

## DIE ÖSTERREICHISCHE SCHIFFFAHRT NACH DEM WELTKRIEG

Von Ministerialrat Dr. Franz Srbik, Vorstand des Schiffsamtes im Bundesministerium für Handel und Verkehr.

Das Österreich der Vorkriegszeit, das in so zahlreichen und wichtigen Belangen sich des Besitzes großer wirtschaftlicher Werte rühmen durfte, war, begünstigt durch seine geschichtlichen und geographischen Voraussetzungen, in der glücklichen Lage, auch die wesentlichen Erfordernisse für einen lebenskräftigen Schiffsverkehr sein eigen zu nennen. Vor allem besaß jenes Österreich eine ausgedehnte Seeküste.

Mit dem Ende des Weltkrieges sind hier grundlegende Änderungen eingetreten. Österreich hat Triest und mit ihm seine gesamte Seeküste verloren und ist zur Gänze auf die Benützung der über das Ausland dorthin führenden Verkehrsmittel angewiesen. Aber auch der andere unmittelbare Weg des alten Österreich zur Übersee, nämlich der über das deutsche Wirtschaftsgebiet zum Ausfallstor der Elbe, wurde ihm dadurch verschlossen, daß Österreich seinen Anteil am Laufe der Elbe verloren hat und ihm außerdem eine seinen Zwecken entsprechende Tarifpolitik hinsichtlich der zu den großen Elbeumschlagplätzen führenden Bahnen unmöglich gemacht wurde.

Die einzige große Wasserstraße, die dem neuen Österreich geblieben ist, auf der es die Schifffahrt betreiben und auch seinen natürlichen Weg ins Freie suchen kann, ist die Donau. Schon lange vor dem Weltkriege vollzog sich der Gütertausch zwischen den landwirtschaftlichen Gebieten Ungarns und den Ländern der unteren Donau auf der einen und zwischen den Industriebezirken Österreichs auf der anderen Seite zum großen Teile auf dem Donauwege.

Diese Bedeutung des Donauweges als Wirtschaftsstraße mußte durch die eingangs gekennzeichneten, im Gefolge des Weltkrieges für Österreich fühlbar gewordenen grundlegenden Änderungen, ebenso aber auch durch die in seinen inneren wirtschaftlichen Verhältnissen zutage getretenen Umwälzungen zwangsläufig noch um ein Vielfaches anwachsen, ja in manchen Belangen in die allererste Reihe vorrücken. Zunächst hat der Krieg und seine Auswirkungen den allgemeinen Charakter des Donauverkehrs in einer ganz einschneidenden Weise berührt. Die Verminderung der Produktion, die Beschränkung der Märkte, der Kapitalmangel, die sinkende Kaufkraft des Geldes, die Höhe der Steuern, die Belastung der Staatsfinanzen usw. machten sich auch auf dem Gebiete des Donauverkehrs hindernd bemerkbar und können nur allmählich und mit der allgemeinen wirtschaftlichen Gesundung überwunden werden.

In erster Linie waren es aber die im Gefolge des

Weltkrieges in ganz Mitteleuropa hervorgerufenen Änderungen der Staatsgrenzen, die auf den Donauverkehr einschneidenden Einfluß nahmen. Vor dem Kriege wurzelte die Donauschifffahrt vor allem in dem großen einheitlichen Zollgebiete der österreichisch-ungarischen Monarchie. Die Länge der innerhalb dieses Zollgebietes gelegenen Strecke von Engelhartzell bis Semlin betrug 1028 km, unterhalb Semlins bildete die Donau die Grenze der Monarchie bis Orsova (219 km).

Der Ausgang des Krieges führte dagegen zur Errichtung von Zollschranken zwischen den neuentstandenen Staaten. Hiemit waren eine Anzahl streng voneinander geschiedener, der Gebietshoheit einer Reihe von Uferstaaten unterstehender Stromabschnitte der Donau gegeben. Produktion und Absatz wurden, recht häufig zum Nachteil der Schifffahrt, gezwungen, neue Wege zu suchen. Die Art und die Handhabung der Zoll- und Paßvorschriften, sowie das Bestreben, den handelspolitischen Grundsatz des Schutzes der nationalen Wirtschaft in weitestgehendem Maße auch auf die in so vielen Belangen als international zu wertende Donauschifffahrt zur Anwendung zu bringen, sind gewiß geeignet, den Donauverkehr auf das schwerste zu beeinträchtigen.

Weiters begünstigte die Zeit nach dem Kriege vielfach die Handelsbeziehungen zwischen den Weststaaten und den Staaten der unteren Donau, Beziehungen, die eine Ablenkung gewisser Güter vom Donauwege auf den Seeweg mit sich brachten. Hierzu kam noch die zeitweise Billigkeit der Seefracht, die insbesondere den für die Donau seit jeher so bedeutungsvollen Getreideverkehr anstatt zu Berg in großen Mengen talwärts über die See nach einzelnen Westhäfen führte. Schließlich war auch der Wettbewerb zwischen Hamburg und Triest mit seinen tarifarischen Auswirkungen geeignet, den Donauweg in gewissem Sinne zu benachteiligen. Die Tragweite dieser Änderungen zeigt sich deutlich in dem Umstande, daß beispielsweise gegenüber dem für das Jahr 1911 ermittelten Gesamtumfange des Donauverkehrs von 6,8 Millionen Tonnen der des Jahres 1923 nur 3,92 Millionen Tonnen und der des Jahres 1924 nur 3,76 Millionen Tonnen betragen hat.

Doch waren es nicht allein die Änderungen auf politischem und rein wirtschaftlichem Gebiete, die in der Nachkriegszeit so sehr fühlbar wurden. Auch in anderer Beziehung hat die für Österreich doppelt wichtig gewordene Donauschifffahrt ihr Antlitz völlig geändert. Vor dem Kriege war vor allem die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, die älteste und