



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

## **Die Grenzboten**

**Berlin u.a., 1841 - 1922**

Hoening, Max: Die österreichische Flußschiffahrt.

**urn:nbn:de:gbv:46:1-908**

## Die österreichische Flußschifffahrt.

Erfreut sich Oesterreich auch, im Vergleiche zu seiner territorialen Größe und mächtigen Productionskraft, nicht eines entsprechenden unmittelbaren Antheils an den weltverbindenden Meeren, so ist es doch mit diesem großen Verkehrsmedium, Dank seiner schiffbaren Flüsse, in natürliche Berührung gesetzt. Der Binnenverkehr der österreichischen Monarchie verfügt im Ganzen über 1,408 Meilen von schiffbaren Wasserstraßen, wovon 1,323 Meilen auf schiffbare Flüsse, 11 Meilen auf Binnenseen und 74 Meilen auf Canäle entfallen. Die sämtlichen österreichischen Wasserstraßen vertheilen sich auf die einzelnen Länder in der Weise, daß von schiffbaren Wasserstraßen (Flüssen, Seen und Canälen) auf:

Oesterreich unter der Enns . . . . .	64,67 österr. Meilen	Galizien . . . . .	208,25 österr. Meilen.
Oesterreich ober der Enns und Salzburg . . . . .	76,91 " "	Bukowina . . . . .	32,25 " "
Steiermark . . . . .	65,57 " "	Dalmatien . . . . .	10,75 " "
Kärnthn . . . . .	28,25 " "	Ungarn und die serb.-banat. Militärgrenze . . . . .	528,63 " "
Krain . . . . .	8,25 " "	Siebenbürgen . . . . .	116,37 " "
Tirol und Vorarlberg . . . . .	25,56 " "	Kroatien, Slavonien und kroatisch.-slavon. Militärgrenze . . . . .	178,13 " "
Böhmen . . . . .	46,50 " "	im Ganzen	1,407,84 österr. M. entf.
Mähren . . . . .	17,75 " "		

Berechnet man hiernach die relativen Zahlen, mit welchen diese Wasserstraßen in den einzelnen Ländern vertheilt sind, so ergeben sich für die Quadratmeile an schiffbaren Wasserstraßen in:

Oesterreich unter der Enns	0,18 österr. Meilen.	Galizien . . . . .	0,15 österr. Meilen.
Oesterreich ob der Enns und Salzburg . . . . .	0,22 " "	Bukowina . . . . .	0,18 " "
Steiermark . . . . .	0,16 " "	Dalmatien . . . . .	0,05 " "
Kärnthn . . . . .	0,15 " "	Ungarn und der serb.-banat.-Militärgrenze . . . . .	0,13 " "
Krain . . . . .	0,05 " "	Siebenbürgen . . . . .	0,12 " "
Tirol und Vorarlberg . . . . .	0,05 " "	Kroatien, Slavonien und der kroatisch.-slavonischen Militärgrenze . . . . .	0,25 " "
Böhmen . . . . .	0,05 " "		
Mähren . . . . .	0,04 " "		

Für die Gesamt-Monarchie aber berechnen sich auf die Quadratmeile durchschnittlich 0,12 österreichische Meilen schiffbarer Wasserstraßen.

Unter den zur Floß- oder Schifffahrt geeigneten Gewässern sind die Donau mit ihren fahrbaren Nebenflüssen, die Elbe mit der Moldau und die Weichsel für den Verkehr die wichtigsten.

Die Donau, deren Stromgebiet nahezu zwei Dritttheile der Monarchie angehört, ist nicht bloß für den Verkehr innerhalb der Landesgrenze, sondern

— namentlich seit dem Aufschwunge der Dampfschiffahrt — auch für den internationalen Handel Oesterreichs mit Deutschland, der Türkei, Serbien, Rumänien und Rußland von hervorragender Bedeutung. Der durch dieselbe vermittelte Verkehr ist trotz der steigenden Concurrenz der Eisenbahnen in steter Zunahme begriffen. Der Umfang und die Entwicklung dieses Verkehrs werden durch folgende Ziffern illustriert:

Jahr	Dampfer	Pferde- kraft.	Schlepp- boote	Reisende	Verschiffs- Waaren und Reisegepäck Zollcentner	Betrag der verschifften Kostbar- keiten in Gulden
1850	47	5,362	135	589,894	2,736,427	11,235,915
1855	91	9,526	306	589,157	10,646,456	23,968,765
1860	119	12,043	469	591,643	16,894,531	29,246,063
1861	119	11,928	474	612,571	17,006,671	28,336,253
1862	133	12,558	494	716,858	17,434,237	27,028,340
1863	130	12,268	492	759,767	19,712,688	31,374,102
1864	134	12,598	492	886,693	21,662,704	32,989,476
1865	134	12,418	523	861,847	19,712,688	24,584,362
1866	138	12,818	517	1,092,172	24,662,705	35,201,777
1867	138	12,866	508	980,023	23,754,633	57,231,558
1868	142	12,846	537	1,179,691	24,826,999	61,130,326
1869	146	12,996	551	1,356,919	24,937,519	50,617,464
1870	155	13,946	547	1,520,233	20,292,926	42,435,564
1871	154	14,181	552	1,705,407	18,367,269	50,664,954
1872	156	14,266	574	1,853,522	23,000,913	44,658,844
1873	162	14,476	577	1,687,510	20,227,872	46,832,630
1874	179	15,926	655	1,489,545	20,971,341	50,375,281

Von diesem Verkehre entfallen auf die Landungsorte an der obern Donau (von Ulm abwärts bis Preßburg) 31 Percent, auf die Landungsorte an der mittleren Donau (von Preßburg abwärts bis Orsova) 55 Percent, auf die Landungsorte an der untern Donau (von Orsova abwärts bis zur Sulnamündung) 14 Percent des Gesamt-Waarenverkehrs.

Die wichtigsten durch die Donauschiffahrt beförderten Verkehrsgegenstände sind: Bau- und Werkholz (28 Percent der Gesamt-Waarenmenge), Brennholz (19 Percent), Getreide (21 Percent), Mineral- und Holzkohlen (7 Percent), Salz (5 Percent), Steine, Ziegel und Kalk (5 Percent), dann Mehl, Wein, Wolle, Häute und andere sogenannte Kaufmannsgüter (15 Percent). Der Transport der Frachten erfolgt zum größten Theile — insbesondere auf den Nebenflüssen — durch die Ruderschiff- und Floßfahrt (65 Percent aller Frachten), während die erste österreichische Dampfschiffahrts-Gesellschaft 25 Percent, die übrigen kleineren Dampfschiffahrts-Unternehmungen und die (bloß auf der untern Donau verkehrenden) Segelschiffe nur 10 Percent des Gesamtwaarenverkehrs vermitteln. Der Verkehr geht zwar stromauf- wie stromabwärts, doch überwiegt auf der oberen Donau die Thalfahrt, auf der mittleren die

Bergfahrt, auf der unteren Donau wieder die Thalfahrt, entsprechend den Stromverhältnissen und der Lage der wichtigsten Handelsplätze. Diese sind Wien, Pest und Galacz=Ibraila. Die Gesamtmenge der in Wien in der Thal- und Bergfahrt angekommenen und abgegangenen Frachten belief sich

im Jahre 1850 auf	9,200,000	Centner;	im Jahre 1870 auf	17,800,000	Centner.
" " 1865 "	10,500,000	"	" " " 1871 "	15,320,000	"
" " 1866 "	12,000,000	"	" " " 1872 "	17,700,000	"
" " 1867 "	13,200,000	"	" " " 1873 "	18,300,000	"
" " 1868 "	14,300,000	"	" " " 1874 "	18,970,000	"
" " 1869 "	16,200,000	"			

Ueber die pecuniäre Prosperität des Unternehmens giebt nachstehende Zusammenstellung Aufschluß:

Jahr	Beförderte Güter in Centner-Meilen	Gulden österreichischer Währung				Dividende per Actie in pct.
		Einnahmen	Ausgaben	Ueber- schuß	Abgang	
1861	994,434,470	9,373,678	9,825,945	—	452,267	6,61
1862	992,265,849	9,201,335	9,897,657	—	696,322	6,93
1863	1,015,565,245	9,583,539	10,036,668	—	453,129	7,12
1864	1,160,263,610	10,458,611	9,950,498	508,113	—	6,72
1865	1,218,247,273	9,485,857	9,057,021	428,836	—	6,65
1866	1,418,764,904	11,591,140	11,189,998	401,142	—	6,74
1867	1,521,417,161	12,688,598	11,417,810	1,280,788	—	7,14
1868	1,531,596,112	13,492,858	12,163,695	1,329,163	—	6,88
1869	1,361,684,798	13,055,194	12,523,032	532,162	—	6,86
1870	1,078,723,281	11,328,031	12,273,623	—	945,602	6,78
1871	983,339,413	10,883,681	12,141,282	—	685,531	6,97
1872	1,477,289,131	13,261,918	12,697,746	564,172	—	7,13
1873	1,225,841,533	12,521,100	13,213,422	—	692,322	5 —
1874	1,252,125,417	10,777,434	11,513,722	—	736,288	5 —

Die Elbe unterhält, durch Vermittlung materieller Interessen, eine innigere Verketzung zwischen Oesterreich und jenen Staaten, bei welchen im Hinblick auf die sonstigen gegenseitigen Beziehungen eine Unterstützung der spontanen Aneignung eben besonders wünschenswerth erscheint; sie bildet die von der Natur dargebotene Handelscommunication mit Hamburg, von wo noch bis in die 1860er Jahre ein großer Theil des Kaiserstaates Colonialwaaren bezog. Gegenwärtig vermittelt die Elbe hauptsächlich den Export österreichischer Rohstoffe und Fabrikate nach Sachsen und Preußen und zu einem nicht geringen Theile auch nach dem Nordseehafen Hamburg. Die gesammte, stromabwärts über die Grenze Böhmens verschifftene Waarenmenge belief sich:

im Jahre 1865 auf	7,600,000	Centner;	im Jahre 1870 auf	14,600,000	Centner.
" " 1866 "	8,700,000	"	" " " 1871 "	15,300,000	"
" " 1867 "	11,200,000	"	" " " 1872 "	17,280,000	"
" " 1868 "	10,400,000	"	" " " 1873 "	17,130,000	"
" " 1869 "	12,300,000	"	" " " 1874 "	16,290,000	"

Die Frachten bestehen aus Braunkohlen (ca. 50 Percent), Bauholz 33 Percent), Getreide und Hülsenfrüchte (4 Procent), Obst (3 Percent), dann Graphit, Braunholz, Steinen und Anderem.

Die Bergfahrt befördert zumeist nur überseeische Artikel, außerdem auch Straßfurther Steinsalz, Schwefel, Reis, Soda, Farbholz, Chilisalpeter, Baumwolle und Kaffee, in einer Gesamtmenge von beiläufig 600,000 Centner.

Die Moldau, der einzige schiffbare Nebenfluß der Elbe, welche die Hauptstadt Böhmens einerseits mit dem Süden des Landes und durch Vermittlung der Linz-Budweiser Bahn auch mit der Donau verbindet, vermittelt einen ziemlich lebhaften Binnenverkehr namentlich in Kochsalz, welches in Budweis verladen wird, dann in Holz, Getraide, Graphit, Baumaterialien Eisenwaaren und Victualien. Die Gesamtmenge der durch die Moldau-Schiffahrt nach Prag gebrachten Waaren kann jährlich auf 600,000 Centner veranschlagt werden.

Die Weichsel, welche das westliche Galizien mit der Ostsee in Verbindung setzt, wird innerhalb der Grenze der Monarchie nur stromabwärts mit Ruderschiffen und Flößen befahren, welche hauptsächlich Schiffbau- und sonstiges Werkholz nach Danzig, dann aber auch Getraide, Salz und andere Landesproducte nach Warschau verführen.

