßt 76 Einheiten mit rund 28 000 PS und 60 000 t Tragfähigkeit.

Die Flotte ist in erheblichem Umfang umstrukturiert worden; 20 Motorgüter- bzw. Motortankschiffe sind nach dem Krieg neu gebaut worden; dafür sind die Zugschiffe und Kähne in großem Umfang abgewrackt bzw. außer Dienst gestellt worden, weil sie eine aufwendige Besatzung erfordern, die in Anbetracht der gestiegenen Gehalts- und Lohnkosten eine Wirtschaftlichkeit des Betriebes nicht mehr zulassen.

Zu dieser Flotte kommen 9 Tank- bzw. Güterkähne mit 770 t Tragfähigkeit, die inzwischen vom BL übernommen worden sind. Die frühere Eigentümerin, die Bayerische Schiffahrts- und Hafenbetriebs-G. m. b. H. Josef Wallner in Deggendorf, mit der der BL eine Quotisierungsgemeinschaft hatte, hat schon seit 1967 den Schiffahrtsbetrieb aufgegeben.

Die derzeitige Kapazität der deutschen Donauschiffahrt entspricht dem jetzigen und in absehbarer Zeit zu erwartenden Transportvolumen. Eine nennenswerte Vergrößerung dieser Kapazität ist zur Zeit nicht beabsichtigt. Auch wenn die deutsche Donauschiffahrt kapazitätsmäßig die kleinste Flotte auf der Donau unterhält, so nimmt sie trotzdem in Anbetracht ihrer beachtenswerten Leistungen eine geachtete Stellung in der internationalen Donauschiffahrt ein. Der Name „Bayerischer Lloyd“ hat, wie man immer wieder bestätigt findet, auf der ganzen Donau einen guten Klang.

Nachdem so die gegenwärtige Stellung der deutschen Donauschiffahrt im Rahmen der gesamten Donauschiffahrt erkennbar geworden ist, wird im folgenden darzustellen sein, welche Transporte zur Zeit auf der Donau geführt werden, an denen die deutsche Flagge beteiligt ist.

Transportiert werden in der Hauptsache Massengüter (Kohle, Erz, Bauxit usw.). Auch hierin hat sich ein weitgehender Strukturwandel gegenüber der Vorkriegszeit ergeben. Vor dem Zweiten Weltkrieg wurden in der Hauptsache im Talverkehr Stückgüter befördert. Dieser Verkehr wurde fahrplanmäßig bedient. Es handelte sich dabei im wesentlichen um hochwertige Ersatzteile für Maschinen und andere Erzeugnisse der westlichen Industrie, auf deren Import die Länder Südosteuropas mangels eigener industrieller Fertigung angewiesen waren. Stückgüter kommen heute nur noch vereinzelt vor.

Im Bergverkehr herrschten früher im trockenen Verkehr landwirtschaftliche Erzeugnisse (Getreide, Mais usw.) vor, die wesentlichsten Exportgüter der Agrarwirtschaft dieser Länder.

Diese Güter gibt es heute nicht mehr oder nur noch in geringen Mengen, da die weitgehende Industrialisierung der Südosteuropa-Länder und ihr Eigenbedarf die Ausfuhr landwirtschaftlicher Erzeugnisse ganz erheblich reduziert haben. Gelegentliche Transporte solcher Güter gehen heute meist in der Talrichtung.

