

L 70000

9
1917

19. III. 1916

19/III. - 28/III.

Verkehrswesen

A

Eisenbahn, Schifffahrt

L.

Neue Tages Schnellzüge Berlin—Wien.
Die Schnellzugsverbindung von Berlin über Breslau und Oderberg nach Wien und Budapest wird mit dem Infrastreten des Sommerfahrplanes in mehrfacher Beziehung verbessert. Dieser Weg wird nicht nur für die Verbindung zwischen den beiden Kaiserstädten am 1. Mai wieder nutzbar gemacht, indem neue Schnellzugsverbindungen bei Nacht eingerichtet werden, sondern auch die Tagesverbindungen werden wieder aufgenommen. Der jetzt vormittags um 8 Uhr 29 Minuten von Berlin, Friedrichstraße, abgehende D-Zug nach Breslau und Oderberg wird künftig dort um 4 Uhr 54 Minuten nachmittags ankommen und Anschluß an einen neuen Schnellzug, ab Oderberg um 5 Uhr 37 Minuten nachmittags, nach Wien finden. Man wird noch an demselben Abend dort eintreffen. In umgekehrter Richtung wird früh ein neuer Schnellzug aus Wien abgelassen, der in Oderberg um 12 Uhr 15 Minuten eintrifft. Man fährt von Oderberg künftig um 12 Uhr 39 Minuten weg und kommt um 8 Uhr 59 Minuten abends, etwas später als bisher, nach Berlin. Die Aufenthalte in Oderberg zum Uebergang nach Budapest werden verlängert, um genügend Zeit zur erledigung der nötigen Formalitäten an der Grenze zu gewinnen. Man wird je etwa eine Stunde Zeit dazu haben.

Die Schifffahrtsverhältnisse im Mittelmeer.

Vortrag des Generaldirektors Hofrat Frankfurter.

In der Freien Vereinigung für staatswissenschaftliche Fortbildung sprach gestern der Generaldirektor des Oesterreichischen Lloyd Hofrat Albert Frankfurter über „Die Schifffahrtsverhältnisse Oesterreich-Ungarns in der Levante und in den Balkanstaaten bis zum Ausbruche des Weltkrieges“. Dem Vortrage wohnte eine große Zahl hervorragender Persönlichkeiten bei.

Der Vortragende charakterisierte zunächst die politischen und wirtschaftlichen Beziehungen unsrer Monarchie zu den Ländern des Balkans und der Levante in der Vergangenheit und schilderte die Schwierigkeiten, die zu überwinden waren, bis das Zeitalter des Dampfes die Länder sozusagen näher aneinanderrückte. Dann wurde 1836 der Oesterreichische Lloyd in Triest gegründet, und darauf setzte eine intensivere Pflege der Beziehungen zwischen Triest und der Levante ein. Die Eröffnung des Suezkanals fand die heimische Verkehrspolitik wenig gerüstet, und statt eine Vorzugsstellung einzunehmen, mußte sich die österreichische Schifffahrt ihre heute geachtete Stellung im fernem Osten schrittweise und mit Opfern eringen. Dennoch konnte schon der amtliche Motivenbericht des Jahres 1871 anlässlich des neuen Vertrages zwischen der Regierung und dem Oesterreichischen Lloyd konstatieren, daß der Oesterreichische Lloyd als ein Unternehmen dastehe, welches der österreichisch-ungarischen Flagge ihren traditionellen Einfluß im Orient mit Erfolg und in einer Weise wahre, daß es mehr als je im Interesse des Staates liege, die Prosperität des vaterländischen Unternehmens zu sichern.

Hofrat Frankfurter erörterte nun Umfang und Bedeutung der Tätigkeit der ausländischen Schifffahrt im Vergleiche zur österreichischen in den Balkan- und Levanteländern sowie die handels- und schifffahrtspolitische Sachlage, wie sie bis 1914 bestand. Der zwischen unsrer Monarchie und Italien bestandene politische Wettbewerb hat sich hauptsächlich in Montenegro und in Nordalbanien zugunsten der italienischen Schifffahrt bemerkbar gemacht, während in Valona und Südalbanien sich schon internationale Wettbewerbsverhältnisse geltend machten. Es sei zu hoffen, daß die österreichische Schifffahrt infolge einer durch die Kriege ereignisse gefestigten Stellung Oesterreich-Ungarns in der Adria ihr bisheriges Uebergewicht in Montenegro und Albanien erhalten und noch stärker gestalten werde.

Was Griechenland betrifft, das infolge seiner geographischen Verhältnisse selbst über eine große Flotte verfügt, haben staatsfinanzielle Schwierigkeiten verhindert, daß die vielen kleinen Gesellschaften sich zu einer großen vereinigen, die nur mit staatlicher Subvention bestehen könnte. In dem größten Hafen Piräus stand der österreichische Verkehr unter allen ausländischen Gesellschaften an erster Stelle, auch der Passagierverkehr. Er wird noch

größer werden, wenn der Oesterreichische Lloyd seine Dampfer auch durch den Kanal von Korinth führen können. Der Krieg hat die Einführung dieser Route unterbrochen. Auch in Patras, wo die Auswanderung nach Amerika konzentriert ist, steht der österreichische Verkehr an erster Stelle.

Besonders interessant sind die Verhältnisse in Saloniki, namentlich in der türkischen Zeit. Die jetzige Abtrennung vom mazedonischen Hinterland wird man erst einschätzen können, wenn ruhige Zeiten gekommen sind. Die frühere Bedeutung für den internationalen Handel war sehr groß, die österreichische Schifffahrt stand auch hier an erster Stelle, insbesondere auch hinsichtlich der Tonnenmenge des Frachtenverkehrs. Die Zukunft des Hafens wird durch die politischen Verhältnisse bestimmt werden.

Hinsichtlich der Türkei gilt, daß ihre politische Verjüngung im Weltkriege auch einen wirtschaftlichen Aufschwung bedeutet und damit auch eine Vergrößerung des Schiffsverkehrs. Der große Frachten- und Passagierverkehr Konstantinopels ist bedingt durch die Versorgung der asiatischen Türkei mit europäischem Bedarf, weiter durch den Verkehr der Getreidedampfer aus dem Schwarzen Meer, die aus Südrussland und von den Donauhäfen kommen. Den Löwenanteil hatte hier die englische Schifffahrt, dann aber folgt gleich Oesterreich-Ungarn, und nach uns kommen erst die übrigen schiffahrtstreibenden Nationen. Die seefahrenden Staaten weiterfern, wie der Vortragende an ausführlichen Zusammenstellungen zeigt, in dem Schiffsverkehr an allen Häfen der ottomanischen Küste. Der Mittelpunkt ist fast immer Konstantinopel, als Ausgang und Ende aller Linien. Unter den übrigen stehen Smyrna und Beirut an erster Stelle, und der österreichische Verkehr nimmt die gleiche Stellung ein, wie in Konstantinopel.

Außerordentlich wichtig für den Mittelmeerverkehr ist Ägypten, das immer mehr den großen Fremdenverkehrsstrom anzog. Die österreichische Schifffahrt trat in den Wettbewerb ein, und den beiden Eilschiffen „Wien“ und „Helouan“ gelang es, sowohl hinsichtlich der Schnelligkeit wie der Ausstattung allen andern den Rang abzugewinnen. Diese Dampfer befördern zumeist bloß Passagiere, während der Lastenverkehr größtenteils durch eigene Post- und Warenlinien besorgt wird, die Ägypten auf dem Weg nach Syrien berühren.

Der Vortragende stellte dann die Hafenverhältnisse Rumäniens und Bulgariens dar. Bulgarien hat jetzt in Dedagatsch ein Ausfallstor ins Ägäische Meer, und seine Schifffahrt wird um so größere Bedeutung erlangen, als es im Weltkrieg das mazedonische Hinterland eroberte. In den bulgarischen Häfen Burgas und Varna hat schon bisher unsre Schifffahrt an erster Stelle gestanden. In Rumänien liegt die kommerzielle Hauptbedeutung der Donauhäfen in ihrem Getreideverkehr. Im Seeverkehr steht die österreichische Schifffahrt an erster Stelle, nur in Galax überwiegen die englischen Schiffe.

Dieser Ueberblick, schließt Hofrat Frankfurter, beweise, daß unsre heimische Schifffahrt trotz schwieriger Konkurrenz ihren traditionellen Platz im Mittelmeer behauptete. Für die Zukunft dürfe man daher mit Recht hoffen, daß der reiche Gewinn der Monarchie an Macht und Ansehen auf dem Balkan sich in ruhigen Zeiten auch in wirtschaftlichen Gewinn umsetzen wird. Namentlich in den verbündeten Staaten, der Türkei und Bulgarien, werden wir allen öffentlichen und privaten Sympathien begegnen, wenn wir uns mit besonderem Eifer ihrer friedlichen wirtschaftlichen Durchdringung widmen. Es winkt uns die Möglichkeit erfolgsverheißender und fruchtbringender Arbeit. Eine wichtige Voraussetzung ist allerdings die intensive Beteiligung österreichischen und deutschen Kapitals, denn die Erfahrung zeigt, daß die Lieferungen sowohl wie der Transport der einzuführenden Artikel jenen Ländern zufallen, die das Kapital zur Verfügung stellen. Die Kapitalbeschaffung für die Länder des nahen Orients wird daher zu den wichtigsten Aufgaben unsrer Handels- und Verkehrspolitik gehören. Der politischen Bundesgenossenschaft ist die wirtschaftliche Verbindung anzufügen. Daß wir dieser wichtigen Aufgabe voll gerecht werden, muß der Wunsch aller Beteiligten sein. Erfüllen wir die Aufgabe klug und ausreichend, dann dürfen wir für unsre Volkswirtschaft reiche Befruchtung erhoffen und werden manche Wunde heilen können, die der Krieg geschlagen hat. (Lebhafter Beifall.)

Dem Vortrag wohnten unter andern bei: die Geheimen Räte Minister a. D. Dr. v. Plener, Dr. v. Wittel, Dr. v. Korytowski, Senatspräsident v. Schenk, Sektionschef Dr. C. Willinski, FML. v. Urban, die Sektionschefs Baron Fettel und Franz, die Hofräte v. Förster-Streffleur, v. Twardowski, v. Mayer-Winterhalde, Fournier, die Direktoren und Beamten des „Lloyd“, viele Professoren usw.

22./III. 1916

[Güterverkehr von Oesterreich und Ungarn nach Rumänien und Bulgarien.] Mit 27. d. wird die Güteraufnahme an den gesellschaftlichen Stationen in Wien, Pozsony, Budapest, Bukovar, Ujvidek, Zemun, Bazias und Orsova a) nach Bulgarien für die Stationen Widdin, Kom, Somovit, Sifov, Ruffchuk, b) nach Rumänien für die Stationen Turn-Severin, Galafat, Corabia, T. Magurelle und Giurgiu mit der Einschränkung auf Frachtbriefaufgaben von mindestens 5000 Kilogramm wieder aufgenommen. Nach Stationen unterhalb Giurgiu findet eine Güteraufnahme vorerst nicht statt. Auf die abzuwickelnden Transporte finden die gesellschaftlichen Tarife und reglementarischen Bestimmungen nur insoweit Anwendung, als seitens der Heeresverwaltung nicht hievon abweichende Verfügungen getroffen werden. Alle bezüglichen Anfragen sind an die Direktion der königlich Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft in Budapest (Telegrammadresse Hajozas) zu richten, von welcher über die in Betracht kommenden Frachtsätze und sonstigen Bestimmungen, wie auch über die für etwaige Expeditionen in kompletten Schleppladungen fallweise maßgebenden Modalitäten die erforderlichen Auskünfte erteilt werden.

23. *III.* 1916

4

**Einführung eines Expresszuges
Wien-Warschau.**

Krakau, 23. März. (Privattelegramm.)
Der „Gaz“ meldet: Nach einer Meldung
des Warschauer „Kurjer Polski“ wird vom
1. Mai an zwischen Wien und Warschau ein
Expresszug eingeführt werden, der von Wien-
Nordbahnhof über Krakau und dann auf der
Strecke in Polen über Mieschow, Kielce,
Zwangorod, Demblin bis Warschau geführt
werden wird. Von Demblin werden Zug-
verbindungen nach Lublin, Cholm, Rowel
und Luck geschaffen werden.

25. III. 1916

Ein württembergischer Kanalverein.

Heilbronn, 24. März. In einer Sitzung des Gemeinderats teilte der Landtagsabgeordnete Gemeinderat Bruckmann mit, daß zurzeit auf Anregung Heilbronner Handelskreise ein württembergischer Kanalverein im Entstehen begriffen sei auf breiterer Grundlage, als das Neckar-Donaukanalomitee es vermöchte. Der Verein soll dafür Propaganda machen, daß im Wege der Reichsgesetzgebung entweder durch das Schifffahrtsabgabengesetz, das noch der holländischen Zustimmung bedarf, oder durch ein allgemeines Reichswasserstraßengesetz die württembergischen Ansprüche auf Durchführung der Kanalisierung des Neckars von Mannheim bis Eßlingen verwirklicht wird. Eine solche Organisation sei notwendig, damit Württemberg gegenüber den bayerischen Kanalplänen und dem Projekt der Rhein-Donauverbindung über den Bodensee nicht in den Hintertgrund gerate und damit seiner Industrie den Anschluß an die großen Wasserstraßen gesichert werde.

Güterverkehr von Oesterreich-Ungarn nach Bulgarien und Rumänien.

In dem mit 27. März d. J. zur Eröffnung gelangenden Güterverkehr von Wien, Preßburg, Budapest, Bukovar, Neusatz, Semlin, Bazias und Orsova nach bestimmten bulgarischen und rumänischen Schiffsstationen sind rüchftlich der Schiffsstrecken bis auf weiteres die Bestimmungen und Frachtsätze des gesellschaftlichen Lokalgütertarifs maßgebend; es werden für diese Strecken die Fracht-, bezw. Schnittsätze der Tarife für die Donaumischlagsverkehre bis auf weiteres nicht angewendet. Ebenso finden auch die vom 1. März, bezw. 1. April 1914 gültigen Kartierungssätze für den Güterverkehr von österreichischen oder ungarischen und bosnischen nach serbischen, bulgarischen und rumänischen Schiffsstationen, sowie die Frachtsätze der direkten Tarife, an denen die Erste Donau-Dampfschiffahrtsgeellschaft beteiligt ist, bis auf weiteres keine Anwendung. Die Nebengebühren werden in dem eingangs bezeichneten Güterverkehr nach den Bestimmungen des gesellschaftlichen Lokalgütertarifs mit der Maßgabe eingehoben, daß eine Versicherung des über den tarismäßig versicherten Wert von 150 Franken für 100 Kilogramm hinausgehenden Mehrwertes (Mehrwertversicherung) nicht übernommen wird.

Güterverkehr nach Bulgarien und Rumänien.

Eröffnung am heutigen Tage.

In dem heute, 27. d., zur Eröffnung gelangenden Güterverkehr von Wien, Preßburg, Budapest, Bukovar, Njibidef, Semlin, Bazias und Orsova nach bestimmten bulgarischen und rumänischen Schiffstationen sind, wie die Erste k. k. priv. Donaudampfschiffahrtsgesellschaft mitteilt, gemäß der im Sinne der Verlautbarung vom 22. d. vorbehaltenen Verfügungen rücksichtlich der Schiffstrecken bis auf weiteres die Bestimmungen und Frachtsätze des gesellschaftlichen Lokalgütertarifs maßgebend und es werden für diese Strecken die Fracht-, beziehungsweise Schnittsätze der Tarife für die Donauumschlagsverkehre bis auf weiteres nicht angewendet.

Ebenso finden auch die vom 1. März, beziehungsweise 1. April 1914 gültigen Kartierungssätze für den Güterverkehr von österreichischen oder ungarischen und bosnischen nach serbischen, bulgarischen und rumänischen Schiffstationen, sowie die Frachtsätze der direkten Tarife, an denen die Erste k. k. priv. Donaudampfschiffahrtsgesellschaft beteiligt ist, bis auf weiteres keine Anwendung. Die Nebengebühren werden in dem eingangs bezeichneten Güterverkehr nach den Bestimmungen des gesellschaftlichen Lokalgütertarifes mit der Maßgabe eingehoben, daß eine Versicherung des über den tarifmäßig versicherten Wert von 150 Franken für 100 Kilogramm hinausgehenden Mehrwertes (Mehrwertversicherung) nicht übernommen wird.

Zur Wasserstraßenfrage.

In der letzten Vollversammlung des niederösterreichischen Gewerbevereines teilte der Vorsitzende Vizepräsident kaiserlicher Rat Ernst Krause u. a. das Nachstehende mit: Man beschäftigt sich neuerdings auf das eingehendste im Deutschen Reich und in Ungarn mit dem Probleme der Wasserstraßen, vor allem mit der Schaffung einer schiffbaren Verbindung des Rhein-Main-Neztes mit der Donau einerseits, mit der Herstellung einer Großschiffahrtsstraße von der Nord- und Ostsee zum Schwarzen Meere andererseits. Der Gewerbeverein hielt es auf Anregung des Vorsitzenden geboten, neuerdings die Frage der Wasserstraßen, insbesondere die Erbauung des Donau-Oberkanals zur Debatte zu stellen. Kürzlich fand nun im Gewerbevereine eine darauf bezügliche Besprechung statt. Nach einem ausgezeichneten Referate des Herrn Hofrates Professor Delwien wurde einstimmig der Ansicht Ausdruck verliehen, daß für die Erbauung des Donau-Oberkanals außerordentlich wichtige Approvisionierungs- sowie industrielle und Handelsinteressen Niederösterreichs und Wiens sprechen. Es wurde ein engerer Ausschuß eingesetzt, der in kürzester Zeit Eingaben an die Regierung fertigstellen wird und der andere wirtschaftliche, namentlich industriell-gewerbliche Körperschaften sowie autonome Behörden und Korporationen, namentlich auch in Mähren und Schlesien, zur Mitarbeit gewinnen soll und der auch die unausgesetzte Klärungsarbeit zugunsten des Landes der Wasserstraßen zur Aufgabe erhalten hat.

Neuerliche Aktion für den Ausbau der Wasserstraßen.

In der letzten Vollversammlung des Niederösterreichischen Gewerbevereines machte der Vorsitzende Vizepräsident kaiserlicher Rat Ernst Krause folgende Mitteilungen: Unter dem Eindruck unsrer so glorreichen Erfolge auf dem südöstlichen Kriegsschauplatz und auf Grund der verkehrspolitischen Erfahrungen und Lehren des Krieges überhaupt beschäftigt man sich neuerdings auf das eingehendste im Deutschen Reich und in Ungarn mit dem Problem der Wasserstraßen, vor allem mit der Schaffung einer schiffbaren Verbindung des Rhein-Main-Netzes mit der Donau einerseits, mit der Herstellung einer Großschiffahrtsstraße von der Nord- und Ostsee zum Schwarzen Meer andererseits. Da hierbei ganz hervorragende verkehrspolitische und allgemein wirtschaftliche Interessen Oesterreichs und vor allem Wiens in Betracht kommen, hielt es der Gewerbeverein auf Anregung des Vorsitzenden geboten, neuerdings die Frage der Wasserstraßen, insbesondere die Erbauung des Donau-Oder-Kanals, zur Debatte zu stellen.

Kürzlich fand nun im Gewerbeverein eine darauf bezügliche Besprechung statt, bei welcher erfreulicherweise vertreten waren: der niederösterreichische Bundesauschuß, die Gemeinde Wien, die Handels- und Gewerbekammer, der Zentralverein für Fluß- und Kanalschiffahrt, die Sektion Wien des Bundes österreichischer Industrieller, der Oesterreichische Ingenieur- und Architektenverein, der Wassermirtschaftsverband der österreichischen Industrie, das Gremium der Wiener Kaufmannschaft, die Börse für landwirtschaftliche Produkte, Verein „Kommunikation“, der Oesterreichisch-deutsche Wirtschaftsverband und der Reichsverband der Gewerbevereine.

Nach einem ausgezeichneten Referate des Herrn Hofrates Professor De Wein wurde einstimmig der Ansicht Ausdruck verliehen, daß für die Erbauung des Donau-Oder-Kanals außerordentlich wichtige Approbationierungs- sowie industrielle und Handelsinteressen Niederösterreichs und Wiens sprechen, daß dieser Kanal geradezu das wichtigste Stück des großen mittel- und osteuropäischen Wasserstraßennetzes bilden würde und daher nicht bloß für den lokalen und innerländischen, sondern auch für den Verkehr sowohl mit Deutschland, als mit dem Balkan und der Levante von allergrößter Bedeutung wäre. Der Krieg hat gelehrt, daß die Eisenbahnen den außerordentlichen Anforderungen nur dann vollauf entsprechen können, wenn der Massengüterverkehr auf den Wasserstraßen befördert werden kann. Diesen Forderungen sowie dem steigendem Verkehr überhaupt kann auch durch die Vermehrung der Geleise der bestehenden Eisenbahnen nicht entsprochen werden. Die technischen und finanziellen Fragen können angesichts der elementaren volkswirtschaftlichen Notwendigkeit der Wasserstraßen kein Hindernis ihrer Durchführung sein. Die von mancher Seite in Verbindung mit dem Donau-Oder-Kanal gewünschten Arbeiten zugunsten der endgültigen Donau-Regulierung bei Wien sollen nach Ansicht aller Vertreter in der Besprechung nicht unter einem, sondern unabhängig von den Arbeiten zugunsten des Donau-Oder-Kanals betrieben werden. Es wurde ein engerer Arbeitsauschuß eingesetzt, welcher in kürzester Zeit Vorschläge an die Regierung fertigtstellen wird, welcher weitere wirtschaftliche, namentlich industriell-gewerbliche Körperschaften, sowie autonome Behörden und Korporationen, namentlich auch in Mähren und Schlesien, zur Mitarbeit gewinnen soll und der auch die unausgesetzte Aufklärungsarbeit zugunsten des Baues der Wasserstraßen zur Aufgabe erhalten hat. Wollen wir hoffen, bemerkte der Vorsitzende, daß es gerade in dem jetzigen großen Zeitpunkt, wo so viele vorgefaßte Ansichten radikal geändert werden mußten, gelingen wird, unsre Wasserstraßenpolitik zu positiven Arbeiten zu befähigen, welche gewiß auch im allgemeinen volkswirtschaftlichen Interesse unsres Vaterlandes und unsrer Vaterstadt gelegen sein werden, um so mehr, als es sich um die restlose Durchführung des im Jahre 1901 im Parlamente beschlossenen und von der Krone sanktionierten Gesetzes handelt, welches bisher nur zugunsten Böhmens und Galiziens durchgeführt wurde. (Lebhafter Beifall.)

Der Donauweg.

Im Wiener Gemeinderat ist gestern ein Antrag beraten worden, der die Wichtigkeit der Donau als internationaler Wasserstraße und die Notwendigkeit betont, die Vorarbeiten für die Verbindung der norddeutschen Stromläufe mit der Donau heizzeiten in Angriff zu nehmen. In der jüngsten Zeit wurde diese Frage in Vereinigungen technischer und kommerzieller Fachmänner, namentlich in Deutschland, wiederholt erörtert. So trat im Februar ein süd-deutscher Interessententag in Nürnberg zusammen, der sich insbesondere für die Herstellung einer Großschiffahrtstraße vom Rhein über den Main zur Donau aussprach und die deutsche Regierung aufforderte, baldigst in Verhandlungen mit Oesterreich-Ungarn über einen Schifffahrtsvertrag einzutreten. Der Krieg hat eben die Aufmerksamkeit aller Wirtschaftskreise auf die große Bedeutung der inneren Wasserwege gelenkt, die nicht wie die Seeverkehrslinien von feindlichen Flotten gesperrt werden können. Als die Niedertwertung Serbiens den Donauweg für uns freimachte, da hat man erst erkennen und schätzen gelernt, welchen Wert diese in Friedenszeiten von uns viel zu wenig ausgenützte und ausgebaut Wasserstraße besitzt. Bei den Störungen und Beeinträchtigungen des überseeischen Verkehrs, die wohl auch nach dem

Kriege noch geraume Zeit fühlbar bleiben werden, gewinnen die sicheren binnerländischen Verkehrswege, die Eisenbahnen und Flußläufe, erhöhte Wichtigkeit. Die Gestaltung der politischen Verhältnisse, die Mitteleuropa mit Südosteuropa in so enge Verbindung gebracht, läßt für die Zukunft auch starke wirtschaftliche Interessenverknüpfungen in derselben Richtung erwarten. Und unsere Monarchie, durch ihre geographische Lage in den Mittelpunkt dieser zukunftsreichen Entwicklung gestellt, besitzt als der strombeherrschende Donaustaats eine Verkehrsader von unvergleichlicher Gunst aller natürlichen Voraussetzungen, die nur einiger künstlichen Nachhilfe bedarf, um die namhafteste Wasserstraße Europas zu werden.

Wie oft im Verlauf dieses Krieges ist es aus militärischen wie aus wirtschaftlichen Gründen bedauert worden, daß der seit anderthalb Jahrzehnten projektierte Donau-Oberkanal — auch speziell für Wiens Approvisionierung und Kohlenversorgung so wichtig — noch nicht zur Ausführung gelangt ist. Jetzt aber ist es auch für Deutschland, das mit gesteigerten wirtschaftlichen Lebensinteressen nach dem Orient tendiert, zu einer höchst dringenden Angelegenheit geworden, daß nicht nur die Oder, sondern auch Rhein und Elbe (durch Main- und Moldaunanäle) mit der Donau zu einem großen, leistungsfähigen Schifffahrtssystem verbunden werden. Die Vorteile, die daraus allen Beteiligten, und dem Norden Deutschlands nicht weniger als dem Süden, erwachsen müssen, bürgen wohl dafür, daß diesmal die große Sache in entsprechendem Stil und Tempo angefaßt werden wird. Die Verhandlungen zwischen den Regierungen Oesterreichs, Ungarns, der deutschen Staaten und der südöstlichen Donauanlieger können nicht früh genug beginnen, denn es wird eine zeitgemäße Umgestaltung der die Donauschifffahrt betreffenden internationalen Verträge erforderlich sein. Ueberdies werden weitere Regulierungen sowohl im Unterlauf wie im bayrischen Oberlauf des Stromes vorzunehmen sein, und für die zu gewärtigende riesige Verkehrssteigerung werden, bei angemessener Kostenaufteilung

unter den Interessenten, die mannigfaltigsten neuen Hafen- und Zufahrtsanlagen errichtet werden müssen. Die militärischen, politischen und wirtschaftlichen Notwendigkeiten, die für den Ausbau dieser erstrangigen Schifffahrtstraße und der einmündenden Kanalverbindungen sprechen, sind von so zwingender Natur, daß die finanziellen Schwierigkeiten, die dabei zu überwinden sein werden, keine ernste Hemmung mehr bilden können. Angesichts der welthistorischen Perspektiven, die sich an dieser großen Straße des Zukunftsverkehrs auf tun, ist es wohl nur eine Nebenerscheinung, daß für Wien, die Hauptstadt am Donauweg, hier reicher wirtschaftlicher Nutzen in Aussicht steht. Aber der Wiener Gemeinderat tut seine Pflicht, wenn er solche Möglichkeit heizzeiten ins Auge faßt und die zuständigen staatlichen Faktoren zu rascher, zielbewusster Arbeit mahnt.

29. III. 1916

14

Unsere Wasserstraße.

Die Handelsstraße Hamburg — Bagdad ist durch die verbündeten siegreichen Armeen von den Barrieren und Hindernissen gesäubert worden, von den alten Wasserwegen der Wikinger bis tief hinein in die Märchenwelt des Orients ist dem Verkehr freie Bahn geschaffen worden. Schon rollt seit Monaten der neue Orient-Express auf der Strecke Berlin—Wien—Budapest—Belgrad—Sofia—Konstantinopel, schon rührt sich der industriereiche Westen des Deutschen Reiches, um in diesen Schnellverkehr mit dem Goldenen Horn einbezogen zu werden; das heilige Köln am deutschen Rhein mit seinem Industriegebiet und die bayrische Metropole tragen begreifliches Verlangen danach, daß die hohe Pforte des Orients auch ihnen sich austue.

Unserm Donaureich brachte die glorreiche Erschließung des Ostens eine Wiederbelebung der Donau, ein Erkennen ihrer Bedeutung als Wasserstraße, die zunächst die Teile der Monarchie selber untereinander, dann aber auch ihren wirtschaftlichen Gesamtorganismus mit den Verbündeten im Nordwesten und Südosten glücklich verbindet. Die Ueberzeugung, daß die alte Völkerstraße, die Straße der Nibelungen und der deutschen Kreuzfahrer zu neuem Leben auferweckt wurde und für den wirtschaftlichen Verkehr der Zukunft zu allererster Bedeutung berufen ist, darf heute bereits als Gemeingut betrachtet werden. Es wird ein bleibendes Verdienst des Wiener Gemeinderates sein, daß er gestern mit einer Entschliebung die Initiative ergriffen hat, um alle berufenen Faktoren zur technischen Eroberung der militärisch neugewonnenen Verkehrsstraße zu bestimmen. Alte Kanalprojekte, für die der politische Horizont von damals noch zu beengt war und die daher nicht ausreifen konnten, tauchen wieder empor aus ihrer Halbverraffenheit, getragen von neuen großen Ideen. Die Wasserstraße von Nord- und Ostsee zum Pontus quer durch Mitteleuropa, die Verbindung des Rheins, der Elbe und Oder mit der Donau, das Vierströmestrafennetz, das alles ist nicht mehr abenteuerliches Projekt von Phantasten, sondern ein Austrag der Weltgeschichte. Selbstverständlich war vor allem Wien berufen, sich zu dieier großen Sache zum Worte zu melden. Wenn die Donau aus ihrem Dornröschenschlaf erweckt werden soll, fällt Wien ganz von selber etwas von der Rolle des Königssohnes zu. Daß es den Anruf der geschichtlichen Neugestaltung nicht überhörte, sondern pünktlich mit Postengruß erwiderte, beweist, daß die Verwaltung der Reichshauptstadt treue Wacht an der Donau hält.

Die Störungen der Seeschifffahrt.

In dem Wirtschaftskrieg zwischen England und Deutschland nehmen die verschiedenen Kapitalistengruppen nicht die gleiche Haltung ein. Der Gegensatz besteht zwischen deutscher und englischer Eisenindustrie, während sich die englische Textilindustrie bisher niemals — bis auf die allerjüngste Zeit — schutzöllnerisch betätigt hat. Der auffallendste und schärfste Konkurrenzkampf bestand wohl zwischen deutschen und englischen Schiffreedereien. Die deutsche Handelsflotte hat in den letzten Jahrzehnten einen gewaltigen Aufschwung genommen und dieses Vordringen scheint Englands Kapitalistenklasse mehr verdrossen zu haben als der industrielle Aufschwung Amerikas, das so gut wie keine eigene Handelsflotte besitzt und bisher wenigstens seine Waren auf englischen oder deutschen Schiffen ein- und ausgeführt hat. England wacht aus vielen Gründen besonders über seinen Vorrang zur See; er sieht ihn höher als sein industrieller Vorrang.

In seiner Seestellung steht England auch sein wichtigstes und wirksamstes Kriegsmittel. Englands Aushungerungskrieg drückt zwar auf die Mittelmächte, wirkt aber nicht weniger empfindlich auf England und seine Verbündeten zurück. Im Verlauf des Krieges wurden, wie Paul Dehn in einem Vortrag ausführt, Handelsschiffe mit zusammen 16 Millionen Tonnen außer Betrieb gesetzt. Davon vernichtet, meistens durch deutsche U-Boote, 18 Millionen Tonnen, für militärische Zwecke beschlagnahmt, und zwar in England 5,5, in Frankreich, Rußland und Italien 1, ferner durch Einsperrung von feindlichen Schiffen in deutschen und österreichischen Häfen 1,2, durch Einsperrung deutscher und österreichischer Schiffe im Feindesland 1,1, in neutralen Häfen 2,2, in Heimathäfen 2,2 Millionen Tonnen, dazu auch die jährlichen Verluste durch Seemfälle und Abwracken mit 1 Million Tonnen. Durch den Krieg war ein reichliches Drittel der englischen Handelsflotte außer Betrieb gesetzt worden und rasch stiegen infolge mangelnden Angebots die Seefrachtsätze zu erschauerlicher Höhe, so unter anderem für Weizen nach England auf das Sechsfache, noch stärker die Kohlenfrachten von England nach dem Mittelmeer auf mehr als das Zehnfache. Mit den Frachten stiegen in England alle Preise, die Lebensmittelpreise durchschnittlich um 47 Prozent. Wie England, so litten auch Frankreich und besonders Italien unter den Folgen der Ausdehnung des Unterseebootskrieges auf die Handelsschifffahrt. In Genua kostet englische Kohle heute mehr als das Siebenfache und ist nicht einmal in genügender Menge zu haben. Viele Fabriken, Nebenbahnen und selbst Dampfschiffe auf dem Laganen See mußten den Betrieb einstellen. England hoffte, mit seinem Erschöpfungskrieg die Mittelmächte zu raschem Frieden zu zwingen, nachdem ein berühmter englischer Sachverständiger berechnet hatte, daß die Mittelmächte schon wenige Monate nach ihrer Absperrung keinen Salpeter mehr hätten.

Das Ergebnis dieses Mangels an Schiffraum und der Frachtwertenerung dürfte wohl sein, daß am Ende der Nacht sich auf beiden Seiten ausgleicht: Was die Mittelmächte durch schlechtere Bodenbestellung und Unterbindung aller Zufuhren einbüßen, das verlieren die Westmächte an Schiffraum und Frachtwertenerung, wenigstens wenn man den Erfolgen der U-Boote Glauben beimißt. Der Krieg schlägt eben beide Teile.

* **Die Mehreinnahmen der Staatsbahnen.** Auch im Februar hat die seit längerem wahrnehmbare erfreuliche Besserung der Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen angehalten. Der Vergleich der vorläufig ermittelten Einnahmen des Februar 1916 mit jenen im Februar 1915 ergibt bei Ausschaltung der Einnahmenergebnisse bei den drei galizischen Staatsbahndirektionen, deren Verkehr in der Vergleichsperiode des Vorjahres durch die kriegerischen Ereignisse erheblich gestört war, eine Mehreinnahme von 7.2 Millionen Kronen und gegenüber jenen im Februar 1914 eine Mehreinnahme von 6.6 Millionen Kronen. Für den Zeitabschnitt Juli 1915 bis Februar 1916 lassen unter den gleichen Voraussetzungen die Einnahmen gegenüber der Vergleichsperiode 1914/15 eine Steigerung von 96.2 Millionen Kronen und gegen den gleichen Zeitabschnitt 1913/14 eine solche von 16.9 Millionen Kronen ersehen. Mit Berücksichtigung der drei galizischen Direktionen weisen die Einnahmen Februar 1916 gegen jene des Februar 1915 eine Zunahme um 16.7 Millionen Kronen und gegen die Einnahme im Februar 1914 eine Zunahme von 7.9 Millionen Kronen auf.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Der Verwaltungsrat der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat in seiner heute vormittags stattgehabten Sitzung die von der Direktion vorgelegte Rechnung für das Geschäftsjahr 1915 genehmigt. Auf Grund dieser Rechnung ergibt sich nach Abzug der fünfprozentigen Abschlagsdividende per 105 Kronen für die ganze Aktie und inklusive des Gewinnvortrages aus dem Vorjahre per 1,996.378 Kronen ein Gewinn von 13,139.233 Kronen gegen 10,997.533 Kronen im Vorjahre. Nach Abrechnung der Restdividende per 75 Kronen per ganze Aktie sowie der statutenmäßigen Lantieme des Verwaltungsrates verbleiben 7,665.887 Kronen (gegen 3,335.657 Kronen im Vorjahre) zur Disposition der Generalversammlung.

Der Verwaltungsrat wird der Generalversammlung vorschlagen, die Superdividende mit 6250 Kronen per ganze Aktie festzusetzen und den erübrigenden Rest per 3,008.934 Kronen auf neue Rechnung vorzutragen.

Die Gesamtdividende pro 1915 (vierprozentige Dividende per 180 Kronen und Superdividende per 62 Kronen 50 Heller) wird somit 242 Kronen 50 Heller (gegen 227 Kronen 50 Heller im Vorjahre) betragen.

Die Generalversammlung wird für den 8. Mai 1916 einberufen.

Wie aus den vorstehenden Angaben ersichtlich, wird die Dividende der Kaiser Ferdinands-Nordbahn für das Jahr 1915 um 15 Kronen höher kommen als pro 1914 und erreicht dadurch genau die Höhe der Dividende für das Jahr 1913. Die Kohlenförderung auf den gesellschaftlichen Werken hat im Jahre 1915 16,563.000 Meterzentner betragen und ist gegenüber dem Vorjahre um 777.000 Meterzentner höher gewesen. Die Kohlenproduktion bezifferte sich im abgelaufenen Jahre mit 2,850.000 (— 202.200) Meterzentner. Das bessere Ergebnis der Nordbahn ist auf die größere Steigerung der Kohlenproduktion sowie auf die besseren Preise zurückzuführen; weiters auch darauf, daß ein Teil der Nebenprodukte in Marktwährung verschlossen war, wodurch der Nordbahn die Valutadifferenz zustatten kam. Die Arbeitslöhne und die Materialpreise waren im Jahre 1915 höher als im vorangegangenen Jahre; dazu kam noch die dauernde Belastung durch die Unfallversicherung. Dagegen haben sich die guten Folgen der Investitionen in günstigem Sinne geltend gemacht. Die Anlage in Michalowitz ist im abgelaufenen Jahre dem Betriebe übergeben worden, ebenso die Kohlenwäsche am Alexandersschat.

An dem Ertragnisse der Nordbahn aus dem gesellschaftlichen Montanbesitz partizipiert die Montanbahn mit 2,768.206 Kronen (+ 51.000 Kronen) und die gesell-

schaftlichen Bergwerke, sowie die Koksanstalt Franzsschat mit 7,660.157 Kronen (gegen 4,313.912 Kronen im Vorjahre).

Verkehr.

N. Berlin, 31. März. (Priv.-Tel.) Die amtliche Tarif- und Verkehrsanzeiger der Staatseisenbahnverwaltung gibt folgendes bekannt: „Zusammengestellte Fahrscheinehefte berechnen auf der Strecke Belgrad—Konstantinopel nicht zur Benutzung des Balkanzuges, dagegen gelten sie zum Balkanzuge, bei Reisen innerhalb Deutschlands, Oesterreich—Ungarns und im Verkehr dieser beiden Länder untereinander. Dabei werden die Fahrscheine der Reihen 3825—3830, 3832, 3834 und 3836, die in Wien Nordwestbahnhof enden oder beginnen, auch für die vom Balkanzug befahrene Strecke Jedlersdorf—Florisdorf—Wien, Nordbahnhof oder umgekehrt, als gültig anerkannt.“

Der allgemeinen Beachtung dürfte auch folgender Vermerk zu empfehlen sein. „Auf den Grenzstationen kommt es häufig vor, daß direkt nach dem Auslande abgefertigtes Gepäck von den Zollbehörden zurückgehalten wird, weil es die Reisenden aus Unkenntnis unterlassen haben, auf der Grenzstation persönlich zur Zollaufbereitung zu erscheinen. Die nach dem Auslande reisenden Personen sind daher gleich bei Ausgabe des Gepäcks in jedem Falle ausdrücklich auf diese Notwendigkeit aufmerksam zu machen.“

Die militärischen Verkehrsbestimmungen für Elsaß-Lothringen und Luxemburg sind, wie folgt, ergänzt worden: „An Offiziere und obere Militärbeamte, die in Uniform reisen, sind nach dem gesamten Reichsbezugsgebiet, also auch nach Sperr- und Festungsgebieten, Fahrkarten ohne Vorlage der erforderlichen Ausweise zu verabsorgen. Die Ausgabe von Fahrkarten an Unteroffiziere und Mannschaften (einschließlich der Offizier- und Beamtenstellvertreter) ist gleichfalls ohne diese Ausweise zulässig. Nur im gesamten Bezirke des 14. Armeekorps dürfen an Militärpersonen des Unteroffizier- und Mannschaftenstandes, die nicht mit einem Urlaubspass versehen sind, weder Militärfahrkarten noch Fahrkarten des allgemeinen Verkehrs abgegeben werden. Das Betreten des Bahnsteiges ist ihnen nur dann gestattet, wenn sie entweder mit einem Militärfahrchein oder außer einer Militärfahrkarte mit einem Urlaubspass versehen sind.“

Schiffahrtsfragen.

Das lebhafteste Interesse, das man schon seit einiger Zeit auch den Schiffahrtswerten entgegenbringt, hat in finanziellen Kreisen zu einer Reihe ganz unzutreffender Gerüchte Anlaß gegeben. Man behauptete, die amtlichen Verhandlungen mit den Reedereien über die dreieinstige Frachtraum-Regelung seien nunmehr abgeschlossen. Man wollte weiters wissen, daß auch mit deutschen Reedereien ein Übereinkommen über Schiffsraum-Sicherung vorbereitet oder abgeschlossen sei und endlich stellte man eine, nebenbei gesagt, recht hohe Gewinn-Rechnung für den Oesterreichischen Lloyd auf, indem man vom Verkauf von drei Dampfern wissen wollte.

Indes all das ist ganz haltlos. Der Oesterreichische Lloyd hat ein Verkaufs-Anbot, obwohl dessen Preise ein ganz riesiges Mehr, das Fünfzehnfache, über den Buchwert der Fahrzeuge ergeben hätten, rundweg abgelehnt. Das Gerücht über irgend welche Vereinbarungen

mit deutschen Reedereien ist ebenso haltlos und in den Verhandlungen der Regierung mit den Reedereien ist seit Anfang März keine Aenderung eingetreten, da seit der damaligen Beratung bisher keine weiteren Verhandlungen geschlossen worden sind. Danach sind also all diese Gerüchte lediglich als haltlose Kombinationen zu bezeichnen.

Anerkennung für die bosnisch-herzegowinischen Landesbahnen.

Wien, 2. April. Aus dem Kriegspressequartier wird gemeldet:

Der Armeeoberkommandant Feldmarschall Erzherzog Friedrich hat an die Direktion der bosnisch-herzegowinischen Landesbahnen in Sarajevo am 24. März d. J. nachfolgendes Dekret gerichtet:

„Die bosnisch-herzegowinischen Landesbahnen haben seit dem Spätherbst 1915 ununterbrochen militärische Höchstleistungen vollbracht.

Sie haben zur raschen Versammlung der österreichisch-ungarischen Streitkräfte in Süddalmatien wesentlich beigetragen und so der wenig leistungsfähigen Schmalspurbahn einen ehrenvollen Platz in der Geschichte des Eisenbahnkrieges gesichert.

Dank der treiflichen, teilweise der k. und k. Armee entstammenden Beamtenschaft der bosnisch-herzegowinischen Landesbahn, die eine außerordentliche Hingebung und Pflichttreue an den Tag legte, hat diese Bahn die in sie gesetzten Erwartungen der Obersten Heeresleitung vollkommen erfüllt.

Auch die Feldtransportleitung in Sarajevo hat durch zielbewusste Arbeit wesentlich den Erfolg gefördert.

Alle Angehörigen der bosnisch-herzegowinischen Landesbahnen haben sich hiedurch reichen Ausdruck auf meinen und des Vaterlandes Dank erworben, den ich hiemit ausspreche.

Die großen Leistungen im letzten Halbjahr berechtigten mich zur zuversichtlichen Hoffnung, daß die durch die langen Höchstleistungen entstandenen geringen Schäden in tatkräftigem Zugreifen bald behoben und die bosnisch-herzegowinischen Landesbahnen auch weiterhin ein unbedingt verlässliches Kriegsmittel in den Händen der Obersten Heeresleitung bleiben werden.“

Reflektierende Warnungszeichen an den Eisenbahnstrahlen.

Einführung bei der Nordwestbahn und bei der Franz Josefs-Bahn.

Während des Krieges ist von den Direktionen der Nordwestbahn und der Franz Josefs-Bahn in aller Stille eine Arbeit durchgeführt worden, deren Bedeutung erst dann zum Ausdruck kommen wird, wenn die Landstraßen wieder von Automobilen belebt sind. Man hat alle Eisenbahnübergänge der genannten beiden Bahnen mit reflektierenden Warnungszeichen versehen, die an den Eisenbahnstrahlen angebracht sind.

Das Wesen dieser Einrichtung darf wohl als bekannt gelten; die Reflektoren haben etwa sechs Zentimeter im Durchmesser; sie bestehen im wesentlichen aus einer roten Linse, hinter der sich ein sphärischer Reflektor befindet. Je zwei dieser Reflektoren werden oberhalb jedes Eisenbahnstrahlens angebracht. Nähert sich ein Automobil bei Nacht dem geschlossenen Bahnstrahlen, so wird der Schein der Automobilaternen von den Reflektoren aufgefangen; sie leuchten hellrot auf, und wer die Einrichtung nicht kennt, glaubt tatsächlich, zwei brennende Warnungslaternen vor sich zu haben.

Die ersten Versuche mit diesen reflektierenden Warnungszeichen wurden vor dem Krieg im November des Jahres 1913 gemacht. Wir haben damals über diese Versuche berichtet, deren Ergebnis jetzt zutage tritt. Man hatte den Stoderauer Bahnstrahlen in einer regenärmeren dunklen Nacht für den Versuch ausgewählt, es hatten sich dazu Vertreter des Arbeitsministeriums, des Handelsministeriums, des Eisenbahnministeriums, der Statthalterei, der Nordwestbahn und des k. k. Oesterreichischen Automobil-Klubs eingefunden. Man versuchte es mit verschiedenen starken Automobilbeleuchtungskörpern auf verschiedenen Entfernungen und mit verschiedenartig angebrachten Warnungszeichen. Es wurden solche oberhalb und unterhalb des Bahnstrahlens befestigt, ferner gab es welche in triangel-förmiger Anordnung, und schließlich ein kleines Brillantfeuerwerk von weißen, nebeneinander gereihten Reflektoren. Das Urteil der Anwesenden ging dahin, daß die Anbringung oberhalb des Bahnstrahlens zu empfehlen sei. Die im Dreieck aufgestellten Reflektoren wurden von einigen Herren für die beste Art gehalten, andre meinten aber, daß man nicht recht erkenne, um was es sich handle. Die weißen Reflektoren spielten ausgezeichnet, doch wurde mit Recht eingewendet, daß eine weiße Lichtquelle von irgendeiner beliebigen Stelle ausgehen könne, wogegen rotes Licht im allgemeinen als Warnungssignal bei Gefahr gelte.

Alle Herren der Kommission waren auf Grund des günstigen Ergebnisses übereinstimmend der Ansicht, daß sich die Einführung der Reflektoren empfehle, die Mehrzahl der Stimmen fiel damals auf zwei nebeneinander angeordnete, oberhalb des Bahnstrahlens angebrachte Warnungszeichen. Diese Anordnung ist jetzt auch zur Durchführung gelangt.

In allen automobilistischen Kreisen wird man den Direktionen der beiden Bahnen für die neue Einrichtung Dank wissen. Die unbeleuchteten Eisenbahnstrahlen bilden ja stets eine große Gefahrenquelle bei nächtlichen Automobilfahrten. Die Strahlen der Nordwestbahn und Franz Josefs-Bahn sind jetzt "beleuchtet", die Reflektoren stellt die Eisenbahn, das Licht dazu bringen die Automobilisten selbst mit. Wer an einem Bahnstrahlen mit diesen Warnungszeichen anfährt, hat entweder sehr schlechte Laternen oder ist in hohem Maße unachtsam, in beiden Fällen ist er selbst schuldtragend.

Unterseeboote für Lebensmittel.

Amsterdam, 3. April. Die Fachzeitschrift des niederländischen Seewesens meldet daß in Amerika ein Patent auf Unterseeboote für den Transport von Lebensmitteln nach eingeschlossenen Säfen genommen wurde.

*** Ein Massengüterlagerplatz an der Erdbergerlände.** Die Staatseisenbahnverwaltung beabsichtigt, zur Entlastung der Wiener Bahnhöfe einen Massengüterlagerplatz an der Erdbergerlände zu errichten. Er soll auf einem Teile des von der Donaueregulierungskommission geplanten Umschlagplatzes zwischen der Erdbergerlände und der verlängerten Schnirchgasse, und zwar flussabwärts vom Franzosengraben errichtet werden; er wird an die Staatseisenbahn durch eine Bahlinie angeschlossen, die von der Station Erdbergerlände ausgeht und den Bahnkörper der ehemaligen Schleppebahn zum aufgelassenen Gaswerk der Imperial Continental Gasassociation benützt. Auf dem Platze sollen nur Massengüter gelagert werden, weshalb wenigstens vorläufig weder Ueberdachungen noch sonstige Baulichkeiten zur Aufnahme von Stückgütern geplant sind. Die Staatseisenbahnverwaltung plant die Herstellung einer Straße vom oberen Ende des Lagerplatzes beim Franzosengraben im Zuge der künftigen Schnirchgasse bis zur Schlachthausgasse. Der Stadtrat beschloß, dem Projekt unter gewissen Bedingungen zuzustimmen.

Unsere Seeschifffahrt und der Krieg.

Ueber Oesterreichs Seeschifffahrt im Verhältnis zum Weltkrieg und zu einem Wirtschaftsbindnis mit Deutschland sprach gestern in der Bollversammlung des Oesterreichisch-deutschen Wirtschaftsverbandes Ministerialbizeseekretär a. D. und Generalagentstellvertreter des Oesterreichischen Lloyd Dr. Walter v. Bardas.

Einleitend führte der Vortragende aus, daß der Weltkrieg ganz besonders heftige und tiefgreifende Wirkungen auf dem Gebiete der Seeschifffahrt äußerte. Die österreichische, noch in pflegebedürftiger Entwicklung begriffene Schifffahrt mußte die plötzliche Unterbrechung ihrer normalen Betätigung besonders heftig verspüren, da die Konfiguration unseres Reiches mit seinem beschränkten Zutritt zum Weltmeer und unser Flußsystem, das nicht mit unserer Küste in Verbindung steht, Oesterreich als die kontinentalste aller Großmächte erhielt und unsere Handelsmarine erst spät aufblühen ließen.

Dr. v. Bardas skizzierte sodann die durch die technischen Fortschritte bedingte Umwälzung im Seeverkehr und Schiffbau, die für die Segelreederei Istriens und Dalmatiens das Ende ihrer Existenzmöglichkeit bedeutete. Erst dem staatlichen Eingriff zur Hebung unserer Handelsmarine und unseres Schiffbaues durch vertragmäßige Sicherstellung regelmäßiger Schifffahrtlinien und Gewährung von Schiffbau- und Schifffahrtprämien für die Handelsmarine freier Fahrt ist die jetzige Entwicklung zu danken. An einigen erläuternden Daten wurden dann die Fortschritte des Triester Verkehrs und das Wachstum unserer Handelsmarine gezeigt, sowie andererseits deren noch immer bescheidene Stellung gegenüber den Handelsflotten der anderen Großmächte. Eine nicht unbedeutliche Zahl von Dampfern fiel bei Kriegsausbruch in Feindeshand und wird den feindlichen Zwecken dienstbar gemacht. Die übrige Handelsflotte ist lahmgelegt und muß untätig abwarten, bis der Friede ihre Fesseln lösen wird.

Der Vortragende besprach nunmehr die Schäden, die der Handelsmarine durch ihre Untätigkeit und durch Schiffsverluste und Schiffsbeschädigungen erwachsen, die Grundzüge für die Bemessung des Schadenersatzes und die Schwierigkeiten, denen die Beschaffung von Ersatzschiffen begegnen wird, da die Werftentätigkeit der Welt in keinem Verhältnis zum Bedarf an Schiffsraum steht und von vielen Staaten überdies der Verkauf von Schiffen an das Ausland untersagt wurde. Die Handelsmarinen der Feinde und Neutralen erlebten dagegen eine nie dagewesene Hochkonjunktur auf dem Frachtenmarkt und Gebahrungssüberschüsse von schwindelnder Höhe, wodurch das wechselseitige Kräfteverhältnis sich neuerlich zu unseren Ungunsten verschoben hat.

Dr. v. Bardas erörterte hierauf die von der Staatsverwaltung geplante ausschließliche Verwendung der österreichischen Schiffsräume für den Rohstoffimport. Diese Organisation würde einen Zwangseingriff erfordern, der die österreichische Seeschifffahrt in dem Augenblick an der kaufmännischen Ausnützung der Konjunktur behindern müßte, da die Möglichkeit gegeben wäre, einen Teil der erlittenen Verluste wettzumachen. Der Eingriff sollte sich daher auf das Mindestmaß des unumgänglich notwendigen beschränken. Schon jetzt ist durch die in Aussicht stehende Maßnahme im Gegensatz zu Deutschland der Vorausabschluß von Fracht- und Schiffmietverträgen für die Zeit nach Friedensabschluß unterbunden. Falls übrigens angesichts des in allen Ländern vorhandenen Rohstoffbedarfes die Vorräte nicht ausreichen und nur zum Teil erhältlich sein sollten, würde der vorbehaltenere österreichische Schiffsraum nicht volle Verwendung finden, zumal die Bedachtsnahme auf unsere Valuta das Tempo der Rohstoffzufuhr verlangsamten wird.

Der Vortragende kam endlich auf die Wirkungen eines Wirtschaftsbindnisses mit Deutschland auf die Seeschifffahrt zu sprechen und betonte die Notwendigkeit, die bisher zu deren Förderung verwendeten Mittel: Differentialzölle zugunsten der Einfuhr zur See, eisenbahntarifrische Bevorzugung des Verkehrs nach und von Triest und Gewährung von Subventionen für regelmäßige Schifffahrtlinien und an die freie Schifffahrt, aufrechtzuerhalten. Er gab zum Schluß der Hoffnung Ausdruck, daß im Verkehr mit unseren angestammten Absatzgebieten in der Levante, wo Deutschland in Zukunft wohl auch ein Feld vermehrter Betätigung suchen wird, Deutschland und Oesterreich-Ungarn nicht im gegenseitigen Wettbewerbe, sondern im gemeinsamen Kampfe gegen Handel und Schifffahrt der Ententestaaten ihre Aufgabe erkennen werden; darum wäre ein Wirtschaftsbindnis auch durch schifffahrtpolitische Abmachungen zu ergänzen, für die ja in den seit langem bestehenden Vereinbarungen zwischen Oesterreich und Ungarn ein Vorbild besteht. Die Ausführungen des Vortragenden wurden durch lebhaften Beifall ausgezeichnet.

Die Balkanzüge.

Für die Benutzung des Balkanzuges sind kürzlich neue militärische Vorschriften erlassen worden, die der Tarifanzeiger der preussischen Staatsbahnverwaltung bekanntgibt. Wichtig ist die neue Bestimmung, daß die Pässe der Reisenden mit den Sichtvermerken der zu berührenden Staaten versehen sein müssen. Für einzelne deutsche Heeresangehörige, staatliche Zivilbeamte und Angehörige der freiwilligen Krankenpflege in Uniform ist statt des Passes ein schriftlicher, gestempelter Ausweis der vorgesetzten Dienststelle über Zweck, Ziel und Dauer der Reise erforder-

lich, für österreichisch-ungarische Offiziere in Uniform der „Offene Befehl“. Zur Einreise nach Serbien bedürfen Zivilpersonen (die sich dort aufhalten wollen) der Genehmigung des k. u. k. Armeekorpskommandos oder des k. u. k. Militärregiments Belgrad. Die Vorschriften über die Mitnahme von Gepäck, Schriftstücken usw. sind unverändert, dagegen ist ein neuer Satz „Grenzüberwachung“ eingeschaltet, welcher lautet: „Die Pass-, Passierschein- usw. Prüfung sowie Leibesdurchsuchung erfolgt im Zuge während der Fahrt nach den für die Grenzüberwachung maßgebenden Vorschriften.“ Ueber die mit Photographie versehenen Passierscheine heißt es: „Bis zum Eintreffen der türkischen und bulgarischen Bestimmungen werden etwaige Reiseausweise der obersten Militärbehörden dieser Staaten in Verbindung mit dem Pass als gültig angesehen. Laufen diese Ausweise auch auf Rückreise, so bedarf es keines Passierscheines. Zur Ausstellung sind von den deutschen Dienststellen befugt: das Armeekorpskommando Madrasen, die Militär-Eisenbahndirektion 7 Nisch, die deutschen Militärattachés und bevollmächtigten Generalstabs-offiziere in Konstantinopel und Sofia.“ Bezüglich des Entlassungsscheines endlich wird bemerkt: „Einer Entlassung bedürfen alle Militärpersonen, die aus dem Operations- und Stappengebiet kommen (mit Ausnahme der Offiziere höherer Stäbe von der Brigade aufwärts), ferner Zivilpersonen, deren Herkunft und Lebensweise nicht die Sicherheit bieten, daß sie ungezielfrei sind. Die Entlassungsscheine werden ausgestellt durch: die deutschen Ueberwachungsstellen in Konstantinopel und Sofia, die deutsche Bahnhofs- oder Stappenkommandantur Nisch und die deutsche Bahnhofs- oder Stappenkommandantur in Belgrad, an die sich die deutschen Reisenden vor Antritt der Fahrt zu wenden haben.“

9. IV. 1916

Die „Sommerzeit“ und die Eisenbahn.

Zur Regelung der Schwierigkeiten, die der Sprung über die ausfallende Stunde am 30. Mai gerade der Eisenbahn bringt, fand gestern eine Fahrplanbesprechung im Sitzungssaale des Potsdamer Bahnhofsgebäudes unter Vorsitz des Direktors der Verkehrsabteilung im Eisenbahnministerium, Wirkl. Geh. Oberregierungsrat Franke, statt. Es nahmen die Vertreter sämtlicher Bundesstaaten, der Militäreisenbahndirektionen in Belgien und Russisch-Polen und Oesterreich-Ungarn teil. Diese waren zugleich mit der Vertretung der Balkanstaaten beauftragt.

Für die Uebergangsnacht vom 30. April zum 1. Mai, in welcher die Stunde von 11—12 ausfallen soll, wurde grundsätzlich beschlossen, die Züge eine Stunde früher abfahren zu lassen, so daß sie am 1. Mai pünktlich nach der neuen Zeitrechnung eintreffen. Da hierbei die in der ausfallenden Stunde verkehrenden Züge berücksichtigt werden müssen, so läßt sich der aufgestellte Grundsatz nicht überall durchführen. Es wird also auch Züge geben, die nur 30 bis 40 Minuten früher und auch solche, die fahplanmäßig abgehen. Diese würden dann (nach der vorgerückten Uhr) am Reiseziel mit Verspätung eintreffen.

In Berlin wird diese Uebergangsregelung am 30. d. M. etwa 7 Uhr abends in Kraft treten; auch auf der Stadtbahn läßt sie sich schon deshalb nicht streng durchführen, weil auf den Ferngleisen derselben auch Vorortzüge verkehren, zwischen die ein- und auslaufende Fernzüge eingeschoben werden müssen. Die Anschlüsse werden in der Uebergangszeit natürlich nicht überall gewahrt werden können.

Die Sommerzeit auf den Eisenbahnen.

N. Berlin, 8. April. (Priv.-Tel.) An der Fahrplanbesprechung, welche gestern im Sitzungslokal des Potsdamer Bahnhofsgebäudes unter Vorsitz des Direktors der Verkehrsabteilung im Eisenbahnministerium, Wirkl. Geh. Oberreg.-Rat Franke, stattfand, nahmen die Vertreter sämtlicher Bundesstaaten, der Militäreisenbahndirektionen in Belgien und Russisch-Polen, sowie Oesterreich-Ungarn teil. Diese waren zugleich mit der Vertretung der Balkanstaaten beauftragt.

Für die Uebergangszeit vom 30. April zum 1. Mai, in der die Stunde von 11 bis 12 ausfallen soll, wurde grundjährlich beschlossen, die Züge eine Stunde früher abfahren zu lassen, sobald sie am 1. Mai pünktlich nach der neuen Zeitrechnung eintreffen. Da hierbei die in der ausfallenden Stunde verkehrenden Züge berücksichtigt werden müssen, so läßt sich der aufgestellte Grundsatz nicht überall durchführen. Es wird also auch Züge geben, die nur 30 bis 40 Minuten früher und auch solche, die fahrplanmäßig abgehen. Diese würden dann (nach der vorgerückten Uhr) am Reiseziel mit Verspätung eintreffen. In Berlin wird diese Uebergangsregelung am 30. ds. Mts. etwa 7 Uhr abends in Kraft treten; auch auf der Stadtbahn läßt sie sich schon deshalb nicht streng durchführen, weil auf deren Ferngleisen auch Vorortzüge verkehren, zwischen die ein- und auslaufende Fernzüge eingeschoben werden müssen. Die Anschläge werden in der Uebergangszeit natürlich nicht überall gewahrt werden können.

At Bern, 8. April. (Priv.-Tel., Zf.) Am Montag findet zwischen Vertretern der schweizerischen Bundesbahnen und der deutschen Staatsbahnen eine Konferenz statt, die wahrscheinlich die Einführung der Sommerzeit auch in der Schweiz zur Folge haben wird. Auch mit Frankreich hat die Schweiz Unterhandlungen in dieser Frage eingeleitet.

(Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.) In der gestern abgehaltenen Sitzung der Administration der Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft wurde von der Direktion der Rechnungsabluß für das Jahr 1915 vorgelegt, der nach Abzug der Wertabschreibungen per K. 5,508,289 (gegen K. 5,335,231 im Jahre 1914), ferner nach Dotierung des Spezialfonds zur Sanierung des Pensionsfonds mit K. 840,701 (wie im Vorjahre), nach Rückstellung eines Betrages von K. 700,000 als Schiffsreparaturreserve und einer außerordentlichen Dotation des Schiffsassuranzfonds mit K. 300,000 ein Reinertragnis von K. 4,575,039 (gegen K. 3,140,176 im Vorjahre), somit eine Steigerung um K. 1,434,863 ausweist. Mit Einrechnung des Vortrages vom Jahre 1914 per K. 1,357,155 (gegen K. 1,337,605 vom Jahre 1913) beträgt der Gesamtüberschuß K. 5,932,195. Die Administration beschloß, der für den 31. Mai in Aussicht genommenen Generalversammlung vorzuschlagen: Nach statutenmäßiger Dotation des Reservefonds mit K. 310,207, nach Abzug der vertragsmäßigen Rückzahlung von K. 894,724 (gegen K. 471,026 im Vorjahre) an die Staatsverwaltung, worin eine Nachzahlung für das Jahr 1914 per K. 150,000 enthalten ist, und nach Ausschcheidung der auf die Administration entfallenden Lantime per K. 62,041 eine Dividende von K. 56 pro Aktie (gegen K. 46 im Vorjahre), das sind K. 3,225,600, zur Verteilung zu bringen und den sonach verbleibenden Rest von K. 1,439,620 auf neue Rechnung vorzutragen.

Die künftigen Verkehrsverhältnisse zwischen Oesterreich-Ungarn und dem Deutschen Reiche.

Im Klub Oesterreichischer Eisenbahn- und Schiffsahrtbeamten hielt gestern der Wirkliche Geheime Rat Universitätsprofessor an der Universität in Berlin Dr. Alfred von der Leyen, eine der ersten Autoritäten auf dem Gebiete des Verkehrswesens, einen sehr interessanten Vortrag über „Die künftigen Verkehrsverhältnisse zwischen Oesterreich-Ungarn und dem Deutschen Reiche“.

In dem zahlreichen, zumeist aus Fachmännern zusammengesetzten Auditorium: befanden sich der deutsche Botschafter v. Tschirschny, die Geheimen Räte Dr. v. Blener, v. Schuster, Eyner und Rus, die Gattin des Eisenbahnministers Marianne Baronin Forster, Freiherr v. Roell, die Sektionschefs Burger und Freiherr v. Kummeler, die Ministerialräte Doktor Gentebrück, Hirt, Deschla v. Mauczka, Müller, Englisch, die Hofräte v. Loehr, v. Tschopp, Reiber von Reblingen, Ribosel etc., Professor Dr. Landesberger, Präsident der Anglobank. Der Klubpräsident Minister a. D. v. Wittel begrüßte in der Eröffnungsansprache den Vortragenden unter lebhaftem Beifall und würdigte seine Bedeutung als hervorragender Volkswirt und Gelehrter.

Wirklicher Geheimer Rat Dr. Alfred von der Leyen äußerte seine Genugtuung, daß er durch seinen Vortrag in Fühlung mit seinen engeren Fachkollegen Oesterreichs trete. Ausgehend von dem Gedanken, daß die durch die gemeinsamen Kämpfe unserer Heere hergestellten innigen Beziehungen zwischen den verbündeten Reichen auch nach Friedensschluß aufrecht erhalten und weiter ausgebaut werden müssen, führte er nun aus, sei es anzunehmen, daß auch eine Annäherung auf wirtschaftlichem Gebiete diesem Zwecke dienlich sein werde. Aber neben Abschluß neuer, verbesserter Zoll- und Handelsverträge sei eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse erforderlich. Redner hält die bisherigen Beschlüsse des Mitteleuropäischen Wirtschaftsvereines für unzureichend. Neben vielen minder wichtigen Fragen sei als Hauptpunkt der vollkommene Ausbau der paritätischen Behandlung auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens von größter Bedeutung. Der vor kurzem aufgetauchte Gedanke einer vollkommenen Betriebs- und sogar Finanzgemeinschaft der verbündeten Reiche würde nach seiner Meinung auf ungeheure Schwierigkeiten stoßen und sich vielleicht sogar als Utopie erweisen.

Professor von der Leyen faßte seine Ausführungen in folgende Vorschläge zusammen: Für den Personen- und Gepäckverkehr sei, ähnlich wie für den Güterverkehr, ein internationales Übereinkommen zu schaffen, dem neben dem Deutschen Reiche und Ungarn wohl auch die Schweiz und die nordischen Reiche beitreten würden. Wichtig sei die Führung besserer direkter Schnellzüge, die den Fremdenverkehr von der Riviera und Italien nach Dalmatien, den österreichischen Küstenländern, den Karpathen einer- und der Nordostsee anderseits ablenken würden. Auf dem Gebiete des Güterverkehrs sei es notwendig, die gemeinschaftlichen Tarife von 1914 auszubauen, insbesondere Ursnahmstarife zu schaffen, die die Handels- und Zollpolitik nicht stören. Redner empfiehlt deshalb die Beziehung von Fachreferenten und Handelsinteressenten zur Mitarbeit, betont die Wichtigkeit der Wasserstraßen, verweist auf das Projekt des Professors Jay bezüglich Bau eines Donau-Elbe-Oberkanals. Dieser neue Weg durch Mitteleuropa mache die Einkreisungspolitik der Ententemächte hinfällig. Der Redner trat schließlich für die Vereinheitlichung der Handelsverträge auf dem Gebiete des Tarif- und Zollwesens ein, denn um für den Frieden gerüstet zu sein, müsse ein enger Zusammenschluß zwischen Oesterreich-Ungarn und Deutschland herbeigeführt werden.

Klubpräsident v. Wittel hob in seinen Dankesworten an den Vortragenden hervor, daß in seinen Ausführungen besonders die bundesbrüderliche Gesinnung tiefen Eindruck hervorgerufen habe.

• (Die künftigen Verkehrsverhältnisse zwischen Oesterreich-Ungarn und dem Deutschen Reiche.) Im Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffsahrtsbeamten hielt gestern der Wirkliche Geheime Rat Universitätsprofessor Dr. Alfred von der Leyen, eine der ersten Autoritäten auf dem Gebiete des Verkehrswezens, einen sehr interessanten Vortrag über „Die künftigen Verkehrsverhältnisse zwischen Oesterreich-Ungarn und dem Deutschen Reiche“ ausgehend von dem Gedanken, daß die durch die gemeinsamen Kämpfe unserer Heere hergestellten innigen Beziehungen zwischen den drei verbündeten Reichen auch nach Friedensschluß aufrecht erhalten und weiter ausgebaut werden müssen, führte er aus, sei es anzunehmen, daß auch eine Annäherung auf wirtschaftlichem Gebiete diesem Zwecke dienlich sein werde. Aber neben Abschluß neuer, verbesserter Zoll- und Handelsverträge sei eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse erforderlich. Redner hält die bisherigen Beschlüsse des mitteleuropäischen Wirtschaftsvereines für unzureichend. Neben vielen, minderwichtigen Fragen sei als Hauptpunkt der vollkommene Ausbau der paritätischen Behandlung auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens von größter Bedeutung. Der vor kurzem aufgetauchte Gedanke einer vollkommenen Betriebs- und sogar Finanz-Gemeinschaft der verbündeten Reiche würde nach seiner Meinung auf ungeheure Schwierigkeiten stoßen und sich vielleicht sogar als Utopie erweisen. Professor von der Leyen faßte seine Ausführungen in folgenden Vorschlägen zusammen: Für den Personen- und Gepäcksverkehr sei, ähnlich wie für den Güterverkehr ein internationales Uebereinkommen zu schaffen, dem neben dem Deutschen Reiche und Ungarn wohl auch die Schweiz und die nordischen Reiche beitreten würden. Wichtig sei die Führung besserer direkter Schnellzüge, die den Fremdenverkehr von der Riviera und Italien nach Dalmatien, den österreichischen Küstenländern, den Karpathen, ablenken würden. Auf dem Gebiete des Güterverkehrs sei es notwendig die gemeinschaftlichen Tarife von 1914 auszubauen, insbesondere Ausnahms-tarife zu schaffen, die die Handels- und Zollpolitik nicht stören. Redner empfiehlt deshalb die Beziehung von Fachreferenten und Handelsinteressenten zur Mitarbeit, betont die Wichtigkeit der Wasserstraßen, verweist auf das Projekt des Professors Sar bezüglich Bau eines Donau-Elbe-Ober-Kanals. Dieser neue Weg durch Mitteleuropa mache die Einkreisungspolitik der Ententemächte hinfällig. Der Redner trat schließlich für die Vereinheitlichung der Handelsverträge auf dem Gebiete des Tarif- und Zollwesens ein, denn um für den Frieden gerüstet zu sein, müsse ein enger Zusammenschluß zwischen Oesterreich-Ungarn und Deutschland herbeigeführt werden.

Transportbewilligungen für Zivilgüter.

Infolge der Beschränkungen des Zivilgüterverkehrs, die durch die außergewöhnlichen Verhältnisse im Eisenbahnbetriebe zeitweise auf einzelnen Linien bedingt sind, werden nur Approvisionierungsgüter und gleich wichtige Bedarfsartikel zur Beförderung über gesperrte Strecken nach Maßgabe der Betriebsverhältnisse zugelassen. Andere Güter werden nur ausnahmsweise auf Grund besonderer Bewilligungen („Transportbewilligungen“) jener Verwaltung (Direktion), der die gesperrte Strecke untersteht, zur Beförderung angenommen. Abweichend hiervon ist für den Verkehr von österreichischen Stationen nach Galizien und der Bukowina zur Ausfertigung der Bewilligungen — soweit die gesperrten Strecken im Bereiche der galizischen Direktionen und der Betriebsleitung Czernowiz liegen — ausschließlich die Staatsbahndirektion Krakau berufen.

Derartige Transportbewilligungen werden nach Zulässigkeit der Betriebsverhältnisse nur dann ausnahmsweise erteilt, wenn die Beförderung der Sendung nachweisbar dringend und im öffentlichen Interesse gelegen ist. Da einzelne Parteien Ansuchen um Erteilung von Transportbewilligungen für Zivilgüter irrtümlicherweise an die k. u. k. Zentraltransportleitung und sogar an Zentralstellen richten, die für den Eisenbahnbetrieb nicht zuständig sind, werden die Verfrächter in ihrem Interesse nachdrücklich aufmerksam gemacht, daß diese Bewilligungen ausschließlich von den oben bezeichneten Bahnverwaltungen (Direktionen) erteilt werden. Ansuchen um Transportbewilligungen sind somit ausschließlich unmittelbar oder im Wege der Versandstation an die zuständige Bahnverwaltung zu richten. Die Ansuchen müssen genaue Angaben über Art und Menge der Waren, die Versand- und Bestimmungsstation, die Zeit der Versendung sowie den Nachweis der Dringlichkeit und Wichtigkeit der Sendung enthalten. Es empfiehlt sich, den vollständig ausgefertigten Frachtbrief dem Ansuchen beizuschließen, umso mehr, als die Bewilligung auf dem Frachtbriefe selbst erteilt werden kann.

Zusbesondere ist auch zu beachten, daß in Fällen von Verkehrssperren Transportbewilligungen auch für solche Güter erforderlich sind, die im Sinne der erlassenen Verordnungen nur nach Beibringung besonderer, von den zuständigen Behörden und Zentralen ausgefertigten Transportbescheinigungen zur Beförderung angenommen werden dürfen, da diese Bescheinigungen an sich die Eisenbahn noch nicht zur Annahme des Gutes verpflichten und noch keine Berechtigung zur Beförderung über gesperrte Strecken geben. Da die Transportbewilligungen keine Gewähr für die Beistellung von Wagen bieten, müssen die Verfrächter von Wagenladungen auch darauf bedacht sein, die Zuweisung der erforderlichen Wagen durch rechtzeitige Bestellung bei der Versandstation zu erwirken. Auskünfte über die jeweiligen Verkehrsbeschränkungen erteilen die Versandstationen, jedoch nur in dem Sinne, ob ein bestimmter Transport zulässig ist oder nicht.

Der erste Expresszug Wien—Warschau.

Seitens der Nordbahndirektion sind alle Vorkehrungen getroffen, um den ersten Expresszug, der von Wien nach **W a r s c h a u** geht, zeitgerecht zur Abfahrt zu bringen. Nach den bisherigen Anordnungen fährt dieser Zug am 1. Mai vormittags um 9 Uhr von Wien ab und erhält Verbindungen nach Lublin, Chelm und Kowel. Der Zug wird Schlafwagen mit sich führen und zur Zurücklegung der Strecke Wien—Warschau nicht mehr als 36 Stunden Zeit brauchen.

Transportbewilligungen für Zivilgüter.

Infolge der Beschränkungen des Zivilgüterverkehrs, die durch die außergewöhnlichen Verhältnisse im Eisenbahnbetrieb *aktuelle* auf einzelnen Linien bedingt sind, werden nur Approvisionierungsgüter und gleichwichtige Bedarfsartikel zur Beförderung über gesperrte Strecken nach Maßgabe der Betriebsverhältnisse zugelassen. Andre Güter werden nur ausnahmsweise auf Grund besonderer Bewilligungen (Transportbewilligung) jener Verwaltung (Direktion), der die gesperrte Strecke untersteht, zur Beförderung angenommen. Abweichend hiervon ist für den Verkehr von österreichischen Stationen nach Galizien und der Bukowina zur Ausfertigung der Bewilligung — soweit die gesperrten Strecken im Bereich der galizischen Direktionen und der Betriebsleitung Czernowitz liegen — ausschließlich die Staatsbahndirektion Krakau berufen. Derartige Transportbewilligungen werden nach Zulässigkeit der Betriebsverhältnisse nur dann ausnahmsweise erteilt, wenn die Beförderung der Sendung nachweisbar dringend und im öffentlichen Interesse gelegen ist.

Da einzelne Parteien Ansuchen um Erteilung von Transportbewilligungen für Zivilgutsendungen irrtümlicherweise an die k. u. k. Zentraltransportleitung und sogar an Zentralstellen richten, die für den Eisenbahnbetrieb nicht zuständig sind, werden die Verfrächter in ihrem Interesse nachdrücklich aufmerksam gemacht, daß diese Bewilligungen ausschließlich von den oben bezeichneten Bahnverwaltungen (Direktionen) erteilt werden. Ansuchen um Transportbewilligungen sind somit ausschließlich unmittelbar oder im Wege der Versandstation an die zuständige Bahnverwaltung zu

richten. Die Ansuchen müssen genaue Angaben über Art und Menge der Waren, die Versand- und Bestimmungsstation, die Zeit der Versendung sowie den Nachweis der Dringlichkeit und Wichtigkeit der Sendung enthalten. Es empfiehlt sich, den vollständig ausgefertigten Frachtbrief dem Ansuchen beizuschließen, um so mehr, als die Bewilligung auf dem Frachtbriefe selbst erteilt werden kann.

Insbesondere ist auch zu beachten, daß in Fällen von Verkehrsperren Transportbewilligungen auch für solche Güter erforderlich sind, die im Sinne der erlassenen Verordnungen nur nach Beibringung besonderer, von den zuständigen Behörden und Zentralen ausgefertigten Transportbescheinigungen zur Beförderung angenommen werden dürfen, da diese Bescheinigungen an sich die Eisenbahn noch nicht zur Annahme des Gutes verpflichten und noch keine Berechtigung zur Beförderung über gesperrte Strecken geben. Da die Transportbewilligungen keine Gewähr für die Beistellung von Wagen bieten, müssen die Verfrächter von Wagenladungen auch darauf bedacht sein, die Zuweisung der erforderlichen Wagen durch rechtzeitige Bestellung bei der Versandstation zu erwirken. Auskünfte über die jeweiligen Verkehrsbeschränkungen erteilen die Versandstationen, jedoch nur in dem Sinne, ob ein bestimmter Transport zulässig ist oder nicht.

Transportbewilligungen für Zivilgüter.

Anfolge der Beschränkungen des Zivilgüterverkehrs, die durch die außergewöhnlichen Verhältnisse im Eisenbahnbetrieb zeitweise auf einzelnen Linien bedingt sind, werden nur Approbitionsgüter und gleich wichtige Bedarfsartikel zur Beförderung über gesperrte Strecken nach Maßgabe der Betriebsverhältnisse zugelassen. Andere Güter werden nur ausnahmsweise auf Grund besonderer Bewilligungen („Transportbewilligungen“) jener Verwaltung (Direktion), der die gesperrte Strecke untersteht, zur Beförderung angenommen. Abweichend hiervon ist für den Verkehr von österreichischen Stationen nach Galizien und der Bukowina zur Ausfertigung der Bewilligungen — soweit die gesperrten Strecken im Bereich der galizischen Direktionen und der Betriebsleitung Czernowitz liegen — ausschließlich die Staatsbahndirektion Krakau berufen. Derartige Transportbewilligungen werden nach Zulässigkeit der Betriebsverhältnisse nur dann ausnahmsweise erteilt, wenn die Beförderung der Sendung nachweisbar dringend und im öffentlichen Interesse gelegen ist.

Da einzelne Parteien Ansuchen um Erteilung von Transportbewilligungen für Zivilgüter irrtümlicherweise an die k. u. k. Zentraltransportleitung und sogar an Zentralstellen richten, die für den Eisenbahnbetrieb nicht zuständig sind, werden die Verfrächter in ihrem Interesse nachdrücklich aufmerksam gemacht, daß diese Bewilligungen ausschließlich von den oben bezeichneten Bahnverwaltungen (Direktionen) erteilt werden. Ansuchen um Transportbewilligungen sind somit ausschließlich unmittelbar oder im Wege der Versandstation an die zuständige Bahnverwaltung zu richten. Die Ansuchen müssen genaue Angaben über Art und Menge der Waren, die Versand- und Bestimmungsstation, die Zeit der Versendung sowie den Nachweis der Dringlichkeit und Wichtigkeit der Sendung enthalten. Es empfiehlt sich, den vollständig ausgefertigten Frachtbrief dem Ansuchen beizuschließen, um so mehr, als die Bewilligung auf dem Frachtbrief selbst erteilt werden kann.

Insbondere ist auch zu beachten, daß in Fällen von Verkehrsperren Transportbewilligungen auch für solche Güter erforderlich sind, die im Sinne der erlassenen Verordnungen nur nach Vorbringung besonderrer, von den zuständigen Behörden und Zentralen ausgefertigten Transportbescheinigungen zur Beförderung angenommen werden dürfen, da diese Bescheinigungen an sich die Eisenbahn noch nicht zur Annahme des Gutes verpflichten und noch keine Berechtigung zur Beförderung über gesperrte Strecken geben.

Da die Transportbewilligungen keine Gewähr für die Beistellung von Wagen bieten, müssen die Verfrächter von Wagenladungen auch darauf bedacht sein, die Zuweisung der erforderlichen Wagen durch rechtzeitige Bestellung bei der Versandstation zu erwirken. Auskünfte über die jeweiligen Verkehrsbeschränkungen erteilen die Versandstationen, jedoch nur in dem Sinne, ob ein bestimmter Transport zulässig ist oder nicht.

Die Donau als Verkehrsstraße.

Professor Dr. Franz Heiderich sprach am 11. d. in der Versammlung der k. k. Geographischen Gesellschaft in Wien über dieses höchst aktuelle Thema. Professor Heiderich zeigte, wie sehr der Donaustrom der mitteleuropäischen Landschaft eigenständig geworden und ihr große Flüge von physischer und kultureller Bedeutung aufgeprägt hat. Ueber die niedrigen Ufer der europäischen Hauptwasserscheide ist die südöstliche Abdachung der Donau innig verknüpft mit der nordwestlichen. So ist Mitteleuropa ein Januskopf mit einem östlichen und orientalischen Antlitz. Kein Stromgebiet der Erde hat so viele politische Umrainer wie die Donau. Das ist ein entschiedener wirtschaftsgeographischer Nachteil, solange die von der Donau berührten Staaten nicht zu einem Wirtschaftskörper mit gleichgerichteten Zielen zusammengeschlossen sind; es wurde das Interesse an dem Strome zersplittert, eine einheitliche Regulierung und eine großzügige Organisation der Schifffahrt verhandelt. Gegenüber den auf dem Wiener Kongreß (1815) vertretenen Tendenzen, die völlige Freiheit der Schifffahrt auf dem ganzen Lauf von Flüssen festzusetzen, die mehrere Staaten durchströmen, muß ein geographisches Naturrecht verfochten werden. Flüsse sind ein Teil der Landschaft, welche sie mitgebildet haben, sie sind kein internationales Gut, sondern sie gehören den Uferstaaten, die sie durchströmen, und gütliche Vereinbarungen können nur zwischen den Uferstaaten abgeschlossen werden; diese werden wieder durch einen Naturzwang zu solchen gedrängt, denn ein Strom bildet über alle politischen Grenzen hinweg ein einheitliches Ganzes, und jede natürliche oder künstliche Hemmung wirkt auf die ganze Lauffrede.

Wegen der von Rußland herbeigeführten Verhandlung des Sulinarmeres war die Frage der Donauschifffahrt auf dem Pariser Kongreß (1856) dringlich geworden. Oesterreich vertrat den Uferstaatenstandpunkt und wollte die mittlere und obere Donau von den Verhandlungen ausgeschaltet wissen. Damit hat es zwar bei den Mächten, die eine völlige Internationalisierung anstrebten, nicht Anerkennung gefunden, aber doch erreicht, daß neben der europäischen Donaukommission, die ausschließlich die Mündung zu beaufsichtigen und in einem für die Schifffahrt bestmöglichen Zustande erhalten sollte, eine Uferstaatenkommission eingesetzt wurde, die alle Schifffahrtsangelegenheiten des ganzen Stromes einheitlich und dauernd behandeln und nach Auflösung der europäischen Donaukommission auch die Mündungen überwachen sollte. Leider ist die Uferstaatenkommission infolge Einwirkung fremder Mächte zu keinem Einvernehmen gekommen und ganz in den Hintergrund getreten, während die anfänglich nur kurz befristete europäische Donaukommission (der Oesterreich, Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Italien, Türkei und seit 1878 auch Rumänien angehören) weiterbesteht. Bei den künftigen Friedensverhandlungen muß die europäische Donaukommission aufgelöst und ihre Agenden müssen der wieder zum Leben erweckten Uferstaatenkommission übergeben werden. Damit sind die Engländer, Franzosen und Italiener von der unteren Donau entfernt.

Nicht geringere Wichtigkeit hat die Frage des Eisernen Tores. Die dort von Ungarn mit europäischem Mandat durchgeführte Regulierung hat leider zu keinem vollen Erfolg geführt, wohl aber eine neue Belastung der Schifffahrt durch die Höhe der von Ungarn erhobenen Abgaben gebracht. Diese Abgaben fördern die Ablenkung des Schiffsverkehrs zum Meere und vielleicht ist Ungarn in seinem eigensten Interesse zur Aufhebung dieser Abgaben (gegen eine Entschädigung für die Baukosten von 45 Millionen Kronen seitens der Uferstaaten) um so eher bereit, als es durch sie kaum ein einprozentige Verzinsung des Baukapitals erräthte. Auch weitere Regulierungen des Eisernen Tores müssen ins Auge gefaßt werden, um jederzeit eine Fahrwassertiefe von zwei Meter zu haben, die im walachischen und ungarischen Tiefland sich überall findet und an deren Erreichung auch die Stromregulierungen in Oesterreich und Bayern arbeiten. Trotz der bestehenden natürlichen und künstlichen Hemmnisse hat sich, wie der Vortragende an der Hand eines reichen statistischen Materials über die Schifffahrtsgesellschaften und den Warenverkehr zeigt, der Verkehr in den letzten Jahrzehnten gewaltig gehoben und eine riesige Steigerung ist durch die neuen Ziele mitteleuropäischer Wirtschafts- und Kulturpolitik nach den Baltanländern und nach

Borderasien hinein zu gewärtigen. Mit allen Kräften muß die möglichste Verbilligung der Frachttarife auf der Donau angestrebt werden, um der Konkurrenz der Seefrachten zu begegnen. Das wird sich erzielen lassen durch Organisationen und Zusammenschluß der Schifffahrtsgesellschaften, durch ein kräftiges Zusammenwirken mit den Eisenbahnverwaltungen in kombinierten Tarifen, vor allem aber durch entsprechende Kanalverbindungen mit den norddeutschen Strömen und mit dem Rhein, wodurch die Donau aus ihrer verkehrsgeographischen Isolation befreit werden wird. Die Kanäle werden auch die beste und vollkommenste Ausnützung der Schiffsgesäße sichern. Wie schon G. Sag aufmerksam machte, könnte ein durch Kanäle verbundenes Wasserstraßensystem gegen wirtschaftliche Feindseligkeiten fremder Staaten ein mächtiges handelspolitisches Instrument sein, auf welchem man dem Import des Gegners durch entsprechend hohe Gebühren zu bekämpfen vermöchte. Nirgends können alle auf Hebung des Donauverkehrs hinzielenden Bestrebungen stärkeren Widerhall finden als in Wien, das bei Ausbau der Kanäle durch seine verkehrsgeographische Lage berufen erscheint, einer der größten Binnenhäfen der Erde zu werden.

Dem Vortrage wohnten bei: Der Protektor der k. k. Geographischen Gesellschaft Erzherzog Leopold Sabator, der bayerische Gesandte Baron Tucher, Minister a. D. Dr. Baerzreiter, Vertreter mehrerer Ministerien und der Reichshaupt- und Residenzstadt Wien, Direktor Bardas und andre.

Die Frachtenkonjunktur im Seeverkehr und die inländische Schifffahrt.

Wien, 17. April.

