

Karl Förster

**Die Bedeutung der Rheinregion
für den Donaauraum
und des Donaoraumes
für die Rheinregion**

Verlag Otto Sagner München · Berlin · Washington D.C.

Digitalisiert im Rahmen der Kooperation mit dem DFG-Projekt „Digi20“
der Bayerischen Staatsbibliothek, München. OCR-Bearbeitung und Erstellung des eBooks durch
den Verlag Otto Sagner:

<http://verlag.kubon-sagner.de>

© bei Verlag Otto Sagner. Eine Verwertung oder Weitergabe der Texte und Abbildungen,
insbesondere durch Vervielfältigung, ist ohne vorherige schriftliche Genehmigung des Verlages
unzulässig.

«Verlag Otto Sagner» ist ein Imprint der Kubon & Sagner GmbH.

761.42 (6)

SÜDOSTEUROPA-STUDIEN

im Namen der Südosteuropa-Gesellschaft herausgegeben von
RUDOLF VOGEL

6

Karl Förster

**Die Bedeutung der
Rheinregion für den Donaauraum und
des Donaauraums für die Rheinregion**

Vortrag

gehalten am 23. Oktober 1964 in Wien vor
der Vereinigung der Handelskammern des Rheingebietes

Nr. 5-6 ungeb.

**SÜDOSTEUROPA-VERLAGSGESELLSCHAFT M.B.H.
MÜNCHEN 1964**

SÜDOSTEUROPA-GESELLSCHAFT

München 22, Widenmayerstr. 49 — Tel. 297473

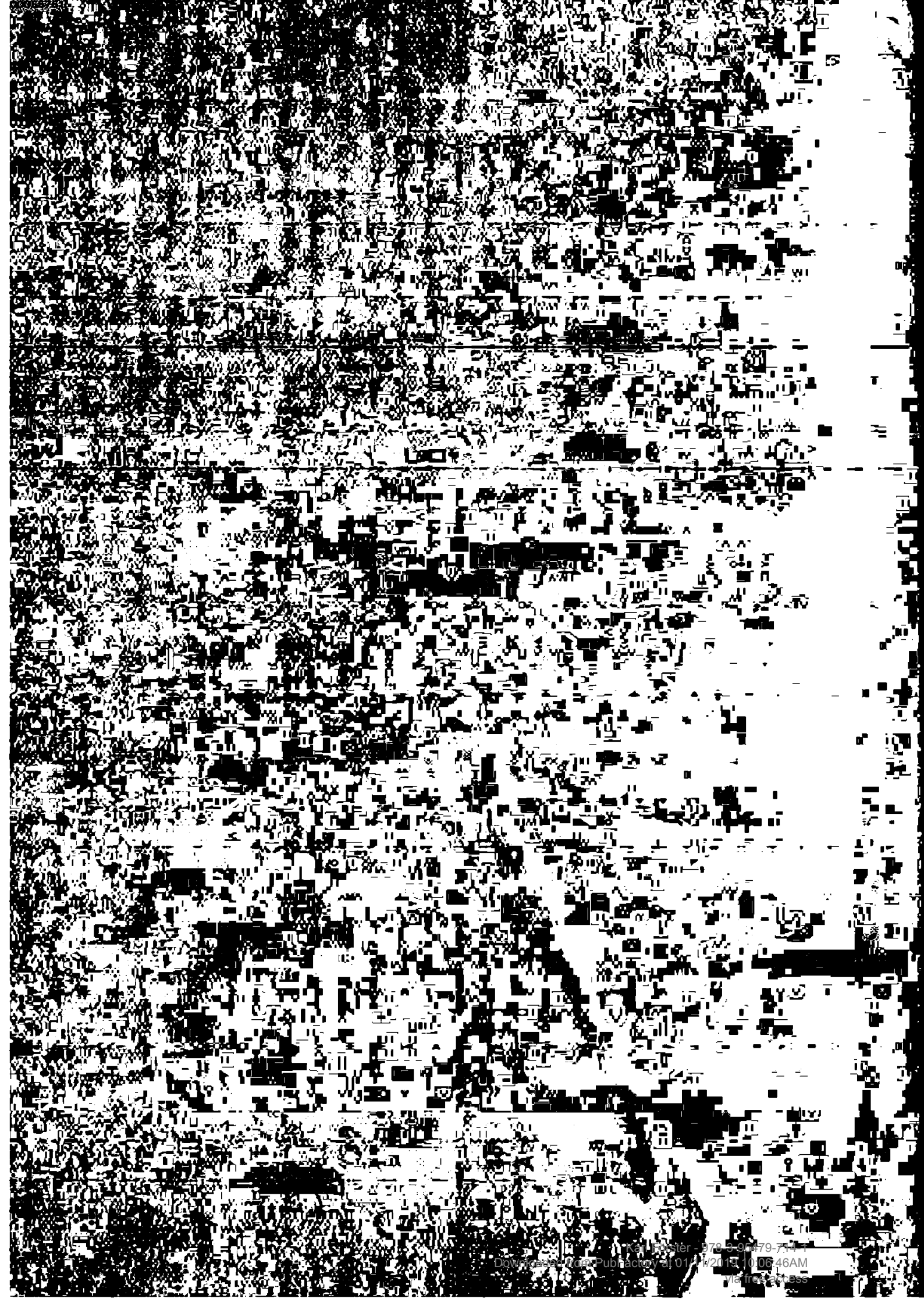
PRÄSIDIUM

Präsident: Dr. phil. Rudolf Vogel, MdB, Bonn. Vizepräsidenten: Dr. h. c. Wenzel Jaksch, MdB, Bonn; Professor Dr. rer. pol. Hermann Gross, München; Alfred Hönig, Salzburg. Geschäftsführendes Präsidialmitglied: RA. Dr. jur. Theodor von Uzorinac-Kohary, München. Schatzmeister: Dr. phil. Boris Tschoban, München.

Dr. phil. Mathias Bernath, München; Redakteur Hans Hartl, Starnberg; Landeshauptmann Dr. Ing. Hans Lechner, Salzburg; Direktor Ernst Lederer, Frankfurt-Main; Dr. phil. Dipl. sc. pol. Emanuel Turczynski, München.

WISSENSCHAFTLICHER BEIRAT

Vorsitz: Professor Dr. Hermann Gross, München. Stellvertretender Vorsitz: Professor Dr. Alois Schmaus, München. Sekretariat: Dr. Emanuel Turczynski, München. Professor Dr. Linda Aizetmüller-Sadnik, Saarbrücken; Professor Dr. Franz Babinger, München; Professor Dr. Hans Georg Beck, München; Professor Dr. Maximilian Braun, Göttingen; Professor Dr. Franz Dölger, München; Professor Dr. Karl Förster, München; Professor Dr. Hermann Gross, München; Professor Dr. Hans-Joachim Kissling, München; Professor Dr. Karl Kurt Klein, Innsbruck; Professor Dr. Erwin Koschmieder, Vaterstetten bei München; Professor Dr. Josef Matl, Graz; Professor Dr. Gotthold Rhode, Mainz; Professor Dr. Günther Reichenkron, Berlin; Professor Dr. Franz Ronneberger, Nürnberg; Professor Dr. Balduin Saria, München; Professor Dr. Alexander Soloviev, Genf; Professor Dr. Günther Stökl, Köln; Dr. Boris Tschoban, München; Dr. Theodor Zotschew, Kiel.



Z 61.42 (6)

SÜDOSTEUROPA-STUDIEN

im Namen der Südosteuropa-Gesellschaft herausgegeben von
RUDOLF VOGEL

6

Karl Förster

**Die Bedeutung der
Rheinregion für den Donaauraum und
des Donaaraums für die Rheinregion**

Vortrag

gehalten am 23. Oktober 1964 in Wien vor
der Vereinigung der Handelskammern des Rheingebietes

SÜDOSTEUROPA-VERLAGSGESELLSCHAFT M.B.H.
MÜNCHEN 1964

2/65/127

Baye
Staatsb.
M...

Redaktion: Dr. Hanna Gülich-Bielenberg, Kiel

Die Bedeutung der Rheinregion für den Donaauraum und des Donauraums für die Rheinregion

Das Thema spricht eines der größten wirtschaftlichen und politischen Probleme, vielleicht das größte derartige Problem Europas an: die Entwicklung des Verhältnisses zwischen dem Westen und dem Osten. Seine positive Lösung wird zwar langsam aber dafür sicher heranreifen, wenn sie mit Geduld und Zähigkeit verfolgt wird.

Zunächst möchte ich Rheinregion und Donaauraum charakterisieren.

Mit Hilfe des Rheins und seiner Mündungshäfen wuchs auf der Kohle eines der größten, ja vielleicht das größte Ballungszentrum der Welt empor: die Rheinregion. Sie dehnte sich längs des Stromes mehr und mehr nach Süden und längs seiner Nebenflüsse und Kanäle nach Osten und Westen aus und ist weitgehend maritim bestimmt. Die Häfen des Rheindeltas gehören zu den bedeutendsten der Welt. Rotterdam konnte sich an die Spitze aller Welthäfen stellen.

