

Die wirtschaftlichen Wechselbeziehungen nach dem Südosten Europas als Verkehrsproblem bis zum zweiten Weltkrieg

Von Professor Karl Förster.

Einer Untersuchung der wirtschaftlichen Wechselbeziehungen nach dem Südosten Europas als Verkehrsproblem bis zum zweiten Weltkrieg stehen besondere Schwierigkeiten entgegen, weil eine Fülle z. T. sehr umfangreichen, weit verstreuten und oft recht ungenauen Materials vorliegt, das kritisch durchgearbeitet und übersichtlich zusammengefaßt werden mußte. Auch machen die zahlreichen Grenzveränderungen im Südosten Europas während unseres Jahrhunderts eine vergleichende Statistik größtenteils unmöglich.

Die Aufgabenstellung legt es nun nahe, die Arbeit in zwei Hauptabschnitte, und zwar

1. die wirtschaftliche Entwicklung des Donauraums bis zum zweiten Weltkrieg und
2. die verkehrliche Entwicklung des Donauraums für den gleichen Zeitabschnitt zu unterteilen.

Wir wollen uns aber davor hüten, unsere historischen Betrachtungen übermäßig zu bewerten. Denn die Geschichte wiederholt sich nicht, und was gestern zweckmäßig war, kann heute oder morgen falsch sein. Trotzdem sind diese Untersuchungen wichtig, weil gewisse Grundlagen, welche die Natur gegeben hat, und wieder andere, welche Menschen geschaffen haben, fort dauern. Sie werden auch in der Zukunft gestaltend weiterwirken und vielleicht einmal weniger, vielleicht aber auch wieder sehr stark das Wirtschaftsleben beeinflussen. Deshalb dürfen wir sie und die Wirkungen, die in der Vergangenheit von ihnen ausgegangen sind, nicht vergessen, ohne allerdings voreilige oder allzu weitreichende Schlüsse aus ihnen zu ziehen.

I.

Ueberblick über die wirtschaftliche Entwicklung im Donauraum.

Im 18. und 19. Jahrhundert war die österreichisch-ungarische Doppelmonarchie die führende Macht im Donauraum. Sie war in wirtschaftlicher Hinsicht ein außerordentlich glückliches Gebilde, umfaßte sie doch sehr fruchtbare landwirtschaftliche Produktionsgebiete besonders in Ungarn und Böhmen, riesige Wälder in den Alpen und den Randgebieten Böhmens, Mährens und Ungarns, beträchtliche Stein- und Braunkohlenreviere in Böhmen und Mähren, ertragreiche Lager an Eisen- und Buntmetallerzen und in Galizien auch beachtliche Erdölquellen. Vor dem ersten Weltkrieg baute man die Bauxitvorräte noch nicht ab und die Erdöllager im jetzigen Oesterreich und Ungarn waren noch nicht erschlossen. Eine tüchtige Bevölkerung konnte auf guten Grundlagen eine blühende Land-

wirtschaft und hauptsächlich in Böhmen und den österreichischen Erblanden und hier wiederum besonders an der Donau eine bedeutende Produktionsgüter- und Fertigwarenindustrie aufbauen. Ein großer in sich geschlossener Binnenmarkt wurde durch einen nicht unbedeutenden Außenhandel glücklich ergänzt. Alles in allem war die Doppelmonarchie ein wirtschaftlich reich entwickeltes Gebiet, in dem es sich gut leben ließ.

Die andere Hälfte des Donauraums stellten die Balkanstaaten und unter ihnen wieder hervorragend die Donauanlieger Serbien, Bulgarien und Rumänien dar. Wir sind dazu berechtigt, sie gemeinsam zu betrachten, verfügen sie doch über ähnliche Produktionsgrundlagen und vor allem über eine gleichlaufende jahrhundertelange politische und sozialkulturelle Entwicklung. Rund 500 Jahre haben die Balkanländer im Osmanenreich abgeschlossen von der übrigen Welt gelebt. Erst im Laufe des 19. Jahrhunderts lösten sich Serbien und Bulgarien in vielen Kämpfen allmählich von der Türkei, während Rumänien nach dem Krimkrieg aus der Machtsphäre des russischen Reiches, der es einige Zeit angehört hatte, ausschied. Albanien ist sogar erst im Jahre 1913 selbständig geworden.

Alle diese Gebiete mußten in verhältnismäßig kurzer Zeit den Anschluß an die moderne Weltwirtschaft durch den Aufbau eigener Staatswesen und nationaler Volkswirtschaften finden. Das wiederum wurde durch eine Anzahl von Aufständen und Kriegen, in denen sich auch die Interessengegensätze der Großmächte spiegelten, erschwert. Wir können dieses alles im einzelnen hier nicht behandeln. Wichtig für unsere Arbeit ist es jedoch, daß sich hieraus weitgehend das auch noch jetzt bestehende Westostgefälle in der Wirtschaftsintensität des gesamten Donauraums erklärt. Serbien, Bulgarien und Rumänien konnten trotz beträchtlicher natürlicher Reichtümer wie guter Boden, große Wälder und erhebliche Erdöl-, Kohlen- und Erzlager in ihrer wirtschaftlichen Entwicklung nicht mit Oesterreich-Ungarn Schritt halten.

Ueber die wirtschaftlichen Verflechtungen des gesamten von der Donau durchflossenen Raumes vor dem ersten Weltkrieg geben einige Zahlen über den Außenhandel der österreichisch-ungarischen Monarchie gute Einblicke. Von der gesamten österreichisch-ungarischen Einfuhr im Jahre 1912 stammten aus Deutschland und den Balkanstaaten (Bulgarien, Montenegro, Rumänien, Serbien und Triest/Freigebiet) gewichtsmäßig 77,1 %, wertmäßig 43,5 %, und die österreichisch-ungarische Ausfuhr nach den genannten Staaten stellte sich gewichtsmäßig auf 72,4 % und wertmäßig auf 49,2 %. Auf den Handel mit Deutschland allein entfielen im selben Jahre bei der Einfuhr gewichtsmäßig 72 %, wertmäßig 39 %, und bei der Ausfuhr gewichtsmäßig 68 % und wertmäßig 40,5 %. Auf den Handel mit den oben genannten Balkanstaaten allein kamen bei der Einfuhr gewichtsmäßig 5,1 %, wertmäßig 4,5 %, und bei der Ausfuhr gewichtsmäßig 4,4 % und wertmäßig 8,7 %. Diese Zahlen zeigen in unmißverständlicher Klarheit, wie eng die Donaumonarchie mit Deutschland, in dem die Donau entspringt und schiffbar wird, und mit den Balkanstaaten, dem südöstlichen Teile des Donauraums verknüpft war. Sie weisen aber auch auf das Kulturgefälle von Westen nach Osten hin, das sich in dem hohen Güteraustausch mit Deutschland und dem zwar nicht unbeachtlichen, aber im Verhältnis hierzu niedrigen Verkehr mit den Balkanstaaten zeigt.

Bei der Würdigung dieser Zahlen ist zu bedenken, daß das damalige Oesterreich-Ungarn eine Fläche von 676 061 qkm (= 100), Deutschland eine solche von 540 858 qkm (= 80) und die Balkanstaaten Bulgarien, Rumänien und Serbien eine solche von 276 002 qkm (= 40) umfaßten. Weiter muß man berücksichtigen, daß

das damalige Oesterreich-Ungarn 51,4 Millionen Einwohner (= 100 bzw. 76,01 Einw./qkm) und die drei Balkanstaaten 14,5 Millionen Einwohner (= 28 bzw. 52,53 Einw./qkm) zählten. Der Gütertausch zwischen Oesterreich-Ungarn und den Balkanstaaten wäre noch größer gewesen, wenn er nicht gegen Ende des 19. Jahrhunderts unter den Zollkriegen der Monarchie mit Serbien und Rumänien gelitten hätte.