Der Rechnungsjahresbericht der Navigazione Libera Triestina für das Jahr 1915 führt über die Frachtenkonjunktur im Seeverkehr und die Wirkung auf die inländische Schifffahrt folgendes aus: Der Stillstand im Schiffsneubau sowie die Vernichtung vielen Schiffsraumes beeinflussen in günstiger Weise den Schiffswert. Die Preise der Schiffe, welche im Betriebe stehen, haben ein sehr hohes Niveau erreicht und dies dürfte auch seine Rückwirkung auf den Wert unserer Dampfer haben. Dementsprechend haben gegenwärtig die Frachten eine nahezu fabelhafte Höhe erreicht und dieses Niveau dürfte sich kaum senken, bevor entsprechend neuer Schiffsraum zur Verfügung stehen wird. Die enormen Gewinne, welche derzeit jene aufweisen, für die das Meer frei ist, werden die betreffenden Reeder zu weiteren Investitionen, beziehungsweise Vermehrungen der eigenen Flotte veranlassen, wodurch es notwendig ist, daß unsere Marine — soll sie nicht in ihrer Entwicklung unterbunden werden — nach Kriegsende keine beeinträchtigenden Maßnahmen in der Bewegungsfreiheit erfahre, um sodann mit voller Wirkung den Platz einnehmen zu können, auf den sie Anspruch hat. Das Handelsministerium und die Seebehörde haben ihre Bemühungen, unsere Aufgaben zu erleichtern, von Anbeginn des Krieges in wohlwollender Weise eingesetzt. Unsere aufstrebende Industrie ist durch die Ereignisse härter getroffen worden, als jede andere, sie ist nicht in der Möglichkeit, sich der Kriegswissenschaft anzupassen. Sie erträgt mit Geduld diese ihre Lage, hofft aber andererseits vertrauensvoll auf eine Entschädigung durch die kommende Friedensarbeit und ebenso darauf, daß die Re-

gierung in wirksamer Weise Vorkehrungen treffen werde, daß das Vermögen an Schiffen keine Einbuße erleide.

Die Bilanz der Navigazione Libera Triestina für das Jahr 1915 schließt mit einem Verlust von 595.146 L. Der Gewinnvortrag aus dem Vorjahre von 287.490 L. wird aufgehoben, so daß der Verlustvortrag auf das heurige Jahr 307.656 L. bedeutet. Die Betriebseinnahmen des Jahres 1915 stellen sich auf 643.421 L., wozu noch Zinseneinnahmen von 76.023 L. treten. Die Betriebsauslagen betragen 731.368 L., die Generalspesen 81.927 L.; an den Werten der Flotte wurde wie in Friedenszeiten eine Abschreibung von 5 Prozent mit 501.305 L. vorgenommen. Die Einnahmen stammen, da die Flotte zur Unfähigkeit verurteilt war, teils aus früheren Geschäften, teils aus Subventionen. Eine Dividende wird nicht gezahlt. Im vorigen Jahre war eine 4prozentige Dividende von 16 L. verteilt worden. Für Rechnung der Gesellschaft sind auf einheimischen Werften beim Stabilimento Tecnico zwei weitere Schiffe in Auftrag gegeben worden und es sind im ganzen sechs Dampfer im Bau. Die Flotte der Gesellschaft wird dann aus 16 Dampfern mit 116.330 Tonnen und einem Durchschnittsalter von vier Jahren bestehen. Es wird bemerkt, daß diese bedeutende Vermehrung des Schiffsraumes an der Schwelle der Erhöhung der Preise auf dem Weltmarke einen bemerkenswerten Vorteil bedeutet. Drei Dampfer der Gesellschaft, die in italienischen Häfen vom Kriege überrascht worden waren, wurden von den italienischen Behörden mit Beschlagnahme belegt und auf Grund einer nach dem Kriege zu zahlenden Entschädigung requiriert. Die Waren auf diesen Dampfern wurden beschlagnahmt. Die Reserven der Gesellschaft betragen am Ende des Jahres 1915 insgesamt 5.587 Millionen Kronen bei einem Kapital von 10 Millionen Kronen. Die Dampfer stehen mit 10 Millionen Kronen zu Buch; dazu kommen noch Vorschiffe auf Dampfer im Bau mit 1,5 Millionen Kronen.

Donauregulierungs-Kommission.

Auszug aus dem Protokolle der am 6. April 1916 stattgehabten Vollversammlung.

Am 6. April 1916 fand eine Vollversammlung der Donauregulierungs-Kommission unter dem Voritze des k. k. Statthalters in Niederösterreich statt.

Vorerst machte der Vorsitzende Mitteilungen über einige Änderungen im Personale des Bureaus der Kommission, ferner davon, daß nach Überwindung entgegenstehender, nicht geringer Hindernisse der Betrieb der von der Donauregulierungs-Kommission erbauten Speicheranlagen mit dem 30. März 1916 aufgenommen wurde.

Sodann wurde das Präliminare der Kommission für das Jahr 1916 genehmigt. Nach demselben wird sich die Bautätigkeit im laufenden Jahre wieder hauptsächlich auf die Förderung des Umbaues der Kaiser Franz Josef-Brücke erstrecken. Im übrigen werden nur die unumgänglich notwendigen Regulierungs- und Erhaltungsarbeiten ausgeführt werden.

Im Laufe der Präliminarverhandlung stellte das Kommissionsmitglied Ober-Kurator Steiner den Antrag, daß die Bau-Direktion und das administrative Bureau der Kommission zur Erstattung eines Berichtes über die in Deutschland zur Erbauung gelangenden Kanäle, welche die Verbindung mit der Donau herstellen, beauftragt werden.

Ein weiterer von dem genannten Kommissionsmitgliede gestellter Antrag geht dahin, unter Umgangnahme der seinerzeit für die Gewinnung eines Projektes über die Verbesserung des Hochwasserschutzes von Wien beschlossenen Ausschreibung eines Wettbewerbes die Bau-Direktion zu beauftragen, ein Projekt zur Beschlußfassung der Donauregulierungs-Kommission zu unterbreiten, das mit möglichst geringem Kostenaufwande einerseits die Abfuhr eines Hochwassers von 14.000 m³ pro Sekunde vorsieht, gleichzeitig jedoch darauf Rücksicht nimmt, daß die linksufrigen Donaugemeinden an die Donauwasserstraße angeschlossen werden.

Ferner wurde über die anlässlich der Einführung des Regiebaubetriebes notwendigen Einrichtungen Beschluß gefaßt und hiebei hauptsächlich auf die Versorgung der Kommission mit den zur Ausführung notwendigen Steinen Bedacht genommen. In dieser Richtung wurde beschloffen, Steinbrüche teils zu pachten, teils anzukaufen.

Sodann wurde der Abverkauf von Gründen des Donauregulierungsfonds, angrenzend an die neue Kühl- und Gefrieranlage der Gemeinde Wien, an diese beschloffen. Die Gemeinde benötigt diese Gründe im Ausmaße von rund 9400 m² für eine Geleiseanlage und für die Rampe einer in Zukunft notwendig werdenden Brücke über die Donau.

Im Zusammenhange mit dieser Grundtransaktion mit der Gemeinde wurden auch einige kleinere andere Grundtransaktionen erledigt.

Einen weiteren Punkt der Tagesordnung der Plenarversammlung bildete die Beschlußfassung über die von der Staatsbahnverwaltung in Aussicht genommene Errichtung eines Massengüterbahnhofes auf Donauregulierungsfondsgründen im Erdbergermaiß.

Diese Gründe wurden seinerzeit von der Kommission im Hinblick auf den durch die Errichtung des Donau-Oberkanales zu erwartenden gesteigerten Wasserverkehr für Umschlagzwecke, insbesondere für Kohle, in Aussicht genommen.

Da diese Absicht bisher mangels Erfüllung der Voraussetzung nicht verwirklicht werden konnte, besteht kein Anstand, den seitens der Staatsbahnverwaltung benötigten Grund, welcher ungefähr die kanalabwärts gelegene Hälfte des der Kommission eigentümlichen Grundkomplexes am Erdbergermaiß darstellt, an die Staatsbahnverwaltung zu dem gedachten Zwecke zu verpachten und wurde auch in dieser Richtung seitens der Kommission Beschluß gefaßt.

Den von der Kommission beschäftigten Privatbediensteten wurden Kriegszulagen nach Analogie der den Staatsbediensteten gewährten Zulagen zuerkannt.

Schließlich wurden einige kleinere Angelegenheiten erledigt.

Der Wasserweg vom Rhein zur Donau.

Die Wiener Tagung.

In der letzten Sitzung des Wiener Gemeinderates wurde auf Antrag des Bürgermeisters Dr. Weiskirchner der Beschluß gefaßt, eine Tagung der Donaustädte aus Deutschland und Oesterreich-Ungarn zur Beratung des Rhein-Donau-Kanals nach Wien einzuberufen. Der Bürgermeister bezeichnete in Uebereinstimmung mit allen Parteien des Gemeinderates die Ausgestaltung des mitteleuropäischen Wasserstraßennetzes als eine Kulturfrage ersten Ranges. Was will, sagte der Bürgermeister, Frankreich, Italien und England auf der Donau mitreden? Die Donau ist die Straße Oesterreich-Ungarns und Deutschlands nach Südosten, und da haben nur die verbündeten Centralmächte, nur die Donauuferstaaten mitzureden, und es muß mit Nachdruck gesagt werden: unser ist die Wasserstraße von Westen nach Südosten, und wir wollen sie benutzen.

Dieser Gedanke findet auch in den nachfolgenden Depeschen ihren Ausdruck, in denen die Oberhäupter der an der Wasserstraßenfrage interessierten Städte über unsre Anfrage ihre Stellungnahme bekunden.

Der Bürgermeister von Preßburg.

Preßburg, 17. April.

In voller Würdigung der volkswirtschaftlichen Bedeutung der Donau-Rhein-Wasserstraße begrüße ich den auf Anregung des Herrn Bürgermeisters Excellenz Dr. Weiskirchner gefaßten Beschluß des Gemeinderates der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien freudigst, und wird meine Stadtgemeinde, auch im Bestreben, ihre den Donauverkehr betreffenden Ansprüche geltend zu machen, auf Einladung an der einzuberufenden Tagung der Donaustädte bereitwillig teilnehmen.

Bürgermeister Brolly

Der Oberbürgermeister von Stuttgart.

Stuttgart, 17. April.

Der Donau schlummernde Kräfte weckte der Krieg. Sie nützen, dem Feind zum Verdruß, uns zum Gedeihen, sei fester Wille aller. Ziel und Richtung gebe dem Werk der Städte Tagung.

Oberbürgermeister Lautenschlager.

Der Oberbürgermeister von Mainz.

Mainz, 17. April.

Ich halte die Herstellung einer Großwasserstraße Rhein-Main-Donau für ein Lebensinteresse der Mittelmächte im Krieg und Frieden und bin gern bereit, alle dahingehenden Schritte zu unterstützen.

Oberbürgermeister Dr. Göttelmann.

Der Oberbürgermeister von Ulm.

Ulm, 17. April.

Bürgermeister Dr. Weiskirchner's Rede wird ein mächtiges Echo in deutschen Landen finden. Freie Bahn für die Schifffahrt vom Schwäbischen bis zum Schwarzen Meer! Wie vorm Feind, so im Wirtschaftsleben: Schulter an Schulter, Hand in Hand!

Oberbürgermeister Dr. v. Wagner.

Der Bürgermeister von Donaueschingen.

Donaueschingen, 17. April.

Ein besserer Ausbau unsrer Ost-Westverbindungen zu Wasser und zu Lande ist lange schon das Ziel großer und kleiner Städte am Oberrhein und im Donauquellgebiet. Es ist vielleicht ein Ausfluß deutscher

Eigenart, daß erst die Erschütterungen der Weltwirtschaft auf die Ausführung dieser Kommunikationen drängen lassen. Was die Fachleute für die Verbindung Rhein-Donau vermögen, dürfen die Regierungen auch als wirtschaftlich unmittelbar einträglich fordern. Die Städte sind zur Unterstützung in der Volksvertretung und mit Selbopfern bereit! Das Ziel ist keineswegs, etwa geschlossene Handelsstaaten zu schaffen! Der Kanalplan stärkt die Mittelmächte zur kräftigen Entfaltung nach außen. In der ersten Tagung in der von Geschichte, Poesie und Siegesglanz umwobenen einzigen Kaiserstadt wird die kleinste unter den Fürstenstädten an der Donau vertreten sein und sendet allen Ihren Lesern ein treuherzig Grüß Gott von der Quelle durch!

Bürgermeister Schoen.

18. IV. 1916

Budapest, 17. April.

(Die Sicherung des Kohlenbedarfes der Staatsbahnen.) Die königlich ungarischen Staatsbahnen haben ihre am 1. April l. J. abgelaufenen Verträge für die Lieferung preussischer Kohle jetzt erneuert. Es hat sich hierbei um ein Gesamtquantum von 815.000 Tonnen gehandelt, deren Lieferung zum überwiegenden Teile den Berliner Firmen Em uel Friedländer u. Komp. und Casar Wollheim übertragen wurde, während kleinere Posten bei den Firmen Gebrüder Gutmann und D. Berl. Wien, sowie bei der Firma Gebrüder Steiniz in Breslau bestellt wurden. Die Einheitspreise der abgeschlossenen Kohlenmengen sind naturgemäß höher als die in Friedenszeiten festgesetzten Einheitspreise waren, doch sind sie wesentlich niedriger als die heutigen Marktpreise, die sogenannten Listenpreise. Das ist namentlich deshalb von Bedeutung, weil bekanntlich mehrere Kohlenlieferungsfirmen von den königlich ungarischen Staatsbahnen für diejenigen durch die Valutadifferenz entstandenen großen Verluste, die sich bei den vor dem Kriege abgeschlossenen und auf Kronenwährung lautenden Verträgen betreffend die Lieferung von preussischer Kohle ergaben, eine Entschädigung verlangt haben. Die königlich ungarischen Staatsbahnen haben sich jedoch der Erfüllung dieser Forderung wie bisher auch jetzt mit vollem Erfolg verschlossen. Der jetzt abgeschlossene Vertrag lautet auf drei Jahre. Hinsichtlich eines gewissen Quantum besteht jedoch für das zweite, hinsichtlich des ganzen Quantum aber für das dritte Vertragsjahr die optionsweise gestellte Bedingung, daß sofern während der Vertragsdauer preussisch-schlesische Kohle von anderer Seite billiger offeriert würde und die vertragsmäßigen Lieferanten ihre Preise dementsprechend nicht ermäßigen wollten, den königlich ungarischen Staatsbahnen das Recht zusteht, die vertragsmäßige Menge entsprechend zu reduzieren, beziehungsweise den Bedarf anderweitig zu bestellen. Anlässlich des Vertragsabschlusses wurde auch die wichtige Frage der rückständigen Kohlenmengen gelöst. Bekanntlich sind die preussisch-schlesischen Kohlenlieferungs-Firmen im vorigen Jahre mit großen Mengen im Rückstande geblieben. Es kam nun eine Vereinbarung zustande, wonach die Firmen unter Zugrundelegung von 70 Prozent der vertragsmäßigen Mengen des Jahres 1915 und von 100 Prozent des heurigen Quantum die rückständigen Kohlenmengen zu den billigeren, in Kronenwährung festgelegten Preisen des abgelaufenen Vertrages, nachzuliefern verpflichtet sind. Hinsichtlich der Sicherstellung des Bedarfes an österreichischer oder heimischer Kohle hat es neuerlicher Vereinbarungen derzeit nicht bedurft, da mit den großen Kohlenbergwerks-Gesellschaften zum Teile noch langfristige Lieferungsverträge bestehen. Schließlich sei noch bemerkt, daß die königlich ungarischen Staatsbahnen außer preussischer, österreichischer und ungarischer Kohle noch täglich 135 Waggon russisch-polnischer Kohle des Dombrovaer Reviers erhalten, die sich bei der Lokomotiveheizung und auch als Hausbrandkohle vollständig bewährt hat.

18. IV. 1916

* **Der Osterverkehr auf der Staatsbahn.** Mit Rücksicht auf die bestehenden außergewöhnlichen Verkehrsverhältnisse kann für die kommenden Osterfeiertage mit besonderen Vorfragen zur Bewältigung des zu gewärtigenden starken Personenverkehrs nicht gerechnet werden. Hierauf wird das Publikum mit dem Bemerken aufmerksam gemacht, daß während der Osterfeiertage die Beförderung von Zivilreisenden nur nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Betriebsmittel stattfinden und eine Gewähr für die unbedingte Beförderung nicht geboten werden kann. Eine Freihaltung von Wagen oder Wagenteilen ist ausgeschlossen.

„Automnibusse“ Wien-Buda- pest.

Ihre baldige Einführung geplant.

Kürzlich war von der Einführung eines regelmäßigen Luftverkehrs Wien-Budapest die Rede und es wurden dabei in diesem Blatt von sachmännlicher Seite Bedenken über die Durchführbarkeit für die nächste Zukunft geäußert; Bedenken, die sich auf den Mangel einer genügenden Sicherheit und darauf bezogen, daß die Flugzeugfabriken jetzt begreiflicherweise mit Arbeit überhäuft sind. Nun taucht die Nachricht in einer bestimmteren Form neuerlich auf, aber auch jetzt ist sie nicht danach, um die erwähnten Bedenken zu zerstreuen. Aus B u d a p e s t, 17. d., wird uns telegraphiert:

Wie verlautet, wird die Flugzeug- und Motorenfabrik A.-G. „Ungarischer Lloyd“, deren Fabrik sich in U t o d befindet, schon in der nächsten Zeit einen r e a e l m ä t t e n

Flugzeugverkehr zwischen Budapest und Wien einrichten.

Die Dauer der Fahrt ist auf zwei Stunden festgesetzt. Jede Fahrt wird etwa 250 Kronen für die Person kosten.

18. VII. 1916

43

* (Osterverkehr auf den Linien der k. k. österreichischen Staatsbahnen.) Wir erhalten die folgende Mitteilung: Mit Rücksicht auf die bestehenden außergewöhnlichen Verkehrsverhältnisse kann für die kommenden Osterfeiertage mit besonderen Vorjorgen zur Bewältigung der zu gewärtigenden starken Personenfrequenz nicht gerechnet werden. Hierauf wird das Publikum mit dem Bemerkten aufmerksam gemacht, daß während der Osterfeiertage die Beförderung von Zivilreisenden nur nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Betriebsmittel stattfinden, und eine Gewähr für die unbedingte Beförderung nicht geboten werden kann. Eine Reservierung von Wagen oder Wagenabteilen ist ausgeschlossen.

Eröffnung neuer Eisenbahnstrecken in Oesterreich und Ungarn.

Im Jahre 1915 wurden, insoweit infolge der kriegerischen Ereignisse eine halbwegs verlässliche Ermittlung möglich war, in Oesterreich und Ungarn im ganzen beiläufig 269,212 Kilometer neue Eisenbahnstrecken (gegen 386,240 Kilometer im Jahre 1914) mit 61 Stationen und Haltestellen fertiggestellt, beziehungsweise dem Verkehr übergeben. Von den neuen Strecken entfallen auf Oesterreich 10 Strecken mit beiläufig 44,596 Kilometer (gegen 162,336 Kilometer im Jahre 1914) und auf Ungarn 7 Strecken mit beiläufig 221,616 Kilometer (gegen 223,904 Kilometer im Jahre 1914). Zwischen der Bukowina und Ungarn wurde für militärische Zwecke eine neue Verbindung über Dorna Bálgh hergestellt. In Oesterreich wurde der elektrische Betrieb auf folgenden neu eröffneten Bahnstrecken eingeführt: Auf der am 1. Jänner eröffneten Teilstrecke der Brünner elektrischen Straßenbahn 1,220 Kilometer, auf der am 3. April eröffneten Geleiseverbindung in der Badenistrasse der Prager städtischen Straßenbahnen 0,338 Kilometer, auf den am 1. Mai und 6. September eröffneten Strecken der städtischen Straßenbahnen in Aussig 4,400 Kilometer, auf der am 13. April für den Frachtenverkehr der Militärverwaltung eröffneten Teilstrecke Ludwig Viktorplatz—Hofstallgasse der Salzburger Straßenbahnen 0,518 Kilometer, auf den am 6. Oktober und 22. Dezember eröffneten Teilstrecken der Wiener städtischen Straßenbahnen 1,800 Kilometer, zusammen 8,276 Kilometer.

Donauregulierungskommission.

Am 6. d. fand eine Vollversammlung der Donauregulierungskommission unter dem Vorsitz des Statthalters Dr. Freiherrn v. Veleben statt. Vorerst machte der Vorsitzende Mitteilungen über einige Aenderungen im Personal des Bureaus der Kommission, ferner davon, daß nach Ueberwindung entgegenstehender nicht geringer Hindernisse der Betrieb der von der Donauregulierungskommission erbauten Stationsanlagen mit dem 30. März aufgenommen wurde. Sodann wurde das Präliminare der Kommission für das Jahr 1916 genehmigt. Danach wird sich die Bautätigkeit im laufenden Jahre wieder hauptsächlich auf die Förderung des Umbaues der Kaiser Franz Josefbrücke erstrecken. Oberbaurat Steiner stellte den Antrag, daß die Baudirektion und das administrative Bureau der Kommission zur Erstattung eines Berichtes über die in Deutschland zur Erbauung gelangenden Kanäle, die die Verbindung mit der Donau herstellen, beauftragt werden. Ein weiterer Antrag geht dahin unter Umgangnahme der seinerzeit für die Gewinnung eines Projektes über die Verbesserung des Hochwasserschutzes von Wien beschlossenen Ausschreibung eines Wettbewerbes die Baudirektion zu beauftragen, ein Projekt zur Beschlußfassung der Donauregulierungskommission zu unterbreiten. Sodann wurde der Abverkauf von Gründen des Donauregulierungsfonds, angrenzend an die neue Kühl- und Gefrieranlage der Gemeinde Wien, an diese beschloffen. Die Gemeinde benötigt diese Gründe im Ausmaß von rund 9400 Quadratmeter für eine Gleisanlage und für die Rampe einer in Zukunft notwendig werdenden Brücke über die Donau. Ein weiterer Punkt der Tagesordnung war die Beschlußfassung über die von der Staatseisenbahnverwaltung in Aussicht genommene Einrichtung eines Massengüterbahnhofes auf den Donauregulierungsfondsgründen in der Erdbergergegend. Diese Gründe wurden seinerzeit von der Kommission im Hinblick auf den durch die Errichtung des Donau-Oder-Kanals zu gewärtigenden gesteigerten Warenverkehr für Umschlagzwecke, insbesondere für Kohle, in Aussicht genommen. Da diese Absicht bisher mangels Erfüllung der Voraussetzung nicht verwirklicht werden konnte, besteht kein Anstand, den seitens der Staatseisenbahnverwaltung benötigten Grund, der ungefähr die kanalwärts gelegene Hälfte des Grundkomplexes darstellt, an die Staatseisenbahnverwaltung zu dem gedachten Zweck zu verpachten. Den von der Kommission beschäftigten Privatbediensteten wurden Kriegszulagen nach Analogie der den Staatsbediensteten gewährten Zulagen bewilligt.

[Die Zukunft der Donau.] In der letzten Monatsversammlung der I. L. Geographischen Gesellschaft, der der Protektor der Gesellschaft Erzherzog Leopold Salvator, der bairische Gesandte Baron Tucher, Vertreter mehrerer Ministerien, der Stadt Wien und Verkehrsinstitute beiwohnten, sprach Professor Dr. Franz Heiderich, der schon wiederholt für den Ausbau der Wasserstraßen eingetreten ist, in anregender Weise über dieses aktuelle Thema. Gegenüber den auf dem Wiener Kongresse (1815) vertretenen Tendenzen, die völlige Freiheit der Schifffahrt auf dem ganzen Laufe von Flüssen festzusetzen, die mehrere Staaten durchströmen, muß ein geographisches Naturrecht verfochten werden. Flüsse sind ein Teil der Landschaft, welche sie mitgebildet haben, sie sind kein internationales Gut, sondern sie gehören den Uferstaaten, die sie durchströmen, und gütliche Vereinbarungen können nur zwischen den Uferstaaten abgeschlossen werden; diese werden wieder durch einen Naturzwang zu solchen gedrängt, denn ein Strom bildet über alle politischen Grenzen hinweg ein einheitliches Ganzes und jede natürliche oder künstliche Hemmung wirkt auf die ganze Laufstrecke. Wegen der von Rußland herbeigeführten Verhandlung des Sulina-Urnes war die Frage der Donauschifffahrt auf dem Pariser Kongresse (1856) dringlich geworden. Oesterreich vertrat den Uferstaatenstandpunkt und

wollte die mittlere und obere Donau von den Verhandlungen ausgeschlossen wissen. Damit hat es zwar bei den Mächten, die eine völlige Internationalisierung anstrebten, nicht Anerkennung gefunden, aber doch erreicht, daß neben der europäischen Donaukommission, die ausschließlich die Mündung zu beaufsichtigen und in einem für die Schifffahrt bestmöglichen Zustande erhalten sollte, eine Uferstaatenkommission eingesetzt wurde, die alle Schifffahrtsangelegenheiten des ganzen Stromes einheitlich und dauernd behandeln und nach Auflösung der europäischen Donaukommission auch die Mündung überwachen sollte. Leider ist die Uferstaatenkommission infolge Einwirkung fremder Mächte zu keinem Einvernehmen gekommen und in den Hintergrund getreten, während die anfänglich nur kurz berührte europäische Donaukommission (der Oesterreich, Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Italien, Rußland, Türkei und seit 1878 auch Rumänien angehören) weiterbesteht. England hat mit der Wucht seiner Seeschifffahrt sich inzwischen an der Donaumündung geradezu eine Monopolstellung geschaffen, den Verkehr von dem Strome weg über das Meer nach Westeuropa abgelenkt. Bei den künftigen Friedensverhandlungen muß die europäische Donaukommission aufgelöst und ihre Aufgaben müssen der wieder zum Leben erweckten Uferstaatenkommission übergeben werden. Damit sind die Engländer, Franzosen und Italiener von der unteren Donau entfernt. Nicht geringere Wichtigkeit hat die Frage des Eisernen Tores. Die dort von Ungarn mit europäischem Mandat durchgeführte Regulierung hat leider zu keinem vollen Erfolge geführt, wohl aber eine neue Belastung der Schifffahrt durch die Höhe der von Ungarn erhobenen Abgaben gebracht. Diese Abgaben fördern die Ablenkung des Schiffsverkehrs zum Meere und vielleicht ist Ungarn in seinem eigensten Interesse zur Aufhebung dieser Abgaben (gegen eine Entschädigung für die Baukosten von 45 Millionen Kronen seitens der Uferstaaten) um so eher bereit, als es durch sie kaum eine einprozentige Verzinsung des Baukapitals erreicht. Der Verkehr auf der Donau hat sich in den letzten Jahrzehnten gewaltig gehoben und eine riesige Steigerung ist durch die neuen Ziele mitteleuropäischer Wirtschafts- und Kulturpolitik nach den Balkanländern und nach Vorderasien hinein zu gewärtigen. Mit allen Kräften muß die möglichste Verbilligung der Frachttarife auf der Donau angestrebt werden, um der Konkurrenz der Seefrachten zu begegnen. Das wird sich erzielen lassen durch Organisation und Zusammenschluß der Schifffahrtsgesellschaften, durch ein kräftiges Zusammenwirken mit den Eisenbahnverwaltungen in kombinierten Tarifen, vor allem aber durch entsprechende Kanalverbindungen mit den norddeutschen Strömen und dem Rhein, wodurch die Donau aus ihrer verkehrsgeographischen Isoliertheit befreit werden wird. Nirgends können alle auf Hebung des Donauverkehrs hinielenden Bestrebungen stärkeren Widerhall finden, als in Wien, das bei Ausbau der Kanäle durch seine verkehrsgeographische Lage berufen erscheint, einer der größten Binnenhäfen der Erde zu werden.

[Todesfälle.] Kommerzialrat Jakob Brünauer, Begründer und Seniorchef der Firma J. Brünauer & Co., I. u. L. Hofsokoladefabrikanten, ist am 17. d. im 79. Lebensjahre gestorben. Die Beisetzung fand auf ausdrücklichen Wunsch des Verstorbenen in aller Stille statt. — Gestern ist hier der Hauptmannrechnungsführer d. R. Konstantin Bukovic gestorben. Die Leiche wird morgen Donnerstag um 1 Uhr in der Kapelle des Garnisonsspitals Nr. 1 eingesegnet und auf dem Zentralfriedhofe bestattet. — Herr Viktor Löbl, Gesellschafter der Firma Löbl & Stromos, ist hier gestorben. — In Goblons ist Herr Carl Steier, Exporteur, im 74. Lebensjahre gestorben.

[Sträfliche Verwendung von Brotgetreide als Futtermittel] Aus Altona wird gemeldet: Vor etwa einer Woche erschloß sich hier der Großkaufmann Heinrich Lange, Mithhaber der Firma J. P. Lange Söhne, Dampfmühlwerke in Altona. Wie jetzt bekannt wird, schwebte gegen Lange bei der Staatsanwaltschaft ein Strafverfahren, weil er, trotzdem er vielfacher Millionär war, aus Gewinnsucht eine Unmenge Brotgetreide, das ihm zum Vermahlen anvertraut war, als Futter verkauft hat. Man spricht davon, daß es sich um ein Quantum handelte, von dem die Bevölkerung Altonas wochenlang hätte leben können.

20. IV. 1916

67

Die Sommerzeit im Eisenbahndienst.

N Berlin, 19. April. (Priv.-Tel.) Zur Einführung der Sommerzeit hat die Kgl. Eisenbahndirektion Berlin an ihre Dienststellen eine Verfügung erlassen, nach welcher auf das am 30. April abends 11 Uhr zu gebende Uhrsignal sämtliche Stations-, Zimmer- und Taschenuhren um eine Stunde, d. h. auf 12 Uhr, vorgestellt werden sollen. Von da ab soll nur noch nach der neuen Zeit gerechnet werden. Für die Bahnunterhaltung und den Bahnbewachungsdienst sind folgende Maßnahmen angeordnet worden: Die bei der Bahnunterhaltung beschäftigten Personen müssen durch die Bahnmeistereien rechtzeitig von dem 11 Uhr abends erfolgten Vorrücken der Uhrzeit benachrichtigt werden. Für die Streckenarbeiter sind die Begehungszeiten im allgemeinen so zu bemessen, daß sie voraussichtlich eine Stunde einholen können, wenn es in der Nacht zum 1. Mai nötig sein sollte, um einen für die Rückfahrt zu benutzenden Zug auch nach Vorrückung der Uhrzeit noch zu erreichen. Wo dies auf Schwierigkeiten stoßen sollte, muß der betreffende Streckengang in jener Nacht entsprechend früher begonnen

werden. Gleisumbauten mit zeitweiliger Streckensperrung, bei denen durch das Vorrücken der Uhrzeit die für sie verfügbare Zeit gekürzt werden und dann nicht mehr ausreichen sollte, müssen in der Uebergangsnacht unterbleiben.

* **Kennlichmachung der Eisenbahnschranken bei Dunkelheit.** Zur Verhütung von Kraftwagenunfällen durch Anfahren an geschlossene, in der Dunkelheit nicht beleuchtete Bahnschranken hat das Eisenbahnministerium veranlaßt, daß die Schlagbäume der stärker befahrenen Straßen nach und nach durch Anbringung kleiner mit Glaslinsen versehener Scheinwerfer, sogenannter Sternreflektoren, bei Dunkelheit kenntlich gemacht werden. Diese Reflektoren werfen bei Annäherung von Kraftwagen den Schein der Wagenlaternen zurück, so daß bei geschlossenen Schranken zwei etwa achtzig Zentimeter voneinander entfernte rote Warnungssignale aufleuchten.

22. IV. 1916

Sommerzeit und Eisenbahn.

Zur Ueberleitung der Züge in die Sommerzeit in der Nacht vom 30. April zum 1. Mai wurden von den Eisenbahndirektionen Frankfurt und Mainz folgende Bestimmungen getroffen:

1. Diejenigen Züge, die nach dem alten Fahrplan am 30. April vor 11 Uhr abends ihre Zielstation erreichen, verkehren nach dem Winterfahrplan.

2. Die Züge, die nach dem neuen Fahrplan nach Mitternacht die Zugausgangstation verlassen, verkehren nach dem Sommerfahrplan.

3. Diejenigen Züge, die sowohl nach dem Winter- wie Sommerfahrplan vor Mitternacht beginnen, aber erst nach Mitternacht ihre Zielstation erreichen, verkehren in der Nacht vom 30. April zum 1. Mai, bezw. am 1. Mai in den neuen Fahrplänen.

So fahren ab: D-Zug 24 am 1. Mai um 12.52 nachts nach Heidelberg, Ankunft 2.19; Personenzug 972 am 30. April und 1. Mai um 9.39 abends nach Heidelberg, Ankunft 1.34; der Gegenzug 973 um 9.30 abends von Heidelberg, Ankunft 1.25 früh in Frankfurt, Zug 974, am 1. Mai um 12.13 nachts von Frankfurt nach Heppenheim, D-Zug 245 am 1. Mai um 8.55 früh nach Berlin, D-Zug 201 am 1. Mai um 12.19 nachts nach Berlin.

Der Wasserweg vom Rhein zur Donau.**Äußerungen des Bürgermeisters von
Rustschuk.**

Die Anregung des Bürgermeisters Dr. Weiskirchner bezüglich der Tagung der Vertreter der Donaustädte Deutschlands und Oesterreich-Ungarns zur Beratung des Rhein-Donau-Kanals hat, wie aus den uns zugekommenen und veröffentlichten Zuschriften der Oberhäupter der an der Frage interessierten Städte hervorging, einhellige Zustimmung gefunden. In folgender bemerkenswerter Weise äußerte sich der Bürgermeister von Rustschuk, Herr Georg Zw. Michailow, der gestern in Wien eintraf.

Die Verbindung des Rheins mit der Donau hat die Bedeutung einer Verbindung der Centralmächte mit Bulgarien. Der Hinweis auf diese Tatsache würde schon genügen, um dem Antrag des Bürgermeisters der Stadt Wien Dr. Weiskirchner, eine Tagung der Vertreter der Donaustädte zur Beratung des Projektes Rhein-Donau-Kanal nach Wien einzuberufen, auch in Bulgarien freudige Zustimmung zu sichern. Der direkte Wasserweg über die Donau nach Oesterreich-Ungarn und von der Monarchie nach dem Deutschen Reiche hat einen großen volkswirtschaftlichen Wert, der noch höher zu veranschlagen ist als der politische.

Wenn das Rhein-Donau-Kanalprojekt verwirklicht wird, und alle Anzeichen lassen die Ausführung hoffnungsvoll erscheinen, dann wird Bulgarien Vorteile haben, die es leichter und bedeutender kaum zu erwarten hätte. Wir werden unsere Bodenprodukte, die ein wichtiger Bestandteil unsres Volksvermögens bilden und die nicht minder wichtigen Ergebnisse unsrer Viehzucht in den Mengen, die nach Deckung des eigenen Bedarfes überflüssig sind, in die Centralmächte direkt über den Wasserweg exportieren können, billiger, zeitsparender und gefahrloser als auf dem bisher üblichen Seeweg. Die großen Mengen bulgarischen Getreides, die bis vor dem Krieg als angeblich rumänischer Provenienz auf dem offenen Seeweg über Antwerpen in die großen deutschen Häfen, namentlich nach Hamburg, gelangten, werden dann direkt über die Donau in das Innere Deutschlands gelangen. Andererseits werden auch die Centralmächte große Vorteile von dieser Verbindung auf dem Wasserweg haben. Bulgarien, das neben dem Getreide auch Rohstoffe, wie beispielsweise Schafwolle, in bedeutenden Quantitäten und besten Qualitäten liefern kann, ist ein ungemein großer Konsument in Industrieartikeln, Maschinen und Fertigfabrikaten der mannigfaltigsten Art, also ein Verbraucher, der zahlungskräftig ist. In letzter Hinsicht ist aber Bulgarien auch ein Vermittler, für den Export und Import der benachbarten Türkei und den nahen Orient, also ebenso in dieser Eigenschaft den Centralmächten von Nutzen, wenn der direkte Wasserweg durchgeführt worden ist. Die Bedeutung für das Land Bulgarien glaube ich mit diesen

knappen Ausführungen dargetan zu haben und es erübrigt mir noch die Bedeutung des zukünftigen Rhein-Donau-Kanals für einzelne bulgarische Städte, insbesondere für die Stadt Rustschuk, an deren Spitze ich zum drittenmal nach Ablauf der gesetzlichen Funktionsdauer gewählt wurde, und die ich auch im Parlament vertreten habe.

Der gleichen großen Sympathie wie in ganz Bulgarien erfreut sich des Rhein-Donau-Kanal-Projekt in Rustschuk; mit vollem Recht, wie ich hinzufügen darf, denn die Vorteile für die Stadt liegen viel zu klar zutage, um übersehen zu werden. Schon heute ist Rustschuk, obwohl mit 50,000 Einwohnern, die dritte Stadt des Landes, dennoch die erste und wichtigste Handelsstadt des Königreiches. Diese Stellung verdankt sie ihrer Lage an der Donau, längs der sich die prächtigen, mit den modernsten technischen Einrichtungen ausgestatteten Hafenanlagen hinziehen. Auch die vollständig ausgebauten Bahnverbindungen erleichtern den Verkehr mit dem Hinterlande, dem Inneren Bulgariens nach jeder Richtung und der benachbarten Türkei. Die Stadt hat eine modernen Grundsätzen vollauf entsprechende Wasserleitung, die sehr gut funktioniert. Trotz des Krieges wurde eine große Elektrizitätsanlage hergestellt, die in den nächsten Wochen ihre Tätigkeit beginnt und die Stadt mit elektrischem Licht versorgen wird. Auch für gute sanitäre Verhältnisse ist Bedacht genommen; in allernächster Zeit wird die Ausschreibung der Arbeiten für die Kanalisierung der Stadt stattfinden, die nach dem Plan des Leipziger Professors und Baurates Genzmer durchgeführt werden. Die meisten Einrichtungengegenstände für diese Werke, namentlich alle Maschinen, wurden aus Oesterreich-Ungarn und Deutschland bezogen. In Rustschuk haben alle Banken und Großhändler Bulgariens ihren Sitz, und die ausländischen großen Firmen, die mit dem Lande Handelsverbindungen unterhalten, haben hier Niederlassungen oder Zweiganstalten. Unter diesen Ausländern sind die Oesterreicher in der Mehrheit.

Wenn der Rhein-Donau-Kanal vollendet und dem Verkehr übergeben sein wird, wird Rustschuk in seiner Entwicklung einen raschen Aufschwung nehmen, denn die Stadt wird der bedeutendste Umschlagplatz auf der unteren Donau sein und handelspolitische Wichtigkeit erlangen.

Nach Rustschuk wird die Stadt Kom-Balanka, die heute 6000 Einwohner hat, schon wegen ihrer Bahnverbindung mit der Hauptstadt Sofia von dem Rhein-Donau-Kanal wirtschaftlichen Nutzen haben.

In Bulgarien besteht das Bestreben, die Donau in schiffahrtspolitischer Hinsicht zu nationalisieren. Nur die Schiffe derjenigen Länder, die an die Donau grenzen, sollen das Recht haben, den Strom für ihre Handelszwecke auszunutzen, also Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Rumänien und Bulgarien. Dazu bedarf aber Bulgarien einer eigenen Handelsflotte, an der es bisher vollständig mangelt. Die schon vor Jahren entstandenen diesbezüglichen Projekte hat der Krieg nicht ausführen lassen. Jetzt aber hat es den Anschein, als ob die Gründung einer nationalen Schifffahrt in Bulgarien bevorstehe.

Auf meinen Reisen in Deutschland habe ich überall gefunden, daß man den Plan eines Rhein-Donau-Kanals sehr ernst würdigt und seine Ausführung so bald als möglich wünscht. Ich freue mich, daß auch in Oesterreich-Ungarn diese Uebereinstimmung besteht, daß der Bürgermeister von Wien eine Tagung einzuberufen beabsichtigt, und ich werde meine Anwesenheit in Wien bemühen, um auch als Vertreter der Stadt Rustschuk unserer Zustimmung Ausdruck zu geben.

Die Zukunft des Donauverkehrs.

Von Josef Szterenyi,

Geheimer Rat

Staatssekretär a. D.

Der ehemalige Staatssekretär im ungarischen Handelsministerium, Geheimer Rat Josef Szterenyi, hatte die Liebeshwürdigkeit, sich mehreren Budapestiner Vertretern gegenüber in der nachstehenden interessanten Weise über die Donaufrage zu äußern.

Die Donaufrage wird zweifellos bei den Friedensverhandlungen zur Sprache kommen und einer neuen Regelung zugeführt werden. Sie bildet einen wichtigen Bestandteil der künftigen mitteleuropäischen Wirtschaftspolitik und hat sowohl rechtliche wie wirtschaftliche Seiten. Die Rechtslage bezieht sich auf die absolute Sicherung der Freiheit der Donauvölker, welche in diesem Kriege infolge der Haltung Serbiens unterbunden war. Auch muß die Frage geregelt werden, ob und inwieweit nicht Uferstaaten — wie dies heute der Fall ist — in der Donaukommission Platz nehmen und somit bei der Frage zu Wort kommen können. Es handelt sich darum, Gewähr zu verschaffen, daß an der Donaufrage nur Donauländern mitzusprechen dürfen und somit die ganze Struktur der Donaukommission eine andere werden muß. In diesem Punkte werden wir mit Oesterreich und betreffend die obere Donau mit Deutschland das ausschlaggebende Wort in der Donaufrage zu sprechen haben. Denn außer uns dürften nur mehr Bulgarien und Rumänien und zufolge seiner Interessen an den Teilen der Deltamündungen auch Rußland zu Worte kommen. Die Donauakte müssen daher eine gründliche Aenderung erfahren. Hier ist noch der Restfragen des ganzen Gebietes des Binnenschiffahrtstrecht zu erwähnen, das heute, bei uns wenigstens, auch nicht geregelt ist, während das Deutsche Reich diesbezüglich moderne Maßregeln aufgestellt hat. Auch ein Problem, das bei den Friedensverhandlungen eine Rolle spielen dürfte! Aber unzweifelhaft wird selbst die Schiffbarkeit der Donau zur Sprache kommen, namentlich die weitere Regulierung der oberen Donau ist eine deutsche, teilweise auch eine österreichische Aufgabe, nicht minder die weitere Regulierung der ungarischen Donau mit dem Eisernen Tor, und schließlich die Regulierung der rumänischen Donau, um die heute noch leider genug oft vorhandenen Schiffsfahrts Hindernisse zu beseitigen. Ist es doch zur Genüge bekannt, daß die Schifffahrt in manchen Strecken der Donau zufolge des niederen Wasserstandes und infolge natürlicher Hindernisse gefährdet oder unmöglich gemacht wird. Diese Hindernisse bestehen übrigens mehr auf der oberen und auf der mittleren Donau, als auf der unteren Donau, wo zwar die natürlichen Hindernisse in viel größerem Umfange bestehen, aber demgegenüber der Wasserstand naturgemäß ein viel größerer ist und demzufolge die Schwierigkeiten auch geringer sind.

Ungarn hat seine vom Berliner Kongreß übernommene Verpflichtung betreffend die Regulierung des Eisernen Tores in vollem Maße erfüllt. Wenn trotzdem dorkselbst noch immer gewisse Schwierigkeiten bestehen, so stammen diese Schwierigkeiten zumeist aus natürlichen Hindernissen, die über dem Eisernen Tor entstanden sind und einer ganz selbständigen Regelung bedürfen. Viele neue Millionen werden da wieder nötig sein, um auch diese Hindernisse zu beseitigen. Die Hydrotechnik wird vor neue Aufgaben gestellt werden, sie wird unzweifelhaft aber auch diese ebenso lösen, wie die Regulierung des Eisernen Tores auch durchgeführt worden ist. Aber die neuen Opfer müssen in Zusammenhang gebracht werden mit den Opfern, die die anderen Staaten zu bringen haben werden, um auch ihre Donauströme ganz frei zu machen. Dem muß die Erbringung des schon erwähnten Binnenschiffahrtsrechtes vorausgehen, dem sich alle Staaten gleichmäßig unterwerfen müssen. Denn es geht doch nicht an, daß dem einen Teile Verpflichtungen auferlegt werden, wenn nicht auch die anderen Teile ihre Pflicht erfüllen und wenn damit nicht gleichzeitig die ganze Rechtsfrage gelöst wird. Diese meine Bemerkung bezieht sich insbesondere auf Rumänien, das an der Donaufrage stark interessiert ist, aber das Schiffsfahrtsstatut, das die Donaukommission auf Grund des Londoner Vertrages feststellte, bisher nie anerkannt hat, so daß ein einheitliches Schiffsfahrtsrecht nicht ermöglicht war.

Wen jetzt hat die Donau ganz besondere Bedeutung gewonnen, ich meine durch den Krieg. Durch die Abschließung der See durch England wurde Deutschland in seiner Lebensmittelversorgung gefährdet. Die Ausnahmszustände der Entente ist zwar völlig gescheitert, alle Berechnungen unserer Feinde in dieser Beziehung sind fehlgegangen. Aber eines hat die Entente damit erzielt, nämlich daß wir uns gegen künftige ähnliche Versuche schon jetzt wehren und dafür entsprechende Vorbereitungen treffen müssen. Eine dieser Vorbereitungen bildet die entsprechende Ausgestaltung des Donauweges, jener Verbindung vom Schwarzen Meer ins Herz Deutschlands hinein, damit wir uns für alle Eventualitäten der Zukunft in dieser Richtung gesichert wissen. Nicht die Frage der Neubelebung der Donauschifffahrt in jenem Maße, wie es manche Optimisten glauben, bildet daher den Hauptgegenstand dieser Erwägungen, sondern diese eventuelle Sicherung für die Zukunft. Denn obwohl die Bedeutung der Donauschifffahrt vom wirtschaftlichen Gesichtspunkte ganz hervorragend ist und in Zukunft in dieser Beziehung noch viel stärker sein muß und werden kann: den Seeweg kann diese Frachtenverkehrsstraße, weder was die quantitative Leistungsfähigkeit noch was die Billigkeit betrifft, ersetzen.

Es muß daher als eine Utopie betrachtet werden, wenn man behauptet, daß man durch Ausgestaltung des Donauweges auf einmal neue ausschlaggebende Weltverkehrslinien schaffen und den Seeweg ersetzen könnte.

Wenn ich auch ein aufrichtiger Freund dieser Ausgestaltung des Donauweges bin und diese Frage als eine der wichtigsten der der Zukunft harrenden Wirtschaftsfragen erachte, muß ich also doch vor übertriebenen Erwartungen warnen, denen man sich jetzt so leicht hingibt. Die Donau wird, so wie viele andere einer Lösung harrenden wirtschaftliche Probleme, eine ganz gewaltige Bedeutung für die mitteleuropäischen und die Donaumächte haben, für ähnliche Zeiten, wie wir sie jetzt erleben. Die notwendigen Investitionen — wahrscheinlich viele hundert Millionen auf der ganzen Strecke — werden von allen beteiligten Staaten erbracht werden müssen, um für alle Eventualitäten einer späteren Zukunft gesichert zu sein. Aber für normale Zeiten kann die Donaustraße nicht das werden, was mancherseits von ihr erhofft wird. Damit die Donau jene Erwartungen ganz erfüllen, welche in dieser Beziehung zu normalen Zeiten an sie geknüpft werden, wäre es eine Hauptbedingung, ihre Verbindung mit dem Rhein im Sinne des bekannten bayrischen Kanalplanes durchzuführen, durch welchen das Schwarze Meer mit der Ostsee unmittelbar verbunden würde.

Wiens Hochwasserschutz. Hr. Leopold Steiner stellte in der Donauregulierungs-Kommission den Antrag, „unter Umgangnahme der seinerzeit für die Gewinnung eines Projekts über die Verbesserung des Hochwasserschutzes von Wien beschlossenen Ausschreibung eines Wettbewerbes die Baudirektion zu beauftragen, ein Projekt zur Beschaffung der Donauregulierungs-Kommission zu unterbreiten, das mit möglichst geringem Kostenaufwande einerseits die Abfuhr eines Hochwassers von 14.000 Kubikmeter pro Sekunde vorsieht, gleichzeitig jedoch darauf Rücksicht nimmt, daß die linksufrigen Donaugemeinden an die Donauwasserstraße angeschlossen werden.“

Zum Umbau des Westbahnhofes. In der Bezirksvertretung Fünfhaus teilte Hr. Kopecky mit, daß bei den kommissionellen Verhandlungen über den Umbau des Westbahnhofes folgende Forderungen von den Vertretern der Gemeinde erhoben wurden: Herstellung eines unterirdischen Ganges zur Verbindung des Ausnahmsgebäudes mit der Haltestelle Westbahnhof der Stadtbahn, beziehungsweise der künftigen Untergrundbahn. Schaffung eines Uebergangsteiges im Zuge der Lannen- oder Weingasse, beziehungsweise eines Personentunnels im Zuge der Hackengasse. Herstellung einer entsprechenden Anlage für die Postverwaltung. Führung der Umgestaltungsarbeiten ohne Unterbrechung. Genügende Verbreiterung der Bahnhofsanlagen zwischen Schmelzbrücke und Gasgasse und Umbau dieser Brücke in

einer dem Verkehrsbedürfnisse entsprechenden Weise (Schaffung einer Dampfe). Falls die Verlegung der Heizhäuser aus dem Wiener Gemeindegebiet derzeit nicht ausführbar ist, muß die neue Anlage in einer jede Belästigung der Nachbarschaft ausschließenden Weise eingerichtet und im Falle begründeter Beschwerden entfernt werden. Schaffung eines direkten Ausgangs für die ankommenden Reisenden gegen die Felberstraße.

23./IV. 1916

Reisen nach Deutschland.

Verschärfung der Passvorschriften.

Seitens der deutschen Regierung wurde eine Verschärfung der bestehenden Passvorschriften hinsichtlich des Eintrittes in das Deutsche Reich angeordnet. Diese Abänderungen erstrecken sich im wesentlichen auf folgendes:

1. Zu jedem Eintritt nach Deutschland ist ein neues Passvisum einer deutschen diplomatischen oder konsularischen Vertretung erforderlich.

2. Die kaiserlich deutschen Vertretungen im Auslande dürfen nur solche Pässe vidieren, die von der zuständigen Behörde ihres Amtssitzes ausgestellt oder vidiert oder mit dem Visum eines in demselben Lande residierenden diplomatischen oder konsularischen Vertreters derjenigen Macht, von deren Behörde der Pass ausgestellt ist, versehen sind.

3. Der Passinhaber muß zur Erlangung des Passvisums persönlich an der Amtsstelle erscheinen.

4. Der Passinhaber hat zwei Photographien, die seiner Passphotographie entsprechen, zu den Akten der kaiserlichen Vertretung zu überreichen.

5. Das Passvisum darf nur erteilt werden, wenn Anlaß und Zweck der Reise des Passinhabers nach Deutschland einwandfrei sind und die Reise notwendig erscheinen lassen. Die Notwendigkeit ist vom Passinhaber glaubhaft darzulegen, bei Geschäftsreisen unter Vorlegung der Geschäftspapiere und unter der Angabe der zu besuchenden Häuser. Auch bei Besuchsreisen zu Angehörigen oder Freunden muß ein dringendes Bedürfnis für den Besuch bestehen.

6. Der Passinhaber hat (durch Vorlegung seiner Geburtsurkunde oder einer etwaigen Einbürgerungsurkunde) der kaiserlichen Vertretung nachzuweisen, daß er vor dem Erwerbe seiner gegenwärtigen Staatsangehörigkeit keinem der mit Deutschland oder einem seiner Verbündeten im Kriege befindlichen Staate angehört hat.

Kursbuch 1916.

Weltkrieg und Fahrplan.

Am 1. Mai wird das österreichische Kursbuch wieder um eine interessante Kolumne reicher werden: der Expresszug Wien-Warschau wird darin vermerkt sein. Aber auch heute schon ist es fesselnd, sich in die Lektüre dieses Buches zu versetzen. Freilich, dünn und schwächig ist das „Kriegskursbuch“ nach wie vor, woran einerseits die Verkehrseinschränkungen auf vielen Linien, andererseits das Fehlen der Rubrik „Auslandsbahnen“ schuld ist. Was das Kursbuch 1916 interessant macht, ist auch nicht seine Reichhaltigkeit, sondern der letzte Abschnitt: Eisenbahnen im Okkupationsgebiet.

Eine Retourkarte, die eine Uebersicht über das besetzte russische Gebiet gibt, ist diesem Kapitel vorangeschickt, im Anschlusse daran findet man die einzelnen Strecken genau vermerkt. Die Hauptlinie führt von Szejakowa über Kielce-Radom nach Zwangorod. Und nun begegnet man lauter bekannten, durch die jüngste Geschichte in den Vordergrund des Interesses gerückten Namen: Cholm-Kowel, Lublin-Cholm, Rozwadow-Lublin, Kielce-Czeszochowa (Tschenschochau), Kowel-Lucz usw. Der Zugverkehr ist ein ganz normaler und ziemlich ansehnlich; im Durchschnitt verkehren in jeder Richtung je drei bis vier Züge, und zwar dienen fast alle dem Zivilverkehr.

Man kann daraus wohl mit Recht schließen, daß ebenso wie diese Eisenbahnzüge auch das bürgerliche Leben in den vor gar nicht allzuerneer Zeit

noch kampfdurchtobten Gebieten wieder glatt und im gewohnten Geleise dahinrollt. Alle Bahnen stehen unter militärischer Verwaltung, wie man aus dem Vermerk „L. u. L. Heeresbahnen, Kommando in Radom“, der an der Spitze der einzelnen Rubriken steht, entnehmen kann, aber nur einige Linien, so Chol-Kowel, Kowel-Sokal, dienen lediglich militärischen Zwecken; „Nur für Militär, für Zivilpersonen dormalen nicht eröffnet“, teilt das Kursbuch mit. Die Fahrpreise sind nach dem Kilometerarif der österreichischen Staatsbahnen bemessen und in österreichischer Währung berechnet; nur beschleunigte Züge sind wesentlich teurer, denn wer sie benützt, muß den doppelten Personenzugstarif bezahlen. Auch sonst finden sich noch einige ungewöhnliche Bemerkungen, zum Beispiel: „Beförderungspflicht der Eisenbahnen besteht nicht; ebenso keine Lieferfrist und keine Haftung für Reisegepäck.“ „Fahrunterbrechung nicht gestattet.“

An Bequemlichkeit dürfte es den Reisenden nicht fehlen; der Schnellzug Szejakowa-Zwangorod führte Speise- und Schlafwagen, auch auf der Fahrt von Rozwadow nach Lublin kann man im Speisewagen zu Mittag essen. Nur — eilig darf es der Reisende in Russisch-Polen nicht haben, da der flinkste Schnellzug in 10 Stunden nur 303 Kilometer zurücklegt, ein beschleunigter Personenzug sechs Stunden braucht, um 105 Kilometer zu erledigen und der gewöhnliche „Bummler“ für dieselbe Strecke sogar 8½ Stunden benötigt, was einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 30, beziehungsweise 17 und 12 Kilometern in der Stunde entspricht; selbst uns Oesterreichern, die wir durch Rekordleistungen in Bezug auf Fahrtragschwindigkeit nicht gerade verwöhnt werden, kommt das etwas wenig vor. So gibt uns das Kursbuch von 1916 lehrreiche Aufschlüsse; es ist ein wunderliches Gefühl, das einen beschleicht, wenn man sich vorstellt: alle diese Gebiete, die jetzt von österreichischen Zügen durchquert werden, während österreichische Beamte auf den Bahnhöfen ihren Dienst versehen, waren vor weniger als einem Jahre noch fest in russischer Hand.

Die Wirkungen und Folgen großer, weltgeschichtlicher Ereignisse sind im Kursbuch in Form von schlichten Zahlenreihen und nüchternen Tabellen festgehalten, deren Bedeutung aber über das, was sie tatsächlich mitteilen, weit hinausragt; darum verdient das Buch gelesen zu werden, wenn es sich auch nur um ein platonisches Vergnügen dabei handelt, da Reisen in diese Gebiete infolge der Paßschwierigkeiten wohl noch für einige Zeit nur ein frommer Wunsch des großen Reiseverwuns sein werden. Wie lange? . . .

Die Sommerzeit.

Verfügungen des Eisenbahnministeriums.

Das Eisenbahnministerium hat, wie wir erfahren, eine Reihe von Verfügungen an die Betriebsleitungen und Stationen hinausgegeben, die sich auf die Einführung der Sommerzeit und die dadurch erforderlichen Maßnahmen wegen des Uebergangsverkehrs in der Nacht vom 30. d. auf den 1. Mai beziehen. Die Verfügungen betreffen sowohl den Personen-, als auch den Güterverkehr, der in einheitlicher Weise geregelt werden wird. Sowohl die Dienstuhren in den Stationen (in den Verkehrsbureaus, Wartezimmern usw.), wie auch die Uhren des Betriebspersonals (Lokomotivführer, Ruasführer, Kondukteure usw.) sind am 30. d. um 11 Uhr nachts um eine Stunde vorzurücken. Die Vorrückung des Zeigers erfolgt auf ein telegraphisches Signal, das von den Zentralstellen, respektive Hauptstationen aus gegeben wird. Wo der Nachtdienst schon vor 11 Uhr aufhört, muß die Vorrückung der Uhren mit Schluß des Dienstes erfolgen. Selbstverständlich werden alle Rüge, die am Abend vor 11 Uhr abgehen und mehrere Stunden Fahrzeit haben, um 11 Uhr eine einstündige Verspätung erhalten. Bei der Inkraftsetzung des Sommerfahrplanes am 1. Mai wird auf die Einführung der Sommerzeit Rücksicht genommen. Die Weisungen des Eisenbahnministeriums, die bis in die Details gehen, beziehen sich auch auf die Vorkehrungen, die durchzuführen sind, um am 1. Mai zu kontrollieren, ob wirklich alle Uhren richtig vorgerückt wurden.

Der Uebergang im Postdienst.

Sinsichtlich des Post- und Telegraphendienstes wurden bisher noch keine Verfügungen erlassen. Der Uebergang wird sich aber voraussichtlich nicht schwierig gestalten. Die eine Stunde Arbeitszeit, die durch Vorrückung der Uhren für den Expeditionsdienst der Post verloren geht, wird durch Verstärkung des Personals eingebracht werden.

26./IV. 1916

**Der Wasserweg vom Rhein zur
Donau.****Eine Zuschrift des Bürgermeisters von
Regensburg.**

Der erste rechtskundige Bürgermeister der
Kreishauptstadt Regensburg **Bleher** richtet
an uns ein Schreiben, in welchem es heißt:
„Ich bitte Sie, die Versicherung entgegenzu-
nehmen, daß die klaren und weitschauenden
Ausführungen Ihres hochverehrten Herrn
Bürgermeisters über die Donaufrage bei
uns in Regensburg den freudigsten
Widerhall gefunden haben. Wir
sind davon überzeugt, daß die entschlossene
Stellungnahme des Wiener Gemeinderates
für die dringend notwendige Aufklärung der
Öffentlichkeit über die Bedeutung, die das
Donauproblem für die Zukunft der
verbündeten Reiche hat, von un-
schätzbarem Wert ist. Ueber die sehr
begrüßenswerte Anregung einer Tagung
der Donaustädte hoffen wir uns noch mit den
zuständigen Stellen des näheren auseinander-
setzen zu können.

Mit dem Ausdruck ausgezeichnetester Hoch-
achtung
Bleher.“

— (Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.) In der gestern unter dem Vorsitz des Präsidenten Maxime v. Krahn abgehaltenen Generalversammlung wurde gemäß dem Vorschlag des Vorstandes beschlossen, von dem nach Abzug aller Spesen, Betriebskosten, Zinsen und Abschreibungen resultierenden Reingewinn von 129.843 Mark eine Dividende von

30 Mark = pro Aktie 3 Prozent zur Verteilung zu bringen und den Rest von 99.843 Mark auf neue Rechnung vorzutragen. Wie der Geschäftsbericht ausführt, war die Verkehrsentwicklung im abgelaufenen Jahre angesichts der durch den Weltkrieg geschaffenen eigenartigen Verhältnisse eine äußerst ungünstige. Die Hoffnungen, die die Donauschiffahrt aufolge der ihr angekindigten großen Maistransporte aus Ungarn hegen zu können glaubte, blieben unerfüllt, indem ein großer Teil der Maisprodukte in Ungarn verblieb. Weitere Benachteiligungen des Schiffahrtbetriebes ergaben sich aus dem äußerst geringen Güterauswärtverkehr zwischen Oesterreich und Ungarn, durch die Aus- und Einfuhrverbote der Uferstaaten sowie aus dem langandauernden Mangel an Eisenbahnwaggons. Von den kriegerischen Ereignissen selbst blieb die Gesellschaft insofern nicht verschont, als am 17. Januar 1915 drei ihrer Schlepper, obwohl nächst Lurn-Severin am rumänischen Ufer verankert, durch eine angetriebene russische Mine vernichtet wurden. Zur Abwicklung der Getreide- und Maistransporte aus Rumänien hat die österreichisch-ungarische Heeresverwaltung ab Mitte Oktober 1915 auch eine größere Anzahl gesellschaftlicher Dampfer und Schlepper in Miete genommen, die sich voraussichtlich auf einen großen Teil des nächsten Jahres ausdehnen dürfte. An der österreichischen und ungarischen zweiten und dritten Kriegsanleihe hat sich die Gesellschaft durch Zeichnung von insgesamt 1.300.000 Kronen beteiligt. Die Mitglieder des Aufsichtsrates, Direktor Maxime v. Krahn, Anton Schromm Edler v. Bodeneib, k. k. Hofrat i. N., Josef Freiherr Barlich v. Dubna, Sektionschef i. N., deren Mandate abließen, wurden neuerdings in den Aufsichtsrat berufen, desgleichen wurde in der daran anschließenden Aufsichtsratsitzung Direktor Maxime v. Krahn zum Präsidenten des Aufsichtsrates wiedergewählt.

Die Jahresergebnisse der Südbahn.

Die erste Bilanz nach der Sanierung.

Die Südbahngesellschaft hat, wie bekannt, im abgelaufenen Jahre eine grundlegende Veränderung ihrer finanziellen Konstruktion erfahren, indem die seit Jahrzehnten angestrebte Sanierung durch die erfolgte Verständigung mit ihren Prioritätsgläubigern zur Durchführung gelangte und seither auch die Genehmigung der Regierung gefunden

hat. Aus diesem Grunde sah man den Rechnungsabslüssen für das Jahr 1915, beziehungsweise der Einwirkung der Sanierungsbestimmungen auf die letzteren mit großem Interesse entgegen. Heute liegt nun der im Sinne der einschlägigen Bestimmungen der Sanierungsvorschriften aufgestellte Rechnungsüberschuß von Kr. 294.953 ergibt, während im Jahre 1914 ein Gebarungsausgang von rund 12 Millionen sich ergeben hatte. In Wirklichkeit waren jedoch die Ergebnisse wesentlich günstigere, da der Ertragsrechnung als neue besondere Last für die durch die erhöhte Abnutzung und das Unterbleiben von Erhaltungsarbeiten hervorgerufene Wertverminderung an den Bahnanlagen und Betriebsmitteln ein Betrag von 5,6 Millionen Kronen angelastet wurde. Selbstverständlich haben die abnormalen Verhältnisse, wie sie der Krieg geschaffen hat, nach verschiedenen Richtungen auch auf die Ergebnisse der Südbahngesellschaft empfindlich eingewirkt.

Der große Effekt der Sanierung wird sich in vollem Maße erst einstellen, wenn wieder normale Verhältnisse eingetreten sein werden. Für die Beurteilung der Gebarung im abgelaufenen Jahre ist es auch von großem Belang, daß die gesamten Kosten der Sanierungsaktion im Betrage von 7,8 Millionen Kronen aus den Erträgen des abgelaufenen Jahres bestritten wurden.

Wir lassen nunmehr die Ertragsrechnung für das Jahr 1915 folgen:

	1915	Kronen
Erträge:		
Betriebs-einnahmen	171.287.515	+ 15.786.890
ab:		
Betriebsausgaben	100.293.952	+ 5.273.902
Besondere Ausgaben (Gebühren-äquivalent, Realsteuern, Wohlfahrtsauslagen usw., österr. Erwerbsteuer, ungarische Gesellschaftsteuer samt Zuschlägen für den Bahnbetrieb)	14.889.445	
Daher Reinertrag der Hauptbahnen	56.104.118	+ 13.874.147
unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Lokal und Pachtbahnen einschließlich der Rente für den veräußerten Anteil an der Verbindungsbahn mit einem Verlustsaldo von	413.366	- 848.375
Verbleiben	55.690.753	+ 14.522.522
Hiezu:		
Erträge des Grazer Walzwerkes, der Fabrik für Sicherungsanlagen und der Hotelanlagen auf dem Semmering	1.173.165	+ 585.274
Summe der Erträge	56.863.918	+ 15.107.796
Lasten:		
Erfordernis für die Verzinsung der Anleihen und Wertabschreibungen Rücklässe aus der Einschränkung der Tilgung der 3proz. Obligationen i. J. 1914	68.434.407	- 1.067.563
		- 6.751.988
	68.434.407	- 7.819.549
ab:		
Beitragleistung zur Verzinsung und Tilgung des 3proz. Anleihen, der Annuität der ungarischen Regierung und der Annuität der italienischen Regierung per	30.253.687	unverändert
Verbleiben	38.180.810	- 7.819.549
Cote- und Stempelgebühren für Aktien und Obligationen	1.771.059	+ 5.041
Den Bahnbetrieb nicht betreffende Zentralleitungslosten	674.449	- 142.311
Bezüge des Verwaltungsrates	117.601	unverändert
Saldo der Zinsen und diversen Abrechnungen usw.	4.30.046	+ 4.756.963
Außerordentliche Wertminderung an den Bahnanlagen und Betriebsmitteln	5.600.000	+ 5.600.000
Kriegsverlustreserve	6.000.000	+ 500.000
Summe der Lasten	56.568.965	+ 2.900.144
Ertragsüberschuß	294.953	+ 12.207.652

Die Betriebs-einnahmen, die im Jahre 1914 gegenüber dem letzten Normaljahr 1913 einen Rückgang um rund 13,3 Millionen Kronen erfahren hatten, zeigten im Berichtsjahr 1915 eine Zunahme um rund 15,8 Millionen Kronen, die ausschließlich auf den Güterverkehr, und zwar vornehmlich auf Militärtransporte entfällt. Der Zivilpersonenverkehr sank auf einen nun schon seit vielen Jahren nicht mehr beobachteten Tiefstand. Der Einnahmerückgang gegenüber dem Jahre 1914, das in seiner ersten Hälfte noch unter normalen Verhältnissen stand, beträgt etwa 11 Millionen Kronen oder mehr als 25 Prozent, wird jedoch völlig aufgewogen durch die gleichzeitigen Mehreinnahmen des Militärpersonenverkehrs. Schon aus diesem Umstand gewinnt man — da die Militärtransporte zu sehr ermäßigten Taren vollzogen werden und daher den gleichen Einnahmen ein wesentlich größerer Verkehrsumfang gegenübersteht — ein Bild davon, welche gewaltige Leistungen die Südbahn insbesondere seit Ausbruch des Krieges mit Italien auf diesem Verkehrsgebiet zu bewältigen hatte. Auch in den Ziffern des Güterverkehrs, der 12 Millionen Tonnen umfaßte — an Kohle wurde um 18 Prozent, an Heu und Stroh um 162 Prozent, an Zucker um 25 Prozent mehr, dagegen an Reis um 9 Prozent, an Getreide um 28 Prozent weniger erbracht, und der Postverkehr an der Adria sank auf die Hälfte — spielen die Militärtransporte die entscheidende Rolle. Ueberdies findet darin die aufs höchste gesteigerte Tätigkeit aller für die Verpflegung, Bewaffnung und sonstige Ausrüstung des Heeres in Betracht kommenden Erwerbszweige ihren Ausdruck.

Die Betriebsausgaben sind um rund 3 Millionen Kronen gewachsen. Von dieser Steigerung entfallen etwa zwei Fünftel auf die persönlichen, drei Fünftel auf die sachlichen Ausgaben. Die Steigerung der Betriebsausgaben eilweise auf die durch die erhöhte Verkehrsleistung bedingten M

Kosten zurückzuführen, in weit stärkerem Maße aber durch die allgemeine Preissteigerung erklärt, die einerseits eine Erhöhung der Personalbezüge erforderte, andererseits die Beschaffung der notwendigen Materialien empfindlich verteuert hat. Infolge der durch den Kriegszustand geschaffenen Verhältnisse mußten nämlich die normalen Erhaltungsarbeiten an den Bahnanlagen und Betriebsmitteln vielfach zurückgestellt werden. Selbstverständlich handelt es sich hierbei nicht um dauernde Ersparnisse, sondern nur um die Hinausschiebung von Arbeiten, die ehestens nachzuholen sind und sich dann begreiflicherweise teurer stellen werden als bei zeitgemäßer Durchführung.

Die „besonderen Ausgaben“ für die Wohlfahrts-Einrichtungen und Steuern zeigen einen erheblichen Rückgang, der gleichfalls keine dauernde Entlastung bedeutet, sondern nur in Zufallsmomenten begründet ist. Bei den Wohlfahrts-Einrichtungen steht einem erheblichen Mehrerfordernis für die Pensionsfonds, die auch für die Folge einen jährlich steigenden Aufwand gewärtigen lassen, ein noch ansehnlicheres Mindererfordernis für die Berufs-Genossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt gegenüber. Dieses Mindererfordernis ist hauptsächlich auf die Verringerung des Personalstandes infolge Einberufungen zum Militärdienst zurückzuführen. Es handelt sich also hier nur um eine vorübergehende Erscheinung. Auch die österreichische Erwerbsteuer ist beträchtlich zurückgegangen, da die Besteuerungsgrundlage, für die die Gebarungsergebnisse des jeweils vorangehenden Jahres maßgebend sind, nach dem so überaus ungünstigen Geschäftsjahr 1914 entsprechend niedrig war. Die ungarische Gesellschaftsteuer wurde, da die Vorschriften für das Berichtsjahr zur Zeit des Rechnungsabschlusses noch nicht vorlag, in der Vorjahreshöhe entrichtet.

Auch die Ergebnisse im Betrieb der Lokalen und Nachtbahnen (erstere erbrachten 108.000 Plus, letztere einen um 0.740 Millionen Mark geringeren Ausfall) haben sich günstiger gestaltet. Sehr befriedigende Ergebnisse haben die während des ganzen Jahres vollauf beschäftigten gesellschaftlichen Industrien gebracht. Auch die Hotelanlagen auf dem Semmering lieferten infolge des wesentlich größeren Zuspruches ein höheres Erträgnis.

Das Erfordernis für den Anlehensdienst ist im Sinne des neuen Uebereinkommens ermittelt und gleichwie im Vorjahr zur gesetzlichen Relation eingestellt. Die Post „Rücklässe aus der Einschränkung der Tilgung der 3proz. Obligationen“ entfällt. Im ganzen ergibt sich daher für den Rechnungsabschluß pro 1915 gegenüber dem Vorjahre eine Entlastung um rund Kr. 78 Millionen. Die als Bedeckungspost dienenden italienischen Annuitätsraten, die im Jahre 1915 unberichtigt geblieben sind, wurden gleichfalls zur gesetzlichen Relation in Rechnung gestellt.

Der „Saldo der Zinsen und diversen Abrechnungen zc.“ bildet im Berichtsjahr eine Passivpost, da den höheren Zinseneinnahmen aus der gesellschaftlichen Geldwirtschaft — neben dem Erfordernis für die konzessionsmäßigen Zinsen der noch unberichtigten Abschlagszahlungen auf den Abföngsbetrag für die ehemaligen lombardisch-venetianischen Staatseisenbahnen auch der sich aus der Gebarung des Jahres 1915 ergebende höhere Ugioaufwand und die Gesamtkosten der Sanierungsaktion als Belastungsposten gegenüberstehen.

Die eigenartigen Umstände, unter denen sich der Betrieb auch im Berichtsjahr vollzog, haben die Notwendigkeit ergeben, nach zwei Richtungen besondere Vorsorge zu treffen. Infolge des Kriegszustandes traten außerordentliche Abnützungen an den Bahnanlagen und den Betriebsmitteln ein; überdies mußten — wie bereits erwähnt — das Jahr 1915 betreffende Erhaltungsarbeiten zum großen Teil unterbleiben. Hierdurch wurden an den Bahnanlagen und den Betriebsmitteln außerordentliche Wertminderungen hervorgerufen, zu deren Ausgleichung ein entsprechender Betrag unter dem Titel „Außerordentliche, durch die erhöhte Abnutzung und das Unterbleiben von Erhaltungsarbeiten im Jahre 1915 hervorgerufene Wertminderung an den Bahnanlagen und Betriebsmitteln“ zurückgestellt wurde. Ferner wurde für die infolge der Kriegseignisse zu gewärtigenden, noch nicht ziffermäßig bestimmaren Verluste auch im Berichtsjahr eine Kriegsverlustreserve gebildet.

Der aus der Gebarung des Jahres 1915 sohin noch verbleibende Ertragsüberschuß von rund 0.3 Millionen Kronen wird in den durch das neue Uebereinkommen vorgeesehenen Ausgleichsfonds zu hinterlegen sein. Dielem Fonds würden auch jene Beträge der im Berichtsjahre gebildeten „Kriegsverlustreserve“ zuzuwenden sein, die sich nachträglich etwa als für die Erfüllung ihrer Zweckbestimmung entbehrlich erweisen sollten.

Der Aufwand für Investitionen, die seit Kriegsausbruch den unabweislichen Bedarf eingeschränkt wurden, belief sich im Jahre 1915 auf rund 2 Millionen Kronen. Da die nach dem Uebereinkommen zur Deckung des Investitionsbedarfes ab 1. Jänner 1915 vorgesehene 4½proz. Anleihe noch nicht begeben werden konnte, wurde der erwähnte Aufwand vorläufig aus den Kassenbeständen bestritten.

In der gestrigen Verwaltungsratsitzung widmete der Präsident Freiherr v. Eger dem Verwaltungsratsmitglied Dr. Leonhard Schweigert v. Bahntreu, der am 1. April d. J. verschieden ist, sowie dem Baudirektor der Südbahn Ferdinand

Holzer, der auf einer Dienstreise einer akuten Krankheit erlag, einen warm empfundenen Nachruf.

Der Verwaltungsrat genehmigte sodann den vom Generaldirektor Sektionschef Dr. Ritter v. Weber vorgelegten Rechnungsabschluß für das Jahr 1915. Der Generaldirektor berichtete, daß für das Sanierungsübereinkommen ein Stempel von 2½ Millionen Kronen vorgeschrieben wurde. Der Verkehr entwickelte sich befriedigend, wenngleich er nicht so lebhaft wie in den ersten Monaten 1914. Dagegen sind die Betriebskosten weiter sehr namhaft gestiegen.

Zum Baudirektor wurde Zentralinspektor Guido Pfeiffer ernannt. Die übrigen Punkte der Tagesordnung bezogen sich auf Gegenstände der laufenden Geschäftsgebarung.

Die Bedeutung der Donau für die Zentralmächte.

Ueber diese Frage schreibt Ferdinand Dittborn, Magistratsrat der Stadt Regensburg, in der „Wirtschaftszeitung der Zentralmächte“:

Der jetzige Krieg war wie noch keiner für uns Lehrmeister der Selbsthilfe. Fast mit einem Schlage der bisher so wertvollen und unentbehrlichen Ueberseeverbindungen beraubt, waren das Deutsche Reich und Oesterreich-Ungarn gezwungen, alle für die Volksernährung und für die Kriegsführung nötigen Erzeugnisse aus sich selbst zu beschaffen. Der Krieg lehrt uns aber nicht nur die Einsicht in die Notwendigkeit der Waffenbrüderschaft mit der österreicherisch-ungarischen Monarchie sowie mit der Türkei und Bulgarien, er lehrt uns die Notwendigkeit des engsten wirtschaftlichen Zusammenhanges für künftige Zeiten. Das innere Ergebnis des Krieges wird und muß ein möglichst enges Wirtschaftsbündnis zwischen den Zentralmächten unter sich und mit ihren neuen Freunden sein, wenn auch die Form, in die der mitteleuropäische Wirtschaftsbund gegossen werden soll, große Schwierigkeiten bereiten wird. Während Deutschland und Oesterreich, zum Teil auch Ungarn, mehr industriellen Charakter aufweisen, sind große Teile von Ungarn, dann Bulgarien und die Türkei ackerbautreibende Staaten, die zudem reich an solchen Bodenschätzen und Erzeugnissen sind, die die Zentralmächte bisher aus anderen Ländern einzuführen pflegten. Ein reger Güteraustausch ist also nicht nur möglich, sondern aus politischen und wirtschaftlichen Gründen geboten. Die hierfür zur Verfügung stehenden Verkehrswege sind im Frieden dreierlei Art. In erster Linie die Seeschifffahrt. Der Krieg hat uns aber gezeigt, daß die Seeschifffahrt allein nicht genügen kann, daß der Grundsatz des Ausbaues und der Ausnützung der inneren Linie von der Taktik auch auf das wirtschaftliche Leben, auf den Verkehr übertragen werden muß.

Für die innere Linie haben wir zunächst die Eisenbahn, die nach ihrer Vollendung auf der kleinasiatischen Seite einen von der Nordsee bis zum Persischen Meerbusen reichenden Schienenstrang darstellen wird. Ein Verkehrsnetz von überwältigender Großartigkeit, jedoch nicht geeignet für die Beförderung von Massengütern. Diese brauchen eine Wasserstraße, welche in der Donau gegeben ist.

Die Donau ist erst durch den Krieg sozusagen entdeckt worden. Auf ihr wurden, obwohl sie vom Kriegsbeginn bis November 1915 von den Serben gesperrt war, große Mengen Getreide, Futtermittel und Petroleum zugeführt, welche die Bahn, deren Material für eigentliche Heereszwecke nötig war, nie hätte bewältigen können. Leider konnte die Donau ihre Aufgabe nicht in dem gewünschten Maße erfüllen; man hat sie eben im Frieden vernachlässigt. Man hat die Donauschifffahrt sowohl bei uns als auch anderwärts zu wenig beachtet und unterstützt, und so war und ist sie allein nicht imstande, das zu leisten, was man jetzt von ihr fordert. Eine Hilfe kann ihr von anderer Seite, insbesondere von der Rheinschifffahrt, die vom Meere ab gesperrt, überschüssigen Schiffsraum hätte, nicht gebracht werden, denn die seit Jahrzehnten geforderte Rhein-Donau-Großschiffahrtsstraße ist in ihren ersten Anfängen zwar begonnen, aber noch lange nicht vollendet. Darum werden jetzt in Regensburg neben den bestehenden zwei Schiffswerften zwei weitere Werften angelegt, um den Donauschiffspark, der zum größten Teil für reine Heereszwecke verwendet ist, so rasch als möglich zu vermehren, damit die in Bulgarien und Rumänien angekauften Getreide-, Futtermittel- und Erdölmengen uns möglichst billig zugeführt werden. Doch diese Mittel genügen noch nicht, es sind ganz andere nötig, um die Donau und die Schifffahrt auf ihr zu befähigen, ihrer künftigen großen Aufgabe gerecht zu werden.

Es kann nicht schaden, einzelnen der Donauuferstaaten ihre bisherigen Fehler und Unterlassungen vorzuhalten, mögen sie nur daraus die Lehren für die Zukunft ziehen!

Die Donau ist von Regensburg ab für die Großschifffahrt geeignet, da sie von hier aus mit Schiffen von 600

und mehr Tonnen Tragfähigkeit befahren werden kann. In den Verkehr teilen sich die Oesterreichische Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, die Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, die Ungarische Fluß- und Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft und der im Jahre 1913 neugegründete Bayerische Lloyd in Regensburg.

Die bayerische Staatsregierung hat in Deggendorf, Passau und insbesondere in Regensburg große Hafenanlagen gebaut, welche sich eines immer regeren Verkehrs erfreuen, wenn auch die Eisenbahnen dem Umschlagsverkehr bisher nicht die anderwärts gewohnte Unterstützung zuteil werden ließen. Auch die Fahrwasserverhältnisse wurden ständig, wenn auch etwas langsam, verbessert. In jüngster Zeit ist man darangegangen, rascher zu arbeiten oder mehr Mittel auf die Fahrwasserverbesserung zu verwenden; es hat eben neben anderen Einflüssen der Krieg gezeigt, wie wichtig in Zeiten der Not gute Binnenwasserstraßen sind. Auch der Kleinschiffahrt von Regensburg bis Ulm, die im heurigen Frühjahr versuchsweise ins Leben gerufen werden wird, werden eifrig die Wege geebnet.

In Oesterreich wurde im Jahre 1901 mit Genehmigung des großzügigen Wasserstraßengesetzes ein zu den besten Hoffnungen berechtigender Anlauf genommen. Verbesserung der Donauwasserstraße und Bau des Donau-Elbe- und des Donau-Oder-Kanals bildeten seinen Inhalt. Zur Tat oder auch nur zu einem Anfang ist man bis jetzt nicht gekommen. Es wurde in Oesterreich das Hauptgewicht auf den Hafen in Triest gelegt, auf den Verkehr von Süd nach Nord und umgekehrt, aber ja nicht auf den Verkehr West-Ost und Ost-West, wofür die Donau den geeignetsten Weg abgeben hätte.

Der Hafen in Linz, die Ländeanlagen von Wien und der Freudenaauer Hafen dort sind die einzigen größeren Bauten, neben denen natürlich auch Donaukorrekturen herliefen. Man kann sich eben des Gedankens nicht erwehren, daß dort die Donau stets als eine Handelsstraße für die Ausfuhr deutscher Industrieerzeugnisse nach dem Balkan betrachtet und behandelt wurde.

Ungarn hat in der Verbesserung der Donauwasserstraße, insbesondere zwischen Eßeben und Göngö und der Eisernen Tor-Strecke, viel geleistet, für Ungarn war die Donau eben ein Mittel, die Erzeugnisse seiner Land- und Forstwirtschaft billig auszuführen. Aber auch hier gibt es noch viel zu verbessern und viel Neues zu schaffen. Es hat den Anschein, wie später gezeigt werden wird, daß ein kräftiger Wille hiezu vorhanden ist.

Bulgarien war nach seinem Erwachen durch Krieg an vielen gehindert und Rumänien verlegte sein Schwergewicht auf den Verkehr nach und von dem Schwarzen Meere.

Das einstige Serbien beabsichtigte vor dem Kriege, Bränovo zu einem Hauptumschlagsplatz umzubauen; ob es noch dazu kommen wird, erscheint fraglich, denn zur Sicherheit der Donauschifffahrt würde das Wiederaufleben Serbiens als Donauuferstaat kaum beitragen.

Wenn bisher auf der Donau die Güterbewegung im Vergleich zum Rhein und zur Elbe verhältnismäßig gering war, so darf man daraus nicht folgern, daß es an der Grundbedingung für den Verkehr, an der Masse der zu befördernden Güter, fehle. Diese sind in reichem Maße vorhanden, sie wurden nur in andere Bahnen gelenkt oder mußten der Höhe der Donaufraachtsätze wegen andere Wege aufsuchen. Für die Zukunft aber wird die Gütermenge noch bedeutend anwachsen, da der Absatzmarkt, den die Balkanländer und die Türkei bilden, bisher zum großen Teil von England und Frankreich beherrscht wurde und sich hierin zweifellos ein Wechsel vollziehen wird. In Englands und Frankreichs Stelle werden und müssen Deutschland und Oesterreich-Ungarn treten. Eine natürliche Folge davon wird sein, daß unsere neuen Freunde ihre Ausfuhr mehr und mehr zu uns lenken, um damit die empfangenen Güter zu bezahlen.

die Ladung der Donau für die Zukunft
müßte.

63

Es wurde schon oben erwähnt, daß einen großen Anteil an dem kommenden und regeren Güteraustausch die Seeschifffahrt haben wird; aber gerade hier wird es für die ersten Friedensjahre wenigstens Schwierigkeiten geben, da von allen Seiten Mangel an Schiffsraum und damit eine verhältnismäßige Höhe der Seefrachten erwartet wird. Schon jetzt berät man in Oesterreich darüber, wie diesem Uebelstand gründlich und rasch abgeholfen werden kann.

Da ist es die nächste Aufgabe der Donau, im Güteraustausch die vermittelnde Rolle zu spielen, denn Flußschiffe sind rasch gebaut. Voraussetzung für rege Benützung des Donauweges sind aber Frachtschiffe, die den Verkehr fördern und nicht, wie bisher, eher hindern. Die großen Schiffahrtsgesellschaften besitzen zum Teil einen großen und sehr teuren Verwaltungsapparat, an dem in erster Linie bedeutend gespart werden könnte, zum Teil arbeiten sie auch noch mit veralteten und im Betrieb sehr kostspieligen Dampfern. Damit geht Hand in Hand eine unwirtschaftliche Ausnützung der Dampfkraft, da jede Gesellschaft nur ihre eigenen Warenboote schleppt. Ein Zusammenschluß der Gesellschaften nicht nur zu einem Frachientariff, sondern zu einem wirtschaftlicheren und billigeren Betrieb wäre sehr am Platze. Dazu kommt, daß die Schiffsgefäße zu klein sind. Zwischen Turn-Severin und Regensburg verkehren in der Hauptsache 670 Tonnen-Schiffe. Die Zahl der 1000 Tonnen-Schiffe ist gering, in der letzten Zeit allerdings im Steigen begriffen. Es liegt aber auf der Hand, daß ein großes Schiff auch bei Niedermasser verhältnismäßig mehr Ladung führen kann als ein kleines. Um die Verwendung größerer Schiffsgefäße zu steigern, haben die Donauuferstaaten durch Korrekturen, durch Beseitigung der hier und da noch vorhandenen Schiffahrtshindernisse und durch Schaffung ausreichender Winterunterstände kräftigst und rasch mitzuwirken.

In Bayern hat man bereits begonnen. In Ungarn wurde vom Ministerialrat Kwassay in einem in Budapest gehaltenen Vortrag ein äußerst bemerkens- und begrüßenswerter Vorschlag gemacht. Er tritt dafür ein, daß das Donaufahrwasser bis Budapest herauf

so weit vertieft wird, daß ein Verkehr mit Schiffen von dreitausend Tonnen Tragfähigkeit möglich wird.

Das wäre großzügige und von den oberen Donauuferstaaten nachahmenswerte Arbeit.

Doch darf es mit der Verbesserung der natürlichen Wasserstraße nicht sein Bewenden haben. Wenn die Donau das richtige Bindeglied für den Verkehr im großen Wirtschaftsbund sein soll, dann bedarf sie künstlicher Wasserstrahlen als Anschluß an andere große Stromgebiete. Rhein und Donau, die schon seit Jahrzehnten durch den Donau-Main-Kanal in einer wenn auch sehr leistungsschwachen Verbindung stehen, müssen durch eine Großschiffahrtsstraße in engsten Zusammenhang gebracht werden und damit ist dem größten Industriegebiet Mitteleuropas der Binnenwasserweg nach dem Osten erschlossen.