Es ist nicht leicht, die Rheinregion zu umreißen. Im engeren Sinne gehören dazu die Gebiete des Rhein-, Maas- und Scheldedeltas, also die Niederlande, Belgien und Nordostfrankreich, die Gebiete am Niederrhein, Mittelrhein, Oberrhein und Hochrhein mit dem Bodensee und die Gebiete, die durch die Nebenflüsse des Rheins, und zwar in erster Linie den Main, den Neckar und die Mosel und durch das nordwestdeutsche Kanalsystem mit dem Rhein verbunden sind.

Im weiteren Sinne kann man zur Rheinregion alle in der EWG zusammengeschlossenen Staaten ohne Italien aber zuzüglich der Schweiz rechnen. Das ist deshalb zulässig, weil alle diese Staaten einen beachtlichen Teil ihrer wirtschaftlichen Potenz der Rheinregion in dem soeben beschriebenen engeren Sinne verdanken. Wir wollen in den künftigen Ausführungen die Rheinregion in diesem weiteren Sinne verstehen. Das ist zweckmäßig, weil die verfügbaren Statistiken weitgehend auf die einzelnen Staaten, aus denen sich die Rheinregion in diesem weiteren Sinne zusammensetzt, ausgerichtet sind.

Der Donaauraum umfaßt Österreich, Ungarn, die Tschechoslowakei, Jugoslawien, Bulgarien und Rumänien. Obgleich auch die UdSSR Donauanlieger ist, dürfen wir sie nicht zum Donaauraum rechnen, da die Wirtschaft dieses großen Reiches verhältnismäßig wenig von der Donau bestimmt ist. Das schließt jedoch nicht aus, daß wir sie oft in unsere Überlegungen einbeziehen müssen.

Ähnliches gilt für die Bundesrepublik Deutschland, deren Gebiet den obe-

ren Teil der schiffbaren Donau umschließt. Wir müssen sie der Rheinregion zurechnen, da ihre Wirtschaft erheblich mehr vom Rhein als von der Donau geprägt ist.

Der Donaauraum unterscheidet sich von der Rheinregion zunächst dadurch, daß seine verkehrsgeographische Lage nicht so günstig ist. Die Donau mündet in das Schwarze Meer, in ein Binnenmeer, dessen Strahlungskraft weit geringer ist als diejenige der Nordsee. Hinzu kommt, daß sie der Schifffahrt größere Schwierigkeiten entgegengesetzt als der Rhein. Das gilt besonders von der Kataraktenstrecke am Eisernen Tor. Die dort angelaufenen Arbeiten zur Überstauung werden erst nach geraumer Zeit abgeschlossen sein. Durch Beseitigung des Engpasses dieser Donau-strecke wird sich die Leistungsfähigkeit der Schifffahrt um das Mehrfache erhöhen. Auch ist aus den noch weiter unten zu behandelnden politischen Gründen das Eisenbahn- und Straßensystem nicht so gut ausgebaut wie in der Rheinregion.

Sodann ist der Donaauraum gegenüber der Rheinregion insofern benachteiligt, als er erheblich geringere z. Zt. nutzbare Energievorkommen aufweist. Kohle ist nur in geringen Mengen vorhanden. Erdöl und Erdgas sind in beschränktem Umfang erschlossen. Hier liegen noch weitere Möglichkeiten. Erhebliche Reserven bietet das noch größtenteils unausgenutzte höchst beachtliche Wasserkraftpotential der Donau und ihrer Nebenflüsse. Auch Kernspaltungskraftwerke können die Energieversorgung im Donaauraum verbessern.

Von großer Bedeutung ist weiterhin, daß der Donaauraum im Gegensatz zur Rheinregion unter einer politisch bedingten sehr unterschiedlichen Entwicklung seiner Teilgebiete leidet:

Während sich die Rheinregion trotz zahlreicher staatlicher Grenzen, die sie durchschneiden, und vieler Kriege zwischen den sie bewohnenden Nationen in wirtschaftlicher Hinsicht einheitlich entfalten konnte, beobachten wir im Donaauraum ein beachtliches West-Ost-Gefälle.

Zu seiner Erklärung müssen wir davon ausgehen, daß im 18., 19. und bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts die österreichisch-ungarische Doppelmonarchie die führende Macht im Donaauraum war. Sie zeichnete sich durch eine ausgeglichene Wirtschaftsstruktur aus mit einer beachtlichen Land- und Forstwirtschaft, beträchtlichen mineralischen Rohstoffen und einer fortschrittlichen Industrie. Alles in allem war sie ein wirtschaftlich reich entwickeltes Gebiet.

Der übrige Teil des Donaauraums setzte sich aus den Donauanliegern Serbien, Bulgarien und Rumänien zusammen. Wir können sie gemeinsam betrachten, da sie über ähnliche Produktionsgrundlagen verfügen und vor allem eine jahrhundertlang gleichlaufende politische und sozialkulturelle Entwicklung durchgemacht haben. Rund 500 Jahre haben die Bal-

kanvölker 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.

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 erschwert. Sie blieben daher trotz mancher natürlicher Reichtümer in ihrer wirtschaftlichen Entwicklung weit hinter Österreich zurück.

Nach dem Ende des Ersten Weltkrieges wurde die Donaumonarchie zer schlagen. Anstelle eines wirtschaftlich einheitlichen, durch das gemeinsame Staatsoberhaupt zusammengefaßten großen Gebietes traten kleine selbständige Einzelstaaten. Das jetzige Österreich hatte hierunter besonders stark zu leiden. Wien war für das kleine Land viel zu groß und von den Kraftquellen, die zu seiner Blüte beigetragen hatten, zu einem erheblichen Teil abgeschnitten. Das Kulturgefälle aber blieb trotzdem bestehen: Diejenigen Gebiete des Donaauraumes, die zur Doppelmonarchie gehört hatten, lagen in der wirtschaftlichen und hauptsächlich der industriellen Entwicklung gegenüber den anderen Gebieten weit in Führung.

Nach dem Zweiten Weltkrieg erfolgte die Teilung des Donaauraumes in das räumlich kleinere marktwirtschaftlich orientierte Gebiet (Österreich), den zentralwirtschaftlich orientierten zum Comecon gehörigen Teil (Tschechoslowakei, Ungarn, Bulgarien und Rumänien) und das in besonderer Form planwirtschaftlich orientierte, mit dem Comecon nur in loser Verbindung stehende Jugoslawien. Das West-Ost-Gefälle ist auch jetzt noch vorhanden.

Es soll nunmehr die wirtschaftliche Potenz von Rheinregion und Donaauraum durch einige charakteristische Daten umrissen werden.

Nach der Fläche sind Rheinregion und Donaauraum nahezu gleich groß: 910 000 km² gegen 909 000 km².

Die Bevölkerung der Rheinregion beträgt z. Zt. (1963) 133 Millionen und die des Donaauraumes 77 Millionen. Rheinregion und Donaauraum zusammengenommen weisen also eine größere Bevölkerungszahl als die USA mit 187 Millionen und eine etwas kleinere als die UdSSR mit 221 Millionen auf.

Der Energieverbrauch stellte sich 1959 in der Rheinregion auf etwa 367 und im Donaauraum auf etwa 144 Millionen t Steinkohleeinheiten, derjenige der USA auf 1 387 und der der UdSSR auf rd. 619 Millionen t Steinkohleeinheiten.

Die Rohstahlerzeugung der Rheinregion betrug 1963 63 Millionen t und die des Donaupraumes 18 Millionen t, diejenige der USA 99 Millionen t und die der UdSSR 80 Millionen t.

Die Steinkohlenförderung der Rheinregion wird 1963 mit 223 Millionen t, die des Donaupraumes mit 33 Millionen t, die der USA mit 425 Millionen t und die der UdSSR mit 398 Millionen t angegeben.

Die Raffineriekapazität erhöhte sich 1963 in der Rheinregion bis auf 157 Millionen Jato und im Donaupraum auf 24 Millionen Jato, in den USA auf 506 Millionen Jato und in der UdSSR auf etwa 185 Millionen Jato.

Die Erdölförderung ist in der Rheinregion 1963 mit 12 Millionen t verschwindend gering, im Donaupraum etwas höher mit 18 Millionen t, gegenüber den USA mit 374 Millionen t und der UdSSR mit 205 Millionen t.

Der Kraftfahrzeugbestand wurde für 1963 in der Rheinregion mit 25 Millionen, im Donaupraum mit 2 Millionen, in den USA mit 85 Millionen und in der UdSSR mit 6 Millionen Einheiten ermittelt.