Im Jahre 1972 umfaßt das Transportprogramm der deutschen und österreichischen Schiffahrtsgruppen folgende Güterarten:

	Relation	Anteil in %
Ruhrkohle	BRD — Österreich	9,3
Eisenerz	BRD — Österreich	21,3
Getreide	BRD — Österreich	1,8
Koks	BRD — Österreich	0,5
Güter	BRD — Österreich	0,9
Colis und sonstige Eisenwaren	Österreich — BRD	15,3
Hüttenbims	Österreich — BRD	1,6
Güter	BRD — Ungarn	1,4
Kunstdünger	Österreich — Ungarn	0,3
Bleche und sonstige Güter	Österreich — UdSSR	2,4
Kohle	ČSSR — Österreich	7,8
Bauxit	Ungarn — Österreich	0,4
Bauxit	Jugoslawien — Österreich	0,1
Güter	Ungarn — BRD	0,8
Koks	Ungarn — Österreich	0,1
Eisenerz	Jugoslawien — Österreich	13,8
Bauxit	Jugoslawien — BRD	3,4
Kunstdünger	Jugoslawien — BRD	0,6
Harnstoff	Bulgarien — BRD	0,3
Konserven	Bulgarien — BRD	0,1
Kohle/Erz	UdSSR — Österreich	7,5
Tankverkehr	ČSSR — Österreich	5,2
Tankverkehr	Ungarn — Österreich	3,0
Tankverkehr	ČSSR — BRD	0,2
Tankverkehr	Ungarn — BRD	1,9

100,0

Diese Güter werden auf Grund eines langfristigen Quotisierungsvertrages von der deutschen und österreichischen Schiffahrtsgruppe gemeinsam gefahren, wobei 30 Prozent auf den BL und 70 Prozent auf die österreichische Gruppe entfallen.

Auch zwischen der ungarischen und jugoslawischen Schiffahrt und dem BL gibt es Quotisierungsabsprachen jeweils über den Gütertransport zwischen der Bundesrepublik, Ungarn und Jugoslawien im Tal- und Bergverkehr. Allerdings ist die Quotisierung auf manchen Gebieten wegen der nicht kostendeckenden Frachten erschwert, zum Teil auch gar nicht durchführbar. Die Jahrestransportleistung von rund 1 Mio. t im Jahre 1970 ist 1971 nicht erreicht worden.

Die Leistungen in der Schifffahrt gingen um 19 Prozent bei den gefahrenen Mengen und um 13,8 Prozent bei der Tonnenkilometerleistung zurück; der Rückgang im Umschlag beträgt 8,5 Prozent. Der Rückgang ist zum Teil auf die fast das ganze Jahr 1971 anhaltenden schlechten Wasserstände zurückzuführen, zu einem Teil aber auch auf die Rückläufigkeit im Kohleverkehr wegen der hohen Preise der Ruhrkohle sowie im Tankverkehr infolge des Preisrückganges in Westeuropa.

Schließlich soll hier noch kurz dargestellt werden, von welchen besonderen Schwierigkeiten die gegenwärtige Lage der deutschen Donauschifffahrt beeinträchtigt wird. Sie sind sowohl nautischer wie auch kommerzieller Art.

Die Donau ist kein einheitlicher Strom. Wir unterscheiden die obere Donau, die von der Quelle bis Komarom geht, die mittlere Donau von Komarom bis Turn-Severin und die untere Donau von Turn-Severin bis zur Mündung.

Die obere Donau ist dadurch gekennzeichnet, daß sie ein schnellfließender Gebirgsstrom ist mit starken Krümmungen und Engstellen, während die mittlere Donau — abgesehen von der Kataraktenstrecke — und noch mehr die untere Donau ein breiter und langsam fließender Strom ist, auf dem ein Zugschiff bis zu 12 Kähne im Anhang bzw. ein Schubschiff bis zu 12 Leichter in Schubformation führen kann.

Inzwischen ist auch die Kataraktenstrecke, das ist die Durchbruchstrecke der Donau durch das Karpatengebirge, durch das gigantische Kraftwerk und die Schleusenanlage am Eisernen Tor (Djerdap) überstaut. Die Treidellokomotive am Sipkanal existiert nicht mehr. Die ganze Landschaft ist im Begriff, ein anderes Gesicht zu erhalten. Die berühmte Insel Ada Kaleh, ein Relikt aus der Türkenzeit, ist überflutet, ganze Städte — Orsova, Tekija — sind verschwunden und an höherer Stelle neu aufgebaut worden.