In zwei Jahren ist der Main bis zur bayrischen Landesgrenze kanalisiert. Die Fortsetzung bis Bamberg, das Anschluß an die Weser oder an die Elbe erhalten soll, und von da zur Donau wird von der bayrischen Regierung und auch von der Volksvertretung lebhaft befürwortet. Würtemberg interessiert sich neuerdings sehr für einen Kanal vom Neckar zur Donau, die dann auch zwischen Regensburg und Ulm zur Großschiffahrtsstraße ausgebaut werden müßte. Oesterreich hat schon 1901 den Bau von Kanälen von der Elbe und der Oder zur Donau grundsätzlich genehmigt.

Am wichtigsten erscheint der Kohlenbeförderung wegen der Donau-Oder-Kanal.

Ungarn beabsichtigt seit Jahren eine Verbindung von der Theiß zur Donau und von dieser zur Save. Der Donau-Theiß-Kanal würde Budapest zum Mittelpunkt des Donauverkehrs machen und den Weg dorthin um mehr als 400 Kilometer abkürzen, während der Donau-Save-Kanal (Bulovar-Samac) für die Ausfuhr ungarischer Eichen von besonderer Bedeutung wäre.

Allenhalben bringt man jetzt der Donau das lebhafteste Interesse entgegen. Das Erfassen und Festhalten ist Aufgabe und Pflicht aller der Kreise, denen daran gelegen ist, daß die durch die Waffenbrüderschaft geeinigten Reiche sich gegenseitig wirtschaftlich ergänzen und daß sie zu einem für alle Zeiten unbesiegbaren Ganzen erstarken. Soll darin die neue Donau die ihr gebührende Rolle spielen, dann heißt es für alle Donauuferstaaten: Jetzt oder nie!

Der Wasserweg vom Rhein zur Donau.

Eine Rundgebung der Handelskammer
Frankfurt am Main.

Von der Handelskammer zu Frankfurt am Main hat Bürgermeister Dr. Weiskirchner nachstehende Zuschrift erhalten: „Mit großer Freude haben wir aus den Zeitungsnachrichten ersehen, daß die Stadt Wien sich mit der Frage des Ausbaues der Donau-Main-Wasserstraße beschäftigt und für den baldigen Ausbau dieser für die Verbindung unserer beiden Staaten so wichtigen Wasserstraße einzutreten beschlossen hat. Wir beehren uns, Ihnen mitzuteilen, daß wir Ihre Bestrebungen auf das Lebhafteste unterstützen, und daß wir in dem Bau dieser Wasserstraße ein wichtiges Glied der engeren Verbindung zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn erblicken. Für uns in Frankfurt am Main hat diese Frage um so größere Bedeutung, als wir durch historische und traditionelle freundschaftliche Beziehungen besonders eng mit der österreichischen Monarchie verknüpft sind. Wir bitten daher, uns über Ihre Bestrebungen auf dem Laufenden zu halten, und sehen allen weiteren Mitteilungen hierüber mit großem Interesse entgegen.“

Die Stadt Krems und die Kanalfrage.

Der mit der einstweiligen Führung der Geschäfte der Stadt Krems betraute k. k. Bezirksoberkommissär richtete nachfolgendes Schreiben an Dr. Weiskirchner: „Die Stadtgemeinde Krems hat mit großem Interesse den Tagesblättern die Nachricht entnommen, daß sich im Wiener Gemeinderat am 14. d. eine Wechselrede über die geplante Schaffung eines Wasserweges vom Rhein zur Donau entsponnen hat, anlässlich welcher Euer Exzellenz den Antrag stellten, es wolle eine Tagung der Donaustädte aus Deutschland und Oesterreich-Ungarn nach Wien zur Beratung des Rhein-Donau-Kanals einberufen werden, welcher Antrag einstimmig zum Beschluß erhoben worden ist. Ich erlaube mir hiemit im Namen der alten Donaustadt Krems den Antrag Euer Exzellenz auf das wärmste zu begrüßen und der lebhaften Genugthuung darüber Ausdruck zu geben, daß die alte Frage einer Kanalverbindung zwischen Rhein und Donau neuerdings aufgerollt wurde und hoffentlich bald einer Lösung zugeführt werden wird. Mit der Versicherung, daß sich die Stadtgemeinde Krems für die Kanalfrage lebhaft interessiert und daher auch gern die bezügliche Tagung durch Entsendung von Vertretern entsprechend werten wird, zeichne ich ...“

28.7.1916

Die Sommerzeit.

Auf den österreichischen Eisenbahnen.

Das Eisenbahnministerium hat, wie das „*Österr.-ungar. Eisenbahnblatt*“ meldet, bereits eine Reihe von Verfügungen erlassen, um die taglose Ueberführung des Verkehrsdiensftes von der mitteleuropäischen Zeit in die Sommerzeit zu sichern. Der Uebergang zur Sommerzeit erfolgt bekanntlich am 30. April um 11 Uhr nachts. Zu diesem Zeitpunkte werden die Uhren um eine Stunde vorgerückt, zeigen also Mitternacht. An alle Stationen der Eisenbahnstrecken wird am 30. April, 11 Uhr nachts, ein Zeitsignal gegeben werden, worauf alle in der Station befindlichen Dienstuhren um eine Stunde, d. i. von 11 auf 12 Uhr, vorzurücken sind. Auf jenen Strecken, die statt der Glockensignale nur Wärtertelephone besitzen, aber für den Nachtverkehr eingerichtet sind, wird das Signal durch Wiederaufruf gegeben werden.

Für den Verkehr der Züge in der Uebergangsnacht sind genaue Bestimmungen getroffen. Die Züge, die vor 11 Uhr nachts in ihrer Endstation eintreffen, werden durch die Einführung der Sommerzeit nicht berührt. Jene Züge, die am 30. April nach 11 Uhr nachts noch weiterlaufen, werden infolge des Vorrückens der Uhren auf 12 Uhr eine Verspätung von einer Stunde erleiden. Nur für gewisse, im voraus bestimmte Züge wird durch Erstellung einer Sonderfahrordnung die automatische Ueberführung in die Sommerzeit bewerkstelligt werden. Züge, die fahrplanmäßig die Station, wo die Sommerzeit beginnt, ohne Aufenthalt zu durchfahren haben, haben in der Uebergangsnacht in diesen Stationen anzuhalten. Für eingeleistete Strecken sind für die Zeit vom 30. April, 10 Uhr abends, bis 1. Mai, 6 Uhr früh, die erforderlichen Vorsichtsmaßregeln vorgeesehen.

Auch für den Güterzugsverkehr sind insbesondere für die Ausgangs- und Formierungsstationen besondere Vorschriften erlassen worden. Hierbei erschien es auch von Wichtigkeit, jene Verfrächter, die Approbitionierungsartikel gewöhnlich kurz vor Eintreffen der bezüglichen Personen-, Güterteil- und direkten Güterzüge zur Aufgabe bringen, auf die Notwendigkeit der zeitgerechten Zufuhr der Sendungen aufmerksam zu machen.

Im Hinblick auf die in allen Einzelheiten geregelte Verkehrsordnung für die Uebergangsnacht ist zu erwarten, daß die Einführung der Sommerzeit im Eisenbahnverkehr sich ohne besondere Schwierigkeit vollziehen wird; wenn auch die eine oder andere Unregelmäßigkeit nicht zu vermeiden sein wird, so ist doch eine nennenswerte Störung nicht zu besorgen, zumal auch das gesamte Personal über das Wesen und die Einführung der Sommerzeit bereits genau unterrichtet wurde.

Die Liquidierung von Schiff- beschaffungssubventionen in Ungarn.

Budapest, 28. April. (Privattelegramm.)
In einer im heutigen ungarischen Amtsblatt erschienenen Verordnung der Gesamtregierung wird der Handelsminister ermächtigt, in jenen Fällen, da die gesetzlich festgestellten Termine für die Erfüllung der hinsichtlich der Liquidierung der für einzelne Jahresabschnitte entfallenden Raten der bereits konzessionierten Schiffbeschaffungssubventionen infolge des Krieges nicht eingehalten werden können, unter der Bedingung des späteren Ersatzes der schon unterbliebenen Raten die bezüglichen Jahresraten der Schiffbeschaffungssubventionen unabhängig von den Bestimmungen des Gesetzes vom Jahre 1907 liquidieren zu können.

* Die Oesterreichische Südbahn im Jahre 1915.

W Wien, 26. April.

Zu einer Zeit, wo wie im ganzen Wirtschaftsleben so auch im Betrieb der Südbahn die größten Umwälzungen eingetreten sind, ist die vor Kriegsausbruch vereinbarte Sanierungsaktion in Kraft getreten. Ihr Einfluß verschwindet in den Ertragsziffern neben den Veränderungen, die durch den Krieg verursacht worden sind; stärker wird sie sich natürlich in den Bilanzziffern ausdrücken mit ihrer Verminderung des Nominalbetrages der Aktien und Prioritäten und des Buchwertes der Anlagen um viele hundert Millionen. Vorläufig liegen aber nur die Ertragsziffern vor, deren telegraphische Uebersmittlung der nachfolgenden Ergänzungen bedarf. Die Betriebseinnahmen haben im Jahr 1914 einen Ausfall von K 13.32 Mill. erlitten, den sie heuer durch eine Zunahme von K 15.78 Mill. mehr als eingeholt haben. Die Südbahn hat im Krieg eine Rekorderinnahme von K 171.28 Mill. erzielen können. Ihre Zusammenfassung hat sich allerdings sehr geändert. Der Zivilpersonenverkehr, der schon im Vorjahr einen Ausfall von K 84 Mill. erfahren hatte, ist weiter um etwa K 11 Mill. auf K 32 Mill., einen seit vielen Jahren nicht beobachteten Tiefstand, zurückgegangen. Der Ausfall wurde aber vollständig ausgeglichen durch eine ebenso große Zunahme im Militärpersonenverkehr, der im Vorjahr von K 1.69 auf 4.59 Mill. gestiegen war und heuer eine weitere Zunahme auf etwa K 15.5 Mill. erfahren hat. Seit Ausbruch des italienischen Krieges ist die Südbahn mit großen Teilen ihres Netzes im engeren Kriegsbereich gelegen und das steigert ebenso sehr den Militärverkehr, als es den Zivilverkehr aufs äußerste behindert. Während also der Zivil- und Militärpersonenverkehr zusammen ungefähr dieselben Einnahmen wie im Vorjahre erbracht haben, ist der Güterverkehr, der nicht nach Zivil- und Militär gut getrennt ist, bei einer Zunahme der Frachtmengen von etwa 11 auf 12 Mill. Tonnen (1913 12.7 Mill. t) um K 16½ auf 110½ Mill. (1913 K 102.2 Mill.) gestiegen. Auch der Eilgutverkehr zeigt eine Zunahme um K 0.6 auf K 8.6 Mill. (1913 K 7.1 Mill.), während die übrigen Einnahmeweige einen Ausfall erbracht haben. Die Verkehrsleistungen sind natürlich noch viel stärker gestiegen als die Einnahmen, da ja Militärpersonen und Güter weitaus niedrigere Tarife zahlen als der Zivilverkehr und auch im Güterverkehr die Militärfrachten eine entscheidende Rolle spielen. Den niedrigen Militärtarifen steht mildernd in ihrer Wirkung auf die Einnahmen die Abwicklung des Verkehrs in geschlossenen, durchgehenden Zügen gegenüber, allerdings auch schädigend die überaus starke Abnutzung des Fuhrparks und der Anlagen bei gleichzeitig notwendigerweise verminderter Vorsorge für ihre Instandhaltung.

Im Güterverkehr haben folgende Warengattungen bedeutende Zunahmen der Frachtmengen in Prozenten der Vorjahrssumme erfahren: Kohle um 18, Vegetabilien (Heu, Stroh, Futtermittel ohne Zuckerrüben) 1.62, Eisen und Stahl 33, Eisen und Stahl fassoniert 30, Roheisen und Rohstahl 25, Zucker 25, andere Rohmetalle und Erze 24, Wein 16, Brennholz 16, Manufakturwaren 64, außerdem weisen größere Zunahmen Lebensmittel, Papier, Spiritus, Oel und lebende Tiere aus. Größere Minderungsverfrachtungen zeigen in Prozenten: Bau- und Werkholz um 25, Getreide 28, Gips, Kalk, Zement 31, Steine 52, Reis 59, Hauf, Flachs, Jute 37, Webstoffe 28, Baumwolle 16. Der Hafenverkehr, der schon im Vorjahr eine Abnahme um 17.6 pCt. erfahren hat, ist weiter um etwa 50 pCt. zurückgegangen. Der Hafenverkehr war natürlich neben den Tiroler Linien, die bis zum Ausbruch des italienischen Krieges im Grenz- und Durchzugsverkehr zwischen Italien und Deutschland außerordentlich angespannt, am stärksten gehemmt. Auch sonst haben die zahlreichen Au- und Durchfahrverbote natürlich den Verkehr sehr beeinträchtigt. Im gleichen Sinn wirkte das Darniedertreten der Bautätigkeit, während alle Unternehmungen, welche für Verpflegung, Bewaffnung und sonstige Ausrüstung des Heeres in Betracht kommen, ihre Frachtmengen aufs äußerste gesteigert haben.

Die Betriebsausgaben, die im Vorjahr eine Abnahme um K 5.7 Mill. erfahren hatten, sind heuer um K 5.3 auf 100.3 Mill. gestiegen. Von der Steigerung entfallen etwa zwei Fünftel auf die Personallasten, drei Fünftel auf die sachlichen Ausgaben. Die Steigerung ist teilweise auf durch die erhöhten Verkehrsleistungen bedingte Mehrkosten zurückzuführen. Weit stärker wirkte aber die allgemeine Preissteigerung, die eine Erhöhung der Personalbezüge erfordert und die Kosten der Materialversorgung empfindlich erhöht hat. Dabei konnte ein großer Teil der Materialien noch zu verhältnismäßig niedrigen Preisen auf Grund alter Schlüsse gedeckt werden, so daß die Umwälzung der Preise erst in künftigen Jahren voll zum Ausdruck gelangt wird. Ausgeglichen wurde die Verteuerung zum Teil wie schon im Vorjahr durch die wesentliche Verringerung der Erhaltungskosten für die Bahnanlagen und Fahrbetriebsmittel, die jedoch natürlich nur eine sehr unliebsame Hinausschiebung dieser Ausgaben bedeutet, die überdies dann in forcierter und teurerer Weise zur Durchführung gelangen werden. Wie im Vorjahr hat die Südbahn für diese künftigen Lasten aus dem Betriebsüberschuß Reserven geschaffen. Der Betriebskoeffizient stellt sich auf 58.55 gegen 61 und 59.7 Prozent in den beiden Vorjahren. Die besonderen Ausgaben zeigen eine bedeutende Verminderung. In den Wohlfahrtsauslagen ist der Aufwand für den Pensionsfonds, auf den die voranegangenen Bezugs-

regulierungen nun allmählich wirksam werden, um etwa K 800 000 gestiegen. Dagegen waren die Beiträge zur Unfallversicherungsanstalt um etwa 1¼ Mill. K geringer, was gut die infolge der Einberufungen zum Militärdienst eingetretene Verringerung des Personalstandes und die damit zusammenhängende Abnahme der Unfälle zurückzuführen ist. Auch hier handelt es sich nur um vorübergehende Ersparnisse, während die Pensionslasten dauernd steigen. Eine besonders große Entlastung erfuhr das Steuerkonto. Die österreichische Erwerbssteuer ist um K 2.76 auf 4.99 Mill. zurückgegangen, da im vorigen Jahr der Betriebsüberschuß sich stark vermindert hat. Dagegen wurde die ungarische Gesellschaftsteuer, da eine Vorschreibung noch nicht eingelangt war, mit der im vorigen Jahr gezahlten Summe von K 127 Mill. eingesetzt. Der Koeffizient der Ausgaben einschließlich der besonderen zu den Betriebseinnahmen stellt sich demnach auf 67.24 gegen 72.7 und 71 pCt. in den beiden Vorjahren. Der Reinertrag der Hauptbahnen ist um 13.67 auf 56.10 Mill. K gestiegen (1913 K 42.48 Mill.).

Die Lokal- und Pachtbahnen haben unwesentlich günstigeres Ergebnis erbracht als im Vorjahr aus den gleichen Gründen wie die Hauptbahnen. Ihr Betriebsabgang ist um K 0.85 auf 0.41 Mill. zurückgegangen. Die Lokalbahn Spielfeld-Radkersburg erzielte einen Überschuß von K 225 000 (— 78 000). Die elektrische Bahn Mödling-Hinterbrühl von K 60 000 (+ 15 000). Die Lokalbahn Liesing-Kaltenleutgeben ein Defizit von K 1000 (— K 15 000), sodaß die Lokalbahn mit einem Überschuß von K 285 000 (+ 108 000) schließt. Von den Pachtbahnen hat Wien-Pottendorf-Wiener Neustadt einen Überschuß von K 405 000 (+ 473 000) ergeben. Leoben Vordernberg schließt mit einem Defizit von K 63 000 (— 61 000). Graz-Köflach von K 677 000 (— 142 000). Radkersburg-Luttenberg von K 90 000 (— 20 000) und Barcs-Pakratz von K 340 000 (— 44 000). Der Betrieb der Pachtbahnen läßt also ein Defizit von K 780 000 (— 740 000). Wesentlich gehoben hat sich auch das Ergebnis der Industriebetriebe der Südbahn, insbesondere das Grazer Walzwerk und die Wiener Fabrik für Sicherheitsanlagen waren für Bahn und Militärbedarf bis aufs äußerste beschäftigt, aber auch das Ergebnis der Hotelanlagen am Semmering hat sich durch den sehr starken Besuch trotz gesteigerter Ausgaben erheblich verbessert. Die Industrien erbrachten K 1.17 (+ 0.58) Mill. gegen K 1.26 Mill. im Jahre 1913.

Unter den Erträgen war im vorigen Jahr noch ein Aktivsaldo der Zinsen und Abrechnungen von K 582 000, während heuer ein sehr bedeutender Passivsaldo sich ergibt, von dem weiter unten gesprochen werden wird. Die Summe der Erträge beträgt demnach K 56.86 (+ 15.11) Mill. gegen K 48.81 Mill. im Jahr 1913.

In den Lasten ist das Erfordernis der Anleihezinsen und Wertabschreibungen um K. 1.07 Mill. auf K. 68.43 Mill. zurückgegangen. Die Zinsen sind nur um den Wegfall durch die fortschreitende Tilgung der 5prozentigen Obligationen und durch die Einstellung der Verzinsung der in der Spezialreserve zur Sicherung des Dienstes der 3proz. Obligationen erliegenden F. 4.8 Mill. 3proz. Prioritäten vermindert, welche nach dem neuen Sanierungsübereinkommen vermindert werden sollen. Die Postrücklässe aus der Einschränkung der Obligationentilgung i. V. K. 6.75 Mill. entfällt. Auf rund K. 7½ Mill. beläuft sich demnach die durch das neue Übereinkommen bewirkte Ermäßigung der Tilgungslasten der Südbahn. Der Dienst der Prioritäten ist nach der gesetzlichen Relation der Francs und Mark eingestellt, unbekümmert um das Disagio der Währung und unbekümmert darum, ob die Zahlung tatsächlich geleistet worden ist oder nicht. Das gezahlte Aufgeld ist in der Post Zinssaldo verrechnet. Der Obligationendienst ergibt demnach eine Verminderung der Ausgaben um K. 7.82 auf K. 68.43 Mill. Davon gehen die Beträge der österreichischen, ungarischen und italienischen Annuität in unveränderter Höhe von K. 30.25 Millionen ab. Die Annuität der italien-

nischen Regierung, die natürlich nicht eingegangen ist, ist gleichfalls zur Relation eingesetzt. Die Nettolasten des Obligationendienstes betragen demnach K 38,18 (— 7,82) Mill., dazu kommen Cote- und Stempelgebühren ungefähr in der vorjährigen Höhe von K 1,77 Mill., auch hier unbekümmert ob die Zahlung geleistet wurde oder nicht. Die Zentralleitungskosten sind um K 142 000 auf K 674 000 zurückgegangen, was wohl hauptsächlich mit der Verminderung der Nebenausgaben des finanziellen Dienstes zusammenhängt. Die Bezüge des Verwaltungsrates betragen unverändert K 118 000. Der Passivsaldo der Zinsen und diversen Abrechnungen beträgt K 4,22 Mill. Es ergibt sich also gegen das Vorjahr eine Verschlechterung um K 4,75 Mill. Wie gewöhnlich ist in dieser Post die nicht tatsächlich abgeführte Verzinsung der Kaufschillingsrestschuld an den Staat mit etwa K 1,1 Mill. verbucht. Die Kontokorrentzinsentnahmen haben sich erhöht, da die Gebarung günstiger war und die zurückbehaltenen Kuponbeträge (Schulden ins feindliche Ausland) die unterbliebene Zahlung der italienischen Annuität wesentlich übersteigen und endlich die Investitionen auf ein Minimum eingeschränkt worden sind, K 2 Mill. gegen K 14,77 Mill. Dagegen ist in diesem Posten der Agioaufwand auf die eingelösten Kupons im Inland, in Deutschland und im neutralen Ausland enthalten. Dazu kommen die zu Lasten des Gewinn- und Verlustkontos verrechneten Kosten der Sanierungsaktion, Kuratelkosten und Gebühren, die eine sehr erhebliche Post ausmachen. Im Vergleich zum Vorjahr ist dabei noch zu berücksichtigen, daß voriges Jahr auf Zinsen und diverse Abrechnungen eine bedeutende Einnahme aus dem Aufgeld an der Dezemberrate der italienischen Annuität eingestellt war. Schließlich stellt die Südbahn zwei Reserveposten ins Gewinn- und Verlustkonto im Betrag von K 11,6 Mill. ein. Im Vorjahr hatte die Südbahn eine Kriegsverlustreserve von K 5,5 Mill. geschaffen, welche hauptsächlich zwei Zwecken dienen sollte: der Nachholung der während der Kriegsmonate unterlassenen Arbeiten zur Bahn- und Fahrpark-Erhaltung und dem Agio bei der einstigen Nachzahlung der während des Krieges nicht eingelösten Kupons und Titres im feindlichen Ausland. Heuer wird für die unterlassenen Erhaltungskosten ein Posten von K 5,6 Mill. unter der Bezeichnung „Außerordentlich durch die erhöhte Abnutzung und das Unterbleiben von Erhaltungsarbeiten im Jahre 1915 hervorgerufene Wertverminderung an den Bahnanlagen und Betriebsmitteln“ und eine Kriegsverlustreserve von K 6 Mill., welche den noch nicht gedeckten Agiolasten und den voraussichtlichen Zerstörungen an den im Kriegsgebiet liegenden Bahnanlagen — für welche vielleicht nicht durchweg volle Entschädigung zu erlangen sein mag — Rechnung tragen soll. Durch diese Reserven steigt die Summe der Lasten gegen 1914 um K 2,9 auf 56,57 Mill. (1913 K 48,10 Mill.), sodas ein Ertragsüberschuß von K 294 953 verbleibt gegen einen Gebarungsabgang von K 11,91 Mill. im Vorjahr und einen Ueberschuß von K 0,7 Mill. im Jahr 1913. Der Ueberschuß wird in den nach dem Sanierungsübereinkommen zu bildenden Ausgleichsfonds hinterlegt, dem auch jene Beträge aus der Kriegsverlustreserve zuzuweisen sein werden, die sich nachträglich als für die Erfüllung ihrer Zweckbestimmung entbehrlich erweisen werden. Von den Investitionen entfallen ein Drittel auf Fahrparkanschaffungen, zwei Drittel auf Bauherstellungen. Sie sind, da die nach dem neuen Uebereinkommen aufzunehmende Investitionsanleihe noch nicht begeben werden konnte, vorläufig den Kassenbeständen entnommen.

Sieht man von der Verkehrsentwicklung und dem Verhältnis der Betriebsausgaben zu den Betriebseinnahmen, die ja jedenfalls, sobald ein Ueberblick über die Preisgestaltungen im Frieden möglich sein wird, wenigstens teilweise durch Tarifmaßnahmen ausgeglichen werden dürften, ab, so wird die Zukunft der Südbahn in erster Linie von der Regelung der Wechselkursverhältnisse, sei es in den Friedensverträgen, sei es durch die spätere wirtschaftliche Entwicklung abhängen. Die Südbahn hat ihren Titresdienst überwiegend in französischer Währung zu leisten, welchen Wert der französische Franc nach dem Krieg im Verhältnis zur Krone haben wird, ist vorläufig nicht abzusehen. Ein erheblicher Teil der eventuellen Agiolast ist nach den bestehenden Verträgen durch die italienische Annuität gedeckt, die in Gold zu entrichten ist. Der Zusammengang der beiden Posten dürfte dazu beitragen, daß diese Fragen eine befriedigende Lösung erfahren werden.

Der Elbe-Donau-Oder-Kanal.

Prag, 28. April. (Privattelegramm.) Am 27. d. fand in Aussig die vierzigste ordentliche Hauptversammlung des Elbvereines statt. In dieser wurde folgende Entscheidung betreffend den Elbe-Oder-Donau-Kanal angenommen:

„Die Erfahrung des jetzigen Weltkrieges zwingt aus militärischen, politischen und wirtschaftlichen Gründen zur Herstellung einer schiffbaren Verbindung zwischen der Donau und dem Stromgebiet der Nord- und Ostsee. Als kürzeste, billigste, für die Schifffahrt zweckmäßigste und im Hinblick auf die im Bau begriffene Kanalisierung der österreichischen Mittelelbe am raschesten herzustellende Verbindung erscheint der Elbe-Oder-Donau-Kanal, welcher um so mehr vom österreichischen Standpunkt aus zu wählen ist, als sonst der Kanal Melnik-Bardubitz-Jaromer ein Kumpf wäre, und als ferner diese Wasserstraße durch das österreichische Wasserstraßengesetz vom Jahre 1901 beschlossen wurde. Ohne den Bestrebungen nach einer Verbindung Rhein-Donau entgegenzutreten und zu bestreiten, daß diese der Volkswirtschaft Oesterreich-Ungarns und des Deutschen Reiches Vorteil bringen kann, und ohne auf die Ausführung des Elbe-Moldau-Donau-Kanals zu verzichten, müssen wir darauf hinweisen, daß ohne gleichzeitige Herstellung des Elbe-Oder-Donau-Kanals die Elbeorte Oesterreichs und des Deutschen Reiches aus dem zwischenstaatlichen Flußverkehr dieser Staaten mit Ungarn und den Balkanländern ausgeschaltet würden, während letztere Verbindung auch der Volkswirtschaft beider Reiche, insbesondere der Hauptstadt Wien, bedeutende Vorteile bringen und hiedurch die Stromgebiete der Elbe, Oder und Weichsel in den zwischenstaatlichen Flußverkehr einbezogen würden. Die Hauptversammlung fordert daher die Durchführung des Wasserstraßengesetzes vom Jahre 1901 hinsichtlich des Elbe-Oder-Donau-Kanals, die sofortige Bereitstellung der Mittel hierzu und die Inangriffnahme der bezüglichen Arbeiten.“

Dr. B. Ruß hatte angeführt, daß wegen der Kanalverbindung vom Wiener Bürgermeister Dr. Weiskirchner eine Versammlung der Vertreter der Donaustädte Oesterreich-Ungarns und des Deutschen Reiches in Aussicht genommen sei, weshalb der Vorsitzende auch eine solche Versammlung der Elbestädte anregte.

Die Agenden der Binnenschifffahrt unterstehen derzeit verschiedenen Ministerien. Die Versammlung beschloß, wegen Vereinheitlichung dieser Agenden in einem Ministerium Herrn Doktor Ruß zu ersuchen, mit den maßgebenden Stellen nach dem Kriege Rücksprache zu pflegen.

— (Die Wasserstraßenfrage.) Aus Prag 28. d. wird uns telegraphiert: Am 27. d. fand in Aussia die Hauptversammlung des Elbevereins statt. Es wurde folgende Entscheidung angenommen: Die Erfahrungen des jetzigen Weltkrieges zwingen aus militärischen, politischen und wirtschaftlichen Gründen zur Herstellung einer Schiffsahrtsverbindung zwischen der Donau und dem Stromgebiet der Nord- und Ostsee. Als kürzeste, billigste, für die Schiffsahrt zweckmäßigste und im Hinblick auf die im Bau befindliche Kanalisierung der österreichischen Mittellelbe am raschesten herzustellende Verbindung erscheint der Elbe-Oder-Donau-Kanal, der im so eher vom österreichischen Standpunkt zu wählen ist, als sonst der Kanal Melnik-Bardubitz-Jaromer ein Rumpfwäre und als ferner diese Wasserstraße durch das österreichische Wasserstraßengesetz vom Jahre 1901 beschlossen wurde. Ohne den Behauptungen nach einer Verbindung Rhein-Donau entgegenzutreten, noch zu bestreiten, daß dies der Volkswirtschaft Oesterreich-Ungarns und des Deutschen Reiches Vorteile bringen kann, und ohne auf die Ausführung des Elbe-Moldau-Donau-Kanals zu verzichten, müssen wir darauf hinweisen, daß ohne gleichzeitige Herstellung des Elbe-Oder-Donau-Kanals die Elbe-Hferarie Oesterreichs und des Deutschen Reiches aus dem zwischenstaatlichen Flußverkehr dieser Staaten mit Ungarn und den Balkanstaaten ausgeschaltet würden, während letztere Verbindung auch der Volkswirtschaft beider Reiche, insbesondere der Hauptstadt Wien, bedeutende Vorteile bringen und hierdurch die Stromgebiete der Elbe und Weichsel in den zwischenstaatlichen Flußverkehr einbezogen würden. Die Hauptversammlung fordert daher die Durchführung des Wasserstraßengesetzes vom Jahre 1901, hinsichtlich des Elbe-Oder-Donau-Kanals die sofortige Vereinstellung der Mittel hierzu und Inangriffnahme der bezüglichen Arbeiten. Der Vorsitzende regte eine Versammlung der Elbestädte an.

Das Verkehrsbündnis der Mittelstaaten.

Gestern abend wurden die Teilnehmer an der Beratung für die Gründung eines deutsch-österreichischen Verkehrsbündnisses im Rathause empfangen. Bei dem Abendmahle hielt Bürgermeister Dr. Weiskirchner eine Rede, in der er sagte: Wenn wir das Bild des 21. Kriegsmonates betrachten, können wir mit Stolz erfüllt sein von den Heldentaten unserer Söhne und Brüder, welche hinter den Heldentaten des klassischen Altertums nicht zurückstehen.

Große Probleme werden nach Kriegsschluß zu lösen sein und ich muß Sie beglückwünschen, daß Sie Zeit gefunden haben, mitten im brandenden Weltkriege Friedensarbeiten vorzubereiten. Eine der wichtigsten ist, nicht unwürdig zu werden der Heldentaten unserer Söhne und Brüder, nicht nur schlecht und recht, aber gründlich durchzuhalten, sondern auch jene Zeit vorzubereiten, die endlich wieder kommen wird. Ihr erhabenster Zweck muß sein, alles zu fördern, was dazu beitragen kann, einander immer näher kennen zu lernen, die Möglichkeiten zu schaffen, daß wir von Süd und Nord, von West und Ost zusammenkommen, um unsere brüderlichen Gesinnungen auszutauschen, uns die Hände zu reichen und Herz zum Herzen sprechen zu lassen. (Großer Beifall.)

Der Präsident der Tagung Gontard dankte für die herzlichen Worte des Bürgermeisters und pries die Gassifreundschaft der Stadt Wien und der Wiener.

Sektionsrat Dr. Kampis erklärte, daß durch den Krieg die ungarische Nation erst Gelegenheit erlangt habe, die Angehörigen des deutschen Volkes und die Oesterreicher genau kennen zu lernen. Er schloß mit einem Hoch auf den Bürgermeister Dr. Weiskirchner.

Nachdem Oberkurator Steiner und Direktor Laudon gesprochen, führte Bürgermeister Michailow aus Rußschuk aus: Wer nun die politische Entwicklung unseres Landes seit der Befreiung kennt, wird es als selbstverständlich finden, daß wir unsere Hoffnung betreffend die Vereinigung mit unseren Brüdern anfangs auf unsere Befreier setzten und von ihnen erwarteten, daß sie uns zu unserem Ziele verhelfen. Diesen Hoffnungen galt auch der Balkankrieg, der aber leider nicht die Erfolge brachte, die wir erwarteten und die wir auch das Recht hatten, zu erwarten. Wir wurden von unseren Bundesgenossen verraten, von unserem Beschützer verlassen. Unser weiser König und seine klugen Ratgeber haben nun rechtzeitig erkannt, daß wir einen falschen Weg gegangen waren und daß unsere nationalen Wünsche nur erfüllt werden können im Anschluß an die Mittelmächte, der bis zu einem Bündnisse mit ihnen gedieh. Der glänzende Erfolg der neuen politischen Richtung hat selbst die ärgsten Feinde derselben zur Ueberzeugung gebracht, daß dies der einzig richtige Weg für Bulgarien war. Das auf den serbischen Schlachtfeldern zusammen vergossene Blut hat unsere Herzen näher gebracht und so wünschen wir, daß dieses Militärbündnis sich später in ein wirtschaftliches und handelspolitisches Bündnis umgestalte. Dieser Zukunft weibe ich mein Glas." (Lebhafte Beifall.) Excellenz Dr. Gemann sprach über die volkswirtschaftliche Bedeutung des Fremdenverkehrs, die ihn auch als Minister bewogen habe, den Fremdenverkehr mit aller Tatkraft zu fördern. Deutschland habe auf diesem Gebiete Hervorragendes geleistet, aber vieles bleibe noch für die große Gemeinschaft der verbündeten Freunde zu tun. Er erhob sein Glas auf den Präsidenten des Verkehrsbündnisses Gontard. (Großer Beifall.)

Das deutsch-österreichische Verkehrs- bündnis.

Empfang der Kongreßteilnehmer im Rathause.

Vorgestern abend wurden die Teilnehmer an der Beratung für die Gründung eines deutsch-österreichischen Verkehrsverbundes im Rathause empfangen. Im Maalstratsitzungssaal begrüßte Bürgermeister Weiskirchner die Herren und hielt, als die Gesellschaft vollzählig versammelt war, eine Ansprache, in der er sagte: Man spricht sehr häufig von einer Fremdenverkehrsindustrie und meint damit eigentlich nur die wirtschaftliche Arbeit, ohne zu bedenken, daß in ihr eine Angelegenheit enthalten ist, welche viel weniger vom wirtschaftlichen als vom kulturellen Standpunkte zu betrachten wäre. Der Kampf, welchen die Zentralmächte gegen eine Welt von

Feinden zu bestehen haben, hat uns an einander geschmiedet, und ich glaube nicht, daß dieses durch Blut gekittete Band jemals gelodert oder gelöst werden könnte. (Lebhafter Beifall.) Dort in den Karpathen, wo Deutsche und Magyaren, Oesterreicher aller Nationen, Schulter an Schulter gekämpft haben, um die Feinde abzuhalten, vom Vordringen in das Innere des Reiches, in Belgien, wo auch unsre Mörser gesprochen haben, ist dieses Bündnis für ewige Zeiten geschlossen worden. Wenn wir das Bild des 21. Kriegsmonats betrachten, können wir mit Stolz erfüllt sein von den Heldentaten unsrer Söhne und Brüder, welche hinter den Heldentaten des klassischen Altertums gewiß nicht zurückstehen. Große Probleme werden nach Kriegsschluß zu lösen sein und ich muß Sie beglückwünschen, daß Sie Zeit gefunden haben, mitten im brandenden Weltkrieg Friedensarbeiten vorzubereiten. Eine der wichtigsten ist, nicht unwürdig zu werden der Heldentaten unsrer Söhne und Brüder, nicht nur schlecht und recht, aber gründlich durchzuhalten, sondern auch jene Zeit vorzubereiten, die endlich wieder kommen wird. Ihr erhabenster Zweck muß sein, alles zu fördern, was dazu beitragen kann, einander immer näher kennen zu lernen, die Möglichkeiten zu schaffen, daß wir von Süd und Nord, von West und Ost zusammenkommen, um unsre brüderlichen Gefinnungen auszutauschen, uns die Hände zu reichen und Herz zum Herzen sprechen zu lassen. Das Reisen soll in Zukunft nicht bloß ein Privilegium der Reichen und Wohlhabenden sein, sondern wir müssen auch für die Sorgen, die den Drang nach Bildung und Wissen in ihrem Herzen tragen, aber nicht die Mittel zum Reisen besitzen. So wünsche ich denn, daß ein reiches Kulturleben aus Ihren Bestrebungen emporblüht, daß Ihre Vereinigung dazu beiträgt, den Korridor nach dem Osten zu öffnen zu unsern neuen Verbündeten und die wirtschaftliche Annäherung zwischen den Zentralmächten zu fördern. Jungfräulich liegt das neue Land des uns verbündeten Südostens vor uns, es soll uns seine Produkte geben, wir werden ihm unsre industriellen und geistigen Errungenschaften vermitteln, und es wird eine neue Kultur aufstehen, die Kultur der wahren Nächstenliebe und des Hochhaltens reiner, erhabener Menschlichkeit. Die Zukunft unsrer Nationen, sie lebe hoch im Zeichen des Friedens! (Lebhafter Beifall.)

Der Präsident der Tagung Gontard dankt für die herzlichen Worte des Bürgermeisters und preist die Gastfreundschaft der Stadt Wien und der Wiener.

Sektionsrat Dr. Kampis erklärt, daß durch den Krieg die ungarische Nation erst Gelegenheit erlangt hat, die Angehörigen des deutschen Volkes und die Oesterreicher genau kennen zu lernen. Er schließt mit einem Hoch auf den Bürgermeister Dr. Weiskirchner. Oberkurator Steiner dankt vorerst dem Bürgermeister namens der Teilnehmer der Tagung. Direktor Vandau (Berlin) erhebt sein Glas auf die drei verbündeten Länder und ihre Hauptstädte.

Bürgermeister Michailow aus Ruzschit führt aus: Es ist vielleicht ein großes Wagnis von mir, in deutscher Sprache eine Rede zu halten, aber es ist mir ein Herzensbedürfnis, dem Herrn Bürgermeister nicht nur für die lebenswürdige Einladung meinen herzlichsten Dank auszusprechen, sondern ihm auch zu danken für die warmen Worte, mit welchen er des Herrschers unsres bescheidenen Volkes gedacht hat. Es ist nicht angebracht, hier politische Reden zu halten, und so will ich nur sagen, daß unser kleines Land für viele sicher noch unbekannt ist, wenigstens in politischer Hinsicht, in der so vieles nach außen nicht klar ist. Aber die Geschichte Bulgariens ist sehr kurz. Nach unsrer Befreiung im Jahre 1878 blieb ein großer Teil unsrer Brüder unter der Fremdherrschaft, und selbstverständlich war es unser nationaler Wunsch, eines Tages diese unsre Brüder mit uns vereinigt zu sehen. Wir wußten aber auch, daß wir zu klein und zu schwach sind, um allein dieses Ziel zu erreichen, und dazu eines mächtigen Beschützers oder Bundesgenossen bedürfen. Wer nun die politische Entwicklung unsres Landes seit der Befreiung kennt, wird es als selbstverständlich finden, daß wir unsre Hoffnung anfangs auf unsre Befreier setzten und von ihnen erwarteten, daß sie uns zu unserm Ziele verhelfen. Diesen Hoffnungen galt auch der Balkankrieg, der aber leider nicht die Erfolge brachte, die wir erwarteten und die wir auch das Recht hatten, zu erwarten. Wir wurden von unsern Bundesgenossen verraten, von unserm Beschützer verlassen. Unser weiser König und seine klugen Ratgeber haben nun rechtzeitig erkannt, daß wir einen falschen Weg gegangen waren und daß unsre nationalen Wünsche nur erfüllt werden können im Anschluß an die Zentralmächte, der bis zu dem Bündnis mit ihnen gedieh. Der glänzende Erfolg der neuen politischen Richtung hat selbst die ärgsten Feinde derselben zur Ueberzeugung gebracht, daß dies der einzig richtige Weg für Bulgarien war. Das auf den jerbischen Schlachtfeldern zusammen ver-

gossene Blut hat unsre Herzen näher gebracht, und so wünschen wir, daß dieses Militärbündnis sich später in ein wirtschaftliches und handelspolitisches Bündnis umgestalte. Dieser Zukunft weihe ich mein Glas. (Lebhafter Beifall.)

Geheimer Rat Dr. Geßmann erinnerte daran, daß er als Minister als seine Hauptaufgabe betrachtet habe, den Fremdenverkehr, diesen wichtigen Zweig der Volkswirtschaft, zu fördern. Deutschland habe auf diesem Gebiet Hervorragendes geleistet. Er erhebt sein Glas auf den Präsidenten des Verkehrsverbundes Gontard.

Das Reisen nach dem Kriege.

Von L. Rat Maximilian Krauß.

(Fortsetzung.)

Andererseits aber wird das Bedürfnis nach Erholung, Ausspannung und Ruhe nach dem Kriege mit elementarer Gewalt sich in den weitesten Kreisen geltend machen, ganz abgesehen von den vielen Hunderttausenden von kur- und erholungsbedürftigen Heeresangehörigen, die dann erst eigentlich für die private Kurbehandlung in Betracht kommen werden. Der ungeheuren Kapitalzerstörung, die der Weltkrieg bewirkt, stehen aber auch ganz gewaltige Vermögensvermehrungen gegenüber, und wir sind in dieser Hinsicht gerade in Deutschland weit besser daran als Staaten wie England oder Frankreich, weil die riesigen Kapitalien, die der Krieg verschlang, bei uns zum allergrößten Teile im Lande geliebt sind, während sie in Frankreich und insbesondere in England außer Landes geflossen und für deren Volkswirtschaft tatsächlich verloren gegangen sind. Es wird deshalb in unserem eigenen Lande nicht an Leuten fehlen, die Reisen machen, Sommerfrischen und Badeorte aufsuchen können. Es wird aber auch nach dem Kriege der Geschäftsverkehr die lähmenden Fesseln abstreifen, denn man wird sich in Industrie, Handel und Gewerbe unter Zufuhr gewaltiger Rohstoffmengen und mit Hilfe zahlloser Geschäftsreisen neu einrichten müssen, man wird mit aller Kraft danach trachten, erlittene Verluste wettzumachen durch die Wiederknüpfung alter Geschäftsbeziehungen und durch die Gewinnung neuer Absatzgebiete. Und wie die Staaten aus der Anleihenwirtschaft wieder zum finanziellen Gleichgewicht hinstreben müssen, so wird auch jeder Einzelne auf regelmäßigen Gewinn bedacht sein. Und alles das wird schließlich mit Naturnotwendigkeit auch zur allmählichen Ueberbrückung der noch vorhandenen Gegensätze zwischen den Völkern selbst hinführen. Die Landesgrenzen werden wieder — wie in einem Artikel über die Friedensausichten für den Fremdenverkehr treffend gesagt wurde — die Landesgrenzen werden wieder Linien und keine Stahlwände sein. Die mächtige Entwicklung der Verkehrsmittel duldet keine künstliche Hemmung auf die Dauer, die in ihnen wohnende lebendige Kraft im Verein mit der Notwendigkeit, das in ihnen angelegte immense Kapital rentebringend zu gestalten, wird von selbst, sozusagen automatisch, dem normalen Zustand eines internationalen Fahrplans zustreben. Man kann wohl eine Weile in nationaler Abgeschlossenheit verharren, aber nicht auf die Dauer. Das verbietet der Trieb der Selbsterhaltung sowohl des Einzelnen als auch der Völker. Also: gleich weit entfernt von hoffnungslosem Pessimismus wie von verstiengtem Optimismus, dürfen wir den Glauben hegen, daß auch der Fremdenverkehr nach dem Kriege kein mimosenhaftes Wesen sein wird, das erschauernd vor jeder Auslandsberührung sich in sich selbst zurückzieht.

Freilich, nicht so rasch wie 1870 wird sich der allgemeine Aufschwung und Umschwung nach dem Friedensschlusse einstellen, denn es sind diesmal nicht nur zwei Nationen, um deren Wiederaufrichtung es sich jetzt handelt; der Organismus der ganzen Welt ist vielmehr aufs allererschwerste erschüttert. Darum wird sich auch, wie alles andere, die Entwicklung des Fremdenverkehrs in gewissen Stappen vollziehen. Wir dürfen nicht hoffen und werden in dieser Hinsicht uns sogar hüten müssen, mit Ländern wie England und Frankreich oder Italien allzu rasch wieder in Beziehung zu treten. Das wird übrigens auf Gegenseitigkeit beruhen. Der Durchgangsverkehr aus Deutschland nach der italienischen und französischen Riviera usw., aus dem wir gerade in Bayern vor dem Kriege unseren besonderen Vorteil gezogen haben, wird zunächst schwach sein. Es werden überhaupt hinsichtlich der Reisewege gewisse Verschiebungen sich ergeben, die das eine oder andere Land für die nächsten Jahre mehr oder weniger aus unserem Gesichtskreise entfernen, andere Länder dagegen, mit denen unsere seitherige Berührung nur sehr lose gewesen, in den Brennpunkt unserer Interessen bringen werden. Das gilt in erster Linie von dem Adriagebiet und von Dalmatien, Gebieten, die in Zukunft in eine höchst aussichtsreiche Konkurrenz mit der französischen und italienischen Riviera treten werden; vor allem der deutsche Reiseverkehr wird in den adriatischen Küstenländern unseres österreichisch-ungarischen Bundesgenossen einen vollwertigen Ersatz für jene finden. Die Hinüberleitung dieses Südverkehrs auf die Routen Brenner-Bustertal einerseits und Tauernbahn andererseits wird in Richtung und Gegenrichtung für München und das bayerische Hochland und seinen Anteil an diesem Verkehr von erheblicher Bedeutung werden können.

(Schluß folgt.)

— (Einfluß der kriegerischen Verhältnisse auf die Rechte der Zeitkartenbesitzer.) Das Wiener Handelsgericht hat im Vorjahre die Entscheidung gefällt, daß die Eisenbahnverwaltung im Sinne der subsidiären Bestimmungen des a. b. G. V. verpflichtet ist, für die auf galizische Verkehrsgebiete lautenden Zeitkarten, deren Benützung infolge der durch den Krieg hervorgerufenen Verkehrseinstellungen unmöglich war, den hierfür entfallenden Teilbetrag des Kartenpreises rückzuerstatten. Die Frage, ob nach rücksichtlich der außergalizischen Gebiete aus dem Titel der bloßen Verkehrsbeschränkungen eine Erstattungspflicht der Eisenbahn im Gesetze begründet sei, ist in einigen kürzlich erlassenen Urteilen des Landesgerichtes in Brünn und des Handelsgerichtes in Wien verneint worden. Nach der Auffassung des erstgenannten Gerichtes ist der Krieg mit seinen Folgeerscheinungen für die Bahn gleichsam als höhere Gewalt aufzufassen und die Eisenbahn zu einer Schadloshaltung des Zeitkartenbesitzers schon mit Rücksicht auf den pauschalen Charakter des Rechtsgeschäftes (§ 1276 a. b. G. V.) nicht verpflichtet. In den Urteilen des Wiener Handelsgerichtes aber, bei welchen es sich um kombinierte, für galizische und außergalizische Bezirke gültige Zeitkarten handelte, wurde der klägerische Standpunkt, daß in diesen Fällen eine für die Eisenbahn verpflichtende unteilbare Leistung vorliege, im Geiste der einschlägigen Tarifbestimmungen verworfen und die Eisenbahn lediglich zu der von ihr übrigens bereits anerkannten Erstattung hinsichtlich der auf die galizischen Bezirke entfallenden Teilbeträge verurteilt.

Generalversammlungen.

Königlich ungarische Seeschiffahrt-Aktiengesellschaft „Adria“.

Unter dem Vorsitze des Präsidenten Geheimen Rates Leo Lánczy fand heute die ordentliche Generalversammlung der Königlich ungarischen Seeschiffahrt-Aktiengesellschaft „Adria“ statt, der 32 Aktionäre in Vertretung von 31.515 Aktien mit 1568 Stimmen anwohnten. Der Präsident begrüßte die Aktionäre und den in Vertretung des Handelsministeriums erschienenen Ministerialkommissär Johann v. Gyöngyöffy und gedachte in seiner Eröffnungsrede der Rückwirkung des Krieges auf den Betrieb des Unternehmens. Während dieser im Jahre 1914 nur in der zweiten Hälfte des Jahres geruht hat, war er im abgelaufenen Jahre gänzlich eingestellt, worauf es zurückzuführen ist, daß die Bilanz mit Verlust abgeschlossen werden mußte. Zum Glück ist dieser Verlust kein so großer, daß er die Kraft der Gesellschaft lähmen würde. Es ist zu hoffen, daß der nach dem Kriege zu gewärtigende große Verkehr die Aktionäre für den Entgang des verfloßenen Jahres entschädigen werde. Nach dieser beifällig aufgenommenen Eröffnungsrede betraute der Präsident den Direktor-Stellvertreter Dr. Josef Kovács mit der Führung, die Aktionäre Leo Viró und Hugo Hoffmann aber mit der Authentifikation des Protokolls. Der hierauf zur Unterbreitung gelangte Bericht der Direktion lautet im wesentlichen wie folgt: Das Geschäftsjahr 1915 ergab kein befriedigendes Resultat. Der Weltkrieg hat uns die Wege des internationalen Schiffsverkehrs verschlossen, und während die feindliche und neutrale Schifffahrt gerade unter der durch den Krieg hervorgerufenen Hochkonjunktur ihren Betrieb fortzuführen in der Lage war, konnten sich unsere Dampfer im Dienste des heimischen Warenverkehrs nicht betätigen. Dieser Umstand hatte zur Folge, daß die Bilanz des Geschäftsjahres 1915 mit Verlust schließt. Wir haben jedoch unsere Dampfer im Stand erhalten und, unserer Verpflichtung entsprechend, zur Verfügung der Seeresleitung gestellt. Durch Bezahlung unseres gesamten Land- und Schiffs-personals haben wir die Existenz von über tausend Familien unter den durch den Krieg hervorgerufenen schwierigen Verhältnissen gesichert, und wir werden der nach Wiedereröffnung des Verkehrs an uns herantretenden großen Arbeit und den in der ungarischen Seeschiffahrt unser harrenden wichtigen Aufgaben mit ungebrochener Kraft entsprechen können. Die Liquidierung unserer vertragmäßigen staatlichen Subvention in vertragmäßig verringertem Ausmaße hat zur Erfüllung dieser Aufgaben beigetragen. Unsere Schiffe „Dea“, „Duna“ und „Mallelovits“, welche bis Ende Mai vorigen Jahres sich in italienischen Häfen befanden, wurden nach der italienischen Kriegserklärung von der italienischen Regierung beschlagnahmt. Wir werden unsere Erbschaftsprüfung auf Grund der Bestimmungen der Haager Konvention geltend machen. Auf die zweite und dritte Kriegsanleihe haben wir, wie im vorigen Jahre auf die erste, je eine Million Kronen gezeichnet und auch bei den verschiedenen Aktionen für Kriegsvorsorge sind wir in jeder Richtung unserer patriotischen Pflicht nachgekommen. Der Kommandant, die Offiziere sowie die Mannschaften unseres am 1. September 1914 durch ein englisches Kriegsschiff versenkten Dampfers „Báthori“ wurden am 25. März aus der englischen Gefangenschaft entlassen. Ueber das Schicksal unserer übrigen in feindliche Gefangenschaft geratenen Seeleute sind auch in diesem Jahre nur mangelhafte Nachrichten eingelaufen, doch ist es uns stets gelungen, ihnen die zur Unterstützung nötigen materiellen Mittel zukommen zu lassen. Von unseren Landangestellten sind 49, vom Schiffs-personal 201 Personen zum Militärdienst eingerückt, wovon viele für ihre gegenüber dem Feinde bewiesene Haltung Auszeichnungen erhielten. Mit tiefem Schmerz gedenkt der Bericht des Todes der im großen Kampfe der Nation in aufopfernder Pflichterfüllung dahingegangenen Angestellten der Gesellschaft, deren Andenken im Protokoll bereinigt wird. Die vom Handelsminister genehmigte Bilanz schließt, nach Vornahme der statutenmäßigen Abschreibungen, mit einem Verlust von k 390.005,20, welcher sich nach Abzug des vorjährigen Gewinnvortrages von k 9945,03 auf k 380.060,17 verringert, demnach beantragen wir, die Generalversammlung möge beschließen, diesen Betrag als Verlust auf das Konto des laufenden Jahres zu übertragen und im Sinne des § 36 der Statuten k 500.000 als fünfprozentige

Dividende zu votieren. Dieser Betrag wäre aus dem sich gegenwärtig auf k 5.100.000 belaufenden Reservefonds zu bedecken. Bei diesem Vorschlage ließen wir uns von der begründeten Hoffnung leiten, daß nach Beendigung des Krieges Aussicht auf eine außerordentliche Entwicklung des Schiffahrtsgeschäftes besteht, weil der infolge des Krieges entstandene Schiffsmangel bei Eröffnung des gewaltfam zurückgehaltenen internationalen Verkehrs zu einer großen Nachfrage nach Schiffsmaterial führen wird und daher die Frachtsätze — wenn auch nicht in den gewöhnlichen Relationen, in welchen unsere Tarife ständigen Charakters sind, wohl aber im internationalen freien Verkehr — zweifellos hoch sein werden, so daß wir bei Aufnahme des Schiffsverkehrs eine Entschädigung für unseren Verlust und den Verdienstentgang erhoffen, auf eine namhafte Erhöhung der Schiffsverträge rechnen können und auch in der Lage sein werden, dem Reservefonds den zur Dividendenzahlung in Anspruch genommenen Betrag zurückzuerstatten. Mit der aus dem Reservefonds zu bestreitenden fünfprozentigen Dividendenauszahlung des Aktienkapitals wäre der Aktienkupon Nr. 15 des Jahres 1916 mit k 10 vom 1. Mai d. J. ab bei der Kasse der Gesellschaft in Summe, ferner bei der Budapester Hauptkasse der Pester Ungarischen Kommerzbank, sowie bei den Wiener Hauptkassen der k. k. priv. Oesterreichischen Länderbank und des Wiener Bankvereins in Wien einzulösen. Zum Schluß meldet die Direktion schmerzgefüllt das Ableben des Aufsichtsratsmitgliedes Leo v. Sarbó, dessen Andenken im Protokoll bereinigt wird.

Die Generalversammlung nahm die Berichte der Direktion und des Aufsichtsrates zur Kenntnis, akzeptierte die Vorschläge der Direktion und erteilte das Absolutorium. Nach der auf Vorschlag des Aktionärs Eugen Révész mit Akklamation erfolgten Wahl der Herren Julius v. Goldberger, Ludwig v. Hevesy, Tibor v. Rishny-Damó und Franz Heinrich Robitzek (neu) in den Aufsichtsrat wurde die Generalversammlung unter Ehrenrufen auf den Präsidenten geschlossen.

Kontrolle des Reiseverkehrs nach Deutschland. Die Zahl der deutschen Passstellen im Auslande ist auf Veranlassung des Auswärtigen Amtes eingeschränkt worden, um die Aufsicht über den Reiseverkehr nach Deutschland wirksam zu machen. Für die Dauer des Krieges werden Pässe, Passvisa und Passierscheine nur noch von den Konsularbehörden erteilt, soweit sie Berufskonsulate sind oder berufsmäßig verwaltet werden. Die diplomatischen Vertretungen tun dies nur noch für ihre Mitglieder. Zuständig ist das Konsulat, in dessen Amtsbezirk der Antragsteller seinen Wohnsitz oder seinen dauernden Aufenthalt oder vorübergehenden Aufenthalt hat. Ein anderes Konsulat darf Pass oder Passvisa nur erteilen, wenn die Erlangung von dem zuständigen Konsulat unmöglich ist und dies zugestimmt hat. Zuständige Generalkonsulate, Konsulate oder Passstellen befinden sich für Bulgarien in Sofia und Barna, für Dänemark in Kopenhagen und Kolding, für die Niederlande in Maastricht, Rotterdam, Vlissingen und Amsterdam, für Norwegen in Christiania, für Oesterreich und Ungarn in Ofen-Pest, Brünn, Fiume, Innsbruck, Kronstadt, Lemberg, Prag, Serajewo, Triest und Wien, für Rumänien in Bukarest, Galatz und Jassy, für Schweden in Stockholm und Malmö, für die Schweiz in Genf, Zürich, Basel, Lausanne und Lugano, für Serbien in Belgrad, für Spanien in Barcelona und Madrid, für die europäische Türkei in Konstantinopel.

Die Verkehrswege und ihre Betriebsmittel in Gegenwart und Zukunft.

Im Niederösterreichischen Gewerbeverein hielt am letzten Freitag anlässlich der stattgehabten Vollversammlung Regierungsrat Leopold Ritter von Stodert einen Vortrag über das Thema: „Die Verkehrswege und ihre Betriebsmittel in Gegenwart und Zukunft“. Im Rahmen seiner weit ausgreifenden Ausführungen fanden selbstverständlich die modernsten Betriebsmittel, Automobil und Flugzeug, gebührend breiten Raum. Das Kapitel vom Automobilwesen leitete der Vortragende mit einer Erinnerung an den Oesterreicher Siegfried Markus ein, der den Ruhm für sich in Anspruch nehmen darf, den ersten brauchbaren Kraftwagen gebaut zu haben. Schon im Jahre 1861 hat er den ersten, im Jahre 1875 seinen zweiten Kraftwagen konstruiert. Leider sei diese Tatsache im Ausland noch viel zu wenig bekannt. Ritter v. Stodert richtete daher einen Appell an den Niederösterreichischen Gewerbeverein, die Verdienste von Siegfried Markus weiteren Kreisen zu verkünden und damit Oesterreich die Priorität der Erfindung des durch einen Explosionsmotor betriebenen Kraftwagens zu wahren. Einen weiteren entscheidenden Schritt tat dann Gottlieb Daimler, der den leichten Explosionsmotor für Traktionszwecke dienstbar machte. Aber erst im Jahr 1898 wurde auf Anregung des damaligen Hauptmannes (jetzt Obersten) Robert Wolf, des Erfinders der Schwinge, bei der Daimlermotoren-Gesellschaft in Cannstatt der erste für den Transport schwerer Lasten bestimmte Kraftwagen gebaut.

Im weiteren Verlaufe seines Vortrages beleuchtete Ritter v. Stodert die Bedeutung des Kraftfahrwesens für die Gegenwart und eröffnete mannigfache Aussichten für die Zukunft. Auf dem Gebiete regelmäßiger Personen- und Güterbeförderung harren des Automobils noch große wirtschaftliche Aufgaben. Speditoren werden sich in ausgedehntem Maße des Kraftwagens zur Beförderung von Gütern über mäßige Entfernungen bedienen. Auch die Einführung regelmäßiger Kraftwagenbetriebe für Gütertransporte bilde eine der großen Aufgaben nach Friedensschluss. In eingehender Weise beschäftigte sich der Vortragende dann mit dem staatlichen regulären Personenverkehr mittels Kraftwagen. Er gedachte unseres ehemaligen Eisenbahnministers Ludwig Wrbna, der klar erkannt hatte, daß man an Stelle wenig rentabler Lokalbahnlinien mit weit größerem wirtschaftlichem Nutzen Kraftwagenlinien einrichten könnte. Diese Idee wurde dann von Generalpostdirektor Dr. Wagner Ritter v. Jauregg in großem Stile aufgenommen und innerhalb verhältnismäßig kurzer Zeit mit glänzendem Erfolge durchgeführt. Die Einrichtung regelmäßiger Postautomobillinien sowie die Schaffung einer einheitlichen Postautomobiltypen sind das verdienstvolle Werk Wagners v. Jauregg und seines technischen Beraters, des Oberbauates Mntán.

Nach einer kurzen Uebersicht über die Postautomobillinien Bayerns und Preußens erwähnte Ritter v. Stodert auch die gleislosen Bahnen nach dem System Stoll, wie sie in Oesterreich-Ungarn eingeführt sind, die deutschen Systeme von Schiemann und Lloyd, ferner die jetzt im Kriege so vielfältige Verwendung von Automobilen, die durch Auswechseln der Räder für das Befahren von Schienenwegen geeignet gemacht werden. In gleicher Weise wurde der Vortragende der Verdienste gerecht, die Oesterreich auf dem Gebiete der Verbesserung militärischer Zugwagen ge-

bühren. In erster Linie gedachte er des Erzherzogs Leopold Salvator, der von Anbeginn der automobilistischen Bewegung deren Bedeutung für das Heereswesen erkannt und ihre Ausgestaltung gefördert hat. Durch den schon vor Jahren erprobten Vierräderantrieb hat sich Erzherzog Salvator auch als Erfinder in erfolgreicher Weise betätigt. Hervorragende Verdienste erwarb sich auch Feldzeugmeister Leopold Adler v. Schleyer um das gesamte militärische Kraftfahrwesen, desgleichen auch um die militärische Motorluftschiffahrt. Bei Erörterung der Vorzüge des Vielachsenantriebes kam der Vortragende auf die bewährte Erfindung von Oberst Tlaskal (1905, damals noch Generalstabshauptmann) und von Generalstabsobers Landwehr v. Pragenau zu sprechen, dessen Lastzüge unter der so erfolgreichen Mitwirkung des Herrn Direktors Porsche von der Oesterreichischen Daimlermotoren-A. G. hergestellt wurden.

Eine kurze Erwähnung der Seil- und Schwebelbahnen schuf einen ungefähren Uebergang vom Automobil zur Motorluftschiffahrt. Ritter v. Stodert glaubt, daß die vor dem Kriege gewährte Freizügigkeit der Flugzeuge in Zukunft mancherlei Einschränkungen erfahren dürfte. Man werde zur Verhinderung von Schmuggel und Nichtbeachtung der Landesgrenzen eigene Grenz-, Zoll- und Polizeiwachposten in den Lüften schaffen müssen. Jedenfalls werden wichtige Gesetze zur allgemeinen internationalen Regelung des Luftverkehrs notwendig

werden, ebenso ein Haftpflichtgesetz für Flieger, ferner auch grundlegende Normen für das Luftfliegen und Ausweichen, ähnlich wie man es seinerzeit (und auch jetzt noch) für den Verkehr auf den Landstraßen anstrebt. Im Zivilverkehr sei dem Flugzeug noch eine große Rolle zu spielen bestimmt, zunächst vielleicht bei der Postverwaltung, dann aber auch im regelmäßigen Personentransportdienst. Ritter v. Stodert schloß seinen Vortrag mit dem Hinweis auf die Wichtigkeit der modernen Ausgestaltung aller unserer Verkehrswege und Betriebsmittel. Nur so könnten wir jene Stellung im Weltverkehr gewinnen, die Oesterreich-Ungarn und speziell Wien in früheren Jahrhunderten eingenommen hatte.

**Großschiffahrtsweg
Rhein—Donau—Schwarzes Meer.**

Entsprechend dem im Gemeinderate in der Sitzung vom 14. April 1916 einmütig gefaßten Beschlusse hat Bürgermeister Dr. Richard Weiskirchner dem k. k. Handelsminister folgende Denkschrift übermittelt:
W. Abt. V, 547. Wien, am 28. April 1916.

Denkschrift

der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien, betreffend die Ausgestaltung des Wasserweges vom Rhein, von der Elbe und von der Oder zum Schwarzen Meere.

Als im Herbst 1915 die verbündeten österreichisch-ungarischen, deutschen und bulgarischen Truppen Serbien niedergingen, den Donauweg freigemacht und so die Verbindung mit der Türkei hergestellt hatten, lenkte sich naturgemäß auch die Aufmerksamkeit der großen Öffentlichkeit in erhöhtem Maße auf diese Verkehrsstraße.

Immer weitere Kreise werden von der Überzeugung durchdrungen, daß der Donaustrom, der jetzt im Kriege ein wertvolles Hilfsmittel zum gegenseitigen Austausch wichtiger Güter zwischen den verbündeten Mächten Mitteleuropas und des Orients darstellt, auch im Frieden berufen sei wird, bedeutende, ja hervorragende Aufgaben im Welthandelsverkehre zu erfüllen.

Wie sich die wirtschaftlichen Verhältnisse und Handelsbeziehungen nach dem Kriege gestalten werden, ist nicht leicht vorauszusagen; es ist aber wohl als wahrscheinlich anzunehmen, daß die überseeischen Beziehungen, die die Mittelmächte vor dem Kriege gepflogen haben, mindestens auf längere Zeit hinaus nicht mehr an erster Stelle stehen werden; es wird sich vielmehr der Handelszug der verbündeten Mittelmächte nach dem Osten richten, wo noch ein reiches Feld für die Betätigung der wirtschaftlichen Kräfte in den verschiedensten Belangen brachliegt.

Der neue Weg ist klar gegeben: es ist dies der Landweg nach dem Balkan, dem Schwarzen Meere, nach Mesopotamien und Persien. Für diesen Landweg ist aber in erster Linie die Donaustraße von maßgebender Wichtigkeit.

Das Bestreben der Mittelmächte muß daher dahin gerichtet sein, die natürliche Wasserstraße des Donaustromes auszu-

Großschiffahrt
Rhein - Donau - Schifffahrt Wien

Zu diesem Beschlusse der k. k. Regierung ersucht, im Einvernehmen mit der österreichischen Regierung, sowie mit den Regierungen des Deutschen Reiches und der Staaten am Unterlaufe der Donau die Herstellung einer allen Anforderungen des Verkehrs entsprechende Schifffahrtsstraße vom Rhein sowie von der Elbe und der Oder zur Donau und auf der Donau bis zum Schwarzen Meere herzustellen.

Der Gemeinde Wien erscheinen hierbei insbesondere folgende Maßnahmen empfehlenswert:

1. Ehestige Durchführung des Donau-Oberkanals des Donau-Nobdaukanals.
Herstellung eines entsprechend leistungsfähigen Kanals vom Rhein über den Main zur Donau Fortsetzung der Donauregulierung von Regensburg bis Ulm.
Weitere Ausarbeitung der Donauregulierung in Österreich und Ungarn, namentlich die Verbesserung der Schiffahrt beim Eisernen Tor.
Entsprechende Regulierungsbauten im Unterlaufe der Donau.
2. Herstellung ausreichender und technisch vollkommener Lände- und Hafensplätze samt Geleiseanschlüssen, Magazinen, Zollfreilagern u. s. w., an solchen Punkten, die für die Stapelung oder den Umschlag der Güter in Betracht kommen; hierbei ist, was die österreichische Reichshälfte betrifft, auf die Reichshauptstadt Wien als den Mittelpunkt des Verkehrs und der Güterverteilung gebührend Rücksicht zu nehmen.
3. Möglichste Förderung der Schifffahrt durch tunlichste Vermeidung oder wenigstens Verminderung der Gebühren für die Benützung der verschiedenen dem Schifffahrtsbetriebe dienenden Anlagen.
4. Erlassung einer einheitlichen Strompolizeiordnung für das ganze Stromgebiet.
5. Förderung der Errichtung heimischer Werstanlagen sowie Errichtung von Schifferschulen zur Heranziehung heimischer Kräfte für die Dampf-, Ruder- und Floßschifffahrt.
6. Revision der Donauschifffahrtsakte vom 7. November 1857.
7. Erlassung eines Binnenschifffahrtsgesetzes zur Regelung der privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt.
8. Aufstellung entsprechender Tarife.
9. Schaffung eines einheitlichen Betriebsreglements.

Für die k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien

Der Bürgermeister:

Dr. Richard Weiskirchner m. p.



*** Eröffnung eines österreichischen Reisebureaus in Sofia.** Anfang April ist in den Räumen der Banque Ballanique in Sofia ein Oesterreichisches Reise- und Auskunftsbureau — Repräsentanz der k. k. österreichischen Staatsbahnen eröffnet worden. Das Bureau wird seine Tätigkeit den Zeitverhältnissen entsprechend zunächst wohl vornehmlich auf den Auskunftsdienst beschränken müssen, sich jedoch angelegen sein lassen, auch jene vorbereitenden Aufgaben wahrzunehmen, deren Endzweck es ist, den in Zukunft zu gewärtigenden Verschiebungen im europäischen Reiseverkehr in nutzbringender Weise Rechnung zu tragen.

— (Dr. Weiskirchner über den Ausbau der Donauschiffahrt.) Aus Budapest, 2. d., wird uns telegraphiert: Bürgermeister Dr. Weiskirchner empfing dieser Tage einen Mitarbeiter des Hóbarosi Hirlap, dem er über die Frage der Ausnützung der Wasserwege der Donau folgende Äußerungen machte: Es bildet eine der wichtigsten wirtschaftlichen Interessen der Centralmächte, zwischen Westen und dem Orient eine Verbindung auf dem Wasserwege herzustellen. Dies kann nur durch die Donau gelöst werden. Im Falle der Verwirklichung dieser Idee wird eine Centralstelle der Schiffahrt errichtet werden, die meiner Ansicht nach in Wien ihren Sitz haben kann. Ich weiß, daß die ungarische öffentliche Meinung eine Zurücksetzung Budapests darin erblicken würde, aber glauben Sie mir, die Ungarn haben damit nicht recht. Das einzige Argument, das sie gegen uns anführen können, daß die ungarische Hauptstadt ungefähr in der Mitte der Donau liegt, dieses Argument wird durch die Tatsache umgestoßen, daß Wien eine zentrale geographische Lage besitzt und die größte Donaufahrt ist. Wien hat nie die Absicht gehabt, Budapest in den Hintergrund zu drängen, und wir möchten auch diese Frage in der Weise lösen, daß der ungarischen Hauptstadt nicht geschadet wird. Bei den Beratungen, die in dieser Frage stattfinden werden, wird ja die ungarische Hauptstadt ebenfalls vertreten sein, und sie wird dann Gelegenheit haben, ihre Interessen zu wahren. Darüber kann aber meiner Ansicht nach überhaupt keine Diskussion stattfinden, welche von den beiden Städten den Mittelpunkt des Donaubverkehrs bilden soll. Wien kann diesem Zweck mehr dienen als jede andere Stadt. Nach Beendigung des Krieges werden auch in der Kaiserstadt große Veränderungen geschehen, und es ist vorauszu sehen, daß Wien sich zum wichtigsten Punkt des Orientports und Imports entwickeln wird.

— (Die Donaufrage.) In ihrer jüngsten in Leipzig abgehaltenen gemeinsamen Tagung haben die mitteleuropäischen Wirtschaftsvereine für Deutschland, Oesterreich und Ungarn auf Anregung des Prof. Oswald Flamm (Charlottenburg) und des wirklichen Rates Osel (München) beschlossen, die Donaufrage zum Gegenstand näheren Studiums zu machen. Diesem Beschluß entsprechend wird anlässlich der nächsten im Monat Mai stattfindenden gemeinsamen Tagung der genannten Vereine in Budapest einen der wichtigsten Punkte der Tagesordnung dieser Konferenz eine breitangelegte Besprechung der Donaufrage und im allgemeinen der mitteleuropäischen Wasserstraßenfrage bilden. Zu Referenten wurden folgende, in internationalem Ruf stehende Fachmänner bestellt: Aus Deutschland Geheimer Rat v. Schuh, Präsident des Bayerischen Kanalvereins, und Regierungsrat Prof. Oswald Flamm, der bekannte Schiffbauingenieur; aus Oesterreich Herrenhausmitglied Geheimer Rat Viktor Ruz und der Generaldirektor der Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft Hofrat Friedrich v. Csatory; aus Ungarn Hofrat Karl Bég, Generaldirektor der Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrtsgesellschaft, und Ministerialrat Eugen v. Kvaszay, Vorstand des Wasserbauamtes im ungarischen Ackerbauministerium.

*** (Die Zukunft unserer Verkehrswege.)**
Am 28. April sprach im niederösterreichischen Gewerbeverein Regierungsrat Leopold Ritter von Stockert in außerordentlich klarer und beherzigenswerter Weise über die Verkehrswege und ihre

Betriebsmittel in Gegenwart und Zukunft. Von den Wasserwegen ausgehend trat der Regierungsrat für den Bau eines die Donau mit Elbe, Oder und Weichsel verbindenden europäischen Kanalnetzes ein, unter der Voraussetzung, daß die an diesem interessierten Staaten an seiner Finanzierung, ähnlich wie es bei der Regulierung der Donau an der Sulnamündung und der Gotthardbahn der Fall war, teilnehmen, wofür ihnen dann gewisse Transport- und Frachtbegünstigungen eingeräumt werden könnten. Bezüglich des Seeverkehrs empfahl der Vortragende die Einrichtung eines möglichst dichten Motorbootverkehrs mit beschränkter Personenaufnahme, der den raschesten Güterversand via Pola oder Triest, besonders zwecks des bisher schwer durchführbaren Exports von Blumen und Gemüsen aus Dalmatien nach Wien und Deutschland, ermöglichen soll, um deren italienischen und französischen Import zu verringern. Erst durch eine solche Sicherung der täglichen direkten Beförderung leicht verderblicher Güter könnten die Blumen- und Gemüsekulturen in Dalmatien ihre Entwicklung finden. Sehr interessant ist, daß der Vortragende die Gründung deutscher nautischer Schulen unter der Patronanz des österreichischen Flottenvereines befürwortete, so daß es überall auch ein deutsches oder deutschsprechendes Schiffpersonal gäbe, was mit Rücksicht auf die so erwünschte Steigerung des Verkehrs deutscher Reisender dringend geboten wäre. Zwecks dessen Zunahme empfehle sich die Führung direkter Schnell- und Schlafwagenzüge, unter Einstellung von Schlafwagen dritter Klasse nach der Type der skandinavischen und russischen Eisenbahnen, von Deutschland nach Triest und Pola, selbstverständlich via Wien. Weiter trat er für die Gewährung gewisser, bisher in Frankreich bei Familienreisen üblichen tarifmäßigen Begünstigungen und einige sonstige Neuerungen ein, um den Aufenthalt der Fremden in Oesterreich zu verlängern. Mit Rücksicht auf die eigenen Niveauverhältnisse der österreichischen Eisenbahnen, die das finanzielle Ergebnis Deutschland gegenüber ungünstig beeinflussen, glaubt der Vortragende, daß der Personenverkehr auf den bestehenden Bahnen nach deutschem Muster durch Führung von Motowagen verdichtet und dadurch rentabler gestaltet werden sollte. Provisorisch wären für den Personen- und Gütertransport geeignete Kraftwagenlinien einzurichten. Bei Gebirgsstrecken, die sonst schmalspurig überschient worden wären, empfahl der Vortragende, unter Umständen eine für Vielachsenantrieb bestimmte Lokalbahnart mit leichtem, aber normalspurigem Oberbau. Ebenso besprach der Vortragende die elektrisch betriebenen Eisenbahnen und Seilseilbahnen, welche letztere den Uebergang zum reinen Luftverkehr bilden, der nach der gegenwärtigen Entwicklung des Flugwesens in den Bereich der Möglichkeit gerückt sei. Der überaus anregende Vortrag, der durch zahlreiche aktuelle Lichtbilder illustriert war, schloß mit dem Wunsche, daß durch möglichste Anpassung der Betriebsmittel an die Verkehrswege Oesterreich und Wien an der Seite Deutschlands die in früheren Zeiten gehabte Bedeutung im Weltverkehr wieder erlangen möchten. Dem Vortrage, bei dem Präsident Schiel den Vorsitz führte, wohnten bei: die Geheimen Räte Ludwig Wrbna und Dr. Viktor Ruzs, Generalpostdirektor Dr. Wagner R. v. Jauregg, Herrenhausmitglied Dr. Wilhelm Freiherr v. Berger, die Sektionschefs Burger vom Eisenbahnministerium und Hugo Franz vom Ministerium für öffentliche Arbeiten, der Generalinspektor der österreichischen Eisenbahnen Karl Wirth, die Ministerialräte Ribosel und Kulla vom Eisenbahnministerium, Hofrat Weidlich vom Eisenbahnministerium, die Oberbauräte Altman und Schlemüller vom Ministerium für öffentliche Arbeiten, der Direktor der niederösterreichischen Landesbahnen Karl Polli, Oberst Robert Wolf, Generalkonsul de Bottere für den Oesterreichischen Flottenverein, Regierungsrat Czerny vom Eisenbahnministerium u. A.

Konferenz der Donaustädte. Auf Anregung des Bürgermeisters von Regensburg, Breher, ist schon vor einiger Zeit die Abhaltung eines Kongresses der an der Donau gelegenen Städte in Budapest in Aussicht genommen worden. Auf diesem Kongresse sollen die mit der Donauschiffahrt in Zusammenhang stehenden Fragen verhandelt und eventuell die Errichtung einer Donaucentralstelle in Budapest beschlossen werden. Selbstverständlich wurde die Anregung des Regensburger Bürgermeisters seitens des Bürgermeisters Bärzch mit Freuden aufgenommen, der sofort die nöthigen Vorbereitungen in Angriff nehmen ließ. Nun aber hat — wie einem ungarischen Abendblatte gemeldet wird — der Wiener Bürgermeister Dr. Weiskirchner der Budapester Stadtverwaltung einen Strich durch die Rechnung gemacht, indem er die Donaukonferenz nach Wien einberief und auch die Centralstelle in Wien errichten lassen will. Demgegenüber erhalten wir über die Antezedenzen dieser Angelegenheit von maßgebender Stelle die folgenden Informationen: „Die Konferenz der Städte an der Donau wird in Budapest stattfinden. An dieser Thatsache vermag auch jene Bewegung nichts zu ändern, die den Zweck verfolgt, daß die Konferenz nicht in Budapest, sondern in Wien abgehalten werde. Die Vorgeschichte der Konferenz ist nämlich die, daß der Plan der Abhaltung einer Konferenz der Städte längs der Donau, in welcher die mit der Donauschiffahrt in Verbindung stehenden Fragen besprochen werden sollen und die Abhaltung dieser Konferenz in der ungarischen Hauptstadt vom Bürgermeister der Stadt Regensburg ausgegangen ist. Der Bürgermeister von Regensburg wandte sich in dieser Angelegenheit an den Budapester Bürgermeister Dr. Stephan Bärzch, der sich selbstverständlich diesen Plan mit großer Sympathie zu eigen machte. Auch die ungarische Regierung hat diese Idee sehr sympathisch begrüßt und ist unerbüßlich mit dem gemeinsamen Ministerium des Aeußern bezüglich der Feststellung des Zeitpunktes der Abhaltung der Konferenz in Verbindung getreten. Die Vorbereitungen zu der Konferenz sind im Zuge und befinden sich bereits in sehr vorgeschrittenem Stadium. Keine wie immer geartete Gegenaktion wird die Abhaltung der Konferenz in Budapest verhindern können.“ — Wir nehmen von dieser Erklärung mit Vergnügen Akt, finden es aber höchst sonderbar, daß Dr. Weiskirchner, der ja in neuerer Zeit von Liebenswürdigkeiten und Komplimenten

für die „Schwesterstadt“ überströmt, in den gegenwärtigen schweren Zeiten Anlaß nimmt, eine zu Gunsten Budapests eingeleitete Aktion zu konträrren. Dieses nicht eben brüderliche Vorgehen, welches durchaus nicht geeignet ist, das Verhältniß zwischen Wien und Budapest inniger zu gestalten, kann nicht scharf genug gerügt werden.

Z. 10. 1916

* **Konferenz der Donaufstädte.** Wir haben in unserer heutigen Nummer bereits festgestellt, daß der Wiener Bürgermeister Dr. Weiskirchner alle Anstrengungen macht, den vom Regensburger Bürgermeister gemachten Vorschlag, die Konferenz der Donaufstädte in Budapest abzuhalten, zu hintertreiben und die Konferenz nach Wien zu bringen. Um jeden Zweifel über die Antezedentien dieser Angelegenheit auszuschließen, veröffentlicht der Budapester Magistrat heute folgendes Communiqué:

„In jüngster Zeit ist die Frage der sogenannten Konferenz der Donaufstädte von mehreren Seiten zur Sprache gebracht worden. Mit Rücksicht hierauf hält es der Magistrat der Hauptstadt für nothwendig, sich über den wahren Sachverhalt und den jetzigen Stand der Angelegenheit im Nachstehenden zu äußern: Die Interessenten der Donau-, der Main- und Rheinschiffahrt hielten am 13. Februar l. J. in Nürnberg eine Konferenz, in der sie es als nothwendig bezeichneten, daß die Fragen der Binnenschiffahrt noch vor der allgemeinen neuen Gestaltung der europäischen Verhältnisse, ja sogar noch vor dem Friedensschlusse von den kompetenten Faktoren eingehend besprochen und geregelt

werden. Der Referent der Konferenz Joseph Bieher, Bürgermeister von Regensburg, hat am 10. März l. J. die Anfrage an den Budapester Bürgermeister gerichtet, ob dieser die Absicht, unter Theilnahme der deutschen, österreichischen und ungarischen Interessenten eine Konferenz zu halten, gern aufnehmen würde, welche Konferenz auf Initiative der deutschen Donaufstädte nach Budapest, als der vermöge ihrer centralen Lage zu diesem Zwecke geeignetsten Stadt, einberufen würde. Dieser Brief wurde am 23. März vom Budapester Bürgermeister beantwortet; der Bürgermeister begrüßte in seiner Antwort mit Freuden die Absicht, die Konferenz hier abzuhalten, erklärte sich gern bereit, die Konferenz vorzubereiten und ersuchte den Bürgermeister von Regensburg, seine auf die Gegenstände der Konferenz bezüglichen Wünsche, sowie die der Konferenz zu unterbreitenden Vorschläge ihm mitzutheilen, eventuell — falls er zum Zweck einer Vorbereitung dieser Fragen dies als nöthig erachten sollte — ihn zu besuchen. Der Budapester Bürgermeister lud die ungarländischen Interessenten unberzüglich zu einer Berathung ein, in der die Anwesenden sich einstimmig für die Konferenz aussprachen und auf Grund des Gutachtens des Ungarischen Schiffsahrtsvereins beschlossen, die Frage nach Interessentenvertretungen zu verhandeln und dann, um die Mitte des Monats Mai, gemeinschaftlich Stellung zu der Frage zu nehmen, damit der ungarische Standpunkt in der Konferenz einheitlich zur Geltung gebracht werden könne. Nach dem 15. Mai wird der Bürgermeister die Vertreter der ungarischen Fachkreise und der Interessenten abermals einberufen und nach deren Stellungnahme sich mit dem Bürgermeister von Regensburg in Verbindung setzen, um den Termin der in Budapest zu haltenden Konferenz festzusetzen und die weiteren Maßnahmen zu treffen.“

Wenn der Bürgermeister von Wien nach dieser klaren Darstellung des Sachverhalts noch weitere Anstrengungen machen wird, seine „Freundschaft“ Budapest gegenüber zu dokumentiren, so kann er daran allerdings nicht verhindert werden, da sich bekanntlich über den Geschmack nicht streiten läßt. Aber gelingen wird ihm sein Anschlag voraussichtlich nicht.

— (Die bevorstehenden Donaikonferenzen.)
 Aus Budapest, 6. d., wird uns telegraphiert: In Angelegenheit der Donaikonferenzen sollen zwischen den Bürgermeistern von Budapest und Wien Differenzen bestanden haben. Heute mittags veröffentlicht nun die Stadt ein offizielles Communiqué, in dem es heißt: „In der letzten Zeit ist von verschiedenen Seiten die Donaikonferenzenfrage zur Sprache gekommen. Ich sehe mich deshalb veranlaßt, folgendes mitzuteilen: Die Interessenten der Schifffahrt auf der Donau, auf dem Main und Rhein haben in Nürnberg am 13. Februar eine Konferenz abgehalten, in der es als notwendig bezeichnet wurde, in Anbetracht der neuen Entwicklung der europäischen Verhältnisse speziell vor dem Friedensschluß die Angelegenheit der Schifffahrt auf diesen Flüssen zu behandeln. Der Referent in dieser Angelegenheit, Bürgermeister von Nürnberg Josef Lehner, hatte sich am 10. März mit der Bitte an den Budapester Bürgermeister gewendet, es mögen die österreichisch-ungarischen und deutschen Interessenten die Beschlüsse der Konferenz in Nürnberg günstig aufnehmen und in Budapest zu einer Konferenz zusammenkommen. Auf diesen Brief antwortete der Budapester Bürgermeister am 23. März. Er begrüßte die Forderungen der Konferenz, erklärte gleichzeitig, daß er die Vorbereitungen zu einer Konferenz in Budapest übernehme, und forderte den Regensburger Bürgermeister auf, ihm sämtliche auf die Konferenz bezüglichen Wünsche mitzuteilen, damit die Angelegenheit vorbereitet werden könne. Der Bürgermeister hat die ungarischen Interessenten zu einer Konferenz einberufen. In dieser Beratung wurden die von der Konferenz in Deutschland beschlossenen Forde-

rungen einstimmig als notwendig anerkannt, und auf Grund eines Antrages des ungarischen Schifferverbandes wurde beschlossen, Mitte Mai über die definitive Stellungnahme zu beraten, damit auf der kommenden Donaikonferenz der ungarische Standpunkt bekanntgemacht werden könne. Der Bürgermeister wird nach dem 15. d. die ungarischen Interessenten noch einmal zusammenberufen und sich mit dem Regensburger Bürgermeister inzwischen ins Einvernehmen setzen, damit alle Maßnahmen getroffen werden können.“ — Aus dem heute veröffentlichten Communiqué geht, wie schon im Abendblatt kurz gemeldet wurde, hervor, daß die Donaikonferenz in Budapest abgehalten werden wird. Es ist jedoch nicht ausgeschlossen, daß eine Fortsetzung der Konferenz in Wien stattfinden wird. Inzwischen haben auch, wie gestern gemeldet wurde, die Mittlereuropäischen Wirtschaftsvereine auf die Tagesordnung ihrer nächsten im Mai in Budapest stattfindenden Sitzung die Wasserstraßenfrage gesetzt. Auch Bürgermeister Dr. Weiskirchner hat eine demnächst in Wien mit Vertretern der Donaufstädte abzuhaltende Konferenz über die Donauffrage angekündigt. — Aus Budapest, 6. d., wird uns telegraphiert: Ref. Ert. meldet, daß in der Bukarester Moldau Peter Carp in einem Artikel ausführte, wie wichtig die Donaikonferenz vom Standpunkt Rumäniens ist. Peter Carp erklärte, daß eine österreichisch-ungarisch-deutsche Kommission einen Plan ausgearbeitet hat, wonach die Donau mit dem Neckar verbunden und hier ein Kanal gebaut werden soll, auf dem Dampfer mit 3000 Tonnen fahren können. Diese neue Verkehrslinie ist vom Standpunkt der Zentralmächte überaus wichtig, aber auch vom Standpunkt Rumäniens, das die untere Donau beherrscht. „Es sind also,“ erklärte Carp, „unsere Interessen mit jenen der Zentralmächte verbunden.“

Vereinheitlichung des Eisenbahnwesens.