Nach diesem Überblick über Entwicklung und Bedeutung von Rheinregion und Donaupraum sollen nunmehr die Möglichkeiten der gegenseitigen Förderung beider Räume untersucht werden. Sie vollzieht sich auf verschiedenen Gebieten, und zwar zunächst in den Bereichen der Kunst und der Wissenschaft. Gerade hier wird in neuester Zeit viel geleistet. Ich denke an die Tätigkeit der Südosteuropa-Gesellschaft in München, an das Forschungsinstitut für den Donaupraum in Wien und an so manches bedeutende Institut an unseren Hochschulen. Als Wirtschaftswissenschaftler interessiert mich in erster Linie die gegenseitige Wirtschaftsförderung. Sie wird neben den genannten Instituten besonders auch von dem Donaueuropäischen Institut in Wien betrieben und geht mit der kulturellen Förderung Hand in Hand, weil auch sie menschliche Beziehungen schafft. Das wichtige Gebiet des Fremdenverkehrs, das ich hier nur streifen kann, nimmt eine Zwischenstellung ein, da es sowohl dem kulturell-menschlichen wie dem wirtschaftlichen Bereich angehört.

Bei der Betrachtung der wirtschaftlichen Seite geht man am besten von dem Begriffspaar "Anziehungskraft des Ungleichartigen" und "Anziehungskraft des Gleichartigen" aus. Unter der Anziehungskraft des Ungleichartigen soll das Austauschbedürfnis zwischen einem Gebiet, das nahezu ausschließlich Agrarprodukte und Rohstoffe erzeugt, und einem Gebiet, das im wesentlichen industrielle Fertigprodukte liefert, verstanden werden. Die Anziehungskraft des Gleichartigen dagegen begegnet uns im Austauschbedürfnis von Gebieten gleicher Struktur, und zwar vorwiegend zwischen hochentwickelten Industriegebieten. Erfahrungsgemäß pflegt die Anziehungskraft des Gleichartigen stärker zu sein als die des Ungleichartigen.