Der gesammte durch die Weichsel vermittelte, gegenwärtig noch eng begrenzte Frachtverkehr beläuft sich auf nicht viel mehr als  $4\frac{1}{2}$  Millionen Centner im Jahre.

In Böhmen vermitteln auf den Flüssen nur zwei Gesellschaften den Schiffsverkehr in größerem Maasstabe. Es sind dies die „Prager-Moldau Dampfschiffahrts-Gesellschaft“ und die „Prager Dampf- und Segelschiffahrts-Gesellschaft“. Erstere besteht seit 1865, besorgt den Personen und Sachentransport mittelst zweier Dampfschiffe auf der Moldau zwischen Prag und Stuchwic. Das Actien-Kapital beträgt 68.000 fl.; für die Jahre 1869 und 1870 wurde eine 4perc., für 1871 eine 5perc. Dividende, für 1872 und 1873 keine Dividende vertheilt. Die Prager Dampf- und Segelschiffahrts-Gesellschaft ging aus der seit 1822 bestandenen Prager Schiffahrts-Gesellschaft hervor und befaßt sich mit der Verschiffung von Frachten auf der Elbe, Moldau und deren Zuflüssen. Unterm 15. August 1870 erhielt die Gesellschaft die Concession zum Betrieb der Dampfschiffahrt mittelst Rette und Drahtseil auf der böhmischen Elbe für die Strecke von der sächsischen Grenze bis Melnik.

Für Wassertransporte in Binnengewässern ist in neuerer Zeit die Ketten-Schiffahrt und Drahtseil-Schiffahrt gegenüber der freien Schiffahrt in Concurrrenz getreten. Es ist zweifellos, daß in Flüssen der Transport stromaufwärts mittelst Seil- oder Kettenschiffen mit einem viel geringeren

Aufwände von Brennmaterial bewerkstelligt wird, als mittelst Rad- und Schraubendampfer und durch die Kohlenersparniß allein schon deren Nachteile wett gemacht werden, trotzdem diese Nachteile bedeutend sind. Das Drahtseil und die Kette erheischen ein großes Capital; die deutsche Meile Drahtseil kostet durchschnittlich 16,000 fl. Die deutsche Meile Kette für eine gleich große Zugfähigkeit durchschnittlich 360,000 fl. Bei großen Flüssen oder Strömen, wie die Donau z. B., welche auf viele hundert Meilen befahren wird, repräsentirt dies bereits einen sehr bedeutenden Betrag, welcher überdies manchmal doppelt in die Waagschale fällt, da die Kette nur für die Bergfahrt, nicht aber stromabwärts benützt werden kann. Bei der Thalfahrt wäre nämlich die Geschwindigkeit für Kette oder Seil zu groß, und würden diese dabei rasch zu Grunde gehen. Deshalb müssen auch die Ketten- oder Seilschiffe, wenn sie für Ströme gut sein sollen außer dem Mechanismus zum Auf- und Abwinden und Lenken der Kette oder des Seiles auch behufs Thalfahrt complet wie die freien Dampfer mit kleinen Ruderrädern oder Schraube ausgerüstet sein. Die Kosten der Instandhaltung eines solchen Schiffes sind dadurch, daß hierzu noch die nothwendigen Kosten der Instandhaltung der Kette oder des Seiles zugeschlagen werden müssen, sehr bedeutend. Die Mannschaft eines Ketten- oder Seilschiffes, also auch die Gagen, sind wohl kleiner als bei einem freien Dampfer, dafür müssen die Zinsen und die Amortisationsquoten des Capitals der Kette oder des Seiles bestritten werden, welche besonders bei mäßigem Verkehre die Regie stark belasten. Schiffe an derselben Kette fahrend, können einander nicht answeichen, in nicht durchweg regulirten Strömen, wo das Fahrwasser rapiden Ueänderungen unterworfen ist, und bei widrigem Wetter ist das Lenken eines Seil- oder Kettenschiffes, welches einen Train von andern Schiffen remorquirt, sehr erschwert und dadurch auch für die entgegenkommenden freien Dampfer das Ausweichen schwierig. Endlich kann für den Personenverkehr Kette oder Seil stromaufwärts ebensowenig wie für die Thalfahrt überhaupt dienen, für diese Verkehrszwecke ist also das in der Kette oder dem Seile ruhende Capital unnußbar. All diese zusammen sonach sehr gewichtigen Nachteile vermochten indeß die Kohlenersparniß, welche durch diese Schifffahrtweise erzielt wird, auszugleichen, und zwar in ganz entschiedener Weise und allenthalben, so lange die Schiffsmaschine nicht den heutigen Grad der Vollkommenheit hatte. Heute ist die Sache für große Ströme bereits weniger evident und je mehr die Schiffsmaschinen vervollkommenet werden, je kleiner also der Kohlenverbrauch überhaupt wird, desto kleiner wird auch der absolute Werth der Differenz der durch die Ketten- oder Seilschiffe ersparten Kohlen und um so wahrscheinlicher wird dieser immer kleiner werdende Vortheil durch die vorerwähnten ziemlich constant bleibenden Nachteile aufgehoben werden.