N. Berlin, 6. Mai. (Priv.-Tel.) Der Ausschuß des deutschen Handelstages verhandelte am 3. Mai außerdem über die Vereinheitlichung der Eisenbahngüterbeförderungsbedingungen und gab folgende Erklärung ab:

In Rücksicht auf den großen Einfluß, den die Güterbeförderungsbedingungen der Eisenbahnen auf die Verkehrsgestaltung und die wirtschaftliche Entwicklung ausüben, ist eine möglichst weitgehende Vereinheitlichung der Güterbeförderungsbedingungen in den europäischen Staaten anzustreben. Namentlich gilt dies für den Verkehr zwischen dem

deutschen Reich und Oesterreich-Ungarn,

zwischen denen ein engerer wirtschaftlicher Zusammenschluß herbeizuführen ist. Für diesen Verkehr gelten die folgenden Punkte:

Die Einrichtungen, die von den beteiligten Eisenbahnverwaltungen zum Zwecke einer Erleichterung des Wechselverkehrs (zum Beispiel des Baues, des Betriebs und der Verwaltung der Eisenbahnen, sowie der Verkehrsrechte) geschaffen sind, sind weiter zu pflegen und auszugestalten, u. a. zum Zwecke eines möglichst wirtschaftlichen Betriebes und einer Beschleunigung des Verkehrs, sowie der Uebertragung der gleichartigen Bestimmungen der deutschen Eisenbahnverkehrsordnung und des österreich-ungarischen Betriebsreglements auf den Wechselverkehr.

Darüber hinaus ist eine möglichst weitgehende Vereinheitlichung der Güterbeförderungsbedingungen auf allen

Gebieten, vor allem auf dem des Tarifwesens und zwar nicht nur hinsichtlich der allgemeinen Bedingungen, sondern auch bei den Normalklassen hinsichtlich des Tarifschemas, der Klassifikation und schließlich auch der Einheitsfäße anzustreben.

Auf die Erstellung brauchbarer direkter Tarife ist für möglichst alle Verkehrsbeziehungen Bedacht zu nehmen.

Hinsichtlich der materiellen Tarifgestaltung ist besonders auch in Rücksicht auf die Ausnahmetarife die Bestimmung der gleichmäßigen Behandlung der Transporte des einen Staates mit denen des anderen, wie sie in Artikel 15 des deutsch-österreichisch-ungarischen Handelsvertrages vereinbart worden ist, aufrecht zu erhalten, weiter auszubauen und durch andere geeignete Abmachungen zu ergänzen.

Zum Zwecke der Herbeiführung einer Uebereinstimmung der bestehenden Tarife mit diesen Grundsätzen, sowie einer gleichmäßigen Fortbildung des Tarifwesens empfiehlt sich eine ständige enge Verbindung zwischen den beteiligten Eisenbahnverwaltungen unter Hinzuziehung von Vertretern der Verkehrsinteressenten nach dem Vorbilde des Ausschusses der Verkehrsinteressenten und der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen.

Die österreichisch-ungarische Verkehrsvereinigung.

Zur Durchführung der am 19. Januar in Leipzig beschlossenen Föbrderung der Verkehrsbeziehungen zwischen Deutschland, Österreich und Ungarn fanden am 27. und 28. April Besprechungen des einstweiligen Arbeitsausschusses in Wien statt. Den gesonderten Beratungen von Vertretern der drei Länder folgte eine gemeinsame Vorbesprechung über Organisationsplan, Geschäftsordnung und Arbeitsprogramm 1916/17. Am 28. April folgte die gemeinsame Sitzung des Arbeitsausschusses in der österreichischen Handels- und Gewerbekammer. Die Geschäftsordnung für die neue Vereinigung wurde einstimmig angenommen. In beifällig aufgenommenem Vortrag behandelte dann Direktor Schumacher vom Bund deutscher Verkehrsvereine in Leipzig das Ar-

beitsprogramm 1916/17. Mit besonderem Beifall wurden bei der Aussprache die Erklärungen des Oberators Steiner (Wien) entgegengenommen, der darauf hinwies, daß die politischen Ereignisse eine Umgruppierung des Reise- und Touristenverkehrs zur Folge haben würden, und daß unsere Verkehrsverbände sich hiernach einrichten müßten, wobei die kulturelle Seite des Fremdenverkehrs nicht minder wichtig sei, als die wirtschaftliche. Nach der Meinung des Redners müßte ein einheitliches Fremdenverkehrsamt für Österreich geschaffen werden, das in Föhlung mit der Vereinigung zur Förderung des Fremdenverkehrs stehe. Redner gab der Überzeugung Ausdruck, im Namen aller Österreicher zu sprechen, wenn er erkläre, daß sie entschlossen seien, gemeinsam zu arbeiten mit den Vertretern Deutschlands und Ungarns, Schulter an Schulter. Er erklärte, als Wiener Vertreter fest zu dem neuen Bunde zu halten. Die gemeinsamen Leistungen würden dann zu positiver Arbeit führen, die Regierung und Presse anerkennen und die den Dank der Bevölkerung verdiene. Als Mitglieder für den Geschäftsföhrnden Ausschuß wurden gewöhlt: Vorsitzender Gontard für den Bund deutscher Verkehrsvereine, Regierungsrat Dr. Kofler für den Bund österreichischer Verkehrsverbände, ferner als Beisitzer: Stadtoverordneter Müller, Magdeburg, Direktor Ebdliß, Berlin, Königlich Rat Krauß, München, und Stadtrat Dr. Pisk, Prag. Die ungarischen Vertreter werden demnächst nach Begründung der ungarischen Landesorganisation benannt werden. Direktor Schumacher, Leipzig, wurde zum Geschäftsföhrnden Generalsekretär der neuen Vereinigung und Mitglied des Ausschusses gewöhlt. Der Vorsitzende Gontard schloß die ersprießlich verlaufene Sitzung mit herzlichen Dankesworten an die Versammlung. Obwohl die Wiener Tagung lediglich den Charakter einer Geschäftssitzung trug, hatte die Stadt Wien es sich nicht nehmen lassen, die Teilnehmer zu einem Begrüßungsabend im Rathausaale einzuladen, bei der Bürgermeister Dr. Weiskirchner die Gäste willkommen hieß und in seiner Ansprache betonte: „Die Gemeindeverwaltung der Stadt Wien hat schon seit längerer Zeit den Bestrebungen der Fremdenverkehrsverbände in Erkenntnis der hohen Bedeutung der wirtschaftlichen und kulturellen Zwecke, denen sie dienen, ihre vollste Aufmerksamkeit zugewandt. Mit um so größerer Freude habe ich den Anlaß Ihrer Tagung benützt, um die Herren zu einem gemüthlichen Abend im Rathaus einzuladen. Ich bin überzeugt, daß Ihre Tagung von hervorragender Bedeutung für alle Zukunft sein wird, denn die gemeinsame Besprechung ist eine Tat, welche die bisher theoretische Annäherung der Zentralmächte praktisch verwirklicht. Es wird gut sein, wenn man unsere Länder besser kennen lernen wird, als in früherer Zeit. Auch bei uns gibt es viele schöne Gegenden, und man muß weder an die italienische noch an die französische Riviera gehen; den Fremdenverkehr in unsern Ländern zu fördern, wird unser stetes Bestreben sein. Wien, ein Bollwerk des Ostens, ist gemeinsam mit der Schwesterstadt Budapest kaum wie eine andere Stadt berufen, die Verbindung zwischen Ost und West herzustellen.“ Die Gäste begaben sich dann in den Stadtrasitzungsaal, wo ein, wie der Bürgermeister sich ausdrückte, kriegsmäßiges Abendessen geboten wurde. In dessen Verlauf brachte der Bürgermeister Dr. Weiskirchner den ersten Trinkspruch auf die Monarchen der auf der Tagung vertretenen Länder aus und fuhr dann fort: „Man spricht sehr häufig von einer Fremdenverkehrs-Industrie und meint damit eigentlich nur die wirtschaftliche Arbeit, ohne zu bedenken, daß in ihr eine Angelegenheit enthalten ist, welche viel weniger vom wirtschaftlichen als kulturellen Standpunkte zu betrachten wäre. Der Kampf, den die Zentralmächte gegen eine Welt von Feinden zu bestehen haben, hat uns aneinandergeschmiedet, und ich glaube nicht, daß dieses durch Blut gekittete Band jemals gelodert oder gelöst werden könnte. (Lebhafter Beifall.) Dort in den Karpathen, wo Deutsche, Madjaren und Österreicher aller Nationen Schulter an Schulter gekämpft haben, um die Feinde abzuhalten vom Vordringen in das Innere des Reiches, in Belgien, wo auch unsere Mörser gesprochen haben, ist dieses Bündnis für ewige Zeiten geschlossen worden. Wenn wir das Bild des 21. Kriegsmonates betrachten, können wir mit Stolz erfüllt sein von den Heldentaten unserer Söhne und Brüder, die hinter den Heldentaten des klassischen Altertums gewiß nicht zurückstehen. Große Probleme werden nach Kriegsschluß zu lösen sein, und ich muß Sie beglückwünschen, daß Sie Zeit gefunden haben, mitten im brandenden Weltkriege Friedensarbeiten vorzunehmen. Eine der wichtigsten ist, nicht unwürdig zu werden der Heldentaten unserer Söhne und Brüder, nicht nur schlecht und recht, aber gründlich durchhalten, sondern auch jene Zeit vorzubereiten, die endlich wiederkommen wird. Ihr erhabenster Zweck muß sein, alles zu fördern, was dazu beitragen kann, einander immer näher kennen zu lernen, die Möglichkeiten zu

schaffen, daß wir von Süd und Nord, von West und Ost zusammenkommen, um unsere brüderlichen Geföhlungen auszutauschen, uns die Hände zu reichen und Herz zum Herzen sprechen zu lassen. Das Reisen soll in Zukunft nicht bloß ein Vorrecht der Reichen und Wohlhabenden sein, sondern wir müssen auch für die sorgen, die den Drang nach Wissen und Bildung in ihrem Herzen tragen, aber nicht die Mittel zum Reisen besitzen. So wünsche ich denn, daß ein reiches Kulturleben aus Ihren Bestrebungen emporblüht, daß Ihre Vereinigung dazu beiträgt, den Korridor nach dem Osten zu öföfnen zu unsern neuen Verbündeten und die wirtschaftliche Annäherung zwischen den Zentralmächten zu fördern. Jungfräulich liegt das neue Land des uns verbündeten Südoftens vor uns, es soll uns seine Erzeugnisse geben, wir werden ihm unsere industriellen und geistigen Errungenschaften vermitteln, und es wird eine neue Kultur auferstehen, die Kultur der wahren Nächstenliebe und des Hochhaltens reiner erhabener Menschlichkeit. Die Zukunft unserer Nationen, sie lebe hoch im Zeichen des Friedens!“ (Lebhafter Beifall.) Nach herzlichen Worten des Dankes an die Stadt Wien, für die der Vorsitzende des Bundes, Gontard, Leipzig, beredeten Ausdruck fand, und einigen weiteren Ansprachen fand die Tagung in Wien ihren Abschluß. Der weitere Schritt in der Durchführung der gemeinsamen Verkehrsverbände zwischen den verbündeten Ländern wird in der Bildung verschiedener Sonderausschüsse und des großen Ausschusses bestehen, zu dem man eine Reihe von Vertretern anderer, verkehrsfördernder und wirtschaftlicher Verbände zur Mitarbeit bitten wird.

Die Ausgestaltung des Donauverkehrs.

In Budapest, 6. Mai. (Priv.-Tel.) Der Budapester Magistrat veröffentlicht, offenbar veranlaßt durch die Bestrebungen Wiener Kreise, Wien als Zentrale für die Ausgestaltung des Donauverkehrs in den Vordergrund zu schieben, eine Erklärung, wonach die Anregung des Regensburger Bürgermeisters namens der deutschen Donaustädte eine Konferenz in der Angelegenheit der Ausgestaltung der Donau-, Rhein- und Mainschiffahrt in Budapest abzuhalten, bei der Stadtvertretung Budapest und den maßgebenden Interessentengruppen auch fernerhin Zustimmung findet, und diese Konferenz unter Beteiligung der deutschen Interessenten in der zweiten Hälfte des Mai abgehalten werden soll.

In der Bukarester „Moldova“ wird betont, daß die Interessen Rumäniens in der Angelegenheit der Ausgestaltung des Donauverkehrs mit jenen der Centralmächte übereinstimmen, und daß jetzt wieder Gelegenheit geboten sei, die rumänischen Interessen gemeinschaftlich mit den Centralmächten zu verteidigen.

Internationale Entwicklung des Donauverkehrs.

In Budapest, 25. April.

Dem Magistrat der Stadt Budapest ist kürzlich eine interessante und vom wirtschaftlichen Standpunkt recht bedeutsame Zuschrift gekommen. Das Schriftstück stammt aus Bayern und der Bürgermeister von Regensburg regt darin die Vorbereitung und Abhaltung einer internationalen Konferenz in Angelegenheit der Entwicklung und Förderung des Donauverkehrs an. Die Idee des Regensburger Bürgermeisters, die übrigens in Form einer Denkschrift auch der ungarischen Regierung zugekommen ist, ist auf fruchtbaren Boden gefallen, denn der Magistrat der ungarischen Hauptstadt hat nicht gezögert, die vorbereitenden Schritte im Interesse der Verwirklichung dieser wertvollen Anregung zu unternehmen.

In der Zuschrift des Bürgermeisters von Regensburg wird dargelegt, daß die Donau der praktischste und natürlichste Weg für die Abwicklung des mitteleuropäischen Handels sein werde, weshalb es nahe liege, daß im Interesse der Ausnutzung dieser großartigen Wasserstraße schon jetzt alles geschehe, um die Aktion der Zukunft vorzubereiten. Unter Zuziehung der Fachkreise der an die Donau angrenzenden Länder müsse eine mächtige Vereinigung zu dem Zwecke geschaffen werden, die praktischen Mittel zur Ausnutzung des Wasserverweges der Donau ausfindig zu machen. Der Regensburger Bürgermeister weist schon gelegentlich dieser ersten Anregung darauf hin, daß wegen seiner zentralen Lage zur Zentralstelle der Entwicklung der Donauschiffahrt Budapest gemacht werden müsse. Die Anregung des Regensburger Bürgermeisters hat nicht nur in den leitenden Kreisen der Hauptstadt, sondern auch in Schiffsahrtssachkreisen ungeteilte Zustimmung gefunden, umso mehr als ja der gemeinsame Krieg der Zentralmächte ohnedies den Wunsch nach engeren wirtschaftlichen Beziehungen zwischen den Verbündeten für die kommende Friedenszeit ausgelöst hat. Unter dem Vorsitz des Bürgermeisters Stefan v. Bárczy hat auch bereits eine Konferenz im Rathause stattgefunden, der u. a. auch der Leiter der Wasserbauabteilung im Ackerbauministerium Ministerialrat Eugen Kwassah beizwohnte. Es wurde beschloffen, mit allen Mitteln dahin zu streben, daß die Anregung verwirklicht und die Stadt Budapest die Führung nehmen solle. Da es sich in erster Reihe um die nachhaltige Förderung der Donauschiffahrt handelt und in diesem Belange der wichtigste Teil der Aufgabe der Regierung zukommt, wird sich der Bürgermeister schon demnächst mit den berufenen Faktoren behufs gemeinsamen Vorgehens ins Einvernehmen setzen.

Inzwischen hat sich die Verwaltung der Stadt Budapest an die wirtschaftlichen Interessenvertretungen mit dem Ersuchen gewendet, das ganze Problem zum Gegenstand eingehenden Studiums und der Berichterstattung zu machen. Erst auf Grund der eintreffenden Gutachten sollen dann auch die Vertretungen der an der Donau gelegenen Städte in die Aktion einbezogen werden. Da es heute noch nicht einwandfrei beurteilt werden kann, in welchem wirtschaftlichen und politischen Verhältnis wir nach dem Kriege zu Rumänien stehen werden, wurde in dieser Hinsicht entschieden, daß Rumänien vorläufig in die Aktion nicht einbezogen werde und die Lösung dieser Frage einer hoffentlich nicht allzufernen Zukunft vorbehalten bleiben möge. Um jedoch jede Empfindlichkeit Rumäniens zu vermeiden, soll vorerst keine besonders organisierte Vereinigung geschaffen, sondern mit der Führung der Aktion der unter der Leitung des früheren Ministerpräsidenten Alexander v. Becklerle stehende mitteleuropäische Wirtschaftsverein betraut werden, zu dessen Mitgliedern Rumänien nicht gehört.

Der mitteleuropäische Wirtschaftsverein wird in den nächsten Wochen zu einer Konferenz zusammentreten und den Plan einer eingehenden Erwägung unterziehen. Aber auch bis dahin soll die Sache nicht ruhen und besonders die Frage der Hebung der Donau-Dampfschiffahrt wird auch während dieser Zeit von den kompetenten Kreisen zum Gegenstand eingehenden Studiums gemacht werden.

— (Bürgermeister Dr. Weiskirchner über die Donauf Konferenzen.) Aus Budapest, 10. d., wird uns telegraphiert: Der *N. Est* veröffentlicht eine Unterredung mit dem Bürgermeister Dr. Richard Weiskirchner über die Donauf Frage und die bevorstehenden Donauf Konferenzen, der folgendes zu entnehmen ist: Wie an dem oberen Lauf der Donau Regensburg, Passau und Linz, so waren an der mittleren Donau immer Wien und Budapest die Haupt- und Zentralfunkte des Donaufverkehrs und werden dies für alle Zeiten bleiben. Wien nimmt unzweifelhaft nicht in Anspruch, der Hauptstadt Ungarns gegenüber einer Begünstigung teil zu werden, doch will Wien in Erinnerung an einige traurige Erfahrungen nicht bei der zu erhoffenden Entwicklung in den Hintergrund gedrängt werden und Schaden erleiden. Gerade Budapest hat keinerlei Grund dazu, sich über die Verletzung seiner Donauf-Interessen zu beschweren. Der Budapester Donaufverkehr erfreut sich der reichlichen Unterstützung der ungarischen Regierung. Aus der Belebung des Donaufverkehrs werden mit der geplanten und erhofften Verbindung der Donau mit den Wasserwegen des Rheins, der Elbe, der Oder und der Weichsel sämtliche Städte an der Donau reichlichen Nutzen ziehen, und die Stadt Wien wird ihre ungarische Schwesterstadt gewiß nicht beneiden, wenn sie aus dem erhofften Aufschwung gleichfalls mehr Nutzen zieht. Andererseits darf man jedoch auch die Stadt Wien nicht davon abschließen, daß sie ihr Glück suche und dahin strebe, daß die österreichische Regierung die in der Vergangenheit der Stadt Wien gegenüber begangenen Verschäumnisse in der Zukunft gut-

macht. Der Wiener Gemeinderat strebt seit zwei Jahrzehnten unermüdet danach, die Regierung zum Ausbau des linken Ufers des Stromes und zu entsprechenden Hafengebäuden zu veranlassen, und wenn die bisherigen Bestrebungen vergebens waren, so kann man doch jetzt, wo nach dem Friedensschluß auf allen Gebieten der Volkswirtschaft unzweifelhaft eine gesteigerte Tätigkeit erfolgen wird, auf einen Erfolg rechnen. Wie Budapest für Ungarn, so ist Wien für Oesterreich der Mittelpunkt des Eisenbahnnetzes und der Warenverteilung; hier müssen in den Donaufweg der Donau-Oder-Weichsel-Kanal und der Donau-Moldau-Elbe-Kanal einmünden, und hier muß sich ein mächtiger Lager- und Umladepplatz entwickeln. Zum Schluß bemerkte Dr. Weiskirchner: Ich habe an keine Stadt, also auch nicht an Regensburg, eine Einladung geschickt, aber am allerwenigsten eine solche Einladung, in der ich die Städte von der Konferenz in Budapest hätte abbringen wollen. Ich erwarte übrigens, daß mein sehr geehrter Freund, der Bürgermeister Dr. Barczly, mich zur Konferenz nach Budapest einladen wird, ebenso wie ich hoffe, daß ich auch ihn bei den Wiener Verhandlungen über die Donauf Frage und über die Frage der oberen Wasserwege in unserem Kreise werde begrüßen können.

* Deutsch-ungarisch-österreichische Fremdenverkehrs-Vereinigung. Im Interesse des Zustandekommens einer deutsch-ungarisch-österreichischen Fremdenverkehrs-Vereinigung hat kürzlich in Wien unter Theilnahme der Vertreter der ungarischen Regierung, der ungarischen Staatsbahnen und der Vertreter der Hauptstadt eine Konferenz der Verbände Deutschlands und Oesterreich-Ungarns stattgefunden. Das Ergebnis dieser Berathung läßt sich dahin zusammenfassen, daß die genannte Vereinigung zustande kommen wird, die den Zweck hat, zwischen den drei Ländern im Interesse der gegenseitigen Förderung des Fremdenverkehrs ein gemeinschaftliches Vorgehen zu ermöglichen. In der Organisation der Vereinigung kommt das Prinzip der Parität zum Ausdruck, da die ungarischen und österreichischen Mitglieder in gleicher Zahl vertreten sind. Die Sitzungen finden abwechselnd in Deutschland, Ungarn und Oesterreich statt. An maßgebender Stelle ist man der Ansicht, daß man sich mit der Frage des Fremdenverkehrs vor Allem daheim intensiv beschäftigen müßte, und daß es von Vortheil wäre, wenn in Ungarn eine Landes-Organisation geschaffen werden würde, deren Thätigkeit auch die Regierung, die Hauptstadt und die größeren Provinzstädte unterstützen würden.

Frankfurt und der Donau-Verkehr.

Eine zeitgemäße Anregung hat der Regensburger Bürgermeister gegeben, indem er eine Zusammenkunft der am Donauverkehr interessierten Städte in Budapest vorschlägt. Wie die „Frankfurter Zeitung“ berichtet hat, findet diese Anregung in Ungarn die verdiente Beachtung. Die Konferenz soll bereits in der zweiten Hälfte des Mai stattfinden. Sie wird sich im Zusammenhang mit dem künftigen Donauverkehr beschäftigen, wozu nicht nur zeitgemäßer Ausbau der Donauwasserstraße selbst, sondern deren Verbindung mit dem Main und dem Rhein durch einen leistungsfähigen Kanal gehört. Es handelt sich dabei um Fragen von großer verkehrstechnischer Tragweite, die für das künftige Verhältnis der verbündeten mitteleuropäischen Mächte zueinander eine entscheidende Bedeutung besitzen. Der Krieg zeigt, wie wichtig sie sind. Wie gleichzeitig berichtet wird, erkennt man auch in Rumänien den praktischen Wert, den eine Ausgestaltung der Donauwasserstraße für die dortigen wirtschaftlichen Interessen annehmen würde. Es handelt sich hier also um Bestrebungen, deren Durchführung zwar noch manche Schwierigkeiten entgegenstehen, deren schließliche Lösung aber gesucht und gefunden werden muß.

Wie stellt sich nun Frankfurt zu dieser Zeitfrage? Ohne Zweifel ist das Interesse des Frankfurter Wirtschaftsgebiets an der künftigen Ausgestaltung des Donauverkehrs ebenfalls groß. Frankfurt ist durch den kanalisierten Main direkt an den Rhein angeschlossen. Die Fortführung der Mainkanalisation bis Aschaffenburg ist bekanntlich in Frankfurt nicht überall gern gesehen worden, weil der hiesige Umschlagsverkehr dadurch leiden müßte und außerdem Beschwerden über die Eisenbahn-Umschlagstarife vorhanden wären. Die Fortführung der Kanalisation mainaufwärts lag aber im allgemeinen Verkehrs-Interesse, dem sich die Frankfurter Wünsche unterordnen mußten. Wenn wir seinerzeit für die Kanalisation eingetreten sind, so geschah dies u. a. auch im Hinblick auf die Zukunftsmöglichkeiten, vor denen wir jetzt stehen. Denn die etwaigen Nachteile durch die stromaufwärts geführte Kanalisation des Mains für den Frankfurter Umschlagsverkehr würden weitaus aufgewogen, wenn Frankfurt in eine direkte Verbindung mit dem Donaugebiet käme. Als dann wäre die natürliche Gunst der Frankfurter Verkehrslage wieder hergestellt: zwischen Donau und Rhein gelegen, würde sich die Bedeutung des Frankfurter Wirtschaftsgebietes in glücklicher Weise steigern und die zukunftsreiche Anlage des Osthafens käme doch noch zu ihrem Rechte.

So hat die zeitgemäße Anregung der Budapestener Konferenz auch für Frankfurt ihre reelle und praktische Bedeutung. Gewiß wird diese von den hiesigen zuständigen Stellen — Magistrat und Handelskammer — nicht verkannt. Es fragt sich aber, ob es nicht empfehlenswert wäre, daß von Frankfurt aus eine rege und praktische Mitarbeit an den für unsere Zukunft so wichtigen Wasserstraßen überhaupt in die Wege geleitet wird. Eine Zusammenfassung der an diesen Fragen interessierten Kräfte in einen besonderen Kanal- oder Wasserstraßen-Verein unter Anschluß an die vorhandenen großen Organisationen wäre durchaus erwägenswert. Zunächst aber darf Frankfurt in Budapest nicht untertreten sein, wie es überhaupt die Aufgabe der hiesigen beruflichen Stellen sein wird, an der Ausgestaltung der in Rede stehenden Beziehungen freudig mitzuwirken.

Schweizerisches Verkehrsamt. In der Delegiertenversammlung des Verbandes schweiz. Verkehrsvereine gab Herr Dr. Keller-Huguenin Auskunft über das zu gründende schweiz. Verkehrsamt. Die Schaffung eines solchen Instituts beschäftigt den Verband seit verschiedenen Jahren; den Bundesbehörden wurden schon mehrere Eingaben darüber unterreicht, eine Kommission hat sich näher mit der Sache befaßt. In einer Sitzung, welche hoch in Anwesenheit des Vertreters des schweiz. Departements des Innern stattfand, wurde der Entwurf für ein Statut beschlossen, nach welchem das Verkehrsamt als Vereinigung von juristischen Personen und von staat-

lichen Vertretern gebildet werden soll. Die innere Organisation entspricht derjenigen einer Genossenschaft, je Fr. 500 Jahresbeitrag berechtigen zu einer Stimme, doch darf kein Subvenient mehr als einen Fünftel aller Stimmen zur Ausübung bringen. Dem Amte soll ein aus mindestens elf Mitgliedern bestehender Verkehrsrat vorstehen, wobei der Eidgenossenschaft und den Bundesbahnen eine Vertretung gesichert sein soll, ohne aber ein absolutes staatliches Uebergewicht zu schaffen. Der Verkehrsrat wählt aus seiner Mitte den aus drei bis fünf Mitgliedern bestehenden Vorstand und die Hauptbeamten, im weitern soll er der offizielle Vertreter des Fremdenverkehrs nach außen hin sein. Die geschäftliche Leitung des Verkehrsamtes soll durch einen Direktor und durch Verkehrs-kommissäre geschehen.

Die Binnenschifffahrt während des Krieges und nachher.

«**Gießen**, 15. Mai. Welche Bedeutung die Schifffahrt auf unsern Flüssen und Kanälen während des Krieges hat, wurde schon öfter in der Kölnischen Zeitung erörtert. In der letzten Zeit waren es namentlich Fragen des Donau-Main-Rheinverkehrs im Zusammenhang mit der Beförderung des in Rumänien eingekauften Getreides, die mehrfach die Öffentlichkeit beschäftigten und die zur Ankündigung größerer Ausbaupläne für den Donau-Mainkanal durch den bayerischen Verkehrsminister führten. Ein anschauliches Bild über alle diese Fragen im Zusammenhang gab ein Vortrag des Direktors der Bahnschifffahrtsgesellschaft m. b. H. in Limburg, C. Bansa, der auf der Tagung des Kanalvereins in Gießen gehalten wurde. Auf dieser von Generaldirektor Bergerrat Löbner (Wehlar) geleiteten Versammlung erklärte u. a. Geheimrat Wagner (Darmstadt) als Vertreter des Ministeriums des Innern, daß die hessische Regierung nach den Erfahrungen des Krieges einer Kanalbauaktion noch größeren Wert als bisher schon beimessen müsse. — Wie sehr dies begründet ist und inwieweit es sich auch auf die andern Wasserstraßen bezieht, die noch ihrer Ausschließung harren, konnte Bansa an Hand der Tatsachen zeigen, die während des Krieges in Erscheinung getreten sind. Wir entnehmen daraus u. a. folgendes:

In unmittelbarer Beziehung zur militärischen Front ist die Binnenschifffahrt bei uns nur wenig getreten: Im Osten wurden Weichsel und Donau zum Nachschub von Truppen und Material benutzt; auf der Donau beschossen die Monitore der Oesterreicher Belgrad und im Westen mietete die Heeresleitung die Röhne elbischer Schiffer, um auf den dortigen Kanälen Proviant bis kurz hinter die Front zu schaffen. Ferner wurden der Heeresleitung von der Herzogin Karl Theodor von Bayern, von verschiedenen Städten und Verbänden und von der österreichischen Donau-Dampfschiffahrt Lazaretttschiffe zur Verfügung gestellt. Frankreich, das ein weitverzweigtes Kanalnetz besitzt, hat in immer steigendem Maße Lazaretttschiffe verwendet, um seine zahlreichen französischen, englischen und belgischen Verwundeten besser wegzuführen zu können. In Paris liegen zeitweise mehr als zehn derartige Schiffe am Ausladeufer. Erschütterungsfreies Gleiten, große Räume, reine Luft auf dem Wasser, Aufenthaltsmöglichkeit auf Deck, schonendes Ein- und Ausladen mit Kranen sind die Vorzüge dieser Verwundetenbeförderung. Ein brauchbarer Wasserweg von Metz ins innere Deutschland über Mosel und Bahn hätte hier großen Segen stiften und vielleicht manches Leben retten können.

Auf den Schiffbau hat der Krieg befruchtend insofern gewirkt, als er nach den Vorschlägen von Professor Flamm dazu übergegangen ist, für die Getreide- und Futtermittelwegschaffung aus Rumänien Schleppflöße ganz neuer Art herzustellen. Der leitende Gesichtspunkt ist dabei, alle überflüssigen Krümmungen zu vermeiden, so daß man für fast alle Bauteile solcher Schiffe ganz gleiche und gleichartig gelochte Bleche verwenden kann. Dadurch ist es angesichts der erforderlichen Baubeschleunigung möglich, die Bauteile für ein Schiff in ganz verschiedenen Fabriken herstellen zu lassen. Solche Röhne leisten bis zu 23 v. H. weniger Widerstand als die besten Schleppflöße der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft bei gleichem Tiefgang und gleicher Ladung. Unsere Technik hat hier amerikanische Methoden noch überflügelt, indem sie zur Herstellung von Schiffen nach festem Schema geschritten ist und diese kaufmännisch-technische Arbeit auf die sichere Grundlage wissenschaftlicher Forschung durch planmäßige Schlepp- und Antriebsversuche in der Charlottenburger Versuchsanstalt gestellt hat.

Der Redner wies sodann auf die Einwirkung des Panamakanals hin, der der skandinavischen Motorschifffahrt durch die wohlfeilere Heranholung kalifornischen Rohöls große Entwicklungsmöglichkeiten geboten habe. Die Entwicklung gehe zum Motorschiff hin, nicht nur in der Seeschifffahrt, sondern namentlich auch in der Fluß- und Kanalschifffahrt, wie das der Donau-Main-Kanal zwischen Nürnberg und Schweinfurt nach Einführung von Motorfahrzeugen zeige:

1910:	1 Kahn,	3971 Güter im Jahr
1911:	1 Motorschiff,	3274 Güter im Jahr
1912:	3 Motorschiffe,	10 940 Güter im Jahr
1913:	5 Motorschiffe (und 2 Röhne)	23 399 Güter im Jahr
1914:	5 Motorschiffe (und 2 Röhne)	31 129 Güter im Jahr
1915:	13 Motorschiffe.	

Die Beziehungen Deutschlands nach dem Südosten donauabwärts sind durch den Krieg so verstärkt worden, daß der bayerische Kanalverein den Ausbau des Donau-Main-Kanals zu einer Reichswasserstraße beim Reichskanzler beantragt hat. — Die letzte Zeit hat auch noch zwei weitere technische Neuerungen: Luftschraubenantrieb einerseits für kleinere Fahrzeuge und Lastflöße aus billigem und unzerstörbarem Eisenbeton gebracht.

Wir sind vom Kriege so überrascht worden, daß es bisher nicht zu einer behördlichen Organisierung der Binnenschifffahrt während des Krieges gekommen ist, obwohl deren Wert auch von leitenden Stellen anerkannt wurde. Ebenso, wie die größeren Handelsschiffe im Kriege in den Verband der Kriegsmarine übergehen, ließe es sich mit der Flußschifffahrt machen, um die Eisenbahnen zu entlasten. Vorschläge hierzu hat Prof. Franzius gemacht. Trotz des Fehlens einer solchen Organisation hat man wenigstens die landsturmpflichtigen Schiffer vielfach zurückgestellt, dagegen die Kanal- und Schleppgebühren nur in einzelnen Fällen ermäßigt und die beantragten Ausnahmetarife nach Binnenhäfen abgelehnt, abgesehen von der bedeutenden Ermäßigung (10 bis 30 M für den Wagon) der Bahnfracht auf ober-schlesische Kohlen nach dem Oberhafen Cosel im Anschluß an die kürzliche Eröffnung des Oder-Weichsel-Kanals für 400t-Schiffe. Dies wird ein Gegengewicht für Ostdeutschland gegenüber dem früheren Bezug englischer Kohle auf dem billigen Seeweg bilden. Wie es hier geschehen, muß allgemein das deutsche Kanalnetz so ausgebaut werden, daß die englische durch westfälische oder schlesische Kohle künftig im Frieden überhaupt verdrängt werden kann.

Während des Krieges wurde auch der Verkauf von Binnenschiffen an das Ausland verboten und außerdem die Binnenschifffahrt zur Beförderung von Kohlen und Teeröl nach Emden und durch den neueröffneten Mittelkanal nach der Weser benutzt. Eine Äußerung des bisherigen Staatssekretärs v. Tirpitz hierzu, wonach für den Wassertransport der Schiffsmaschinen-Stück- und Torpedobootstohlen nur die drei Zechen in Frage kommen könnten, die eigene Häfen hätten (weil das Umladen in Seefahrzeuge eine unerwünschte Vergrufung hervorruft), zeige deutlich, wie notwendig das weitere Kanalstück von der Weser zur Elbe sei.

Die Schifffahrt auf unsern mit Ausnahme der Donau von Süden nach Norden ziehenden Strömen dient wesentlich der Einfuhr von Rohstoffen und der Ausfuhr von Rohlen und Rohstoffen. Daher mußte der Verkehr wegen der Abperrung Deutschlands zurückgehen. Beim Dortmund-Emskanal, der sich von 1903 bis 1913 von 1 auf 4 Millionen Tonnen Verkehr entwickelt hatte, ging der Verkehr auf 1,4 Million Tonnen im Jahre 1915 zurück. Von 1914 auf 1915 lag der Verkehr in Duisburg um 48 v. H., in Köln um 45, Mainz 32, Mannheim und Ludwigshafen 25 und Karlsruhe nur um 1,3 v. H. zurück. Je mehr also der Rhein nach oben Binnenstrom wird, desto geringer ist der Ausfall. Zugunommen haben u. a. Besseling, der Hafen des rheinischen Braunkohlengebiets und Oberahnstein (um 44 v. H.) infolge der gesteigerten Abfuhr nassauischer Erze, die mit der Bahn bis zu diesem Hafen kommen.

Wie hier bei der Bahn, so ist auch bei der Mosel der Mangel einer Kanalisierung besonders stark während des Krieges empfunden worden. Die Mobilmachung und die andauernden Truppentransporte der ersten Kriegsmomente haben zu mehrmonatigen Betriebs-

Einstellungen oder -Einschränkungen der südwestlichen Werke geführt, die durch eine leistungsfähige Wasserstraße hätten vermieden werden können. Bei der ungeheuren Menge von rund 9 Millionen Tonnen Erz als Hinfracht und 8,4 Millionen Tonnen Koks als Rückfracht hätte eine Mosel- und Saarkanalisierung glänzende Aussichten. An eine solche Kanalisierung dieser linksrheinischen Flüsse müßte eine Kanalisierung der Lahn sich anfügen in organischem Zusammenhang mit einem gesamtdeutschen Wasserstraßennetz. Eine durchgehende Ost-Westverbindung fehlt heute noch; sie hätte uns bei dem Zweifrontenkrieg militärisch und wirtschaftlich genützt. Die künftige Ost-Westverbindung muß aber mehrfach sein, sonst kann von einem organischen Netz keine Rede sein.

Der kurz vor Kriegsbeginn eröffnete Rhein-Herne-Kanal hatte nach der Kölnischen Zeitung 1914 bereits 650 000 Tonnen Umschlag und hat sich seitdem überraschend entwickelt. (1915 etwa 3,3 Millionen Tonnen.) Die Bedeutung dieser Wasserstraße trat namentlich während der Mobilmachung zutage, wo sie die Eisenbahn zur Beförderung von Nahrungsmitteln und Stützmitteln ersetzte. Am 16. Februar 1915 wurde der Mittelkanal bis zur Weser und am 11. Dezember 1915 bis Hannover fertig. Diese Fertigstellungen während des Krieges sind Zeugnisse unserer Stärke im Innern. Hoffentlich haben wir nun etwas Partei- und Richtunspolitik abgestreift, so daß sofort nach dem Frieden das fehlende Weser-Elbestück gebaut wird. Aber die Fortsetzung der Ost-Westverbindung nach den besetzten russischen Gebieten durch eine Weichselregelung hat sich bereits Minister v. Breitenbach am 2. März im Abgeordnetenhause ausgesprochen.

Der Redner erwähnte zum Schluß noch die Verhältnisse des Mains und der Donau und der diese Flüsse verbindenden Kanalstraße, wobei er die bedauerliche Nichtbenutzung der Mainstraße und die dadurch bedingte vermeidbare Inanspruchnahme von Eisenbahnwagen an Hand eines Berichts der Kölnischen Zeitung besprach. Die Verbesserungen des deutschen und außerdeutschen Donauweges müsse sofort im Frieden geschehen, wobei die Mitbestimmungsrechte von England, Frankreich usw., die keine Uferstaaten seien, (während Rumänien ausgeschlossen sei) beseitigt werden müßten. Eine große Wasserstraße nach Südosten, die Frankfurt mit Belgrad verbindet, so schloß Bansa, wird ein bedeutungsvolles Glied in der künftigen deutschen Weltwirtschaft werden.

17. IV. 1916

* (Dampferfahrten.) Viktor Silberer schreibt in der „Allgemeinen Sport-Zeitung“: Die Wagennot in Wien wird immer größer, und die Behörde hat nur vollkommen recht getan, daß sie jetzt alle unnützen Fahrten ganz ausgeschaltet und vorgesorgt hat, daß die wenigen, den Bewohnern unserer Großstadt noch zur Verfügung stehenden Personenwagen ausschließlich für die sogenannten Ausfahrten vorbehalten bleiben. Damit sind aber alle bloßen Spazierfahrten aufgehoben, weshalb es angezeigt erscheint, darauf aufmerksam zu machen, daß für Personen, welche die nötige Zeit für größere Ausflüge haben, aber nicht imstande sind, weite Fußwanderungen zu machen, die Dampferfahrten auf der Donau einen vorzüglichen, höchst gesunden Ersatz bieten. Wer sich für einen Tag freimachen und ihn für eine solche Partie verwenden will, der tut dies am besten mit dem Budapester Dampfer, der um 8 Uhr früh von Wien abfährt. Man kann da sehr bequem erst auf dem Schiffe frühstücken und fährt dann in der herrlichen, reinen, kräftigen Wasserluft entweder nur bis zu der an der Marchmündung gelegenen Grenzstation Theben oder weiter nach Pressburg. Wer den ganzen Tag, beziehungsweise noch den Nachmittag auf dem Wasser verbringen will, der wählt den ersteren Ort und wartet dort 1 bis 1½ Stunden, bis der von unten kommende Budapester Dampfer anlangt, um auf diesem mit dem vorzüglichen Appetit, der sich inzwischen eingestellt hat, sehr gut zu speisen und nach Wien zurückzukehren, wo man je nach dem Wasserstande zwischen 3 und 5 Uhr wieder eintrifft. Wer aber weiter bis Pressburg fährt, kann dort essen und nach beliebigem Aufenthalt sehr bequem mit der neuen elektrischen Bahn nach Hause zurückkehren.

17. IV. 1916

10217

(Das Eisenerne Tor.) Mit Bezug auf den am 2. d. M. unter diesem Titel in unserem Blatte aus der Feder des Ministerialrates Eugen v. Rvassay erschienenen Artikel hat Professor Dr. Franz Heiderich, auf dessen in der Wiener Geographischen Gesellschaft gehaltenen Vortrag Herr v. Rvassay reflektierte, an den Verfasser des Artikels ein Schreiben gerichtet, aus dem wir dem Wunsche des Herrn Professors entsprechend die folgenden Stellen reproduzieren: „Ich würde es aufrichtig bedauern, wenn durch die knappe Fassung des Referats über meinen Vortrag vielleicht der Eindruck erweckt werden könnte, als hätte ich über die Regulierung des Eisernen Tores abfällig gesprochen. Das ist nicht geschehen, ganz im Gegenteile habe ich nachdrücklich betont es mit Zahlen belegt, welche großen Nutzen die Regulierungsarbeiten nach sich gezogen haben, wie sehr sich der Schiffsverkehr durch das Eisenerne Tor in den letzten fünfzehn Jahren gesteigert hat. Daß andererseits die Arbeiten nicht ganz zu dem gewünschten Erfolg geführt haben, wird ja allgemein auch in Ungarn anerkannt. Die Abgaben halte ich allerdings für eine Belastung der Schifffahrt, und der Hinweis, daß die Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft früher auf der nichtregulierten Strecke viel höhere Abgaben erhob und erheben mußte, ist meines bescheidenen Erachtens kein Einwand dagegen. In dem Bestreben, den Seeweg zu konkurrenzieren, müssen die Donau-Frachttarife ermäßigt werden, und das wird neben anderen Maßnahmen auch durch eine Beseitigung oder Ermäßigung der Abgaben am Eisernen Tor, die wesentlich höher sind als an der Sulinamündung, sich erzielen lassen. In dem ehrlichen Bestreben, die Donau zu ihrer vollen Leistungsfähigkeit zu bringen, treffen wir uns beide, und ich will nicht unterlassen, Ihnen, hochverehrter Herr Ministerialrat, dem verdienstvollen Vorkämpfer für die Ausgestaltung der ungarischen Wasserstraßen, den ergebenen Ausdruck aufrichtiger Hochschätzung zu übermitteln. In der Donaufrage können zwischen Ungarn und Oesterreich keine Gegensätze bestehen. Das möchte ich ganz besonders in einer Zeit konstatieren, in der nichts notwendiger ist, als daß wir uns ganz verstehen und begreifen.“

17. 10. 1916

103

Der Kongreß der Donaufstädte.

Wir haben jüngst mitgeteilt, daß der Kongreß der Donaufstädte, zu dem der Bürgermeister von Regensburg die ersten Anregungen gegeben hat, unter allen Umständen in Budapest abgehalten werden wird. Wie wir jetzt von wohlinformierter Seite erfahren, ist die Tagung dieses Kongresses in der ungarischen Haupt- und Residenzstadt für den Monat September in Aussicht genommen. Eine besondere Attraktion des Kongresses wird eine gleichzeitig von der Wasserbaudirektion des königlich ungarischen Ackerbauministeriums zu veranstaltende Donau-Ausstellung bilden. In dieser Ausstellung werden sämtliche auf die Donauregulierung und die Donaufrage überhaupt bezüglichen ungarischen Aufnahmen und Pläne von den Vászárhelyschen Aufnahmen angefangen bis zu den in jüngster Zeit bewerkstelligten Arbeiten, und überdies auch die auf die rumänische Donau und das Donau-Delta bezüglichen Projekte zur Ausstellung gelangen. Die Ausstellung wird sonach die folgenden Objekte umfassen: Hinsichtlich der oberen Donau die Pläne aller Regulierungsarbeiten, hinsichtlich der mittleren Donau die Regulierungspläne mit besonderer Rücksicht auf Budapest, die Pläne des Budapester Handelshafens, der

Winterhafens, des Budapester Gürtelkanals und der Einmündung des Donau-Theiß-Kanals; hinsichtlich der unteren Donau insbesondere die auf die Regulierung des Eisernen Lozes bezüglichen Arbeiten; hinsichtlich der rumänischen Donau die dortigen Aufnahmen und Pläne; schließlich auch die auf das Donau-Delta bezüglichen wertvollen Pläne und Daten. Die Wasserbaudirektion des königlich ungarischen Ackerbauministers wird die Vorarbeiten dieser für den Fachmann zweifellos hochinteressanten Ausstellung unverzüglich in Angriff nehmen, so daß die Teilnehmer an dem Kongreß ein das Studium dieser wichtigen Frage wesentlich erleichterndes, reiches Material in Budapest vorfinden werden.

Empfang beim Handelsminister in An- gelegenheit des Donau-Ober-Kanals.

Am 17. d. wurde vom Handelsminister Doktor v. Spitzmüller eine Abordnung empfangen, welche vom Bürgermeister der Stadt Wien Doktor Weiskirchner und dem Präsidenten des Zentralvereines für Fluß- und Kanalschiffahrt Dr. Ruß geführt wurde und aus folgenden Herren bestand: Bürgermeister Regierungsrat Schnitzler (Gemeinde Brunn), Stadtrat Lustig (Gemeinde Brunn und Mährischer Gewerbeverein), Magistratsrat Doktor Müller (Wien), Landesauschuß Mayer (Niederösterreich), kaiserlichem Rat Grünfeld und Sekretär Dr. Lieblich (Handelskammer Brunn), Abgeordnetem Dr. v. Oberleitner Handelskammer Olmütz), Kommerzialrat Epstein und Inspektor Bund (Handelskammer Krafau), kaiserlichem Rat Krause und Dr. Soyka (Niederösterreichischer Gewerbeverein), Dr. Friedmann (Sektion Brunn des Bundes österreichischer Industrieller und Zweigverein für Mähren des Zentralvereines für Fluß- und Kanalschiffahrt), Oberbauat Engelmann (Wasserwirtschaftsverband der österreichischen Industrie), kaiserlichem Rat Samek (Verein der Holzindustriellen Mährens).

Die Abordnung überreichte eine ausführliche Denkschrift, welche von einem Ausschusse der genannten Körperschaften nach langen im Niederösterreichischen Gewerbeverein durchgeführten Verhandlungen fertiggestellt worden war und die Forderung vertritt, daß die Regierung den Bau des Donau-Ober-Weichsel-Kanals mit einem Stichkanal nach Brunn und dem Anschluß an das deutsche Wasserstraßennetz mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln fördern möge. Die Notwendigkeit dieser Kanalbauten wurde im Laufe der Besprechung im Namen der autonomen Stadtverwaltungen von Bürgermeister Dr. Weiskirchner und Bürgermeister Schnitzler, im Namen der industriellen Körperschaften von kaiserlichem Räte Krause (Niederösterreichischer Gewerbeverein) und im Namen der wasserwirtschaftlichen Fachvereinigungen vom Präsidenten Dr. Ruß betont. Hierbei wurde auf die allgemein-staatliche Bedeutung eines Donau-Ober-Weichsel-Kanals und die Gründe militärischer Natur, die für ihn sprächen, verwiesen, namentlich aber die Forderung nach einer billigeren Beschaffung von Massengütern, Rohstoffen und Approvisionierungsartikeln hervorgehoben. Auch die Erfahrungen, die der Krieg auf diesem Gebiete gezeitigt hat, wurden eingehend besprochen. Von ganz besonderer Bedeutung sei jedoch die Frage mit

Rücksicht auf die künftige Gestaltung unseres wirtschaftlichen Verhältnisses zum Deutschen Reiche. Der von Deutschland beabsichtigte Bau eines Rhein-Donau-Kanals würde, wenn nicht gleichzeitig auch der Bau des Donau-Ober-Weichsel-Kanals erfolgte, unsre Sudetenländer vom Weltwirtschaftsverkehr ausschneiden und Wien viel von seiner Bedeutung als Hauptstrahlplatz des ganzen Kanalsystems rauben. Finanzielle Bedenken gegen den Kanalbau könnten nicht ausschlaggebend sein, da diese Kosten nur einen bescheidenen Bruchteil der notwendigen Restabklärungskosten bilden würden. Als Vertreter von Brunn, beziehungsweise Krafau, besprachen Doktor Friedmann und Kommerzialrat Epstein die Bedeutung des Brünner Stichkanals und dessen gleichzeitiger Bauführung und Betriebseröffnung mit dem Hauptkanal, beziehungsweise die Bedeutung der Verbindung der schlesischen Landesgrenze mit Krafau, wobei die Weiterführung des Kanals bis zum Dnjepr und die Fortführung der im Gebiete von Krafau für den Kanal bereits in Angriff genommenen Arbeiten gefordert wurde.

Der Handelsminister nahm die Ausführungen mit großem Interesse zur Kenntnis und erklärte, daß die besprochene Angelegenheit schon wiederholt den Gegenstand eingehender Beratungen der Regierung, und zwar auch während der Kriegszeit, gebildet habe. Eine abschließende Stellungnahme der Regierung in dieser Frage sei auch dermalen nicht möglich. Die noch erforderlichen Vorbereitungsarbeiten für den Bau des Donau-Ober-Weichsel-Kanals mit einer Abzweigung nach Brunn würden jedoch, unpräjudizierlich der Entscheidung in der Hauptfrage, zeitgerecht durchgeführt werden. Der Handelsminister erörterte sodann im Detail die von der Abordnung zur Sprache gebrachten Gesichtspunkte und betonte, daß im allgemeinen nach dem Kriege jede wahrhaft produktive Aktion auf die volle Beachtung der Regierung zählen dürfe. Allerdings werde der Staatshaushalt nach dem Kriege mit größtmöglicher Sparsamkeit geführt werden müssen.

(Regensburg als Reichshafenstadt der Donau.) Aus Regensburg wird uns geschrieben: In der Osterwoche trat in Regensburg ein Kuratorium zusammen, welches die Gründung eines Handelsmuseums für die Donau- und Balkanländer daselbst beschloß. Schon seit Jahren tritt der Münchner Donau- und Balkanländerverein „Dubbid“ für die Ausgestaltung eines Handelsmuseums in Regensburg ein, das ja nach dem geflügelten Wort des Bayernkönigs und gekrönten Kanalwesensförderers Ludwigs III. der westlichste Hafen des Schwarzen Meeres ist. In diesem Museum soll in erster Linie nicht für die Ausfuhr eigener Erzeugnisse, sondern für den Absatz der Donau-Balkanländer, insbesondere aber Bulgariens in der Weise gesorgt werden, daß diesem agrarischen Land und seinen Nachbarn Gelegenheit gegeben wird, die Bodenerzeugnisse in Weltmarktmustern auszustellen und mit den hochgradig entwickelten Mitteln der deutschen Werbetätigkeit zu ermöglichen, sie zu besseren Preisen als bisher verlaufen zu können. Als selbstverständlich wird angenommen, daß dann diese Länder auch in rasch wachsendem Maße in Bayern ihren Bedarf decken werden. Dem Kuratorium zur Seite steht ein sorgsam ausgewählter Kreis von Ehrenförderern, dem die ersten amtlichen und politischen Persönlichkeiten Bayerns, sowie die Vertreter der Großindustrie, des Handels und der Bankwelt Bayerns, sowie des Deutschen Reiches angehören. Von besonderer Bedeutung verspricht die Beschaffung eines Donauhändlerarchivs zu werden, das nach dem in vieljähriger Vorarbeit geschaffenen Material und nach neuen Organisationslinien von Davis Trietsch eingerichtet werden soll. Die publizistische Vertretung des Handelsmuseums wurde der von Held herausgegebenen Zeitschrift „Donau“ übertragen, die dauernd über alle damit in Verbindung stehenden Fragen berichten wird. Auch in maßgebenden Kreisen der Berliner und rheinischen Industrie und Bankwelt interessiert man sich lebhaft für die Regensburger Neuschöpfung.

19. IV. 1916

106

Die Niederlassung der Canadian- und Cunard-Linie in Oesterreich.

Der Bericht englischer Blätter, laut welchem eine Interessengemeinschaft zwischen der Cunard-Linie und der Canadian P. N. zustande gekommen ist, enthält auch die Bemerkung, daß die Cunard-Linie ihre österreich-ungarischen Niederlassungen schon im August 1914 aufgelassen hat. Demgegenüber muß festgestellt werden, daß sowohl die Cunard-Linie als die Canadian P. N., ihre österreichischen Niederlassungen nicht aufließen, vielmehr bestehen dieselben bis zum heutigen Tage, wenn auch eine Geschäftstätigkeit in denselben natürlicherweise nicht stattfindet. Die ungarische Regierung hat den ihrerseits mit der Cunard-Linie geschlossenen Vertrag Ende 1914 als null und nichtig erklärt und dementsprechend ihr die Konzession zum Geschäftsbetriebe entzogen. In Oesterreich ist jedoch eine derartige Maßnahme bisher nicht erfolgt und die Cunard-Linie ist demnach ebenso noch im Besitze ihrer österreichischen Konzession wie die Canadian P. N. Die Cunard-Linie hat laut der bestehenden Konzession auch das Recht, den Triester Hafen zwecks Aufnahme von Zwischendeckpassagieren anzulassen, welches Recht keine andere ausländische Schiffahrtsgesellschaft besitzt.

19. 7. 1916

18
107

Die Donaukonferenz.

Bürgermeister Dr. Stefan Bárczy ersucht uns um Veröffentlichung folgender Zeilen:

„Gegenüber der am 17. im „Pester Lloyd“ unter dem Titel „Der Kongreß der Donaufstädte“ erschienenen Nachricht, wonach wir den Donaukongreß für September planten, bemerkt der Bürgermeister achtungsvoll, daß in Sachen des Termins des Kongresses bisher noch keinerlei Vereinbarung getroffen wurde und von seiten Budapests kein Hindernis in der Richtung obwaltet, daß der Kongreß zu der von den Vertretern der deutschen und österreichischen Städte gewünschten Zeit gehalten werde.“

Handelsminister Dr. v. Spiznüller über den Donau-Oder-Kanal.

Am 17. d. M. wurde vom Handelsminister Dr. von Spiznüller eine Abordnung empfangen, die vom Bürgermeister der Stadt Wien Dr. Weiskirchner und dem Präsidenten des Zentralvereines für Fluß- und Kanalschiffahrt Dr. Ruz geführt wurde.

Die Deputation bestand aus folgenden Herren: Bürgermeister Regierungsrat Schnitzler (Gemeinde Brunn), Stadtrat Lustig (Gemeinde Brunn und Mährischer Gewerbeverein), Magistratsrat Dr. Müller (Wien), Landesauschuß Mayer (Niederösterreich), kaiserlichem Räte Grünfeld und Sekretär Dr. Lieblich (Handelskammer Brunn), Abg. Dr. v. Oberleithner (Handelskammer Olmütz), Kommerzialrat Epstein und Inspektor Bund (Handelskammer Kralau), kaiserlichem Räte Krause und Doktor Sonfa (Niederösterreichischer Gewerbeverein), Dr. Friedmann (Sektion Brunn des Bundes österreichischer Industrieller und Zweigverein für Mähren des Zentralvereines für Fluß- und Kanalschiffahrt), Oberbaurat Engelmann (Wasserwirtschaftsverband der österreichischen Industrie), kaiserlichem Räte Samel (Verein der Vollindustriellen Mährens).

Die Abordnung überreichte eine ausführliche Denkschrift, die von einem Ausschusse der genannten Körperschaften nach langen, im Niederösterreichischen Gewerbeverein durchgeführten Verhandlungen fertiggestellt worden war und die Forderung vertritt, daß die Regierung den Bau des Donau-Oder-Weichsel-Kanales mit einem Stichkanal nach Brunn und dem Anschluß an das deutsche Wasserstraßennetz mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln fördern möge. Die Notwendigkeit dieser Kanalbauten wurde im Laufe der Besprechung im Namen der autonomen Stadtverwaltungen von Bürgermeister Dr. Weiskirchner und Bürgermeister Schnitzler, im Namen der industriellen Körperschaften von kaiserlichem Räte Krause (Niederösterreichischer Gewerbeverein) und im Namen der wasserwirtschaftlichen Fachvereinigungen vom Präsidenten Dr. Ruz betont. Hierbei wurde auf die allgemein-staatliche Bedeutung eines Donau-Oder-Weichsel-Kanales und die Gründe militärischer Natur, die für ihn sprächen, verwiesen, namentlich aber die Forderung nach einer billigeren Verfrachtung von Massengütern, Rohstoffen und Approvisionierungsartikeln hervorgehoben. Auch die Erfahrungen, die der Krieg auf diesem Gebiete gezeitigt hat, wurden eingehend besprochen. Von ganz besonderer Bedeutung sei jedoch diese Frage mit Rücksicht auf die künftige Gestaltung unseres wirtschaftlichen Verhältnisses zum Deutschen Reiche. Der von Deutschland beabsichtigte Bau eines Rhein-Donau-Kanales würde, wenn nicht gleichzeitig auch der Bau des Donau-Oder-Weichsel-Kanales erfolgte, unsere Sudetenländer vom Weltwirtschaftsverkehre ausschneiden und Wien viel von seiner Bedeutung als Hauptstapelplatz des ganzen Kanalsystems rauben. Finanzielle Bedenken gegen den Kanalbau könnten nicht ausschlaggebend sein, da diese Kosten nur einen bescheidenen Bruchteil der notwendigen Retablierungskosten bilden würden. Als Vertreter von Brunn, beziehungsweise Kralau, besprachen Dr. Friedmann und Kommerzialrat Epstein die Bedeutung des Brünner Stichkanales und dessen gleichzeitiger Bauführung und Betriebseröffnung mit dem Hauptkanal, beziehungsweise die Bedeutung der Verbindung der schlesischen Landesgrenze mit Kralau, wobei die Weiterführung des Kanales bis zum Dniestr und die Fortführung der im Gebiete von Kralau für den Kanal bereits in Angriff genommenen Arbeiten gefordert wurde.

Der Handelsminister nahm die Ausführungen mit großem Interesse zur Kenntnis und erklärte, daß die besprochene Angelegenheit schon wiederholt den Gegenstand eingehender Beratungen der Regierung, und zwar auch während der Kriegszeit gebildet habe. Eine abschließende Stellungnahme der Regierung in dieser Frage sei auch dormalen nicht möglich. Die noch erforderlichen Vorbereitungsarbeiten für den Bau des Donau-Oder-Weichsel-Kanales mit einer Abzweigung nach Brunn würden jedoch, unpräjudizierlich der Entscheidung in der Hauptfrage, zeitgerecht durchgeführt werden. Der Handelsminister erörterte sodann im Detail die von der Abordnung zur Sprache gebrachten Gesichtspunkte und betonte, daß im allgemeinen nach dem Kriege jede wahrhaft produktive Aktion auf die volle Beachtung der Regierung zählen dürfe. Allerdings werde der Staatshaushalt nach dem Kriege mit größtmöglicher Sparsamkeit geführt werden müssen.

Oesterreichischer Lloyd.

Wir erhalten das nachstehende Communiqué: In der Verwaltungsratsitzung des Oesterreichischen Lloyd in Wien am 17. d. M. legte Generaldirektor Hofrat Frankfurter die Bilanz für das Betriebsjahr 1915 vor.

Die Bilanz schließt mit einem Betriebsüberschuß von 386.565 Kronen, wogegen zu decken sind: Anlebenszinsen 1,316.364 Kronen, Abschreibungen laut Statuten 2,293.651 Kronen, Dotierung des Affekuranzfonds und Prämienzahlungen 889.244 Kronen, endlich Dotierung des Pensionsfonds und Altersversicherung der Schiffsmannschaften 905.145 Kronen. Es ergibt sich im ganzen ein Verlust von 5,017.840 Kronen, zu dessen Deckung der Rest des Kapitalreservefonds von 3,260.234 Kronen entnommen, während der noch verbleibende Fehlbetrag von 1,757.605 Kronen auf neue Rechnung vortragen wird. Der Affekuranzfonds wird mit 663.386 Kronen dotiert und erreicht damit die Höhe von 12,051.264 Kronen.

Das Jahr 1915 schließt, wie das Vorstehende ersehen läßt, mit einem Betriebsüberschusse von 386.565 Kronen gegen 4,829 Millionen Kronen des Jahres 1914 und ergab einen Verlust von 5,017.640 Kronen gegen 4,725 Millionen Kronen des Jahres 1914. Daß trotz der großen Abweichung des 1915er vom 1914er Betriebsüberschusse (— 4,443 Millionen Kronen) der Verlust um nur 0,292 Millionen Kronen gewachsen ist, ist zunächst schon aus der Verkleinerung der Abschreibungen: 2,293 Millionen Kronen gegen 5,73 Millionen Kronen zu erklären. Die Verwaltung konnte sich diesmal übrigens auf das statutarisch vorgesehene Ausmaß der Abschreibungen umsomehr beschränken, da die Lloydflotte durch den Krieg zum allergrößten zum Stillager gezwungen war, der Schiffspark also nur unverhältnismäßig wenig beansprucht und demnach auch nicht abgenützt wurde. Ebenso ergab sich bei der Dotierung des Affekuranzfonds und bei den Prämienzahlungen eine Ersparnis von 0,752 Millionen Kronen, ebenso bei der Dotierung des Pensionsfonds und der Altersversicherung der Mannschaften ein Weniger von 0,028 Millionen Kronen. Der Affekuranzfonds, der im vorigen Jahre durch Dotierung mit 0,892 Millionen Kronen auf 11,39 Millionen Kronen erhöht wurde, wird diesmal mit 0,663 Millionen Kronen dotiert und erreicht damit den Betrag von 12,051 Millionen Kronen.

Im Jahre 1914 hatte der Oesterreichische Lloyd unter Hinweis auf den Subventionsvertrag aus dem Titel der vom Kriege aufgezwungenen Verkehrseinschränkung für die fünf Kriegszonate die Leistung der Minimalsubvention von 1,8 Millionen Kronen (per Monat 0,36 Millionen Kronen) beansprucht. Für das ganze Jahr würde diese Minimalsubvention 4,32 Millionen Kronen betragen. Der Vertrag selbst verfügt, daß die dem Lloyd an Weisengeldern zufallende Vergütung in Fällen, in denen durch außerordentliche Ereignisse ohne Verschulden der Unternehmung eine Reduktion des vertragsmäßigen Dienstes eintritt — eine solche Reduktion ist durch die Fortdauer des Krieges herbeigeführt worden — nicht unter 4,7 Millionen Kronen herab sinken darf. Danach hatte der Oesterreichische Lloyd für das Jahr 1915 eine solche Mindestvergütung von 4,7 Millionen Kronen zu beanspruchen.

Der Verlust von 5,017 Millionen Kronen wird mit 3,26 Millionen Kronen aus dem Kapitalreservefonds, der damit erschöpft wird, entnommen und der restliche Fehlbetrag (1,757 Millionen Kronen) auf neue Rechnung vortragen. Im Jahre 1914 konnte man von diesem letzteren Wege absehen, weil der Oesterreichische Lloyd für den Bedarf der weiteren Gehaltszahlungen damals noch aus dem Verlaufe der Arsenalsgründe an die Regierung — 6,85 Millionen Kronen ab 1910 binnen zwanzig Jahren rückzahlbar — über ein Guthaben bei der Regierung verfügte, das diese damals in dem damals noch ausstehenden Gesamtbetrage auf einmal abstattete.

25. IV. 1916

MO

(Mittleuropäische Schlaf- und Speisewagengesellschaft.) Aus München telegraphiert man uns: Aus einer Rede, die Verkehrsminister v. Seidler in der Beratung des Eisenbahnetats gehalten hat, erfährt man, daß Deutschland und Oesterreich-Ungarn die Absicht haben, den Schlaf- und Speisewagenbetrieb in Mitteleuropa, den vor dem Kriege die Internationale Gesellschaft der Schlafwagen und der großen europäischen Expreßzüge besorgte, einer neu zu gründenden mitteleuropäischen Schlaf- und Speisewagengesellschaft zu übertragen. Der Minister legte den Stand der in dieser Angelegenheit zwischen den Regierungen Deutschlands, Ungarns und Oesterreichs geführten Verhandlungen dar und bezeichnete es als Aufgabe der zu gründenden Gesellschaft, den Betrieb und das Material der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft in den drei Staaten mit Ausnahme des inneren preussischen Schlafwagenbetriebes zu übernehmen. Die Compagnie des Wagon-Lits ist bekanntlich eine belgische Gesellschaft, die ihren Sitz in Brüssel hat. Ihre Direktionen in Budapest und Wien sind bald nach Ausbruch des Krieges unter besondere staatliche Ueberwachung gestellt und der auf den Strecken der Monarchie rollende Teil ihres Wagenparks ist zum großen Teile für Heereszwecke herangezogen worden.

Fahrplan der Balkanzüge im Sommerdienste 1916.

In der seit 1. Mai d. J. geltenden Sommerfahrordnung sind für die auf den Linien der k. k. österreichischen Staatsbahnen verkehrenden Balkanzüge folgende Verkehrszeiten festgesetzt:

1. Berlin-Wien-Konstantinopel.

Berlin-Anhalter Bahnhof Mittwoch und Samstag ab 7 Uhr 55 Min. früh.

Dresden-Hauptbahnhof Mittwoch und Samstag ab 10 Uhr 25 Min. vormittags.

Wien-Nordbahnhof Mittwoch und Samstag an 6 Uhr 43 Min. abends.

Wien-Nordbahnhof Mittwoch und Samstag ab 6 Uhr 57 Min. abends.

Budapest-Westbahnhof Mittwoch und Samstag an 11 Uhr 30 Min. nachts.

Belgrad Donnerstag und Sonntag an 6 Uhr 45 Min. früh.

Sofia Donnerstag und Sonntag an 8 Uhr 5 Min. abends.

Konstantinopel Freitag und Montag an 4 Uhr 22 Min. nachmittags.

2. Straßburg-München-Wien-Konstantinopel.

Straßburg-Hauptbahnhof Mittwoch und Samstag ab 1 Uhr 25 Min. nachts.

München-Hauptbahn Mittwoch und Samstag ab 9 Uhr 40 Min. vormittags.

Wien-Westbahnhof Mittwoch und Samstag an 5 Uhr 45 Min. nachmittags.

Wien-Nordbahnhof Mittwoch und Samstag an 6 Uhr 35 Min. abends.

Fortsetzung von Wien-Nordbahnhof nach Konstantinopel wie unter 1.

3. Konstantinopel-Wien-Berlin.

Konstantinopel Dienstag und Samstag ab 3 Uhr nachmittags.

Sofia Mittwoch und Sonntag ab 11 Uhr 5 Min. vormittags.

Belgrad Mittwoch und Sonntag ab 10 Uhr 39 Min. abends.

Budapest-Westbahnhof Donnerstag und Montag ab 6 Uhr 50 Min. früh.

Wien-Nordbahnhof Donnerstag und Montag an 11 Uhr 24 Min. vormittags.

Wien-Nordbahnhof Donnerstag und Montag ab 11 Uhr 36 Min. vormittags.

Dresden-Hauptbahnhof Donnerstag und Montag an 7 Uhr 55 Min. abends.

Berlin-Anhalter Bahnhof Donnerstag und Montag an 10 Uhr 20 Min. abends.

4. Konstantinopel-Wien-München-Straßburg.

Von Konstantinopel bis Wien-Nordbahnhof wie unter 3.

Wien-Nordbahnhof Donnerstag und Montag ab 11 Uhr 35 Min. vormittags.

Wien-Westbahnhof Donnerstag und Montag ab 12 Uhr 25 Min. nachm.

München-Hauptbahnhof Donnerstag und Montag an 9 Uhr 15 Min. abends.

Straßburg-Hauptbahnhof Freitag und Dienstag an 4 Uhr 44 Min. früh.

Nähere Auskünfte über die Benützung der Balkanzüge, Fahrpreise und Fahrkartenverkauf erteilt das Stadtbureau der österreichischen Staatsbahnen, Wien, 1. Bezirk, Rätnergasse Nr. 7.

Die Sanierungsbilanz der Südbahn. Der Geschäftsbericht für das Jahr 1915.

Als Vorläufer der für den 30. d. einberufenen Generalversammlung versendet die Südbahn heute ihren Geschäftsbericht für das Jahr 1915. Der Bericht enthält eingangs die übliche zusammenfassende Darstellung über die wichtigsten Vorgänge des verfloffenen Jahres. Aus der gesamten Schilderung heben sich folgende Momente besonders hervor:

Zunächst wird festgestellt, daß die Südbahnlinien, von kurzen Strecken im Grenzgebiet abgesehen, bisher unversehrt und den ungeheurer wichtigen Aufgaben erhalten geblieben sind, die ihnen seit Beginn des Weltkrieges und seit der Kriegserklärung Italiens in noch verstärktem Maße obliegen.

Weiter wird des Abschlusses der Sanierungsaktion mit dem Hinweis erwähnt, daß die Ergebnisse des verfloffenen Jahres, das völlig im Zeichen des nun schon fast zwei Jahre währenden Weltkrieges stand, zumindest den Beweis geliefert haben, daß unter normalen Verhältnissen der durch das Sanierungswerk angestrebte Erfolg in vollem Umfang erreicht worden wäre.

Die Gewinn- und Verlustrechnung — die bereits am 27. April veröffentlicht und damals auch an dieser Stelle ausführlich erörtert worden ist — schließt nach Einstellung von Rücklagen im Ausmaß von 11.6 Millionen Kronen noch mit einem kleinen Gebahrungüberschuß von 0.3 Millionen Kronen.

Allerdings sind die bedeutenden Rückstände des Obligationendienstes, die zum weitaus größten Teil in französischen Franken oder in der Landeswährung der einzelnen Zahlstellen mit dem Tageskurs der französischen Franken entsprechenden Äquivalent zu leisten sein werden, in der Bilanzanweisung zur gesetzlichen Relation eingestellt, und die im Jahre 1915 unberichtigt gebliebenen italienischen Annuitäten — gleichfalls zur gesetzlichen Relation in der Kronenwährung **be-rechnet — als Dedungsposten aufgenommen.**

Besonders hervorgehoben wird der Gegensatz der noch aus der Friedenszeit herrührenden Tarife zu den in unheimlicher Steigerung begriffenen Betriebsausgaben und gleichzeitig betont, daß diesem Mißverhältnis durch geeignete Maßnahmen auf tarifarischem Gebiet begegnet werden müssen, wenn das Unternehmen von neuen ersten Schwierigkeiten verschont bleiben soll. In dieser Richtung hat die Verwaltung entsprechende Anregungen den maßgebenden Stellen bereits unterbreitet.

Schließlich wird der außerordentlichen Wichtigkeit gedacht, die die künftige Gestaltung der Wechselkurse auch für die Südbahn besitzen wird, und im Zusammenhang damit der Erwartung Ausdruck gegeben, daß sich für das Währungsproblem im Hinblick auf seine ungeheure Tragweite für die ganze Volkswirtschaft im künftigen Friedensvertrag eine geeignete Vor-sorge finden werde.

Der Bericht enthält ferner wie alljährlich ausführliche Mitteilungen über die Betriebsergebnisse, die an dieser Stelle schon bei Darstellung des Rechnungsabschlusses der Südbahn eingehend besprochen worden sind.

In einem weiteren Kapitel wird mitgeteilt, daß das Sanierungsübereinkommen vom 29. November 1915 mit rückwirkender Kraft ab 1. Jänner 1915 in Wirksamkeit getreten und daß die im Zusammenhang damit vorgenommene Statutenänderung von der Regierung genehmigt und sodin handelsgerichtlich registriert worden ist. Die neuen Statuten und das Sanierungsübereinkommen sind im vollen Wortlaut unter den Beilagen des Geschäftsberichtes veröffentlicht.

Im Verwaltungsrat sind durch den Rücktritt des seither in den Kronrat berufenen Mitgliedes Dr. Alexander v. Spitzmüller sowie durch das Ableben des Mitgliedes Dr. Leonhard von Schweigert zwei Stellen frei geworden und sollen nach neu zu besetzen. Ferner scheiden infolge Ablauf ihrer Funktionsdauer die Mitglieder Freiherr v. Biedermann, Wilhelm v. Fintz, Freiherr v. Rothschild, Dr. Ritter v. Weeber und Xavier Charnes aus. Die heutige Generalversammlung wird die Ersatzwahl für die vier erstgenannten Herren vorzunehmen haben.

Der finanzielle Stand der Südbahn nach der Sanierung.

Ein ganz besonderes Interesse beansprucht diesmal die Bilanz, die durch das Sanierungsübereinkommen grundlegende Änderungen erfahren hat. Zudem wurde der Anlaß bemüht, um gleichzeitig durchgreifende Vereinfachungen vorzunehmen.

Die innere Besserung der Bilanz liegt — abgesehen von den Ergebnissen des Jahres 1915 — in der Kürzung der Passivposten „Aktien“ und Obligationen um zusammen rund 838 Millionen Kronen, die eine Kürzung der Aktivposten im gleichen Ausmaß und damit die Beseitigung der bisherigen rechnungsmäßigen Aktiven bis auf einen vergleichsweise geringen Rest ermöglicht hat. Die erwähnte Kürzung der Passiven ergibt sich aus dem Übereinkommen von selbst, da der Nennwert der Aktien von 500 Franken auf 200 Franken herabgesetzt wurde und die Besitzer der Prozentigen Obligationen — unter dieser Voraussetzung — in die Herabsetzung des Nennwertes ihrer Titel von 500 Franken auf 325 Franken eingewilligt haben.

Die durch die Kürzung der Passivposten um rund 838 Millionen Kronen ermöglichte Kürzung der Aktivposten um den gleichen Betrag erfolgte in der Art, daß die Kursverluste bei der feinerzeitigen Begebung der Prozentigen Anleihe in ihrem durch Abschreibungen verringerten Ausmaß von rund 928 Millionen Kronen zuzüglich des Gesamtverlustes aus der feinerzeitigen Veräußerung des italienischen Netzes von rund 102 Millionen Kronen, insgesamt also der Betrag von 1030 Millionen Kronen, um die vorerwähnten 838 Millionen Kronen gekürzt wurden. In der Sanierungsbilanz erscheint aus diesen Titeln nunmehr eine einzige Post unter der Bezeichnung „Unterschied zwischen dem Nennwert des Anlagekapitals und dem erzielten Erlös abzüglich der Abschreibungen und der gemäß dem Übereinkommen vom 29. November 1915 vorgenommenen Kürzungen“ in der Höhe von rund 192 Millionen Kronen.

Der Gesamtverlust aus der feinerzeitigen Veräußerung des italienischen Netzes in der bereits ange-gelassen Höhe von rund 102 Millionen Kronen besteht in der Differenz des in den früheren Bilanzen aus-gewiesenen Buchwertes der ehemaligen italienischen Aktien zuzüglich des restlichen, auf diese Linien ent-fallenden Kaufschillings, insgesamt rund 687 Mil-lionen Kronen und dem zu 4 Prozent ermittelten Gegenwertwert der italienischen Annuitäten — der sich mit dem Gesamt-nennwert der mit ihrem Dienst zuschließlich auf die italienischen Annuitäten ver-bundenen künftigen Obligationen Nat. A deckt — per rund 585 Millionen Kronen.

(Die Donaufrage.) Die „Ungarische Post“ meldet: Der Ungarische Schiffsverkehrsverein hat in seiner jüngsten unter Vorsitz des Geheimen Rates Alexander v. Matkewics stattgefundenen Ausschussung einstimmig folgenden Beschlusantrag angenommen: Der Verein begrüßt die im Interesse der Donau als Wasserstraße der verbündeten Mächte entstandene Bewegung mit Freude und wird stets bestrebt sein, einerseits die Hebung der internationalen Flußschiffahrt mit allen ihm zu Gebote stehenden Mitteln zu unterstützen und zu fördern. Er verpflichtet dem in den interessierten österreichischen und deutschen Kreisen zum Ausdruck gelangten Wunsche bei, wonach die Fahrtiefe der Donau, selbst für die Zeit der Niedrigstwasser, für Schiffer gesichert werde. Erachtet es für notwendig, daß die Fahrtiefe der Donau vom Eisernen Tor, beziehungsweise von Orsova abwärts mit drei Metern festgestellt werde, und deren Erstellung und Erhaltung mit internationalen Verträgen gesichert werde. Der Verein wird anstreben, daß, falls nach Vollendung der einschlägigen Studien die Kosten mit dem zu erreichenden großen Ziel im Einklang stehen, die Schiffbarkeit der Donau von Orsova bis Budapest mit einer Tiefe von drei Metern festgestellt und durchgeführt werde. Die Schifffahrt auf der Donau soll auf Grund internationaler Vereinbarungen bei unberührter, voller Aufrechterhaltung des Prinzips der freien Schifffahrt, neuerdings den Ansprüchen des heutigen Verkehrs gemäß geregelt werden und hierbei die am Rhein und an der Donau gesammelten langjährigen Erfahrungen zur Geltung gelangen. Für die Leitung aller internationalen Bezug habenden Angelegenheiten der Donau soll aus den Entsendeten sämtlicher Uferstaaten eine internationale Donaukommission errichtet werden.

* (Eildampfer Wien-Linz.) Mit Ende Mai beginnen wieder die täglichen Fahrten der prachtvollen Eildampfer auf der Donau zwischen Wien und Linz. Es sei hier ein Artikel wiedergegeben, mit welchem Herr Viktor Silberer kürzlich in seiner „Allgemeinen Sportzeitung“ die Reisen mit diesen Eildampfern bespricht, indem er diese Wasserfahrten besonders den Autlern als Ersatz für Auto-Partien wärmstens empfiehlt. Herr Silberer schreibt: „Am allermeisten trifft die Kraftwagenbesitzer, denen jetzt seit mehr als anderthalb Jahren ihre Fahrzeuge entzogen sind, diese Entbehrung in Hinblick auf die schönen großen Sommerfahrten. Es ist ja selbstverständlich, daß den Autlern das Reisen mit der Bahn keinen Ersatz bieten kann, ganz abgesehen davon, daß die Fahrten auf der Eisenbahn jetzt in der Kriegszeit schon gar nicht angenehm sind. Da möchte ich nun heute die Autlerwelt neuerdings auf einen Ersatz für die am meisten und empfindlichsten fehlenden großen Sommerpartien aufmerksam machen, den ich schon im vorigen Sommer reichlich durchgekostet habe, der mir gleichfalls, wie die schönsten Autofahrten, ein ganz außerordentliches Vergnügen bereitet hat und mit dem ich mich daher heuer noch viel mehr befassen werde, es sind dies — Dampferefahrten auf der Donau. Nachdem mir jetzt durch eine Reihe von Jahren die großen Fahrten im ganz offenen Auto — ohne jeden Windschutz! — zu einem wahren hygienischen Bedürfnis geworden waren, dem ich die besten Wirkungen auf meine Gesundheit, beziehungsweise Kräftigung verdanke, so habe ich mich im vorigen Jahre, zum dringend notwendigen Ersatz dafür, schleunigst mit dem Dampfschiff befreundet und darauf gar viele ebenso schöne und angenehme Stunden verbracht, wie in dem eigenen Auto. Die Wasserluft ist ja herrlich rein, außerordentlich nervenstärkend, Appetit anregend, kurz, überaus gesund. Ich habe deshalb im vorigen Jahre außer einigen Ausflügen zu Wasser nach Preßburg oder mit dem Budapest-Dampfer mit besonderer Vorliebe die Linzer Schiffe benützt und bin so nicht viel weniger als ein dutzendmal zwischen Wien und Linz hin und her gependelt. Das Leben auf diesen Fahrzeugen, besonders auf den vornehmen Eildampfern, ist sehr angenehm, das Essen vorzüglich, der Fahrpreis billig — vom Standpunkt des an hohe Kosten gewöhnten Autobesizers sogar sehr billig, kurz, ich weiß als Ersatz, und zwar nicht bloß als Nothbehelf, sondern als sehr wertvollen Ersatz für die Autoreisen eines Wiener oder überhaupt österreicher Kraftwagenbesizers in der Kriegszeit nichts Besseres, als die Donaufahrten auf den Dampfern. Ein Haupteinwand, den man gar oft speziell gegen die Stromaufahrten erheben hört, lautet, daß diese gar so — langweilig seien, weil die Fortbewegung zu langsam vor sich gehe. Besonders Autlern, die nur das Dahinsausen gewöhnt sind, mag diese allerdings langsame Fahrt schneedenhaft erscheinen. Gewiß, sie geht ja durchaus nicht schnell vorwärts. Hat man denn aber einen Naturgenuß bloß dann, wenn man dahin-

raust? Ist die Luft nicht rein, kräftig und herrlich, auch wenn die Gegend nur langsam vorbeizieht, anstatt vorbeizufliegen? Gerade die langsame Fortbewegung hat eine außerordentlich gute, beruhigende Wirkung auf die Nerven, und die beschauliche Ruhe auf dem Deck bei der langsamen Reise hat ihren großen Wert. Und wenn ich so durch die herrliche Wachau fahre, von der Kremsler Gegend bis über Grein hinauf, wo bei jeder neuen Biegung des Stromes neue Schönheiten sichtbar werden, da bedauere ich niemals die Langsamkeit der Fahrt, sondern ich freue mich stets aufrichtig darüber, die herrlichen Eindrücke aller dieser malerischen Partien möglichst lange genießen zu können. Auch die flachen Gegenden der Stromreise mit den Donauarmen in ihren vielfachen Gestaltungen, die dem oberflächlichen Beschauer eintönig vorkommen, haben für den näheren Beobachter ihre Reize. Uebrigens kann man auf dem Dampfer ja auch lesen und schreiben, sich daher auch Arbeit mitnehmen, abends aber etwas spielen, kurz, die Zeit braucht einem niemals lange zu werden. Ich fahre gewiß oft und gern im Auto längs des Stromes durch die Wachau; die Reise auf dem Schiffe — auch die Hinauffahrt — steht mir aber mindestens ebenso hoch, wie die Autofahrt an den Ufern. Das eine weiß ich: Auch wenn ich längst wieder mein Auto haben werde, die herrlichen, genutzreichen Dampferfahrten werde ich nie mehr missen wollen und nie mehr ganz aufgeben, solange mir mein Gesundheitszustand gestattet, sie mitzumachen.“

* Oesterreichische Südbahn.

W Wien, 23. Mai.

Nach dem Geschäftsbericht der Südbahn wurden im Jahr 1915 25.38 (— 5.72) Mill. Zivilpersonen, 41 000 (— 5600) t Gepäck befördert. Das sonst im Betriebsbericht enthaltene Kapitel über den Militärpersonenverkehr ist ausgefallen. An Eilgütern wurden 238 806 (+ 15 821), an Frachtgütern 12 256 926 (+ 993 607) t befördert. Der mittlere Tonnendurchlauf ging von 161.88 auf 157.50 km zurück, die Durchschnittseinnahme pro Tonne und Kilometer stieg von 5.17 auf 5.73 Heller. Im Triester Verkehr wurden 214 626 (— 869 805) t aufgegeben und 388 889 (— 281 049) abgegeben, im Verkehr mit Fiume 138 896 (— 8921) t aufgegeben und 155 642 (— 121 969) t abgegeben. Die geleistete Nutzkilometer (Lokomotivkilometer) gingen um 0.67 auf 25.47 Mill. zurück, die Wagenachskilometer stiegen um 88.48 auf 1173.43 Mill., die zurückgelegten Personenkilometer stiegen um 510.49 auf 2017.48 Mill., die Gütertonnenkilometer um 100.65 auf 2232.03 Mill. Ueber die Betriebs-einnahmen wurde schon berichtet. Es entfallen davon K. 139.35 (+ 10.97) Mill. auf das österreichische und K. 31.94 (+ 4.81) Mill. auf das ungarische Netz. Die Ausgaben für Wagenmiete betragen K. 1.52 (— 0.71) Mill., von den Betriebsausgaben entfallen K. 83.89 (+ 4.30) Mill. auf das österreichische und K. 16.40 (+ 0.97) Mill. auf das ungarische Netz. Sie betragen für die allgemeine Verwaltung K. 4.44 (+ 0.37) Mill., Bahnaufsicht und Bahnerhaltung K. 14.08 (— 2.62) Mill., darunter Erhaltung des Unterbaues K. 0.85 (— 0.90) Mill., Oberbau K. 3.68 (— 1.90) Mill., Hochbau K. 1.00 (— 0.84) Mill. Daß diese Ersparnisse zu erhöhten Mehrausgaben nach Beendigung des Krieges führen werden, wurde schon berichtet. Die Ausgaben des kommerziellen und Verkehrsdienstes betragen K. 41.01 (+ 2.11) Mill., Zugförderungs- und Werkstattdienst K. 100.29 (+ 5.7) Mill., darunter Brennmaterial K. 15.15 (+ 2.52) Mill., und Erhaltung der Fahrbetriebsmittel K. 40.75 (+ 5.47) Mill. Die besonderen Ausgaben betragen K. 14.89 (— 3.16) Mill. und zwar K. 12.44 (— 3.39) Mill. für das österreichische und K. 2.45 (+ 0.18) Mill. für das ungarische Netz. Vom Reinertrag der Hauptbahnen per K. 56.10 Mill. entfallen K. 43.01 (+ 10.02) Mill. auf das österreichische und K. 18.09 (+ 3.65) Mill. auf das ungarische Netz.

In der Bilanz sind, wie bereits telegraphisch berichtet, die Änderungen nach dem Sanierungsübereinkommen bereits durchgeführt. Im wesentlichen bestehen sie darin, daß die Aktien von Fr. 500 auf Fr. 200 und die 3proz. Obligationen von Fr. 500 auf Fr. 325 herabgesetzt sind. Danach ist das Gesellschaftskapital eingestellt (nach der gesetzlichen Relation in Kronen) an Aktien von K. 357.09 Mill. auf K. 128.68 Mill. und die 3proz. Obligationen von K. 1801.66 auf K. 1171.08 Mill.; abzüglich der für 1915 zu tilgenden und vorläufig noch unter Verlosungsrückständen verbuchten 3proz. Obligationen per K. 9.39 Mill. bleiben K. 1161.69 Mill. Dazu kommen K. 102.90 (— 0.88) Mill. 3proz. Obligationen, K. 44.01 (unverändert) 4proz. Obligationen Serie E und K. 91.95 (unverändert) 4proz. Obligationen Serie W. Unter den Passiven erscheint ferner unverändert der Beitrag der Staatsverwaltung für den Bau der Linie St. Peter-Fiume und Villach-Franzensteine mit K. 26 Mill. Von den verschiedenen Ausgleichsposten der aus Betriebsüberschüssen und Obligationenrückläsen bestrittenen Investitionen und Kaufschillingszahlungen sind folgende, die sich auf das Bahnnetz beziehen, in den Passiven geblieben: Aus den Betriebsvorträgen der Jahre 1888—1896 in Investitionen veranlagt K. 24.44 Mill., aus dem Betriebsüberschuß 1896 als Kaufschillingsabzahlung veranlagt K. 1.10 Mill., Reserve zur Deckung der 3proz. Obligationen in Investitionen veranlagt K. 5.67 Mill. und Rücklagen aus den Betriebsergebnissen der Jahre 1897 bis 1914 in Investitionen und Kaufschillingszahlungen veranlagt K. 126.18 Mill. Der letztgenannte Posten hat sich ergeben aus der Zusammenziehung von vier Passivposten mit zusammen K. 161.90 Mill., wogegen die drei in der Vorjahrsbilanz unter den Aktivposten verbuchten Ausgleichsposten für Verlustvorträge und Gebarungsabgänge von zusammen K. 31.43 Mill. verrechnet wurden und die als nötig erkannten erhöhten Wertabschreibungen vom österreichischen Bahnnetz pro 1915 mit K. 4.33 Mill. abgezogen wurden. (Dieser Posten stellt also eine außerordentliche Abschreibung zu Lasten der Gewinnrechnung pro 1915 dar.) Ferner sind zwei Passivposten: gestundete Tilgung der 3- und 4proz. Obligationen pro 1903, bezw. 1910 bis 1914 mit zusammen K. 43.70 Mill. eliminiert, denen bisher entsprechende Ordnungskonten unter den Debitoren auf der Aktivseite gegenüberstanden.