Abb. 1
Flächeninhalt in 1000 qkm und Einwohnerzahl
1963 in Millionen

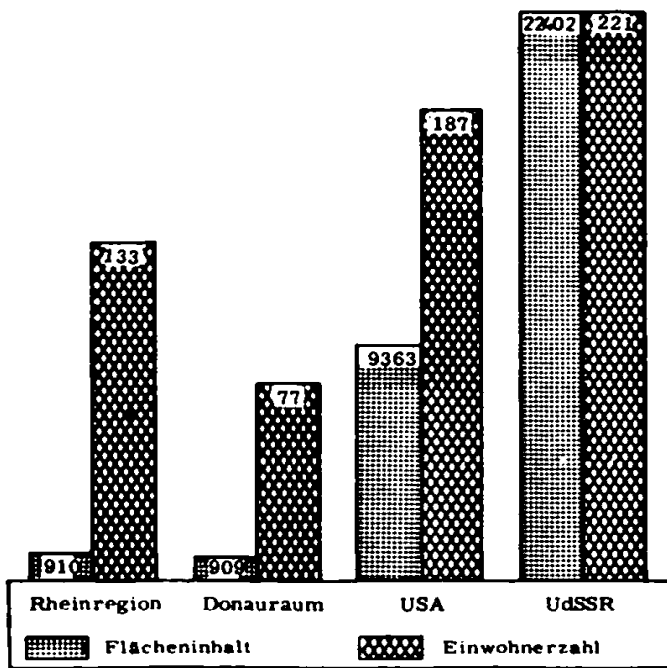


Abb. 2
Energieverbrauch 1959 in Millionen t Steinkohleeinheiten

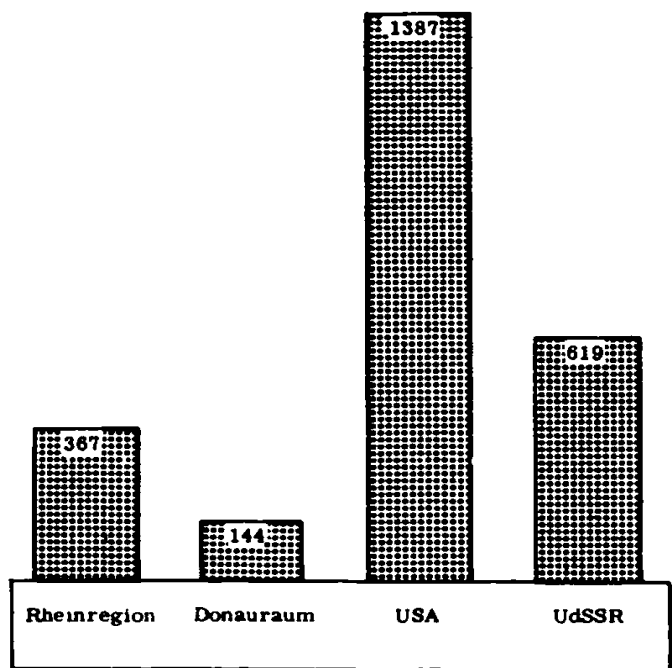


Abb. 3
Rohstahlerzeugung 1963 in Millionen t

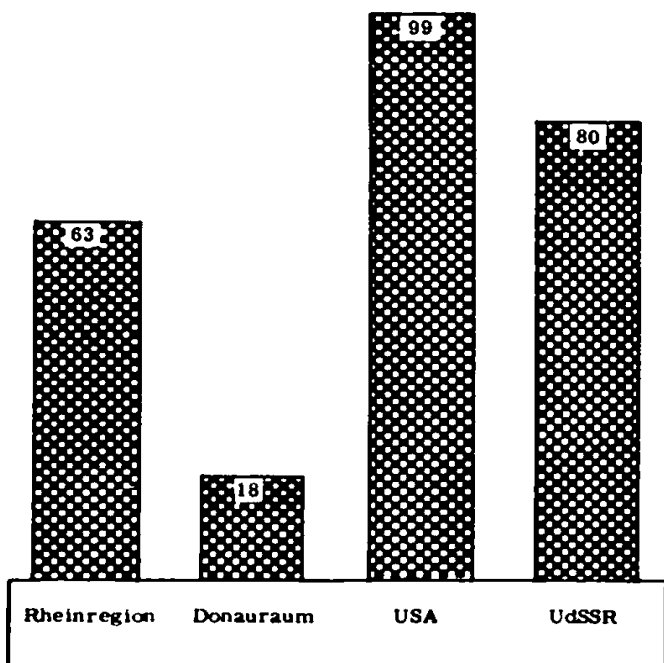


Abb. 4
Steinkohlenförderung 1963 in Millionen t

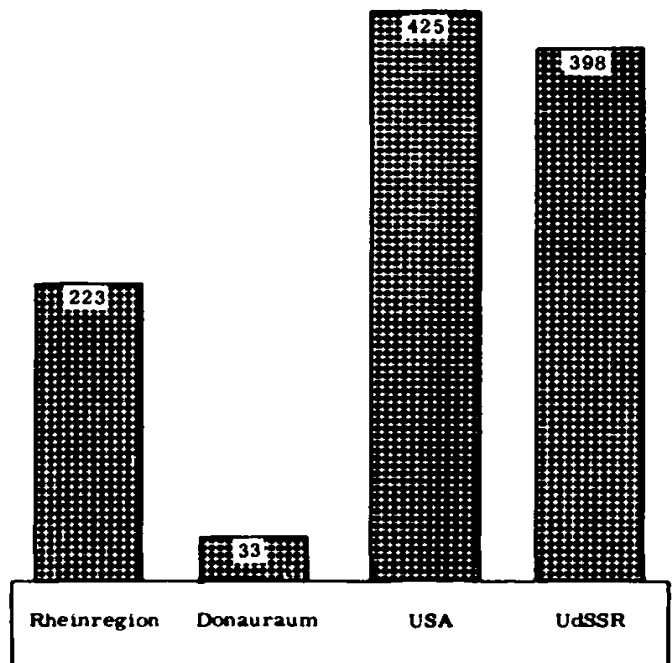


Abb. 5
Raffinerie-Kapazität 1963 in Millionen Jahrestonnen

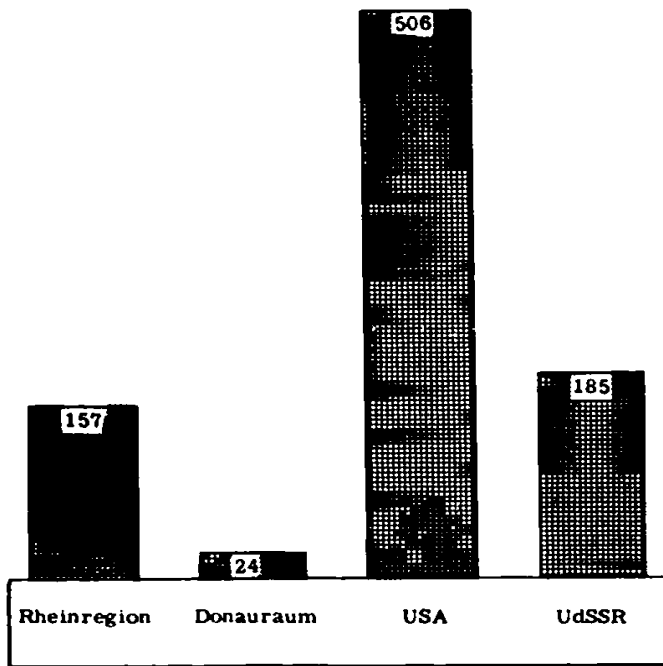


Abb. 6
Absoluter Kraftfahrzeugbestand 1963 in Millionen

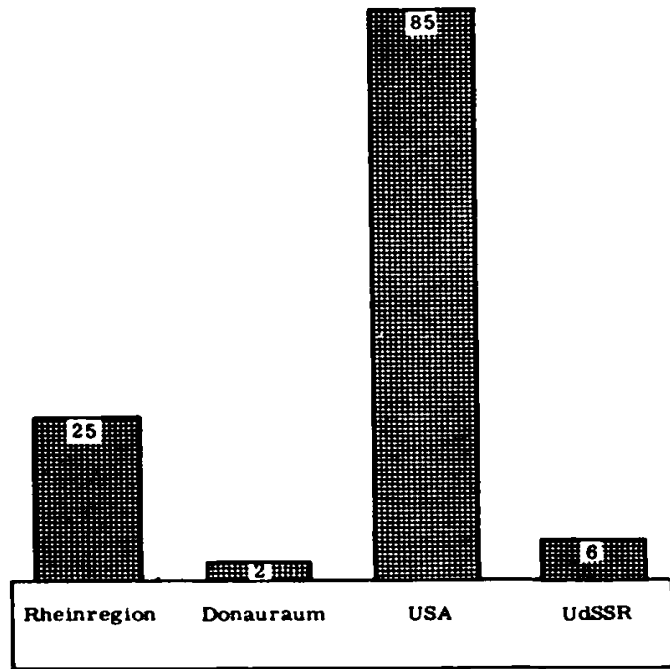
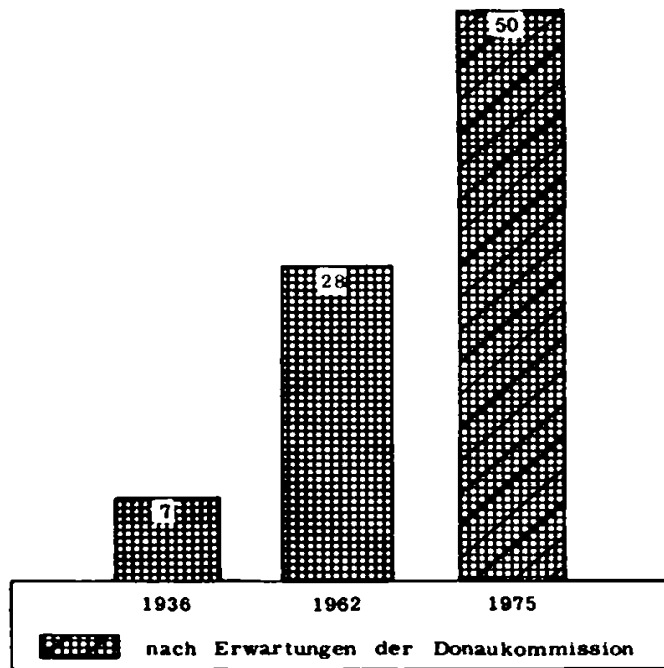


Abb. 7
Verkehrsaufkommen der Donauschifffahrt in Millionen t



Im Verhältnis zwischen Rheinregion und Donaauraum können wir beide Typen von Anziehungskraft beobachten:

In der Zeit bis zum Zweiten Weltkrieg war der Güteraustausch zwischen der Rheinregion und dem Donaauraum weitgehend von der Anziehungskraft des Ungleichartigen beherrscht. Er verlief unter der Formel: Westeuropäische Industriewaren gegen Agrarprodukte und Rohstoffe. Das galt - wenn auch mit Einschränkungen - sogar für Österreich und die Tschechoslowakei.

Während wir also bis zum Zweiten Weltkrieg ein Verhältnis zwischen Rheinregion und Donaauraum vorfinden, das vorwiegend demjenigen zwischen einem hochentwickelten Industriegebiet und einem weniger entwickelten landwirtschaftlichen und Rohstoffgebiet entspricht, verwischen sich diese Konturen nach dem Zweiten Weltkrieg, ja wandeln sich sogar dahingehend ab, daß man nunmehr in vieler Beziehung von der Anziehungskraft des Gleichartigen sprechen kann.

Das gilt zunächst vom Austausch zwischen Österreich und der Rheinregion, der durch die Industrie Gründungen in Linz ganz entscheidend beeinflusst wurde. Er wird jetzt vorwiegend von der Anziehungskraft des Gleichartigen beherrscht und könnte durch das erstrebte Arrangement Österreichs mit der EWG noch erheblich gesteigert werden.

Zu beachten ist hierbei, daß im ersten Vierteljahr 1964 62 v. H. der Einfuhr Österreichs aus der Rheinregion kam und 45 v. H. der Ausfuhr Österreichs nach der Rheinregion ging. Besonders hoch war der Anteil der Bundesrepublik Deutschland an der Einfuhr Österreichs, der sich auf 42,6 v. H. stellte und an der Ausfuhr Österreichs mit 26,4 v. H. Nach einer mir vorliegenden detaillierten Statistik handelt es sich vorwiegend um Güter, wie sie zwischen hochindustrialisierten Staaten ausgetauscht werden. So beträgt z. B. der Anteil der Rheinregion an der Einfuhr Österreichs an Maschinen und Verkehrsmitteln 75,9 v. H. und an der Ausfuhr der gleichen Güter 33 v. H.

Der Güteraustausch zwischen der Rheinregion und den Volksdemokratien wird zunächst durch den Gegensatz erschwert, der zwischen Staaten mit marktwirtschaftlicher und solchen mit zentralwirtschaftlicher Orientierung besteht. Zwischen marktwirtschaftlich orientierten Staaten pflegen die Beziehungen multilateral zu sein, während solche mit zentralwirtschaftlich ausgerichteten Staaten sich im allgemeinen bilateral gestalten. Es würde den Rahmen des Vortrags übersteigen, wollte ich vom Grundsätzlichen her auf die Nachteile bilateraler internationaler Wirtschaftsbeziehungen gegenüber multilateralen eingehen. Fest steht jedoch, daß sich auch bilaterale Wirtschaftsbeziehungen ausbauen lassen.

In engerem Zusammenhang mit der zentralwirtschaftlichen Orientierung der Volksdemokratien steht die sog. "Umlenkung der Außenhandelsströ-

me". Die hier in Frage kommenden zum Comecon gehörigen Staaten hatten vor dem Zweiten Weltkrieg ihre Haupthandelspartner in Westeuropa. Ihr mit den heutigen Volksdemokratien ausgetauschtes Handelsvolumen war verhältnismäßig gering; mit der Sowjetunion betrug es 1 v. H. des Gesamtaußenhandelsvolumens. Heute ist die Sowjetunion der Haupthandelspartner dieser Staaten. Auch der Warenaustausch dieser Staaten untereinander ist erheblich erweitert worden. So wickeln z. B. Bulgarien 84 v. H. und die übrigen genannten Staaten etwa 70 v. H. ihres Außenhandels im sozialistischen Lager ab. Korrespondierend hierzu vollzieht sich der Außenhandel der Sowjetunion zu mehr als 70 v. H. im Bereich des Comecon.

Für die zum Comeconbereich gehörigen Staaten des Donaupraumes ist die Sowjetunion vorwiegend Rohstofflieferant.

Trotzdem besteht kein Grund dafür, die weitere Entwicklung der Handelsbeziehungen zwischen der Rheinregion und den zentralwirtschaftlich orientierten Staaten des Donaupraumes pessimistisch zu beurteilen.

Wir müssen hier von den mit sehr großen Reibungsverlusten und auf Kosten des Lebensstandards der Bevölkerung erzwungenen Strukturwandlungen der südosteuropäischen Volksdemokratien ausgehen, auf die Hermann Gross in seiner Arbeit "Wirtschaftspolitik und wirtschaftliche Verflechtung Südosteuropas"¹ nachdrücklich hingewiesen hat. Im Zuge dieser Strukturwandlungen werden diese Staaten von Agrar- und Rohstoffexportgebieten auf die höhere Stufe der Agrar-Industriegebiete gehoben. Dabei haben sich schon jetzt nicht nur die absoluten Werte ihrer Produktion gegenüber der Vorkriegszeit vervielfacht, es ist sogar auch ihr Anteil an der Weltindustrieproduktion gestiegen. Heute wird dort der größere Teil des Volkseinkommens nicht mehr von der Landwirtschaft, sondern von der Industrie aufgebracht.

Infolgedessen können die Beziehungen zwischen der Rheinregion und den Volksdemokratien des Donaupraumes nicht mehr solche eines hochindustrialisierten Gebietes zu einem Entwicklungsgebiet sein. Sie wachsen vielmehr in einen Zustand hinein, der, mehr und mehr auf der Anziehungskraft des Gleichartigen beruhend, eine erhebliche Steigerung des Austauschbedürfnisses herbeiführen kann.