Nach dem Ende des ersten Weltkrieges wurde die Donaumonarchie zerschlagen und balkanisiert. Anstelle eines wirtschaftlich einheitlichen, durch das gemeinsame Staatsoberhaupt zusammengefaßten großen Gebietes traten kleine selbständige Einzelstaaten. Es wiederholte sich gleichsam in einem bedeutenden Teile Mitteleuropas die babylonische Sprachenverwirrung in dem Zusammenbruch eines in Jahrhunderten geschaffenen großen Reiches, das die verschiedensten Völker in friedlicher und bewundernswert toleranter Zusammenarbeit vereinigt hatte. Das jetzige Oesterreich hatte unter dieser Auflösung besonders stark zu leiden. Die alte Metropole Wien war für das kleine Land viel zu groß und von den Kraftquellen, die zu seiner Blüte beigetragen hatten, zu einem erheblichen Teile abgeschnitten. Das Kulturgefälle aber blieb trotzdem bestehen: Diejenigen Gebiete des Donauraumes, die zur Doppelmonarchie gehört hatten, lagen in der wirtschaftlichen und hauptsächlich der industriellen Entwicklung gegenüber den anderen Gebieten weit in Führung. Dadurch wird es nur allzu verständlich, daß die Balkanstaaten das Bedürfnis empfanden, diesen Mangel möglichst schnell auszugleichen, indem sie neue Industrien ins Leben riefen. Sie erstrebten dabei die Hebung des durch eine relative Ueberbevölkerung sehr gedrückten Lebensstandards und nicht zum geringsten eine möglichst weitgehende wirtschaftliche und — wie sie glaubten — auch politische Unabhängigkeit.

Nun läge der Gedanke nahe, den Umfang des deutschen auswärtigen Handels mit dem gesamten Südostraum einschließlich der österreichisch-ungarischen Doppelmonarchie kurz vor Beginn des ersten Weltkrieges mit demjenigen der Nachfolgestaaten der Doppelmonarchie und der Balkanstaaten in der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen in Vergleich zu setzen. Ein solcher Versuch muß aber wegen der völligen Aenderung der politischen Grenzen und der dadurch verursachten wirtschaftlichen Umstellungen scheitern. Er wäre auch deshalb für unsere Untersuchungen ohne Bedeutung, weil die Schifffahrt auf der deutschen Donau vor dem ersten Weltkrieg noch keine ins Gewicht fallende Rolle spielte, vielmehr — wie unten noch näher gezeigt werden wird — erst etwa vom Jahre 1920 ihren ständigen Aufstieg begonnen hat (vgl. S. 146 ff.).

Wohl aber können wir uns einen Ueberblick über die Handelsbeziehungen Deutschlands zu den Donaustaaten ohne die unmittelbar an Deutschland angrenzenden Staaten Oesterreich und Tschechoslowakei nach dem ersten Weltkrieg verschaffen. Ihn gibt die nachstehende Tabelle, in der die Werte des Jahres 1927 durch Berechnung des sog. Volumens (nach den Angaben des Statistischen Jahrbuchs für die Bundesrepublik Deutschland 1953) mit den Werten des Jahres 1936 vergleichbar gemacht sind.

Tabelle I

	1927						1936			
	Gewichte		Wert		Volumen		Gewichte		Wert/ Volumen	
	in 1000 t	%	in Mill. RM	%		Index	in 1000 t	%	in Mill. RM	%
Deutsche Einfuhr										
Insgesamt	68 094,6	100	14 381,4	100	8 524,9	168,7	51 248,8	100	4 217,9	100
davon aus:										
Bulgarien	57,9	0,1	48,7	0,3	28,8		85,5	0,2	57,6	1,4
Jugoslawien	219,3	0,3	73,1	0,5	43,3		412,4	0,8	75,2	1,8
Rumänien	1 326,8	1,9	243,3	1,7	144,2		1 101,3	2,1	92,3	2,2
Ungarn	368,7	0,5	80,3	0,5	47,6		489,2	0,9	93,4	2,2
Insgesamt	1 972,7	2,8	445,4	3,0	263,9		2 088,4	4,0	318,5	7,6
Index	94				83		100		100	
Deutsche Ausfuhr										
Insgesamt	60 404,3	100	10 819,0	100	8 073,8	134,1	52 835,8	100	4 768,2	100
davon nach:										
Bulgarien	30,9	0,1	31,0	0,3	23,1		90,7	0,2	47,6	1,0
Jugoslawien	139,4	0,2	115,1	1,0	85,9		474,4	0,9	77,2	1,6
Rumänien	122,0	0,2	159,7	1,5	119,2		169,7	0,3	103,6	2,2
Ungarn	214,1	0,4	142,1	1,4	106,1		510,5	1,0	83,0	1,7
Insgesamt	506,4	0,9	447,9	4,2	334,3		1 245,3	2,4	311,4	6,5
Index	41				107		100		100	

Diese Tabelle zeigt gewichtsmäßig eine Steigerung der deutschen Einfuhr aus den genannten Staaten und eine Erhöhung um mehr als das Doppelte der deutschen Ausfuhr nach diesen Staaten. Die Volumenspalte zeigt für die deutsche Einfuhr aus den genannten Ländern eine Steigerung um etwa 20 %, während die deutsche Ausfuhr nach diesen Ländern eine kleine Abnahme aufweist. Interessant ist in diesem Zusammenhang der Vergleich zwischen Ein- und Ausfuhr: während bei der mengenmäßigen Erfassung die Einfuhr die Ausfuhr weit übertrifft, nähern sich bei der volumenmäßigen Erfassung Ein- und Ausfuhr weitgehend einander an. Die nachstehende

Tabelle II*)

zeigt, daß in den letzten zwei Jahren vor dem zweiten Weltkrieg der Handelsverkehr Deutschlands mit Südosteuropa weiter gestiegen ist, obgleich dem statistischen Vergleich insofern Schwierigkeiten entgegenstehen, als Oesterreich im Jahre 1938 nicht mehr gesondert erfaßt werden kann.

Untersucht man nun für die Zeit nach dem ersten Weltkrieg die Zusammensetzung des deutschen Außenhandels mit dem Donauraum, so drängt sich eine

*) Siehe Seite 140/141.

Unterteilung nach gewerblichen Gütern und Ernährungsgütern auf, die für das Jahr 1936 aus der nachstehenden Tabelle zu ersehen ist.

Aufteilung des Außenhandels nach gewerblichen Gütern und Ernährungsgütern — Jahr 1936¹⁾

Land	Gewerbliche Güter		Ernährungsgüter	
	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr
Rumänien	86 %	14 %	99,4 %	0,6 %
Jugoslawien	43 %	57 %	99,3 %	0,7 %
Bulgarien	2 %	98 %	99,5 %	0,5 %
Oesterreich	39 %	61 %	69 %	31 %
Ungarn	42 %	58 %	99 %	1 %
Tschechoslowakei	66 %	34 %	54 %	46 %

Die Tabelle zeigt, daß Bulgarien, Jugoslawien, Ungarn und Oesterreich aus Deutschland vorwiegend gewerbliche Güter bezogen und dafür Ernährungsgüter abgaben. Tatsächlich hat Deutschland von den Südoststaaten im Jahre 1936 394 750 t Ernährungsgüter empfangen und nur 44 411 t dorthin ausgeführt; das ergibt ein Verhältnis von 90 zu 10 %. Die Sonderstellung Rumäniens und der Tschechoslowakei ergibt sich aus der folgenden Betrachtung der Umsätze der einzelnen Staaten.