Diesen in den Bahnanlagen investierten Beträgen stehen unter den Aktiven gegenüber der Buchwert des österreichischen Netzes mit K. 770.09 Mill. (bisher 1194.23) Davon entfallen K. 650.09 (658.92) Mill. auf Baukosten, K. 164.75 (164.31) Mill. auf Betriebsmaterial und K. 16.30 (16.87) Mill. auf Materialvorräte. Dazu Wasserleitung Auresina und Kapitalwert des abgetretenen Anteils der Wiener Verbindungsbahn K. 2.51 (4.20) Mill., macht zusammen K. 833.65 Mill., wovon die Wertabschreibungen bis Ende 1914 mit K. 50.42 und pro 1915 mit K. 13.15 Mill. abgehen, sodaß K. 770.09 Mill. wie oben verbleiben. Der Unterschied gegen die frühere Bewertung von K. 1194.23 Mill. liegt hauptsächlich in dem Wegfall des Unterschiedes zwischen dem Nennwert des Anlagekapitals und dem erzielten Erlöse von K. 528.87 Mill., gekürzt um die Abschreibungen von K. 118.53 Mill., also K. 410.33 Mill. Das Anlagekapital der Lokalbahnen erscheint einschließlich K. 0.46 Mill.

Geldbeschaffungskosten und nach Abzug von K. 0.17 Mill. Abschreibungen mit K. 5.67 (unverändert) Mill. Das ungarische Netz steht mit K. 137.80 (137.81) Mill. zu Buch, dazu Betriebsmaterial K. 29.34 (29.07), Materialvorräte K. 3.73 (3.10) Mill., zusammen K. 170.89 Mill. abzüglich Wertabschreibungen bis Ende 1914 K. 12.96 Mill. und pro 1915 K. 2.27 Mill., zusammen K. 155.23 Mill., sodaß ein Nettobuchwert der ungarischen Linien von K. 155.65 Mill. verbleibt. Auch hier liegt der Unterschied gegenüber der früheren Bewertung von K. 242.85 Mill. in dem Wegfall des Verlustes bei der Kapitalbeschaffung von K. 112.69 Mill., abzüglich der Abschreibungen per K. 26.67 Mill., also K. 86.02 Mill. Der Buchwert der italienischen Annuitäten ist mit K. 585.54 Mill., aufgenommen Bisher erschien er mit K. 667.34 Mill. dazu Abzahlungen auf den Kaufschillingsrest per K. 4.26 Mill. und Anteil an dem Kapitalbeschaffungsverlust per K. 562.26 Mill. gekürzt um die Abschreibungen per K. 132.20 Mill., also K. 430.06 Mill., sodaß die italienische Annuität bisher mit K. 1101.67 Mill. zu Buch stand. Der Unterschied zwischen Nennwert und Erlös des Anlagekapitals erscheint in der diesjährigen Bilanz in einem einzigen Posten von K. 192.31 Mill. gegen bisher zusammen für die drei Netze und die Lokalbahnen K. 926.88 Mill. Die Hauptbahnen und Lokalbahnen einschließlich Kapitalbeschaffungsverlust stehen demnach nunmehr mit K. 1709.26 Mill. gegen K. 2544.42 Mill. bisher zu Buch. Dazu kommt der gesellschaftliche Privatbesitz und zwar Walzwerk in Graz K. 0.82 (— 0.25) Mill., Materialvorräte K. 0.83 (— 1.20) Mill., zusammen K. 1.65 (— 1.55) Mill., Fabrik für Sicherungsanlagen in Wien Anlagekosten K. 0.48 (— 0.10) Mill., Materialvorräte K. 1.01 (0.11) Mill., zusammen K. 1.49 (— 0.21) Mill., Anlagen auf dem Semmering K. 5.78 (plus 0.01) Mill., Arbeiterhäuser und sonstiger Besitz K. 3.06 (plus 0.05) Mill. Ferner erscheint unter den Aktiven der Gegenposten gegen den Beitrag der Staatsverwaltung zu den Baukosten der Tiroler Linien als Anteil der Staatsverwaltung an der 5proz. Anleihe mit K. 25.75 Mill. An liquiden Aktiven sind ausgewiesene Kontokorrentsald und Kassen 85.17 gegen 62.46 Mill., Effekten K. 0.57 Mill., Kautionen (durchlaufender Posten) K. 4.47 Mill., Debitoren K. 42.57 (54.22) Mill. In den Debitoren ist die Forderung an die italienische Regierung für die nicht gezahlte Annuität per K. 23.16 Mill. pro 1915 verbucht. Daß der Posten trotzdem eine Abnahme erfahren hat, ist darauf zurückzuführen, daß der früher erwähnte Bewertungsposten von K. 43.70 Mill. (gestundete Tilgungen) weggefallen ist. Die Steigerung der Kontokorrentsald ist offenbar auf Bankguthaben zurückzuführen, die sich infolge des den Rückstand der italienischen Annuitäten weit aus übersteigenden Rückstands an Kuponszahlungen in Feudland (1½ Jahre) angesammelt haben. Schließlich erscheint in den Aktiven noch ein Posten: „aus der Reserve zur Sicherung des Dienstes der 3proz. Obligationen“ mit K. 3.04 Mill. (unverändert), das sind die für diese Reserve angeschafften 3proz. Prioritäten, welche späterhin übereinkommensgemäß vernichtet werden sollen.

In die Passiven sind die Zins- und Tilgungsrückstände mit K. 90.71 gegen 45.08 Mill. aufgenommen. Sie setzen sich zusammen aus unbehobenen Obligationenkupons K. 54.51 (18.43) Mill., fälligen Zinsen auf die Obligationen mit Schluß 1915 K. 24.75 (— 0.08) Mill., unbehobenen verlostten Aktien und Obligationen K. 1.20 (— 0.20) Mill.,

nach dem 1. Januar 1916 durchzuführenden Obligationentilgung, das sind die nach dem neuen Tilgungsplan vorzunehmenden Tilgungen pro 1915, 10.25 Mill., wovon nur die auf die 3proz. Obligationen entfallende Tilgung wirklich vorgenommen werden konnte. Die Kreditoren sind von K. 28.71 Mill. auf K. 42.27 Mill. gestiegen. Die Steigerung erklärt sich durch Aufnahme der Kaufschillingsrestschuld an den Österr. Staat samt Zinsen mit K. 28.98 Mill. Der statutenmäßige Reservefonds beträgt unverändert K. 4.90 Mill. Dazu kommt die schon in der Vorjahrsbilanz ausgewiesene Kriegsverlustreserve pro 1914 von K. 5.5 Mill. und die zur Nachholung der Bahnerhaltungskosten pro 1915 geschaffene außerordentliche Reserve per K. 5.6 Mill. und die neuerliche Kriegsverlustreserve per K. 6.00 Mill. Es verbleibt ein Ertragsüberschuß von K. 294 953, der dem nach dem neuen Sanierungsübereinkommen zu bildenden Ausgleichsfonds zuzuweisen ist, dem auch etwaige aus der Kriegsverlustreserve freibleibenden Beträge zuzuführen sein werden. Der Fahrpark besteht aus 1063 (plus 2) Lokomotiven, 991 (plus 4) Tender, 2842 (plus 11) Personen-, 623 (— 7) Kondukturwagen, 17 326 (— 75) Güterwagen, 404 (plus 82) Schotterwagen usw.

**Die wirtschaftlichen Kriegsergebnisse.
Die Fahrbetriebsmittelbestellungen der Staats-
bahnen.**

Wien, 27. Mai.

Die heute ausgegebene Denkschrift der österreichischen Regierung teilt mit, daß außer den im ersten Halbjahre 1915 bestellten Fahrbetriebsmitteln noch 567 Lokomotiven nebst Tendern, 1251 Personen- und Dienstwagen und 15.973 teils gedeckte, teils offene Güterwagen bestellt wurden. Davon gelangen 119 Lokomotiven bis Ende Juni 1916, 220 Lokomotiven bis Ende Dezember 1916 und 228 Lokomotiven bis Ende Juni 1917 zur Einlieferung. Ferner sind einzuliefern bis Ende Juni 1916 751 Personen- und Dienstwagen und 2473 Güterwagen, bis Ende Dezember 1916 500 Personen- und Dienstwagen und 13.500 Güterwagen. Seit Kriegsbeginn ergibt sich somit eine Gesamtbestellung von 961 Lokomotiven nebst Tendern, von 3095 Personen- und Dienstwagen und 26.383 teils gedeckten und teils offenen Güterwagen mit einem Gesamtaufwand von rund 320 Millionen Kronen. Deutschland ließ im Juli 1915 3150 offene Wagen und im Oktober weitere 630, überdies 200 Lokomotiven.

Wien—Passau—Wien.

Der Titel dieser Zeilen könnte ebenso gut lauten: „Drei Tage auf einem Donaudampfer“, denn es handelt sich nur um die Erwähnung einer Dampferfahrt zwischen Wien und Passau, die ich in kleiner Gesellschaft von vier Personen vorletzten Samstag abends um 10 Uhr angetreten habe und von der ich Dienstag abends um 7 Uhr wieder in Wien eintraf, wobei wir alle drei Tage und Nächte auf dem Dampfer verbrachten. Die Expedition war einfach entzückend und die Teilnehmer sind davon so enthusiastisch, daß sehr bald eine Wiederholung stattfinden soll. Wenn ich aber die Annäherung habe, diesen harmlosen, kleinen Ausflug hier öffentlich zu beschreiben, so geschieht dies lediglich, weil mir bei einer jeden solchen Fahrt förmlich das Herz weh tut, sehen zu müssen, wie wenig die Fahrgelegenheiten auf unserem herrlichen Strome benützt werden und wie vielen Wienern und Oesterreichern die Schönheiten des Donaugebietes in unserer Reichshälfte offenbar noch gänzlich unbekannt sind.

Ich habe schon mehrmals darauf hingewiesen, was für eine vorzügliche Wirkung solche Dampferfahrten zur Beruhigung der Nerven und zur Erholung von beruflicher Anstrengung haben. Es ist aber unbegreiflich, wie wenig Leute man auf den Donaudampfern sieht, die des Vergnügens und Ausruhens halber fahren! Für die Wachau hat man jetzt schon etwas mehr Interesse; wie wenige Wiener, wie wenige Oesterreicher kennen jedoch die herrliche Strecke Linz—Passau? Die paar Reisenden aber, die man auf solchen Fahrten sieht, sind stets nur kleine, unbemittelte Leute, von den höheren Ständen und den reichen Leuten ist diese bewundernswürdige Gegend bis heute noch nicht entdeckt. Ich möchte wetten, daß von 500 österreichischen Automobilisten, die schon an der französischen Riviera, in Belgien oder gar in Spanien waren, keine zwei schon die Dampferfahrt durch das schönste Gebiet des heimischen Stromes, auf dem vielgewundenen Donaulauf zwischen Linz und Passau gemacht haben. Ich schreibe heute wieder darüber, weil es in der Kriegszeit, wo die Autler keine Wagen und Reisen haben, die Fahrten auf den Bahnen aber nichts weniger als angenehm sind, wo überdies ohne die größten Umständlichkeiten niemand ins Ausland kann, vor allem nicht in die Sommerorte der Feindesländer, weil ich da wieder versuchen will, alle, die es leicht tun können, zu Dampferfahrten auf der Donau anzuregen.

Der Postdampfer, der täglich abends 10 Uhr von der Reichsbrücke abfährt, verkehrt direkt bis Passau und zurück nach Wien. Man kann sich daher gleich eine Kajüte auf alle drei Tage nehmen. Bei der Abreise ist es am bequemsten, schon um 8 oder halb 9 Uhr auf das Schiff zu kommen und dort auch das Nachtmahl zu nehmen. Darnach kann man noch vor dem Schlafengehen eine Spielpartie machen. Zeitlich früh kommt der Dampfer zur Wachau. Ich bin leider ein Langschläfer, kann wegen meines Leidens gar nicht so zeitlich aufstehen und komme daher erst nach 8 Uhr bei Aggstein zum Vorschein. Welche herrliche Gegend lacht einem da entgegen, wie erfrischend und erquickend ist da am Morgen die reine, starke Wasserluft, in der nun das Frühstück genommen wird! Um 9 Uhr passiert man Melk, man begibt sich aufs Deck, wo Sonne und Lufzug überaus belebend wirken. Man kommt am alten Böchlarn vorbei, wo man vom Strom aus das Schloß Artstetten liegen sieht, wo der arme Erzherzog Franz Ferdinand begraben liegt, dann nach Warbach und dem Wallfahrtsorte Maria Taferl, Ybbs, Persenbeug, Isper, Sarmingstein, weiter in das wilde Strudengebiet mit St. Nikola und Struden, worauf das überaus malerische Grein mit dem imposanten Koburgschen Schlosse folgt. Sowie auch das vorübergezogen, ist es höchste Zeit zum — Essen, denn die Uhr zeigt schon mehr als Eins, der Appetit jedoch, den man in dieser kräftigen Wasserluft bekommt, schon auf mindestens halb Drei. Und hier soll auch mit Vergnügen festgestellt sein, daß die Mahlzeiten auf den Donaudampfern recht gut sind. Die Schiffswirte geben sich alle Mühe, ihr Publikum zufriedenzustellen, und bieten eigentlich Erstaunliches bei sehr mäßigen Preisen. Sie wissen sich auf der langen Strecke, die sie durchfahren, überall das Beste zu verschaffen, vor allem stets vorzügliche Butter und Milch. Auch der Kaffee ist ausgezeichnet. Nach dem Mittagessen begibt man sich auf Deck, um soviel als möglich noch von der Sonne zu genießen. Bald passiert man das prächtige und weithin die Gegend beherrschende Schloß Wallsee, das Erzherzog Franz Salvator mit der Kaiserstochter bewohnt. Dann folgt wieder das uralte Mauthausen mit seinen berühmten Granitbrüchen, woher die Stadt Wien ihre Pflastersteine bezieht, worauf man die Faule nimmt und gegen 7 Uhr in Linz landet. Hier verläßt man das Schiff zu einem Rundgang durch die Stadt oder zu einer Fahrt auf den Büßlingberg, dann speist man in einem der guten Hotels oder Gasthäuser und um 10 Uhr herum begibt man sich wieder in seine Kajüte auf das Schiff. Diese kleinen Räume, deren es drei zweibettige auf jedem Postdampfer gibt, sind nicht groß, aber gut ventilirt und haben ganz gute Betten, die auch — was eine Hauptsache ist — lang und breit genug sind.

Schon um halb 6 Uhr früh beginnt die Weiterfahrt, deren Schönheiten aber nur ein Frühaufsteher sofort genießen kann. Meine kleine Gesellschaft versammelte sich erst um 8 Uhr beim lieblichen Aschach zum Frühstück in der unendlich reinen und erquickenden Wasserluft. Wieder eilt man so rasch als möglich auf Deck, um im Anblick der fortwährend wechselnden, entzückenden Stromlandschaften zu schwelgen, die sich hier dem Beschauer in unendlicher Fülle bieten. Das Wetter bei unserer Reise war ideal, der Himmel wolkenlos, die Sonne kräftig strahlend, ihre Wärme aber gemildert durch den Luftzug der Fortbewegung. Bald nach dem malerischen Aschach folgt das freundliche Neuhaus, wo die erste große Krümmung der Passauer Strecke beginnt, dann kommt das reizende Obermühl mit seinem höchst stilvollen Agenturgebäude, wobei gleich der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft alle Anerkennung dafür gezollt werden soll, daß alle ihre neuen kleinen Stationsbauten das unverkennbare Streben zeigen, aus der Schablone herauszutreten und die kleinen Häuschen ganz stilvoll der malerischen Gegend anzupassen. Das Agenturgebäude in Obermühl ist das gelungenste Beispiel dafür.

Nach den Orten Schloß Marshach, Wesenufer und Niederranna sowie Schloß Riedl folgt das Kloster Engelzell und knapp dabei der größte Ort seit Aschach, nämlich Engelhartzell. Hier beginnt rechts, also am linken Stromufer, schon das bayerische Gebiet, auf dem auch die nächste Ortschaft rechts liegt, nämlich Obernzell. Dann kommt noch eine ganze Reihe kleinerer Ansiedlungen, Schlösser und Ruinen, wie vorher die große Burg Viechtenstein, der Ort Raften u. s. f., bis man bei Unterhalbach (Oesterreich) und Lindau (Bayern) die erste Brücke unterfährt. Sehr bald darauf taucht nach einer Biegung des Stromes das herrliche Bild von Passau auf, links mit dem mächtigen Inn, rechts mit der winzigen Ilz. Gar nicht weit von der Mündung des Inn aufwärts ist die hier schon viel kleinere Donau mit einer kühnen Hängebrücke überspannt und das Schiff hält. Es legt um 2 Uhr vor seiner Stationsstelle an, wir aber bleiben an Bord, denn wir haben die Fahrt ohne Paß gemacht, dessen man auch nicht bedarf, wenn man, wie wir, mit dem Schiffe gleich um 3 Uhr wieder zurückfährt. Während wir uns nun vom Verdeck aus die hochinteressante alte Stadt ansehen, passieren zwischen 2 und 3 Uhr Kompagnie auf Kompagnie frischer Soldaten die Seilbrücke, die auf einen Exerzierplatz marschieren. Herrgott, sind das stramme Burschen! Wie die flott dahinziehen, ein Bild nicht nur der Kraft, sondern auch des Mutes und der Fröhlichkeit. Diese Bayern singen mit einer Stimmung, die einem die Pulse höher schlagen macht! Und mit solchen Reserven soll Deutschland schon erschöpft und am Ende seiner Mittel an Menschen sein? Lieb Vaterland magst ruhig sein, wo noch ein solcher Nachwuchs und in solcher Verfassung vorhanden ist, da braucht uns nicht bange zu werden.

Punkt 3 Uhr pfeift es, der Dampfer setzt sich in Bewegung und nun passieren wir die gleiche wunderbare Fülle von Naturschönheiten, die wir hinauf langsam genossen, nun nochmals, nur in umgekehrter Reihenfolge und viel schneller. Wir sehen jetzt auch die Orte, die uns bei der Hinauffahrt während des wieder vortrefflichen Essens verlorengegangen waren. Um 5 Uhr eine kurze Pause; gegen Linz zu beim Schlosse Ottenheim und der Station Wilhering, einem bekannten Linzer Ausflugsorte, kommen viele Gäste aufs Schiff, während auf der ganzen Strecke der Verkehr nur lächerlich gering ist, und um 7 Uhr legt der Dampfer wieder in Linz an. Wieder verbringt man spielend leicht drei Stunden in der so anheimelnden Hauptstadt Oberösterreichs. Um 10 Uhr geht es auf dem Dampfer wieder zu Bette, doch hindert nichts,

daß man noch zu einer Spielpartie im Damensalon aufbleibt. Wir waren auf dem Schiffe so allein, wie auf einer Privatjacht. Auch hier in Linz sehen wir noch spät nach 10 Uhr abends zahlreiche Abteilungen neu gekleideter Soldaten von einem Uebungsmarsche heimkommen, auch hier stramme, kernige Gestalten und in bester Stimmung.

Am dritten Morgen beginnt die Fahrt erst um 9 Uhr. Das Publikum ist da etwas zahlreicher, man zählt doch schon einige Duzend Mitreisende. Den Rest der herrlichen Reise noch zu schildern, kann ich mir und vor allem den Lesern wohl ersparen. In Pöbbs kommen die neuesten Wiener Zeitungen an Bord, die schon mit Ungeduld erwartet werden. In rascher Fahrt geht es dann wieder an dem imposanten Meß vorbei durch die Wachau und über den Rest des Weges. Vor 7 Uhr abends hält der Dampfer an der Reichsbrücke und eine halbe Stunde später ist man wieder zu Hause. Man hat drei entzückende Tage verbracht, eine Miniaturseereise gemacht, wieder einmal gründlich die weitaus schönste Stromstrecke gesehen, die es in Europa gibt, und dabei für seine Gesundheit ebensoviel getan, wie für das Vergnügen.

Am 30. Mai beginnen die Fahrten der schönen Luxus-Gildampfer „Franz Ferdinand“ und „Sophie Hohenberg“ zwischen Wien und Linz, auf denen ich wohl zu den häufigsten Gästen zähle, weil ich mit diesen, so oft es nur möglich ist, nach Linz, öfters aber auch nur bis Grein fahre, um am nächsten Tage sofort mit demselben Schiffe wieder zurückzufahren. Es ist weder Einbildung noch Uebertreibung, wenn ich sage, daß ich mich nach jeder solchen kleinen Wasserreise wesentlich gestärkt fühle, weshalb ich sie nur allen den vielen anraten kann, die ab und zu der Erholung und wenigstens eines ratenweisen Ausspannens bedürfen.

Viktor Silberer.

[Mitteleuropäische Binnenschifffahrt.]
 Der Zentralverein für Fluß- und Kanalschifffahrt in Oesterreich hat eine Anzahl von Beschlüssen gefaßt, welche die jetzt hochaktuell gewordene Binnenschifffahrt von Mitteleuropa, also die Verbesserung der Flußschifffahrt wie deren Ausgestaltung durch neue Wasserstraßen betreffen. Diese Beschlüsse, welche der Regierung vorgelegt werden sollen, lauten: Eine der Grundbedingungen für die Möglichkeit eines engeren wirtschaftlichen Zusammenschlusses der Zentralmächte ist der Besitz durchgehender, billiger transportierender Verkehrswege, also die Ausgestaltung vorhandener und die Schaffung neuer, leistungsfähiger Wasserstraßen. Es ist selbstverständlich, daß Binnenschifffahrtswege dort, wo sie mit der Seeschifffahrt in Konkurrenz treten, mit Rücksicht auf die höheren Betriebskosten der ersteren gegenüber der Seeschifffahrt immer zurückstehen müssen. Sie sind aber ein geeignetes Mittel, nicht nur den Binnenlandverkehr zu verbilligen, sondern in allen Fällen, in welchen durch kriegerische Ereignisse oder sonstige äußere Umstände die Seeschifffahrt unterbunden ist, diese wirkungsvoll zu ersetzen, aber nur dann, wenn ein durchgehender Verkehr von der Erzeugungsjelle bis nahe zur Verbrauchsstelle mit solchen Verkehrsmitteln möglich ist, welche die Frachten billiger gewährleisten als die direkte Bahnroute. Von diesen Gesichtspunkten aus bildet die Verbesserung der Donauwasserstraße mit Rücksicht auf den Balkanverkehr einen der wichtigsten Punkte, an welchen sich dann die Fortführung dieser Wasserstraße nach dem Norden Oesterreichs und Deutschlands einerseits sowie nach dem Westen Deutschlands andererseits anzuschließen hat. Es muß daher gefordert werden: 1. Eine Verbesserung der Schiffbarkeit der ganzen Donaustraße von Regensburg bis zur Mündung in das Schwarze Meer in der Art, daß eine Fahrwassertiefe von mindestens zwei Meter auf die für die Schifffahrt erforderliche Breite bei niederstem Wasserstand der Schifffahrtsperiode gewährleistet wird. Die lichte Höhe der Brücken und Fährseile soll bei höchstem Wasserstand der offenen Schifffahrt mindestens sechs Meter betragen. 2. Eine Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse in den Kataraktenstrecken nächst dem Eisernen Tor, um die derzeitige Leistungsfähigkeit dieser Strecken zu erhöhen und die Traktionskosten zu verbilligen. 3. Sollten an der Donau an irgendeiner Stelle Wasserkraftanlagen erstellt werden, so sind diese Unternehmungen zu verpflichten, neben den Staustufen Schleppzugschleusen entsprechender Abmessungen einzubauen; für die Benützung dieser Schifffahrtsanlagen darf keine Gebühr eingehoben werden. 4. Die Freiheit der Schifffahrt, die dauernde Erhaltung der Flußstraße sowie die Abgabefreiheit auf der Donau von Regensburg bis zur Mündung in das Schwarze Meer sind sicherzustellen. 5. Die Förderung der Donauschifffahrt durch Anlage entsprechender Umschlagseinrichtungen und durch Schaffung der erforderlichen Flußhäfen ist Aufgabe der Uferstaaten. 6. Außer den satyam bekannten Umständen, welche für die Schaffung von Binnenwasserwegen überhaupt sprechen und den eingangs erwähnten Gründen ist zugunsten der Schaffung eines Anschlusses der Donau an die Wasserstraßen MittelEuropas auch das Moment anzuführen, daß es erst nach Herstellung dieser Wasserstraßenverbindungen möglich sein wird, eine für die Donau günstige Verkehrskonjunktur anzunützen, wie eine solche durch den Krieg geschaffen wurde. Aus allen diesen Gründen ist daher die Verbindung der Donau mit der Oder, der Weichsel, der Elbe und dem Rhein durch moderne Wasserstraßen notwendig. Hierfür sind durch zwischenstaatliche Uebereinkunft Beitragsleistungen der interessierten Staaten in Aussicht zu nehmen und die Höchstbeträge der Schifffahrtsabgaben sowie die Mindestabmessungen der Kanäle festzusetzen.

(Andauernd günstige Einnahmen der Staatsbahnen.) Nach der vorläufigen Ermittlung zeigen die Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen für den Monat April bei Ausschaltung der Ergebnisse im Bereiche der galizischen Staatsbahndirektionen, deren Verkehr durch die Kriegsevents in der Vergleichsperiode noch stark beeinflusst war, gegen April 1915 eine Mehreinnahme von rund 4.7 Millionen Kronen und gegen April 1914 eine solche von rund 4.8 Millionen Kronen. Einschließlich der Ergebnisse der galizischen Direktionen lassen die Einnahmen April 1916 gegen April 1915 eine Steigerung um rund 12.4 Millionen Kronen und gegen April 1914 eine solche um rund 4.2 Millionen Kronen ersehen. Im Zeitabschnitte Juli 1915 bis Ende April 1916 erhöhten sich die Einnahmen des Gesamtnetzes gegen die gleiche Periode 1914/15 um 165.2 Millionen Kronen und übersteigen auch die Einnahmen der noch unter normalen Verhältnissen verlaufenden Vergleichsperiode 1913/14 bereits um 17.1 Millionen Kronen.

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

(Generalversammlung.)

Unter dem Vorsitze des Präsidenten Sektionschef Doktor Franz R. v. Schönka hat heute vormittags die ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Donau-Dampfschiffahrts-

Gesellschaft stattgefunden. Es waren 49 Aktionäre erschienen, welche 990 Aktien mit 198 Stimmen repräsentierten. Als landesfürstlicher Kommissär war Sektionsrat Dr. Karl Latka erschienen. Zum Schriftführer wurde der gesellschaftliche Generalsekretär Dr. Alfred Reumann ernannt. Auf Antrag des Aktionärs Dr. Max Wilhelm wurde von der Verlesung des Geschäftsberichtes Umgang genommen, worauf Revisor Anton v. Los den Bericht der Revisoren erstattete.

Aktionär Vizbürgermeister Raiu gibt seiner besonderen Befriedigung über die geschäftliche Tätigkeit der Gesellschaft im abgelaufenen Jahre Ausdruck und bemerkt, die Leitung der Gesellschaft habe sich auf der Höhe der Zeit gezeigt. Namentlich müssen die Verdienste anerkannt werden, welche sich die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft im Interesse der Approvisionierung Wiens erworben habe. Redner bittet schließlich um eine wohlwollende Behandlung der Bitten der gesellschaftlichen Angestellten.

Präsident Dr. R. v. Schönka dankt für die anerkennenden Worte des Vorredners namens der Gesellschaft und des Personals, dem in erster Linie das Verdienst für die kluge Abwicklung der Geschäfte gebühre. Was die Bitten des Personals betreffe, so wolle er nur bemerken, daß dieselben, wie alles, was das Wohl des gesellschaftlichen Personals tangiere und das Durchhalten in dieser schweren Zeit betreffe, mit Wohlwollen aufgenommen und einer gewissenhaften und ernstlichen Prüfung unterzogen werden. (Allgemeiner Beifall.)

Generaldirektor Hofrat v. Cjatory bringt die Anträge der Administration zur Verlesung, die sich auf die Verteilung des Reingewinnes beziehen und die von der Generalversammlung einstimmig genehmigt werden. Nach erfolgter Beschlußfassung über die weitere Aufrechthaltung der Administration erteilten Ermächtigung hinsichtlich der Begebung restlicher 2400 Stück Aktien a 1050 Kronen Nominale und der Regelung des Beitrages zum Schiffe-Assekuranzfonds wurde das ausscheidende Administrationsmitglied Dr. Emil Widmer wiedergewählt und der Revisionsauschuß neuerlich zur Funktion berufen.

Die Generalversammlung wurde sodann geschlossen.

Auszeichnungen bei der Donauregulierungskommission.

Wie wir erfahren, hat der Kaiser in Würdigung der fortgesetzt verdienstvollen Tätigkeit der Donauregulierungskommission verstehen: dem zweiten Stellvertreter des Vorsitzenden der Donauregulierungskommission, Sektionschef im Ministerium für öffentliche Arbeiten dipl. Ing. Ernst Lauda den Ritterk. a. d.; den beschließenden Mitgliedern dieser Kommission, und zwar dem Ministerialrate im Ministerium für öffentliche Arbeiten Artur Bolt das Ritterkreuz des Leopold-Ordens, dem Landtags-Abgeordneten und Gemeinderat der Stadt Wien Baurat Josef Grünbeck den Titel eines Oberbaurates, dem Landtags- und Reichsrats-Abgeordneten Karl Seibel den Titel eines kaiserlichen Rates und dem Gemeinderate der Stadt Wien Franz Sagner das goldene Verdienstkreuz mit der Krone; den beratenden Mitgliedern dieser Kommission, und zwar dem Baudirektor der Stadt Wien Heinrich Goldemann und das Komturkreuz des Franz Joseph-Ordens und dem Landes-Oberbaurate Hermann Schumann das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens; weiters im Stande der Beamten der Donauregulierungskommission dem Vorstände des administrativen und Präsidialbureaus Ministerialrat Anton Fischer und dem Baudirektor Ministerialrat Rudolf Reich das Ritterkreuz des Leopold-Ordens und dem Oberingenieur des Staatsbaudienstes für Niederösterreich Anton Bad das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens.

Wiens Sicherung vor Hochwässern ist mit den Wirken der Donauregulierungskommission, einer Körperschaft, welche auf eine mehr als 47jährige, erfolgreiche, im öffentlichen Interesse geleistete Arbeit zurückblickt, auf das innigste verknüpft, und so sind wir davon überzeugt, daß des Kaisers Lob in den weitesten Kreisen der Wiener Öffentlichkeit die freudigste Genugtuung hervorrufen wird. Auch werden wir in der Annahme nicht fehlgehen, die im jetzigen Augenblicke der Donauregulierungskommission zuteil gewordene Anerkennung hänge damit zusammen, daß die Donauregulierungskommission trotz der unter den gegenwärtigen außerordentlichen Verhältnissen der Erfüllung ihrer Aufgaben sich entgegenstellenden Schwierigkeiten gerade in der letzten Zeit eine ungemein ersprießliche Tätigkeit entfaltet hat.

So führt die Donauregulierungskommission die Stromarbeiten, welche seinerzeit einer Privatunternehmung übertragen worden sind, nach Entlassung der Unternehmung aus dem Vertrage in eigener Regie nahezu programmäßig weiter. Auch der Umbau der Kaiser Franz Josephsbrücke, welcher sich schon an und für sich äußerst schwierig gestaltet, weil der außerordentlich dichte Verkehr auf dieser Brücke während des Umbaues nicht unterbrochen werden darf, schreitet dank der Anwendung eines neuen und außerordentlich zweckmäßigen Montierungsvorganges derart rüstig vorwärts, daß die stromabwärtige Hälfte der neuen Brücke noch im kommenden Herbst dem Verkehr dürfte übergeben werden können. Ueberhaupt hat sich die Donauregulierungskommission der schwierigen Situation, wie sie sich bald nach Ausbruch des Krieges durch den empfindlichen Mangel an Arbeitskräften und an Material herausbildete, durchaus gewachsen gezeigt.

In diesem Zusammenhange sei auch insbesondere des großen Verständnisses gedacht, welches die Donauregulierungskommission den Bestrebungen nach Verbesserung der Approvisionierungsverhältnisse Wiens dadurch entgegenbrachte, daß sie die neuen, am Freudenauser Hafen gelegenen großen Speicherranlagen mit einem Fassungsraume von 1000 Waggons Getreide errichtete und den für die neue städtische Kühlanlage nötigen Baugrund zu außerordentlich günstigen Bedingungen abtrat, ferner ausgedehnte Kohlenlagerplätze zur Versorgung — hauptsächlich der ärmeren Klassen — der Wiener Bevölkerung unentgeltlich beistellte und zahlreiche Fondsgründe kostenlos zur Benützung als Kriegsgemüsegärten überließ.

Ein neues Schiff der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Einweihung in Gran.

Gran, 3. Juni. Unter großen Feierlichkeiten hat heute die Einsegnung des neuerbauten großen Personendampfers der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Kaiser Franz Josef I.“ stattgefunden, die durch den Fürstprimas Kardinal Dr. Johann Esernoch vollzogen wurde. Das neue Schiff, das in Ungarn erbaut wurde, ist heute früh von Budapest abgegangen. Bald darauf ging auch der Salon-Dampfer der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Budapest“ von dort ab, der die an den Festlichkeiten teilnehmenden Persönlichkeiten hieher brachte. Unter den Festteilnehmern waren erschienen in Vertretung des Ministeriums des Aeußern Graf Albert Nemes, in Vertretung des Kriegsministeriums Sektionschef Gabriel Jazebecki, in Vertretung der Marine-Sektion des Kriegsministeriums Korvettenkapitän Alfred Freiherr v. Winkler, in Vertretung des österreichischen Handelsministeriums Sektionschef Wagner Ritter v. Jauregg, in Vertretung des Hauptquartiers die Majore Josef v. Glatter-Göz und Brunnar, in Vertretung der ungarischen Regierung Kultus- und Unterrichtsminister Bela v. Jankovich, die Staatssekretäre v. Bors und v. Rab, der Präsident der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft k. k. Sektionschef Dr. Ritter v. Schonka, Generaldirektor Hofrat Friedrich Skatary, Ministerialrat Verkehrsdirektor Viktor Neugebauer, in Vertretung der ungarischen Flus- und Seeschiffahrtsgesellschaft Generaldirektor Dr. Domony de Domony, Generaldirektor der ungarischen Staatsbahnen v. Tolnay, Generaldirektor der Kaschau-Oberberger Bahn Carlbaldi Kulcsy, Obergespan Meszlenyi und Wizegespan Berenyi.

Namens der Stadt begrüßte Bürgermeister Dr. Antony die Gäste. Der Fürstprimas verfügte sich sodann mit den Festgästen auf das neue Schiff. Hierauf richtete der Präsident der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft Ritter v. Schonka an den Fürstprimas folgende Ansprache:

„Euer Eminenz, hochwürdigster Herr Fürstprimas! Das Jahr des Heils 1830, in dem unser erhabener Monarch das Licht der Welt erblickt hat, ist auch das Geburtsjahr der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Ihr Schicksal war eng verknüpft mit den vielgestaltigen stürmischen Ereignissen, die seither in der langen Reihe der Jahre bis in die heutigen glorreichen Tage über unsre Reiche gezogen sind. Treu den Traditionen unsrer Gesellschaft soll auch das neue Schiff, das durch die Gnade Seiner Majestät den glorreichen Namen unsres allergnädigsten Monarchen trägt, in den Dienst jener hohen Interessen gestellt werden, die die Völker und unsern herrlichen Strom verbinden. Um aber nach alter Schifferart auf unser Werk auch den Segen des Himmels herabzusehen, haben wir das Schiff hieher gebracht, wo weit über die Donau das altherwürdige Wahrzeichen des Sitzes des ersten Kirchenfürsten Ungarns leuchtet. Und so richten wir an Euer Eminenz die ehrfürchtvolle Bitte, unserm Schiff die Weihe zu erteilen.“

Kardinal-Fürstprimas Dr. Johann Esernoch hielt hierauf eine mit großem Beifall aufgenommene schwingvolle Rede, in der er unter anderm ausführte:

„Unser majestätischer Strom, wie wir die Donau zu nennen pflegen, sieht auf eine glänzende Vergangenheit zurück und geht einer noch glänzenderen Zukunft entgegen. Viele Jahrhunderte hindurch war dieser Strom der einzige sichere Weg, die einzige billige Verbindung zwischen jenen Ländern Europas, die er durchfließt. Er war der Vermittler der Volkswirtschaft, des Gewerbes, des Handels wie auch der Kultur zwischen den Völkern Europas und dem Osten. Heute, wo unser glorreiches Heer gemeinsam mit unsern mächtigen und heldenhaften Verbündeten durch glänzende Waffentaten den Weg von der Nordsee bis nach Mesopotamien freigelegt hat, drängt sich die kommerzielle, die kulturelle sowie die strategische Bedeutung dieser Wasserstraße erneut in den Vordergrund. Das Bewußtsein von der großen Bedeutung des Donauweges beschäftigte

4. VI. 1916

jahrhundertlang zahlreiche geniale Menschen, in erster Reihe aber den größten Ungarn, den Grafen Stephan Szechenyi, der eines seiner hauptsächlichsten Lebensziele darin erblickte, die großen Schätze dieses natürlichen Weges nutzbar zu machen und damit für den Ausbau des idealen Ungarn zu wirken. Was nun im Interesse des Schiffsverkehrs der Donau geschieht, verfolgt in allem die Spuren dieses großen Sohnes unsres Vaterlandes. An dieser Arbeit nimmt in großem Maße die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft teil, die mit einer gewissen Berechtigung die „erstgeborene Tochter der Donau“ genannt werden darf. Die Gesellschaft ist stets darauf bedacht, alles anzubieten, um den Ruhm unsrer Donau zu vergrößern, deren Kräfte in möglichst großem Maßstabe zu verwerten. Die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft fand auch in der Zeit des blutigsten Weltkrieges Zeit und Gelegenheit zur Schaffung neuer Schiffe. Das erste dieser Schiffe, der dem Namen unsres erhabenen Herrn und Königs Sr. Majestät Franz Josefs I. führende Riesenpersonendampfer, ist heute hier erschienen, um für seine der menschlichen Wohlfahrt und Kultur dienenden Fahnen Gottes Segen zu erlesen.“

Der Kirchenfürst weihte hierauf das Schiff ein und erteilte ihm seinen Segen.

Sodann traten die geladenen Festgäste mit dem neuen Schiff die Rückreise nach Budapest an.

Von der Rhein-Main- und Donau-Schifffahrt.

Der Schiffsverkehrsverkehr auf dem Rheine Land in der vergangenen Woche unter einem guten Zeichen. Der Wasserstand, der in der Woche vorher sich recht ungünstig gestaltet und bereits eine volle Ausnutzung der Ladefähigkeit auf dem Oberrhein ausgeschaltet hatte, wuchs an und erlaubte wieder einen durchgehenden Verkehr auf der ganzen Rheinstrecke vom Niederrhein bis Straßburg. Nach den Ruhrhäfen gelangten bedeutende Kohlenmengen, die in die vorhandenen Schiffe überschlagen und auf die Fahrt gebracht wurden. Die Frachtsätze haben sich gehalten. Ab Ruhr werden nach dem Mittelrhein für die Tonne Ladung 1,15 Mk. nach dem unteren Main zu Frankfurt 1,25 Mk., nach dem Oberrhein — Karlsruhe — 1,30 Mk., Lauterburg 1,40 Mk. und Straßburg 1,65 Mk. bezahlt. Der Schlepplohn beträgt von den Ruhrhäfen ins Gebirge (St. Goar) 60 Pfg., nach dem Mittelrhein, Mainz und Umgebung 85—90 Pfg. und nach Mannheim-Ludwigshafen 0,95—1 Mk. für die Tonne. Ab Mainz nach Mannheim wurde der Zentner Ladung zu 1/2 Pfg., ab Mannheim nach Karlsruhe zu 1/4 Pfennig und ab Mannheim nach Straßburg zu 1/4—1/2 Pfg. geschleppt. Die Talfrachtsätze von den Ruhrhäfen aus nach den holländischen Hafenplätzen Ziel, Leiden, Zoeland und Gouda erreichten sich für die Tonne Ladung je nach der Schiffsgröße auf 2,20—3,90 Mk. für die Tonne. Der Talverkehr hält dem ansehnlichen Bergverkehr die Wage. Talwärts wurden vom Oberrhein in letzter Zeit bearbeitete Bretter, Bohlen, Schwellen befördert, ferner ab Ober- und Mittelrhein Manganerze, Sand, Kies, Ton- und Chamottesteine, Abbrände, Altisen u. a. Die Frachtsätze betragen aus der Gegend von Mannheim-Ludwigshafen talwärts nach der Ruhr und dem Niederrhein 4—4 1/4 Pfg. für den Zentner, während die Last von 40 Zentner Salz ab Mannheim nach Rotterdam zu 1,75 Fl., nach Amsterdam zu 2 Fl. befördert wurde. Die 10 Tonnen Holz gingen ab Karlsruhe zu 17—18 Mk. zu Tal und die 100 Bretter zu 3,75—4 Mk. Die Talschlepplöhne ab Ober- und Mittelrhein bleiben auf dem Tarif stehen.

Der Wasserstand des Maines hat sich, nachdem er ziemlich stark zurückgegangen war, einigermaßen erhöht und so auch wieder eine etwas stärkere Belastung der Rähne gestattet. Der Verkehr gestaltete sich lebhaft. Besonders stark war die Getreidezufuhr mit der Bahn und weitere große Getreidezufuhren werden in der nächsten Zeit erwartet. Die Getreidezufuhr war auch in Würzburg bedeutend und insolgedessen der Umschlag groß. In Würzburg wurden außerdem Eisenkonstruktionen und Holz verladen.

Das Neckar-Donau-Kanal-Komitee hat in Stuttgart eine Sitzung abgehalten, die stark besucht war. Der hauptsächlichste Beschluß erstreckte sich dahin, einen Kanal-Verein auf breiter Grundlage aus dem Komitee zu bilden und zunächst einen Arbeitsausschuß mit der Ueberleitung zu betrauen. Man verspricht sich viel von der Tätigkeit des neuen Vereins hinsichtlich der Herstellung der Verbindung zwischen Neckar und Donau.

* (Pfingstverkehr auf den Linien der Eisenbahn Wien-Aspang und Schneebergbahn.) Mit Rücksicht auf die bestehenden außerwöhnlichen Verkehrsverhältnisse kann für die kommenden Pfingstfeiertage mit besonderen Vororgen zur Bewältigung der zu gewärtigenden starken Personenfrequenz nicht gerechnet werden. Hieran wird das Publikum mit dem Bemerkten aufmerksam gemacht, daß während der Pfingstfeiertage die Beförderung von Zivildreisenden nur nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Betriebsmittel stattfinden und eine Gewähr für die unbedingte Beförderung nicht geboten werden kann. Eine Reservierung von Wagen oder Wagenabteilen ist ausgeschlossen. Auf der Fahrradstrecke Buchberg am Schneeberg-Dochschneeberg ist der regelmäßige Verkehr bereits aufgenommen und sind die näheren Bestimmungen hierüber dem ab 1. d. gültigen Fahrplanplakate zu entnehmen.

Bulgarisch-türkische Auskunftsstelle. Eine Neuerung im Landesverband für Fremdenverkehr.

Das Wort mutet so selbstverständlich an, daß man sich im ersten Augenblick gar nicht recht fragt, was es eigentlich zu besagen habe. Seitdem unsere heldenmütige Armee im Verein mit den Verbündeten das große Werk vollbracht hat, Mitteleuropa mit dem Osten bis nach Wien hinein in ununterbrochener und unerschütterlicher Linie verbunden zu halten, und der Orientepreh wieder frei vom Westen durch verbündetes Land über Sofia nach der Sultanrekidenz Konstantinobel rollt, scheint uns der neue, blutig erkämpfte Handels- und Reiseweg fast die natürlichste Sache der Welt. Aller Sinn ist nach dem Osten gerichtet, und man hat für die neue, noch zu gewaltigen Dingen berufene Straße sogar schon nach bekanntem Muster ein Kennwort geprägt: die „Beweßeska“, das heißt: Berlin-Wien-Budapest-Sofia-Konstantinobel.

Da konnte es nicht fehlen, daß der immer so wachsame und eifrige Landesverband für Fremdenverkehr in Wien und Niederösterreich dem erwähnten Ereignis seine Aufmerksamkeit zuwandte und schlagfertig eine wichtige Einrichtung in seinem Bureau, Wien, 1. Bezirk, Stock-im-Eisen-Platz Nr. 3, getroffen hat. Der Verband hat eine bulgarisch-türkische Auskunftsstelle errichtet, die jetzt schon während des Krieges es übernommen hat, den hier einlangenden Türken und Bulgaren mit allen nötigen Auskünften an die Hand zu gehen und nach dem Friedensschluß gewiß auch noch größeren Auf-

gaben entgegengehen wird. Für diese Auskunftsstelle ist ein durch jahrelangen Aufenthalt in Wien mit den Ortsverhältnissen gut vertrauter, sprachkundiger Referent bestellt worden, der den in Wien weilenden Bulgaren und Türken mit den verlässlichsten Informationen zur Seite steht.

Während des jüngsten Besuches bulgarischer Gäste hat sich die neue Einrichtung schon bestens bewährt. Als die bulgarischen Künstler in einem vom Bürgermeister Weiskirchner beigegebenen Salonwagen eine Rundfahrt durch Wien unternahmen, war der stadtkundige Referent des Landesverbandes beigegeben, und unsere verbündeten Freunde erhielten so rasch alle gewünschten Auskünfte in ihrer Sprache. Die praktische Neuerung des Landesverbandes wurde von den Bulgaren herzlich begrüßt.

Die Notwendigkeit der Wasserstraßen für die mitteleuropäische Wirtschaftsgemeinschaft.

(Originalbericht des „Neuen Wiener Tagblatt“.)

München, 6. Juni.

Den letzten Verhandlungsgegenstand der Münchner Tagung des Deutsch-österreichisch-ungarischen Wirtschaftsverbandes bildete, wie bereits kurz berichtet wurde, die Frage des Ausbaues schiffbarer Wasserstraßen Rhein-Donau und Donau-Ober, Elbe-Donau unter dem Gesichtspunkte der Wichtigkeit der Wasserstraßen für die Entwicklung der mitteleuropäischen Wirtschaftsgemeinschaft.

Sofrat Delwein über den Ausbau eines mitteleuropäischen Wasserstraßennetzes.

Sofrat Delwein (Wien), der erste Referent, führte aus: Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes in den verflochtenen fünfzig Jahren ist nicht dem Zufall oder dem Zufließen des großen Kapitals zuzuschreiben, sondern die Konsequenz von Ursache und Wirkung in unserer wirtschaftlichen Entwicklung, somit eines wirtschaftlichen Entwicklungsgezetzes, das auf die berechnete Forderung nach fortgesetzter Verbilligung der Tarife für den Transport der Güter und Reisenden begründet ist. Beide Verkehrsmittel, Eisenbahn und Schifffahrt, sind in der Zukunft beizubehalten, sich als Mithelfer am eigenen und am Weltmarkt gegenseitig zu unterstützen und zu ergänzen, nicht aber zu bekämpfen. Der Ausbau eines mitteleuropäischen Wasserstraßennetzes soll uns auch von der Seemacht Englands unabhängig machen und uns den Absatz nach Gebieten ermöglichen, die bis nun von der Seemacht Englands beherrscht wurden.

Die wichtigsten Stellen dieses mitteleuropäischen Wasserstraßennetzes sind, wie der Referent aufzählt,

1. der Mittelkanal, der die in die Nord- und Ostsee ausmündenden schiffbaren Ströme vom Rhein bis zur Weichsel verbindet. Hierzu bedarf es nur noch der Vollenendung der Strecke Hannover-Elbe im Zuge dieses Kanals;
2. die schiffbare Verbindung der Nord- und Ostseehäfen mittels des Donau-Ober-Kanals zur Donau und dem Schwarzen Meer;
3. einer schiffbaren Verbindung des Rheins durch die Kanalisierung des Mains durch den Bau eines neuen Ludwigskanals bis zur Donau und zum Schwarzen Meer.

In dieses große Netz der Hauptarterien von West nach Ost und von Nord nach Südost fügen sich dann ein:

4. der Rhein mit dem Anschluß an den Dortmund-Ems-Kanal im Norden und nach Kanalisierung der Strecke von Basel bis Schaffhausen die Verbindung bis zum Bodensee im Süden;
5. die Fortsetzung von der Weser mittels der Fulda oder Werra bis an den Main, dann mittels des Ludwigskanals an die Donau und Ausbau eines Kanals bis München;
6. die Elbe im Anschluß an die in der Kanalisierung schon begriffenen Strecken der österreichischen Elbe und Moldau in Prag;
7. die Oder, die schon sub 2 erwähnt wurde;
8. die Weichsel im Anschluß an die Fortsetzung des Donau-Ober-Kanals bis Krakau;
9. die Fortsetzung des Donau-Ober-Weichsel-Kanals bis an den Dniepr;
10. die Kanalisierung der Save, einerseits im Anschluß an die Donau durch einen Kanal von Bukovar nach Samac, andererseits mittels der zu kanalisierenden Kulba und einen Kanal nach Fiume zum Anschluß an die Adria;
11. endlich einer Wasserstraße von Semendria an der Donau durch das Morava- und Wardartal bis Saloniki am Ägäischen Meer.

Dies wäre das Programm für die Zukunft. Die einzelnen Linien wären nach Maßgabe ihres wirtschaftlichen Wertes auszubauen. Die effektive Länge dieses Netzes beträgt 10,550 Kilometer.

Das Referat berührt noch die Maßnahmen zur Hebung der Leistungsfähigkeit der Schifffahrt an der unteren Donau nächst dem Eisernen Tor, bespricht den militärischen Wert dieser Wasserstraßen vom verkehrstechnischen Standpunkte und betont zum Schluß, daß der Ausbau eines mitteleuropäischen Wasserstraßennetzes daher eine Staatsnotwendigkeit ist.

Ungarn und die Wasserstraßenfrage.

Als zweiter Redner sprach Dr. Gustav Grab, Budapest, an Stelle des am Erscheinen verhinderten ungarischen Referenten Dr. Chorin. Er tritt für die Schaffung eines groß angelegten, die Meere verbindenden Wassernetzes ein, da dies auch für Ungarn eine außerordentlich wichtige Frage sei. Gerade Ungarn erzeugt hauptsächlich Wassergüter, welche der billigen Fracht bedürfen, um auf weitere Entfernungen überhaupt verwertet werden zu können. Ungarns Aufgabe auf diesem Gebiet liegt besonders in der Hebung der Leistungsfähigkeit der Donau. Dieser Aufgabe hat Ungarn bereits einen Betrag von 200 Millionen Kronen zugewendet, und 50 weitere Millionen sind schon bewilligt. Das Haupthindernis eines Aufschwunges der Donauschifffahrt sind heute die im Vergleich zum Seeschiffverkehr erheblich höheren Selbstkosten der Schifffahrtsgesellschaften. Um diese zu verringern, ist es notwendig, die ganze Donau in den Stand zu setzen, um sie auch bei niedrigem Wasserstand mit vollbeladenen 650-Tonnen-Schiffen befahren zu können.

Der Ausbau des Wasserstraßennetzes ist vom Standpunkte der mitteleuropäischen wirtschaftlichen Interessengemeinschaft wichtig. Billige Frachten tragen zur Abwehlerung der wirtschaftlichen Verhältnisse am meisten bei. Sowohl die Selbstversorgung der mitteleuropäischen Staaten mit Lebensmitteln als auch die Hebung der ungarischen Landwirtschaft hängt wesentlich von der Billigkeit der Frachttarife ab, welche nur die Flußschifffahrt zu sichern vermag. Redner betrachtet die Donau als das natürliche Band, welches Deutschland, Oesterreich und Ungarn verbindet. Die Donaufragen bilden die erste deutsch-österreichisch-ungarische gemeinsame Angelegenheit. Hier sind alle Vorbedingungen für ein Zusammengehen gegeben, die wirtschaftliche Annäherung zwischen Deutschland, Oesterreich und Ungarn zu ermöglichen.

Die Verbindung der Donau mit dem Rhein.

Landtagsabgeordneter Held (Regensburg) erachtet als unerlässliche Voraussetzung für die Belebung einer großen Schifffahrtsstraße über die Donau die künstliche Verbindung der Donau mit dem Rhein. Es sei zu unterscheiden zwischen der Donau als zwischenstaatliche Verkehrsstraße und als internationale Transitlinie. Nur als solche kann sie mit den Eisenbahnen und der Levantelinie in Wettbewerb treten. Bedingung ist planmäßiger Ausbau der Donau als Großschiffahrtsstraße, zeitgemäße Reform des Schiffsrechtes, Garantiesetzung für die Freiheit der Donau, für die Anliegerstaaten und der Anschluß anderer Staaten, ständige Kontrolle durch eine eigene, durch die Anliegerstaaten zu schaffende, mit weitgehenden Befugnissen ausgestattete Zentralkommission, gleichmäßige Einflußnahme der Anliegerstaaten auf die Tarifgebung der Schifffahrtsgesellschaften und endlich der Zusammenschluß von Donau und Rhein. Damit kommt man auch den unteren Donaustaaten entgegen, ihr Import und Export wird gehoben, und wir sichern uns zugleich Zufuhr und Ausgleich für unsere Lebensbedürfnisse.

Die Erfordernisse eines modernen Kanalnetzes.

Geheimer Regierungsrat Professor Flamm (Berlin) führte aus: Die Forderungen, die an ein wirtschaftlich arbeitendes mitteleuropäisches Wasserstraßennetz zu stellen sind, lassen sich nach zwei Rich-

10./II.1916

*Die Notwendigkeit der Aufrechterhaltung
für die mittel- und westeuropäische Wirtschaftszusammenfassung*

tungen zusammenfassen. Erstens Durchführung möglichst großer Schiffe von dem einen Stromgebiet über die Kanäle nach dem andern Stromgebiet. Beschränkung der Umladungen auf ein Minimum. Zweitens tunlichste Vereinheitlichung der strompolitischen Vorschriften und dergleichen, erforderlichenfalls durch Schaffung je eines Schiffahrtsamtes für Deutschland und für Oesterreich-Ungarn. Es ist anzustreben, möglichst viele der auf den Strömen fahrenden Schiffe auch durch die Kanäle befördern zu können. Für moderne Kanäle kommt heute schon mindestens das Tausendtonnenschiff in Betracht. Es empfiehlt sich, wie der Abgeordnete Held angedeutet, nach Möglichkeit einen größeren einheitlichen Schiffstyp zu schaffen, derselbe muß folgende Eigenschaften besitzen: 1. möglichstste Ladungsfähigkeit; 2. möglichst geringes Eigengewicht; 3. möglichst billige Herstellung; 4. möglichst geringer Schiffswiderstand; 5. Fortfall aller überflüssigen Konstruktionseinzelheiten. Soll ein Transitverkehr entstehen, so muß eine Vereinheitlichung und Vereinfachung des Schiffahrtsrechtes und der Polizeivorschriften u. durchgeföhrt werden. Aus der internationalen Donauf Kommission sind England, Frankreich und Italien zu entfernen.

Die Verkehrsbeziehungen zwischen den Donauländern.

Dr. Freymark (Breslau) beleuchtet die verkehrspolitische Bedeutung des Donau-Ober-Kanals vom Standpunkt der Verkehrsbeziehungen zwischen den Donauländern und dem Deutschen Reiche, insbesondere dem Verkehrsgebiet der Ober. Der Kanal werde von der Ost- und Nordsee bis in das Herz Oesterreichs und Ungarns und bis zum Schwarzen Meer eine durchgehende Wasserstraße schaffen, die in allen in Betracht kommenden Teilen gleichmäßig leistungsfähig sei.

Der Donau-Ober-Kanal werde, ganz abgesehen von seiner Bedeutung in Zeiten wie den gegenwärtigen, auch für friedliche Zeiten eine unvernegliche Quelle der Befruchtung für das Wirtschaftsleben aller beteiligten Kreise sein.

Eine Wasserstraße Elbe-Donau.

Dr. Richard Vöbl, Rechtsanwalt in Auffig, Obmann des Elbevereines daselbst, Delegierter der Handels- und Gewerbelammer in Reichenberg, setzte die Bedeutung einer Schiffahrtsstraße Elbe-Donau auseinander. Er führte aus: Die Wasserstraße Melnik - Pardubitz - Brerau-Wien ist virtuell kürzer als die Wasserstraße Melnik - Prag - Budweis - Korneuburg-Wien. In bezug auf den Unterschied in der Fahrt-dauer liegen nicht übereinstimmende Behauptungen vor. Dem Elbeverein ist eine Mitteilung von berufener Seite zugekommen, sie beziffert den Unterschied zugunsten der ersteren Strecke auf zwei Tage. Die erstere Wasserstraße ist aber auch für sämtliche Elbeuferorte im Deutschen Reich, ja selbst für Bremen und Lübeck, welche ja durch bestehende Wasserstraßen mit der Elbe verbunden sind, bedeutend kürzer als die Verbindung der Elbe mit der Donau durch den deutschen Mittellandkanal sowie durch die Ober auf reichsdeutschem Gebiet unter Ausschaltung der Verbindung Melnik-Brerau.

Es sprach dann Magistratsrat Müller (Wien), der auf eine Bemerkung des Bürgermeisters Weiskirchner hinwies, der gesagt hat, der Krieg habe uns in der Frage der Wasserstraßen in Oesterreich vieles gelehrt. Die Mittel- und Ostmächte müssen trachten, sich von den bisherigen fremden Einflüssen loszumachen. Die Stadt Wien begrüßt die Förderung der Verbindung der Donau mit der Ober, der Elbe und dem Rhein mit großem Dank.

Murat Bösch (Hamburg) führte aus: Aus den heutigen Verhandlungen geht hervor, daß die österreichische Regierung nunmehr das Projekt Donau-Ober-Elbe-Kanal verfolge; diese Kunde werde bei allen Elbeschiffahrtsfreunden freudig aufgenommen werden. Redner verbreitet sich sodann über die Vorteile dieses Projektes.

Mag. Bahr (Landsberg) meinte, der Osten des deutschen Vaterlandes sei in seiner Entwicklung leider gewaltig zurückgeblieben. Daran ist vor allem die ungünstige Lage und die dadurch bedingte Frachtkostenverteuerung schuld. Ein leistungsfähiger Wasserweg würde mit Leichtigkeit Wandel schaffen.

Dr. Braumann sprach namens des Elbeschiffahrtsvereines und führte aus, diese stehe vollinhaltlich hinter den Ausführungen des Referenten Dr. Vöbl. Auch die Reichsdeutschen haben alle Ursache, sich für eine solche Verbindung mit allen Kräften einzusetzen.

Abg. Dr. Dinghofer, Bürgermeister von Linz, meinte, der große Krieg und nicht zuletzt die englische Absperrungspolitik hätten die Donau neu entbedt. Wir verkennen die Nachteile der Donau als eines rückläufigen Stromes nicht. Massengüter müssen bergwärts, hochqualifizierte Lastwärts transportiert werden. Auch das starke Gefälle — dreifach wie die Elbe, fünf-fach wie der Rhein — bietet eine technische Schwierigkeit. Neuerdings verlangt man 21 Dezimeter Wassertiefe, die den Verkehr von 1000-Tonnen-Schiffen ermöglicht. Das oberösterreichische Wasserbauamt wird gewiß dieses Ziel verwirklichen, und zwar noch vor dem Ausbau des Donau-Main-Kanals. Nach dem Notizenbericht der Regierungsvolage von 1901 entfielen auf die Wasserstraßen nur 5 Prozent des Verkehrs, auf die Eisenbahnen 95. Durch die Herstellung des Donau-Main- und Donau-Ober-Kanals soll das anders werden. Nur stehen wir Alpenländer auf dem Standpunkt, daß die Elbe

ihre Verbindung mit der Donau finden soll auf dem Weg über die Moldau und eines Kanals von Budweis nach Linz. Diese Idee ist von der österreichischen Regierung nicht aufgegeben. Es besteht noch die Variante Moldau-Korneuburg, für die sich besonders Wien einsetzt. Der Redner besprach schließlich die Wichtigkeit des Donau-Main-Kanals, durch den die Donau endlich zur Weltverkehrslinie würde.

Kommerzienrat Lonne (Magdeburg) verwies darauf, daß vor allem die Schiffahrtstechnik nicht vergessen werden dürfe.

Herr Barenkamp, Mitglied der Handelskammer in Frankfurt a. M., trat ebenfalls für den Donauweg ein.

Dr. Rlien, Syndikus der Handelskammer Stuttgart besprach als Vertreter des württembergischen Handelskammertages die Bedeutung der Verbindung Rhein-Donau, worauf die Diskussion über den Ausbau des Wasserstraßennetzes geschlossen wurde.

(Die Donakonferenz.) In der gestrigen Sitzung des Direktionsausschusses des Landes-Agrikulturvereins unterbreitete Direktor Julius v. Rubinek das dem Verein zur Begutachtung übersandte Programm der von der Hauptstadt einberufenen Donakonferenz. Der Referent führte aus, der gegenwärtige Zeitpunkt inmitten des Krieges sei wenig geeignet, um die große Last auf uns zu nehmen, welche uns aus der Ausführung der geplanten Regulierung der ungarischen Donau erwachsen würde. Unser Eisenbahnetz sei nicht ausgebaut; nach Friedensschluß harren unser überdies auch andere wichtigere Arbeiten. Der Landes-Agrikulturverein möge sich prinzipiell wohl nicht gegen die in Rede stehenden Pläne äußern, doch könne er nicht im Interesse der Donauverbindung zwischen West und Ost materielle Opfer bringen, insofern unsere inneren Verhältnisse nicht erstarken und die Leistungsfähigkeit unseres Eisenbahnetzes auf das Maximum erhöht werde. Ministerialrat Eugen v. Kvaszay stellte fest, daß die Deutschen im Vereine mit den Oesterreichern eine Milliarde zur Verwirklichung ihrer Donaupläne aufwenden wollen, zu dem trachten sie die Eisernen-Tor-Gebühren zu beseitigen, indem sie uns alle Kosten der Eisernen-Tor-Regulierung samt Zinsen vergüten würden. Ungarn würde also die Lösung der Frage kein Geld kosten. Auch sonst teilt Redner die Besorgnisse des Referenten nicht; denn die praktische Ausführung der Pläne liege noch in weiter Ferne, vorläufig handelt es sich nur um die Anfertigung der Pläne, die Geldbeschaffung, und dann erst müsse die Legislative das bezügliche Gesetz schaffen, zu all diesen Fragen aber würde der Verein noch wiederholt Stellung nehmen. Nach den Bemerkungen der Mitglieder Julius Volla und Julius Mezey wurden die von der Hauptstadt übersandten Vorschläge mit dem Zusatz angenommen, daß durch die Durchführung der Donaupläne Ungarn materiell nicht belastet werden dürfe.

10. VI. 1916

**Sommereisen nach Oesterreich-Ungarn.
Paf erleichterungen.**

A. Berlin, 9. Juni. Das Wollfche Bureau meldet: Im Interesse des Sommerreiseverkehrs nach österreichischen und ungarischen Bade-, Kur- und Sommeraufenthaltsorten sollen nunmehr im Einbernehmen mit den zuständigen militärischen Behörden gewisse Erleichterungen für die Pafbeschaffung eintreten. Die Pafbehörden sind angewiesen worden, für die Erteilung von Reisepässen für diese Zwecke die Begründung der sommerlichen Erholungsreise als ausreichend anzusehen, wenn im übrigen die Voraussetzungen für die Gewährung eines Passes erfüllt sind. Von der Vorlage besonderer Zeugnisse oder ärztlicher Bescheinigungen kann bei völlig unbedächtigen Personen abgesehen werden. Die Pafbehörden sollen ferner ermächtigt werden, durch einen Vermerk auf dem Reisepaf den Pafinhaber für die Rückreise nach Deutschland von der Einholung eines Sichtvermerkes (Visum) bei einem deutschen konsularischen Vertreter in Oesterreich-Ungarn zu befreien. Die militärischen Behörden, insbesondere die stellvertretenden Generalkommandos, Grenzkorps und die Kriegsministerien von Bayern und Sachsen sind ersucht worden, diesen Pafvermerk beim Grenzübertritt für die Hin- und Rückreise anzuerkennen.

Automobilismus.

Der Reise- und Wohnwagen.

Von Ernst Altmirch.

Es gehört keine besondere prophetische Gabe dazu, um voranzusagen, daß nach dem Kriege das Reise- und Wohnautomobil eine wesentliche Umgestaltung erfahren wird. Vor dem Kriege zählte ein derartiger Wagen zu den geheimnisreichen Dingen der oberen Zehntausend oder einiger Schauspielerinnen, die sich fürstlicher Einkommen erfreuten. Da las man staunend von einem Automobil amerikanischer Milliardäre, das in seiner Einrichtung und Ausstattung einem Eisenbahnsalonwagen ähnelte. Es bestand aus drei Abteilungen: dem Wohnraum, dem Schlafraum und dem Bedienungsraum. In den Schlafraum schloß sich sogar eine kleine Veranda an, die durch ihre windgeschützte Lage den vollkommensten Aufenthaltsort während der Fahrt bildete. Man saß dort in bequemen Rohrstühlen und betrachtete die schöne Welt in lässiger Muße. Bekannten Pariser Schauspielerinnen war dies noch nicht genug. Sie besaßen Automobile, deren Inneres entweder ein Badezimmer, ein „Lub“ mit Wasserleitung, oder einen Verschlag beherbergte, dem beim Halten ein Reiter oder Jäger entsprang. Seidenvorhänge und zierliche Spitzenrouleaux, vergoldete Sessel mit Seidenbezügen, Behälter für Parfümflaschen und Puderbüchsen, eingelegte Schreibfächchen und Büchergestelle mit ledergebundenen Miniaturromanen, Schemel und Kissen für Pekineser Hündchen, kurzum all die köstlichen Dinge, mit denen sich die Damen von Welt zu umgeben pflegen, waren in ihren Automobilen anzutreffen. Ob diese Wagen auch nach dem Kriege wieder austauschen werden? Ich halte es für nicht unmöglich, aber ich bin überzeugt, daß man sie nicht mehr wie Wunderdinge bestaunen, sondern sie der Lächerlichkeit preisgeben wird. Man dürfte endgültig verlernt haben, den Kraftwagen als einen Tummelplatz von allerlei Extravaganzen und Spielereien zu betrachten, nachdem er im Felde als Reise- und Wohnwagen Hervorragendes geleistet hat und noch leistet. Man darf wohl sagen, daß er unseren Heerführern und höheren Offizieren häufig als eine Ruhe- und Erholungsstätte dient, die ihrem körperlichen Wohlbefinden von großem Nutzen ist.

Die Automobile der Heeresstruppentkommandos, der Armeoberkommandos und anderer höherer Stäbe weisen derartig wohlliche Einrichtungen auf, daß sie als Arbeits-, Aufenthalts- und Schlafräume zu benutzen sind. Auf den russischen, serbischen und montenegrinischen Kriegsschauplätzen sind diese Wohnwagen als die größte Wohltat empfunden worden, denn sie boten nicht nur Schutz vor den unwirtlichen Gegenden, wo selbst Armeeführer öfter mit gänzlich unzureichenden und schmutzigen Quartieren fürlieb nehmen mußten, sie erleichterten auch die rasche Abwicklung der dienstlichen Geschäfte. Diese Wagen besitzen in der Hauptsache geschlossene Formen, während zum Beispiel bei offenen Adjutantenwagen höchst zweckmäßige Einrichtungen erfunden worden sind, um mit wenigen Handgriffen die Sitz- in bequeme Ruhegestelle zu verwandeln, auf denen man die Nacht recht gut verbringen kann. Es gibt sogar offene Personenwagen, die so sinnreich eingerichtet sind, daß sie sowohl zum Schlafen als auch zum Transport von Kranken und Verwundeten durch rasch vorzunehmende Umstellungen benutzt werden können. Das amerikanische Dach ist dann so ausgeführt, daß es einen völligen Schutz gegen Wind und Wetter, sowie gegen Staub gewährt.

Die vor dem Kriege benutzten Wohnwagen waren der Arche Noah nicht unähnlich. Weib und Kind, Verwandte, Freunde, Diener und Tiere spazierten hinein und führten unterwegs ein fröhliches und ungebundenes Zigeunerleben. Solch ein Zirkuswagen hat jedoch als Reiseautomobil nicht allzuviel zu bedeuten. Auf schlechten Wegen, bei engen Brüden und in gebirgigen Gegenden wird man an ihm keine besondere Freude erleben, obgleich die Automobiltechnik in der Fortbewegung großer Lasten Außerordentliches leistet. Aber ein Reise- und Wohnautomobil ist schließlich kein Lastwagen, und zu Fahrzeiten zurückzukehren, die nahezu an das Reisen mit der Postkutsche erinnern, ist nicht jedermanns Geschmack, besonders nicht der des an ein munteres Tempo gewöhnten Automobilisten. Darum gibt man neuerdings Reise- und Wohnwagen den Vorzug, die für zwei bis drei, höchstens vier Personen eingerichtet sind, und diesen ein

bequemes Nachlager gewähren. Der ideale Reisewagen wird sich jedoch auf die Ausstattung für zwei Personen beschränken und nur noch dem Fahrmann eine Schlafgelegenheit, wie sie für ihn nötig ist, einräumen. Jedenfalls tut man gut, den Venker des Kraftwagens nicht Nachts auf eine Art Führerleiter zu setzen, denn seine Tüchtigkeit und Zuverlässigkeit ist besonders auf größeren Reisen von einer guten, ausreichenden Nachtruhe nicht zu trennen. Daß der leichte Reisewagen sich selbst im schwierigsten Gelände und auch in schwierigen Situationen bewähren wird, braucht nicht bezweifelt zu werden. Zweckmäßigkeit und Einfachheit bei tunlichster Ausnützung des Raumes sollen im übrigen seine Hauptvorzüge bilden. Man geht nicht auf Automobilreisen, um wie ein Pascha zu leben, alle Luxusbedürfnisse übertriebener Art soll man getrost den Deuten überlassen, die ohne spleenige Anwendungen am Kraftwagen kein Vergnügen haben.

Die ungemessene Ausdehnung der Kriegsschauplätze hat es mit sich gebracht, daß im Automobil gewaltige Strecken durchfahren werden. Dieses eigenartige Nomadenleben, das an die Zeit der Völkerverwanderung erinnert, wird nach dem Kriege sich auch unter denen, die heute im Hinterlande an ihre Scholle gebunden sind, zur ungebundenen Reiselust steigern, und sobald eine verjöhlichere Stimmung wieder unter den Völkern Europas herrscht, dürfte man keine Grenzen mehr kennen wollen, weder Landesgrenzen, noch Grenzen der Reise- und Abenteuerlust. Mancher macht zwar schon heute erzwungene und unerzwungene Reisen, von denen er sich in ruhigeren Zeiten nicht einmal hätte träumen lassen, aber alle Kriegsreiseroantik (eine solche gibt es unzweifelhaft) ist

nicht zu vergleichen mit jener Friedensreiseroantik, die das Reisen genutzreich, bildend und lebensfördernd macht: ihrem freien, ungehinderten Auskosten der Natur an der Seite der Blüte aller Romantik, — der Frau. Ohne sie ist eine an Eindringen reiche Automobilreise schwer denkbar, sie ist vor allem auch die starke Triebfeder zum linienreichen und eleganten Auto, das durch sie erst Lebensberechtigung erhält. Daß dieser Krieg die Kultur der weiblichen Kleidung in Oesterreich-Ungarn und Deutschland gehoben hat, wer möchte das bestreiten? Hoffen wir, daß die Automobilindustrie davon gelernt hat, nämlich sich von allem bizarren Geschmack des vornehmen Liniens und in einer ebenso einfache und vornehmen Ausgestaltung des Innern, Fahrzeuge auf den Markt zu bringen, in denen es sich gut und behaglich reisen läßt. Dann wird das Reiseglüd unserer Mitborderer eine fröhliche Auferstehung feiern, im Tempo unserer Zeit, der unsere gesteigerte Arbeit und nur eine kurze Ruhepause gehört. In dieser kurzen Ruhepause aber wollen wir dreimal mehr sehen, erleben und genießen als unsere Vorfahren. Und diesen Genuß wird uns ein leichtes, formenschönes und zweckmäßiges Reise- und Wohnautomobil verschaffen, wenn erst — ja, wenn erst wieder Frieden sein wird.

10./VI. 1916

142

**Post- und Verkehrsrichten.
Paßerleichterungen bei Sommerreisen
nach Oesterreich-Ungarn.**

WTB Berlin, 9. Juni. (Telegr.) (Amtlich.) Im Interesse des Sommerreiseverkehrs nach österreichisch-ungarischen Bade-, Kur- und Sommeraufenthaltsorten sollen nunmehr im Einvernehmen mit den zuständigen militärischen Behörden gewisse Erleichterungen für die Paßbeschaffung eintreten. Die Paßbehörden sind angewiesen, die Begründung einer sommerlichen Erholungsreise als ausreichend anzusehen, wenn im übrigen die Voraussetzungen für die Gewährung eines Passes erfüllt sind. Von der Vorlage besonderer Zeugnisse oder ärztlicher Bescheinigungen kann bei völlig unverdächtigen Personen abgesehen werden. Die Paßbehörden sollen ferner ermächtigt werden, durch einen Vermerk auf dem Reisepaß den Paßinhaber für die Rückreise nach Deutschland von der Einholung eines Sichtvermerkes („Visum“) bei einem deutschen konsularischen Vertreter in Oesterreich-Ungarn zu befreien. Die militärischen Behörden, insbesondere die stellvertretenden Generalkommandos, die Grenzkorps und die Kriegsministerien von Bayern und Sachsen sind ersucht worden, diesen Paßvermerk bei dem Grenzübertritt für die Hin- und Rückreise anzuerkennen.

Paßerleichterungen nach Oesterreich-Ungarn.

Berlin, 9. Juni. (W. B. Amtlich.) Im Interesse des Sommerreiseverkehrs nach österreichisch-ungarischen Bade-, Kur- und Sommeraufenthaltsorten sollen nunmehr im Einvernehmen mit den zuständigen militärischen Behörden gewisse Erleichterungen für die Paßbeschaffung eintreten. Die Paßbehörden sind angewiesen, für die Erteilung von Reisepässen für diese Zwecke die Begründung einer sommerlichen Erholungsreise als ausreichend anzusehen, wenn im übrigen die Voraussetzungen für die Gewährung eines Passes erfüllt sind. Von der Vorlage besonderer Zeugnisse oder ärztlicher Bescheinigungen kann bei völlig unverdächtigen Personen abgesehen werden. Die Paßbehörden sollen ferner ermächtigt werden, durch einen Vermerk auf dem Reisepaß den Paßinhaber für die Rückreise nach Deutschland von der Einholung eines Sichtvermerks (Visum) bei einem deutschen konsularischen Vertreter in Oesterreich-Ungarn zu befreien. Die militärischen Behörden, insbesondere die stellvertretenden Generalkommandos der Grenzkorps und die Kriegsministerien von Bayern und Sachsen sind ersucht, diesen Paßvermerk beim Grenzübertritt für die Ein- und Rückreise anzuerkennen.

Wiens Donaupläne.

Von Stadtbaudirektor Ing. Heinrich Goldemund, Wien.

Die glückliche Lösung der Donaufrage bildet für die Stadt Wien die Vorbedingung ihrer Entwicklung zu einem Haupthandelsplatze Mitteleuropas. Dieses Ziel kann weder durch die weitere Ausgestaltung des ohnehin schon weit verzweigten Netzes der in Wien einmündenden Bahnen noch durch die Beseitigung der Rückständigheiten, die den Wiener Bahnanlagen anhaften, allein erreicht werden. Wenn auch endlich alle Hauptbahnen zweigleisig ausgebaut und nach dem großzügigen Entwurfe der Wiener Bahnhofskommission die zur glatten Verkehrsabwicklung nötigen neuen Geleiseverbindungen zwischen den verschiedenen Linien der Staats- und Privatbahnen sowie deren Umbau der Personen- und Güterbahnhöfe durchgeführt sein werden, wird zwar für das Verkehrsleben der Reichshauptstadt der an sich unbedingt notwendige Fortschritt im Verkehrsleben erzielt worden sein; die volle Eignung zu einem Haupthandelsplatze Mitteleuropas wird die Stadt aber trotzdem noch nicht besitzen. Erst durch die bessere Ausnützung der Donau als Wasserstraße und die Ermöglichung eines ausgedehnten Anschlages zwischen Schiff und Bahn wird die wichtige Voraussetzung für die wirtschaftliche Abwicklung eines zwischenstaatlichen Handelsverkehrs im größten Umfange geschaffen werden.

Manchmal hörte man in Kreisen von Fachleuten und Laien die Bemerkung, daß die Donau den Fehls hätte, in verkehrter Richtung zu fließen. Der entbrannte Völkerkrieg wird nunmehr zweifellos auch manches an der bisherigen Richtung des Welt Handels ändern. Durch den politischen Anschluß Bulgariens und der Türkei an Oesterreich-Ungarn und an das Deutsche Reich und die Niederringung Serbiens bekommt der nach Osten fließende, jetzt von der steten Bedrohung durch mißgünstige Nachbarn befreite Strom seine ursprüngliche Bedeutung als natürlicher Vermittler des mitteleuropäischen Großhandels nach dem Orient wieder, denn die durch den Krieg geschaffenen Beziehungen zwingen die im Kampfe vereinten Mächte zur wirtschaftlichen und kulturellen Annäherung in jeder Hinsicht. Wenn schon in den letzten zehn Jahren der Donauverkehr bei Wien eine Verdoppelung erfahren hat, so ist infolge der neuen Verkehrsverhältnisse auf eine so starke Zunahme zu rechnen, daß Wien sowohl als auch die Schwesterstadt Budapest reichlich davon gewinnen werden. Sie sollten sich ohne Rivalität zur Förderung der Donaufrage vereinigen.

Die Donau muß zu einem Großschiffahrtsweg ausgestaltet werden. Es muß möglich sein, auf der geregelten Wasserstraße nicht nur mit den heute üblichen Schleppern von 650 Tonnen, sondern mit Schleppschiffen von weit größerer Ladefähigkeit mindestens bis Wien zu kommen. Wien muß aber auch selbst sich vorbereiten, ein aufnahme- und leistungsfähiger Mittelpunkt dieses Großschiffahrtsweges zu werden. Die durch das große Werk der ersten Donauregulierung geschaffene Lände am rechten Ufer des Stromes von rund 9 Kilometern Länge kann erhöhten Bedürfnissen nicht mehr entsprechen. Von Nußdorf bis unterhalb der Staatsbahnbrücke erstreckt sich ein Landungsplatz, Umschlagsplatz und Bahnhof an den andern. Nur mehr wenige Ländeflächen im geringen Ausmaße sind vorhanden, um für neue Lagerhäuser und Umschlagplätze Raum zu bieten. Auch durch den Umbau alter Speicher und durch die Verbesserung der Umschlaganlagen, ja selbst bei Verbreiterung dieser zu schmal geratenen Ländepätze durch Vorschieben des rechten Ufers in den Strom um etwa 30 Meter, was ich bei entsprechender Regelung der Hochwasserabfuhr in einem neuen Bette im Zuge des heutigen Inundationsgebietes für möglich halte, kann nur ein Teil des stetig wachsenden Bedürfnisses befriedigt werden.

Der Hauptsache nach muß das Bestreben dahin gehen, neue Länden zu schaffen. Diese Aufgabe scheint nicht so schwierig, wenn man bedenkt, daß wir ein weites unbebautes Gelände im Zuge des alten Bettes der Donau besitzen, das zur Anlage eines neuen Hafens dienen könnte. Es bestand schon ein solcher Entwurf zur Verwendung dieses Gebietes für den Endhafen des Donau-Oberkanals. Auf diesen Entwurf kann aber nicht zurückgegriffen werden, denn er war einseitig ge-

dacht und hat auf den Großschiffahrtsweg keine Rücksicht genommen; viel weiter ausgreifend muß der neue Entwurf werden. Er muß voraussehend auf eine Entwicklung von vielen Jahrzehnten berechnet sein und daher großzügig mit fester Hand das ganze für diese Zwecke notwendige Gelände schon jetzt in Beschlag nehmen, damit es nicht zum Schaden der Entwicklungsmöglichkeit des Hafens in anderer Art verbaut werde. Eine hierüber vorliegende Studie zeigt, daß auf diesem Gebiet mit denkbar bestem Bahnanschluß fast 15 Kilometer Ländelänge gewonnen werden können.

Die Verbindung des Hafens mit dem Donau-Oberkanal in nördlicher Richtung wird nicht ausreichen, es muß auch eine Verbindung in den Hauptstrom und nach Süden mit Benützung der alten Donauwasserläufe eine Wasserstraße geschaffen werden, an der die Industrie nächst Stadlau und Aspern ein geeignetes Entwicklungsgebiet mit Anschluß an die Wasserstraße findet.

Diese großzügige Lösung ist möglich, und zwar ohne Beeinträchtigung des so beliebten Badestrandes beim Gänsehäufel, welcher abseits vom Hafen und seinem Verbindungskanal nach Süden eine Art Wiener Alsterbecken für Schwimm- und Rudersportzwecke bilden kann.

Auch die schon seit Jahren strittige Frage, wie der fehlende Hochwasserschutz in Wien geschaffen werden soll,

muß im Vereine mit diesen Fragen gelöst werden. Eine Lösung, die es ermöglicht, das Inundationsbett aufzulassen und vielleicht auch noch am linken Ufer Ländepätze zu gewinnen, wird vor allen andern Lösungen, wenn auch die Kosten größer werden sollten, den Vorzug verdienen.

Hiebei wäre auch auf den Donaukanal Bedacht zu nehmen und zu trachten, ihn aus seinem Dornröschenschlaf wieder zu erwecken und wenigstens seinen Unterlauf von Erdberg an für den Handelsverkehr mit Schiffen nutzbar zu machen. Die Anlage eines Verbindungskanals zwischen dem Strom und dem Donau-Oberkanal mit Benützung des alten, noch unverschütteten Bettes des Donaukanals nächst dem Freudenauer Rennplatz liegt für die Zukunft im Bereiche der Möglichkeit.

Die Finanzleute werden wohl wie gewöhnlich den weitvorausschauenden Kaufleuten und Ingenieuren zurufen: „Das kostet zu viel Geld.“ Aber dieser Widerstand wird gebrochen werden müssen, denn die Ausgaben, die für diese Zwecke gemacht werden, werden sich mehr lohnen und verzinsen als irgend welche anderen. Der kleine, zaghafte Zug, der uns vielfach beherrscht, wird verschwinden müssen, wenn wir mit unseren reichsdeutschen Brüdern so wie auf den Schlachtfeldern auch auf den wirtschaftlichen Gebieten Schritt halten und uns unseren Anteil an den Früchten der friedlichen Entwicklung des mittelstaatlichen Völkerbundes sichern wollen. Nur mit großen Mitteln können große Erfolge erreicht werden!

Mitnahme von Schriften und Drucksachen über die Grenze.

Berlin, 6. Juni. Das Oberkommando in den Marken erläßt folgende Bekanntmachung betreffend die über die Reichsgrenze*) mitzunehmenden Schriften und Drucksachen.

1) Reisende dürfen grundsätzlich keinerlei Schriften oder Drucksachen mit über die Reichsgrenze nehmen (siehe diesseitige Verordnung vom 9. Juni 16 — Ia 83 696 — über Strafbestimmungen bei unerlaubter Mitnahme von Briefen, Postkarten, schriftlichen oder gedruckten Aufzeichnungen über die Reichsgrenze).

2) Briefe, Postkarten und sonstige Aufzeichnungen, die Mitteilungen an einen anderen enthalten, sind auf den ordentlichen Postweg zu leiten.

3) Ausnahme: Schriften und Drucksachen, insbesondere Geschäftspapiere dürfen ausnahmsweise mitgenommen werden,

a. wenn ihre Mitnahme zur Erfüllung des Reisezwecks unbedingt erforderlich ist,

b. wenn sie auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt sind und

c. vor der Grenzüberschreitung amtlich geprüft werden.

4) Zur Vermeidung von Unzuträglichkeiten an der Grenzübergangsstelle ist es geboten, daß der Reisende die nach 3 mitzunehmenden Schriften und Drucksachen vor dem Antritt der Reise amtlich prüfen und einsiegeln läßt.

Zu diesem Zweck wendet er sich im Bereich des Oberkommandos in den Marken mündlich oder schriftlich an die militärische Postüberwachungsstelle beim Postamt Berlin D. 17.

oder an

die königliche Kommandantur Berlin,

das " Garnisonkommando Brandenburg a. S.,

" " " Frankfurt a. D.,

" " " Kottbus.

Außerdem bei Reisen nach Oesterreich-Ungarn an

das königliche Polizeipräsidium, Abteilung VII, Berlin,

" " " Charlottenburg,

" " " Berlin-Schöneberg,

" " " Berlin-Lichtenberg,

" " " Neutölln,

die Polizeiverwaltung Brandenburg a. S.,

" " " Frankfurt a. D.,

" " " Kottbus.

*) Unter Reichsgrenze ist die verfassungsmäßig festgelegte Grenze des Deutschen Reiches zu verstehen.

§) Der Reisende kann nur dann erwarten, daß die Mitnahme der Schriften usw. keinen weiteren Schwierigkeiten an der Grenze begegnet, wenn Siegel und Hülle gänzlich unbeschädigt sind.

Berlin, den 9. Juni 1916.

Oberkommando in den Marken.

Fremdenverkehr.

Es ist über Nacht Sommer geworden und die Frage wird zeitgemäß: Wohin? Das Reisen hat seit diesem Kriege aufgehört, eine Lust zu sein, eher ist's heute schon ein Kunststück, und selbst wer es zustandebringt, kann keine — sicherlich keine langen — Sprünge machen. Der größte Teil des Auslandes, das wir ehedem in den Ferien bereisten, und auch ein Teil inneren Gebietes ist uns nun gelobtes Land, das wir vom Berge Soreb betrachten. Uns plätschert keine Lidowelle mehr, und der Wogenschlag von Ostende ist ein schöner Traum, Foielestone und Brighton mag allerdings der Teufel holen, wie wohl es auch dort schön war; und das traute Tirol hat sich gezwungen gesehen, den Fremdenverkehr einzuschränken. Die Reise nach Schebeningen oder nach St. Moritz bietet mehr Schererei als Annehmlichkeit, wenn man einmal glücklich angekommen ist, ebenso die Fahrt nach den Ostseebädern und nach Skandinavien . . .