Die nautischen Schwierigkeiten, welche die Donau durch ihre Stromgeschwindigkeit, Engstellen usw. mit sich bringt, beginnen nunmehr erst oberhalb Komarom. Hier müssen die Schub- oder Schleppzüge aufgelöst werden. Von dort können Zugschiffe nur noch zwei Anhangkähne mitführen. Motorgüterschiffe müssen von Komarom zu Berg ihre im Koppelverband geführten Schleppkähne zurücklassen, die dann von Zugschiffen nachgeführt werden müssen. Das Schubsystem in der klassischen Form ist auf der bayerischen Donaustrecke wegen der Länge des Aggregats überhaupt nicht möglich. Wir haben, ebenso wie die österreichische Schifffahrt, auf dieser Strecke Motorgüterschiffe eingesetzt, die in der Bergfahrt bis Vilshofen einen unbemannten Leichter schieben und ihn von Vilshofen ab am Schleppseil und in der Talfahrt an der Seite führen.

Die Schwierigkeiten auf kommerziellem Gebiet sind im wesentlichen folgende :

Die Frachtsätze sind schon seit Jahren nicht mehr auskömmlich, andererseits sind die Kosten ganz erheblich gestiegen. Der BL versucht, diesem Dilemma mit einer weitgehenden Rationalisierung des Schifffahrtsbetriebes zu begegnen. An die Stelle der klassischen Schleppschifffahrt mit den personal- und kostenaufwendigen Rad- bzw. Schraubenzugschiffen ist das Motorgüterschiff getreten, das entweder in Alleinfahrt oder im Schubsystem mit einem unbemannten Schubleichter mit nur drei bis vier Mann besetzt ist. Anstelle oder auch neben dem

unbemannten Schubleichter wird streckenweise ein unbemannter beigegekoppelter Schleppkahn mitgeführt. Von der Schleppschiffahrt hat sich der BL ganz gelöst, mit Ausnahme von einem oder zwei Zugschiffen, die im Pendelverkehr auf der Strecke Komarom — Linz eingesetzt sind, um die zurückgebliebenen unbemannten Kähne bzw. Leichter zu befördern.

Die Bestrebungen des BL zur Rationalisierung des Schiffahrtsbetriebes werden durch Umstände wesentlich erschwert, auf die er keinen Einfluß hat. Im Jahr 1971 und auch 1972 hat ein langanhaltendes Niederwasser alle Berechnungen und Erwartungen zunichte gemacht. Das Jahr 1971 hat mit einem Verlust abgeschlossen; auch die ersten Monate des Jahres 1972 haben Verluste gebracht. Es wird jedem verständlich sein, daß ein Ausgleich der Kosten und Erlöse nicht erreichbar ist, wenn die Fahrzeuge monatelang nur zu 50 Prozent, zeitweise sogar nur zu 30 Prozent, beladen werden können. Kleinwasserzuschläge, wie sie die Rheinschiffahrt kennt, gibt es auf der Donau nicht.

Seit dem Jahre 1968 gehört der BL dem sogenannten Bratislavaer Abkommen an. Dieses Abkommen regelt allgemeine Verfrachtungsbedingungen einschließlich Tarife und Hilfeleistungen bei Remork und Havarien. Es handelt sich hier um ein multilaterales Abkommen, dem alle Donauschiffahrtsgesellschaften — mit Ausnahme des COMOS — angehören. Somit besteht bereits seit Jahren auf kommerziellem und nautischem Gebiet ein Zusammenschluß oder eine gleichberechtigte Zusammenarbeit aller Donauschiffahrtsgesellschaften. Das Bratislavaer Abkommen ist nicht identisch mit der in Budapest residierenden und auf der Belgrader Konvention von 1948 beruhenden Donaukommission, bei der die Bundesrepublik zwar durch Sachverständige vertreten, aber noch kein offizielles Mitglied ist.