Die zunehmende Industrialisierung, die noch dazu durch einen neuerlichen Aufbau der Landwirtschaft ergänzt wird, erfordert mehr und mehr die Lieferung hochwertiger Investitionsgüter und industrieller Ausrüstungsgegenstände. Ihrem steigenden Einfuhrbedarf kommt die westeu-

¹ In: *Wirtschaft und Gesellschaft Südosteuropas*, Gedenkschrift für Wilhelm Gülich, Schriften der Südosteuropa-Gesellschaft. München. Bd. 2, 1961. S. 33 ff.

ropäische Exportstruktur entgegen, deren Schwergewicht bei den Investitions- oder Kapitalgütern liegt.

Daß diese Gedankengänge realistisch sind, zeigt der verhältnismäßig umfangreiche Gütertausch des marktwirtschaftlich orientierten Österreichs mit den anderen Staaten des Donauroumes und der UdSSR, bei dem Österreich vorwiegend als Lieferant von industriellen Investitionsgütern fungiert. So lieferte Österreich in die europäischen Ostblockstaaten 1963 Güter für 6,2 Milliarden Schilling, das sind 17,5 v. H. des österreichischen Gesamtexports. Österreich importierte im abgelaufenen Jahr in gleichem Wert, was 13,8 v. H. der österreichischen Gesamteinfuhr ausmacht. Der Export in diese Gebiete ist seit 1933 auf das 29fache, der Import aus diesen Gebieten auf das 11fache gestiegen.

Bei der Betrachtung der handelspolitischen Möglichkeiten sei auch auf die Rede des österreichischen Staatssekretärs Dr. Kotzina hingewiesen, die er vor dem Forschungsinstitut für den Donauroum am 2. Oktober 1964 in Linz gehalten hat. Dr. Kotzina führte dort aus, daß gegenwärtig Ereignisse zu registrieren seien, durch welche die Akzente der Nachkriegsentwicklung im europäischen Südostraum zum Teil neu gesetzt würden. In den letzten Monaten seien die Bewegungen, welche die Vielfalt an dynamischen Kräften jenseits der Grenze Österreichs erkennen ließen, besonders nachhaltig. Ihren Niederschlag fänden sie vor allem in der wirtschaftlichen Sphäre.¹

Das mir gestellte Thema wäre nur unvollständig behandelt, wenn nicht auch die unmittelbare Bedeutung der beiden Ströme Rhein und Donau für das Verhältnis zwischen Rheinregion und dem Donauroum und ihre Verbindung durch die Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße einbezogen würde.

Vergleicht man die gegenwärtigen Transportleistungen der Donau mit denen des Rheins, so schließt die Donau mit ihren z. Zt. etwa 28 Millionen t Transportgut gegenüber 190 Millionen t beim Rhein noch nicht sehr günstig ab.

Das sagt jedoch nichts über die künftige Entwicklung aus. Für sie ist zunächst wichtig, daß die Leistungen der Donauschiffahrt im Vergleich mit der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg wie auch in den Jahren danach kräftig ansteigen.

Auf der Donau wurden im Jahre 1936 etwa 7 Millionen t an Gütern transportiert. Diese Leistung wurde 1950 wieder erreicht. Jetzt werden - wie gesagt - etwa 28 Millionen t jährlich gefahren. Die Leistungen der Do-

¹ Manuskript

nausschiffahrt haben sich also gegenüber 1936 und gegenüber 1950 etwa vervierfacht. Bis 1975 erwartet die Donaukommission eine Steigerung auf etwa 50 Millionen t. Zum Vergleich sei angeführt, daß die Binnenschiffahrt in der Bundesrepublik Deutschland 1936 100 Millionen t, 1950 72 Millionen t und 1962 170 Millionen t gefahren hat. Die Leistungen sind hier also gegenüber 1936 nur um 70 v. H. gestiegen.

Die Verkehrszunahme umfaßt die ganze Donau. Es hat sich auch ein lebhafter Verkehr zwischen Staaten und Staatengruppen verschiedener politischer und wirtschaftlicher Orientierung entwickelt. Die freundschaftliche Zusammenarbeit der Schiffahrtsgesellschaften aller Donaustaaten und die zunehmende Erkenntnis der großen Möglichkeiten, die der Strom für eine günstige Verkehrsentwicklung bietet, haben hierzu beigetragen.

In diesem Zusammenhang ist zunächst die Entwicklung des Umschlags auf der deutschen Donautrecke aufschlußreich. Gegenüber der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg wurde eine Steigerung von 0,788 Millionen t 1936 auf 3 Millionen t 1963, also auf etwa das 3,8fache erreicht, und zwar trotz der nach dem Zweiten Weltkrieg erfolgten bereits hervorgehobenen Teilung Europas in verschiedene Macht- und Wirtschaftsbereiche mit der nachfolgenden Umgestaltung der Wirtschaftsstruktur in den Ostblockländern.

Die Summe der in Österreich transportierten Güter betrug 1936 1,7 Millionen t und 1963 etwa 5,8 Millionen t, ist also auf das 3,4fache gestiegen. Das entspricht etwa der Zunahme auf der deutschen Strecke und derjenigen auf der gesamten Donau.

Die Steigerung der Donautransporte im Bereich der östlichen Donaustaaten auf mehr als das Dreifache der Vorkriegszeit beruht vor allem auf den Lieferungen von Erz, Erdöl, Kohle und Getreide aus der UdSSR. Der Talverkehr nach der UdSSR ist geringfügig. Der Schiffsverkehr der Südoststaaten untereinander ohne UdSSR ist geringer als 1937.

Der steigende Trend des Donauverkehrs wird verstärkt werden

1. durch den fortschreitenden Ausbau des Flusses und die dadurch erreichte Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse. Der Strom verfügt zwar in seinem schiffbaren Teil über im großen und ganzen hinreichende Wassermengen, aber es gibt zahlreiche Stromstellen, deren Fahrwassertiefe bei Niedrigwasser unter 2,00 m sinkt. In diesen Strecken machen sich Trockenzeiten besonders lästig bemerkbar. Sie sollen im Laufe der Zeit teils durch Stauanlagen, teils durch Regulierungen verbessert werden. Das größte Hindernis bildet die Kataraktenstrecke am Eisernen Tor, durch das z. Zt. jährlich nur 10 Millionen t (Berg- und Talverkehr addiert) transportiert werden können.

Die Überstauung der Flußhindernisse in dieser Kataraktenstrecke ist

das größte laufende Bauvorhaben. Anstelle von bisher jährlich 10 Millionen t können in Zukunft 40 Millionen t durch das Eiserner Tor transportiert werden.

2. Sodann wird die Entwicklung des Schiffsverkehrs dadurch gefördert werden, daß durch Neubauten und Umbauten die Kapazität der Donauschifffahrt in allen Anliegerstaaten erhöht wird. Auch hier liegt z. Zt. ein Engpaß vor, der allmählich beseitigt wird. In den Donauanliegerstaaten und vor allem in den Ostblockstaaten laufen erhebliche Schiffsbauprogramme.

3. Hinzu kommt weiter, daß große Wasserstraßen die Wirtschaft an ihren Ufern beleben. Die drei Komponenten: der Verkehr, die Erzeugung hydroelektrischer Energie und die wasserwirtschaftlichen Vorteile, besonders Bewässerung und Entwässerung großer Gebiete und die Darbietung von Brauchwasser für Landwirtschaft und Industrie, wirken dabei in einem Multiplikatoreffekt zusammen. Die Steigerung der Wirtschaftstätigkeit längs des Flusses belebt dann wieder den Verkehr, so daß wir es - wie so oft in der Wirtschaft - mit sich gegenseitig steigernden Wechselwirkungen zu tun haben.

Nach Vollendung des Rahmenplanes wird allein die österreichische Donau mit ihren 14 oder 15 Staustufen jährlich etwa 14 Milliarden kWh und damit nahezu das Doppelte jenes Energievolumens produzieren, das heute aus allen an anderen Flüssen gelegenen Wasserkraftwerken Österreichs gewonnen wird. Die jährliche elektrische Arbeit der österreichischen Donaulaufwasserwerke wird etwa derjenigen der Laufwasserwerke des weltberühmten Tennesseeunternehmens gleichkommen.

In den anderen Donaustaaten werden die Kraftwerke an der mittleren Donau später voraussichtlich 5,5 Milliarden kWh jährlich leisten. Im Abschnitt der Katarakten beabsichtigen Jugoslawien und Rumänien zwei Kraftwerke, und zwar mit einer Jahresarbeit von zusammen 12 Milliarden kWh zu errichten. Bulgarien wie Rumänien haben vor, bei Vidin und Svistov Grenzwerke mit 7,3 Milliarden kWh Jahresarbeit zu bauen, und schließlich will Rumänien in der Nähe von Braila den Strom aufstauen und dort jährlich etwa 6 Milliarden kWh erzeugen.