Aus Oesterreich bezog Deutschland im Jahre 1936 vorwiegend Bau- und Nutzholz, Holz zu Holzmasse, mineralische Baustoffe und in einem gewissen Abstand Milch und andere Nahrungsmittel. Den größten Teil der deutschen Ausfuhr bestritten Maschinen, chemische Vorerzeugnisse und Steinkohlen.

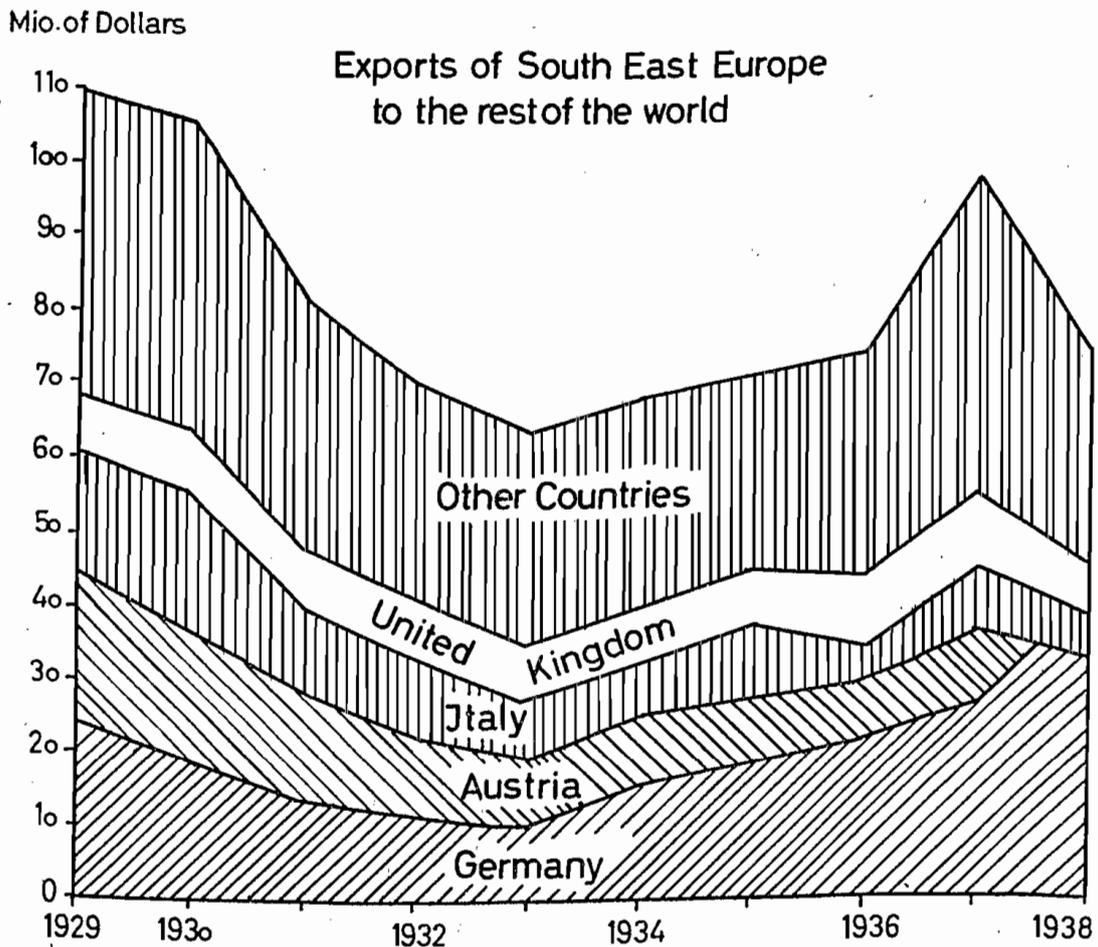
Die volumenmäßige Einfuhr Deutschlands aus Ungarn verdreifachte sich von 1927 bis 1936, während die Ausfuhr dorthin um etwa ein Drittel zunahm. Bei der Einfuhr dominierten Fleisch- und Fleischwaren vor Bettfedern, Bauxit und Kryolit; bei der Ausfuhr folgten auf Maschinen und chemische Vorerzeugnisse bearbeitete Felle, Eisenwaren, Kunstseide und elektrotechnische Erzeugnisse. Die Umsätze mit Bulgarien zeigen von 1927 bis 1936 eine ansteigende Tendenz. Während die Einfuhr vor allem aus Lebensmitteln wie Fleisch, Eiern, Getreide, Obst und Oelfrüchten bestand, verstärkte sich die Ausfuhr immer mehr bei der Lieferung von Gütern für die Industrialisierung wie Eisen in verschiedener Ausführung, chemische Vorerzeugnisse und Maschinen sowie Fahrzeuge.

Entsprechendes verzeichnen die Angaben für Jugoslawien bzw. Serbien. Die Einfuhr nach Deutschland bestand vor allem aus Nahrungsmitteln wie Fleischwaren, Vieh und Obst und aus Bleierzten, Bauxit, Kryolit und Kupfer, Altmetall und Legierungen. Die Ausfuhr aus Deutschland setzt sich zusammen aus Maschinen und Fahrzeugen, chemischen Vorerzeugnissen, Eisen, elektrotechnischen Erzeugnissen und Steinkohlen.

Bei Rumäniens Einfuhr nach Deutschland nahmen im Jahre 1936 Kraftstoffe und Schmieröle den Hauptanteil ein, wichtig waren außerdem Fleisch, Obst, Oelfrüchte und Holz. Die bedeutsamsten Güter der deutschen Ausfuhr

¹⁾ Bericht Reg.-Rat Dr. Leibrock im Dienst der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Regensburg: „Die deutsche Donauschifffahrt vor, während und nach dem Kriege und ihre Möglichkeiten bei Freigabe der Donau nach Osten“, S. 6.

Tabelle 2:

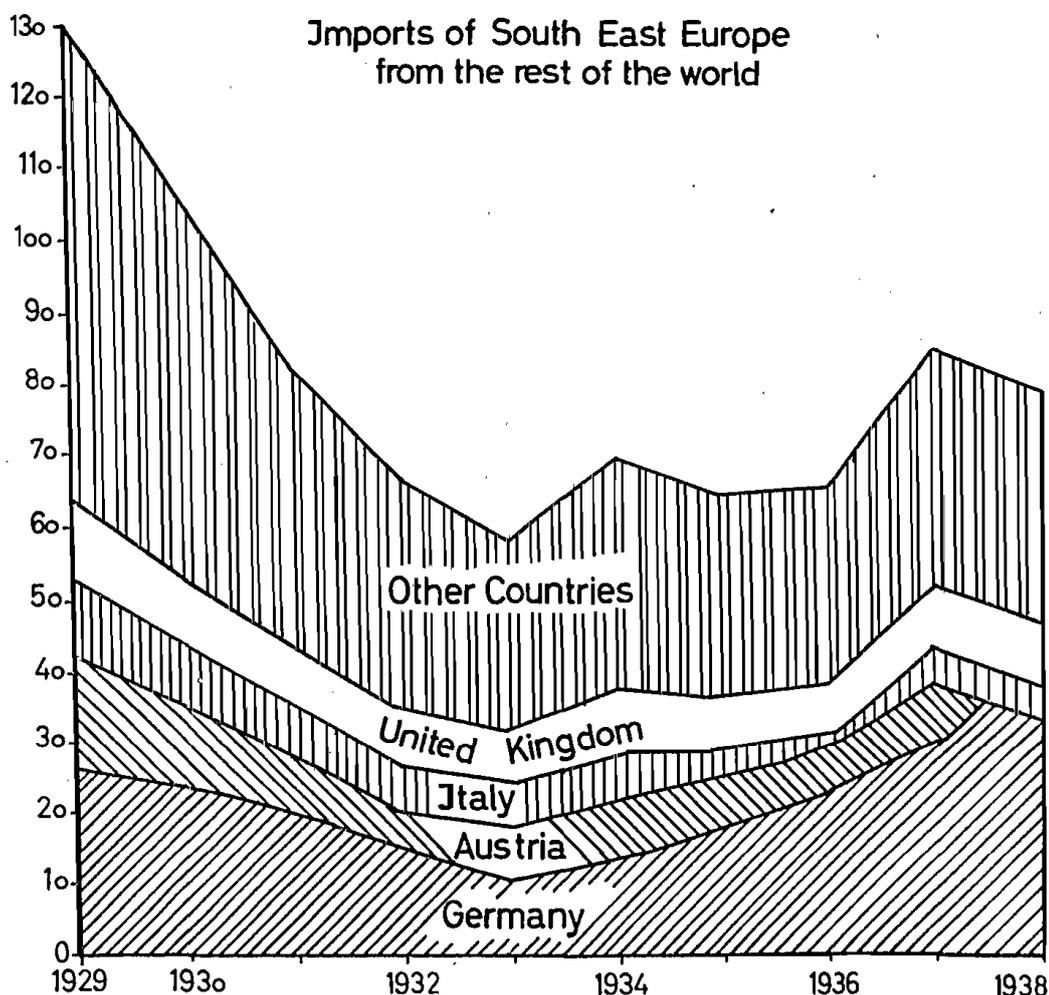


waren Maschinen, chemische Vorerzeugnisse, Gespinste aus Wolle, Baumwolle und Kunstseide sowie Fahrzeuge und elektrotechnische Erzeugnisse.

Bei der Tschechoslowakei ist in den Jahren 1927—1936 ein Rückgang der Umsätze und zwar sowohl gewichts- wie volumenmäßig auf etwa die Hälfte zu verzeichnen. Wichtigste Güter der Einfuhr nach Deutschland waren Holz und Kohlen, besonders Braunkohlen, bei der Ausfuhr chemische Vorerzeugnisse, Maschinen, elektrotechnische Erzeugnisse und Steinkohlen.

An dieser Stelle wollen wir nicht verschweigen, daß man in Deutschland für die Erfordernisse der südosteuropäischen Landwirtschaft großes Verständnis zeigte. Im Jahre 1932 erklärte sich die deutsche Regierung zur Gewährung einseitiger Präferenzzölle auf südosteuropäisches Getreide bereit. Auf Grund des „Neuen Plans“ von Schacht im Jahre 1934 und der darauf abgeschlossenen neuartigen Handels- und Zahlungsabkommen mit den Südoststaaten wurde die deutsche Einfuhr von Uebersee planmäßig nach dem benachbarten und entwicklungs-fähigen Südosteuropa umgelagert. Damit kam aber Deutschland zugleich der Forderung der südosteuropäischen Agrarländer auf vermehrte und bevorzugte Abnahme ihrer Produkte in großem Umfange nach. Deutschland hat damals durch seine großen Bezüge aus Südosteuropa sogar eine beachtliche Passivität seiner Handelsbilanz mit dem Südosten in Kauf genommen und da-

Mio. of Dollars



durch zur Stärkung der Kaufkraft der südosteuropäischen Agrarländer und zur Blüte ihres Wirtschaftslebens erheblich beigetragen. Denn nunmehr konnten die Südoststaaten als Gegenwert für die aus ihren großen Lieferungen an Deutschland entstandenen Guthaben zu günstigen Bedingungen die für den Aufbau ihrer Volkswirtschaft notwendigen Produktionsmittel und hochwertige Konsumgüter aus Deutschland beziehen.

Denn man war in Deutschland davon überzeugt, daß die Erschließung der jungen südosteuropäischen Volkswirtschaften sowohl diesen selbst wie auch der deutschen Industrie- und Exportwirtschaft zugute kommen werde. Man rechnete hierbei auch damit, daß die dem natürlichen Austauschbedürfnis schon in hohem Maße Rechnung tragende Produktion im Donauraum umgestaltungsfähig sei und noch enger dem Rohstoff- und Nahrungsmittelbedarf Deutschlands angepaßt werden könne. Die gegenseitigen Wirtschaftsbeziehungen wurden durch die Ausbildung junger begabter Leute aus Südosteuropa auf deutschen Universitäten, Technischen Hochschulen und Fachschulen sowie in deutschen Wirtschaftsbetrieben und durch die Entsendung deutscher Techniker und Fachleute zur Beratung bei der Entwicklung der landwirtschaftlichen und industriellen Produktion in den südost-

europäischen Staaten gefördert. Gross erwähnt die Entstehung der Sojabohnenkultur, die Bestrebungen zur Hebung der Viehzucht, die Errichtung von Landmaschinenschulen durch die deutsche Landmaschinenindustrie und die wissenschaftlichen und praktischen Arbeiten zur Erschließung der Bodenschätze, insbesondere der Erzlager und der Wälder. Die Entwicklung lag weitgehend in der Hand des Mitteleuropäischen Wirtschaftstages unter der Führung des Frhrn. von Wilmowsky. Diese Organisation verfolgte keine politische Tendenz.

Aber auch andere Staaten hatten ein bedeutendes wirtschaftliches Interesse am Donaauraum²⁾; nach der Statistik für 1936 verhältnismäßig am meisten Italien mit 15,5 % seiner wertmäßigen Ausfuhr und 8 % seiner wertmäßigen Einfuhr. Es folgen die Niederlande mit 3,3 % ihrer wertmäßigen Ausfuhr und 2,7 % ihrer wertmäßigen Einfuhr, Belgien-Luxemburg mit 3,3 % seiner wertmäßigen Ausfuhr und 1,4 % seiner wertmäßigen Einfuhr, Frankreich mit 2,8 % seiner wertmäßigen Ausfuhr und 3,6 % seiner wertmäßigen Einfuhr, sowie Großbritannien mit 2,3 % seiner wertmäßigen Ausfuhr und 1,3 % seiner wertmäßigen Einfuhr. Dazu traten nach Zöpfl bedeutende englische und amerikanische Kapitalanlagen in der Industrie, so bei der ungarischen Textilindustrie allein in Höhe von 80 % der in ihr investierten Gelder.

II.

Die verkehrliche Entwicklung im Donaauraum.

Die Donau ist ein hervorragendes Beispiel für die alte Erfahrung, daß bestimmte Wege den kontinentalen Verkehr immer wieder erneut auf sich vereinigen. Ist doch der Donauverkehr, der schon im Altertum und später hauptsächlich zur Zeit der Kreuzzüge eine große Bedeutung gehabt hatte, seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts neu aufgelebt. Die Donau ist die entscheidende Verkehrsader des Südostens. Die Eisenbahnen sind in diesem Gebiet hauptsächlich Zubringerlinien zu den Donauhäfen.