Die Schwäche des Bratislavaer Abkommens liegt allerdings darin, daß die Einhaltung seiner schon ohnehin nicht kostendeckenden Tarife nicht wie beim innerdeutschen Festfrachtsystem mit innerstaatlichen oder allgemein verbindlichen Maßnahmen erzwungen werden kann. Es würde zu weit führen, die Schwierigkeiten im einzelnen darzustellen, die sich durch die verschiedenen Wirtschaftssysteme — hier freie Marktwirtschaft, dort staatlich gelenkte Planwirtschaft — für die Frachtenbildung ergeben.

Die Donauschiffahrt hat in dieser Hinsicht ähnliche Probleme wie die Seeschiffahrt: nämlich erschwerter Wettbewerb durch staatliche, für die heimische Schiffahrt getroffene Schutzmaßnahmen. Der BL hat diese Erschwernisse zum Teil durch Quotisierungsabkommen neutralisieren können. Damit allein ist jedoch das Problem nicht zu lösen. Es wäre dringend erwünscht, daß auch von seiten der Bundesrepublik bei den Wirtschaftsverhandlungen auf eine angemessene Beteiligung der deutschen Donauschiffahrt zu kostendeckenden Frachten bestanden wird, wobei der Akzent auf kostendeckend zu legen ist. Häufig steht bei der Frachtenbildung der mit uns im Wettbewerb stehenden Gesellschaften nicht das Prinzip der Kostendeckung, sondern das Prinzip der Soll-Erfüllung und das Prinzip der Einsparung von Devisenausgaben im Vordergrund.

Auch ein anderes Problem berührt den BL genauso wie die Seeschiffahrt, und zwar die ganz beträchtlichen Erlöseinbußen durch die DM-Aufwertung und sonstige währungspolitische Maßnahmen.

Wenn diese Schwierigkeiten verschiedenster Art, mit denen die deutsche Donauschiffahrt zu kämpfen hat, geschildert werden, so soll andererseits auch hier als Positivum mit besonderer Dankbarkeit vermerkt werden, daß sowohl die Bundesregierung als auch der Freistaat Bayern dem Unternehmen bei seinen Bemühungen um die Rationalisierung des Betriebes ganz wesentliche finanzielle Hilfen gewährt haben.

Das andere Positivum ist das ausgezeichnete Stammpersonal, das in allen Betriebszweigen unermüdlich tätig ist, damit das Unternehmen seine schwierigen Aufgaben im In- und Ausland erfüllen kann.

III. ZUKÜNFTIGE ENTWICKLUNG DER DEUTSCHEN DONAUSCHIFFAHRT

Allein schon die oben dargestellten Schwankungen im Transportaufkommen von einem Jahr zum anderen zeigen, daß in der Donauschiffahrt für längere Zeit gültige oder verbindliche Vorausplanungen nicht möglich sind. Das Transportvolumen hängt von so vielen unbestimmten Faktoren des Marktes ab, daß bis auf ganz wenige Güterarten, bei denen längerfristige Verträge vorliegen, nicht im voraus bestimmt werden kann, wie die Beschäftigung im nächsten Jahr sein wird. Ein einigermaßen zuverlässiges Bild ergibt sich meistens erst zu Beginn des Jahres bzw. im 1. Quartal, wenn die Jahresverträge bei den einzelnen Güterarten bekannt sind.

Es ist daher auch nicht möglich, heute vorauszubestimmen, wie die Donauschiffahrt in Zukunft beschäftigt sein wird. Man kann nur aus der allgemeinen Tendenz der wirtschaftlichen Entwicklung und aus bekannten nautischen Gegebenheiten (z. B. Fertigstellung des Rhein-Main-Donau-Kanals) einige allgemeine Rückschlüsse auf die Beschäftigung der Donauschiffahrt ziehen.