Indes, uns bleibt ja immer noch das Land, das die Natur mit Herrlichkeiten so reich gesegnet hat, unser teures Ungarn. Wir wollen also im Lande bleiben und uns — freilich nach Maßgabe der vorhandenen Kräfte — redlich nähren. Statt an den Bido von Venedig zu fahren, werden wir uns irgendwo an dem ungarischen Meere niederlassen, in Siófok oder Füred, in Földvár oder Fonyód, in Keszthely oder Almádi, und die unbeschreiblichen Schönheiten unseres Plattensees genießen. Wenn es nach den Alpen gelüftet, kommt in dem romantischen, leider noch viel zu wenig gewürdigten Siebenbürgen reichlich auf seine Rechnung, und Hochtouristen werden in den Karpathen weder das Finsteraarhorn noch die Jungfrau zu missen haben. Leidenden aber bieten Tausende wundertätiger Heilquellen Linderung und Genesung.

Wie aber, so mag man einwerfen, wenn einer Wasser und Berge gleicherweise liebt und es sich früher gestattete, etwa aus Interlaken nach Trouville zu reisen? Nun, dem sei geraten: er komme nach Budapest oder, falls er hier ansässig wäre, so bleibe er hier. Das Ofner Gebirge, die Donau, die Margaretinsel, die vielen Heilbäder am rechten Stromufer, der Luxus der Stadt am linken Gestade ersetzen bei etwas gutem Willen — und „vorzüglich, weil ich muß“ — das Ampezzotal (das derzeit allerdings ein gar wenig anheimelnder Ort ist), Rimini, Bichy und was ihr wollt. Und es hat den Anschein, als seien die Leute auch schon dahinter gekommen, denn die Provinz ergießt sich in Strömen nach der Hauptstadt. Durch den Krieg sind sehr viele zu Vermögen gekommen, das ist nun einmal so und läßt sich nicht in Abrede stellen. Die haben denn ihre Koffer gepackt, Geld in den Beutel getan und sind mit Kind und Kegel nach Budapest gekommen, wo sie die Wonnen des Großstadtlebens in vollen Zügen genießen. Nie früher hat man so viele unbekannte Gesichter in Budapest beisammen gesehen, wie in diesen Tagen. In den vornehmen Stadthotels, in den teuren Korforestaurants, in den Konditoreien, Kiosken, Kaffeehäusern, in den Theatern, in den Sommerlokalen der großen Varietés, auf der Elektrischen, im Stadtwaldchen, — überall fremde Gesichter, unbekannte Gestalten. Budapest, obwohl längst Millionenstadt, kennt sich gut, denn was von dem Standpunkte der Eleganz, des Aufwandes und des Genießens in Betracht kommt, ist stets dasselbe. Und auch wen der Korsobummler dem Namen nach nicht kennt, kennt er vom Sehen. Und plötzlich diese Invasion, eine erfreuliche allerdings! Für einen, der Geld hat, läßt sich hier gut leben, das hat die Provinz — von vereinzelt Fällen abgesehen — nun erst herausbekommen. Und so überschwemmt sie die Hotels, bringt Geld ins Verdienen, fördert Gewerbe und Handel, und die Wogen des großen Lebens sind nie höher gegangen, als in diesen Tagen in Budapest am Donaustrand.

Was alle staatliche und kommunale Förderung, Vereinsmeierei, Reklame und sonstiger Schnidschnack nicht zuwege gebracht haben, das hat so der Krieg geschaffen: den ersehnten Fremdenverkehr.

— (Erhöhung der rumänischen Eisenbahntarife.) Vom 1. Juli d. J. ab werden die Tarife der rumänischen Eisenbahnen sowohl für die Güter- als auch für die Personenbeförderung

erhöht. Die Eilgutsätze erhalten einen Zuschlag von ungefähr 10 Prozent. Die Lastguttarife erfahren gleichfalls eine Erhöhung von ungefähr 10 Prozent für die Klassen I, II und III. Desgleichen die Industrietarife. Bei den Spezialtarifen wird außer dieser Erhöhung auch eine Manipulationsgebühr von 3 Lei für den Wagen zugeschlagen. Die Spezialtarife II, VII, XIV, XV, XVI und XVIII werden aufgehoben. Der Spezialtarif XII (Exporttarif) wird durch folgendes ersetzt: a) Für die nach Klasse I und II beförderten Waren werden im Ausfuhrverkehr die Sätze der Klasse III für halbe Wagenladung berechnet; b) für die Waren der Klasse III gilt bei der Ausfuhr der neue Spezialtarif XI; c) für die bisher nach den aufgehobenen Spezialtarifen beförderten Güter tritt der neue Spezialtarif VI in Kraft. Die Nachnahmegebühr wird von $\frac{1}{2}$ Prozent auf 1 Prozent erhöht. Die Personenbeförderungssätze erfahren eine Erhöhung von rund 15 Prozent, während der für Gepäck geltende einheitliche Kilometertarif in einen Staffeltarif umgewandelt wird.

— (Kapitalserhöhungen der Donauschiff-
fahrtgesellschaften.) Aus Budapest wird uns
berichtet: Die schon vor einiger Zeit avi-
sierte Erhöhung des Kapitals der Ungarischen
Fluß- und Seeschiffahrt-A.G. wird
in der nächsten Generalversammlung in der
Weise vorgenommen werden, daß das derzeit
15 Millionen Kronen betragende Kapital auf
20 Millionen Kronen erhöht wird. Es wurden
bereits von seiten der Gesellschaft fünf neue
Dampfer und dreißig Schlepper bestellt, die
dem anwachsenden Donauverkehr dienen sollen,
insbesondere dem Transport der deutschen
Kohle nach dem Balkan, den die Ungarische
Kreditbank im Verein mit den deutschen
Kohlenwerken plant, zu welchem Zweck bekannt-
lich bereits eine neue Aktiengesellschaft mit dem
Sitz in Berlin gegründet wurde. Wie in Buda-
pester Finanzkreisen verlautet, können jedoch
die bestehenden Donauschiffahrtgesellschaften mit
ihrem gegenwärtigen Schiffspark den zu erwar-
tenden großen Verkehr kaum abwickeln, und
man nimmt an, daß auch die Donau-
Dampfschiffahrtgesellschaft A.G.,
die wohl erst vor kurzer Zeit eine Kapitals-
erhöhung durchführte, in Bälde eine neuerliche
Erhöhung ihres Kapitals vornehmen dürfte,
zumal das Geschäft dieser großen Unternehmung
in den letzten Jahren sich in außerordentlicher
Weise entwickelte und die besten Chancen für
die Zukunft verheißt.

König Ludwig III. und die Wasserstraßen.

Von unserm Münchner Korrespondenten.

Die Münchner Verhandlungen der zwei großen Wirtschaftsverbände, die einen innigen wirtschaftspolitischen Zusammenschluß Deutschlands und Oesterreich-Ungarns erstreben, haben durch den Besuch des Königs Ludwig III. von Bayern, der den Referaten über den Ausbau der Wasserstraßen beiwohnte, ganz besondere Bedeutung erhalten. Diese ist schon am Begrüßungsabend im Börsensaal deutlich genug hervorgetreten, als Ministerialdirektor v. Meinel die versammelten Teilnehmer im Auftrage der bayerischen Staatsregierung begrüßte und dabei ausführte, „die große Frage der Wasserstraßen und speziell die Schaffung eines den Anforderungen der Neuzeit entsprechenden Schiffsahrtsweges vom Rhein über den Main zur Donau erfreue sich der eifrigsten Fürsorge unsres weitblickenden Landesherren“.

Es war aber ganz gewiß nicht bloß ein Akt königlicher Höflichkeit, daß König Ludwig III. die Tagung durch seinen Besuch auszeichnete, er folgte vielmehr einem lebendigen Gefühl, das ihn seit jeher beseelt und das ihn schon vor Jahrzehnten zum Vorkämpfer für eine Idee gemacht hat, die heute infolge des furchtbaren Krieges endlich richtig erkannt wurde. Sie hat, wenn dieses Wort gestattet ist, an Aktualität gewonnen und die Prägung des Wortes „Von Hamburg nach Bagdad“ geschaffen!

Über lange, lange bevor man noch daran denken konnte, mit derartigen Schlagworten große Probleme zu umschreiben, hat der damalige Prinz Ludwig darauf hingewiesen, es sei der mitteleuropäischen Wirtschaftspolitik eine Neuorientierung zuzuwenden, und dies könne nur durch den Ausbau der Wasserstraßen geschehen. Was heute von allen Geistern als zwingende Notwendigkeit erkannt wird und wofür die Politiker ebenso eintreten wie die praktischen Wirtschaftler — Deutschland und Oesterreich-Ungarn bei strenger Wahrung der unverletzlichen Souveränität jedes einzelnen Reiches zu einem Ganzen zusammenschweißen — hat schon vor Jahrzehnten König Ludwig beschäftigt. Von der richtigen Erkenntnis ausgehend, es müsse die Zeit kommen, da sich Russlands Blicke auf Wien richten würden, hielt er es für ein zwingendes Gebot, die Aufmerksamkeit der Mittelmächte auf den Balkan zu lenken, um so mehr, als er ja ganz gut wußte, Russlands Aspirationen auf die Darbanellen würden nicht so leicht aufgegeben werden. Dem kann aber nur vorgebeugt werden, wenn die Zentralmächte sich für die Erhaltung einer starken Türkei einsetzen. Unser Weg dorthin ist die Donau! Was Ministerialdirektor Meinel am Begrüßungsabend noch ausführte, da er sagte: „Die Donau ist nun durch Oesterreich-Ungarn und Deutschland mit dem tapferen Verbündeten, dem bulgarischen Volke, endgültig von der serbischen Bedrohung frei gemacht. Regierung und Volk sind sich in Bayern in dem Wunsche einig, daß sie fortan ein wahres, die Völker verknüpfendes Band und ein Strom werden möge, der alle anliegenden befreundeten Länder auch wirtschaftlich aufs reichste befruchtet — kann getrost als das Programm König Ludwigs angesehen werden — als jenes Programm, für das er sich seit jeher eingesetzt. Und man wird es heute um so mehr verstehen, wenn man folgerichtig an Stelle der Serben Russland setzt! Die „serbische“ Bedrohung der Donau war doch immer in Wahrheit nur eine russische!

Dieser seiner weitausblickenden Wirtschaftspolitik hat König Ludwig schon zu einer Zeit ganz präzise, scharf umrissene, klare und

überzeugende Form zu geben gewußt, da unsre Volkswirtschaftler solchen Ideen gegenüber sich sehr skeptisch verhalten zu müssen glaubten.

So ist denn heute dem König nur zu danken, daß er als Prinz trotz aller Mißverständnisse sein Ziel verfolgte, daß er der schroffen Gegnerschaft sein tiefes Wissen und seine nie erlöschende Begeisterung wie seine vollste Ueberzeugung entgegenstellte — heute erkennt man, daß er damals schon eine Entwicklung voraussah, die jetzt durch ihre unumstößlich logische Notwendigkeit alle einseitigen Gegner bezwingt. Und sie beugen sich vor dem Gelehrten auf dem Throne.

Wer den Vorzug hatte, während des Cercles ihm vorgestellt zu werden und mit ihm auch nur einige Worte zu wechseln, war frappiert über die außerordentlich knappen und dabei so treffenden Bemerkungen, die er zu machen wußte und die sich über alle möglichen Gebiete der Volkswirtschaft erstreckten. Es ist keine liebdienernde Phrasen, von ihm als Gelehrten zu sprechen, hat er doch oft genug durch seine großangelegten Reden bewiesen, daß er aus vollem tiefgründigem Wissen schöpft, daß wir es mit einem hochgebildeten Geist von durchdringender Klarheit zu tun haben, mit einem scharfen Denker und einem Volkswirtschaftler, der jeder Lehrkanzel einer Universität nur zur Ehre und Zierde gereichen würde. Was jedoch ganz besonders hervorgehoben werden muß, ist die unleugbare und längst erhärtete Tatsache, daß König Ludwig III. es wie bald kein Zweiter versteht, abstraktes Wissen mit Praxis glücklich zu vereinen, daß er also praktische Nutzenwendungen zu ziehen weiß.

Die Beratungen über den Ausbau der Wasserstraßen haben dies mit jedem Worte bekräftigt! Wer den einzelnen Referenten aufmerksam folgte, konnte aus all den klugen Reden Worte herausklingen hören, die der Bayernprinz und jetzige König oft und wiederholt gesprochen, und was im hohen Saale der Tonhalle in München sich zur allgemeinen Forderung breiter Volksschichten Deutschlands und Oesterreich-Ungarns verdichtete, das hat der Wittelsbacher Sproß längst schon als die Notwendigkeit der Zeit erkannt, der ehrlich zu dienen er als seine königliche Pflicht erachtet.

So war es für König Ludwig III. sicherlich nur ein Triumph, es nun zu erfahren, wie seine Ideen Gemeingut vieler Millionen geworden sind; und wenn später einmal all den Neben die Taten folgen werden, wenn einmal die Zeit gekommen sein wird, da Deutschland und Oesterreich-Ungarn gerade durch den Ausbau der Wasserstraßen in noch viel innigere Beziehungen zu einander treten und brüderlich die Hand dem Osmanenreich und den Bulgaren reichen — dann hat sich das große Lebenswerk König Ludwigs III. von Bayern erfüllt.

München, im Juni.

Oskar Keller.

— (Die Donaufonferenz.) Aus Budapest, 17. d., wird telegraphiert: Unter dem Vorsitz des Bürgermeisters Dr. Barczay hielten Vertreter der ungarischen Industrie, des ungarischen Handels und des ungarischen Schiffahrtswesens eine Besprechung ab, in der die vorbereitenden Arbeiten zur Donaufonferenz und die dieser vorzulegenden Fragen erörtert wurden. Ferner wurden jene Maßnahmen beraten, deren Durchführung von der ungarischen Regierung im Interesse einer weiteren Ausgestaltung der Hafeneinrichtungen sowie des Ausbaues des Budapestter Hafens gefordert werden sollen.

18. VII. 1916

Ein täglicher Balkanzug? Die Handels- und Gewerbestammern Ungarns wünschen unmittelbaren Anschluß der mitteleuropäischen Eisenbahnen an das eroberte serbische Gebiet. Schon vor Kriegsausbruch plante man in Temesvar eine Donaubrücke bei Bazias, um die große ungarische Tiefebene dem internationalen Verkehr zu er-

schließen. Jetzt hat die Handelskammer zu Arad an den ungarischen Verkehrsminister eine Denkschrift gerichtet, in der die baldige Ausführung jener Donaubrücke sowie ein zweiter Balkanschnellzug gefordert wird, der wöchentlich dreimal über Ofen-Pest-Arad-Temesvar und Bazias verkehren soll. Der nach dem Kriege außerordentlich gesteigerte Verkehr werde ohnehin die Notwendigkeit einer täglichen Schnellzugsverbindung nach und vom Balkan ergeben. Da diese auf der Strecke Ofen-Pest-Semlin nicht ausführbar sei, müsse eine Teilung des Orientverkehrs unter Zuhilfenahme des beantragten Verkehrsweges stattfinden. Durch die Verbindung Bazias mit der serbischen Station Belitaplane (an der Strecke Belgrad-Nisch) würde das 310 Geviertkilometer große, äußerst fruchtbare Moravagebiet wirtschaftlich an die Mittelmächte angegliedert. Die neue Zuverbindung gestatte überdies unmittelbaren Anschluß zwischen Rumänien und Serbien über Ungarn. Die hohe wirtschaftliche Bedeutung dieser Anregungen wird von den beteiligten Verwaltungsstellen rückhaltlos anerkannt.

König Ludwig von Bayern über Wirtschaftsaufgaben der Zukunft.

Kelheim, 18. Juni.

In Gegenwart des Königs fand hier unter zahlreicher Beteiligung von Vertretern der Handelskammern, Schiffsahrtsverbände und anderer interessierter Körperschaften die diesjährige Hauptversammlung des Bayerischen Kanalvereines statt, die vornehmlich der Beratung der Fragen des Ausbaues des bayerischen Wasserstraßennetzes gewidmet ist. Im Kelheimer Hafen wurde in Anwesenheit des Königs das 50. Schiff des Bayerischen Flotten auf den Namen des Königs Wilhelm II. von Württemberg getauft.

Ansprache des Königs Ludwig.

An den Taufakt schloß sich ein Mahl, bei welchem König Ludwig eine Ansprache hielt, in der er zunächst einen Rückblick auf die vor drei Jahren stattgefundene Kelheimer Jahreshundertfeier warf, an der der deutsche Kaiser und die Bundesfürsten teilgenommen hatten. Der König fuhr sodann fort: Es war ein selten schön verlaufenes Fest. Daß ein Jahr darauf der Krieg ausbrechen würde, hat niemand geahnt, aber das sollte und konnte auch damals jedermann wissen, daß, wenn das Deutsche Reich wieder in einen Krieg verwickelt werden sollte, das ganze Deutschland aufstehen und kämpfen wird. (Lebhafte Beifall.) Es ist ein großer Unterschied zwischen der Zeit der Jahre 1813/14 und dem hundert Jahre danach ausgebrochenen Krieg. Damals stand — das kann nicht geleugnet werden — der große Kaiser Napoleon der ganzen Welt gegenüber, und die ganze Welt hatte Monate gebraucht, um ihn niederzuwerfen. Jetzt steht das Deutsche Reich mit seinen Verbündeten, der österreichisch-ungarischen Monarchie, der Türkei und Bulgarien, nahezu der ganzen Welt gegenüber, und es ist klar, daß man in sechs Monaten damit nicht fertig werden kann. Überall haben wir gut und siegreich gekämpft, und ich freue mich, sagen zu können, daß, wo Bayern dabei waren, sie ihren alten Ruf bewahrt und befestigt, auch daß sie bei Freund und Feind einen guten Namen errungen haben, den guten Namen, den sie schon seit vielen Jahrhunderten führen. Wenn der Krieg auch lange und schwer ist, so ist das eben bei der Größe und der Zahl unserer Gegner nicht anders möglich.

Da unsere Feinde uns mit Woffengewalt nicht bezwingen können, wollen sie jetzt durch Hunger und Not uns dazu zwingen, einen schimpflichen Frieden zu schließen. Es ist die Aufgabe der Zurückgebliebenen, diese schwere Zeit der Prüfung über sich ergehen zu lassen. Sie erdulden ja doch immerhin noch viel,

viel weniger als jene, die vor dem Feinde stehen, besonders jene, die jetzt in Frankreich vor Verdun kämpfen, die schwersten Kämpfe, die in diesem Kriege zu bestehen sind. Wir müssen aushalten, wir müssen durchhalten! Das hat ja, und es kann wohl nicht anders sein, seine großen Schwierigkeiten, die Interessen der einzelnen Staaten und der einzelnen Bevölkerungskreise auszugleichen, aber es wird und muß gehen. Es gehört dazu besonders und vor allem Geduld und Ausdauer, es gehört dazu, daß man nicht den Mut sinken läßt, ebensowenig wie unsere vor dem Feind stehenden tapferen Kameraden. (Anhaltendes lebhaftes Bravo.)

Eine Lehre hat uns dieser große und schwere Krieg jedenfalls gebracht und das ist die, daß wir dafür sorgen müssen, daß wir in Zukunft ohne Hilfe von auswärts uns im Deutschen Reich allein ernähren können. Das ist nur möglich, wenn die Landwirtschaft gefördert wird, und die Landwirtschaft kann nur dadurch gefördert werden, wenn sie auch in ruhigen Zeiten einen Ertrag bringt und ihren Mann ernährt. Wie Sie wissen, betreibe ich seit langer Zeit die Landwirtschaft und kann aus eigener Erfahrung sagen: Wenn sie prosperieren soll, so muß sie intensiv betrieben werden.

Mit der Landwirtschaft allein ist es natürlich nicht getan. Auch die Industrie und der Handel müssen gedeihen. Was unsere Industrie in diesem Kriege geleistet hat, hätte niemand jemals für möglich gehalten. Abgeschnitten von der ganzen Welt, können wir nahezu alle Bedürfnisse der Industrie decken. Der Handel hat allerdings eine sehr schwere Zeit, denn er ist angewiesen auf das Reich und die verbündeten Staaten. Wir können nur wünschen, daß die alten und neuen Beziehungen zu unseren Verbündeten sich immer inniger und fruchtbringender gestalten.

Die Wasserstraßen.

Je größer ein in sich geeinigtes Wirtschaftsgebiet ist, desto vorteilhafter ist dies für Handel und Industrie. Aber ein Bindeglied brauchen wir für alle diese wirtschaftlichen Beziehungen, und nicht das geringste unter diesen Bindegliedern ist das, was unser Verein anstrebt. Er strebt an, daß die alte Wasserstraße neu belebt und daß sie verbunden wird. Durch ganz Deutschland zieht ein Gebirge, das den Süden vom Norden scheidet und nur durch wenige Flüsse durchbrochen ist, vom Rhein und von der Elbe. Es besteht die dringende Notwendigkeit, diesen nördlichen und südlichen Teil miteinander in nähere Verbindung zu bringen.

Der König besprach hierauf in eingehender sachkundiger Weise die einzelnen Kanalprojekte, besonders die zwei, die für Bayern die wichtigsten sind: Die Verbindung des Mains mit der Weser und des Rheins mit der Donau. Auf den alten Ludwig-Donau-Main-Kanal zurückkommend, fuhr der König fort: Daß diese Wasserstraße veraltet ist, ist nur natürlich. Ist es doch schon 70 Jahre her, seit sie gebaut wurde. Seitdem ist nichts oder nur wenig dafür geschehen. Was wir alle brauchen und wollen, das ist ein guter Großschiffahrtsweg. Wie er hergestellt wird, das steht noch nicht fest; aber das steht fest, daß bis Kelheim die Donau für den Großschiffahrtsweg hergerichtet wird, ebenso der Main bis Bamberg. Wenn sich die Herren der letzten Dezennien erinnern, so können Sie gewaltige Fortschritte erkennen, und ich gratuliere Ihnen, meine Herren, und auch mir selbst von ganzem Herzen. Ob ich die Vollendung des Kanals noch erleben werde, das weiß ich nicht, aber das hoffe ich noch zu erleben, daß der Main bis Bamberg von großen Schiffen befahren wird.

Vor ein paar Jahren war unsere Tagung in Ulm. Damals hat der König von Württemberg als erster Souverän der Sitzung des Kanalvereines beigewohnt. Darüber herrschte große Freude, nicht minder aber auch darüber, daß nunmehr Württemberg sich unseren Bestrebungen angeschlossen. Diese Bestrebungen haben sich weiter ausgedehnt, und wenn das Schiff, das wir heute auf den Namen des Königs Wilhelm II. von Württemberg getauft haben, die Donau hinauffährt, so deutet auch das auf eine gute Zukunft. Seien wir froh über das, was wir erreicht haben und fahren wir fort in unseren Bestrebungen, durch Hebung des Verkehrs und besonders der Wasserwege die Volkswirtschaft zu fördern. Der König schloß mit einem herzlichem Hoch auf den Kanalverein seine mit lebhaftem Beifall aufgenommene Ansprache.

Um 6 Uhr abends kehrte der König mit seiner Begleitung nach München zurück.

[Der Donauverkehr.] Mit der Befreiung des Donauweges von den Hindernissen, die ihm die Sperre durch Serbien bereitet hatte, hat eine starke Belebung der Transporte auf der unteren Donau eingesetzt. Im heurigen Jahre hält der rege Verkehr, unterstützt durch die günstigen Wasserhältnisse, unvermindert an, zumal sehr bedeutende Gütermengen, namentlich Getreide, zur Beförderung vorhanden sind. Die reiche Ernte, welche für das laufende Jahr erwartet wird und die regeren Handelsbeziehungen, die sich zwischen den Zentralmächten und ihren Balkanverbündeten entwickelt haben, dürften auch im weiteren Verlaufe der Kampagne dem Donauverkehre zugute kommen. Seine Abwicklung nimmt die Dampfer und Schlepper der Schiffahrtsunternehmungen voll in Anspruch. Die geschaffene Zentraltransportleitung hat beinahe sämtlich den Schiffspark der österreichischen und der ungarischen Donaugesellschaften gemietet, so daß die von den letzteren eingehobenen Frachtgebühren an die Zentralstelle abgeführt werden. Auf der oberen Donau ist der Güterverkehr wesentlich geringer, denn das Schwergewicht des Verkehrs ist in der Abwicklung der Transporte auf der unteren Donau gelegen.

Mitteleuropäische Wasserstraßen.

Auf der Münchener Tagung begründete Professor De L-w ein (Wien) den Ausbau eines mitteleuropäischen Wasserstraßennetzes in folgender Weise:

Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes in den verfloßenen fünfzig Jahren ist nicht dem Zufall oder dem Zufließen des großen Kapitals zuzuschreiben, sondern die Konsequenz von Ursache und Wirkung in unserer wirtschaftlichen Entwicklung, somit eines wirtschaftlichen Entwicklungsgegesetzes, das auf die berechnete Forderung nach fortgesetzter Verbilligung der Tarife für den Transport der Güter und Reisenden gegründet ist. Die alten Kanäle in ihren bescheidenen und verschiedenen Ausmaßen konnten die Konkurrenz mit den Eisenbahnen nicht mehr aufnehmen, verloren daher auch jede Bedeutung im großen Gütertransport. Die preußische Regierung hat die neue, moderne Wasserstraße begründet. Die Ausmaße in den Bauwerken der künstlichen Wasserstraßen gestatten den Verkehr von Booten mit 600 bis 1000 Tonnen Ladung. Schon bei den 600 Tonnen-Booten wird eine Ersparnis von 40 Prozent der Transportkosten der großen Bahnen erreicht, die sich bei größerer Ladefähigkeit noch weiter ermäßigt. Damit ist die moderne Wasserstraße ein gleichberechtigter Faktor im großen Transportgeschäft geworden. Beweis dessen, daß ihr Anteil in der Beförderung aller Güter im Deutschen Reich auf 24 Prozent gestiegen ist. Sie muß sich daher nach dem gleichen wirtschaftlichen Entwicklungsgegesetz innerhalb der durch die Technik des Betriebes gezogenen Grenzen ebenso weiter entwickeln wie die Eisenbahnen. Die Staaten, die gegen dieses Wirtschaftsgegesetz sündigen wollten, werden dann in ihrer wirtschaftlichen Entwicklung zurückbleiben und das Schicksal jener Staaten teilen, die sich, allenfalls auf eine extreme Schutzzollpolitik gestützt, selbst von jedem Wettbewerb am europäischen Markt ausgeschlossen haben.

Die Wasserstraßen haben den Eisenbahnen gegenüber mancherlei Nachteile, dagegen den unbestreitbaren Vorteil der um 40 bis 50 Prozent billigeren Transportkosten. Es tritt dadurch eine sinngemäße Teilung im Transport der Güter ein, eine Entlastung der Eisenbahnen von den wenig oder gar nicht lohnenden Massengütern, dagegen die Möglichkeit der Schaffung neuer Industrien, eine Verbilligung der Produktionskosten und eine Erweiterung der Absatzgebiete. Nach der deutschen Verkehrsstatistik war die mittlere Transportdistanz der beförderten Tonnen 110 bis 115 Kilometer, auf den Wasserstraßen 300 Kilometer. Das alte Schlagwort von einer Konkurrenz sollte den richtigen Ausdruck finden: Beide Verkehrsmittel sind in der Zukunft berufen, sich als Mitthelfer am Weltmarkt gegenseitig zu unterstützen und zu ergänzen, nicht aber zu bekämpfen. Unsere Wirtschaftspolitik muß nach dem Kriege auf das Ziel gerichtet sein, alle produktiven Kräfte zur höchsten Leistung zu entwickeln. In diesem Streben sind dann auch die Transportkosten ein maßgebender Faktor geworden. Der Ausbau eines mitteleuropäischen Wasserstraßennetzes soll uns auch von der Seemacht Englands unabhängig machen und uns den Absatz nach Gebieten ermöglichen, die bis nun von der Seemacht Englands beherrscht wurden.

Die wichtigsten Linien dieses mitteleuropäischen Wasserstraßennetzes sind:

1. der Mittelhandkanal, der die in die Nord- und Ostsee ausmündenden schiffbaren Ströme vom Rhein bis zur Weichsel verbinden soll;
2. die schiffbare Verbindung der Nord- und Ostseehäfen mittelst des Donau-Ober-Kanals mit der Donau und dem Schwarzen Meere;
3. eine schiffbare Verbindung des Rheins durch die Kanalisierung des Mains und durch den Bau eines neuen Ludwigkanals bis zur Donau und zum

Schwarzen Meere. In dieses große Netz der Hauptarterien von West nach Ost und von Nord nach Südost fügen sich dann ein: 4. der Rhein mit dem Anschluß an den Dortmund-Ems-Kanal im Norden und nach Kanalisierung der Strecke von Basel bis Schaffhausen die Verbindung bis zum Bodensee im Süden; 5. die Fortsetzung von der Weser mittelst der Fulda oder Berra bis an den Main und an die Donau und bis München; 6. die Elbe im Anschluß an die in der Kanalisation schon begriffenen Strecken der österreichischen Elbe und Moldau in Prag; 7. die Oder, die schon erwähnt wurde; 8. die Weichsel im Anschluß an die Fortsetzung des Donau-Ober-Kanals bis Aralan; 9. die Fortsetzung des Donau-Ober-Weichsel-Kanals bis an den Dnjepr; 10. die Kanalisierung der Save, einerseits im Anschluß an die Donau durch einen Kanal von Bukovar nach Samac, andererseits mittelst der zu kanalisierenden Kulpa und eines Kanals nach Fiume zum Anschluß an die Adria; 11. endlich eine Wasserstraße von Semendria an der Donau durch das Morava- und Wardartal bis Saloniki am Ägäischen Meere.

Bayern und die Wasserstraßen.

(Telegramm der „Neuen Freien Presse“.)

München, 19. Juni.

In Gegenwart des Königs fand hier unter zahlreicher Beteiligung von Vertretern der Handelskammern, Schiffahrtsverbände und anderer interessierter Körperschaften die diesjährige Hauptversammlung des Bayerischen Kanalvereines statt, die vornehmlich der Beratung der Fragen des Ausbaues des bayerischen Wasserstraßennetzes gewidmet ist. Die Ansprache des Königs Ludwig von Bayern wurde bereits mitgeteilt. Die Diskussion über die bestehenden Wasserstraßenpläne und die Haltung Bayerns zu denselben bewegte sich in den folgenden Grundlinien:

Der Vorsitzende des Kanalvereines Geheimrat Doktor v. Schuh, früherer Oberbürgermeister von Nürnberg, betonte in seiner Begrüßungsansprache, daß die jahrzehntelangen Arbeiten des Kanalvereines für die bayerischen Wasserstraßen nunmehr zum Ziele zu führen begonnen haben. Hauptsächlich habe hierzu der gegenwärtige Krieg beigetragen, in dessen Verlauf die mitteleuropäischen Völker, nachdem sie vom Seeverkehr abgesperrt waren, die Nachteile des Mangels zeitgemäßer Wasserstraßen am eigenen Leibe erfahren mußten. Die Wasserstraßen dienten eben nicht nur Werken des Friedens, sondern auch der Macht und der Sicherheit der Völker im Kriege. Dies gelte besonders von der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße, wie dies auch der Reichskanzler in einem Schreiben an den Verein rückhaltlos anerkannt hat.

Der Geschäftsführer des Vereines Steller sprach sodann ausführlich über die die Auswahl unter den Wasserstraßenplänen bedingende Notwendigkeit, daß wir in Zukunft eine ergiebige, alle Möglichkeiten ausnützende Ausgleichungs- und Ergänzungswirtschaft innerhalb Deutschlands pflegen müßten. Es seien durchgehende Großschiffahrtsstraßen einerseits zwischen dem Westen und dem Osten, andererseits zwischen dem Nordwesten und dem Südosten erforderlich. Dringliche Aufgaben bildeten somit die Ergänzung des Mittellandkanals durch das noch fehlende Stück Leine-Elbe und der Ausbau eines Main-Donau-Kanals in Verbindung mit dem von der bayerischen Staatsregierung schon zugesagten Ausbau der Großschiffahrtsstraße im Maintale. Ein zweites Merkmal der Dringlichkeit beruhe in der Erkenntnis, daß Deutschland in Zukunft seinen außereuropäischen Verkehr nicht auf die westlichen Wasserwege beschränken dürfe. Der dafür in Betracht kommende einzige Weg sei aber die Donau, die im Osten durch einen Donau-Ober-, im Westen durch einen Rhein-Main-Donau-Kanal für die Großschiffahrt nach ausreichend geklärten Plänen verbunden werden könne. Ersteres Werk sei eine österreichische Sache, letzteres nach der Erklärung des Vereinsvorstandes, die zu dem bekannten Bescheide des Reichskanzlers Anlaß gegeben habe, nach den in diesem Kriege gemachten Erfahrungen eine der wichtigsten Aufgaben des Deutschen Reiches. Unter Hinweis auf die Bestrebungen zu einer mitteleuropäischen wirtschaftlichen Gemeinschaft nach dem Kriege betonte Redner, daß man hiebei darin einig sei, daß eine von Nordwesten nach Südosten führende Großverkehrsstraße eines der wirksamsten Mittel sein werde, um im Kriege das Deutsche Reich gegen völlige Absperrung seines Handels mit außereuropäischen Gebieten zu sichern und im Frieden das mitteleuropäische Wirtschaftsleben in erwünschter Weise zu fördern, die Volkskräfte der heute verbündeten mitteleuropäischen Reiche durch Anregung lebhafter Wechselbeziehungen zur höchstmöglichen Entfaltung zu bringen, ihre Gemeinschaft immer inniger zu gestalten und damit auch die Formen und die Fügung der Gemeinschaft ohne irgendwelchen Zwang staatsrechtlicher oder wirtschaftlicher Art, vielmehr in stetiger sorgfamer Anpassung an die gegebenen staatlichen, klimatisch und orographisch wirtschaftlichen und ethisch kulturellen Verhältnisse der beteiligten Länder weiter zu entwickeln. Der neu zu schaffende Verkehrsweg werde seinen Scheitelpunkt in Bayern haben. Staatliche Vorarbeiten für die neue Prüfung aller Pläne und wirtschaftlichen Untersuchungen seien in Bayern im Gange, und der Minister des Innern werde dem Landtag in einer Denkschrift ein festumrissenes allgemeines Bauprogramm vorlegen, das Verkehrsministerium gleichfalls eine Denkschrift. Zur Erfüllung der kommenden großen Friedensaufgaben werden der Staat und das Reich zusammen wirken müssen und bei dem gemeinschaftlichen Interesse wird auch die Aufbringung der Kosten zugleich Staats- und Reichs-sache sein.

Stadtbaurat Flintsch (Passau) sprach sodann über die Beseitigung der Fahrtsschwierigkeiten in der Donaustrecke zwischen Regensburg und Passau durch zwei zu errichtende Stauwerke und über die Gewinnung von elektrischer Kraft durch Benutzung des Aufstauwassers.

(Betriebsgesellschaft der orientalischen Eisenbahnen.) In der gestern in Wien stattgehabten Sitzung des Verwaltungsrates wurde die Bilanz für das Jahr 1915 vorgelegt, die einschließlich des Vortrages von 1,325,715 Franken und nach Rückstellung eines Betrages von 3,500,000 Franken für Kursverluste und Nachtragsarbeiten einen Gewinnsaldo von 5,941,215 Franken (gegen 3,945,715 Franken des Vorjahres) aufweist. In diesen Einnahmenciffern sind die Forderungen nicht mitberücksichtigt, die der Gesellschaft aus dem Titel provisorischer Betriebsentziehung zustehen, dagegen namhafte Beträge für Militärtransporte, deren Gebühren gestundet sind. Der Verwaltungsrat hat beschlossen, der am 26. Juli d. J. in Konstantinopel stattfindenden Generalversammlung mit Rücksicht auf die außerordentlichen Verhältnisse zu beantragen, vom Reingewinn in der Höhe von 4,615,500 Franken wie im letzten Jahre eine Dividende von fünf Prozent zu verteilen und den nach Bestreitung der statutenmäßigen Tantieme zuzüglich des Gewinnvortrages vom Vorjahre verbleibenden Rest von 3,229,665 Franken auf neue Rechnung vorzutragen. Es entfällt daher auf eine Aktie $1\frac{1}{10}$ türkische Pfund. Die Einlösung des Coupons wird den gegenwärtigen Kursverhältnissen entsprechend erfolgen: in Oesterreich-Ungarn mit K. 31.75, in Deutschland mit Mark 22.25, in der Schweiz mit 22 Schweizer Franken und in der Türkei mit 110 Piastern türkischer Währung. Die Verwaltung hat den Bericht der Direktion über die in Sofia geführte Verhandlung wegen Entschädigung der Gesellschaft für die erfolgte Entziehung des Betriebsrechtes auf der Linie Svilengrad-Debagatsch entgegengenommen. Als Ergebnis einer eingehenden Debatte wurde der Beschluß gefaßt, das Exekutivkomitee der Verwaltung mit der weiteren Verfolgung der Angelegenheit zu betrauen. Der Vorsitzende Geheimer Rat Dr. R. Sieghart widmete dem zu Beginn dieses Jahres verstorbenen Verwaltungsratsmitglied Herrn Ulrich Groß, welcher von 1899 bis 1913 die Geschäfte der Gesellschaft in Konstantinopel als erster Direktor geführt hat, einen tief empfundenen Nachruf. An Stelle des Verstorbenen wurde Dr. Hanns Eicher von der Schweizerischen Kreditanstalt in Zürich kooptiert.

Die europäische Donaukommission.

Der Weltkrieg, der die Absperrung der Dardanellen herbeiführte, hat auch die Einstellung jeder aufmännischen Schifffahrt auf dem einzig schiffbaren Sulina-Arm der Donau verursacht. Unter diesem Umstande hat besonders auch, wie der Bukarester „Steagul“ schreibt, die Europäische Donaukommission zu Leiden gehabt, deren Einkommen sich

beinahe ausschließlich aus den Taxen zusammensetzt, welche die beladenen Fahrzeuge bei der Ein- und Ausfahrt in den Sulina-Arm entrichten. Seit zwei Jahren, von 1914 an, sind die Einkünfte dieser Kommission gleich Null. Sie hat nicht nur ihre sämtlichen Reserven verbraucht, um den Ausgaben nachzukommen, sondern sie hat auch zu Anleihen Zuflucht nehmen müssen. Gegenwärtig schuldet die Kommission 3.200.000 Lei, die zu gleichen Theilen auf die in ihr vertretenen acht Staaten vertheilt wurden, so daß auf jeden ein Betrag von 400.000 Lei entfällt. England, Oesterreich-Ungarn, Frankreich und Italien haben ihre Raten voll bezahlt, Deutschland seinen Antheil zur Hälfte, während Rußland und die Türkei bisher nichts beigetragen haben. In Folge dieses Zustandes hat Rumänien, das doch an dem guten Funktioniren der Kommission am meisten interessiert ist, nicht nur seinen eigenen Beitrag geleistet, sondern auch die durch Nichtantheilnahme der übrigen Staaten verursachte Lücke gedeckt. Aber die Störung der finanziellen Situation der Kommission hat auch anderweitige Einwirkungen gehabt. Tagtäglich versandet das Flußbett immer mehr. Das macht eine fortwährende Ausbaggerung nothwendig. Diese Operation kann jedoch heutzutage, des Kohlenmangels wegen, nicht vorgenommen werden, und es ist leicht zu begreifen, welches Uebel aus der Unmöglichkeit, das Donaubeet zu baggern, für die Schifffahrt erwächst oder noch erwachsen wird. Fahrzeuge von großer Leistungsfähigkeit werden nicht mehr in die Sulina-mündung einfahren können, da der Fluß versandet ist und selbst nach Wiedereröffnung der Dardanellen würde diese Eventualität offenbar dem rumänischen Handel gewaltige Schäden zufügen.

Die Kriegsgewinne der fremden Schiffahrt.

England.

Es wäre verwunderlich, wenn ein Land wie England, dessen Lebensnerv auf das engste mit der Schiffahrt verwachsen ist, in dem gewaltigen Krieg, in dem wir noch stehen, nicht auf dem Gebiete der Seefahrt erhebliche Verluste erleiden würde. Daß es dies fühlt, geht deutlich aus den Stimmen hervor, die sich in letzter Zeit erheben haben und die namentlich erkennen lassen, daß es mit der „Beherrschung der Meere“, auf die sich England bei Erörterung etwaiger Friedensbedingungen gern etwas zugute tut, gerade in wirtschaftlicher Beziehung nicht weit her ist. Auch die Verluste, die der U-Bootkrieg der englischen Schiffahrt verursacht hat, sind drüber bitter empfinden worden. Troz alledem wäre es kurzschichtig, wenn wir uns nicht darüber klar werden wollten, daß diese Wirkungen mehr die quantitative Wirksamkeit der englischen Handelsflotte, weniger aber die finanzielle Lage der britischen Reedereien beeinflusst hat. Schon die Tatsache, daß die englische Regierung etwa die Hälfte der eigenen Handelsflotte für Kriegszwecke beansprucht hat, bedeutet eine recht ergiebige Gewinnssicherung für die Schiffunternehmungen. Die den Reedereien dafür gezahlten Entschädigungen betragen im Jahre 1915 für gewöhnliche Frachtdampfer, je nach Größe, 11 bis 14 Schilling für die Brutto-Registertonne im Monat. Andererseits stehen den meist durch Versicherung gedeckten Schiffsverlusten ganz ungeheure Einnahmen aus den teils phantastischen Frachten des verbliebenen Teils der englischen Handelsflotte gegenüber. Die Höhe der Versicherungsprämien, die gewiß auch zeitweise recht hoch waren, tut der sonst sehr guten Lage der britischen Reederei wenig Eintrag, da z. B. die Prämien in England nicht viel höher sind als in den neutralen Ländern, weil die englische Regierung rechtzeitig für eine Niedrighaltung der Prämien mit eigenen Mitteln gesorgt hat.

Unter diesen Umständen ist es nicht zu verwundern, wenn die Gewinne, die die englischen Reedereien im Jahre 1915 erzielt haben, gewaltige Summen erreichen und bei vielen Gesellschaften selbst die Ergebnisse der hervorragendsten Schiffahrtsjahre früherer Jahrzehnte weit übertreffen. Ein besonders lehrreiches Beispiel hierfür bietet der Abschluß der White-Star-Linie. Die Gesellschaft weist in ihrer Bilanz für das Jahr 1915 einen Gewinn von 1,8 Millionen £ = rund 37 Millionen Mark auf gegen nicht ganz 800 000 £ im Jahre 1914 und 1,08 Millionen £ in dem guten Schiffahrtsjahre 1913. Nun sind aber von der letztjährigen Gewinnziffer schon im Vorwege die von der Gesellschaft zu entrichtende Kriegsgewinnsteuer und verschiedene andere Verpflichtungen in Abzug gebracht worden. Unter Einfluß der genannten Steuer, die nach dem englischen Kriegsgewinnsteuergesetz 60 % des Gesamtgewinnes beträgt, würde der Reingewinn des vorigen Jahres somit nicht weniger als 59,3 Millionen Mark betragen. Dieser berechnete Gesamtgewinn entspricht einem Satz von 137 Mark für die Brutto-Registertonne der 432 294 Tons großen Flotte der Gesellschaft. Einen derartig hohen Gewinn hat die White-Star-Linie in den bisherigen Jahren ihrer Existenz niemals erzielt; selbst in ausgeprägten Hochkonjunkturzeiten, wie im Jahre 1900, sind nur 89,30 Mark auf die Tonne erzielt worden, während der niedrigste Satz sich gar nur auf 16,40 Mark (1908) belief. Ähnlich gute Ergebnisse lassen die Abschlüsse der London and Northern Steamship Co. und der großen Reedereifirma Frederick Leyland & Co.

erkennen. Die erstgenannte Gesellschaft beispielsweise hat in ihrem Geschäftsjahre 1915 bis 1916 bei einem Kapital von 300 000 £ nicht weniger als 657 186 £ an Gewinn erzielt gegen 200 129 £ im vorhergehenden Jahre. Für Abschreibungen und Rücklagen sind 276 000 £ verwandt worden. Die Dividende wurde auf 25 % festgesetzt. Frederick Leyland & Co., die über ein Kapital von 2,6 Millionen £ verfügen, konnten nach vorheriger Zurückstellung der Kriegsgewinnsteuer und nach Rückzahlung einer Anleihe von 310 000 £ noch einen Gewinn von 1,44 Millionen £ hereinbringen. Sie haben die Besitzer ihrer Stammaktien mit einer Dividende von 24 1/2 % beglückt. Von den sonstigen in letzter Zeit veröffentlichten Abschlüssen mögen hier noch diejenigen der China Mutual Steam Navigation Co., der Pool Steamship Co., der Moor-Linie und der Cairn-Linie erwähnt werden, die im Jahre 1915 sämtlich einen Gewinn aufzuweisen haben, der ihr Aktienkapital, und zwar zum Teil sogar sehr bedeutend, übersteigt. So hat die Pool Steamship Co., die über ein Aktienkapital von 375 000 £ verfügt, nicht weniger als 597 584 £ an Reingewinn erzielt.

Daß die Gesamtheit der englischen Reederei in finanziell günstiger Lage ist, ergibt sich auch schon daraus, daß nach einer Uebersicht in der deutschen nautischen Zeitschrift „Ganfa“ (Nr. 16 vom 15. April 1916) 23 Trampreedereien für das Jahr 1915 bei einem Aktienkapital von rund 74 1/6 Millionen Mark eine Durchschnittsdividende von 21,6 % gegen 10,4 % im Vorjahre verteilten und gleichzeitig 40,7 Millionen Mark an Abschreibungen zurückstellen konnten, gegen rund 7 Millionen M. im Jahre 1914. Zahlen, die keiner weiteren Erläuterung bedürfen.

Die Klugheit gebietet, die Lage der fremden Schiffahrt, namentlich auch in England, ins Auge zu fassen, wenn man sich über diejenigen Aufgaben unterhält, die der deutschen Schiffahrt für die Zukunft gestellt sind. Hoffentlich findet diese Notwendigkeit im Interesse unserer Schiffahrt gebührende Berücksichtigung.

Das kostspielige Reisen in Oesterreich.

Wir erhalten aus Desertrreisen die folgende Zuschrift: „Ich möchte Ihre Aufmerksamkeit auf folgenden Umstand lenken: Nach dem Kriege wird es allgemein heißen, ein guter Patriot geht innerhalb Oesterreichs auf Reisen und Sommerfrischen. Ich kenne den größten Teil Europas, kann aber nur wiederholen, daß das Reisen in Oesterreich viel teurer ist als in einem anderen Lande. In Dalmatien reiste ich teurer als in den teuersten Gegenden der Schweiz, in Meran und Karlsbad ist es bedeutend teurer als in anderen Kurorten. Aber Niederösterreich leistet sich das meiste. Wenn man in Orten, wie in Weissenbach a. d. T., ein Zimmer für zwei Personen in einem kleinen Hause (wenn auch wohnlich und sauber) mit K. 6 bezahlen muß, so ist das wohl ein Drittel mehr als in einem Orte wie Interlaken, Nagaz u. a. Das Essen (Fleisch ungenießbar für normale Zeiten) in einem kleinen Dorfwirtshaus in Bernitz kostet mehr als in einem Wiener Restaurant. Unter solchen Umständen kommt nicht nur der Ausflug zu teuer, sondern man nimmt sich vor, sein Geld lieber in die Schweiz zu tragen, wo selbst in Kriegzeiten alles im Vergleich zu unseren Verhältnissen billiger genannt werden kann.“

Eine Transaktion in Elbeschiffahrtsaktien.

Verkauf der Aktienmehrheit der Deutsch-Oesterr. Dampfschiffahrts-A.-G. an ein österreichisches Großunternehmen.

Die Privatschiffer-Transportgenossenschaft in Alten hat ihren Besitzstand an Aktien der Deutsch-Oesterr. Dampfschiffahrts-A.-G. in Magdeburg an eine österreichische Großunternehmung verkauft. Die „Magdeb. Btg.“ berichtet darüber: Auf der Tagesordnung einer außerordentlichen Generalversammlung der Privatschiffer-Transportgenossenschaft stand die Beschlussfassung über den Verkauf des Besitzstandes an Aktien der Deutsch-Oesterr. Dampfschiffahrts-Aktien-Gesellschaft. Der Vorsitzende führte aus, daß die andauernd ungünstige Lage der Schifffahrt, wie sie insbesondere durch den Krieg verursacht sei, den Verkauf der Aktien ratsam erscheinen lasse. Zwei Firmen hätten hierfür günstige Angebote gemacht. Der Besitzstand der Gesellschaft an Aktien betrage 1008 Stück, die einen bilanzmäßigen Wert von 1.107.308 Mark haben. Dieser Betrag soll nach den Angeboten der beiden Firmen voll gezahlt werden. Nach längerer Besprechung wurde fast einstimmig beschlossen, das Angebot einer österreichischen Großunternehmung, über die nähere Angaben nicht gemacht wurden, anzunehmen, da auf diese Weise der Privatschiffahrt größere Aussicht für Beschäftigung ihrer Rähne gewährt werde. Das von der Versammlung nicht angenommene Angebot ging von einer Magdeburger Großbank aus.

Die Betriebsmittel der Deutsch-Oesterr. Dampfschiffahrts-Gesellschaft waren vom 1. Jänner 1907 bis Ende 1912 an die Vereinigte Elbeschiffahrts-Gesellschaft A.-G. zu Dresden verpachtet. Ab 1. Jänner 1913 hatte die Gesellschaft den eigenen Betrieb wieder aufgenommen, nachdem sie die Betriebsmittel der „Elbe“-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Hamburg in Pacht genommen hatte. Das freundschaftliche Verhältnis zu der früheren Betriebspächterin (Vereinigte Elbeschiffahrts-Gesellschaft) ist in Form eines Vertrages, der das gemeinsame Schleppegeschäft regelt, zustande gekommen. Das Aktienkapital der Deutsch-Oesterr. Dampfschiffahrts-Gesellschaft beträgt zwei Millionen Mark, wovon etwas über die Hälfte im Besitze der Privatschiffer-Transportgenossenschaft sich befand, die nun diesen Aktienbesitz an ein österreichisches Unternehmen verkaufte. Es liegt, wie das „Prager Tagblatt“ schreibt, die Vermutung nahe, daß die Aktien in das Eigentum der Vereinigten Elbeschiffahrts-Gesellschaft übergegangen sind. Die Deutsch-Oesterr. Dampfschiffahrts-Gesellschaft hatte in den Jahren 1913 und 1914 keine Dividenden verteilt. In den Jahren 1905 bis 1912 wurden je 6 Prozent ausgeschüttet, welcher Dividendensatz von der Vereinigten Dampfschiffahrts-Gesellschaft während der oben erwähnten Pachtzeit garantiert war.

* Durchlaufende Wagen im Balkanzug über Wien. In dem vom Berlin-Anhalter Bahnhof über Dresden—Wien—Budapest nach Konstantinopel und zurück verkehrenden Balkanzuge wurden bisher außer dem Schlafwagen Berlin—Konstantinopel nur ein durchlaufender Wagen erster und zweiter Klasse zwischen Berlin und

Belgrad geführt. Dieser letztere Wagen wird im Interesse der tunlichsten Förderung und Erleichterung des stetig zunehmenden Reiseverkehrs von Dresden und Wien nach dem Balkan von nun an über Belgrad hinaus bis und von Sofia weitergeführt.

Der Verkehr als Weltheilmittel.

Von einem Reichsdeutschen.

Was ein Krieg ohne gleichen zerstört hat, wird ein Verkehr ohne gleichen wieder herzustellen haben. Was zwei Jahre eines beispiellosen Weltkampfes niederrissen — wenige Jahre segensvollen Welthandels müssen es wieder aufbauen!

Unser Verkehrsweisen ist vor die größte Aufgabe gestellt, die es jemals in der Geschichte des Wirtschaftslebens zu erfüllen hatte!

Verkehr und Wirtschaftsleben sind im Grunde von je eins gewesen. Was den Blutumlauf im Staatskörper bewirkt und sein Leben erhält, seine Kräfte bewahrt und steigert, das ist eben der Verkehr. Dabei ist die gewohnte Unterscheidung zwischen Handels- und Reiseverkehr, ist sogar die Unterscheidung zwischen Personen- und Güterverkehr nur bis zu einem gewissen Grade berechtigt; nur insoweit, als das eine oder das andre Interesse das vorwiegende ist. Denn im Grunde ist ein Gütertausch ohne einen vorangegangenen und gelegentlich auch begleitenden Personenaustausch nicht denkbar, wie ein bloßes Reisen ohne irgendwelche Anknüpfung von Handelsbeziehungen doch wohl nur vereinzelt vorkommen dürfte. Die Fremden, die aus mannigfachen Gründen zu uns kommen, bleiben dem Wirken unsrer Industrie, bleiben dem Schaffen unsres Gewerbes, dem Gestalten unsrer Kunst nicht fremd. Wenn sie nicht gerade allzu stumpfen Auges unter uns wandeln — und wer der empfänglichen Sinne bar ist, der pflegt gewöhnlich nicht zu reisen —, dann gewahren sie alsbald, was unsre Arbeit Eigenartiges, Zweckmäßiges, Brauchbares schafft, was bei uns billiger, solider, besser, in anmutenderer Form zu haben ist. Was sie von uns heimbringen, das wirkt dort wie ein vorgeschobenes, ins Ausland verpflanztes Schaufenster. Mehr oder minder wird so fast jeder Reisende, ohne es zu wissen und zu wollen, zum unbezahlten, nein, zum selbst zahlenden Handlungsreisenden für unsre guten Geschäfte.

Und wie folgt erst da draußen der Handel unsrer Flagge — auch der Flagge der Vergnügungsdampfer! Wer die nun bald fünf- undzwanzigjährige, durch den Krieg jäh abgerissene Geschichte der von der Hamburg-Amerika-Linie eingeführten Gesellschaftsreisen großen Stils aufmerksam verfolgte, wird schnell erkannt haben, wie das, was als eitel Lust und

Vergnügen ausgefät wurde, als wirtschaftlicher Vorteil gereift ist und als Gewinn für den deutschen Handel eingeheimst wurde. Sicherem, schnell erfassenden Blickes haben die Industriellen, die Kaufleute, die Landwirte unter den Tausenden mit dem natürlichen Interesse für die Dinge ihres Faches erkannt, wo eine Anknüpfung Nutzen versprach, wo man die fremden Erzeugnisse förderlich und fruchtbringend gebrauchen, wo man für die eigenen Erzeugnisse einen guten Markt finden konnte. Den Ostindienfahrten, den Nordlandreisen, den Westindienwanderungen folgten unmittelbar erhebliche Steigerungen des Handels mit jenen Gebieten. Wenn der deutsche Absatz nach Schweden und Norwegen sich vervielfachte, wenn der Gütertausch mit Ost und West jährlich um Millionen zunahm, so war das zum großen Teil eine Frucht der Vergnügungs- und Gesellschaftsreisen. So war denn bei der Geschäftsreise von je das Vergnügen ein angenehmes Nebenprodukt, und bei der Gesellschafts- und Vergnügungsreise war der Gewinn für unser Wirtschaftsleben die nützliche Begleiterscheinung.

So war's bisher!

Künftig wird die Ernte der deutschen Volkswirtschaft auf dem Felde des Verkehrs eine viel reichere, wird die Verschönerung von Geschäfts- und Vergnügungsreise eine viel innigere werden müssen.

Es liegt nun einmal in der Natur oder richtiger in der Annatur der Kriegszeit, daß unter ihrer Herrschaft die Welt in das Zeichen der Verkehrsstörung trat. Aber sie hemmt, sie verzögert den Verkehr nur, sie kann ihn nicht übersflüssig machen oder auslöschen. Ein ungeheures Staubecken bildet die Verkehrswelt jetzt, ein Staubecken, das seit bald zwei Jahren immer höher anwächst. Deffnet einmal der Friede die Schleusen, dann wird die Flut des Reise- und des Warenverkehrs in mächtigen, breiten Bogen über die Lande sich ergießen. Der bis zur Unerträglichkeit gesteigerte Warenhunger wird dann mit aller Macht sich geltend machen, er wird sich hüben und drüben auf die vollen Magazine stürzen, und die Transportgesellschaften, die Eisenbahnen, die deutschen Dampfer werden auch bei erhöhten Frachten dem Ansturm kaum genügen können. Arzneistoffe, Chemikalien, Farben, Bekwaren, wie vielerlei Werkzeuge, Maschinen wird Amerika, wird das europäische, selbst das feindliche Ausland von Deutschland heischen, und wir anderseits werden unsre

[Keine Dividende der Aspangbahn.] In der gestern abgehaltenen Generalversammlung der Eisenbahn Wien-Aspang wurde beschlossen, den Gewinn des Jahres 1915, der nach Zurechnung des Vortrages 22 Millionen Kronen beträgt, abermals auf neue Rechnung vorzutragen. Der Reingewinn ist heuer um 17 Millionen Kronen höher als im Vorjahre, wo er nur 343.000 K. betrug. Gleichwohl wird von der Bezahlung einer Dividende Abstand genommen

und der ganze Gewinn vorgetragen. Die Eisenbahn Wien-Aspang befindet sich nämlich, da die Aktien zum größten Teile im Besitze belgischer Untertanen sind, unter staatlicher Überwachung und deshalb ist eine Dividendenzahlung während des Krieges ausgeschlossen.

Die drohende Verkehrsverteuerung.

Tarifpolitik auf Umwegen.

„Wo alles liebt, kann Karl allein nicht hassen“, sagen sich die Verkehrsgesellschaften und wollen sich von der allgemeinen Verteuerungspolitik nicht ausschließen. Sie wagen von neuem den Versuch, ob sie nicht besser fahren könnten, wenn die Groß-Berliner teurerer fahren.

Vor Jahresfrist ist dies Begehren der Großen Berliner Straßenbahngesellschaft vom Zweckverband glatt abgelehnt worden. Jetzt hat man nun, wie schon im gestrigen Abendblatt kurz gemeldet, die Sache etwas anders einzufädeln gesucht. Man hat die Omnibus-A. G. vorgeschickt, die vom Zweckverband die Zustimmung für Erhöhung ihrer Tarife erbitten sollte. An und für sich untersteht die Omnibus-A. G. gar nicht dem Zweckverbande; da sie aber ihre Tarife nicht gut erhöhen kann, wenn es nicht gleichzeitig die Große Berliner Straßenbahngesellschaft und die Hochbahngesellschaft auch tun, so bedeutet die bescheidene Anfrage der Berliner Omnibusgesellschaft weiter nichts als die Zustimmung zu einer Tarifierhöhung dieser beiden Gesellschaften. Die Omnibusgesellschaft, die mit sehr teuren Futterkosten zu rechnen hat und der fast der ganze Autobusverkehr genommen worden ist, soll ihre Forderung damit begründet haben, daß sie täglich 6000 Mark zusehe. Nun befindet sich der größte Teil der Aktien der Omnibusgesellschaft in dem Besitze der Großen Berliner Straßenbahn und der Hochbahngesellschaft. Die Große Berliner Straßenbahn hat trotz des Krieges sehr günstig abgeschnitten, und auch der Hochbahngesellschaft ist es leidlich gegangen. Wenn der Zweckverband — und hoffentlich hat die Vollversammlung, und nicht nur der Verbandsausschuß hier mitzureden — die Wünsche der Omnibusgesellschaft erfüllen wollte, so müßten naturgemäß auch die Tarife der Straßenbahn- und Hochbahngesellschaft eine entsprechende Steigerung erfahren. Beide Gesellschaften wollen sich gerade jetzt zur Kriegszeit nicht etwa mit kleinen Erhöhungen begnügen, sondern es würde eine Verteuerung von 50 v. H. eintreten. Selbstverständlich würde auch der Staat nicht zögern, alsbald die Stadtbahn- und Vororttarife noch vor der Elektrifizierung dementsprechend zu gestalten.

Man wird sich vielleicht wundern, daß der Zweckverbands-Ausschuß nicht von vornherein ein derartiges Unsinnen abgelehnt hat, aber man hat schon hinter den Kulissen ganz gut vorgearbeitet. Man suchte gewissen Kreisen in den Vororten die geplante, durchaus nicht gering gedachte Erhöhung dadurch schmachthaft zu machen, daß man sie auf die erhöhten Abgaben hinwies, die aus dem größeren Profit der Verkehrsgesellschaften dem Sädel der einzelnen Gemeinden zuschießen würden. Wenn manche Vorortvertreter sich dadurch locken ließen, so wäre das sehr bedauerlich. Eine Verteuerung des Verkehrs, wie sie die Verkehrsgesellschaften planen, wäre eine außerordentlich starke Belastung der gewerblichen Bevölkerung von ganz Groß-Berlin. Sie würde zahlreiche Vorortbewohner ebenso schädigen wie die Berliner selber. Die Verhältnisse liegen heute genau so wie vor einem Jahre, als das Verlangen der Großen Berliner Straßenbahn, den Verkehr zu verteuern, rundweg abgelehnt wurde. Wenn der Zweckverband und diejenigen, die dazu da sind, ihn zum wohlverstandenen Nutzen von Groß-Berlin zu leiten, wirklich gemeinnützig handelten, so bleibt ihnen nur übrig, dieselbe Antwort zu geben wie vor Jahresfrist.

Der Schiffsverkehr in den österreichischen Seehäfen.

Nach den Ausweisen der Handels- und Gewerbekammer in Triest weisen die österreichischen Seehäfen in den Jahren 1913 und 1914 folgende Schiffsahrtbewegung auf:

Eingelaufen sind im Jahre 1913 im ganzen 173.511 Schiffe mit 27.877.722 Tonnen, und zwar 155.285 Dampfer mit 27.154.439 Tonnen und 18.226 Segler mit 723.283 Tonnen, im Jahre 1914 dagegen 132.365 Schiffe mit 19.350.194 Tonnen, und zwar 119.809 Dampfer mit 18.879.676 Tonnen und 12.556 Segler mit 470.518 Tonnen. Der Gesamtverkehr der österreichisch-ungarischen Flagge war im Jahre 1913 an eingelaufenen Schiffen 161.088 an Tonnen 25.445.061, der Gesamtverkehr der fremden Flaggen 12.423 Schiffe und 2.432.661 Tonnen; im Jahre 1914 dagegen 123.964 Schiffe der österreichisch-ungarischen Flagge und 17.672.158 Tonnen, der fremden Flaggen 8401 Schiffe und 1.678.036 Tonnen.

Ausgelaufen sind im Jahre 1913 im ganzen 173.377 Schiffe mit 27.857.112 Tonnen, und zwar 155.517 Dampfer mit 27.138.407 Tonnen und 17.860 Segler mit 718.705 Tonnen; im Jahre 1914 sind 132.000 Schiffe mit 19.071.589 Tonnen ausgelaufen, darunter 119.616 Dampfer mit 18.607.979 Tonnen und 12.384 Segler mit 463.610 Tonnen. Der Gesamtverkehr der österreichisch-ungarischen Flagge an auslaufenden Schiffen war im Jahre 1914 123.640 Schiffe mit 17.406.844 Tonnen, der fremden Flaggen 8360 Schiffe mit 1.664.745 Tonnen.

Der Rückgang des Schiffsverkehrs in den österreichischen Häfen im Jahre 1914 ist auf die durch den Kriegsausbruch geschaffene Lage zurückzuführen, die den Verkehr mit dem Auslande bereits Anfang August 1914 fast ganz lahmlegte. Dieses Ergebnis kommt, wie die „Statistischen Mitteilungen“ bemerken, mit Ausnahme eines Tonnenzuwachses von 285.968 Tonnen in den Ankünften und 102.893 Tonnen in den Abfahrten der handelsuntätigen Schiffe zum Ausdruck. Der Schiffsverkehr mit Dampfern und unter Segel zeigen sowohl ein- wie ausgehend eine Abnahme: die Dampfschiffahrt um 35.476 Schiffe = 22.85 Prozent und 8.274.763

Tonnen = 32.68 Prozent in den Ankünften und 35.901 Schiffe = 23.09 Prozent und 8.530.428 Tonnen = 31.43 Prozent in den Abfahrten, und der Schiffsverkehr unter Segel um 5670 Schiffe = 31.11 Prozent mit 252.765 Tonnen = 34.99 Prozent im Einlauf und um 5476 Schiffe = 30.66 Prozent mit 255.095 Tonnen = 35.47 Prozent im Auslaufe.

Der innere Verkehr Oesterreich-Ungarns zeigt eine Verminderung um 37.415 Schiffe = 23.12 Prozent mit 7.082.629 Tonnen = 30.88 Prozent in den Ankünften und um 36.745 Schiffe = 22.83 Prozent mit 7.982.708 Tonnen = 33.84 Prozent in den Abfahrten, der Verkehr mit dem Auslande um 3731 Schiffe = 31.99 Prozent mit 1.434.899 Tonnen = 29.04 Prozent, beziehungsweise um 4632 Schiffe = 37.10 Prozent mit 792.815 Tonnen = 18.56 Prozent und der Verkehr unter heimischer Flagge um 37.124 Schiffe = 23.04 Prozent mit 7.772.903 Tonnen = 30.55 Prozent im Einlauf und um 37.642 Schiffe = 23.34 Prozent mit 8.010.746 Tonnen = 31.52 Prozent im Auslaufe.

Die ausländische Flagge erlitt gegen das Vorjahr eine Abnahme um 4022 Schiffe = 32.37 Prozent mit 754.625 Tonnen = 31.03 Prozent in den Ankünften und um 3735 Schiffe = 30.88 Prozent mit 774.777 Tonnen = 31.76 Prozent in den Abfahrten.

(Ungarische Fluß- und Seeschiffahrtsgesellschaft.) Aus Budapest, 27. d., wird telegraphiert: Die heute unter dem Vorsitz des Magnatenhausmitgliedes Eömer v. Horvath und in Anwesenheit des Ministerialrates Koszpoly, der in Vertretung der Regierung erschienen war, abgehaltene ordentliche Generalversammlung der Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrtsgesellschaft beschloß im Sinne der Direktionsvorschläge, von dem Reingewinn 1,785,343 K. für den Instandhaltungsfonds abzuschreiben, den Versicherungsfonds um 180,703 K. zu erhöhen und von dem verbleibenden Reingewinn per 2,195,643 K. an Dividende pro 1915 10 K. pro Aktie zu verteilen und 1,272,929 K. als Gewinnvortrag für das Geschäftsjahr 1916 vorzutragen. Hierauf wurde der Direktion und dem Aufsichtsrat die Entlastung erteilt. Weiter beschloß die Generalversammlung, das Aktienkapital von 15 auf 20 Millionen Kronen durch Emission von 25,000 Stück Aktien im Nominale von 200 K. zum Begebungskurs von 230 K. zu erhöhen. Die zu emittierenden neuen Aktien werden zum Teil vom ungarischen Aerar, zum Teil unter Führung der Ungarischen allgemeinen Kreditbank von einem aus der Ungarischen Eskompte- und Wechselbank und der Vaterländischen Bank bestehenden Konsortium übernommen. In der nach der Generalversammlung abgehaltenen Direktions Sitzung wurde Magnatenhausmitglied Eömer v. Horvath zum Präsidenten und Eduard v. Marffy zum Vizepräsidenten gewählt. Der Geschäftsbericht hebt die erspriessliche Tätigkeit der Gesellschaft und die lobenswerte Betätigung der Angestellten während des Krieges hervor. Die Reserven der Gesellschaft betragen bei einem Aktienkapital von 15 Millionen Kronen 12,572,055 Kronen.

Der bayerische Kanalverein.

Es ist durch die derzeitigen Verhältnisse bedingt, daß die 24. Tagung des bayerischen Kanalvereins bloß kurz sein konnte und daß auch wegen der nach dem Kriegsfahrplan etwas sehr langen Fahrzeit, die man von München, Nürnberg und andern bayerischen Städten her bis zum Tagungsorte Kelheim benötigt, der Besuch etwas schwächer als sonst war. Anders wird es sein, wenn sich 1917, hoffentlich nach Friedensschluß, die Kanalfreunde zur Vierteljahrshundertfeier des Vereins in der Gründungsstadt Nürnberg um den für Bayerns Anschluß an die Großschiffahrtsstraßen emsig besorgten König Ludwig scharen. Wie bei der kürzlich in München abgehaltenen Tagung des deutsch-österreichisch-ungarischen Wirtschaftsvereins trat auch bei der diesmaligen Versammlung des Kanalvereins das Bestreben hervor, schon während des Krieges das, was nach Friedensschluß zu geschehen hat klar zu erkennen. Der König faßte das in die Worte zusammen: „Wir müssen dafür sorgen, daß wir in Zukunft ohne Hilfe von auswärts uns im Deutschen Reiche allein ernähren können.“ Die gleiche aus den bisherigen Kriegserfahrungen sich ergebende Lehre betonte der langjährige Vorsitzende des Kanalvereins, Geheimrat Dr. v. Schuh. Erst der Krieg habe den breitem Volksschichten die Bedeutung guter Wasserstraßen voll und ganz zum Bewußtsein gebracht. Näher führte das der Geschäftsführer des Vereins Steller, aus. Eine von Nordwest nach Südost führende Großverkehrsstraße werde eines der wirksamsten Mittel sein, um im Kriege das Deutsche Reich gegen eine völlige Absperrung seines Handels mit außereuropäischen Gebieten zu suchen und im Frieden das mitteleuropäische Wirtschaftsleben in erwünschter Weise zu fördern.

Mit Recht hob Geschäftsführer Steller hervor, daß der Verein in 24 Jahren manches erreicht und besonders manche Anregungen gegeben habe, daß aber weit mehr noch zu tun übrig bleibe. Denn der Donauwasserweg, der im Anschluß an Rhein und Elbe unfern zukünftigen verstärkten Verkehr mit dem Südoften vermitteln soll, bietet mancherlei Schwierigkeiten, die beim Rhein und vielen andern Flüssen nicht in Betracht kommen. Der Beseitigung einer dieser Schwierigkeiten, wie sie auf der Donaustraße Regensburg-Passau hinsichtlich des sogenannten Donaukachel bestehen, war der Vortrag des Stadtbaurats Flintsch aus Passau gewidmet. Er schlug die Errichtung eines beweglichen Wehres oberhalb von Bilshofen und weiterhin die Anlage eines zweiten Stauwerks vor. Durch die damit verbundenen Kraftwerke und die Einnahmen für den im Jahresdurchschnitt auf 200 Millionen Kilowattstunden zu berechnenden elektrischen Strom könnten nicht nur die Jahresausgaben der Anlage gedeckt, sondern es könne sogar von der Erhebung von Schiffsabgaben Abstand genommen werden. Der König denkt an eine Großschiffahrtsstraße bis Kelheim, in dessen Nähe jetzt der alte, von König Ludwig I. erbaute Main-Donau-Kanal mündet. Für kleinere Schiffe wird aber die Donau, wenn auch nicht das ganze Jahr hindurch, so doch bei gutem Wasserstand bis nach Ulm an der bayerisch-württembergischen Grenze befahrbar sein. Bedeutsam war es für diese Wiederaufnahme eines wenn auch eingeschränkten Schiffsverkehrs bis ins Herz Oberdeutschlands hinein, daß anläßlich der Kanalvereinstagung die Taufe des ersten Schiffes vollzogen werden konnte, welches die Schiffsahrtsgesellschaft Bayerischer Lloyd für den Verkehr zwischen Regensburg und Ulm in Aussicht genommen hat. Es erhielt den Namen des Königs von Württemberg, mit dem dann auch darauf bezügliche Telegramme ausgetauscht wurden.

Recht gut steht es, worauf sowohl Geheimrat v. Schuh als Geschäftsführer Steller in ihren Reden sehr viel Gewicht legten, mit der Schiffbarmachung des Mains, da die bayerische Regierung, noch bevor die Kanalisierung von Hanau bis zum bayerischen Aschaffenburg vollendet sei, bereits mit den Vorarbeiten für deren Fortsetzung bis Bamberg begonnen habe. Die derzeitige Stimmung auch in bayerischen Landtagskreisen ist dafür weit günstiger, als es früher der Fall gewesen. Vielleicht um einige Schattierungen weniger zuversichtlich lautete, wie wenigstens der König sich über den zukünftigen Main-Donau-Kanal äußerte, der den veralteten und für jetzige Verhältnisse nicht mehr genügend leistungsfähigen Ludwigs-Kanal ersetzen soll. Wie er hergestellt werde, stehe noch nicht fest. Pläne, und zwar sehr umfangreiche und ins einzelne gehende, sind in den 24 Jahren der bisherigen bayerischen Kanalbestrebungen mehrfach ausgearbeitet, dann aber immer wieder durch andere, die, sei es die Kosten, sei es die Schleusenzahl verringern wollten, ersetzt worden. Seit der Reichskanzler die bayerischen Kanalbestrebungen seines Wohlwollens versichert hat, herrscht hinsichtlich eines Werkes, das, wie man meint, für ganz Mitteleuropa von höchster Wichtigkeit sein und Nord- und Süddeutschland einander noch näher als bisher bringen werde, mehr als früher die Hoffnung, daß auch das Reich sich beteiligen werde. Während aber in den ersten Jahren, als der Verein bestand, fast bloß von einer Verbindung der Donau mit Main und Rhein die Rede war, wird neuerdings immer stärker auch die Notwendigkeit eines Anschlusses des Mains an die Elbwasserstraße betont.

Deutsch-österreichisch-ungarische Verkehrsförderung.

Von Abgeordneten F. Dobernig.

II. *)

Von solchen Gedanken sind jene Männer ausgegangen, die sich der mühevollen Aufgabe unterzogen, für die Förderung des Fremdenverkehrs in den verbündeten Reichern einheitliche Richtlinien aufzustellen. Die Vorbesprechungen fanden zunächst in einem kleinen Kreise zu Ende 1915 in Berlin und Leipzig statt, ihnen folgte am 19. Jänner 1916 eine größere Zusammenkunft, abermals in Leipzig, als dem Sitze des Bundes Deutscher Verkehrsvereine, und schließlich kam die Tagung am 27. und 28. April 1916 in Wien zustande, aus der die Vereinigung zur Pflege der gegenseitigen Beziehungen und gemeinsamen Interessen der verbündeten Reiche auf dem Gebiete des Verkehrs, insbesondere des Fremdenverkehrs, hervorging. Die Grundpfeiler dieser Vereinigung bilden der schon genannte Deutsche Verkehrsbund und der Bund der österreichischen Landesverbände für Fremdenverkehr. Ihnen wird sich ein gleichartiger ungarischer Verband angliedern. Es kennzeichnet den Weitblick unserer ungarischen Nachbarn, daß sie, obwohl noch im Jänner in Ungarn keine allgemeine Organisation bestanden hatte, bei der wenige Wochen nach der Leipziger Besprechung, der nur ein einziger Vertreter aus Ungarn beiwohnte, in Wien abgehaltenen Gründung der Verkehrsvereinigung durch einen ganzen Regierungsapparat vertreten waren und derselben die weitestgehende Förderung von Staats wegen zusichern ließen. Ungarn, das schon jetzt im Deutschen Reiche eine planmäßige Verkehrswerbung für sich betreibt, wird zweifellos mit allen Mitteln danach trachten, den deutschen Fremdenzug in sein Land zu lenken. Wir Österreicher brauchen uns darob nicht neiderfüllt in die Erde zu stellen, sondern wir müssen uns freuen, wenn an den Segnungen, die aus dem Kriege erwachsen, auch Ungarn seinen Anteil hat. Aber freilich heißt es auch bei uns arbeiten, damit nicht die günstige Gelegenheit verpaßt werde. Vorläufig sieht es nicht danach aus, als wäre man hierzulande wesentlich gescheitert geworden. Denn die wenigen Leute, die getragen von Idealismus und Vaterlandsliebe und nicht beirrt durch Landesgrenzen mit persönlichen Opfern an Zeit und geistiger Arbeit die Grundlagen für die große Vereinigung vorbereitet haben, machen leider die Erfahrung, daß die alten Erbübel unseres öffentlichen Lebens, Mißtrauen und Eifersucht, die ohnehin so lose Organisation des Bundes der österreichischen Landesverbände zu erschüttern drohen. Da muß tatkräftig eingegriffen werden, sonst geht der so notwendige ideale Schwung in der Eitelkeit selbstsüchtiger materieller Interessen zugrunde.

Der neugeschaffenen deutsch-österreichisch-ungarischen Verkehrsvereinigung warten große Aufgaben. Sie hat sich zunächst vorgenommen, gemeinsame Werbearbeit mit dem Grundgedanken zu leisten, daß die Bewohner der verbündeten Länder diese kennen lernen und nicht ihr schweres Geld ins feindliche Ausland tragen sollen. Die Errichtung gemeinsamer Auskunftsstellen sowie eines gemeinsamen Reisebureaus wird sich als nötig erweisen. Aus der Vereinheitlichung des Reiseverkehrs muß naturgemäß eine Ueber-einstimmung der Kursbücher entstehen. Geheimrat Professor von der Leyen denkt sogar bereits an die Schaffung eines gemeinsamen Eisenbahnrates, der in wichtigen Verkehrs- und Tariffragen mitzuwirken hätte. Aber auch ohne eine derartige Stelle mehr oder weniger amtlichen Charakters werden sich durch gemeinsamen Beratungen im Rahmen der jungen Vereinigung, der auch die ausgiebigste Unterstützung von Seite der österreichischen Regierung zu wünschen ist, mancherlei Behinderungen im Reiseverkehr der verbündeten Staaten und Rückständigkeiten in jedem von ihnen beseitigen lassen. Nicht zuletzt liegt darin eine gegenseitige erziehlige Beeinflussung, die von den wohlthätigsten Folgen begleitet sein wird.

Vallin über die Aussichten der deutschen Handelsflotte nach dem Kriege.

Jg. Kopenhagen, 1. Juli. (Eigener Drahtbericht.) Der Vertreter der „Verlingske Tidende“ hatte in Hamburg eine Unterredung mit Generaldirektor Vallin über die Aussichten der deutschen Handelsflotte nach dem Kriege, wobei Vallin unter anderem folgendes ausführte:

Wir sind alle stark beschäftigt, wenn auch unsere Feinde und einige neutrale Mächte glauben mögen, daß die deutsche Handelsflotte jetzt langsam, aber sicher in den Häfen verfaulft. Sie kennen den deutschen Standpunkt. Wir kämpfen für die Freiheit der Meere und unsere zukünftige Stellung als Kolonialmacht, damit wir nicht mehr bei England zur Miete zu wohnen brauchen.

An welchen Kriegsausfall wir glauben? Ich kann mir billigerweise einen Hinweis auf die letzten Ereignisse im Stageraal ersparen, sondern will nur auf die vielen Millionen verweisen, die der Reichstag zur Unterstützung der Schiffahrts-Gesellschaften bewilligt hat.

Daß wir deutschen Seelente nicht tatenlos stülften, dafür mögen folgende Mitteilungen über die Handelstonnage, die gegenwärtig im Bau ist, zum Beweise dienen. Die Hamburg-Amerika Linie baut gegenwärtig die „Dismard“, das größte Schiff der Welt, von 56 000 Tonnen, ferner das Turbinenschiff „Dirptz“ von 32 000 Tonnen und drei andere Schiffe von je 22 000 Tonnen auf der Vulcan-Werft. Bei Bremen sind nicht weniger als neun Dampfer im Bau, von denen vier mit 18 000 Tonnen Tragfähigkeit die größten Frachtdampfer der Welt werden. Auf der Flensburger Werft, wo wir drei große Passagier-Frachtdampfer im Bau haben, bestellten wir vor einigen Tagen noch zwei Schiffe von je 13 000 Tonnen, bei Tecklenborg in Seestemünde wurden zwei Frachtdampfer von je 17 000 Tonnen für den Verkehr durch den Panamakanal gebaut. Die Hamburg-Südamerika-Linie baute in dem Schiff „Cap Polonia“ ein bedeutend verbessertes Schwesterschiff des als Hilfskreuzer bekannten „Cap Trafalgar“. Der Norddeutsche Lloyd baut in Danzig zwei große Schnelldampfer, „Columbus“ und „Hindenburg“, von je 35 000 Tonnen, ferner „München“ und „Zeppelin“ von je 16 000 Tonnen, zwölf weitere Schiffe von je 12 000 Tonnen. Die Afrika-Linie baut sechs, die Hansa-Linie acht, die Kosmos-Linie zehn Schiffe, deren Größe zwischen 9000 und 13 000 Tonnen schwankt. Diese Zahlen beweisen, wenn sie auch nicht erschöpfend sind, da ich Einzelheiten über die Neubauten anderer Gesellschaften nicht bei der Hand habe, daß die leitenden Männer der deutschen Schiffahrt nicht daran denken, nach dem Kriege die Hände in den Schoß zu legen. Wir wissen, daß wir vielleicht einen schwierigen Wirtschaftskrieg auszukämpfen haben werden, wenn die Reedereien, die heute uns feindlich gegenüberstehen, gegen uns zusammengeschlossen auftreten. Wir sind aber an derartige Handelskriege gewohnt, und die Tatsache, daß ich zum Segen aller Teilnehmer in der nordatlantischen Schiffahrt die internationale Verhandlungsform einführen konnte, beweist nur, daß ich mich niemals gescheut habe, einen Konkurrenzkrieg bis aufs Messer zu führen.

Der Frieden, der uns die alte Beschäftigung wiedergeben wird, kann nicht mehr lange auf sich warten lassen, denn der Krieg ist für unsere Feinde ziellos geworden. Um uns noch besiegen zu können, müßte man uns in den feindlichen Ländern, wo wir jetzt mit unseren Heeren stehen, siegreiche Schlachten liefern. Danach müßte man uns aus den besetzten Gegenden vertreiben, und an unseren Grenzen uns von neuem besiegen, schließlich in unser Land einbringen und uns dort vollständig schlagen. Selbst die größten Fanatiker müssen einräumen, daß keine von den uns feindlichen Mächten oder alle zusammen über genügend Menschenmaterial und finanzielle organisatorische Kraft verfügen, um ein derartiges Unternehmen erfolgreich durchführen zu können. Dieser furchtbare mörderische Krieg wird also nur geführt, damit ein Duzend Machthaber, die für das Ganze verantwortlich sind, sich mit einigem Anstand aus der Affäre ziehen können.

Vallin kam schließlich auf die englische Ausbungerungsblockade zu sprechen und sagte: Ich verweise Sie auf Ihre eigenen Wahrnehmungen. Die Blockade ist eine höchst unwürdige Maßregel, die jedem tapferen englischen Seeoffizier, der gezwungen ist, seine Kräfte mit Wachsamkeit ihr zu widmen, die Schamröte ins Gesicht treiben muß. Aber sie ist keine Maßregel, die geeignet ist, irgendwelchen Einfluß auf den Kriegsausgang zu üben. Durch Schikanen besiegt man nicht die verbündeten Reiche.

Oesterreichischer Lloyd.**Generalversammlung.**

Unter dem Vorsitz des Präsidenten Doktor Julius Derschatta Edlen v. Standhalt fand gestern die Generalversammlung des Oesterreichischen Lloyd statt. Der vom Generaldirektor Hofrat Albert Frankfurter verlesene Geschäftsbericht führt unter anderem folgendes aus:

Die Schwierigkeiten, die dem Oesterreichischen Lloyd im Gefolge des Krieges erwachsen sind, haben keine Milderung erfahren, sondern sind vielmehr durch die lange Dauer des Kriegszustandes und die Kriegserklärung Italiens in verschärfter Maße fühlbar geworden. So sind wir genötigt, andauernd große Opfer zu bringen, um unsere Gesellschaft über diese ersten Zeiten glücklich hinwegzuführen und die Wiederaufnahme ihrer Tätigkeit für den Augenblick des Friedensschlusses sicherzustellen.

Auch während des Jahres 1915 hat der Oesterreichische Lloyd fünf als Spitalschiffe zur Verfügung gestellte Dampfer der Kriegsmarine, beziehungsweise dem Roten Kreuz überlassen; zahlreiche andere Dampfer wurden von der Heeresverwaltung und von der Kriegsmarine für Kriegszwecke in Anspruch genommen. Die Vorsorge für die unveränderte Aufrechterhaltung unseres ganzen Verwaltungsapparates und die Bedachtnahme auf die Interessen unserer Angestellten haben wieder große Anforderungen an uns gestellt, denen wir durch neuerliche Abmachungen mit der Staatsverwaltung und sonstige Kreditmaßnahmen gerecht zu werden vermochten.

Ueber unsere in feindlichen Händen befindlichen Schiffe gelangen nur selten und dann spärliche Nachrichten an die Verwaltung. Bezüglich des Dampfers „Körber“ hat das englische Briegericht analog wie hinsichtlich des Dampfers „Marquis Bacquehem“ die Zurückbehaltung auf Kriegsdauer ausgesprochen. Da nach Wiederaufnahme der Seeschifffahrt im Warenverkehr große Aufgaben zu lösen sein werden, hat die Verwaltung die Umwandlung des in Amsterdam geborgenen Vergnügungsdampfers „Thalia“ in einen Warendampfer veranlaßt.

Die enorme Steigerung der Schiffpreise.

Für die drei in Shanghai liegenden Dampfer „Bohemia“, „China“ und „Silesia“, die zusammen mit Kr. 936.000 zu Buch stehen, wurde uns ein Kaufangebot mit vierzehn Millionen Kronen gestellt, dem wir jedoch aus Kriegsrückichten zuzustimmen nicht in der Lage waren. Seitens der Staatsverwaltung ist behufs Sicherstellung des Schiffsraumes für die Versorgung unserer Industrie mit Rohstoffen eine alle Reedereien Oesterreichs zusammenfassende zeitweilige Organisation der Seeschifffahrt in Aussicht genommen, an deren Vorbereitung wir gleichfalls regen Anteil nehmen.

Die Ziffern der Gewinn- und Verlustrechnung wurden seinerzeit bereits mitgeteilt. Sie ergibt im ganzen einen Verlust von Kr. 5.117.840, zu dessen Deckung der Rest des Kapitalreservesfonds von Kr. 3.260.234 entnommen wird, während der erübrigende Betrag von Kr. 1.757.605 auf neue Rechnung vorzutragen ist.

Die ausscheidenden Verwaltungsräte Leopold Freiherr v. Chlumetz und Direktor Alois Weisgut wurden wiederaewählt.

Oesterreichische Schiffahrts-Gesellschaften.

Von unserem ständigen Mitarbeiter.

Wien, 3. Juli.