Insgesamt lassen sich also allein aus der Donau - ohne Nebenflüsse - etwa 46 Milliarden kWh jährlich gewinnen. Das entspricht etwa einem Drittel der gesamten derzeitigen Stromerzeugung in der Bundesrepublik Deutschland.

Daß ein großer Teil der Donauwasserkräfte ausgebaut werden wird, ist wahrscheinlich, wann es geschieht, jedoch ungewiß. Mit großer Sicherheit kann angenommen werden, daß der Ausbau der Donauwasserkraftwerke auf der deutschen und auf der österreichischen Strecke auch weiterhin zügig durchgeführt wird.

Mit dem Ausbau der Donau werden auch große wasserwirtschaftliche Aufgaben gelöst werden. Es sei zunächst an den Hochwasserschutz gedacht, der die Landwirtschaft in weiten Gebieten fördern wird. Dazu kommen noch große Investitionen zu Bewässerungszwecken.

Diesen Aufgaben wird insbesondere ein etwa 600 km langes Netz schiffbarer Kanäle - die sogenannten Donau-Theiß-Kanäle - dienen.

Sie werden 760 000 ha ent- und 360 000 ha bewässern. Damit wird die Vojvodina um eine Million ha Ackerland vermehrt. Mit 17 Stauwehren werden die alljährlichen Hochwasser der Donau und der Theiß aufgefangen und auf ein Verbundsystem von Kanälen verteilt.

Dazu seien in diesem Zusammenhang noch der Ausbau der Oberen Theiß, der Drau und der Save angeführt, sämtlich beachtliche Mehrzweckprojekte des Wasserstraßenbaues. Die Staustufen an der Unteren Donau in Bulgarien und Rumänien werden ebenfalls zu Bewässerungszwecken herangezogen.

Infolge des Zusammenwirkens der verschiedenen Faktoren wird sonach - ganz ähnlich wie wir das schon in Österreich gesehen haben - auch in den übrigen Donaustaaten die Wirtschaftstätigkeit am Strom mehr und mehr zunehmen.

So geht Hand in Hand mit den erheblichen Investitionen in den Häfen aller Donaustaaten der Ausbau der Werften, der Bau oder die Erweiterung verschiedener Stahlwerke und Raffinerien, ja der Aufbau von Industriekombinaten. Eine Aufzählung würde an dieser Stelle zu weit führen. Die mir vorliegende Liste ändert und erweitert sich ständig.

Auch auf die Wirtschaftsbelebung durch die Förderung der Landwirtschaft mit Hilfe der Bewässerungs- und Entwässerungsprojekte muß an dieser Stelle hingewiesen werden.

Schließlich liegt - langfristig gesehen - eine große Chance für den Donauverkehr in der

4. Erweiterung des Wasserstraßennetzes, insbesondere durch den Anschluß der Donau an andere Stromsysteme.

Das gilt innerhalb des Comeconbereichs für den Oder-Donau-Kanal, der dem Vernehmen nach bis 1978 fertiggestellt werden soll.

Uns, die wir uns jetzt mit den Beziehungen zwischen Rheinregion und Donaauraum befassen, interessiert hier in erster Linie die Rhein-Main-Donau-Verbindung.

Es ist schwierig, schon jetzt mit einiger Zuverlässigkeit den Verkehr

zu ermitteln, der auf dem Rhein-Main-Donau-Kanal von der Donau kommen und nach der Donau gehen wird. Wohl alle Massengüter, die eine Schifffahrtsstraße gewöhnlich beleben: Kohle und Öl, Erze und Bauxit, Getreide, Baustoffe, Holz, Obst und Fleisch in Kühlschiffen, sowie zahlreiche Fertigprodukte besonders der Investitionsgüterindustrie werden dabei anfallen. Es dürfte nicht zu hoch gegriffen sein, den auf der Strecke zwischen Nürnberg und Regensburg künftig laufenden Verkehr einschließlich des Verkehrs der von und zum südlichen Bayern gehen wird, nach kurzer Anlaufzeit mit 10 Millionen t anzunehmen; wird doch durch die Main-Donau-Verbindung ein in voller Entwicklung begriffener Randkern (Linz und Wien) mit dem Regensburg-Ingolstädter, dem Nürnberger und dem Frankfurter Industriegebiet, mit dem Zentrum der westeuropäischen Industrie um Rhein-Ruhr, mit den Rheinmündungshäfen und mit Frankreich und der Schweiz verbunden. Auch der Donauverkehr Jugoslawiens und der zum Comecon gehörigen Donaustaaten wird durch die Rhein-Main-Donau-Verbindung erheblich gefördert werden.

Ein wesentlich höheres Verkehrsaufkommen als 10 Millionen t jährlich wäre dann zu erwarten, wenn im Donaubereich eine handelspolitische Auflockerung eintreten würde.

So zeigt es sich, daß auch bei der Beurteilung der Rhein-Main-Donau-Großschifffahrtsstraße die politischen Aspekte mit einbezogen werden müssen, von denen einleitend schon gesprochen wurde. Sie sind vielschichtig und greifen doch ineinander. Sämtlich sind sie von dem Verhältnis zwischen dem westlichen und dem östlichen Europa bestimmt. Auf der einen Seite gilt es, vor allem die östlichen Grenzgebiete der Rheinregion wirtschaftlich zu stärken. Auf der anderen Seite handelt es sich darum, der Trennung zwischen Ost und West durch die sich auf der Donau schon jetzt abzeichnende, im Interesse des ganzen Europa liegende wirtschaftliche Zusammenarbeit entgegen zu wirken.

Die Zusammenfassung des westlichen Europas im Rahmen der EWG bringt die Gefahr mit sich, daß sich der wirtschaftliche Schwerpunkt, der im Zentrum des EWG-Raumes, also am Niederrhein, liegt, mehr und mehr zu Lasten der Randgebiete verstärkt. Daher ist die Förderung des mittleren, östlichen und südlichen Bayerns, eines Randgebietes im EWG-Raum, durch die Rhein-Main-Donau-Großschifffahrtsstraße besonders wichtig. Bundesverkehrsminister Dr. Seehofer hat sonach recht, wenn er bei dem Festakt aus Anlaß des Abschlusses des Mainausbaues und der Einweihung des Bamberger Staatshafens am 25. 9. 1962 in Bezug auf die Rhein-Main-Donau-Großschifffahrtsstraße ausführte, daß es der Zusammenschluß des westlichen Europas in der EWG erforderlich mache, in der Bundesrepublik Deutschland eine Verkehrsstruktur zu schaffen, die europäischen Ansprüchen genüge und der Wirtschaft auch in den Randgebieten ein Verkehrswegenetz zur Verfügung stelle, das ihr volle Wettbewerbsfähigkeit verbürge. Anderenfalls würden schwere wirtschaftliche Schäden entstehen.

Auch Österreich befindet sich in einer Randlage und bedarf daher mehr als je der Verbesserung der Verkehrsverbindungen durch die Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße, um seine Standortnachteile auszugleichen.

Von besonderer handelspolitischer und politischer Bedeutung für Österreich ist weiter seine steigende Vermittlerfunktion zwischen West und Ost. Sie kündigt sich schon jetzt in dem bereits behandelten verhältnismäßig hohen Anteil seines Außenhandels mit den Oststaaten an und wird durch die Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße erheblich gestärkt werden.

Alles in allem wird die Vollendung der Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße die schon jetzt bestehenden Verkehrs- und Wirtschaftsbeziehungen zwischen allen Anliegerstaaten vertiefen. Sie führt daher zu Recht den Namen "Europa-Kanal" und symbolisiert damit die Verbindung der Rheinregion mit dem Donaauraum.

So versteht es sich eigentlich von selbst, daß höchste europäische Institutionen die Vollendung der Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße befürworten und fördern. Es sei hierzu auf folgende Entschließungen hingewiesen:

a) Auf der 1. Europäischen Verkehrsministerkonferenz in Brüssel am 16. 10. 1953 ist die Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße auf die Liste der Wasserstraßen von europäischem Interesse gesetzt worden.

b) Sodann hat die Kommission der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft - unter dem Aktenzeichen VII Kom. (6 O) 76 - beschlossen:

" Rhein-Main-Donau/Abschnitt Nürnberg - Kelheim.