Bei solcher Betrachtungsweise ergeben sich folgende Aspekte für die künftige Entwicklung der Donauschiffahrt:

1. Man kann davon ausgehen, daß bis zur Fertigstellung des Rhein-Main-Donau-Kanals die Höhe des Transportaufkommens etwa die gleiche bleiben wird wie bisher. Hierbei ist allerdings vorausgesetzt, daß die Frachtenpolitik der Bundesbahn auf die Existenz der Donauschiffahrt Rücksicht nimmt. Frachterhöhungen der Bundesbahn können dazu führen, daß der gebrochene Weg über die deutschen Nordseehäfen im Vergleich zu Konkurrenzwegen (z. B. über jugoslawische Seehäfen) zu teuer wird. Sie können auch dazu führen, daß Bestrebungen einzelner Empfänger, den Zulauf von Rohstoffen auf den Donauweg zu verlagern, aufgegeben werden. Ferner ist vorausgesetzt, daß nicht grundlegende Veränderungen bei den großen Industriebetrieben eintreten, die ihre Rohstoffe auf dem Donauweg beziehen, und keine Maßnahmen im EWG-Bereich getroffen werden, die auf eine Reduzierung des Handels mit den Donauanliegerstaaten hinauslaufen.

Unter diesen Voraussetzungen wird die deutsche Donauschifffahrt in den nächsten 10 Jahren jeweils eine Jahrestransportleistung von 850 000 bis 1 Mio. t zu bewältigen haben. Die zur Zeit vorhandene Flotte wird bei guten Wasserständen dieses Transportvolumen bewältigen können. Allerdings ist erforderlich, daß die noch im Dienst befindlichen zwei Zugschiffe durch moderne und leistungsfähige Motorgüterschiffe ersetzt werden und das System der schiebenden Selbstfahrer durch entsprechende Umbaumaßnahmen weiter intensiviert wird.

2. Eine wesentliche Zunahme des Verkehrs ist nach Fertigstellung des Rhein-Main-Donau-Kanals zu erwarten. Es wäre allerdings verfrüht, hierüber schon heute Mengenangaben im einzelnen machen zu wollen. Im Zusammenhang mit den Wirtschaftlichkeitsberechnungen für den Rhein-Main-Donau-Kanal sind hierüber eingehende Untersuchungen angestellt worden. Diese Untersuchungen haben ergeben, daß die Kanalstrecke Nürnberg—Regensburg zu Ende dieses Jahrhunderts ein Verkehrsaufkommen von etwa 14 Mio. t haben wird. Wenn auch diese Mengenergebnisse heute noch nicht als feste Planungsgröße unseren Überlegungen zugrunde gelegt werden können, so ist doch ohne Zweifel davon auszugehen, daß die Öffnung der Barriere zwischen Donau und Rhein auch der Donauschifffahrt heute noch nicht übersehbare Chancen bieten wird. Diese Chancen sind größer als die Einbußen im Umschlag, die zwangsläufig eintreten werden, wenn Regensburg nicht mehr der Endhafen der Donauschifffahrt sein wird.

Diese Chancen rechtzeitig zu nutzen, wird Aufgabe der Geschäftspolitik der nächsten Jahre sein. Ein erster Anfang ist dadurch gemacht worden, daß der BL gemeinsam mit der Rhenus und der WTAG, zwei der bedeutendsten Speditionsbetriebe der Rhein- bzw. Kanalschifffahrt, im Hafen Nürnberg ein Speditions- und Lagereiunternehmen, die „Vereinigten Reeder und Spediteure“ (VRS) gegründet hat. In Regensburg hat eine gemeinsame Gründung der Rhenus und des BL in Gestalt der „Rhenus-Bayerischer Lloyd G.m.b.H.“ erste Erfolge auf dem Gebiet der Spedition und Lagerei gebracht.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, daß die deutsche Donauschifffahrt, auf lange Sicht gesehen, eine chancenreiche Zukunft hat und daß demnach die Erhaltung einer leistungsfähigen deutschen Donaureederei in Erwartung künftiger Entwicklungsmöglichkeiten ein Gebot der politischen und ökonomischen Vernunft ist.