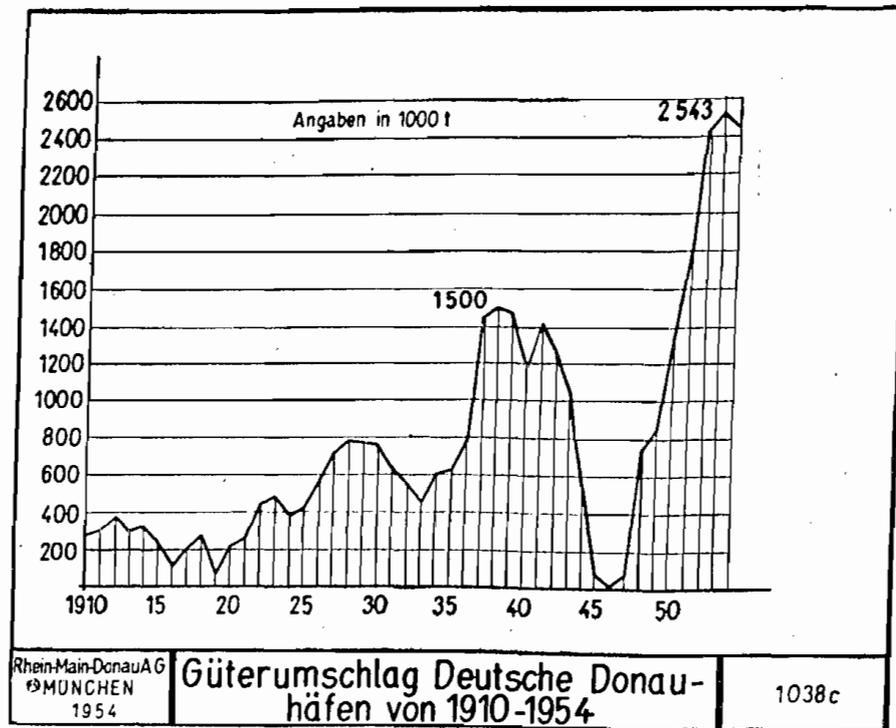
Der Strom steht mit der Länge seines schiffbaren Teils von 2380 km an der Spitze der Flüsse Europas. Einschließlich der schiffbaren Nebenflüsse umfaßt er ein Verkehrsnetz in der Länge von 4500 km. Sein Einzugsgebiet bedeckt 817 000 qkm oder 16 % des europäischen Kontinents ohne Sowjetrußland. In nautisch-technischer Hinsicht sind die einzelnen Flußstrecken verschieden. Von Regensburg bis Gönyü unterhalb Wien hat die Donau eine hohe Stromgeschwindigkeit. Unterhalb von Gönyü ist sie, abgesehen von der 119 km langen Kataraktenstrecke des Eisernen Tores, ein Tieflandstrom. Je nach den nautischen Verhältnissen der einzelnen Strecken ändert sich das Verhältnis von Zugkraft und Nutzlast. Oberhalb und unterhalb des Eisernen Tores ist die Leistungsfähigkeit des Stromes nahezu unbeschränkt steigerungsfähig, während das Eiserne Tor nach Wessely zur Zeit nur einen Verkehr von jährlich etwa 4 Millionen Tonnen zuläßt. Aber auch hier bietet die moderne Technik Möglichkeiten für eine außerordentliche Leistungssteigerung. Man kann mit Gross sagen, daß die Donau noch ein im wesentlichen natürlicher Strom mit den diesem anhaftenden Hindernissen verblieb, ja daß sie im Vergleich zum Rhein hinsichtlich des Stromausbaus im allgemeinen noch immer einer Naturlandschaft nähersteht als einer Kulturlandschaft. Lebt nun in einem Gebiet die Wirtschaftstätigkeit auf, so pflegt hiermit ein Verkehrsaufschwung Hand in Hand zu gehen. Es liegt also nahe, daß die Verkehrsentwicklung zwischen Deutschland und den Donaustaaten ähnlich verlaufen

²⁾ Der Donaauraum umfaßt bei den folgenden Angaben die Staaten Oesterreich, Ungarn, Tschechoslowakei, Jugoslawien und Rumänien.

ist wie die oben behandelte Wirtschaftsentwicklung. Wollen wir dies nachprüfen, so stoßen wir aber auch hier auf die einleitend bereits hervorgehobenen großen Mängel in der statistischen Erfassung der einzelnen hierfür notwendigen Daten. Verhältnismäßig einfach ist die Betrachtung des deutschen Teiles der Donau. Denn hier liegen genaue Zahlen vor. Noch um die Jahrhundertwende, ja man kann sagen bis zum Beginn des ersten Weltkrieges, war — wie schon oben angedeutet, die Schifffahrt auf der deutschen Donau geringfügig und außerdem ein Sorgenkind. Denn noch im Jahre 1913 betrug der Umschlag auf der deutschen Donau nur 304 000 t, wobei auf den Hafen Passau 66 000 t und auf Regensburg 238 000 t entfielen. Der Schiffsverkehr war durch die Felsstrecke des Passauer Kachlet knapp oberhalb von Passau stark behindert. Wegen der Schönheit der Donaulandschaft waren die Passagierreisen von Passau nach Wien und weiter donauabwärts berühmt. Zwei deutsche Donauschiffahrtsgesellschaften hatten sich aus eigener Kraft nicht halten können. Im Jahre 1862 erfolgte der Verkauf der bayrisch-württembergischen Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft an die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft mit dem Sitz in Wien und im Jahre 1910 wurde das Aktienkapital der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft durch die österreichische Regierung übernommen. Allmählich kündigte sich jedoch eine positive Beurteilung der Bedeutung Südosteuropas und damit auch der Donauschiffahrt an. Deshalb ist es kein Zufall, daß im Jahre 1913 der Bayerische Lloyd und damit diejenige Reederei gegründet wurde, die in der weiteren Entwicklung alle Stürme wie z. B. den Verlust des größten Teils ihres Frachtraums nach dem ersten Weltkrieg überwunden hat. Der erste Weltkrieg rief in den blockierten mitteleuropäischen Staaten die Erkenntnis der Bedeutung der Nahrungsmittel- und Rohstoffquellen Südosteuropas wach. Weiter hat die Zerschlagung der Donaumonarchie den unmittelbaren kommerziellen Kontakt zwischen Deutschland und den einzelnen Donauländern in mancher Beziehung wohl erleichtert.

Nach dem ersten Weltkrieg trat zunächst ein Rückschlag ein, dem sich jedoch bald wieder ein Aufstieg anschloß. Erheblich trugen hierzu die Aktivität des Bayerischen Lloyd und der Bau der Kachletstufe knapp oberhalb von Passau durch die Rhein-Main-Donau AG. bei, durch welche das schwerwiegende Schifffahrtshindernis der Felsstrecke des Passauer Kachlet im Jahre 1928 um 9 m überstaut und damit als solches beseitigt wurde. Die Kachletstaustufe hat den Aufstieg des Regensburger Hafens erleichtert, ja in dem tatsächlich erfolgten Umfang überhaupt erst ermöglicht. Der Bayerische Lloyd nahm auch am nichtdeutschen Donauhandel lebhaften Anteil. Er unterhielt bis nach Bulgarien und Rumänien über 150 Stationen und konnte nach dem ersten Weltkrieg seine Leistung auf 389 Millionen tkm steigern. Neben dem Bayerischen Lloyd entwickelte sich zwischen den beiden Weltkriegen die Reederei Josef Wallner in Deggendorf zu einem ansehnlichen Unternehmen, das sich besonders dem Transport von Erdöl widmete. Die deutsche Donauschiffahrt zeichnete sich in der Zeit bis zum zweiten Weltkrieg durch eine besonders günstige Ladungsverteilung im Vergleich von Tal- und Bergtransporten aus. Im Jahre 1936 stellten sich die Taltransporte auf etwa 57 % und die Bergtransporte auf 43 % des Gesamtverkehrs. Die gleichmäßige Aufwärtsentwicklung zeigt das Diagramm (s. S. 26) des Güterumschlags der deutschen Donauhäfen.