Dem Geschäftsbericht des Oesterreichischen Lloyd ist zu entnehmen, daß der Lloyd während des vergangenen Jahres fünf Dampfer der Kriegsmarine überlassen hat. Zahlreiche andere Dampfer wurden von der Heeresverwaltung und von der Kriegsmarine für Kriegszwecke in Anspruch genommen. Ueber die Bedingungen des Schiffsverkaufes wird nichts mitgeteilt, ebensowenig über die Art seiner Verrechnung. Ueber die in feindlichen Häfen befindlichen Schiffe gelangen nur selten und spärlich Nachrichten an die Verwaltung. Bezüglich der Dampfer „Körber“ (5300 Tonnen) und „Marquis Baquehem“ (4396 Tonnen) hat das englische Prisengericht die Zurückbehaltung auf Kriegsdauer ausgesprochen. Da nach Wiederaufnahme der Seeschifffahrt im Warenverkehr große Aufgaben zu lösen sein werden, hat die Verwaltung die Umwandlung des in Amsterdam geborgenen Vergnügungsdampfers „Thalia“ (3200 Tonnen) in einen Warendampfer veranlaßt. Für die drei in Schanghai liegenden Dampfer „Bohemia“ (4318 Tonnen), „China“ (6017 Tonnen) und „Silesia“ (5174 Tonnen), die zusammen mit 930 000 Kronen zu Buch stehen, wurde der Gesellschaft ein Kaufangebot mit 14 Millionen Kr. gestellt, das sie jedoch mit Rücksicht auf die Kriegslage ablehnen mußte. Das Jahr 1915 schließt mit einem Betriebsüberschuß von 386 565 Kr. Davon sind in Abzug zu bringen Zinsen der Anleihen und andere Zinsen mit 1 194 806 Kronen, Abschreibungen von 2 293 651 Kr., Dotierung des Assekuranzfonds mit 889 244 Kr. und sozialpolitische Ausgaben mit 905 146 Kr., woraus sich ein Verlust von 5 017 840 Kr. ergibt. Zu seiner Deckung wird der Rest des Kapitalreservofonds von 3 260 235 Kr. herangezogen, während 1 757 605 Kr. Verlust auf neue Rechnung vorgetragen werden. An den vier Kriegsanleihen hat sich die Gesellschaft mit je einer Million Kronen beteiligt. In der Bilanz steht die Flotte mit 63 211 598 Kronen zu Buch (ursprüngliche Kosten 124 979 128 Kr.). Dazu kommen im Bau befindliche Dampfer mit 16 143 713 Kr. Die Dampferflotte besteht derzeit aus 59 Dampfern mit 228 049 Bruttotonnen. Im Bau befinden sich zwei Dampfer zu je 6290 Tonnen und zwei zu je 6790 Tonnen. Die Obligationenschuld beträgt noch 28 725 238 Kr., die laufenden Kreditoren 27 484 738 Kr. (gegen das Vorjahr plus 7 994 240 Kr.), die Schulden an die Regierung aus alten Vorschüssen 11 400 000 Kr. Die Reserven sind bis auf den Assekuranzfonds von 12 051 265 Kr. durch die beiden Kriegsjahre vollständig aufgezehrt.

Die Austro-Americana schließt das Jahr 1915 mit einem Verlust von 5 737 298 Kronen ab, der den vorjährigen Verlustvortrag auf insgesamt 10 993 475 Kronen erhöht. Während der österreichische Lloyd zur Verlustdeckung seine sämtlichen Reserven aufgebraucht hat, läßt die Austro-Americana ihre allerdings nicht bedeutenden Reserven (insgesamt 2 996 491 Kronen) unversehrt und trägt den gesamten Verlust auf neue Rechnung vor. Abgeschrieben werden 3 185 519 Kr. oder fast 13 pCt. des abgeschriebenen Buchwertes der Flotte. Die Abschreibungen sind im normalen Ausmaß festgesetzt. Sie sind absolut und relativ wesentlich größer als beim Lloyd. Die transatlantische Dampferflotte der Austro-Americana besteht aus 26 Einheiten mit 139 558 Brutto-Tonnen Raumgehalt. Sie ist bei einem Anschaffungswert von 47 504 942 Kr. mit 24 894 166 Kronen in die Bilanz eingestellt. Küstendampfer, Schleppdampfer, Leichterschiffe sind vollständig abgeschrieben, ebenso die Kühlanlagen im Triester Hafen und das Triester Auswandererheim. Vorauslagen für im Bau befindliche Dampfer betragen 9 156 389 Kr. Im Bau waren zum Jahresschluß 5 Dampfer mit zusammen 53 400 Tonnen, darunter ein 16 000 und ein 15 000 Tonnen-Dampfer. Nach der Mitte Juni erfolgten Besetzung der Werft in Monfalcone trat im Bau der Dampfer ein vollständiger Stillstand ein. Der gesamte Tonnengehalt der Flotte betrug zum Jahresschluß (einschließlich der bereits begonnenen Neubauten) 198 182 Tonnen gegen 208 894 Tonnen im Vorjahr. Bei den vier Kriegsanleihen hat die Gesellschaft zusammen drei Millionen Kr. gezeichnet, wovon jedoch nur 900 000 Kr. in der Bilanz ausgewiesen sind. Der Rest scheint teils den verschiedenen Fonds zugewiesen, teils inzwischen verkauft worden zu sein. Die Außenstände betragen 7 572 246 Kr., dazu kommen Forderungen an die Regierung auf ausstehende Betriebs- und Reisezuschüsse von 2 280 194 Kr., denen Kreditoren von 21 790 244 Kr., Hypothekenschulden von 713 956 Kronen und Obligationen von 7 760 800 Kr. gegenüberstehen (bei 24 Mill. Kr. Aktienkapital), deren Verzinsung nach Abzug der Zinseneinnahmen zusammen 1 187 477 Kr. erforderte.

Die Wasserstraßen der Monarchie.

Nach den im Jahre 1910 in der diesseitigen Reichshälfte seitens der Landesstellen übermittelten Erhebungsergebnissen und den seither bekanntgegebenen Ergänzungen und Korrekturen, ferner laut den im „Ungarisch-statistischen Jahrbuch“ enthaltenen Daten für die jenseitige Reichshälfte und seitens der Landesregierung in Bosnien und der Herzegowina zur Verfügung gestellten Daten summiert sich, wie wir den „Statistischen Mitteilungen“ entnehmen, die Länge der befahrbaren Fluß-, Kanal- und

Binnenseestrecken mit 13.786,8 Kilometer, wovon auf Oesterreich 48,9 Prozent, auf Ungarn, Kroatien und Slavonien 43,6 Prozent und auf Bosnien und die Herzegowina 7,5 Prozent entfallen. An dem gesamten befahrbaren Wasserstraßennetze waren die nur für die Flöße geeigneten Strecken mit 31,9 Prozent und die für die gewöhnlichen Schiffe befahrbaren Strecken mit 68,1 Prozent beteiligt. Von letzteren waren 62,7 Prozent auch für Dampfschiffe befahrbar. An dem gesamten Wasserstraßennetze partizipieren die für Dampfschiffahrt geeigneten Strecken mit 39,7 Prozent. 95,3 Prozent vom gesamten Wasserstraßennetze entfielen auf die Flußstrecken, 2,2 Prozent auf die Kanalstrecken und 2,5 Prozent auf die Binnenseestrecken. An der gesamten befahrbaren Wasserstraßenlänge Oesterreichs nahm von dem Verwaltungsgebiete Galizien mit 31,2 Prozent die erste Stelle ein; es folgen Böhmen mit 17,2 Prozent, Oberösterreich mit 10,1 Prozent, Steiermark mit 9,7 Prozent, Tirol mit 5,3 Prozent, Kärnten mit 5,1 Prozent, die Bukowina mit 5 Prozent, Niederösterreich mit 4,7 Prozent, Mähren mit 3,5 Prozent, Krain mit 2,3 Prozent, das Küstenland mit 1,8 Prozent, Salzburg mit 1,5 Prozent, Vorarlberg mit 1,4 Prozent, Dalmatien mit 0,5 Prozent und Schlesien mit 0,4 Prozent. Nach Ausscheidung der in dieser Darstellung doppelt gezählten Grenzflußstrecken vermindert sich die Länge der nur flossbaren Strecken in der diesseitigen Reichshälfte von 3855,8 auf 3770,9 Kilometer und jene der auch für Schiffe geeigneten Flußstrecken von 2582 auf 2491,4 Kilometer, die Gesamtlänge der in Oesterreich befahrbaren Wasserstraßen von 6737,4 auf 6561,9 Kilometer.

Finanzielle Beteiligung Bayerns an der Donauschiffahrt. Man telegraphiert uns aus München: Ueber den Bayerischen Lloyd und die Stellungnahme des bayerischen Staates, der mit 500.000 Mark Stammanteilen an diesem Schiffahrtsunternehmen beteiligt ist, sagt die Staatsregierung in den Mitteilungen, die sie zu gewissen Statposten dem Landtag zugehen ließ, folgendes: Die Höhe der für die Anteile des Bayerischen Lloyd zu bezahlenden Beträge steht ziffermäßig noch nicht genau fest. Der Kurspreis der Anleihe berechnet sich nach einer bei Gründung des Bayerischen Lloyd getroffenen Vereinbarung mit der Deutschen Petroleum-Aktiengesellschaft dahin, daß deren eigene harte Auslagen für die betreffenden Stammanteile, zuwieweit 5 Prozent jährliche Geldzinsen vom Tage der betreffenden Einzahlungen ab und abzüglich der erhaltenen Gewinnausschüttungen erlegt werden müssen. Eine Gewinnverteilung hat bisher nicht stattgefunden, so daß lediglich der Zinsenzuschlag aus der Bareinzahlung in Ansatz kommt. Eine finanzielle Beteiligung des bayerischen Staates an dem bestehenden deutschen Donauschiffahrtsunternehmen empfiehlt sich aus dem Grunde ratsam, weil eine solche Beteiligung in den anderen Donauverkefarten bei der dort bestehenden Schiffahrtsunternehmungen ebenfalls vorzuziehen ist.

empfiehlt sich eine solche Beteiligung aus dem Grunde, weil die bayerische Regierung dadurch eine weitere Handhabe gewinnt, ihren Einfluß bei der Wahrung der bayerischen Donauinteressen geltend zu machen.

6. VII. 1916

779

Die Donaufragen.

Budapest, 5. Juli. (Privattelegramm.) Wie Ihr Korrespondent erfährt, wird Bürgermeister Doktor Weiskirchner am Samstag, den 8. d., vormittags, im hiesigen Rathause mit dem Oberbürgermeister der Stadt Budapest Dr. Barczly eine Besprechung über das Programm für die voraussichtlich im Monat September dieses Jahres stattfindende Tagung bezüglich der Donau- und Wasserstraßenangelegenheit abhalten. Dieser Besprechung sind bekanntlich wiederholte eingehende Konferenzen, die sich mit diesem wichtigen Gegenstande befassen, vorausgegangen. Bei der Tagung in Budapest dürfte, wie schon mitgeteilt, in erster Linie die Donaufrage hauptsächlich zur Beratung gelangen, während sich die Wiener Tagung zumeist mit der Angelegenheit der

7. VII. 1916

7 u

180

Die Donaukonferenz in Budapest.

Budapest, 7. Juli. (Tel. des „Fremden-Blatt“.)
Bürgermeister Dr. Richard Weiskirchner trifft heute in Budapest ein, um an den Vorbesprechungen, die Samstag stattfinden werden, teilzunehmen, in welchen der Zeitpunkt und der Ort der Donau-Konferenz bestimmt werden und die Liste der einzuladenden Korporationen fertiggestellt werden wird.

8. VII. 1916

181

Der Privatgüterverkehr mit Serbien.

Mit 15. Mai dieses Jahres ist der Zivilgüterverkehr auf den Strecken der M. E. D. 7:

Belgrad-Grbenikrst,
 Bel. Plana-Semendria,
 Paracin-Bor,
 Cuprija-Robnareka

unter Vorbehalt jederzeitigen Widerrufs aufgenommen worden.

Von diesem Tage an können Sendungen mit durchgehenden Frachtbriefen sowohl nach und von Stationen dieser Strecken als nach und von den an diese Linie anschließenden Seeresbahnstrecken (Mladenovac - Lajkovac - Valjevo, Lajkovac-Boljevac, dann Stalac-Krusevac-Uzice) von und nach Stationen in Oesterreich-Ungarn und Deutschland angenommen werden.

Im Verkehre mit Oesterreich-Ungarn sind österreichisch-ungarische Frachtbriefe, im Verkehre mit Deutschland „Internationale Frachtbriefe“ zu verwenden.

Hinsichtlich der Ein-, Aus- und Durchfuhr gelten die Strecken der M. E. D. 7 gegenüber Oesterreich-Ungarn und Deutschland als im Auslande gelegen.

Sendungen von und nach diesen Gebieten sind daher die von den Zollbehörden vorgeschriebenen Papiere beizugeben, auch sind die sonstigen von diesen Behörden und den Militärbehörden erlassenen Vorschriften, namentlich die erlassenen Ausfuhrverbote, zu beachten.

Von der Beförderung ausgeschlossen sind die nach den internationalen Uebereinkommen von der Annahme zur Bahnbeförderung ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zum Transport zugelassenen Gegenstände, Anlage I zum internationalen Uebereinkommen. An Stelle der in den oben angeführten Frachtbriefen angeführten Bestimmungen gelten auf den Bahnstrecken in Serbien lediglich nur die in den Tarifen der M. E. D. 7 und S. B. Süd angeführten Bestimmungen.

Ueber Boljevac-Batajnica findet bermalen ein durchgehender Zivilverkehr nicht statt.

Desgleichen ist bermalen ein durchgehender Verkehr über Semendria noch nicht zugelassen.

Weiter wird bekanntgegeben, daß der Zivilgüterverkehr nach und von Bulgarien und der Türkei voraussichtlich in Bälde auf dem Bahnwege über Belgrad, Nisch, Sofia in beschränktem Umfange eröffnet werden dürfte. Diesbezügliche Veröffentlichungen (Kundmachungen) durch die betreffenden Zentralstellen sind abzuwarten.

nügendem Maße zur Verfügung stehen, kann in jeden Zweifel ausschließender Weise hier jener große internationale Markt geschaffen werden, für welchen Budapest infolge seiner günstigen Lage geradezu prädestiniert erscheint.

Mit der großen Steigerung des Budapest Wasserverkehrs hat jedoch die Errichtung jener Einrichtungen überhaupt nicht Schritt gehalten, die berufen gewesen wären, diesen Verkehr entsprechend abzuwickeln. Es sind wohl Kais erbaut worden, doch entsprechen diese den Anforderungen des Handels nicht. Zu Beginn der Achtzigerjahre erbaute ferner die Hauptstadt die Lagerräume und den Elevator, und zwar in Verbindung mit dem Donauuferbahnhof der königlich ungarischen Staatsbahnen. Dieselben wären berufen gewesen, das entsprechende Kommunikationsbindeglied zwischen Eisenbahn- und Schiffsverkehr zu bilden, sie vermögen jedoch dem Budapest Verkehr bisher nur in sehr geringem Maße zu dienen. Dieser Umstand hat schon im Jahre 1892 die Budapest Handels- und Gewerbekammer bewogen, der Regierung eine Repräsentation betreffend die Errichtung eines großen Handelshafens zu unterbreiten. Tatsächlich hat die Regierung auf Grund dieser Initiative im Frühjahr 1896 sich entschlossen, diese Frage eingehend studieren zu lassen. Der damalige Handelsminister Baron Ernst Daniell entsandete den Schreiber dieser Zeilen nebst zwei Kollegen nach Deutschland, um die Elbe- und Rheinhäfen vom technischen und kommerziellen Standpunkte zu studieren, worauf ich am 5. Dezember 1896 die Vertrauensstellung erhielt, die Pläne des neuen Handelshafens auszuarbeiten.

Meine im Auslande gewonnenen Erfahrungen reifen in mir die feste Ueberzeugung, daß bei dem Entwurf des Handelshafens in erster Reihe die Erfordernisse des Großhandels und der mit diesem verbundenen Großindustrie als richtunggebend anzusehen sind und die Schifffahrtinteressen nur insofern, als dies die Abwicklung des Schifffahrtverkehrs selbst erfordert, denn der Handelshafen dient zur Befriedigung der vielseitigen Ziele des Großhandels, während die Schifffahrt nur ein Mittel hierzu bildet. Nach Rücksprache mit den berufenen Faktoren des Budapest Großhandels, der Großindustrie und des Verkehrswesens wurden folgende Leitprinzipien hinsichtlich des Handelshafens und der anschließenden Bahnanlagen aufgestellt:

1. Der Hafen soll namentlich für den Verkehr in Massengütern eine zentrale kommerzielle Anlage bilden, wohin sämtliche nach Budapest aufgegebenen Massengüter instradiert, dort eingelagert, manipuliert oder von dort per Bahn, Schiff oder Wagen rasch weiterbefördert werden können. Das ist schon deshalb besonders wichtig, weil der Produkthändler bei Ankunft seiner Ware noch gar nicht weiß, wohin er sie disponieren wird und in den lokalen Speisen wesentliche Ersparnisse zu erzielen sind, wenn der Lagerort der Ware leicht zu erreichen ist. Der Hafen muß mithin mit der Bahn in organische Verbindung gebracht werden, und zwar in der Weise, daß neben der Versetzung des Hafens mit dem entsprechenden Schienengeleise zugleich ein Zentralgüterbahnhof errichtet werde, damit auf diese Art die einheitliche Behandlung der per Bahn und zu Wasser anlangenden Massengüter ermöglicht werde.

2. Bei der Einrichtung des Hafens wurde als Prinzip ausgedrückt, daß die einzelnen zur Unterbringung der Waren dienenden Gebäude wohl der Natur der Waren entsprechend, jedoch möglichst einfach erbaut werden, um die Lagerkosten auf ein Minimum reduzieren zu können. Man müsse ferner für verschiedene Gebäude vorsorgen, in denen Warenauktionen abgehalten werden können; auch sei besonderes Gewicht auf die Errichtung von Lagerhäusern im Hafen zu legen, wo die Waren nicht nur untergebracht, sondern auch manipuliert, eventuell auch verarbeitet werden können.

3. Die kommerziellen Fachkreise haben auch übereinstimmend die Ansicht geäußert, daß ein Teil des Hafens für die Zwecke des Transitohandels reserviert bleibe und dieser Teil als zollfreier Freihafen mit den entsprechenden Magazinen ausgestattet werde. In diesem Hafenschnitt wäre das Zentral-Hauptzollamt zu errichten.

4. Um den Hafenverkehr rasch und wohlfeil abwickeln zu können, ist der Hafen mit der modernsten maschinellen Einrichtung auszustatten.

5. Damit der Hafen als Handelsknotenpunkt die Budapest Großindustrie je vorteilhafter zu bedienen geeignet sei, soll in Verbindung mit dem Handelshafen ein Industriehafen errichtet werden. Hierbei soll jede einzelne Fabrik sowohl mit dem Wasser-, als auch mit dem Eisenbahn- und Straßenverkehr organisch verbunden werden können.

Unter strenger Befolgung dieser Leitprinzipien wurde nach der Spitze der Csepelinsel ein größerer Handels- und Industriehafen nebst einem Güter- und Rangierbahnhof geplant, die als organisches Ganze berufen sind, sowohl für den auf der Donau, als auch für den per Bahn sich abwickelnden internationalen Verkehr und für die heimische Fabrikindustrie hier in Budapest einen so mächtigen Knotenpunkt zu schaffen, wie er unserer Metropole infolge ihrer günstigen natürlichen Lage und ihrer hervorragenden wirtschaftlichen Bedeutung gebührt.

Anlässlich meiner ausländischen Studienreisen habe ich mit all jenen großen Weltfirmen, die die Hauptfaktoren im Verkehr der großen Hafenplätze bilden, wiederholt alle Einzelheiten des Handelsbetriebes gründlich besprochen. Diese Studien haben mich am besten davon überzeugt, welche die Erfordernisse des Handels einem solchen Hafen gegenüber sind, denen sich die Bauart und die technischen Einrichtungen des Hafens, wie auch die Schifffahrt anschmiegen müssen. Eine Lösung, die nur mit den Schifffahrtbedürfnissen rechnet, wird den Hafen niemals zu einer Handelsinstitution machen. Wollen wir also Budapest zur Zentrale des internationalen Donauverkehrs (und nicht nur zur Zentrale eines Mittels desselben: der

Schifffahrt) machen, so darf die Lösung dieser für das Wirtschaftsleben der Hauptstadt, des Landes, ja ganz Mitteleuropas so überaus wichtigen Frage nicht kleinklichen Gesichtspunkten untergeordnet werden und man darf nicht mit so primitiven Einrichtungen an sie herantreten, die den ganzen Beruf, der Budapests in dem internationalen Verkehr harret, in Frage stellt. Ich betone daher die Notwendigkeit, daß die maßgebenden kommerziellen und industriellen Interessenten sich bemühen sollen, einen entsprechenden Einfluß auf die Leitung der Lösung dieser hochwichtigen Frage zu üben, denn meiner auf Erfahrungen beruhenden festen Ueberzeugung nach sind diese Faktoren in erster Reihe berufen, zu bestimmen, welche Anforderungen sich an die Ausgestaltung Budapests zu einem Knotenpunkt des internationalen Donauhafens knüpfen.

Unsere Zukunft am Balkan und die Donaukonferenz

In der jüngsten Pariser Wirtschaftskonferenz wurde die Donaufrage erörtert und es wurde, wie der „Figaro“ zu melden wußte, der einstimmige Beschluß erbracht, die Donau bis zum Schwarzen Meer zu internationalisieren. In Londoner und Pariser Finanzkreisen weiß man es schon lange, daß die Donau „für die Entente ungünstig dahinströmt“ und daß als fünfter Bundesgenosse im Vierbund die Donau zu betrachten ist. Der Abgeordnete Alfred Lamartine erklärte einem Mitarbeiter der „Times“ Folgendes: „Bis Orsova gehört die Donau Ungarn. Das serbische Ufer darf und kann nicht mehr gerechnet werden. Rumänien ist zwischen Ungarn und Bulgarien eingeklinkt worden und kann ebenfalls nicht viel dreinreden. Was Rußland anbelangt, so wird dasselbe nach dem Kriege auf der Donau sehr viel von Oesterreich-Ungarn und Deutschland, sowie auch im geringsten Maße von Bulgarien und der Türkei zu leiden haben. Leider hat Rußlands Balkanpolitik auf dem Donauström beinahe gänzlich versagt und die Anstrengungen, welche die Schiffbarkeit des St. Georg-Donauarmes durchsetzen wollen, werden auch nicht das gewünschte Resultat erzielen.“

Noch pessimistischer äußert sich der gewesene Postminister Englands Samuel, der im „Magazin“ über die Donau unter Anderem Folgendes sagt: „Was für England die See, das Meer ist, welche den in- und ausländischen Handel abwickeln, das ist die Donau für die Mittelmächte und deren Bundesgenossen. Wäre der russische Durchbruchplan gelungen und die russische Armee hätte Wien oder Budapest besetzt, so wäre der Donauström bis zum Schwarzen Meer in unseren Händen und die Einkreisung Deutschlands wäre perfekt gewesen. Nicht umsonst kämpften die Deutschen so hartnäckig in Serbien; der Donauström mußte ganz frei werden... und er wurde es auch. Hätte Rußland schon früher bei den Deltamündungen gearbeitet, so hätten wir auch mehr. Dieser Fehler Rußlands läßt sich selbst in dreißig Jahren nicht wieder gut machen.“

Ein Angstschrei durchtobt die englische, französische, italienische und russische Presse wegen des Donau-Balkanweges. Diese Länder haben für immer ihre industriellen und kommerziellen Verbindungen am Balkan verloren. Besonders Italien und England werden Milliarden in der Türkei und in Bulgarien verlieren, da diese Länder beinahe bis zum Ausbruch des Weltkrieges ihre Waaren von unseren Feinden bezogen. Und das war gutes Geld, da Bulgarien und die Türkei immer in Gold zahlen mußten. Jetzt werden Oesterreich-Ungarn und Deutschland die Lieferanten dieser Länder werden, bis sich am Balkan eine eigene, kräftige und lebensfähige Industrie entwickelt haben wird.

Die Vorarbeiten haben sowohl bei uns und in Deutschland wie am Balkan bereits begonnen. Mit der Eröffnung des Balkanzuges und dem Freiwerden der Donau hat der Balkanorienthandel zwischen den Mittelmächten und unseren Balkanbundesgenossen seinen Anfang genommen. Leider kann sich vorläufig noch kein reger, regelmäßiger Handel abwickeln, aber die Perspektiven sind schon heute so günstig, daß Industrie- und Handelsunternehmen mit Projekten und Vorarbeiten ihre

Duvertüre eröffnen. Es liegen schon heute in den Ministerien fertig ausgearbeitete Pläne vor, die in Südingarn Fabriken, Industrieunternehmen vorsehen; über dreißig deutsche und zwanzig österreichische Projekte unter Mitwirkung ungarischer Finanzinstitute und Privatleute sind da, die in Ungarn in kürzester Zeit verwirklicht werden können. In Bulgarien und in der Türkei arbeiten schon heute deutsche Agenten, die alle fremden Geschäfte liquidieren, und in Ungarn reichen einander tagtäglich deutsche Unternehmer die Klinke, um hier Fabriken und Exposituren zu gründen. Was in Oesterreich

als einem Industriestaat nicht nötig ist. Es liegen Projekte zur Gründung von Konserven-, Farbwaarenfabriken, Leinen- und Jutespinnereien und Manufakturwaarenunternehmen vor. Durch die Errichtung einer Industriezentrale in Südingarn würden unsere Balkanbundesgenossen riesig viel gewinnen, da die Frachtsätze ab Südingarn viel billiger sind, als ab Deutschland oder Oberungarn. Oesterreich, Deutschland und Oberungarn werden Jahrzehnte hindurch mit Polen, Galizien, Kurland und auch mit Rußland zu thun haben, da der dort angerichtete russische Invasionschaden nicht so schnell gut zu machen ist, weshalb es notwendig erscheint, in Südingarn eine Art Industriezentrale zu schaffen.

Amerika wird an dem neuen Aufschwung am meisten zu hüben haben, da in Washingtoner und New Yorker Regierungskreisen schon heute Beratungen gepflogen werden, wie die Rückwanderung „einzelnere Elemente“ zu vereiteln wäre. Verdankt doch Amerika seine Industrie und seinen Handel größtentheils uns, die wir Jahrzehnte hindurch gezwungen waren, die Auswanderung zu gestatten, da bei uns in Folge der nationalistischen Unstimmigkeiten und des „rollenden Rubels“ Alles brach danieder lag. Man getraute sich nichts anzufangen, weil die Furcht vor der Zukunft zu groß war. Ungarns Wirtschafts- und Industriepolitik liegt am Balkan — wie dies schon Bismarck und Andrássy sagten —, wenn es im Stande ist, einheitlich zu arbeiten und eine jede Parteipolitik auszuschalten. Nicht mit politischen Agitatoren, sondern mit wirtschaftlichem Ernst muß man arbeiten, sonst gibt es keine Zukunft.

Mit dem Ausbau des Donau-Main-Kanals werden der Bairische Lloyd, die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und die Ungarische Fluß- und Seeschiffahrts-Gesellschaft die führende Rolle auf dem Wasserwege einnehmen. Die Ung. Fluß- und Seeschiffahrts- und die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft werden den ungarisch-rumänischen Getreide-Ex- und Import, der Bairische Lloyd den bairischen Güterwaarenverkehr abwickeln, und es ist berechnete Hoffnung vorhanden, daß die „Russische Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft“ sich auflösen wird, da in Odeßaer Börsenkreisen schon heute die größte Besorgnis wegen deren Zukunft herrscht. In dem Konkurrenzkampf wird sie keinesfalls bestehen können, und die Verbindung mit der rumänischen Schiffahrts-Gesellschaft gehört zu den Unmöglichkeiten. Der Werth der Aktien ist mit 60 Prozent gesunken und wird noch weitere Einbuße erleiden. Nicht uninteressant ist der Satz des „Russischen Kompaß“ über diese Schiffahrts-Gesellschaft: „Fahrten eingestellt. Gesellschaft hat sämtliche Schiffe dem kaiserlichen Aerar übergeben. Für Eröffnung der Schiffahrt übernimmt die Gesellschaft auch nach Friedensschluß kein Obligo.“ So war dies im Januar-Kompaß zu lesen. Der im Monat April herausgegebene Kompaß censurierte aus unbekanntem Gründen überhaupt die Mittheilung der „Russischen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft“.

Die Donaukonferenz, welche auf Anregung des Bürgermeisters von Regensburg Stephan Bleher zusammenberufen und, wie heute beschlossen, im September in Budapest abgehalten wird, ist berufen, alle aktuellen Wirtschaftsfragen zu lösen, und es ist berechnete Hoffnung vorhanden, die Donaufrage nunmehr einer für Ungarn ersprießlichen Entscheidung zuzuführen. Der Kampf zwischen Budapest und Wien mußte mit dem Siege unserer Hauptstadt enden, da wir wirtschaftlich größere Interessen haben und örtlich zum Balkan näher stehen als Oesterreich.

Die Konferenz über die Regelung des Donauverkehrs.

Budapest, 8. Juli.

Heute vormittag fand beim Bürgermeister Dr. Barczy die Vorbesprechung in Angelegenheit der abzuhaltenden Donaukonferenz statt. Es wurde beschlossen, daß die Donaukonferenz Anfang September in Budapest abgehalten werden soll und daß an dieser als Vorsitzender Bürgermeister Dr. Barczy und als dessen Stellvertreter Bürgermeister Dr. Weiskirchner und der Bürgermeister von Regensburg Bleyer fungieren werden.

Bürgermeister Dr. Weiskirchner, Oberkurator Steiner, Gemeinderat Dr. v. Dorn, Reichsratsabgeordneter Friedmann und Magistratsrat Müller sind nachmittags nach Wien zurückgekehrt.

Ein deutsches Unterseeboot in Baltimore.

Mit einer wertvollen Ladung Farbstoffe.

London, 10. Juli.

Das Reutersche Bureau meldet:

Die Blätter veröffentlichen ein Telegramm aus New York, in dem gemeldet wird, daß ein deutsches Unterseeboot mit einer wertvollen Ladung Farbstoffe in Baltimore angekommen ist. Zwanzig Meilen von der Küste wurde das Unterseeboot von britischen und französischen Kreuzern verfolgt, wodurch seine Ankunft um vier Tage verzögert wurde.

Deutsche Handelstauchboote auf den Ozeanen.

Baltimore, 10. Juli. (Reuter.)

Das hier angekommene deutsche Unterseeboot „Deutschland“ erhebt Anspruch darauf, ein unbewaffnetes Handelsschiff zu sein, das Frachten führt. Die Ladung ist an Schumacher & Co. in Baltimore konfigniert und besteht aus Farbstoffen und Medicinen.

Der Kapitän der Lake Torpedo Co. in Bridgeport (Connecticut), erklärt, er beabsichtige, einen Prozeß gegen die „Deutschland“ anzustrengen, da sie Patente der Lake Co. verletzt habe.

Die Offiziere der „Deutschland“ stellen in Abrede, daß das Unterseeboot von feindlichen Kriegsschiffen verfolgt worden sei und erklären, daß sie weder britische noch französische Kriegsschiffe gesehen hätten.

Ein Küstenschutzkutter folgte der „Deutschland“ auf der Fahrt nach der Chesapeake-Bai; ein Grund hiefür wurde nicht angegeben, aber es verlautet, daß das Unterseeboot unter Aufsicht bleiben soll. Die Firma Schumacher ist Vertreterin des Norddeutschen Lloyd.

Berlin, 9. Juli.

Die Ozeanfahrt des ersten deutschen Handelsunterseebootes „Deutschland“ und seine glückliche Ankunft in Amerika wird von den Blättern als bahnbrechendes Ereignis gewürdigt, das die Legende von der englischen Blockade vollends zerstört habe.

Die „Voss. Z.“ veröffentlicht u. a. folgende Einzelheiten: Im Herbst des letzten Jahres wurde in Bremen auf Veranlassung von Alfred Lohmann, damals Präsident der Bremer Handelskammer, eine besondere Reederei gegründet, die den Verkehr mit Handelstauchbooten über See aufnehmen sollte. Es sind verschiedene Unterseeboote im Bau. Die beiden ersten „Deutschland“ und „Bremen“ schwimmen bereits auf dem Ozean. Die Größe der Boote beträgt etwa 2000 Tonnen. Die Erbauerin der „Deutschland“ ist die Germania-Werft in Kiel, Führer Kapitän König.

11. Jm. 1916

188

(Ein deutscher Kanaltunnel.) Von den verschiedensten in Deutschland geplanten Kanalbauten, die auf der letzten Tagung des Bayerischen Kanalvereines in Kelheim besprochen worden sind, wurden besonders zwei als in erster Linie stehend bezeichnet: der Donau-Main- und der Weser-Main-Kanal. Letzterer wird nach seiner Vollerbauung eine technische Merkwürdigkeit aufweisen, wie sie in solcher Ausdehnung der Wasserstraßen bisher in Deutschland nicht bekannt war. Von den Flüssen Werra und Fulda, die vor Hannover'sch-Münden in die Weser münden, wird jetzt schon der erstere für die Großschiffahrt ausgestattet. Sobald diese Arbeiten soweit gediehen sind, daß sie südlich von Meiningen den Punkt erreichen, wo die Werra scharf nach Osten abbiegt, wird dann der eigentliche Kanal beginnen. Nach wenigen Kilometern schon gilt es, die Wasserscheide zwischen dem Weser- und Main-Gebiet zu überwinden; es wird zu diesem Zwecke südlich Rittschhausen in südöstlicher Richtung ein Tunnel gebaut, der eine Länge von neun Kilometer haben wird, nördlich von Rönthild enden, weiter nach Bamberg geführt werden und dort in den Donau-Main-Kanal münden soll. Der Kanalspiegel wird im Tunnel eine Höhe von 310 Meter über dem Meere haben; über ihm erhebt sich das Gelände, vorherrschend Wald, mit nur einer einzigen Wohnstätte in der ganzen Längsrichtung, dem Forsthaus Arolshausen, bei diesem 420 Meter, dann bis zu 536 Meter. Man wird es, wenn diese Anlage einmal vollendet sein wird, mit einem Meisterwerke der deutschen Technik zu tun haben.

Das Tauchboot als Handelsschiff.

Wieder weht die deutsche Flagge in einem amerikanischen Hafen, und wieder haben die Yankee's Anlaß zu sprachlosem Staunen über deutsche Leistungsfähigkeit und deutschen Wagemut. Sie staunten damals, als der Eitel Frick in teurer Kreuzerfahrt allen feindlichen Spähern ein Schnippchen schlug und mit den Prisenbesatzungen von acht Schiffen Newport News erreichte. Noch stärker wuchs ihr Staunen, als im Februar dieses Jahres ein deutscher Seeleutnant leibhaftig eine stolze Prise nach Hampton Roads bugsierte, als Leutnant Berg die Appam mit vierhundert Engländern an Bord ungeschädigt in den amerikanischen Hafen brachte. Indes, jene Schiffe kamen immerhin als Flüchtlinge, sie hatten die Meute der Feinde hinter sich, und weil ihre Kommandanten gegen deren Überzahl machtlos waren, blieb ihnen nichts übrig, als Schiff und Besatzung nach den Vorschriften des Völkerrechts internieren zu lassen. Jetzt aber ist es kein Flüchtling, der in Baltimore die schwarz-weiß-rote Flagge wehen läßt, und von Internieren ist keine Rede. Es ist ein deutsches Handelsschiff unter See, das nach eigener freier Wahl den amerikanischen Hafen aufgesucht hat, in dem es einen Auftrag einer Gesellschaft zu erfüllen hatte, und das zu Tag und Stunde, wenn es ihm beliebt, in Freiheit und Sicherheit die Rückreise nach Deutschland antreten wird. Denn sein Weg geht unter Wasser, wo ihm kein feindlicher Spähkreuzer etwas anhaben kann; ist doch nach Conan Doyles treffendem Wort der Versuch, U-Boote durch Schiffe über Wasser abzufangen, so aussichtslos wie der Einfall, Aale in einem Fluß durch schwimmende Balken einzuschließen. Hier ist also ein Schiff, ein Tauchboot der deutschen Handelsflotte, das trotz der englischen Blockade von Deutschland mit Waren nach Amerika kommt und gewiß mit Waren wieder nach Deutschland zurückkehren wird, ein deutsches Tauchboot, das die 3880 Seemeilen von Bremen nach Baltimore ohne Aufenthalt zu bewältigen vermag, kurzum hier ist etwas noch nie Dagewesenes, ein technisches Wunder, das einen neuen Abschnitt in der Geschichte des Verkehrs über See einleiten wird. Und dieses Wunder trägt die deutsche Flagge!

Das wird, das muß den Amerikanern neue Achtung erzwingen vor der deutschen Tüchtigkeit und Lebenskraft, von denen dieser ganze Krieg eine einzige gewaltige Probe ist, und nicht den Amerikanern allein. Wir können uns vorstellen, wie den Engländern das Herz beklommen schlägt, bei der seltsamen Nachricht, die ihnen das Kabel aus Amerika bringt, und wie alle Neutralen aufatmend fühlen, daß der furchtbaren englischen Seetrynnei das Sterbeglocklein geläutet wird. Uns Deutsche aber läßt die frohe Botschaft das Herz höher schlagen, und ein heißes Dankgefühl dringt in uns empor gegen jene Männer, die so großes in stiller, mühsamer Arbeit erforschen und vollbracht, und gegen jene braven deutschen Seeleute, die es in wagemutiger Fahrt sieghaft erprobt haben.

Als Waffe begannen die deutschen Tauchboote in diesem Kriege ihre Arbeit, als Handelsschiffe zeigen sie jetzt ihren Wert, einen Wert ganz neuer und ungeahnter Möglichkeiten. Die Kriegstaten unserer Unterseeboote sind in aller Gedächtnis von jenem 22. September 1914 an, wo Weddigen mit den Torpedos von U 9 drei feindliche Kreuzer an einem Morgen zur Strecke brachte und die Namen Oressy, Hogue und Aboukir den Engländern zuerst die Furchtbarkeit der neuen Waffe klarmachten, bis zur jüngsten Tat, wo ein Tauchboot als kaiserlicher Kurier erschien, denn auch das war vor allem eine Kriegstat. Noch lange wird man in Spanien von dem Meisterstreich von U 35 sprechen, das die feindliche Kreuzerkette vor Cartagena durchbrach und einen Brief an den König von Spanien übermittelte, um dann wohlbehalten nach Deutschland zurückzukehren. Das alles ist jetzt überboten, weit überboten durch die Fahrt über das Weltmeer; wie ein zweiter Kolumbus hat ein deutscher Schiffskommandant Amerika für das U-Boot entdeckt! Die ganz unabsehbaren Aussichten, die das Tauchboot als Waffe in sich barg, sind unsern Feinden — zu ihrem Leide — wohlvertraut; daß es noch andere ungeahnte Möglichkeiten aufzuweisen hat, daß es jetzt im Kriege auch diese in die Tat umzusetzen versteht, wird sie mit nicht geringerm Mißbehagen erfüllen. Das Tauchboot als Handelsschiff, das Tauchboot als Mittel, das jede Seesperre hinfällig macht, das Tauchboot als Frachtschiff, das keine Aufbringung, keine Durchsüchung zu fürchten hat: das sind die großen Aussichten, die durch die Fahrt des Unterseebootes Deutschland ins helle Licht der Möglichkeit gerückt worden sind. Unsere Feinde werden bersten vor Wut, die Neutralen werden sich freuen, wir dürfen Stolz und Vertrauen haben. Wie deutscher Wagemut immer wieder neue Wege findet, neue Taten vollbringt, neue Ufer erreicht, so werden wir auch am Ende das Gestade erreichen — und so erreichen, wie wir es wollen —, das Friede heißt.

Requirierung der Handelsflotte in Frankreich.

Am 11. d. M. hat die französische Kammer den Antrag Bouhsson, der darauf abzielt, die Handelsflotte Frankreichs auf Kriegsdauer zu requirieren, mit 250 gegen 207 Stimmen angenommen. Dieser Kammerbeschluss verdient umso größere Beachtung, als er trotz der ablehnenden Haltung des Unterstaatssekretärs für die Handelsmarine, Nail, und des Marineministers gefaßt worden ist. Was dieser Beschluss der Kammer bedeutet, wird vielleicht klar, wenn wir anführen, daß Frankreich kurz vor Kriegsausbruch 757 Handelsdampfer mit 696.994 Tonnengehalt besaß. Die Verfügung der Requisition von Handelsdampfern kann an sich kaum überraschen, ist sie doch nur die folgerichtige Fortbildung des Grundsatzes der Kriegseleistungen, die ursprünglich auf das Fuhrwerk angewendet, dann aber auf Transportmittel aller Art, so auch auf Automobile und Motorboote bezogen wurde. Ueberraschend ist beim Kammerbeschlusse also eigentlich nur sein genereller, auf die ganze Handelsflotte Frankreichs ausgebehnter Umfang. So weit ist man auch in England noch nicht gegangen, so sehr man auch dort nicht gezögert hat, Handelsschiffe zu requirieren. Gallipoli, die Verteidigung des Suezkanals und die Operationen in Kleinasien veranlaßten dort, zunächst etwa 40 bis 50 Prozent des Frachtraumes der Handelsflotte in Beschlag zu nehmen. Seither hat die Schiffsrequisition in England noch größere Ausdehnung gefunden — bis auf drei Viertel des Frachtraumes! — da England mit seinen Dampfern für die Lieferung von Kohle, Eisen etc. an seine Verbündeten, vor allem Frankreich und Italien aufkommen muß.

Auch in Frankreich ist die staatliche Requisition der Handelsflotte durch die kaum mehr erträgliche Steigerung der Schiffsfrachten veranlaßt. Die Fracht der Cardiffkohle nach den französischen Häfen hat sich allmählich auf das Acht- bis Zehnfache der Friedensfrachtraten gesteigert. Diese Steigerung der Frachtraten trat aber erst so recht seit dem Beginn der Saloniki-Aktion, für die Hunderte von Handelsdampfern beansprucht werden mußten, in die Erscheinung. Die Frachten stiegen so von 35 Frank des 1. September 1915 bis auf 90 Frank. Das Mißverhältnis zwischen der Menge der zu befördernden Waren und dem verfügbaren Frachtraum wurde zudem noch durch die vom Kriege verursachten Schiffsverluste gesteigert und verschärft. Frankreich hat bisher 53 Schiffe mit 158.190 Tonnengehalt eingebüßt. Diese Notlage der französischen Handelschiffahrt wird noch durch die Störung vergrößert, die der französische Außenhandel erfahren hat, wie andererseits wieder diese durch die Unzulänglichkeit der Handelsflotte verschärft wird. Frankreich führte im Jahre 1913 48 Millionen Tonnen ein, davon 30 Millionen zu Wasser, 18 über Land. Die gesamte Einfuhr ist 1915 auf 32 Millionen Tonnen zurückgegangen. Davon kamen jedoch 31 Millionen über See, nur 1 Million zu Lande. Ein weiterer Verlust ist während des Krieges dadurch entstanden, daß viele Schiffe französische Häfen ohne Ladung verlassen, in der ersten Hälfte des März zum Beispiel Schiffe mit 440.000 Tonnengehalt. Für 1915 macht dies gegenüber dem Stand vom Jahre 1913 etwa den doppelten Tonnengehalt (ohne Ladung) aus. Die längeren Fahrten bedeuten, so für den Bezug von Getreide und Petroleum, einen weiteren Zeit- und damit Raumverlust. Ebenso wirkt die Verstopfung der Häfen, der amerikanischen und der französischen. In Friedenszeiten bedurfte es, um den gewöhnlichen Abgang von Schiffen auszugleichen, 3 Millionen Tonnen neue Bauten. Solche sind 1915 auf 1,5 Millionen gesunken. Der Rückgang des verfügbaren Schiffsraumes ist daher beträchtlich. Die französischen Kolonien, Antillen, Westafrika, Réunion, erhalten solchen überhaupt kaum noch.

Die französische Regierung selbst ist sich, so lebhaft sie dem Antrage der allgemeinen Requisition widerstrebt, der Notwendigkeit eingreifender Maßregeln voll auf bewußt. Darauf deutet ja auch die vor kurzem gefaßte gesetzliche Ermächtigung hin, 50 Handelsschiffe anzukaufen, eine Maßnahme, welche die weitere Erhöhung der Frachtraten und die mit ihr zusammenhängende Verteuerung der Lebensmittel bekämpfen sollte. Schon früher waren Verhandlungen mit der englischen Schiffsmallerfirma Harris and Dixon wegen Ankaufs einer Flotte von 100 Handelsschiffen mit einem Tonnengehalte von 500.000 angeknüpft worden. Die Verhandlungen wurden indes abgebrochen, weil der Unterhändler eine Provision von fünf Prozent auf den Kaufpreis in Höhe von 150 Millionen Frank (7½ Millionen Mark) verlangte. Die Verhandlungen sind mit derselben Londoner Firma seither wieder aufgenommen worden und bezwecken den Ankauf von fünfzig Handelsschiffen.

Die allgemeine Requisition der Handelsflotte in Frankreich ist unzweifelhaft die schärfste Waffe, die im Kampfe um den Frachtraum anwendbar war. England hat sich mit weniger radikalen Maßregeln, mit Einfuhrverboten aller Art und mit der Einschränkung der An- und Abreise des Requisitionsbereiches auf bloß einen Teil der nationalen Handelsflotte begnügt.

Das deutsche U-Boot in Baltimore.**Die „Deutschland“ ein unbewaffnetes Frachtschiff.**

Berlin, 12. Juli. (Tel. d. „Fremden-Blatt.“) Aus Amsterdam wird telegraphiert: Die Exchange Telegraph Co. meldet, daß die Zollbeamten dem Sekretär des Schahantes berichteten, sie hätten die „Deutschland“ untersucht und festgestellt, daß dieses U-Boot unbewaffnet sei.

W. Washington, 11. Juli. (Meldung des Reuterschen Bureaus.) Das Schatzdepartement teilte dem Staatsdepartement mit, daß die „Deutschland“ ein unbewaffnetes Frachtschiff sei, das nicht ohne weitgehende Änderungen in der Konstruktion für Offensivzwecke verwendet werden könne.

Neutrale Urteile.

B. Bern, 11. Juli. Die „Neue Zürcher Zeitung“ schreibt über das deutsche Handelsunterseeboot: Diese überraschende Tatsache lenkt die Blicke der ganzen Welt wiederum auf die allgemein bewunderte deutsche Technik. Es ist ihr in diesem Fall gelungen, einen materiell nicht zu unterschätzenden Blockadebruch zu ermöglichen. Eine wesentliche Verminderung der durch die Blockade geschaffenen Schwierigkeiten wird man in Deutschland von den neuen Unterseebooten kaum erwarten, aber was für Deutschland das wichtigste ist: die Blockade ist tatsächlich unbestreitbar durchbrochen.

In den „Neuen Zürcher Nachrichten“ heißt es: Ohne Uebertreibung kann man sagen, daß die englische Blockade ein böses Lied erhalten hat. Der deutsche Erfindungsgeist vollbringt Wunder im Weltkriege, wir beglückwünschen Deutschland zu dieser neuesten Genietat.

A. Amsterdam, 11. Juli. Die Abendblätter schreiben anerkennend über die Fahrt des Unterseebootes „Deutschland“ nach Amerika.

„Nieuws van den Dag“ spricht von einem großen moralischen und materiellen Erfolg Deutschlands, das jetzt nicht nur Waren, sondern auch unzensurierte Briefe und Wertpapiere sowie Personen von und nach Amerika befördern könne.

„Tijd“ schreibt: Es glückte der deutschen Handelsmarine, die Blockade zu durchbrechen, besser gesagt, unter ihr durchzufahren. Der Mut der deutschen Seeleute, die eine Fahrt von 4000 Meilen quer durch den Atlantischen Ozean unternommen haben, zwingt Bewunderung ab.

„Nieuwe Courant“ erklärt: Die Fahrt der „Deutschland“ stellt einen

bedeutenden Prestigegewinn dar. Wenn auch die britische Admiralität mit Mangel an Sportsinn, den man von einem Engländer nicht erwarten dürfte, ihre Bedeutung herabzusetzen sucht, ist es etwas ganz anderes, ob mehrere Unterseeboote, von größeren Schiffen begleitet, über den Ozean fahren, oder ob ein auf sich selbst angewiesenes Unterseeboot trotz der Blockade der deutschen Küste nach der amerikanischen Küste zu gelangen weiß. Hier handelt es sich um etwas ganz neues. Schiffbauer, Offiziere und Besatzung des Schiffes, alle standen vor einer völlig neuen Aufgabe.

„Maasbode“ schreibt: Die Ankunft der „Deutschland“ in Baltimore ist ein Bravourstück, das auf ganz Amerika zweifellos Eindruck machen wird.

A. Christiania, 11. Juli. Das Eintreffen der „Deutschland“ in Baltimore steht augenblicklich in der Presse im Vordergrund des Interesses. Das Ereignis wird vorläufig ohne Kommentare registriert; nur die ententefreundliche „Tidens Tegn“ macht sich die englische Auffassung von einem interessanten Experiment zu eigen, dem keine Bedeutung beizumessen sei, da auch bei größerer Ausdehnung des Unternehmens dieses kein Gegengewicht gegen die englische Blockade sei.

Die Schifffahrt der Mittelmächte. Der Norddeutsche Lloyd hat jetzt sein neuestes Jahrbuch veröffentlicht, in dem er über seine Tätigkeit im zweiten Kriegsjahre berichtet und zu gleicher Zeit ein Urteil über die allgemeine Lage der Schifffahrt der Mittelmächte abgibt. Es heißt da u. a.: Die Schifffahrt der Mittelmächte wurde durch den Ausbruch des Krieges fast völlig lahmgelegt und es ist dabei auch im Jahre 1915 geblieben. Gleichwohl hatte auch die passive Rolle, zu der die deutsche und österreich-ungarische Schifffahrt verurteilt war, insofern ihr Gutes, als die in den Heimathäfen oder neutralen Häfen liegende Handelstonnage der Mittelmächte, soweit sie nicht gekapert oder vernichtet wurde, infolge der Kriegsverluste der feindlichen und neutralen Schifffahrt automatisch ganz bedeutend im Werte gestiegen ist und als ferner der Besitz einer verhältnismäßig unversehrten Handelsflotte die deutsche und österreich-ungarische Volkswirtschaft nach Friedensschluß in den Stand setzen wird, sofort wieder erfolgreich an der Konkurrenz des Weltmarktes teilzu-

nehmen. Ein Beweis dafür, daß auch die deutschen Gesellschaften alles daran setzten, um ihre Tonnage wieder auszufüllen und vielleicht noch über den Stand von vor dem Kriege hinaus zu vergrößern, ist die außerordentlich starke Beschäftigung der deutschen Werften. Den überaus zahlreichen Aufträgen entsprechend ist die Lage des deutschen Schiffbaues unter Berücksichtigung des gegenwärtigen Verhältnisses zufriedenstellend. Daß die Lage der deutschen wie auch der österreichischen Reedereien im großen und ganzen keine rosige zu nennen ist, versteht sich von selbst in Anbetracht der Tatsache, daß die Handelschifffahrt der Mittelmächte seit Ausbruch des Krieges bis auf wenige kleine Ausnahmen ausgeschaltet ist und auch keine Möglichkeiten hat, sich durch Uebergang auf andere Beschäftigungsgebiete eine den trotz des Stilliegens dauernd weiterlaufenden hohen Unkosten (für Unterhaltung der Schiffe, Löhne der Angestellten und Mannschaften, Verzinsung der Schuldverschreibungen usw.) entsprechende Einnahmsquellen zu sichern. Die Frage, ob die Handelschifffahrt nach Friedensschluß wieder kräftig genug auf dem Plan erscheinen kann, um den aus dem Krieg bedeutend gestärkt hervorgehenden ausländischen Linien die Spitze bieten zu können, wird deshalb hauptsächlich davon abhängen, ob der Friede den Reedereien diejenige finanzielle Unterstützung bringen wird, die erforderlich ist, um der Großschifffahrt über ihre bisher erlittenen Schäden und Ausfälle sowie über den dem Kriege unvermeidlich folgenden schweren wirtschaftlichen Kampf hinwegzuhelfen.

* [Die Schaffnerin in Hosen.] Aus Berlin wird gemeldet: Nach einer Verfügung der preussischen Staatsbahnverwaltung haben die im Schaffnerdienst tätigen Frauen als Dienstkleidung Foppe und Mütze wie die Hilfsbeamten und ein dunkelgraues, kauischiges Beinleid zu tragen. Außerhalb der Bahnanlagen müssen die Frauen Röcke tragen. Es bleibt ihnen überlassen, dazu sich ihrer bisherigen Röcke zu bedienen und die Hose darunter zu belassen. Die Dienststellenvorsteher sollen für einen geeigneten Raum zum Urkleiden der weiblichen Schaffner sorgen. — Im Berliner Hochbahnbetrieb tragen die im Fahrdienst beschäftigten Frauen schon seit längerer Zeit kurze Hosen (sogenannte geteilte Röcke), was sich gut bewährt hat, da es verhindert, daß die Frauen durch weite, flatternde Kleidung in Gefahr geraten.

Weibliche Schaffner bei der Südbahn.

Nun beginnt die Schaffnerin auch auf den Eisenbahnen heimisch zu werden. Immer mehr männliches Personal der großen Verkehrsstrecken wird zum Kriegsdienst einberufen, ein großer Teil muß außerdem den Heeresbahnen überlassen werden, und so hat denn das Eisenbahnministerium, dem Zug der Zeit gehorchend, einen Erlass herausgegeben, in dem die Anstellung weiblicher Schaffner gestattet wird. Seit beiläufig vierzehn Tagen sind auf der Südbahn auch schon die ersten Schaffnerinnen zu sehen. Allerdings ist ihre Uniform einstweilen noch recht fragmentarisch, da die vorschriftsmäßigen Amtskleider, die den Schaffneruniformen von den gleichen Gesichtspunkten aus nachgebildet sein werden, wie bei den Straßenbahnen, erst in einigen Tagen fertig werden. Eine Tellerkappe, eine Armbinde und die Fwiczange in der Hand, kennzeichnen vorläufig die neuartige Amtsperson. Desgleichen ist die Verwendung der Schaffnerinnen gegenwärtig noch eine begrenzte. Laut erwähnten Erlasses dürfen sie weder im Kriegsgelände noch auf Schnellzügen zum Dienst herangezogen werden. Auf Lastzügen, wo ihnen die Arbeit des Koppelns zufallen würde, ist die Beschäftigung von Schaffnerinnen gleichfalls verboten. Ebenso auf Zügen, die den Brenner oder den Semmering passieren, da dort den Schaffner bei Eisenbahnunfällen als Bremser eine große Verantwortung trifft. Nur Bruchstrecken des Personenzugsverkehrs und die Lokalzüge bilden daher das Betätigungsfeld der Schaffnerin. Doch sind demgegenüber die Vorschriften, die für die „Ereignisdiensttauglichkeit“ festgesetzt sind, ebenso streng, wenn nicht schärfer wie bei den Schaffnern. Die bahnärztliche Untersuchung muß die volle körperliche Eignung der Bewerberinnen ergeben. Die Eisenbahnschaffnerin steht im Tagelohn, der 2 Kronen 60 Heller beträgt, und mit dem sie in ähnlicher Weise hinter ihren männlichen Kollegen zurücksteht wie die weiblichen Straßenbahnbediensteten. Die bisher angestellten Eisenbahnschaffnerinnen haben sich gut bewährt. Ihre Zahl beträgt vorläufig dreißig, welcher Ziffer eine Anzahl von mehr als hundert Amtswerberinnen gegenüberstand, als die Ausföhrung der Stellen erfolgte. Sogar Straßenbahnschaffnerinnen, die zur Eisenbahn übertreten wollten, hatten sich eingefunden.

Der Tunnelbau zwischen England und Frankreich.

Die Durchführung gesichert.

z Berlin, 21. Juli. (Priv.-Tel.)

Dem Lokalanzeiger wird aus Kopenhagen telegraphiert:

Wie die Berlingske Tidende aus Paris erfährt, ist die Durchführung des Planes eines Tunnelbaues zwischen England und Frankreich endgültig gesichert. Auf französischer Seite mündet der Tunnel bei Sotwatte, bei Kap Grianes, auf englischer Seite südlich von Dover. Er erhält eine Länge von 60 Kilometer, wovon 39 Kilometer unter Wasser liegen, und erhält die Form eines Doppeltunnels. Zwischen beiden Gleisen beträgt der Abstand 15 Meter.

Ein Wunsch Italiens.

a Basel, 21. Juli. (Priv.-Tel.)

Den Basler Nachrichten wird aus Turin telegraphiert:

Wie die Stampa vernimmt, hat die italienische Regierung Schritte getan, um England und Frankreich den Bau des Kanaltunnels nahezu legen.

Der Wasserweg vom Rhein zur Donau. Bereits vor einigen Wochen konnten wir melden, daß zur Verwirklichung des großen Wasserstraßenplanes vom Rhein zur Donau alle interessierten Kreise zu einer Tagung zusammentreten werden. Wie uns aus München gedrahtet wird, steht nunmehr fest, daß diese grundlegende Tagung Anfang September in Ofen - Pest stattfinden wird. An den Beratungen werden nicht nur Oesterreich und Ungarn teilnehmen, sondern auch alle in Frage kommenden deutschen Kreise, vor allem aber alle Städte, die von Frankfurt bis zum Endziel der geplanten Wasserstraße wirtschaftlich oder verkehrstechnisch daran beteiligt sind.

Verbot des Befahrens schwedischer Gewässer für fremde Tauchboote.

Stockholm, 22. Juli.

Wie „Svenska Telegrambyran“ mitteilt, hat die schwedische Regierung das seit 20. Dezember 1912 bestehende Verbot für fremde Unterseeboote, in schwedischen Gewässern zu fahren oder Aufenthalt zu nehmen, durch eine am 28. Juli in Kraft tretende amtliche Bekanntmachung ergänzt. Die Verfügung lautet nunmehr:

Unterseeboote, die zum Gebrauch im Kriege ausgerüstet sind und einer fremden Macht gehören, dürfen, auf die Gefahr hin, ohne vorhergehende Warnung mit Waffengewalt angegriffen zu werden, nicht in den schwedischen Hoheitsgewässern innerhalb dreier nautischer Minuten-Seemeilen vom Lande oder von der schwedischen Küste zu den äußerst vorgelagerten Klippeninseln, die nicht stets vom Meere überspült werden, fahren oder sich dort aufhalten. Ausgenommen davon ist die Fahrstraße durch den Döresund zwischen der Breitenparallele durch den Leuchtturm von Biken, 56 Grad 8 Minuten 7 Sekunden nördlich, und der Breitenparallele durch den Leuchtturm Klagehamn, 55 Grad 31 Minuten 2 Sekunden südlich.

Ist das Unterseeboot genötigt, infolge schwerer Wetter- oder Seeschadens in das verbotene Gebiet eingelaufen, so soll das obige Verbot keine Geltung haben, vorausgesetzt, daß das Boot in Ueberwasserlage gehalten wird und die Nationalflagge sowie das internationale Signal gehißt hat, das die Ursache seines Verweilens in verbotenem Gewässer angibt. Wenn diese Ursache aufhört, soll das Boot das verbotene Gebiet sobald als möglich verlassen.

Eine weitere amtliche Meldung besagt, daß im Zusammenhang mit dieser neuen Bekanntmachung die schwedischen Marinemannschaften, insbesondere die zur Wahrung der Neutralität bestimmten Wachen, in gewissen Küstenstrecken demnächst verstärkt werden sollen.

Eine andere Bekanntmachung bestimmt, daß es fremden Luftfahrzeugen bis auf weiteres verboten ist, schwedisches Gebiet zu überfliegen, mit Ausnahme gewisser Teile des Döresunds. Diese Verordnung tritt sofort in Kraft.

Ein neues Unterwasser Schiff angekommen?

Berlin, 24. Juli. Der „Lokalanzeiger“ bringt eine bisher nicht bestätigte Meldung der „Basler Nachrichten“ aus London, wonach ein zweites deutsches Handels-U-Boot im Longislandsund östlich von New-York angekommen sein soll. Das Unterseeboot sei im Hafendock von Bridgeport (Connecticut) verankert.

Ferner läßt sich der „Lokalanzeiger“ aus dem Haag berichten: Das „Daily Chronicle“ meldet aus New-York vom 20. d.: Bei Tagesanbruch ward die „Deutschland“ verschwunden. Man konnte vom Ufer nicht feststellen, ob lediglich die Masten und das Periskop niedergeholt worden waren oder ob das U-Boot bereits abgegangen war. Man berichtet, daß Kriegsschiffe der Entente 50 Meilen vor dem Hafen Neze legen.

London, 23. Juli. Die „Times“ melden aus Washington unter dem 21. d.: Die Alliierten haben wegen der „Deutschland“ nicht protestiert, aber der englische und der französische Botschafter weisen die Regierung beständig auf die Verlegenheiten hin, die den Vereinigten Staaten erwachsen, wenn sie die „Deutschland“ als Handelsschiff anerkennen.

Schiffahrt.

Hamburger Verein für Flußschiffahrt.

In der am 24. Juli abgehaltenen Sitzung brachte der Vorsitzende, Direktor Heesch, zunächst die von anderer Seite angeregte Vermehrung der Koblenzschlagspläne zur Sprache. Nach einem Schreiben der Handelskammer soll eine Besprechung zwischen den beteiligten Kreisen am 26. d. M. stattfinden. Die Versammlung ersuchte den Vorstand, an dieser Besprechung teilzunehmen. Der Vorsitzende berichtete sodann über die Sitzung der „Arbeitsgemeinschaft“ die am 15. April d. J. in Magdeburg getagt hat und sich aus folgenden Vereinen zusammensetzt: Elbeverein in Auisig, Konz. sächsischer Schiffahrtsverein, Zentralausschuß der Privat-Schiffereivereine a. d. Elbe, dem Schiffahrtsverein in Magdeburg, dem Lauenburger Schifferverein und aus dem Hamburger Verein für Flußschiffahrt. Von der Aufnahme der Vereine an den märkischen Wasserstraßen hat man einstweilen abgesehen, doch will man mit dieser Fühlung nehmen, sobald berührende Fragen zu erledigen sind. Was die Tagesordnung der Arbeitsgemeinschaft anbelangt, so wurden die von ihr beschlossenen Eingaben an den Reichstag wegen des Reichshandelsamtes, an das Preussische Handelsministerium wegen des Mittellandkanals verlesen und beglückwünscht. Ueber die Tagung des Deutsch-Osterr.-Ungar. Wirtschafts-Bundes in München am 5. Juni erstattete Direktor Cordts ausführlich Bericht. Eine vom Vorstande vorgelegte Entschliessung wurde nach eingehender Beratung in folgender Fassung angenommen:

„Der durch den Krieg fühlbar hervorgetretene große Mangel an Binnenwasserstraßen, insbesondere an großen Durchgangswasserstraßen von Osten nach Westen wie auch von der Nord- nach Ostsee nach den Balkanländern, sowie die in den Vordergrund getretene Bedeutung des Binnenwasserstraßenverkehrs, lassen erhoffen, daß die zuständigen Stellen Mängel auf die Abstellung bestehender Mängel und einen den hervorgetretenen Bedürfnissen entsprechenden Ausbau des Wasserstraßensystems richten. Der Verein ersucht den Vorstand, dafür einzutreten, daß Hamburgs Interessen bei der Lösung solcher Aufgaben zur Berücksichtigung gelangen, wobei notwendigerweise allen zu weit blickenden Plänen entgegenzutreten werden muß, um die Ausführung des Möglichen nicht zu gefährden. Als erstes hält er den Ausbau des Mittellandkanals von Hannover bis zur Elbe, die Regulierung der letztern und eine Verbindung der Elbe über Melnik, Pardubitz und Preßlau nach der Donau für erforderlich, wobei namentlich in ersterem Falle auf eine verkehrsfördernde Gestaltung der Abgaben Bedacht zu nehmen wäre.“

Hierauf fand an der Hand eines von einem Mitgliede gestellten Antrages eine Beratung statt über die Vereinfachung des Meldewesens im Hamburger Hafen, die besonders notwendig wird, bevor die im Bau befindlichen Häfen in Betrieb ge-

nommen werden. Es wurde darauf hingewiesen, daß jetzt oft in allen vier Hafenbezirken Liegeplätze für die Fahrzeuge erbeten werden, während schlechthin nur ein Platz benutzt zu werden braucht. Die Schaffung einer Zentralfstelle sei dringend erwünscht; auch empfehle sich, etwa bei der Müggelburger Schleuse eine Kartasse zur Entgegennahme von Meldungen anzulegen und zu gestatten, daß die Ummeldungen durch Fernsprecher bewirkt werden. Die Versammlung beschloß, die Angelegenheit der Handelskammer zu unterbreiten. Zum Schluß machte der Vorsitzende noch verschiedene Mitteilungen, u. a. über die Kommissionsberatung betreffend das neue Hafengesetz sowie über die Antwort an die Handelskammer betreffend die Erfahrungen mit der neuen Sommerzeit. Der Verein ist für die ständige Beobachtung der neuen Zeit in den Sommermonaten, dagegen gegen deren Ausdehnung auf die Wintermonate.

Die deutschen Eisenbahnen im ersten Kriegsjahr.

Die im Reichseisenbahnamt bearbeitete Statistik der deutschen Eisenbahnen für das Rechnungsjahr 1914 (1. April 1914 bis 31. März 1915), die als Band 35 (Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Berlin) erschienen ist, beansprucht insofern besonderes Interesse, als sich in den Ziffern naturgemäß bereits die Wirkungen von acht Kriegsmonaten spiegeln. Der Ausbau der Anlagen und die Vermehrung des Betriebsmaterials haben durch den Krieg keine Hemmung erfahren; wohl aber sind die Betriebseinnahmen und der Ueberschuß ungünstig beeinflusst worden. Auffallender als die Rückgänge an sich, die hier die Ziffern zeigen, ist aber der verhältnismäßig geringe Grad, in dem der Verkehr trotz der gerade in den ersten Monaten tiefgehenden wirtschaftlichen Hemmungen gelitten hat. Wir entnehmen der Statistik die wichtigsten Ziffern. Die eingeklammerten Vergleichsziffern beziehen sich auf das Rechnungsjahr 1913.

Die Eigentumslänge der deutschen vollspurigen Eisenbahnen betrug am Schlusse des Rechnungsjahres 1914 61 994,34 km. Im Laufe des Rechnungsjahres sind 647,31 km (im Vorjahre 683,28 km) neu eröffnete Strecken hinzugekommen, davon im Bereiche der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen 443,58 (i. V. 363) km. Die Eigentumslänge der deutschen Staatseisenbahnen berechnete sich am Ende des Berichtsjahres auf 58 444,10 (57 821,84) km, und die der Privat-eisenbahnen auf 3 550,24 (3 535,92) km. Auf die preußisch-hessischen Staatseisenbahnen entfallen 39 575,80 (39 141,96) km. Von der im Berichtsjahre nachgewiesenen Eigentumslänge wurden 35 066,79 (i. V. 34 927,51) km als Hauptbahnen und 26 927,55 (26 476,02) km als Nebenbahnen betrieben. Die Länge der mehrgleisigen Strecken betrug 24 746,11 (24 487,44) km. Die Dichtigkeit des Bahnnetzes in den einzelnen deutschen Staaten ist sehr verschieden: sie schwankt, auf je 100 qkm Grundfläche berechnet, zwischen 7,18 (i. V. 6,54) km — in Waldeck — und 26,43 (26,43) km — in Lübeck — und ergibt im Durchschnitt für ganz Deutschland 11,42 (11,31) km.

An Fahrzeugen standen am Ende des Betriebsjahres zur Verfügung: 30 633 (29 520 Lokomotiven nebst 20 067 (19 365) zugehörigen Tendern, 485 (470) Triebwagen, 67 491 (65 186) Personenwagen, 719 555 (689 191) Gepäck- und Güterwagen. Die gesamten Betriebsmittel haben einen Anschaffungswert von 5 031,4 (am Ende des Vorjahres 4 752,8) Millionen M. An Baukosten sind im ganzen 20 207 (bis zum Schlusse des Vorjahres 19 586,4) Millionen Mark aufgewendet, auf 1 km Eigentumslänge 325 949 (318 978) M.

Aus dem Personen- und Gepäckverkehr wurden im Berichtsjahre 837,3 (i. V. 1017,5) Millionen M. eingenommen, das sind 26,66 (28,55) pCt. der Gesamteinnahme oder 13 949 (17 127) M. auf 1 km Betriebslänge. Aus der Beförderung von Personen (ausschließlich des Militärs auf Militärfahrtscheine und Militärfahrkarten) sind 736,3 (957,0) Millionen, aus der Beförderung von Militär auf Militärfahrtscheine und Militärfahrkarten 70,0 (17,8) Millionen, aus der Gepäckbeförderung 23,6 (33,0) Millionen M., und der Rest ist aus der Beförderung von Hunden und aus sonstigen Einnahmen aufgenommen. Der Güterverkehr brachte eine Einnahme von 2041,8 (i. V. 2286,2) Millionen M. oder 65,02 (64,16) pCt. der Gesamteinnahme, d. s. 33 225 (37 620) M. auf 1 km Betriebslänge für den Güterverkehr.

Die gesamte Betriebseinnahme auf den vollspurigen Eisenbahnen betrug 3134,2 (i. V. 3556,1) Millionen M., auf 1 km Betriebslänge 50 674 (58 182) M., auf 1000 Nutzkilometer 4657 (4363) M. und auf 1000 Wagenachskilometer 108 M. (w. i. V.). Die Betriebsausgaben auf den vollspurigen Eisenbahnen ergaben 2513,2 (i. V. 2490,4) Millionen M. Von den Betriebsausgaben entfallen 51,50 (i. V. 49,54) pCt. auf die persönlichen Ausgaben (für Besoldungen, Wohlfahrtszwecke) und 48,50 (50,46) pCt. auf die sachlichen Ausgaben, unter denen die Kosten der Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Fahrzeuge und der maschinellen Anlagen mit 15,88 (16,00) pCt. die erste Stelle einnehmen.

Der Ueberschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben auf den vollspurigen Eisenbahnen belief sich auf 621,02 (i. V. auf 1065,7) Millionen M. und ergab als Rente 3,20 (i. V. 5,70) pCt. des auf die eigenen Strecken verwendeten Anlagekapitals. Nach Abzug der in die Erneuerungs- und Reservefonds gemachten Rücklagen und nach Hinzutritt einiger sonstigen Erträge hat sich ein verfügbarer Jahresertrag von 625,1 (i. V. 1068,2) Millionen M. ergeben. Davon sind 609,55 (i. V. 1049,1) Millionen M. als Ertrag der Staatsbahnen an die Staatskassen abgeführt und der auf die Privatbahnen entfallende Rest zur Verzinsung und Tilgung der Anleihen, zur Zahlung der Abgaben und der Dividenden, zu außerordentlichen Rücklagen und zu sonstigen Zwecken verwendet worden.

Die „Aero-Lloyd-Gesellschaft“. Passagierflugverkehr mit Deutschland, Ungarn und dem Balkan.

Vor längerer Zeit schon konnten wir eine Mitteilung machen, daß die Gründung einer Gesellschaft im Zuge sei, welche sich mit dem Plan befaßt, nach dem Kriege einen Luftverkehr mit großen Flugapparaten für Personen- und Postbeförderung zwischen den großen Städten Deutschlands, Oesterreich-Ungarns und später nach den Balkanländern einzurichten. Wir wiesen damals darauf hin, daß die Verwirklichung dieses Planes bei dem heutigen Stande der Flugzeugtechnik durchaus nicht unmöglich sei, da man ja nur die Last der Kriegsflugzeuge, die jetzt mehrere tausend Kilogramm stundenlang über viele hundert Kilometer durch die Lüfte führen, durch das entsprechende Gewicht von Personen zu ersetzen braucht. Die Betriebssicherheit der Motoren ist, wie die Kriegserfahrung lehrt — ohne feindliche Einwirkung ist, ausgenommen bei Probeflügen mit neuen Apparaten, unseres Wissens kein einziges Flugzeug verunglückt —, heute eine so große, daß man ruhig behaupten darf, daß das Gefahrenmoment beim Flugverkehr gewiß nicht größer, wahrscheinlich sogar noch geringer ist, als etwa beim Automobil- oder selbst beim Eisenbahnverkehr.

Was damals noch als Plan bezeichnet wurde, geht insofern bereits der Verwirklichung entgegen, als es seinem Urheber — es ist der bekannte Afrikaforscher Oberleutnant Paul Graetz — gelungen ist, sowohl in Oesterreich wie in Ungarn kapitalstärkliche Interessenten zu finden, die sich bereits zu einer Gesellschaft vereinigt und auch schon die vorbereitenden Arbeiten tatkräftig in die Hand genommen haben.

Diese „Aero-Lloyd-Gesellschaft“, deren österreichische Interessentengruppe durch den Oesterreichischen Lloyd, die ungarische durch die Ungarische Bank- und Handelsaktiengesellschaft vertreten wird, hat bereits bei den maßgebenden Behörden verschiedener österreicherischer und ungarischer Städte, die als Zwischenlandungsstationen der zukünftigen Luftverkehrslinien in Betracht kommen, Schritte unternommen, welche die Ueberlassung eines geeigneten Terrains zur Errichtung von Landungsstationen zum Ziele haben. Die betreffenden Stadtwaltungen stehen dem Plane sympathisch gegenüber und haben die Gesellschaft um Entsendung eines Fachmannes ersucht, um die für die Anlage von Flugzeughäfen am besten geeigneten Plätze — selbstverständlich außerhalb des bebauten Stadtgebietes — ausfindig zu machen. Die Flugzeugindustrie bringt dem Projekt selbstverständlich größtes Interesse entgegen und es haben sich denn auch, wie man erfährt, einige der bedeutendsten Fabriken Oesterreich-Ungarns der „Aero-Lloyd-Gesellschaft“ angeschlossen.

Das großzügige Projekt beginnt also bereits greifbare Formen anzunehmen, und wenn auch noch geraume Zeit vergehen dürfte — vor Kriegsende denkt man überhaupt nicht daran —, ehe das erste Passagierflugzeug mit 10 bis 12 Personen in zwei bis drei Stunden von Wien nach Budapest fliegt, so wird diese Zeit vermutlich viel rascher kommen, als man heute noch glauben mag. Hat doch schon am 22. Juni 1910 Rittermeister, heute Oberstleutnant Hans Ritter Umlauf v. Frankweil unter sehr schwierigen Umständen diesen Flug ausgeführt, und im April 1914 war die Absolvierung dieser Strecke bereits den Teilnehmern am Schicht-Fluge vorgeschrieben und wurde von drei Teilnehmern auch glatt erledigt. Seither hat, wie gesagt, die Technik des Motoren- und Flugzeugbaues ganz enorme Fortschritte gemacht, an der Durchführbarkeit des Projektes ist also nicht zu zweifeln, und die Energie, mit welcher man an die Erledigung der notwendigen Vorarbeiten gegangen ist, gibt die Gewähr, daß zur gegebenen Zeit die Aktivierung des Luftverkehrs nicht weniger intensiv betrieben werden wird.

Vor der Ausfahrt der „Deutschland“.

Washington, 25. Juli. (Reuter.)

Wie aus Baltimore berichtet wird, begeben sich der Kreuzer „North Carolina“ und zwei Zerstörer außerhalb der Vorküste von Virginia, um dort dafür zu sorgen, daß bei der Ausfahrt des Unterseebootes „Deutschland“ die amerikanische Neutralität nicht verletzt werde.

New-York, 27. Juli.

Der Vertreter des Wolffschen Bureaus meldet: Der internationale Nachrichtendienst meldet aus Washington: England ließ wissen, daß es die amerikanische Regierung für etwaige Verluste verantwortlich machen will, die seinem Handel durch das Unterseehandelschiff „Deutschland“ verursacht werden sollte. Von amtlicher Stelle wird bestätigt, daß die amerikanische Regierung die Verantwortung übernimmt.

— (Die bevorstehenden Donaukonferenzen.)
Aus Budapest, 27. d., wird uns telegraphiert: Für die am 4. September stattfindende Donaukonferenz werden in Budapest die Vorarbeiten mit großem Eifer betrieben. Speziell die Vertreter der drei Staaten Oesterreich, Ungarn und Deutschland sind an der Ausarbeitung des Programms. Es wurde festgestellt, daß auch die bairischen Vertreter die internationalen und staatsrechtlichen Fragen vorzubereiten haben, die österreichischen die privatrechtlichen und Deutschland die technischen. In der ersten Hälfte des nächsten Monats wird das Gloriat bereits festgestellt und sodann die Referenten bestellt werden. Die Beratungen für die Donaukonferenz werden im Gebäude der Akademie der Wissenschaften in ienen Sälen abgehalten,

wo früher die österreichischen Delegierten tagten.

(Günstige Transporteinnahmenergebnisse der österreichischen Staatsbahnen.) Die Transporteinnahmenergebnisse der österreichischen Staatsbahnen liegen nunmehr in vorläufiger Ermittlung sowohl für den Monat Juni als auch für das ganze Verwaltungsjahr 1915/16 vor. Gegen die Vergleichsperiode 1914/15, in der die Einnahmeneziffern infolge der kriegertlichen Ereignisse zumal im Bereich der nordöstlichen Linien allerdings ungünstig beeinflusst waren, ergibt sich für den Monat Juni eine Mehrerinnahme von 10.7 Millionen Kronen und für das Verwaltungsjahr 1915/16 eine solche von 203 Millionen Kronen.

Die Orientbahnen im Kriege.

Unter Vorsitz des Delegierten des Verwaltungsrates Direktor Jacques Müller wurde am 26. d. in Konstantinopel die 36. ordentliche Generalversammlung der Betriebsgesellschaft der orientalischen Eisenbahnen abgehalten.

Der vorgelegte und von der Generalversammlung genehmigte Bericht des Verwaltungsrates bringt zunächst zur Kenntnis, daß zufolge Fortdauer des Weltkrieges die wichtigen wirtschaftlichen, juristischen und finanziellen Fragen, die sich für die Gesellschaft aus den Balkankriegen ergeben hatten, Ende des Berichtsjahres noch ungelöst blieben und daß der von der Gesellschaft geführte Betrieb, der bis zum 3. Oktober noch 583520 Kilometer umfaßte, in der Folge eine weitere Einschränkung auf die in der Türkei gelegene Linie (Hauptstrecke 278 Kilometer, Apullu—Kirffilisse 45620 Kilometer) erfahren hat. Infolge der außerordentlichen und abnormen Verhältnisse nahm die griechische Regierung am 2. Oktober den Betrieb der 77350 Kilometer langen, in Griechenland gelegenen Strecke Saloniki—Gevgeli selbst in die Hand. Am 6. und 7. Oktober setzte sich die bulgarische Regierung unter Berufung auf Gründe höherer Ordnung in den Besitz der Linie Svilengrad—Debeagatsch und übergab den Betrieb aus eigener Machtvollkommenheit den bulgarischen Staatsbahnen. In beiden Fällen hat die Gesellschaft gegen die ihr zugesügten Rechtswidrigkeiten zuständigen Ortes protestiert und die zur Wahrung ihrer Interessen zweckdienlichen Schritte unternommen. Die in Sofia eingeleiteten Verhandlungen wegen Entschädigung für die Entziehung des vertragsmäßigen Betriebsrechtes befanden sich am Ende des Betriebsjahres noch im Zuge.

Die Gesamteinnahmen belaufen sich auf 20.534.277 Franken, gegen 12.908.438 Franken im Vorjahre, ergeben also eine Zunahme von 7.625.839 Franken. Kilometrische Einnahme 35.190 Franken (Vorjahr 22.121 Franken). Die Zunahme ist auf die erhöhte Bedeutung zurückzuführen, die die Landverbindung zwischen den Donauhäfen, beziehungsweise Debeagatsch und Konstantinopel wegen der Dardanellen Sperre erlangt hat. Dazu kamen die mit dem Krieg zusammenhängenden umfangreichen Truppen- und Militärgütertransporte, die größtenteils auf Kredit und zu ermäßigten Tariffähigen ausgeführt wurden. Der Personenverkehr — ohne Truppentransporte — zeigt eine Gesamtfrequenz von 3.778.533 Personen mit einer Gesamteinnahme von 3.373.754 Franken. Der gewöhnliche Güterverkehr — ohne Militärtransporte — belief sich im Quantum auf 535.984 Tonnen und in den Einnahmen auf 6.335.982 Franken.

Die ordentlichen Betriebsausgaben haben betragen 6.314.438 Franken, gegen 6.548.692 Franken im Vorjahre, waren also um 234.254 Franken niedriger. Kilometrische Ausgabe 10.821 Franken (Vorjahr 11.222 Franken). Der Rückgang in den Ausgaben rührt davon her, daß seit der Inbetriebnahme des Saloniker Netzes durch die griechische Regierung und seit der Wegnahme der Linie Svilengrad—Debeagatsch durch die bulgarische Regierung in allen Dienstzweigen weniger verausgabt wurde und nach dem 6. Oktober auf dem Konstantinopler Netz eine umfangreiche Personalreduktion durchgeführt werden konnte. Für Kursverluste an den Effektenbeständen sowie für notwendig werdende Nachtragsarbeiten wurde eine entsprechende Rücklage gemacht. Die außerordentlichen Betriebsausgaben weisen eine Ersparnis von 152.942 Franken auf; sie betragen 880.046 Franken, gegen 1.032.988 Franken im Vorjahre. Es sind 1 Lokomotive, 2 Personenzüge, 1 Gebäckwagen und 27 Güterwagen unter Belastung der Betriebsrechnung abgeschrieben worden.

Der Bau des zweiten Gleises auf der 17,6 Kilometer langen Vorstadtstrecke Konstantinopel—San Stefano hatte unter der Ungunst der Verhältnisse zu leiden; indessen konnten Mitte des Jahres alle umgebauten, beziehungsweise verlegten Stadtbahnstationen in Betrieb genommen werden und der Abschluß des Baues steht unmittelbar bevor. Die Seitenlinie Babaeski—Kirffilisse ergab eine konventionmäßige Nettoeinnahme von 24.182 Franken, zu der die Regierung 222.970 Franken zuzuschießen hatte.

Auf der von den Orientbahnen kontrollierten und betriebenen Saloniki—Monastiri-Bahn hat die griechische Regierung ebenfalls seit 2. Oktober wegen der außergewöhnlichen und abnormen Verhältnisse den Betrieb selbst in die Hand genommen. Der nach Einstellung des Garantiezuschusses von 1.161.455 Franken (im Vorjahre 498.051 Franken) erzielte verfügbare Ueberschuß ergab 300.069 Franken, der in Rücksicht auf die noch ungeklärten Verhältnisse in Gänze auf neue Rechnung vorgetragen wurde.

Die vom Verwaltungsrat betreffend die Verteilung des Aktivaüberschusses der Gewinn- und Verlustrechnung gestellten schon veröffentlichten Anträge wurden von der Generalversammlung angenommen. Es wurde eine Dividende von 5 Prozent festgesetzt, die für dieses Jahr auf Grund der türkischen Währung in Konstantinopel, wie bisher, mit türkischen Pfunden 1:1 = 110 Pfaster türkischer Währung, und an den übrigen Einlöschungstellen nach den demaligen Kursen des türkischen Pfundes, das ist in Oesterreich-Ungarn mit 31,75 Kronen, in Deutschland mit 22,75 Mark und in der Schweiz mit 22 Schweizerfranken ab 28. d. gegen die schriftliche Erklärung des Einreichers zur Zahlung gelangt, daß die zum Coupon gehörige Aktie sich seit dem 1. Januar 1915 nicht

in einem der anderen Länder befunden hat, in denen die Gesellschaft ebenfalls Einlöschungstellen bezeichnet hat, und ferner daß diese Aktie nicht Eigentum eines Angehörigen eines der mit der Türkei im Kriegszustand befindlichen Länder oder eines mit diesen alliierten Landes ist und es auch seit Kriegsbeginn nicht gewesen ist.

Die Generalversammlung hat die Koordination des Herrn Dr. Hans Fischer-Frey als Mitglied des Verwaltungsrates gutgeheißen und die statutengemäß ausscheidenden Verwaltungsräte, die Herren Excellenz Nail Bey, Direktor Dr. Wilhelm Ritter v. Adler, Präsident Dr. Julius Frey, Geheimer Rat Präsident Leo Lancz, Präsident Adolf Ritter v. Schenk und Geheimer Rat Gouverneur Dr. Rudolf Sieghart, wiedergewählt.

(Die Donaufonferenz und die Landwirte.)
Die Angelegenheit der Donaufonferenz hat jüngst auch den Direktionsauschuß des Ungarischen Landwirtebundes beschäftigt. Nun hat der Bund an den Bürgermeister Dr. Stefan Bárczy eine Zuschrift gerichtet und wohl seine Bereitwilligkeit geäußert, an dieser Aktion teilzunehmen, gleichzeitig hat jedoch der Bund die Ansicht geäußert, es müsse ein Punkt zwischen der Ausgestaltung des Donau-Wasserweges und dem Schutze der ungarischen landwirtschaftlichen Interessen gegenüber dem Import aus dem Balkan und aus Mesopotamien hergestellt werden. Es wäre notwendig, die ungarische Regierung auf diesen Standpunkt besonders aufmerksam zu machen. Ferner verweist die Zuschrift auf eine Reihe unerläßlicher Postulate im Interesse des Schutzes unserer nationalen Interessen. Es müssen Garantien geschaffen werden, damit die ungarische Loyalität auf allen Gebieten erwidert werde, auch müßten verschiedene Gravamina behoben werden, wie zum Beispiel gewisse tarifarische Begünstigungen der österreichischen und deutschen Schifffahrt in Oesterreich, die uns verwehrt sind, die besondere Unfallversicherung für Angestellte ungarischer Schiffe, die auch in Oesterreich verkehren usw. Der Bund erklärt zum Schlusse, daß große nationale Interessen vorübergehenden Erfolgen zuliebe nicht aufs Spiel gesetzt werden dürfen.

[Eine deutsch-österreichisch-ungarisch-türkische Luftschiffverbindung nach dem Kriege.] Die reichen Erfahrungen, die während des Kriegs im Luftschiffdienste gemacht worden sind, legen die Erwägung nahe, in welcher Weise in einer späteren Zeit, wenn die Kämpfe einmal abgeschlossen sein werden, die Luftschiffahrt dem friedlichen kaufmännischen Verkehr dienlich gemacht werden könnte. Pläne dieser Art werden voraussichtlich in allen Ländern nach dem Kriege austauschen und über einzelne Projekte sind jetzt bereits Erhebungen im Zuge. Unter anderm bildet ein Plan einer künftigen Luftschiffverbindung von Berlin, Wien und Budapest nach Konstantinopel den Gegenstand der Erwägungen, und zur Prüfung der Voraussetzungen für die Durchführung ist eine Studiengesellschaft ins Leben gerufen worden, in der der Oesterreichische Lloyd und die Ungarische Bank- und Handelsaktiengesellschaft vertreten sind. Die Studiengesellschaft ist für eine bestimmte Zeit errichtet, nach welcher die Teilnehmer die Entscheidung über die Fortführung der Aktion zu treffen haben. Man denkt in erster Linie an die Bedeutung einer solchen Verbindung für den Brief- und Postpaketverkehr, der auf diese Art bedeutend abgekürzt werden würde, da es eventuell möglich wäre, daß eine Korrespondenz zwischen Wien und Konstantinopel und zurück in zwei Tagen erledigt werden könnte. Bisher hat man sich mit Statutenfragen befaßt; die entscheidenden Vorbedingungen bestehen aber naturgemäß in der Feststellung der Kosten, der Art der Geldbeschaffung, des Typs der Flugzeuge, der Fluglagerplätze, der Mitwirkung der Staatsverwaltung, beziehungsweise der Postverwaltungen usw. Für den August ist eine Sitzung der Vertreter der Studiengesellschaft in Budapest in Aussicht genommen, um die weiteren Voraussetzungen zu besprechen.