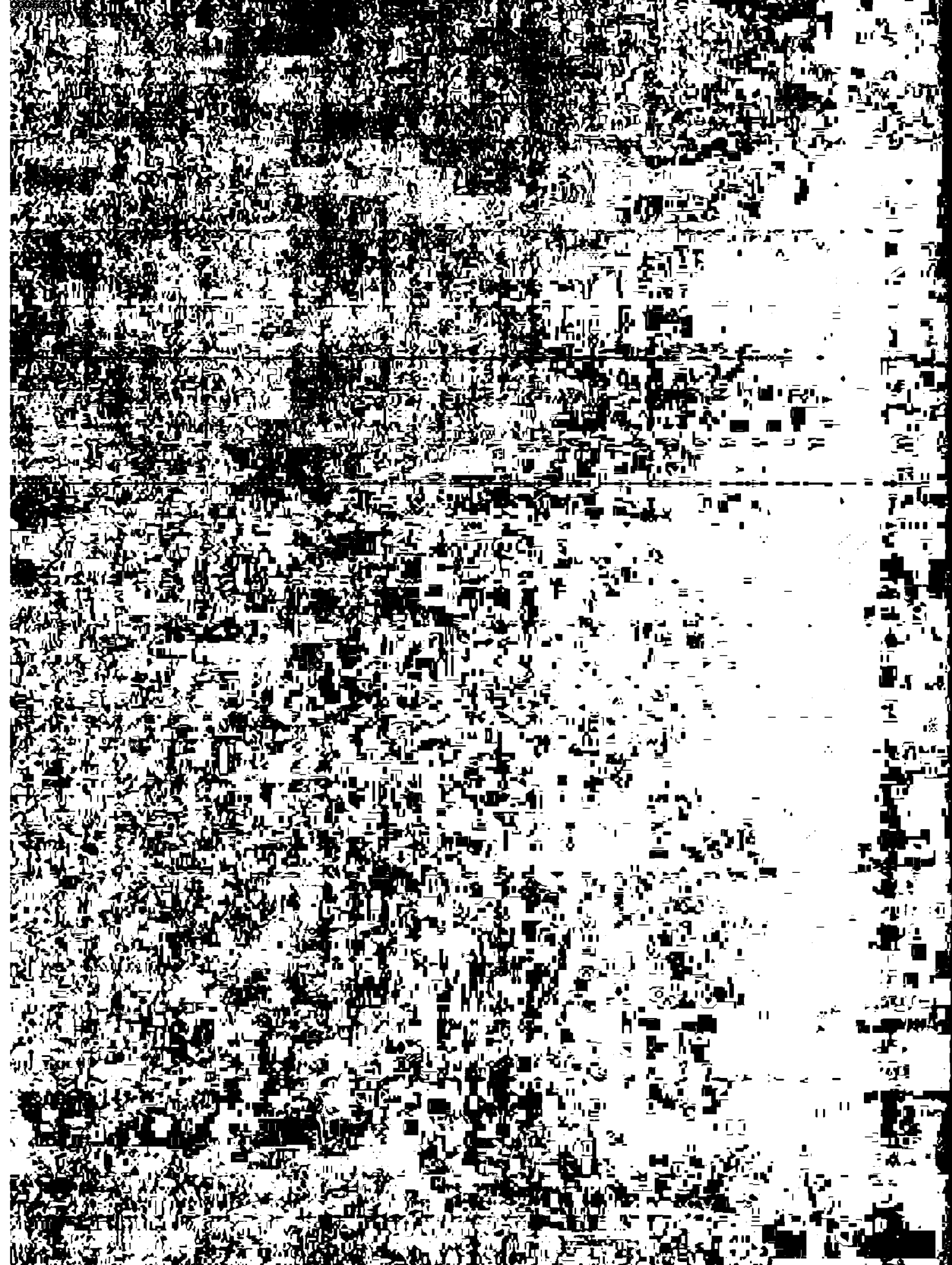
Es wäre zweckmäßig, alle erforderlichen Vorkehrungen für den Bau des Abschnittes Nürnberg - Kelheim zu treffen. Ganz allgemein wären sämtliche Arbeiten für die Rhein-Main-Donau-Verbindung zu fördern. "

c) Auf einer Tagung des Inlandtransportkomitees der Europäischen Wirtschaftskommission (ECE vom 25. bis 29. Juli 1960 in Genf wurden der Rhein-Main-Donau-Kanal, der Oder-Donau-Kanal und die Verbindung der russischen Wasserstraßen über Polen mit dem Westen als vordringlich bezeichnet.

d) Die Beratende Versammlung des Europarates hat in der Resolution Nr. 228 (1962) vom 21. 9. 1962 (11. Sitzung) u. a. beschlossen (Ziffer 17) : "Die Versammlung betrachtet die Vollendung der Rhein-Main-Donau-Verbindung wirtschaftlich und politisch als sehr bedeutsam. Sie drängt deshalb nach der Beschleunigung der technischen und finanziellen Planung für die Verbindung des Rhein-Main-Regnitz-Kanals über Bamberg und Nürnberg mit der Donau. "

Die Vollendung der Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße wird als

einzigste Schiffahrtsstraße von allen vier Institutionen als erstrebenswert anerkannt. In ihr tritt die Bedeutung der Rheinregion für den Donaauraum und des Donaauraums für die Rheinregion und deren Aktivierung am augenfälligsten und wirksamsten in Erscheinung.



Literaturverzeichnis

- Böhmer, Hans: Die Kraftwerksstufen der österreichischen Donau. In: Österreichische Ingenieur-Zeitschrift. Wien. 1963. S. 17-32.
- Förster, Karl: Der Binnenschiffsverkehr der Südoststaaten. In: Wirtschaft und Gesellschaft Südosteuropas. Gedenkschrift für Wilhelm Gülich. Schriften der Südosteuropa-Gesellschaft. München Bd. 2. 1961. S. 171-196.
- Förster, Karl: Die Donau als Schifffahrts- und Handelsweg. In: Südosteuropa-Jahrbuch. Hrsg. von der Südosteuropa-Gesellschaft. München. Bd. 2. 1958. S. 51-62.
- Förster, Karl: Die raumfüllende Kraft der Wasserstraßen. In: Raumforschung und Raumordnung. Berlin, Köln. 17. 1959:2. S. 65-73.
- Förster, Karl: Die Rhein-Main-Donau-Großschifffahrtsstraße in der Raumplanung. In: Raumforschung und Raumordnung. Berlin, Köln. 21. 1963:4. S. 193-205, mit 5 Abb. u. 3 Kt. Beil.
- Förster, Karl: Wasserstraßen und Raumplanung. Duisburg 1954. 103 S. *Schriftenreihe des Zentral-Vereins für Deutsche Binnenschifffahrt e. V. 1954. H. 66.
- Förster, Karl: Das wirtschaftliche Potential der Donau. In: Der Donauraum. Zeitschrift des Forschungsinstitutes für den Donauraum. Wien. 9. 1964. S. 83-94.
- Förster, Karl: Die wirtschaftlichen Wechselbeziehungen nach dem Südosten Europas als Verkehrsproblem bis zum zweiten Weltkrieg. In: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft. Düsseldorf. 26. 1955:3. S. 135-150.
- Förster, Karl: Die Zukunft der Donau unter besonderer Berücksichtigung ihres hydroenergetischen Potentials und ihrer Verbindung mit dem mitteleuropäischen Wasserstraßennetz. In: Südosteuropa-Jahrbuch. Hrsg. von der Südosteuropa-Gesellschaft. München. Bd. 5. 1961. S. 101-115.
- Frohner, Karl: Der Rhein-Main-Donau-Kanal und die Auswirkungen seiner Fertigstellung auf die Wirtschaft Österreichs. Eine wirtschafts- und verkehrsgeographische Untersuchung. Wien. Verl. Notring d. wissenschaftl. Verbände Österreichs 1958. 136 S.

- Gross, Hermann: Die Donau als Verkehrsweg. In: West-Ost-Handel. Zeitschrift zur Förderung der Ein- und Ausfuhr. Frankfurt/M. 1958:11.S. 45-47.
- Gross, Hermann: Handelspolitische Probleme in den Wirtschaftsbeziehungen der Donauländer zur EWG. Vortrag auf der Jahrestagung 1964 des Forschungsinstitutes für den Donaauraum, Wien am 3. 10. 1964 in Linz. Ms.
- Gross, Hermann: Wandlung und Bedeutung des Donauverkehrs. In: Der Donaauraum. Zeitschrift des Forschungsinstitutes für Fragen des Donaauraums. Salzburg. 2. 1957: 2. S. 106-121.
- Gumpel, Werner: Die Seehafen- und Schifffahrtspolitik des Comecon. Ihre Auswirkungen auf den Hafen Hamburg. Berlin 1963. 235 S. = Verkehrswiss. Forschungen. Schriftenreihe des Verkehrswiss. Seminars der Universität Hamburg. Bd. 7.
- Gumpel, Werner: Das Verkehrswesen im Integrationsprozeß der Comecon-Staaten. In: Osteuropa-Wirtschaft. Dt. Gesellschaft für Osteuropakunde. Stuttgart. 8. 1963:2. S. 81-101.
- Haeseler, Peter: Wirtschaftliche Betrachtungen über die österreichische Donauschifffahrt. In: Mitteilungen der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft. Wien. 1963:2. S. 33-43.
- Koepfen, Ursula von: Die deutsche Binnenschifffahrt im Ostverkehr. In: West-Ost-Handel. Zeitschrift zur Förderung der Ein- und Ausfuhr. Frankfurt/M. 1958:11. S. 33-37.
- Kotzina, Vinzenz: Die Donau im Blickfeld Europas. Vortrag auf einer Tagung des Wirtschaftsbeirats der Union e. V. am 13. 1. 1958 in Regensburg. Ms.
- Kotzina, Vinzenz: Vortrag vor dem Deutschen Kanal- und Schifffahrtsverein Rhein-Main-Donau e. V. Nürnberg. am 14. 12. 1961. Ms.
- Kotzina, Vinzenz: Die wirtschaftlichen Beziehungen Österreichs zu den übrigen Donaustaaten. Auszug aus dem Vortrag auf der Jahrestagung 1964 des Forschungsinstitutes für den Donaauraum, Wien am 2. 10. 1964 in Linz. Ms.
- Most, Otto: Die Binnenwasserstraßen als allgemeinwirtschaftliches und staatspolitisches Problem. S. 21-38. In: Die deutsche Bin-

nenschiffahrt. Eine Gemeinschaftsarbeit. Hrsg. von Otto Most. Düsseldorf 1957. 291 S. = Verkehrswissenschaftliche Veröffentlichungen. Ministerium für Wirtschaft und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen. H. 38.