Betrachten wir aber die Donau insgesamt und nicht nur den deutschen Teil, so müssen wir uns mit einzelnen Aufstellungen begnügen, die zwar aufschlußreich sind, aber keine vollständigen Bilder ergeben.



Für den österreichisch-ungarischen Teil der Donau können wir für die Zeit kurz vor dem ersten Weltkrieg im allgemeinen einen gleichmäßigen Aufstieg als bewiesen erachten. Das bezeugen die Zahlen über die Tragfähigkeit der Flotte der Ersten Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft, die von

442 249 t im Jahre 1909 auf
472 764 t im Jahre 1913 gestiegen sind.

Die entsprechenden Zahlen für die Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft lauten:

63 648 t im Jahre 1909 und
78 701 t im Jahre 1913,

für die Ungarische Fluß- und Seeschiffahrts-AG.:

117 359 t im Jahre 1909 und
139 461 t im Jahre 1913.

Im Jahre 1902 betrug der jährliche Donauverkehr (Umschlag) auf der österreichischen Strecke 1,4 Mill. t und im Jahre 1912 2,6 Mill. t; der jährliche Verkehrszuwachs betrug also rd. 7 %.

Interessant ist die Stärke der einzelnen Flotten vor und nach dem ersten Weltkrieg, deren Tragfähigkeit unmittelbar vor dem ersten Weltkrieg aus der nachstehenden Tabelle hervorgeht:

	annähernde Tragfähigk. in Tonnen
Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrtsges., gegründet 1830	480 000
Kgl. Ungar. Fluß- u. Seeschiffahrts-Akt. Ges., gegründet 1895	218 000
Zu übertragen:	698 000

	annähernde Tragfähigk.	in Tonnen
	Übertrag:	698 000
Süddeutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft, gegründet 1888 (in österreichischem Besitz)		77 800
Ungar. Binnenschiffahrts-Akt. Ges. u. Interessengenossen		56 000
Bayerischer Lloyd, gegründet 1913		28 200
Oesterreichische Behörden		5 450
Kgl. Ungarische Behörden		20 000
Verschiedene Sonstige		86 700
Rumänische staatliche Flußfahrzeuge		36 630
Rumänische Privatunternehmungen		116 300
Kgl. Serbische Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft		8 400
		<u>1 133 480</u>

Danach entfielen damals allein auf die österreichisch-ungarische Schifffahrt rd. 86 % der Tragfähigkeit des gesamten Donauschiffsparkes. Die gesamte Donauflotte bestand aus 332 Schleppdampfern, 96 Personendampfern und 2479 Schleppkähnen.

Dieses Verhältnis änderte sich völlig durch die Abtretung von Schiffen seitens Deutschlands, Oesterreichs und Ungarns auf Grund der den ersten Weltkrieg abschließenden Verträge.

Im Jahre 1936 verfügte der Bayerische Lloyd über:

15 Dampfer	mit 10 780 PS		
2 Motorschiffe	mit 830 PS		
14 Motorgüterschiffe	mit 6 180 PS	und	6 721 t Tragfähigkeit
5 Motortankschiffe	mit 2 440 PS	und	3 331 t Tragfähigkeit
86 Güterkähne			67 428 t Tragfähigkeit
35 Tankkähne			24 377 t Tragfähigkeit
8 Sonderfahrzeuge (Schwimmkräne, Pontons usw.)			
165 Fahrzeuge	mit 20 230 PS	und	101 857 t Tragfähigkeit

Der Reederei Wallner standen im Jahre 1936 zu Gebote:

- 2 Motorschiffe mit zusammen 1 600 PS
- 3 Motortankschiffe und
- 7 Tankkähne.

Die Erste Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft verfügte über folgenden Schiffspark:

	1935		1936
67 Dampfer	mit 41 370 PSi	66 Dampfer	mit 43 670 PSi
392 Schlepper	mit 229 600 t Tragf.	357 Schlepper	mit 222 300 t Tragf.
29 Tankkähne	mit 21 000 t Tragf.	41 Tankkähne	mit 29 900 t Tragf.

Die jugoslawische Flotte hatte 1938 das folgende Ausmaß:

- 114 Schlepper mit 36 000 PS
- 22 Selbstfahrer (Größe unbekannt)
- 577 Güterkähne aus Eisen (Größe unbekannt)
- 378 Güterkähne aus Holz (Größe unbekannt)
- 33 Personenschlepper
- 670 sonstige Fahrzeuge.

Obwohl die Aufstellung keine Zahlen über die Tragfähigkeit der jugoslawischen Flotte enthält, zeigt sie trotzdem mit Sicherheit, daß Jugoslawien einen hochbedeutenden Anteil an der Donauschifffahrt gewonnen hat.

Die Ermittlung der Umschlagzahlen auf der Donau stößt auf große Schwierigkeiten, und zwar sowohl für die Zeit vor als auch nach dem ersten Weltkrieg. Wir müssen bedenken, daß jeder der sieben Anliegerstaaten die Transporte auf seinem Stromabschnitt nach eigenen Bedürfnissen oder Ermessen erfaßte, ohne daß einheitliche Erhebungsgrundsätze hinsichtlich der Behandlung des Inlandsverkehrs, des Floßverkehrs, des Transits und des Donau-Seeverkehrs mit seegängigen Binnenschiffen, der Unterscheidung zwischen wichtigeren und weniger wichtigen Häfen und Umschlagsplätzen, der Trennung der Donautransporte vom Verkehr auf Nebenflüssen, der Vermeidung von Doppelzählungen u. a. vereinbart und zugrunde gelegt waren. Man wird aber nicht fehl gehen, wenn wir den gesamten Umschlag für das Jahr 1936 auf rund 13 bis 14 Mill. t schätzen, wobei zu bedenken ist, daß die Güter im Durchschnitt hochwertig waren und lange Transportwege zurücklegten. Sicher ist aber, daß sich der Umschlag auf der deutschen Donautrecke vom Jahre 1912 mit 385 000 t bis zum Jahre 1938 mit 1 500 000 t sogar nahezu vervierfacht hat (vgl. Diagramm S. 144).

Das für unsere Betrachtungen so wichtige Aufblühen der deutschen Donauschifffahrt zwischen den beiden Weltkriegen beruht neben der im Teil I behandelten Handelspolitik auf einer zielsicheren Verkehrspolitik.