Für die oberen Läufe von Strömen und großen Flüssen hingegen ist die Ersparniß stets eine so große, daß der Bestand dieser Schifffahrtsweise als ein gesicherter zu erachten ist. Auf der Strecke zwischen Preßburg und Wien z. B., wo die Strömung an den verschiedenen Stellen zwischen 3 und 5 Seemeilen pr. Stunde beträgt, befördert bei mittlerem Wasserstande ein Kettenschiff, welches 50,000 fl. kostet, stromaufwärts bis 15,000 Centner Nettolast mit 3 Seemeilen durchschnittlicher Geschwindigkeit, verbrennt hierbei 6 Centner Kohle pr. Stunde und erheischt an Monatslohnung für die Bemannung 540 fl. Ein Raddampfer, welcher auf der gleichen Strecke ebenfalls 15,000 Centner mit ca.  $3\frac{1}{4}$  Seemeile Geschwindigkeit remorquirt, kostet 100,000 fl. und verbrennt pr. Stunde 16 Ctr. Kohlen und verausgabt an Mannschaftsgage 14 — 1400 fl. — Ebenso vortheilhaft ist die Ketten- oder Seilschifffahrt in Canälen, wo das Wasser keine Strömung hat, die Kette oder das Seil also sowohl für Berg- als Thalfahrt dient, wo überdies die kleine Fahrgeschwindigkeit für den Nutzeffect der Schiffschraube oder Schaufelräder sehr ungünstig ist, und die von denselben erzeugten Wellen in dem engen Fahrwasser die Canalböschungen schädigen würden. Max Hoenig.

## Die sächsischen Landtagswahlen.

Die sächsischen Landtagswahlen sind am vierzehnten September vollzogen worden. Prüft man ihre Ergebnisse lediglich vom Standpunkt der Wahlentscheidung aus, so hat die nationale Partei Deutschlands allen Grund, mit dem sächsischen Wahltag zufrieden zu sein. Denn von den zweiunddreißig Sitzen, die neu zu besetzen waren, ist ein guter Theil der particularistischen Reaction abgewonnen worden. Der Freiburger Canadier des sächsischen Landtags z. B., der Europens überfüllte Höflichkeit nicht kannte, und sich vor der Zumuthung, den Wahrheitsbeweis seiner persönlichen Berunglimpfungen gegen Biedermann anzutreten, consequent seitwärts in die Büsche schlug, Bonzen hat seine parlamentarische Rolle nun auch in Dresden ausgespielt. Mit ihm sind die edeln Bonzen der Amtshauptmannschaft, die Herren von Einsiedel und von Zahn, einige bürgerliche Rittergutsbesitzer auf der Rechten, und die Blüthe grünweißer Schulräthe Herr Hahn, von ihrer Mitwirkung bei der Dresdner Weltgeschichte abberufen. Das undankbare Volk hat ihre alten Sitze an Nationalliberale und Fortschrittsleute vergeben.

Es kann sein, daß ein Späterer, der die Zukunft kennt, die uns noch ver-  
Grenzboten III. 1875.