Seiler, Erich: Die Binnenwasserstraßen als technisches und finanzielles Problem. S. 39-55. In: Die deutsche Binnenschiffahrt. Eine Gemeinschaftsarbeit. Hrsg. von Otto Most. Düsseldorf 1957. 291 S. = Verkehrswissenschaftliche Veröffentlichungen. Ministerium für Wirtschaft und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen. H. 38.

Seiler, Erich; Arthur Birkendahl; Karl Förster u. a.: Unter welchen Bedingungen ist der Bau neuer oder die Verbesserung bestehender Binnenschiffahrtsstraßen wirtschaftlich gerechtfertigt? Deutscher Beitrag zum XX. Internationalen Schiffahrtkongress Baltimore 1961. In: Internationales Archiv für Verkehrswesen. Frankfurt/M. 14. 1962: 1. S. 4-15.

Weber, Wilhelm: Österreichs Energiewirtschaft. Eine wirtschaftspolitische Untersuchung. Wien 1957. VI, 207 S.

Wessely, Kurt: Grundlagen der Verkehrsbeziehungen Deutschlands und Österreichs zu Südosteuropa. In: Wirtschaft und Gesellschaft Südosteuropas. Gedenkschrift für Wilhelm Gülich. Schriften der Südosteuropa-Gesellschaft. München. Bd. 2. 1961. S. 137-170.

Wessely, Kurt: Der osteuropäische Großwirtschaftsraum und seine Vorgänger. In: Der Donaauraum. Zeitschrift des Forschungsinstitutes für Fragen des Donaaraumes. Salzburg. 3. 1958. Sonderheft. S. 1-25.

Wessely, Kurt: Verkehrsstruktur und Verkehrspolitik der Donauländer. In: Südosteuropa-Jahrbuch. Hrsg. von der Südosteuropa-Gesellschaft. München. Bd. 3. 1959. S. 137-172.

Wessely, Kurt: Die Verkehrswirtschaft des Comecon. In: Der Donaauraum. Zeitschrift des Forschungsinstitutes für den Donaauraum. Wien. 6. 1961: 1. S. 64-90.

Zotschew, Theodor: Wirtschaftliche Entwicklung und gegenseitige Handelsbeziehungen der südosteuropäischen Staaten. In: Wirtschaftswissenschaftliche Südosteuropa-Forschung. Grundlagen und Erkenntnisse. Schriften der Südosteuropa-Gesellschaft. München. Bd. 4. 1963. S. 35-74.

Die wirtschaftliche Bedeutung und Entwicklung der Donauschifffahrt.
 Monatsberichte des Österreichischen Institutes für Wirtschaftsforschung. Wien. Beilage Nr. 72. Dezember 1962. 23 S.

Periodika:

Statističeskij Bjuulleten Dunajskoj Komissii. Gruzooborot po Dunaju za period Izdanie Sekretariata Dunajskoj Komissii. Budapest. Nebent.: Bulletin Statistique de la Commission du Danube. Trafic-marchandises sur le Danube pour le période Edition du Secretariat de la Commission du Danube. Budapest. (In russ. u. franz. Sprache). 1950-1955 (1958), 1955 - 1958 (1959), 1959 (1960), 1960 (1961) ff.

Der Donaauraum. Zeitschrift des Forschungsinstitutes für den Donaauraum. Wien. 1. 1956 ff.
 (1. 1956 - 3. 1958 unt. d. Titel: . . . Zeitschrift des Forschungsinstitutes für Fragen des Donaoraumes. Salzburg.)

Donaueuropäischer Informationsdienst. Nachrichtendienst für die Wirtschaft in den Donaustaaten. Hrsg. vom Donaueuropäischen Institut, Wien.

Jahresberichte der Bayerischen Hafenverwaltung. Regensburg.

Mittelbayerische Zeitung. Regensburg.

Wissenschaftlicher Dienst Südosteuropa. Quellen und Berichte über Staat, Verwaltung, Recht, Bevölkerung, Wirtschaft, Wissenschaft und Veröffentlichungen in Südosteuropa. Südost-Institut. München. 1. 1952 ff.

Biographische Angaben

Förster, Karl, Dr. jur. habil, Professor, Leiter der Wirtschaftswissenschaftlichen Abteilung der Rhein-Main-Donau AG, München.

München 23, Viktor-Scheffel-Straße 4.

Geb. 10. 2. 1898. Studium Freiburg/Br. und Leipzig. Habilitation 1927 an d. Bergakademie Freiberg/Sachsen, dort Professor, Rechtsanwalt u. Notar bis 1945. Seit 1953 Lehrbeauftragter an der Universität München u. seit d. 25. März 1959 Honorarprofessor an der Universität München.

Fachrichtung: Verkehrswissenschaft, Energiewirtschaft, Wirtschaft und Technik.

Veröffentlichungen der Südosteuropa-Gesellschaft

**Südosteuropa-Verlagsgesellschaft mbH
München 22, Widenmayerstraße 49/0**

**Verlagsauslieferung: Dr. Dr. Rudolf Trofenik, Südostbuchhandel KG
München 13, Elisabethstraße 18**

Reihe: SÜDOSTEUROPA-JAHRBUCH

- 1. Band: Südosteuropa zwischen Ost und West
München 1957. 224 S., Ganzleinen DM 15,80**

- 2. Band: Ideologische, kulturelle und wirtschaftliche Wandlungen
in Südosteuropa
München 1958, 199 S., Ganzleinen DM 15,80**

- 3. Band: Wirtschaftliche Entwicklung und volkliche Eigenständigkeit
in Südosteuropa
München 1959. 245 S., Ganzleinen DM 15,80**

- 4. Band: Der gegenwärtige Stand der wirtschaftlichen und kulturellen
Beziehungen zu Südosteuropa
München 1960. 191 S., Ganzleinen DM 15,80**

- 5. Band: Die Donau in ihrer geschichtlichen, wirtschaftlichen und
kulturellen Bedeutung
München 1961. 187 S., Ganzleinen DM 15,80**

- 6. Band: Die Volkskultur der südosteuropäischen Völker
München 1962. 216 S., Ganzleinen DM 18,-**

Reihe: SÜDOSTEUROPA -SCHRIFTEN

1. Band: Völker und Kulturen Südosteuropas
Kulturhistorische Beiträge

München 1959. 284 S., broschiert DM 22, -

2. Band: Wirtschaft und Gesellschaft Südosteuropas
Gedenkschrift für Wilhelm Gülich

München 1961. 600 S., Ganzleinen DM 48, -

3. Band: Aufsätze und Abhandlungen zur Geschichte Südosteuropas
und der Levante
von Franz Babinger

München 1962. 474 S., Ganzleinen DM 56, -

4. Band: Wirtschaftswissenschaftliche Südosteuropa-Forschung
Grundlagen und Erkenntnisse

München 1963. 380 S., Ganzleinen DM 36, -

Reihe: SÜDOSTEUROPA-STUDIEN**1. Heft****Franz Ronneberger****Vorschläge zur Einordnung der Südosteuropa-Forschung in die
Aufbaupläne der deutschen Hochschulen****München 1962. 30 S., broschiert DM 4,-****2. Heft****Die Donau****Ein Verzeichnis des in der Bibliothek des Instituts für Weltwirtschaft
an der Universität Kiel vorhandenen einschlägigen Schrifttums
Zusammengestellt von Max Gamst und Gerhard Teich****München 1960. 69 S., broschiert DM 8,-****3. Heft****Stefan Varga****Wesen und Funktionen des Geldes im Sozialismus****München 1962. 38 S., broschiert DM 6,-****4. Heft****Gert Ziegler****Griechenland in der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft****München 1962. 110 S., broschiert DM 10,-****5. Heft****Muhlis Ete****Probleme der Assoziierung der Türkei mit der
Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft****München 1963. 106 S., broschiert DM 10,-**