Schon in der Donaumonarchie bestand die auch jetzt noch für den Donauraum typische Verkehrsteilung zwischen dem Adriahafen Triest und der in ihrem Oberlauf altösterreichisches Gebiet durchfließenden Elbe. Die österreichische Regierung versuchte zwar mit allen Mitteln der Eisenbahntarif- und Schifffahrtspolitik, den Verkehr über die österreichischen Seehäfen zu leiten und den Ueberseeverkehr der eigenen Handelsflotte zuzuführen, sie konnte jedoch nicht verhindern, daß vor allem der Verkehr der Sudetenländer die Elbewasserstraße dem Verkehr über Triest vorzog und sah sich sogar genötigt, den Elbeumschlagsverkehr durch günstige Eisenbahntarife zu fördern. Das führte dazu, daß im Jahre 1913 über Triest 2,31 Mill. t eingeführt und 1,14 Mill. t ausgeführt wurden, so daß sich also der Umschlag auf 3,45 Mill. t stellte, während die böhmischen Elbehäfen 0,78 Mill. t eingeführt und 2,55 Mill. t ausgeführt wurden, der Umschlag also 3,33 Mill. t

betrug und somit fast die gleiche Höhe wie bei Triest erreichte.

Vom Umschlag der Elbehäfen fielen auf Braunkohlen 1,50 Mill. t, die nach Deutschland eingeführt wurden. In Oesterreich betrug unmittelbar vor dem ersten Weltkrieg der Gesamtverkehr der Wasserstraßen etwa 8 Mill. t, dagegen der österreichische Seeverkehr nur 5,3 Mill. t. Mit Triest und den Elbehäfen stand der ungebrochene Bahnweg in Konkurrenz. Aus der österreichisch-ungarischen Monarchie wurden auf dem unmittelbaren Bahnweg über die deutschen Seehäfen 0,36 Mill. t eingeführt und 0,19 Mill. t ausgeführt.

Es liegt auf der Hand, daß der Wettbewerb zwischen den Adriahäfen und den Elbehäfen die geographisch in der Mitte zwischen beiden arbeitende Donauschifffahrt schwer beeinträchtigen mußte, zumal die Donaugesellschaften unter sich wieder in Konkurrenz standen. Die Donauschifffahrt mußte deshalb alles tun, um ihre Kräfte zusammenzufassen und damit zu stärken. Sie schuf daher

zwischen den beiden Weltkriegen das die ganze Donau umfassende Ordnungswerk einer Betriebsgemeinschaft der wichtigsten Schiffahrtsunternehmen. Die Interessengemeinschaft umfaßte zunächst die Erste Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft (DDSG), die im österreichischen Staatsbesitz befindliche Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft und die Ungarische Fluß- und Seeschiffahrtsgesellschaft. Zu Beginn des Jahres 1927 trat auch der Bayerische Lloyd bei. Das führte zu einer erheblichen Rationalisierung der Donauschiffahrt. Vor Abschluß der Betriebsgemeinschaft fuhr jeder einzelne Partner unter großen Kosten mit schlecht ausgenutztem Laderaum, während nunmehr durch die Zusammenlegung der gemeinsam akquirierten Güter die Flotte viel besser ausgenutzt wurde und die schädlichen Parallelfahrten in Wegfall kamen. Auch die Verwendung der Zugkraft war dadurch viel ökonomischer geworden und die Selbstkosten pro tkm senkten sich auf ein Maß, das diese Gesellschaften als Einzelkörper niemals erreichen konnten.³⁾ Eine weitere Rationalisierung bedeutete die gemeinsame Abwicklung des Stationsdienstes. Schon die seit dem 1. Oktober 1926 bestehende Arbeitsgemeinschaft, der der Bayerische Lloyd damals noch nicht beigetreten war, konnte deshalb die Flußfrachten durchschnittlich um 20 bis 30 % gegenüber den Bahnfrachten senken. Unmittelbar vor dem zweiten Weltkrieg setzte sich die Betriebsgemeinschaft aus dem Bayerischen Lloyd, Schiffahrts-AG. Regensburg, der Ersten Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft Wien, der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft Wien, der Kgl. Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrtsgesellschaft Budapest und der Continentalen Motorschiffahrtsgesellschaft Wien (Comos) zusammen. Auch hatten sich die tschechoslowakische Donauschiffahrts-AG., die staatliche jugoslawische Schiffahrt und die rumänischen Schiffahrtsgesellschaften durch ein Abkommen angeschlossen, in dem es ebenfalls gegen die Verpflichtung zur Gewährung gleicher Preise zu einer mengenmäßigen Verteilung im Verkehr mit Massengütern und Getreide kam.

Die Betriebsgemeinschaft ermöglichte weiter die Durchführung einer großzügigen tarifpolitischen Konzeption zur Regelung der Wettbewerbsverhältnisse, die sich als viel komplizierter herausstellte, als dies oben angedeutet wurde. Denn es konkurrierten nicht nur Triest und die deutschen Nordseehäfen, welche letztere teils über die Elbe, teils unmittelbar durch die Eisenbahn versorgt wurden, sondern es kamen noch hinzu: der Weg von und nach der Donau über Preßburg nach oder von Elbe- und Oderhäfen, der Weg von den Donaumündungshäfen durch die Dardanellen entweder nach Uebersee oder nach den Rheinmündungshäfen und den deutschen Nordseehäfen oder umgekehrt, der Bahnweg nach der Schweiz und von dort weiter mit der Eisenbahn oder über den Rhein nach Westeuropa oder Uebersee oder umgekehrt und schließlich auch von und zu den deutschen Donauhäfen nach gebrochenem Eisenbahnverkehr über die Mainhäfen nach und von den Rheinmündungshäfen, also eine Fülle von Kombinationen. Die tarifliche Regelung aller dieser Möglichkeiten beruhte darauf, daß die Eisenbahn in Deutschland die Donauschiffahrt nicht so sehr als Konkurrenz wie die Binnenschiffahrt im übrigen Deutschland, sondern als ihren „verlängerten Arm“ betrachtete, als ein Ausfalltor Deutschlands ganz genau so wie die Seeschiffahrt. Der innerdeutsche Donauverkehr war — ähnlich wie heute — geringfügig. Er betrug damals vielleicht 1 % des deutschen Donauverkehrs. Dieses Zusammenwirken mit der Eisenbahn führte zum großen Teil den Aufschwung der Donau-

³⁾ Festschrift 125 Jahre Erste Donaudampfschiffahrtsgesellschaft, Wien 1954, S. 79.

schiffahrt zwischen den beiden Kriegen herbei. Denn im Zusammenspiel zwischen der Deutschen Reichsbahn und der deutschen Donauschiffahrt ließ sich ein internationales Vertragswerk errichten, um hauptsächlich den Wettbewerb zwischen der deutschen Seeschiffahrt und Triest unter Mitwirkung der deutschen, italienischen, österreichischen und tschechischen Bahnen zu regeln.

Die Vorteile dieser Maßnahmen waren erheblich. So hat der Bayerische Lloyd die Frachtersparnisse, die die Donauschiffahrt der deutschen Wirtschaft vor dem zweiten Weltkrieg brachte, auf 20 Mill. DM jährlich berechnet und dabei die indirekten Frachtersparnisse infolge der Frachtreduktionen der Auslandsbahnen, die sich den Donaufrachten angeglichen haben, noch nicht berücksichtigt. Daß für Deutschland die Deviseneinnahmen und die Devisenersparnisse, welche die deutsche Donauschiffahrt brachte, bedeutend waren, sei nebenbei bemerkt.

Zur Abrundung unserer Untersuchungen fehlen noch Angaben über den Anteil der Donauschiffahrt am gesamten Verkehr zwischen Deutschland und den Donauländern. Sie sind aus nachstehender Tabelle ersichtlich:

Der Güterverkehr zwischen Deutschland und den Donauländern

1934—1937 ^{4) 5)}

Jahr	Einfuhr		Empfang		Donauschiff.		Seeschiffahrt	
	1000 t	Gesamt 1000 t	1000 t	%	1000 t	%	1000 t	%
1934	1 172	1 152	434	37,7	215	18,7	503	43,6
1935	2 880	1 725	743	43,1	219	12,7	762	44,2
1936	2 088	2 181	869	39,8	311	14,2	1 002	45,9
1937	3 359	3 258	1 387	42,6	957	29,4	914	28,1
	Ausfuhr		Versand					
1934	462	491	191	38,9	222	45,2	78	15,9
1935	848	804	477	59,3	247	30,7	80	10,0
1936	1 245	1 052	573	54,5	300	28,5	179	17,0
1937	1 431	1 203	653	54,3	297	24,7	253	21,0

⁴⁾ Ungarn, Rumänien, Jugoslawien, Bulgarien.

⁵⁾ Quelle: Hermann Groß, Die Möglichkeiten des heutigen Südosthandels unter besonderer Berücksichtigung des Donauverkehrs, Regensburg 1953, S. 25.

In diesem Verkehr nahm im Empfang die Seeschiffahrt als typisches Massentransportmittel bis 1936 die erste Stelle ein (1934—1936: 43,6—45,9 v. H.). Dagegen war im Versand, der sich zum größten Teil aus Stückgütern zusammensetzt, die Eisenbahn schon immer führend (1934—1936: 38,9—54,5 v. H.). In dieser Statistik wäre jedoch eine Korrektur zugunsten des Anteils der Donauschiffahrt nötig; denn es ist in ihr derjenige recht erhebliche Teil des Donauverkehrs nicht berücksichtigt, der von Deutschland zunächst mit der Eisenbahn zu einem ausländischen Donauhafen gelaufen ist und dort auf die Donau umgeschlagen wurde und umgekehrt. Leider läßt er sich zahlenmäßig nicht erfassen. Die starke Zunahme des Anteils der Donauschiffahrt am deutschen Empfang aus den Donauländern von 14,6 v. H. im Durchschnitt der Jahre 1934 auf 29,4 v. H. im Jahre 1937 erklärt sich daraus, daß die bedeutend (gestiegenen) Bezüge Deutschlands aus den Donauländern im Jahre 1937 zum größten Teil auf der Donau transportiert wurden.

Der verhältnismäßig hohe Anteil der Eisenbahn am Güterverkehr Deutschlands mit den Donauländern läßt sich u. a. damit erklären, daß große Teile Deutschlands, und zwar im wesentlichen diejenigen, die jetzt östlich des Eisernen Vorhangs liegen, wegen ihrer ungünstigen geographischen Lage zur deutschen Donau vorwiegend den Eisenbahnweg benutzen, so Sachsen, Brandenburg, Norddeutschland ohne Seehäfen und vor allen Dingen Schlesien mit seinen hohen Kohlelieferungen, während Süddeutschland, das Rheinland, ja sogar Mitteldeutschland und die deutschen Seehäfen, also hauptsächlich die westlich des Eisernen Vorhangs gelegenen Gebiete vorwiegend sich der Donauschifffahrt bedienen. Aber auch hier ist zu bedenken, daß viele Güter mit der Bahn die deutsche Grenze überschritten, erst in einem ausländischen Hafen von der Donauschifffahrt aufgenommen wurden und zahlenmäßig nicht erfaßt werden konnten. Das Nähere hierzu ergibt sich aus der nachstehenden Tabelle:

Die Beteiligung der einzelnen deutschen Verkehrsbezirke am Verkehr mit Ungarn, Rumänien, Jugoslawien und Bulgarien im Jahr 1927⁶⁾

Verkehrsbezirk	aufgegliedert nach Eisenbahn und Donauschifffahrt						
	Eisenbahn		Donauschiffahrt		Eisenb. u. Donauschiffahrt zusammen		davon
	1000 t	%	1000 t	%	1000 t	%	%
Süddeutschland (V. B. 35, 36, 37)	75,1	9,1	206,6	53,1	281,7	27	73
Rheinland (V. B. 21—28, 31—34)	112,7	13,7	79,2	20,3	191,9	59	41
Mitteldeutschland (V. B. 11b, 18, 19a u. b)	44,3	5,4	42,9	11,1	87,2	51	49
Sachsen (V. B. 20, 20a)	33,5	4,1	6,7	1,7	40,2	83	17
Brandenburg (V. B. 16, 16a, 17)	53,7	6,5	4,0	1,05	57,7	93	7
Deutsche Seehäfen (V. B. 2, 4, 6, 8—10)	42,9	5,2	34,9	8,9	77,8	55	45
Norddtschl. o. Seehäf. (V. B. 1, 3, 5, 7, 11a)	80,5	9,7	10,7	2,8	91,2	88	12
Schlesien (V. B. 12—15)	382,4	46,3	4,0	1,05	386,4	99	1
Gesamtverkehr	825,1	100,0	389,0	100,0	1 214,1	68	32

⁶⁾ Quelle: Hermann Groß, Die Möglichkeiten des heutigen Südosthandels unter besonderer Berücksichtigung des Donauverkehrs, Regensburg 1953, S. 25, und Die Deutschen Wasserstraßen, herausgegeben von F. Markmann, Heidelberg, Stettin und Magdeburg 1938, S. 111.

Betrachten wir demgegenüber lediglich die in der Hauptsache westlich des Eisernen Vorhangs gelegenen Gebiete, so ergibt sich — auf das Jahr 1927 abgestellt — bei dem Verkehrsaufkommen von Eisenbahn und Donauschiffahrt zusammen ein Anteil der Donauschiffahrt von etwa 57 %.

Im großen und ganzen kann man sonach sagen, daß die Donau in der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen und trotz der Weltwirtschaftskrise, die auch den Handel mit dem Donauraum beeinträchtigte, aus einer wenig bedeutenden Rolle zu einem äußerst beachtlichen Faktor emporgewachsen ist und in dem Verkehr zwischen den Gebieten, die jetzt zur Bundesrepublik gehören, und den Südostländern auf der anderen Seite die Eisenbahn übertroffen hat, wobei aber wiederum die deutschen Eisenbahnen als Zubringer eine entscheidende Funktion ausübten.

Auch Nichtanliegerstaaten hatten Interessen an der Donauschiffahrt: So England kurz nach dem ersten Weltkrieg an der österreichischen Ersten Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft und der Kgl. Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrtsgesellschaft (M. F. T. R.), ab 1936 auch Italien an der Ersten Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft, ohne daß es zum Flaggenwechsel kam. Die unmittelbar den Westmächten gehörigen Gesellschaften blieben unbedeutend. Die französische Gesellschaft besaß vor dem zweiten Weltkriege 55 000 t Frachtraum und 9 000 t Tankerraum, den sie als Kriegsbeute von der Mackensenarmee übernommen hatte und der jetzt wegen Benutzung durch die Deutschen während des Krieges unter rumänischer oder sowjetischer Kontrolle steht.

Die Westmächte hatten jedoch einen regen Schiffsverkehr an den Donaumündungen, bei dem es sich allerdings meist um Seeschiffe handelte.

Die Bedeutung, die der Umfang des Seeverkehrs auf der unteren Donau von der Mündung bis nach Galatz erworben hatte, legt es nahe, ähnlich wie beim Rhein solche Schiffe in Dienst zu stellen, die sowohl für einen großen Teil des Flußverkehrs als auch für den Seeverkehr geeignet waren. Der Donau-Seeverkehr wurde sowohl von der jugoslawischen wie von der ungarischen Schiffahrt betrieben, hat aber keine allzu große Bedeutung erlangt.