Die „Deutschland“.

Die Forderungen Englands und die Haltung Amerikas.

N. New-York, 27. Juli. (Funkspruch des Vertreters des Wolffschen Bureaus.) Der internationale Nachrichtendienst meldet aus Washington: England ließ wissen, daß es die amerikanische Regierung für etwaige Verluste verantwortlich machen will, die seinem Handel durch das Unterseehandelschiff „Deutschland“ verursacht werden sollten. Von amtlicher Seite wird bestätigt, daß die amerikanische Regierung die Verantwortung übernimmt. Regierungskreise sehen in der Haltung Englands einen Versuch, in der Frage der „Deutschland“ eine ernste Probe zu machen.

Es wurde festgestellt, daß England weiterhin dabei beharrt,

erstens, daß die „Deutschland“ ihrem Wesen nach ein Kriegsschiff und Geschütze gegen den britischen Handel zu verwenden imstande sei,

zweitens, daß Amerika bestimmen soll, daß der „Deutschland“ nicht erlaubt werde, die Dreimeilenzone unter Wasser zu passieren.

In diesen Hauptfragen ist bekanntlich die Ansicht der Vereinigten Staaten von Amerika der der Alliierten entgegengesetzt. Man nimmt an, daß vor der Ausfahrt der „Deutschland“ den Alliierten mitgeteilt werden wird, daß Amerika sich nicht für berechtigt halte, sich dazwischen zu mischen, wie die „Deutschland“ die Dreimeilenzone passiert.

Das Staatsdepartement erwartet, daß sich die Frage ergeben wird, ob es zulässig sei, daß Kriegsschiffe der Alliierten sich versammeln, um die „Deutschland“ abzufangen. Das Marine-departement bestätigte die Meinung, die Umstände könnten eine Vermehrung der Seestreitkräfte zur Bewachung der Dreimeilengrenze verlangen, um der „Deutschland“ fair play zu geben.

Entsendung amerikanischer Kriegsschiffe.

N. Washington, 27. Juli. (Meldung des Reuterschen Bureaus.) Wie aus Baltimore berichtet wird, begeben sich der Kreuzer „North Carolina“ und zwei Zerstörer außerhalb der Vorküste von Virginia, um dort dafür zu sorgen, daß bei der Ausfahrt des Unterseebootes „Deutschland“ die amerikanische Neutralität nicht verletzt werde.

Ueber die künftige Ausgestaltung der Hauptverkehrswege auf der Balkanhalbinsel.

Von Hofrat Ing. P. Wicher,

Vorstand des Eisenbahnbaudepartements der bosnisch-herzegovininischen Landesregierung. Sarajevo, im März.

I.

Die ungeahnte Umdwälzung, die auf der Balkanhalbinsel durch das siegreiche Vordringen der Zentralmächte erfolgt ist, hat alle politischen Grenzen derart verwischt, daß nur mehr eine Betrachtung der Verkehrsverhältnisse von rein volkswirtschaftlichem Standpunkte möglich ist. Vor dem Eingehen auf das eigentliche Thema seien kurz jene Momente hervorgehoben, die auf die Leistungsfähigkeit der Verkehrswege im allgemeinen Einfluß üben. Das ganze Verkehrsweien umfaßt den Kreislauf der Waren gleich dem Kreislaufe des Blutes im menschlichen Körper. Das Herz desselben ist das Meer, wo Import und Export sich mengen, von wo die Waren wieder ihren Weg bis zu den entferntesten Winkeln des Festlandes nehmen. Daher der Drang der Völker zum Meere und das krampfhafteste Festhalten Englands an der errungenen Vorherrschaft auf diesem. Ist das Meer das Herz, so sind die Eisenbahnen und Kanäle die Hauptadern; die Straßen, Wege, Saumpfade und Stege bilden hingegen das bis in die äußersten Teile des Weltkörpers verzweigte Ader-system, auf dem sich der Import exzentrisch und der Export konzentrisch bewegt.

Der volkswirtschaftliche Wert eines solchen Verkehrsweges drückt sich in der Arbeitsleistung aus, die nötig ist, um die erzeugte Ware vom Erzeugungsorte bis zum Konsumenten zu bringen. Da aber die Arbeitsleistung, theoretisch genommen, gleich dem Produkt der Arbeitskraft in dem zurückgelegten Weg ist, ergibt sich, daß der Weg ein der wichtigsten Faktoren bei der Bestimmung des Wertes einer Ware bildet. Je kürzer er ist und je weniger Hindernisse er einer gewissen Kraftentfaltung bietet, desto ökonomischer ist er. Aber auch die Zeitdauer der Kraftentfaltung hat auf die Größe der Arbeitsleistung einen wesentlichen Einfluß, mithin auch die Geschwindigkeit, die den Weg in der Zeiteinheit ausdrückt. Der Wert eines Verkehrsweges liegt daher in dem richtigen Verhältnis zwischen Kraft, Weg und Zeit unter Berücksichtigung aller sich der Nuharbeit entgegensetzenden Widerstände. Das Verhältnis der theoretisch notwendigen zu der wirklich aufgewendeten Arbeit, um eine Ware von einem Orte zu einem anderen zu bringen, bildet den Nutzeffekt des Weges. Ausschlaggebend für die zulässigen maximalen Kosten des erreichten Nutzeffekts ist aber das vorhandene Bedürfnis, das allein wertbestimmend bleibt. Die Arbeitskraft wird durch die Verkehrsmittel erzeugt. Diese können im allgemeinen sein: Träger, Tragtier, Zugtier (Wagen), Lokomotive (Eisenbahn), Schiff usw. Beim Träger ist sowohl die Kraftentfaltung als auch die Geschwindigkeit eine beschränkte, hingegen aber die Art des Weges weniger beschränkt. Der Nutzeffekt ist der geringste. Beim Tragtier ist der Nutzeffekt wohl größer, aber die Art des Weges schon eingeschränkter. Beim Fuhrwerk tritt dies noch deutlicher hervor. Die Eisenbahnen weisen einen bedeutend größeren Nutzeffekt auf, allein die Ausbildung des Weges hat hier auf denselben den größten Einfluß. Den größten Nutzeffekt erzielt das Schiff, und zwar insbesondere das Seeschiff. Das Luftschiff und der Flugapparat weisen nur einen kleinen Nutzeffekt auf, weil zur Ueberwindung der Schwere und Schwebenderhaltung eines Körpers viel Arbeitsleistung verbraucht wird. Trotz dieses ungünstigen Nutzeffekts ist dieses Verkehrsmittel in neuester Zeit sehr wichtig geworden, weil ein Bedürfnis danach vorhanden ist.

Die wichtigsten Verkehrsadern des Festlandes bilden daher die Eisenbahnen und Wasserstraßen. Letztere sind wohl in ihrem Nutzeffekt günstiger als die Eisenbahnen, aber durch die oro- und hydrographischen Verhältnisse des Festlandes bedeutend beschränkter, und kommen daher insbesondere auf der Balkanhalbinsel weniger in Betracht.

Der Nutzeffekt der Eisenbahnen wurde in neuester Zeit durch die Einführung schwerer und rasch fahrender Lokomotiven bedeutend verbessert, doch erfährt diese Verbesserung dadurch eine Grenze, daß sie die tote Last, die zirka 1/3-fach der Nutzlast wird, noch vermehrt. Bei einer ungünstigen orographischen Gestaltung eines Landes ist demnach das Hauptaugenmerk auf die Verbesserung des Weges (der Trasse) zu lenken, denn nur durch diese kann die Leistungsfähigkeit einer Eisenbahn erheblich verbessert werden. Am meisten wird die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen durch die ungünstigen Steigerungsverhältnisse beeinträchtigt, was am besten aus folgendem Beispiel hervorgeht: Eine der leistungsfähigsten Lokomotivtypen der königlich ungarischen Staatsbahnen mit 72-87 Tonnen Adhäsionsgewicht zieht bei verschiedenen Steigungen mit einer Geschwindigkeit von 45 Kilometern pro Stunde folgende Bruttolasten:

Bei einer Steigung von	0—30/100	1300 Tonnen
" " " "	3—50/100	nur mehr zirka 80% hiervon
" " " "	8—100/100	58% "
" " " "	14—160/100	42% "
" " " "	18—200/100	34% "
" " " "	25/100	23% "

Die Leistungsfähigkeit reduziert sich demnach bei einer Steigung von 20/100 auf 1/3, bei einer solchen von 25/100 schon auf weniger als 1/4 jener bei einer ebenen Bahn. Auch eine höhere Geschwindigkeit verringert die Leistungsfähigkeit der Lokomotive, doch bleibt im großen ganzen die Arbeitsleistung dieselbe, weil die Kraftentfaltung eine kürzere Zeit andauert. Obige Lokomotive zieht z. B.:

bei v = 20 Km. St.	ein Brutto von	2180 Tonnen in Prozenten	100
" v = 25 "	" " " "	2090 "	96
" v = 30 "	" " " "	1980 "	91
" v = 35 "	" " " "	1730 "	79
" v = 40 "	" " " "	1480 "	68
" v = 45 "	" " " "	1300 "	60
" v = 50 "	" " " "	1150 "	53

Die Abnahme der Leistungsfähigkeit der Lokomotive ist daher nicht so stark, wie infolge größerer Steigungen. Welche Bedeutung aber die Geschwindigkeit oft haben kann, zeigt der Erfolg der Zentralmächte im heutigen Weltkriege, der nicht allein ein Ringen der Völker bedeutet, sondern den größten Kampf der Verkehrsmittel untereinander darstellt; die Schnelligkeit des Aufmarsches war vom Beginn des Krieges bis heute ausschlaggebend für den Erfolg. Aber auch in Friedenszeit ist die Vermittlung eines raschen persönlichen Verkehrs der Handelswelt ein mächtiger Förderer ihrer Interessen. Gleich wie der Feldherr im Vorteil ist, wenn er früher als der Feind seine Armee kampfbereit im Felde hat, so genießt der Kaufmann, der seine Ware früher auf den Markt bringt, den Vorteil, preisbildend den Markt zu beherrschen. Wohl stehen diesem rein wirtschaftlichen Interesse des raschen Warenausgleiches zwischen Erzeuger und Konsumenten meist dem staatlichen Egoismus entspringende politische Interessen entgegen wie Zoll, Steuer, Ein- und Ausfuhrverbote usw. Ungünstige politische Grenzen machen nicht selten die geographisch günstigen Handelsverbindungen zunichte. Günstige politische Grenzen und freundschaftliche Nachbarbeziehungen hingegen überwinden oft mit Aufwand hoher Kapitalien auch die größten geographischen Hindernisse. Es seien nur der Gotthardtunnel, Mont-Cenis-Tunnel, Arlberg-Tunnel, Suezkanal, Panamakanal usw. erwähnt. Ungünstige staatliche Grenzen, die zumeist aus Zeiten stammen, wo andere Verkehrsbedürfnisse und Verkehrsmittel vorhanden waren, erfordern nicht selten lange und mühselige diplomatische Verhandlungen und Ueberwindung der verschiedensten Gegensätze und Sonderinteressen, um wirklich volkswirtschaftlich richtige neue Verkehrswege zu schaffen. Es sei nur auf die vielen Schwierigkeiten hingewiesen, die dem Baue der Bagdadbahn entgegenstanden, welche nicht zuletzt den Klein zum Weltkriege gelegt haben. Der gegenwärtige Weltkrieg aber hat die staatlichen Grenzen in Zentral-europa und insbesondere auf dem Balkan derart verwischt, daß eine Neubildung derselben unbedingt erfolgen muß. Nichts liegt nun näher als die Notwendigkeit, diese neuen Grenzen derart zu bestimmen, daß günstige Hauptverkehrswege geschaffen werden können, die die gegenseitigen Wechselbeziehungen dauernd sichern. Nicht engherzige politische Rücksichten dürfen bestimmend auf die neuen Grenzen einwirken, sondern die weitestgehenden voraus-sichtlichen Verkehrsmöglichkeiten, die den einzelnen vom Kriege betroffenen Völkern durch rasche Hebung des Wohlstandes ermöglichen, die Wunden des Krieges bald zu heilen.

Für Oesterreich-Ungarn sind da in erster Linie die Verkehrsverhältnisse auf der Balkanhalbinsel ins Auge zu fassen. Es werden alle jene Verkehrsprojekte, wie sie vor dem Kriege entstanden sind, einer eingehenden Revision unterzogen werden müssen, da sie zumeist auf den unnatürlichen politischen Grenzen aufgebaut sind und in keinem Einklang mit den höchst ungünstigen orographischen Verhältnissen des westlichen Balkans stehen. Die richtige, den natürlichen Verkehrswege angepasste Neugestaltung der Grenzen auf dem Balkan ist für die österreichisch-ungarische Monarchie eine Lebensfrage, die heute, wo die alten Grenzen verschwunden sind, am leichtesten gelöst werden kann. Um eine solche Lösung zu erreichen, ist es notwendig, die Ausgestaltung der Hauptverkehrsadern schon heute, vor Beendigung des Krieges, aber unbedingt noch vor den Friedensverhandlungen einer näheren sachmännlichen Erörterung zu unterziehen, um eine gute Grundlage für die zukünftige staatliche Ausgestaltung dieser Länder zu schaffen.

Zwei Hindernisse setzten sich bisher diesen Bestrebungen entgegen, und zwar die unnatürlichen politischen und die natürlichen orographischen Hindernisse. Die ersten sind durch die jetzige Kriegslage auf ein Minimum gebracht worden und können bei den Friedensverhandlungen in der wünschenswertesten Weise für alle Interessenten geordnet werden, was eine wichtige Angelegenheit der Diplomatie bildet. Die zweiten sind weder durch die militärische Machientfaltung, noch durch diplomatische Verhandlungen zu überwinden und es bleibt der Kunst des Ingenieurs vorbehalten, sie auf ein derartiges Minimum zu bringen, daß die hierzu aufgewendeten Kosten in richtigem Verhältnis zum erreichten Nutzeffekt stehen. Bei der Feststellung der Grundlagen für eine dauernde und günstige staatliche Ordnung auf dem Balkan ist das Zusammenwirken des Ingenieurs mit dem Diplomaten daher unbedingt erforderlich und es ist durch die großen natürlichen Schwierigkeiten, die einer rationalen Ausgestaltung der Verkehrswege auf dem Balkan entgegenstehen, bedingt. Da der Effekt in der Hebung des Volkswohlstandes und der finanziellen Kraft des Landes nur dann ein günstiger sein kann, wenn er mit dem geringsten Arbeitsaufwand erzielt wird, so müssen in erster Linie alle jene Momente in Betracht gezogen werden, die trotz der obwaltenden ungünstigen Bodenverhältnisse einen möglichst günstigen Nutzeffekt hervorbringen. Es ist demnach in erster Linie der Ingenieur berufen, insofern er noch nicht durch politische und nationale Einflüsse behindert wird, jene Verkehrswege zu suchen, die bei möglicher Begünstigung und geringstem Arbeitsaufwand einen möglichst hohen Nutzeffekt erzielen. Mit anderen Worten, nur dann kann die Leistungsfähigkeit der Verkehrswege ein Maximum erreichen, wenn sie unbekümmert um die staatliche Abgrenzung und politische Gestaltung der einzelnen Länder gesucht wird, das heißt wenn sich die Regelung der letzteren nach den durch die Natur bedingten günstigsten Verkehrswege richtet. Heute, wo auf der Balkanhalbinsel alle poli-

tischen Grenzen verwischt sind, gestatten die Verhältnisse eine solche Betrachtung.

Um das richtige Verständnis hiefür zu erleichtern, werden im folgenden die hydro- und orographischen Verhältnisse der Balkanhalbinsel etwas näher betrachtet. Die natürlichen Grenzen der Balkanhalbinsel werden im Norden durch die Save und Donau, im Westen durch das Adriatische und Ionische Meer, im Osten und Süden durch das Schwarze, Marmara- und Ägäische Meer gebildet. Nach diesen natürlichen Grenzen drängt sich nur die Bodenfläche in ganz verschiedener Weise ab, so daß wir im Aufbau drei charakteristisch verschiedene Teile unterscheiden können. Nach den genannten natürlichen hydrographischen Grenzen ergeben sich auf der Halbinsel dreierlei Hauptwasser-scheiden, und zwar: 1. zwischen dem Gebiete des Schwarzen und Adriatischen Meeres; 2. zwischen dem Gebiete des Schwarzen und Ägäischen Meeres (wobei das kleine Marmarameer zum Ägäischen gerechnet werden kann); 3. zwischen dem Gebiete des Adriatischen und Ägäischen Meeres. Die Lage und Richtung dieser drei Hauptwasser-scheiden ist auf der Balkanhalbinsel eine ganz eigenartige. Die Wasserscheide zwischen der Adria und dem Schwarzen Meere liegt fast unmittelbar an der Küste des Adriatischen Meeres. Sie beginnt an der Kapella, zieht längs der Dinarischen Alpen in südöstlicher Richtung, mitten durch Montenegro, setzt sich zwischen den Quellen der Riva und Moraca (Riva und Tara bilden den Oberlauf der Drina) an der Javorje Planina fort, zieht dann südwärts zwischen dem oberen Taratal und der Moraca bis zur Rucka Krajina nordöstlich von Podgorica, wendet sich dann östlich in einem Bogen auf den Höhen südlich von Gusinje, zieht dann eine kurze Strecke gegen Norden und wendet sich wieder in einem Bogen gegen Osten auf den Höhen nördlich von Zepel. Von hier verläuft sie südlich zwischen Zepel und Pristina bis zur Einsattelung in der Cernoljeba Planina bei Dulje Han (915 Meter), über welche die Straße von Stimlja nach Prizren führt, genauer genommen bis zur Merodinka Planina, welche zirka 12 Kilometer östlich davon liegt und den Vereinigungspunkt aller drei Hauptwasser-scheiden bildet.

Hier beginnt nun die Wasserscheide zwischen dem Schwarzen und Ägäischen Meere. Diese überschreitet die Bahnlinie Ueskub—Mitrovica bei Zerjavovic auf einer Höhe von 578 Metern, zieht dann zuerst südlich, dann nördlich am Kamme des Karabeg, dann östlich, in Presevo überschreitet sie bei der gleichnamigen Station auf Note 460 Meter die Bahnlinie Nis—Saloniki, wendet sich dann nordöstlich bis in die Gegend südlich von Trn (Golem Brh), zieht dann knapp östlich von Trn gegen Norden, um zwischen Trn und Jaribrod nach Südosten abzubiegen. Diese Wasserscheide nimmt dann eine südöstliche Richtung über die Einjüngung von Bladaja zur Höhe der Bitolja Planina (südlich von Sophia 2285 Meter), dann im allgemeinen die südliche Richtung zum Rilostok (2731 Meter), dann gegen Osten bis zum Demirkapu, auf welchem der Beli Isker entspringt. Von hier ab wendet sich die Wasserscheide nach Norden gegen die Bahnstation Bakarel (822 Meter) und schließt sich am Etropolbalkan an die allgemeine Kammlinie des Hauptzuges des Balkans an, der nun bis zu seinen Ausläufern am Schwarzen Meere keine weitere Unterbrechung erleidet. Zwischen Zamboli und Burgas schließt sich an den Hauptzug des Balkans noch ein kleiner Höhenrücken, der seine Fortsetzung in der tragischen Halbinsel findet und das Flußgebiet der Lundscha von jenem des Schwarzen Meeres trennt, an.

Die Wasserscheidelinie zwischen dem Adriatischen und dem Ägäischen Meere beginnt ebenfalls an der Merodinka Planina und zieht im allgemeinen südwärts über die Rudoka Planina, Vistra Planina, Jama Planina, über den Sattel von Slivovo, dann an den Höhen der Plinska Planina, der Baba Planina östlich des Prespases (857 Meter), dann in südlicher Richtung zum Grammosgebirge und über den Zygospaz (1551 Meter) zum Bindusgebirge nach Mittelgriechenland. Die erste Wasserscheide verläuft demnach im nordwestlichen Teile der Halbinsel äußerst nahe an der Küste des Adriatischen Meeres, fast parallel mit dieser, bedingt bei der verhältnismäßig großen Seehöhe eine sehr steile Abdachung des Bodens, daher kurze, aber tief eingeschnittene Wasserläufe. Die zweite verläuft im zentralen Teile der Halbinsel südlicher, zieht sich dann in nördlicher Richtung und verläuft schließlich ziemlich zentral gegen Osten; sie ist im allgemeinen mehr in der Mitte der Halbinsel gelegen, daher die Abdachung gegen Norden zur Save und Donau sowohl als auch gegen Süden zum Ägäischen Meere bedeutend mäßiger. Das gleiche gilt für die dritte Wasserscheide, die ebenfalls den südlichen Teil der Halbinsel ziemlich halbiert.

Im allgemeinen ist daher der westliche Teil der Halbinsel ungemein ungünstig für die Anlage von leistungsfähigen Verkehrsweegen. In Wasserstraßen ist sowohl wegen der starken Gefälle, als auch wegen der karstigen Bodenbeschaffenheit und Wasserarmut überhaupt nicht zu denken, Straßen und Bahnen sind kostspielig und wegen der starken Steigungen wenig leistungsfähig. Der nördliche Teil, als der flachste, gibt die besten Grundbedingungen für die Anlage leistungsfähiger Verkehrswege. Die Save und Donau bilden gute natürliche Wasserstraßen, die Bahnen, welche die einzelnen Seitentäler der Save und Donau verfolgen, haben geringe Steigungen zu überwinden. Una, Vrbas, Bosna, Drina, Morava, Timok, Isker, Jantra usw., alle diese Täler, die im flachen Aufstieg tief ins Innere des Landes eingreifen, bilden die beste Grundlage für die Schaffung günstiger und leistungsfähiger Eisenbahnen. Weniger günstig ist der südöstliche Teil (Vardar, Struma, Marica und Lundsatal) der Balkanhalbinsel, aber immerhin noch bedeutend günstiger, als der westliche Teil. Nicht allein der natürliche Verlauf der Täler auf dem westlichen Balkan, sondern insbesondere der Charakter des Bodenaufbaues

Ueber die künftige Ausgestaltung der Hauptverkehrswege auf der Balkanhalbinsel.

Von Hofrat Ing. P. Wicher,

Vorstand des Eisenbahndepartements der bosnisch-herzegovinischen Landesregierung.

Sarajevo, im März.

II*)

Bei der Betrachtung der Eisenbahnkarte, die gewöhnlich die Bodengestaltung nicht auszudrücken pflegt, ist es ungemein verlockend, den Endpunkt der bosnischen Ostbahn bei Uvac mit dem Endpunkte der früher türkischen Bahn Saloniki—Monastir zu verbinden. Auch über die Frage wie — ob normalspurig oder schmalspurig — konnte man leicht hinwegkommen. Die großen technischen Schwierigkeiten müssen ja mit den modernen technischen Hilfsmitteln leicht überwunden werden. Daß aber hierbei die Leistungsfähigkeit durch die Bodengestaltung sehr bedeutend beeinträchtigt wird und das erwähnte Ziel nicht erreicht werden kann, wurde außer acht gelassen. Auch durch die angestrebte Normalisierung der schmalspurigen Bosnatalbahnlinie und Ostbahn kann dies nur teilweise erreicht werden, denn die Ostbahn ist in ihren Anlageverhältnissen nicht derart, daß die Normalisierung ohne weitere große Arbeiten erfolgen könnte. Sie müßte vollständig umgebaut werden. Sie ist eben als Schmalspur zu opulent in ihren Richtungsverhältnissen bei zu großen Steigungen, und für eine Normalspur wieder wegen der zu kleinen Radien (180 bis 200) und kurzen Stationen, engen Tunnelprofile usw. nicht geeignet zur Ausbildung einer Hauptbahnlinie. Die Normalisierung dieser Bahn würde daher eine kostspielige Maßregel mit wenig Nutzeffekt bedeuten, und es wäre der Ausbau einer neuen Trasse vorzuziehen.

Abgesehen davon aber stehen von Uvac über Prijepolje, Sjenica, Novipazar nach Mitrovica noch weitere Terrainchwierigkeiten einer rationalen Trassenführung entgegen. Bis Prijepolje im Bimtale sind diese gering, um aber nach Sjenica zu gelangen, müßte die Bahn mit 25% gegen Milosevo aufsteigen, mit einem Tunnel von sieben bis acht Kilometer Länge in einer Seehöhe von circa 1290 Metern die Wasserscheide zwischen der Miloseva und dem Uvac überschreiten, sich wieder mit 25% auf die Seehöhe von 1050 Metern bei Sjenica senken, dann weitere 144 Meter ersteigen, um mit einem circa vier Kilometer langen Tunnel ins Juddatal zu gelangen. Im Juddata- und Raskatale müßte man wieder mit 25% circa 646 Meter fallen, um Novipazar (560 Meter Seehöhe) zu erreichen. Von hier ab müßte die Trasse nochmals mit 25% ansteigen, um mit einem Tunnel von circa sechs Kilometer Länge die Wasserscheide zwischen der Raska und Banjska und dem Uvac zu überwinden und nach einem abermaligen Fallen von 355 Metern endlich Mitrovica zu erreichen. Zwischen Sarajevo und Mitrovica müßten also vier Wasserscheiden überwunden werden, und zwar: Stambulic auf 940, Milosevo auf 1290, Brnjica auf 1200 und Rogozna auf 860 Meter Seehöhe. Die Summe der zu ersteigenden Höhen wäre demnach in der Richtung gegen Mitrovica im ganzen 1817 Meter, jene in umgekehrter Richtung 1855 Meter.

Die Bahnlänge würde circa 330 Kilometer von Sarajevo bis Mitrovica betragen, aber ob eine solche Bahn eine leistungsfähige Verbindung unserer Monarchie mit Saloniki bilden könnte, ist sehr fraglich. Eine Konkurrenzlinie zur Linie Belgrad—Nisch—Saloniki würde sie niemals darstellen können. Die Ausgestaltung dieser Linie würde mindestens 140 bis 150 Millionen Kronen kosten und der wirtschaftliche und strategische Wert derselben würde infolge der geringen Leistungsfähigkeit ein minimaler sein. Schon der Umstand allein, daß die Bahntrasse Nisch—Saloniki nur eine Wasserscheide (bei Presevo) auf der Höhenfote 460 überschreitet, zeigt klar die große Ueberlegenheit dieser natürlichen Verbindung unserer Monarchie mit Saloniki, gegen jede andere Trasse. Ist die Entfernung Wien—Budapest—Belgrad—Nisch—Saloniki rund 1343 Kilometer, so wäre jene angestrebte Linie Wien—Steinbrunn—Ugram—Doberlin—Banjalata—Donji Vakuf—Sarajevo—Uvac—Mitrovica 1590 Kilometer, also 247 Kilometer größer, mit den denkbar ungünstigsten Richtungs- und Steigungsverhältnissen, ein Beweis, daß politische Motive allein nicht maßgebend für die Schaffung neuer leistungsfähiger Verkehrswege sein können und daß es trotz der hohen Entwicklung der technischen Wissenschaften nicht möglich ist, natürliche Hindernisse derart zu überwinden, daß die Leistungsfähigkeit zu dem aufgewendeten Kapital im gesunden Verhältnisse stehen würde.

Diese Betrachtung allein genügt, um die Wichtigkeit und Notwendigkeit zu zeigen, schon vor der Regelung der politischen Grenzen die Verkehrswege zu studieren und dem Ingenieur rechtzeitig jenen Einfluß bei derselben einzuräumen, der ihm in Anbetracht der volkswirtschaftlichen Wichtigkeit zukommt. Damit wäre der Diplomatie ein Material geboten, welches nötig ist, um sowohl die volkswirtschaftlichen Interessen der Monarchie, als auch die strategischen mit dem geringsten Aufwand von Kapital auf unbegrenzte Zeit sicherzustellen. Es möge hiebei noch erwähnt werden, daß insoweit Ströme, die erstklassige Verkehrswege darstellen (Donaugrenze zwischen Rumänien und Bulgarien), politische Grenzen bilden können, es doch nicht ausgeschlossen erscheint, daß auch Bahnen solche bilden könnten. Selbstverständlich muß dies nur für solche Bahnen Geltung haben, die rein wirtschaftlichen Interessen dienen und keinen strategischen Wert haben. Gerade an der Linie Belgrad—Saloniki wäre eine derartige Lösung nicht von der Hand zu weisen. Sie würde die schönste

und natürlichste Grenze bilden zwischen bulgarischem und österreichisch-ungarischem Interessengebiet, und beiden Teilen ersprießliche Dienste leisten. Diese Hauptverkehrsader teilt die Balkanhalbinsel in zwei für die Ausgestaltung des allgemeinen Verkehrs wesentlich verschiedene Teile, und zwar einen östlichen, günstigen, und einen westlichen, ungünstigen Teil.

Im folgenden wird der westliche Teil näher besprochen, weil er für die Monarchie von der größten Wichtigkeit ist und ganz in den Bereich ihrer Kulturmission fällt. Dieser Teil bildet das engere Hinterland für die adriatische Küste und ist dessen Sicherung und wirtschaftliche Entwicklung für die Monarchie daher von eminenter Bedeutung. Um die Kulturmission voll und ganz erfüllen zu können, ist der Besitz oder zum mindesten der ausschlaggebende Einfluß auf die ganze Küste bis inklusive Balona notwendig. Von ganz besonderer Wichtigkeit aber wird es sein, einen, oder besser zwei Handelshäfen im südlichen Teile (zum Beispiel San Giovanni di Medua und Balona) derart auszugestalten, daß sie wichtige Handelszentren für das weitere Hinterland bilden können. Dies ist aber nur dann möglich, wenn sie innig mit der Monarchie verbunden werden können, nicht allein durch den Seeweg, sondern auch mit einer leistungsfähigen, normalspurigen Eisenbahn. Die Möglichkeit einer solchen günstigen Verbindung ist gegeben durch die Entwicklung der Trasse im Drinatal aufwärts bis zu den Quellen der Riva, Ueberschreitung der Wasserscheide mit einem circa 6 bis 7 Kilometer langen Tunnel und Abstieg ins Moracatal nach Podgorica. Von Podgorica weiter längs des Stutarijes nach Slutari ferner nach Alessio und Balona stehen keine besonderen Hindernisse der Trassenführung entgegen.

Ab Budapest würde die Trasse die Nord-Südrichtung verfolgen und stellt die kürzeste und günstigste, weil natürlichste Verbindung von Budapest mit Balona dar. Die Entfernung Budapest—Balona würde dann mit Rücksicht auf die schwierige Entwicklung des Abstieges circa 1090 Kilometer betragen, während Budapest—Saloniki eine Entfernung von 1073 Kilometern aufweist, demnach wäre Balona nur circa 17 Kilometer weiter von Budapest entfernt als Saloniki. Bei dem Umstande, daß Saloniki nahezu auf dem gleichen Breitengrade liegt als Balona, könnte für die Monarchie ein zweites sehr wichtiges Ausfallstor für den Orienthandel geschaffen werden. Balona hätte daher, abgesehen davon, daß es den Schlüssel zur Beherrschung des Adriatischen Meeres bedeutet, eine große wirtschaftliche Entwicklungsmöglichkeit. Wohl drängt sich hiebei die Frage unwillkürlich auf, inwieweit eine Entwicklung Balonas zu einem wichtigen Handelshafen Triest und Fiume beeinträchtigen würde. Für Massentransportgüter, die bei weitem ausschlaggebend für den Import und Export sind, werden Triest und Fiume nach wie vor die günstigsten Punkte bilden, weil nach Zentraleuropa der teureren Bahntransport im Vergleich zu Balona bedeutend gekürzt sein wird. Für Güter jedoch, die keinen langen Seetransport vertragen, sowie auch für den Personenverkehr kann Balona sich günstiger gestalten, weil es den Seeweg nach dem Orient kürzt. In 26 bis 27 Stunden Bahnfahrt könnte Balona von Wien aus leicht erreicht werden, was über Triest in kaum 34 Stunden erfolgen kann. Es ergibt sich demnach eine Zeitersparnis von 7 bis 8 Stunden und eine Kürzung der Seefahrt mit 22 Stunden. Bei der langsamen syrischen Vahndlinie wäre sogar eine Zeitersparnis von 32 bis 33 Stunden erzieltbar. Dies sind immerhin Zeitersparnisse, die bei gewissen hochwertigen Gütern eine wesentliche Rolle spielen können.

Von einer ganz eminenten Wichtigkeit ist aber die Ausgestaltung einer solchen leistungsfähigen zentralen Verkehrsader für die Verteidigung der Interessen der Monarchie auf der Adria und für das Angliedern und Festhalten der wirtschaftlichen Entwicklung dieser noch im Urzustande befindlichen Länder, die nicht ohne Reichtum an Rohprodukten sind und einer blühenden Kultur zugeführt werden können. Um diese Angliederung möglichst innig zu gestalten und diese Häfen an der Adria auch für das weitere Hinterland des Balkans zugänglich zu machen, sind leistungsfähige Verbindungen zwischen den beiden Nord-Südlinien, die ihren Ursprung in Szabadka nehmen, zu schaffen und eignen sich hiezu am besten die zwei folgenden Linien: 1. Eine normalspurige Linie von St. Giovanni di Medua durch das Drinatal, über Prizren, Kalkanellen nach Uesküb, als günstigste Verbindung von Bulgarien mit der Adria. 2. Eine normalspurige Linie durch das Skumbital über Dohrida nach Monastir, als der kürzesten Verbindung der südlichen Adria mit Saloniki. Erstere Verbindung ist ganz besonders geeignet, den Hafen von St. Giovanni di Medua durch den Handelsverkehr mit Bulgarien und Rumänien zu beleben, weil dieser Punkt als der günstigste an der Adria erscheint, um ihn zu vermitteln. Die zweite Linie dient wohl mehr dem wirtschaftlichen Aufschlusse des Südens von Albanien und den strategischen Bedürfnissen. Sie bietet insbesondere eine günstige Gelegenheit zur Verwertung einer kolossalen Wasserkraft, die sich aus dem Niveauunterschiede zwischen dem Prepa- und Dohridasee (170 Meter) ergibt. Eine rationale Bahntrasse müßte das Galicicagebirge an der engsten Stelle mittels eines langen Tunnels durchqueren, der sich dann derart anlegen ließe, daß er gleichzeitig einen Werkkanal in sich birgt. Die Nupharmachung dieser enormen Wasserkraft, die für ganz Süd-albanien ein Kraftzentrum bilden könnte und zum Betriebe der Bahnen, Waldbahnen, Säge- und Bergwerke usw. Verwendung fände, würde einen gewaltigen Aufschwung des Landes bewirken. Da diese zweite Verbindungslinie der Adria mit dem Ägäischen Meere die Adria ziemlich in der Mitte zwischen St. Giovanni di Medua und Balona trifft, ist damit eine günstige Verbindung

Saloniki sowohl nach Norden, als auch nach Süden ermöglicht und auch für die Entwicklung des Hafens von Durazzo gesorgt. Welcher von diesen drei albanischen Häfen die größte Entwicklungsfähigkeit besitzt, bleibt anderen Faktoren zur Beurteilung überlassen; zweifelsohne aber scheint der Hafen von Balona schon von Natur aus geeignet zu sein, einen sehr wichtigen strategischen Stützpunkt der Monarchie zu bilden und dürfte auch in merkantiler Hinsicht die größere Bedeutung haben.

Die weitere Würdigung der militärischen und merkantilen Bedeutung dieser Plätze für die Sicherung der Interessen der Monarchie, die mit so viel Blut erkaufte wurden, wird anderen Faktoren überlassen. Die vorliegenden Ausführungen haben nur den Zweck, auf die rationellsten Bahnverbindungen hinzuweisen, die sich in Anbetracht der äußerst ungünstigen Bodengestaltung des Balkans nicht so leicht nach der Karte allein beurteilen lassen, die aber von eminenter Wichtigkeit für die Zukunft dieser Länder und unserer Monarchie sind. Bei dieser Gelegenheit drängt sich nun unwillkürlich die Frage auf, wie das übrige Bahnnetz im westlichen Teile des Balkans auszugestalten wäre und inwieweit noch die Berechtigung besteht, das Eisenbahnnetz von Bosnien und der Herzegovina nach dem diesbezüglichen Geetze vom 17. Februar 1913 in Anwendung zu bringen. Es ist ja kein Geheimnis, daß die im genannten Geetze festgelegte Ausgestaltung der Bahnen vorwiegend strategischen Momenten entsprungen ist. Alle diese Momente haben aber mit dem Weltkriege eine vollständige Aenderung erfahren. Auch hat es sich gezeigt, daß die schmalspurigen Bahnen Bosniens bei ihrer außerordentlichen Entwicklung es zu einer großen Leistungsfähigkeit gebracht haben. Diese hätte noch ganz bedeutend gesteigert werden können, wenn die dazu notwendigen Betriebsmittel vorhanden gewesen wären. Also nicht so sehr die Anlage der Bahnen (abgesehen von den Fahrradstrecken), sondern hauptsächlich der Mangel an Betriebsmitteln, insbesondere Rollmaterial, hat beschränkend gewirkt. Während bei der einheitlichen normalen Spurweite die Betriebsmittel nicht allein aus allen Teilen der Monarchie, sondern selbst aus dem Auslande rasch nach einer oder der anderen Seite gebracht werden können, um den momentanen Bedürfnissen zu genügen, ist dies hier nicht der Fall gewesen, was den wesentlichsten Nachteil des Schmalspurnetzes bildet.

Die Hauptaufgabe eines guten strategischen Anschlusses des Schmalspurnetzes liegt daher in der Anschaffung einer genügenden Zahl von Rollmaterial für diese, damit das mit der Normalspurbahn ankommende Brutto genügend Waggons zur Weiterbeförderung findet. Eine Vergrößerung des Wagen- und Maschinenparkes ist aber immerhin ökonomischer als der Umbau aller schmalspurigen Linien und würde gar manche schwierige Frage, die bei der Normalisierung der eingelebten Schmalspurbahnen entsteht, eliminieren. Die ungemein schwierigen Terrainverhältnisse des westlichen Teiles der Balkanhalbinsel (worunter der ganze westlich von der Linie Belgrad—Nisch—Saloniki gelegene Teil gemeint ist), die steil ansteigenden, tief eingerissenen Täler und die hohen Wasserscheiden bringen der Durchführung von Normalspurbahnen derartige Schwierigkeiten entgegen, daß auf eine halbwegs rentable Bahn nicht gerechnet werden kann. Die Schmalspurbahnen, die sich mit größerer Leichtigkeit dem Terrain anschmiegen und bedeutend billiger in ihrer Anlage sind, können sich da ganz rentabel erweisen.

Wohl darf man hiebei jene Prinzipien nicht vergessen, die den Bahnbau rationell machen und nicht eine zukünftige Normalisierung vor Augen haben, wie zum Beispiel bei der Ostbahn, wobei zwar die Baukosten bedeutend erhöht würden, aber dennoch eine richtige Grundlage für eine Normalspurbahn nicht geschaffen würde. Es soll mit Benützung der minimalst zulässigen Radien (zum Beispiel 80 Meter) jeder größeren Arbeit ausweichen, jedoch das Hauptaugenmerk auf die Vermeidung starker Steigungen gelenkt werden. Jedenfalls ist aber die Einführung von Bahnstationstrecken zu vermeiden, weil diese das größte Verkehrshindernis bilden und die Leistungsfähigkeit der Bahn mit ihren hohen Betriebskosten auf ein Minimum bringen. Selbst in dem Falle als die Vermeidung des Zahnradbetriebes kostspielige Tunnelstrecken bedingt, sind letztere vorzuziehen. Oft aber kann durch eine längere, wenn auch nicht künstliche Entwicklung die Zahnradstrecke vermieden werden, denn gerade der kleine Minimalradius begünstigt die rationelle Ausnützung jedes kleinen und engen Tales. Die Grundbedingung für eine rentable Ausgestaltung der Schmalspur ist daher die möglichste Verringerung der Anlagelosten bei Vermeidung größerer Steigungen, damit der erreichte Vorteil nicht durch allzugroße Betriebskosten wieder vernichtet werde. Sache des Konstrukteurs der Lokomotiven und Wagen wird es aber sein, solche Konstruktionen zu ersinnen, die möglichst kleine Radien durchfahren können und eine möglichst große Leistungsfähigkeit aufweisen. Auch hierin wurde schon sehr viel erreicht. Die bosnischen Landesbahnen besitzen bereits schwere, sehr leistungsfähige Lokomotiven sowie Waggons, deren Tragfähigkeit jenen der Normalspur gleichkommt (10 bis 15 Tonnen) und die Radien bis zu 50 Meter leicht durchlaufen können. Leider sind einzelne Streckenteile nicht danach ausgebaut, um deren Verkehr zu ermöglichen und diese Tragfähigkeit auszunützen.

Es ergibt sich demnach als rationelles Zukunftsprogramm für die Ausgestaltung des Bahnnetzes auf dem westlichen Balkan folgendes: Der Ausbau: 1. Normalspuriger, sehr leistungsfähiger Hauptlinien. 2. Schmalspuriger Nebenbahnen, Seitenlinien mit möglichstster Verbindung untereinander. Letztere werden wieder einzuteilen sein in solche von größerer allgemeiner Wichtigkeit, als a) Haupt-Schmalspurlinien, und solche, die nur speziellen Betrieben dienen, als b) Wald-, Industrie- und

*) S. Morgenblatt vom 24. d. M.

Volkswirtschaft.

Ueber die künftige Ausgestaltung der Hauptverkehrswege auf der Balkanhalbinsel.

Von Hofrat Ing. B. Wicher,
Vorstand des Eisenbahndepartements der
bosnisch-herzegovininischen Landesregierung.
Sarajevo, im März.

III.*)

Nach den allgemeinen Gesichtspunkten für die Ausgestaltung der neuen Verkehrswege auf der westlichen Balkanhalbinsel sollen im folgenden die gedachten Hauptverkehrsadern einer näheren Besprechung unterzogen und die Hauptprinzipien für deren Durchführung festgelegt werden.

1. Nord-südlinie.

Diese Linie, die ins Herz des westlichen Teiles der Balkanhalbinsel eingreifen würde, müßte als Hauptbahn ersten Ranges ausgestaltet werden. Daher wären in bezug auf die Trassenführung die Richtungsverhältnisse derart auszubilden, daß kleinere Radien als 300 Meter entweder gar nicht, oder nur ganz ausnahmsweise im schwierigen Abstiege gegen Albanien in Anwendung kommen. In den ebenen Teilen wären sogar als Minimalradius 400 Meter anzustreben. Die Steigungen sollten derart gewählt werden, daß in der Fahrt nach Süden 15‰ und in der Fahrt nach Norden 20‰ nicht überschritten würden. Die größere maximale Steigung in der Richtung Süd-Nord ist durch den Steilabfall des Gebirges gegen das Adriatische Meer bedingt und schließlich auch dadurch begründet, daß der Verkehr in dieser Richtung eine geringere Intensität haben dürfte als in der Richtung Nord-Süd, denn höherwertige Waren werden auf diesem Wege meist zur Ausführung und seltener zur Einfuhr gelangen.

Diese Hauptverkehrsader muß sich an die Hauptlinie Budapest-Belgrad angliedern und hat, solange in Ungarn nicht eine kürzere Verbindung einzuweisen dürfte, als Abzweigstation Szabadka. Sie überquert die Donau bei Gomboš, fährt dann über Dalja nach Binkovce, bis wohin sie bereits als Hauptbahn ersten Ranges ausgebaut ist. Von Binkovce abzweigend, wird die bestehende Linie nach Mitrovica bis zur Station Sid benützt. Von Sid abzweigend wäre die Nord-südlinie in gerader Richtung gegen Bijelina zu führen. Die neue Saveüberquerung beiderseits eine Rampe von 4‰ und würde auf Kote von zirka 95 die Save überqueren, um der freien Schifffahrt kein Hindernis zu bereiten. Die Station Bijelina bei Km. 14 erhielte die Kote 91. Diese Station bildet einen wirtschaftlich sehr wichtigen Knotenpunkt, weil sie das Zentrum des fruchtbaren, reichsten Teiles der bosnischen Posavina bedeutet. Eine Verbindung des nahe gelegenen (25 Km.) Kohlengebietes von Ugljevit mit einer Schleppebahn würden nicht allein eine industrielle Anschließung dieses Gebietes bewirken, sondern die Bahn selbst in billiger und ausgiebiger Weise mit Kohle versorgen können. Mit geringen Steigungen, 2‰ bis max. 3‰, könnte die Bahn weiter südwärts nach Janja, Kozluk und Zbornik geführt werden, immer fruchtbare Gegenden passierend. Südlich Janja (Kote 110) würde sie das linke Drinaufer erreichen und nunmehr die Drina aufwärts bis zu ihrer Entstehung am Zusammenflusse der Tara und Riva verfolgen. Die Station Zbornik käme bei Km. 67 auf die Kote 154 zu liegen. Bei Km. 77 oder 78 mündet die Straße von Blazenica ins Drinatal und bei Km. 103 jene von Trebrenica, beides wichtigere, bis heute sehr zurückgebliebene Bezirksorte.

Nunmehr beginnt sich das Drinatal immer mehr zu verengen und bietet der Bahnanlage größere Schwierigkeiten in der Ausbildung der Richtungsverhältnisse. Es würde in diesem Teile die mehrfache Anwendung des Minimalradius von R = 300 Meter nicht zu umgehen sein, hingegen wären die Steignungsverhältnisse nachhaltend sehr gute, würden in einzelnen Teilen kaum über 3‰ gehen, so daß als oberste Grenze ausnahmsweise 5‰ gelten könnten. Als nächste größere Station kommt Bisegrad in Betracht bei Km. 212 mit einer Kote von zirka 300. Die Station käme am linken Drinaufer in der Nähe der alten steinernen Brücke zu liegen, während die bestehende schmalspurige Station am rechten liegt. Von Bisegrad bis zur Drina-Lim-Brücke der Schmalspurbahn bieten sich der Führung einer Normalspurbahn am linken Ufer keine besonderen Hindernisse. Von hier bis Ustipračsa aber wird ein besonderes Studium notwendig werden, wie die Normalbahn als Hauptbahn ersten Ranges mit der bestehenden Schmalspurbahn kombiniert werden kann. War schon die Anlage der Schmalspurbahn in diesem engen Tale schwierig, so wird sich das Einfügen einer Normalspurbahnlinie noch schwieriger gestalten, umso mehr als auf den Bestand der Schmalspurlinie Rücksicht genommen werden muß. Größere Tunnel und Galerien würden unvermeidlich sein. Ab Ustipračsa (auf Kote 330), woselbst auf eine Umladung von Normal- auf Schmalspur Rücksicht zu nehmen wäre, würde sich die Führung der Trasse über Gorazda, Kote 345 bei Km. 248, nach Focsa bei Km. 280 auf Kote 385 wieder leichter gestalten. Oberhalb Focsa wird zwar das Drinatal enger, bietet aber einer günstigen Entwicklung der Bahnlinie immerhin keine übermäßige Schwierigkeit. Bis Stjepanovo Polje bei Km. 303 auf Kote 465 brauchte die maximale Steigung von 5‰ nirgend überschritten zu werden. Auch würde man mit einem Minimalradius von R = 300 sein Auslangen finden, soweit sich dies nach der Karte beurteilen läßt. Stjepanovo Polje am Zusammenfluß der Tara und Riva bildet den denkbar günstigsten Platz für die Anlage einer größeren Wechselstation und Heimstation für die Lokomotiven, es

die Kosten pro Kilometer kaum 150—220.000 Kronen überschreiten würden, in den mittleren Teilen 300—400.000 Kronen, im schweren Abstieg von der Wasserscheide auf zirka 600.000 Kronen zu stehen kommen würden, und bei Hinzurechnung von 2 Millionen Kronen für die Savebrücke und 6 Millionen Kronen für den Scheiteltunnel, als Mehrkosten, ergibt sich schätzungsweise eine Gesamtkostensumme von rund 200 Millionen Kronen, was einem durchschnittlichen Kilometerpreis von 342.000 Kronen gleichkommt.

2. Hauptlinie: Alessio-Balona, Lang 160 Kilometer.

Diese Strecke kann als leichte Küstenbahn, die nur auf zirka 50 Kilometern etwas schwierigeren Charakter zeigt, mit 230.000 Kronen pro Kilometer veranschlagt werden, demnach Gesamtkosten rund 37 Millionen Kronen.

3. Nördliche Querlinie: Usküb-Alessio, Baulänge 229 Kilometer.

Wegen des ausgesprochenen Gebirgscharakters und in Anbetracht der zwei großen Tunnel (Sartunnel 7 Kilometer und Prizrentunnel 4 Kilometer), für welche rund 11 Millionen Kronen Mehrkosten veranschlagt werden, ergibt sich für diese Linie ein Gesamtkostenbetrag von 94 Millionen Kronen oder pro Kilometer zirka 410.000 Kronen.

4. Südliche Querlinie: Monastir-Goasa, Lang 235 Kilometer.

Eine ziemlich schwierige Gebirgsbahn mit drei größeren Tunneln, für welche ein Gesamtzuschlag von 15 Millionen Kronen berücksichtigt wird, ergibt sich eine Gesamtbaukosten von 88 Millionen Kronen. Wenn die große Kraftanlage am Ochridasee zur Ausführung käme, würden sich die Baukosten auf zirka 95 Millionen Kronen erhöhen. Mithin kommen die Baukosten pro Kilometer auf 375.000 Kronen, respektive auf 404.000 Kronen.

Zur Ausführung dieser vier Hauptverkehrsadern auf der westlichen Balkanhalbinsel würden demnach ad 1: 200 Millionen Kronen, ad 2: 37 Millionen Kronen, ad 3: 94 Millionen Kronen, ad 4: 95 Millionen Kronen, zusammen 426 Millionen Kronen nötig sein.

Schließlich werden noch die Hauptverkehrsadern mit Bezug auf ihre Weglängen näher besprochen, woraus die Möglichkeit einer wirtschaftlichen Entwicklung der drei albanischen Häfen (San Giovanni di Medua, Durazzo und Balona) leicht zu ersehen ist. Die Entfernung von Wien nach Budapest über Brud beträgt 270 Kilometer, Wien-Budapest-Alessio 1200 Kilometer, Wien-Budapest-Durazzo 1270 Kilometer, Wien-Budapest-Balona 1360 Kilometer, Wien-Budapest-Belgrad-Nisch-Saloniki 1343 Kilometer, Wien-Budapest-Alessio-Usküb-Saloniki 1700 Kilometer, Wien-Budapest-Goasa-Monastir-Saloniki 1760 Kilometer. Man kann demnach den südlichsten Häfen der Adria (Balona) fast ebenso rasch erreichen, wie Saloniki, was besonders für den Verkehr nach Tripolis und Aegypten von Wichtigkeit ist.

Nimmt man Alessio (San Giovanni di Medua) als Ausgangspunkt, so ergeben sich die Entfernungen wie folgt: Alessio-Wien 1200, Alessio-Budapest 920, Alessio-Usküb 256, Alessio-Sophia 544, Alessio-Konstantinopel (über Sophia) 1199, Alessio-Nikopol 262, Alessio-Barna 1084, Alessio-Burgas 1021, Alessio-Saloniki (über Usküb) 500, Alessio-Saloniki (über Monastir) 560 Kilometer, Alessio-Durazzo 70, Alessio-Goasa 105, Alessio-Balona 160 Kilometer. Für den Verkehr aus dem Donaugebiet und dem Zentrum Bulgariens bietet daher der Hafen von San Giovanni di Medua den günstigsten Punkt der Adria.

Nimmt man hingegen Durazzo als Ausgangspunkt, so ergeben sich folgende Entfernungen: Durazzo-Wien 1270, Durazzo-Budapest 1000, Durazzo-Sophia 614, Durazzo-Konstantinopel (über Sophia) 1269, Durazzo-Konstantinopel (über Monastir) 1298, Durazzo-Saloniki 490, Durazzo-Goasa 35, Durazzo-Balona 90 Kilometer. Durazzo ist daher für den Osten von geringerer Wichtigkeit, da die Hauptentfernungen größer sind. Es bildet aber den Ausgangspunkt für die kürzeste Verbindung der Adria mit Saloniki.

Nimmt man schließlich Balona als Ausgangspunkt, so stellen sich die Entfernungen wie folgt: Balona-Wien 1360 Kilometer, Balona-Budapest 1090 Kilometer, Balona-Sophia 704 Kilometer, Balona-Nikopol 922 Kilometer, Balona-Barna 1244 Kilometer, Balona-Konstantinopel 1359 Kilometer. Balona hat als südlichster Hafen für den Verkehr von und nach der Nordküste von Afrika die größte Bedeutung.

Betrachtet man die Hauptverkehrsadern von Zentraleuropa, so findet man, daß die Linie Hamburg-Berlin-Wien-Budapest-Balona für den Verkehr des nördlichen Europas mit dem Süden von ganz eminenten Bedeutung sein kann. Balona würde, bei einer derartigen günstigen Bahnverbindung mit dem Hinterlande, für den zentral-europäischen Staatenbund einen sehr wichtigen Stützpunkt für die Beherrschung und den Schutz der Handelsinteressen im ganzen Mitteländischen Meere bilden.

Nögen diese Ausführungen, die von politischen und nationalen Rücksichten frei sind und einen rein volkswirtschaftlichen Zweck verfolgen, dazu dienen, bei der schließlichen Ordnung der staatlichen Grenzen den richtigen Weg zu finden, der sowohl den wirtschaftlichen Interessen der Monarchie, als auch jenen dieser Länder am besten entspricht.

*) S. Morgenblatt vom 24. und 25. d. M.

Zeitung

704

Gelehrten Sachen

monatlich 2 M. 70 Pf. bei täglich zweimaliger freier Zustellung.
10 Pf. oder vierteljährlich 7 M. 50 Pf. ausschließlich Bestellgebühr. —
Zeile, Stellengesuche 50 Pf., Stellenangebote auch gegen Jahres-
Vorbau, Breite Straße 8/9, Ullsteinhaus, Kochstraße 22/26,
alen. Fernsprech-Zentrale Ullstein & Co, Amt Moritzplatz
bis 11850, 15280, 15281 bis 15289. Amt Zentrum 8689 und 8690.

Verantwortlich für die Redaktion (mit Ausnahme des Handelsteils)
H. Bachmann in Berlin.

xiko überfallen.

Fragen der Donau-Schifffahrt.

Von

Geheimen Regierungsrat, Prof. Flamm, Charlottenburg.

Mehr und mehr verdichten sich die Bestrebungen zu einem besonderen wirtschaftlichen Zusammenschluß unter den beiden jetzt im Kriege befindlichen Mächtegruppen. England mit seinen Untergebenen will auch nach Friedensschluß den denkbar schärfsten Handelskrieg gegen Deutschland führen und verlangt bedingungslose Anerkennung seiner Bestrebungen, die natürlich so eingerichtet sind, daß sie fast ausschließlich dem Britenreich, seiner Industrie und seinem Handel zugute kommen sollen, selbstverständlich auf Kosten der verbündeten Untergebenen. Gegen diese Unternehmungen müssen die Zentralmächte ihrerseits sich zu schützen suchen und so entstanden und entstehen alle die Gedanken und Wünsche, die auf eine wirtschaftliche Fortführung des derzeitigen kriegerischen Zusammengehens auch nach dem Friedensschluß abzielen.

Der wesentliche Güteraustausch der Zentralstaaten vor dem Kriege ging über die See und das wird in Zukunft kaum anders werden, sobald nur der verloren gegangene Schiffsraum wieder ersetzt ist. Allein solange unser Hauptfeind, England, nicht niedergelungen ist, wird dieser Ueberseeverkehr stets mehr oder weniger von seinem guten Willen abhängen und das ist ein nicht erträglicher Zustand. Ihm mit allen Mitteln entgegenzuwirken, ist Pflicht der Zentralmächte, und so ergibt sich die schon so oft genannte Landverbindung nach dem Osten, nach Kleinasien, Persien, nach Ägypten und Afrika. Dieser Weg muß und wird nach Kräften auszugestalten sein, denn er verbürgt uns zunächst die Unabhängigkeit von England.

Es müssen die zum großen Teil noch ziemlich rückständigen Bahnverbindungen, neben ihnen aber auch die Binnenwasserstraßen, in erster Linie die Donau, so gefördert werden, daß in der Tat ein großer Teil des Verkehrs, den die Zentralstaaten zu ihrer Existenz benötigen, auf ihnen sich rasch, sicher und preiswert abwickeln kann.

Hier liegen fraglos wirtschaftliche Aufgaben aller ersten Ranges, und sie dürfen unter keinen Umständen engherzig, oder gar von partikularistischen Gesichtspunkten aus behandelt werden.

Alle Völker Deutschlands, Oesterreich-Ungarns, Bulgariens und der Türkei haben an den großen Kriegsoffern gleichen Anteil genommen, es erscheint daher berechtigt, an den jetzt geplanten Verkehrsausgestaltungen sie alle in gleichem Maße zu beteiligen. Sehr interessant sind in dieser Hinsicht zwei Vorträge, die der ungarische Ministerialrat v. Kovassay im vergangenen Monat in Budapest hielt, in denen er eine großzügig geplante Regulierung der Donau in Vorschlag bringt. Seine Gedanken und Wünsche gipfeln darin, den 3000-Tonnen-Rahn, gegebenenfalls auch kleinere Seeschiffe bis Budapest zu führen. Der Vorschlag ist umso wertvoller, als endlich einmal ein Wasserbauer sich frei macht vom unvermeidlichen 600-Tonnen-Rahn und übereinstimmend mit dem Schiffbauer anerkennt, daß ebenso wie auf See, auch in der Binnenschifffahrt das berechtigte Bestreben vorherrscht, die Schiffe zu vergrößern.

Leider dominiert auf den deutschen Kanälen, besonders dem heute noch nicht einmal fertiggestellten Mittelland-Kanal nur das 600-Tonnen-Schiff! — Freilich können eine kurze Zeit noch etwas größere Fahrzeuge verkehren, allein bald dürfte die Normalgröße des 600-Tonnen-Schiffes nicht mehr überschreitbar sein, und das ist fraglos ein schwerer Fehler dieses Kanals. Wären bei den Beratungen über die Abmessungen dieses Bauwerkes Schiffbauer vollwertig zu Worte gekommen, so wäre vielleicht die Entscheidung anders ausgefallen, denn den beweiskräftigen Gründen, die der Schiffbauer für eine Vergrößerung des Kanals in die Wagschale zu legen im Stande war, würde sich vielleicht auch die damals frondierende Landwirtschaft nicht verschlossen haben. Es wird sich nicht umgehen lassen, auf diese Verhältnisse später eingehend zurückzukommen.

Bei der Donau nun liegen heute die Verhältnisse derart, daß es noch durchaus möglich ist, etwas Zeitgemäßes und auf lange Jahre hinaus Befriedigendes zu schaffen, und es muß im Interesse einer richtigen und nutzbringenden Verwendung von Staatsmitteln die dringende Forderung aufgestellt werden, zu allen Arbeiten,

20. VII. 1916

Balkanzug und Belgradreise / von Rudolf Jabel.

Sofia, Ende März 1916.

Baltisch bedeutet der Balkanzug ein Symbol, verkehrstechnisch ist er eine Möglichkeit. Man kann sie benutzen, aber man braucht es nicht. Für sehr viele Orientreisende ist die Benutzung des Balkanzuges nicht einmal praktisch, jedenfalls nicht für solche, die zwischen Ausgangspunkt und Endpunkt der Reise Aufenthalt nehmen oder gar Studien anstellen wollen. Der Balkanzug ist eine außerordentlich angenehme Einrichtung für Leute, die möglichst bequem in einer Tour, ohne unterwegs aussteigen (im engeren Kriegsgebiet sogar aussteigen zu dürfen), von Berlin nach Sofia oder nach Konstantinopel gelangen wollen. Zwar ist die Zulassung zum Balkanzuge außerordentlich erschwert. Denn ganz abgesehen von den für jeden Reisenden jetzt notwendigen Schwierigkeiten, die mit der Erlangung des Reisepasses zusammenhängen, wird besonders der Balkanzugreisende auf Herz und Nieren geprüft, ehe er in den Besitz des Passierscheines und damit in den einer Fahrkarte gelangt. Aber sitzt er erst einmal im Zuge und ist sein Reisegepäck unverdächtig befunden in bezug auf Waren, die dem Ausfuhrverbot unterliegen, oder auf Bücher und Schriftstücke, die zurzeit als in jeder Hinsicht verdächtig angesehen werden, so kann er sein wohl plombiertes Gepäck auf der Endstation in Besitz nehmen und braucht an den verschiedenen Grenzen sich nicht weiter darum zu bekümmern. Auf der anderen Seite aber darf er dafür den Preis für den Lugszug bezahlen, und hat außerdem die Berechtigung, sein Geld überdies in Goldkurs zu entrichten. Denn er bekommt ja ein durchgehendes Billett, das sich auf eine Reihe von Eisenbahnverwaltungen verteilt, die gegenseitig nach Goldkurs abrechnen, der die sehr erheblichen Valutaschwankungen zwischen den Landeswährungen berücksichtigt und infolgedessen so kalkuliert ist, daß die beteiligten Eisenbahnen sich nicht zu ihrem Nachteil verrechnen können. Nicht wesentlich unbequem, dafür aber erheblich billiger, fährt der Reisende, der sich von Landesgrenze zu Landesgrenze die Fahrkarten löst und diese in der Landespapierwährung bezahlt. Freilich hat er dann die Unbequemlichkeit, an den Grenzen die Zollrevisionen mehrfach über sich ergehen lassen zu müssen. Aber wer ein reines Gewissen hat, kann diese mit einigem Humor als Reiseerlebnisse ins Tagebuch einschreiben, was allerdings deshalb wieder unpraktisch ist, weil ihm die Tagebuchnotizen mit ziemlicher Sicherheit an der nächsten Landesgrenze wieder abgenommen werden. Freilich, auch wenn er mit dem Balkanzug reisen würde, blieben ihm verschiedene hochnotpeinliche Untersuchungen sogar des Körpers und der diesem zunächst stehenden Kleidungsstücke nicht ohne weiteres erspart, und es gehört nicht zu den Seltenheiten, daß ein reichlicher Gepäckballast oder die unvorsichtige Mitführung von Korrespondenz im Handgepäck den Balkanzugreisenden so lange bei der Revision aufgehalten hat, daß ihm der Lugszug, der mit einer für die durchreisten Gegenden geradezu unwahrscheinlichen Pünktlichkeit seinen Fahrplan innezuhalten pflegt, davonfährt. Dieses soll zu denjenigen Erlebnissen eines Orientreisenden gehören, denen gegenüber hin und wieder sogar der Humor versagt. Sehr humorvoll ist das Reisen in diesen Kriegszeiten ja ohnehin nicht.

Da unser Zug von Oberberg direkt nach Ofen-Pest läuft, so reisen wir sehr bald auf ungarischer Erde. Auch hier hat die Brotkarte ihren Einzug gehalten und ebenso die Beschränkungen im Fleischverbrauch. Aber dem landwirtschaftlichen Charakter Ungarns entsprechend, gibt es wirklich fleischlose Tage nicht, sondern abwechselnd gibt es an den Ausnahmetagen einmal nur kein „Kindernes“, das andere Mal kein „Schweineres“. An Buttermangel haben wir nicht gelitten, aber das Brot ist mit Maismehl versetzt, und das Weißbrot beschränkt sich auf sogenannte „Strizel“. Unverhältnismäßig teuer erscheint nur Ofen-Pest, das aber auch zu Friedenszeiten seine Stellung als einzige Großstadt Ungarns durch entsprechend hohe Preise zu behaupten gewußt hat.

Von Ofen-Pest aus benutzen wir den ersten Passagierdampfer, der seit der Befreiung der Donau wieder hinunterfährt nach Semlin. Der bisherige Dampferverkehr auf der Donau diente ausschließlich militärischen Zwecken. Der Dampfer „Budapest“ der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft beginnt also auch wirtschaftlich eine neue Epoche, nämlich die Wiederaufnahme des privaten Passagier- und Frachtverkehrs auf dieser Wasserstraße, die für unsere Beziehungen zu den Balkanländern künftig vielleicht die gleiche Bedeutung wiedergewinnen wird, die sie einstmals für Deutschland zur Zeit der Fugger besessen hat, in den Blütezeiten von Augsburg und Regensburg, als die Binnenwässer die einzigen Straßen des Fernverkehrs bildeten. Der Aufschwung der Eisenbahnen hat den Glanz der alten, natürlichen Handelsstraßen fast ein Jahrhundert lang überschattet, und erst dem großen Krieg verdanken wir die Wiederentdeckung des Wertes der Binnenwasserwege. Namentlich für Süddeutschland bildet die Donau gegenwärtig wieder ein Problem von hoher volkswirtschaftlicher Bedeutung. Insbesondere Bayern erkennt immer klarer die Notwendigkeit, sich des Donauweges als Straße des Weltverkehrs und des Transitgüterausstausches zu bedienen, und diese Erkenntnis hat bereits jetzt den Anstoß gegeben zu einer großzügigen Auffassung der bayerischen Kanalpolitik. Bekanntlich besteht bereits ein Kanal zwischen dem Main und der Donau, der nahezu in Vergessenheit geraten ist, dessen Ausbau aber jetzt wieder energisch in die Wege geleitet wird. Hand in Hand damit geht das Bestreben, eine künstliche Wasserverbindung zwischen Weser und Main herzustellen, so daß also nicht nur das ganze schiffbare Gebiet des Rheins, sondern auch Mittel- und Norddeutschland bis nach Bremerhaven an die Donau angeschlossen wäre, so daß man, ohne den Armeekanal, Gibraltar und die Dardanellen berühren zu müssen, von Bremen nach Konstantinopel zu Schiff gelangen kann. Es ist sicher, daß diese Verkehrsverbindungen auch nach dem Kriege ihre Bedeutung erlangen und behalten werden, ohne daß darum der Seeschiffahrt Abbruch getan wird. Denn die Binnenschiffahrtswege werden niemals den Fernverkehr ersetzen können, und es wird wahrscheinlich auch nach dem Kriege immer praktischer und billiger sein, eine Ware von Bremen aus nach Konstantinopel über Gibraltar zu senden, als über Orsova — vor allen Dingen auch schneller. Aber wenn es sich darum

zeitlose, das Laub raschelt unter den stinken Kinderfüßen, die der Mutter voraneilen... Horch, ein Schuß... Und dann das Jagdhorn... Halak wird geblasen... Und alles dann wieder so friedlich, so ruhig, nur eine kleine Welle noch zittert das Echo des Schusses in der Luft... Jeder sonnige Herbsttag ist wie ein Himmels Geschenk. Man möchte die Zeit fassen und binden, aber sie gleitet dahin unerbittlich... Sie schüttet einem Rosen in den Schoß und windet Dornentronen.

Ein weißes Schiff durchfährt die blauen Bogen der Ostsee, große helle Knabenaugen schauen dem Mutterlande, Deutschland, entgegen — die Mutter hat ihr Versprechen schon halb erfüllt — nun ist man dem Rhein ein großes Stück näher gekommen, wenn man die Oder hinauffährt und Fuß faßt auf dem teuren Boden der Väter. Die alte Heimat ist verfunken...

Aber heut grüße ich sie und rufe ihr zu: Einer, der auf deiner Scholle zur Welt kam zu einem schönen reichen sonnigen kurzen Leben, hat dieses Leben auch für dich dahingegeben, alte Heimat, auch für dich starb er, der urdeutsch war, Balte und Preuße zugleich, vom Geist der alten Ordensritter beseelt. Er warf im Morgenschein sein junges Leben dahin, lächelnd, so leicht wie den Mantel vor dem Sprung aus dem Schützengraben. Wo sein Grab ist, wo sein Blut die Feindeserde getrunken hat — weiß ich nicht, vielleicht werde ich es auch niemals wissen, unsichtbar trug er die Fahne des Siegers in seiner jungen Kriegerfaust und den Strauß von Himmelschlüsseln, die ihm die Pforte der Ewigkeit geöffnet... Niemand weiß, wer jener Hans von Kommerd, dessen Grabstein auf dem kleinen estländischen Friedhof an der Kirchenwand lehnt, gewesen, wilde Blumen schmückten den Stein allsummerlich, aus dem alten deutschen Heldentum sprießt neues. Wer für Deutschland, für das Deutschland gestorben, der braucht keinen Grabstein, über dessen letzter Stätte breitet sich unsichtbar und doch leuchtend das deutsche Banner...

Alte Heimat, durch alle Bilder, die du mir in der Erinnerung zeigst, geht immer die kleine Jungengestalt, die meines Lebens Inhalt war...

Nun ist es Spätherbst, und der Winter naht... Selbst der Schrei der Wildgänse ist verhallt... Gott helfe dir, alte Heimat.

Es war ja nicht viel, nur ein flaches Land
Von salziger Meeresluft durchzogen;
Die Ostsee rollt ihre schimmernden Bogen,
Der weiße Gischt überflutet den Strand...

Ich presse mein Gesicht gegen den Kriegermantel, denn mein Sohn in seiner Todesstunde getragen — und meine Tränen nehen den Staub der Champagne...

handelt, etwa von Schmalkalden aus Schwerpat oder von München aus Bier oder von Augsburg aus Maschinen nach Konstantinopel zu senden, dann wird ein Vergleich zwischen den Frachttarifen etwa der deutschen Levantelinie und den Frachten des „Bayrischen Lloyd“ und der anschließenden Seelinien einen Punkt ergeben, der zwischen Bremen und Konstantinopel liegt und von dem aus gerechnet die Fracht über Orsova billiger wird als die über Gibraltar. Dieser Punkt wird voraussichtlich nicht allzuweit rechts oder links der Mainlinie liegen. Außerdem aber kommt hinzu, daß einem zwar in anderem Sinne üblichen Sprichworte gemäß der Orient gleich hinter Ofen-Pest beginnt: Wirtschaftlich und handelspolitisch genommen, beginnt das große östliche Interessengebiet tatsächlich gleich hinter Ofen-Pest und nicht erst in Konstantinopel. Es wird für die zukünftige Ausnützung des Donauweges für Deutschland sehr viel davon abhängen, welche Erfolge die in neue Bahnen gelenkte deutsch-österreichisch-ungarische Wirtschaftspolitik in bezug auf Frachttarife, Pünktlichkeit der Beförderung und Zölle für die Donau bringen wird. Bisher befand sich der Waren- und Personentransport beinahe ausschließlich in den Händen österreichischer und ungarischer Dampfschiffahrtsgesellschaften. Mitte April 1908 noch gab ich in Linz Reisegepäck als Eilgut nach Orsova auf und hatte es nach etwa 14 Tagen. Der Preis entsprach trotzdem ungefähr den Expressgutsätzen der Eisenbahn. Auch jetzt kostete unser Gepäck auf der „Budapest“ nach Semlin ungefähr dasselbe, was es als Passagiergut auf der Eisenbahn gekostet hätte. Ein Faß Benzin, das ich als Eilgut ebenfalls von Linz nach Orsova aufgegeben hatte, brauchte etwa vier Wochen auf einem Eildampfer der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft — und das auf der Tafel! Deutschland, um nicht zu sagen Bayern, hat die Donau bisher vernachlässigt. Erst ein Jahr vor dem Kriege wurde in Regensburg eine neue deutsche Schiffahrtsgesellschaft gegründet: der „Bayrische Lloyd“, eine Gründung, an der übrigens die rumänische Regierung lebhaftes Interesse nahm, weil diese von der neuen Gesellschaft und deren Konkurrenz einen Antriebs für die österreichisch-ungarischen Gesellschaften erwartete. Befruchtender aber als alle Konkurrenz hat auch hier wieder der Krieg gewirkt. Da, wo sonst kleine Privatinteressen vor große Ziele unüberwindliche Hindernisse aufbauen konnten, vereinigte das militärische Interesse alle vorhandenen Möglichkeiten in einer Hand, und was sonst Jahre der Verhandlungen gekostet hätte, kostete jetzt die Unterschrift der Befehlshaber, und mit einem Male konnte hier eine neue Anlagestelle entstehen, und dort wurde ein Anschlußgleis gebaut, um dessentwillen sonst die Diplomatie, die Parlamente und die Instanzen jahrelang in Arbeit gewesen wären. An den Anlagestellen sehen wir auf den Güterwagen neben den ungarischen und österreichischen Bezeichnungen die Namen der Eisenbahndirektionen Hannover, Essen, Breslau, Köln und so weiter. Oesterreichisch-ungarische Pioniere und deutsche Eisenbahner finden wir an den größeren und oft an den ganz unwahrscheinlich nebensächlich scheinenden kleinen Anlagestellen als Passagiere oder damit beschäftigt, Landungssteige in Ordnung zu bringen oder neu anzulegen und Meliorationsarbeiten auszuführen. Hoffen wir, daß diese treue Zusammenarbeit auch dann fortgesetzt werden wird.

Volkswirtschaft.

Das Eiserne Tor.

Von Ministerialrat Eugen v. Kvassay.

Budapest, 1. Mai.

In den letzten Monaten, seitdem die Donau frei geworden ist, wird sowohl in den deutschen, wie in den österreichischen Schifffahrts-, Techniker- und volkswirtschaftlichen Kreisen viel über das Eisernen Tor und dessen Leistungsfähigkeit diskutiert. Jüngst hielt Professor Dr. Franz Seidrich über diese Frage in der gut besuchten Versammlung der k. k. Geographischen Gesellschaft in Wien, einen Vortrag. In diesem äußerte er sich über das Eisernen Tor wie folgt:

Nicht geringere Wichtigkeit hat die Frage des Eisernen Tores. Die dort von Ungarn mit europäischem Mandat durchgeführte Regulierung hat leider zu keinem vollen Erfolge geführt, wohl aber eine neue Belastung der Schifffahrt durch die Höhererhöhung von Ungarn erhobenen Abgaben gebracht. Diese Abgaben fördern die Ablenkung des Schiffsverkehrs zum Meere, und vielleicht ist Ungarn in seinem eigensten Interesse zur Aufhebung dieser Abgaben (gegen eine Entschädigung für die Baukosten von 45 Millionen Kronen von Seiten der Uferstaaten) umso eher bereit, als es durch sie kaum eine einprozentige Verzinsung des Baukapitals erreichte. Auch die weiteren Regulierungen des Eisernen Tores müssen ins Auge gefaßt werden, um jederzeit eine Fahrwassertiefe von zwei Metern zu haben, die im walachischen und ungarischen Tiefland sich überall findet und an deren Erreichung auch die Stromregulierungen in Oesterreich und Bayern arbeiten."

Bevor wir auf die Erörterungen der durch die hergestellten neuen Schiffswege für die Schifffahrt entstandenen Vorteile und Erleichterungen eingehen, seien hier in Betreff der Verkehrsverhältnisse dieser Donaustrecke in ihrer ursprünglichen Gestaltung einige Angaben angeführt. In dem durch die niederösterreichische Handels- und Gewerbekammer im Jahre 1880 veröffentlichten Referate des Kammerrates J. M. Wolfbauer, betitelt: „Die Donau und ihre volkswirtschaftliche Bedeutung“ werden die bezüglichen Verkehrsverhältnisse unter anderem wie folgt geschildert: „Die Schiffe können hier (Strecke Eisernes Tor) nicht passieren, wenn der Wasserstand weniger als 3 Meter über 0 des Pegels in Orsova beträgt. Der Umstand, daß durchschnittlich in jedem Jahre an 155 Tagen, in einzelnen Jahren aber selbst an mehr als 190 Tagen der bezeichnete Wasserstand nicht erreicht wird, läßt ermeslen, wie groß das Hemmnis ist, welches diese Felsenbank (das Eisernen Tor) der Schifffahrt entgegenstellt.

Der Abnahme des Wasserstandes entsprechend wird zunächst mit den kostspieligen und zeitraubenden Lichtungen vorgegangen, immer leichter getauchte Schiffe müssen in Verwendung genommen werden und statt der gewöhnlichen Remorköre treten die eigens für die Strecke gebauten Kataraktremorköre in Dienst, bis ein weiteres Fallen des Wassers auch diese Vorkehrungen unzulänglich macht. Dann muß die Beförderung der Güter auf Blättern und mittels Zugviehs erfolgen. Wenn aber fortschreitendes Fallen des Wassers auch eine derartige mühevollere, teure und langsame Transportierung nicht mehr gestattet, dann können die Güter und häufig auch die Reisenden nicht mehr zu Schiff über das Eisernen Tor, oft schon auch nicht mehr über die oberhalb desselben bis Drenkova gelegenen Felsenbänke gebracht werden, und sowohl Reisende als auch Güter müssen dann den Landweg einschlagen. Dieses Verkehrshemmnis ist dem Getreidetransporte von besonders empfindlichem Nachteil, weil es gerade zur Zeit der Ernte in gesteigertem Maße vorhanden ist. Nicht nur Unverläßlichkeit und Unsicherheit wird durch alle diese Umstände herbeigeführt, sondern dieselben nehmen auch einen sehr ungünstigen Einfluß auf die Tarifbildung und verteuern die Fracht ganz wesentlich. Die Zuschläge, welche die Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft von und nach der unteren Donau unter ungünstigen Wasserstandsverhältnissen einhebt, illustrieren dies insbesondere. Diese Frachtzuschläge betragen: Bei einem Wasserstand am Orsovaer Pegel von 1.58—0.96 Meter für sperrige Güter der Normalklasse I und für Equipagen 60 Kr. pro 100 Kilogr.; für alle übrigen Güter 40 Kr. pro 100 Kilogramm. Bei einem Wasserstande von 0.96 Meter und darunter: für sperrige Güter der I. Klasse und für Equipagen 1 Fl. 20 Kr. pro 100 Kilogr.; für alle anderen Güter 80 Kr. pro 100 Kilogramm."

Außer diesen Ausführungen, die eine ebenso lebhaft wie authentische Schilderung der Verhältnisse bis zum Jahre 1880 bieten, kann man noch auf die Daten hinweisen, die einem in den Verbandschriften des Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbandes für Binnenschifffahrt (Band XXV vom Jahre 1897) veröffentlichten Vortrage des Kapitäns C. V. Suppa, Schiffsobersinspektor und Leiter des Schifffahrtendienstes bei der Direktion der ersten k. k. priv. D.-D.-S.-Gesellschaft in Wien, über die Schiffbarkeit der Donau und ihrer Nebenflüsse entnommen sind und die Verkehrsverhältnisse dieser Donaustrecke in den zunächstliegenden neun Jahren 1887 bis 1895 beleuchten. Die Dauer der Schifffahrtssaison betrug in diesen neun Jahren durchschnittlich 282 Tage. Während dieser Schifffahrtzeit war:

	a) auf der Strecke Drenkova—Orsova	b) auf der Strecke Orsova—L. Severin
	Tage der Saison :	
eine absolute Jahrestiefe von 15 dm. und mehr an ...	172 = 61 %	142 = 47 %
von weniger als 15 dm.	85 = 30 %	106 = 38 %
von weniger als 8 dm., in welcher letzterem Falle die Beförderung durch Ochsenzug möglich war, an	25 = 9 %	42 = 15 %
	282 = 100 %	282 = 100 %

*Großschiffahrtsweg
Rhein-Donau-Verbindung*

II
81

gestalten und sie mit den Stromgebieten des Rheins, der Oder sowie der Elbe in Verbindung zu bringen, damit der Austausch der Güter von der Nord- und Ostsee bis zum Schwarzen Meere und bis an den Persischen Golf erfolgen kann, wodurch die verbündeten Reiche von fremden Einflüssen unabhängig gemacht werden, ihr Bestand gesichert, ihr Wohlstand mächtig gehoben werden wird.

Aufgabe der Regierungen Österreich-Ungarns wird sein, den Donaustrom im Bereiche der Monarchie so auszugestalten, daß er unter allen Umständen eine entsprechende und leistungsfähige Großschiffahrt ermöglicht. Im Anschlusse daran wird auch sowohl der Oberlauf der Donau in Bayern bis nach Ulm, wie auch der Unterlauf entsprechend zu regulieren sein. Durch den schon lange geplanten neuen Kanal vom Main zur Donau (an Stelle des unzureichenden Ludwigs-Kanals) muß eine Verbindung mit dem Rhein hergestellt werden, während die österreichische Regierung nicht länger säumen darf, die schon im Gesetze vom Jahre 1901 vorgesehenen Wasserstraßen des Donau-Oberkanals und Donau-Moldaukanals zur Ausführung zu bringen, um die Donau auch mit den Stromgebieten der Oder und der Elbe in unmittelbare Verbindung zu setzen.

Es ist ohne weiteres einzusehen, daß die Herstellung solcher großzügiger Verbindungen unserem Vaterlande einen ganz bedeutenden Nutzen bringen wird. Hat sich der Güterverkehr auf der österreichischen Donau trotz der gegenwärtig beschränkten Verhältnisse von 1.5 Millionen Tonnen im Jahre 1902 bis auf 2.6 Millionen Tonnen im Jahre 1912 gesteigert, so ist es gewiß, daß sich der Verkehr auf der Donau bei einer ausreichenden Ausgestaltung des Schiffahrtsweges und entsprechenden Befruchtung aus dem Westen und Norden in ganz ungeahnter Weise heben wird. Die Erleichterung des Verkehrs wird wieder belebend auf die österreichische Industrie einwirken, die neue Absatzmöglichkeiten erhält, und auch die agrarischen Interessen werden reichlich befriedigt werden, indem für sie ebenfalls die Möglichkeit, ihre Güter in verschiedenen Bedarfsgebieten abzusetzen, wesentlich verbessert wird.

Zur Erreichung des gesteckten Zieles bedarf es aber außer der Ausgestaltung des bestehenden Schiffahrtsweges und der Herstellung neuer Schiffahrtswege vom Westen und Norden nach dem Osten auch noch der Schaffung entsprechender Lände- und Hafenplätze samt den erforderlichen maschinellen Einrichtungen, Geleiseanschlüssen, Magazinen, Zollfreilagern u. s. w. an solchen Punkten, die für die Stapelung und den Umschlag der Güter in Betracht kommen. Aufgabe der Regierungen wird es sein, in dieser Beziehung geeignete Vorkehrungen zu treffen, wobei die österreichische Regierung in erster Linie auf die Reichshauptstadt, als den Mittelpunkt des Verkehrs und der Güterverteilung in der Monarchie, gebührend Rücksicht zu nehmen haben wird. Die Schiffahrt muß möglichst gefördert werden durch Vermeidung oder wenigstens tunlichste Verminderung aller Schiffsgebühren, durch Erlassung einheitlicher Strompolizei Ordnungen für das ganze Binnenschiffahrtsgebiet. Die Donauschiffahrtsakte vom 7. November 1857, R.-G.-Bl. Nr. 13 von 1858, sind den gegenwärtigen Verhältnissen anzupassen und diesbezüglich einer Überprüfung zu unterziehen. Im Interesse der heimischen Schiffahrt, wie auch der heimischen Industrie muß die Errichtung von Werstanlagen im Inlande möglichst gefördert, zur Heranbildung heimischer Kräfte für die Dampf-, Ruder- und Floß-

schiffahrt sollen auch in unserer Monarchie Schifferschulen errichtet werden. Der Schiffsbau und die Verfrachtung sind durch Erlassung eines Binnenschiffahrtsgesetzes, wie es die Regierung im Jahre 1912 in der Budget-Kommission des Herrenhauses in Aussicht gestellt hat, insbesondere durch Einführung der Schiffahrtsregister behufs Ermöglichung der Kreditgewährung gegen Verpfändung zu fördern, den Interessen der Verfrachter muß durch Aufstellung entsprechender Tarife und Schaffung eines einheitlichen Betriebsreglements gedient werden.

Die Einwände, die von verschiedenen Seiten in früheren Jahren gegenüber den natürlichen, wie auch gegenüber den künstlichen Wasserstraßen erhoben wurden, sind wohl durch den Weltkrieg hinfällig geworden. Gerade die Erfahrungen des Krieges haben gezeigt, welchen hervorragenden Wert die Wasserstraßen für die Binnenstaaten haben. Sie sind nicht nur aus strategischen Gründen von unschätzbarem Vorteil, da sie geeignet sind, große Mengen von Munition, Verpflegs- und Nachschubsmaterial, auch von Truppen, Verwundeten und Kranken zu befördern, sondern sie haben vor allem auch für die Zivilbevölkerung die Bedeutung, daß auf ihnen große Mengen von Industrie- und Verbrauchsgütern zu Zeiten befördert werden könnten, in denen die Eisenbahnen für Zwecke der Heeresverwaltung stark in Anspruch genommen sind. Der Verkehr auf den Wasserstraßen kann den Wettbewerb mit den Eisenbahnen zwar nicht an Schnelligkeit, wohl aber in Bezug auf die beförderten Mengen und die Sicherheit des Verkehrs aufnehmen. Der neue Weg nach dem Osten wird im Frieden erhöhte Bedeutung gewinnen, da es sich vorwiegend um Güter handelt, die eine langsamere Beförderung vertragen, bei denen aber die weitaus billigere Wasserfracht immerhin gewichtig in die Waagschale fällt.

Es ist eine Reihe von Fragen zu lösen; die Erfüllung mancher Aufgaben wird der österreichischen Regierung allein obliegen, die Mehrzahl aber kann nur durch ein Einvernehmen mit der ungarischen Regierung, sowie mit den Regierungen der verbündeten Staaten zur Austragung gebracht werden. Bei dem Umfange und der Wichtigkeit der Fragen muß rechtzeitig ihre Lösung vorbereitet werden; je früher dies geschieht, desto früher werden die Segnungen des Wasserweges unserem Vaterlande zugute kommen.

Verschiedene deutsche Vereinigungen haben bereits in Denkschriften an den Reichskanzler des Deutschen Reiches die Notwendigkeit des Ausbaues der Wasserstraßen, so auch des Donau-Oberkanals betont; vor einiger Zeit hat in Nürnberg eine große Versammlung stattgefunden, in der auf die Wichtigkeit des Donauweges hingewiesen und die Leitung des Deutschen Reiches gebeten wurde, schon vor der Neuordnung der europäischen Verhältnisse Verhandlungen mit Österreich-Ungarn wegen dauernder Gewährleistung des Großschiffahrtsweges auf der Donau anzuknüpfen.

Der Gemeinderat der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien hat sich gleichfalls mit diesen Fragen eingehend beschäftigt und in der Sitzung vom 14. April 1916 einstimmig folgende

Entschließung

gefaßt:

Die Gemeinde Wien erachtet es für zeitgemäß, schon jetzt an die Vorarbeiten zur Herstellung eines Großschiffahrtsweges von der Nord- und Ostsee bis zum Schwarzen Meere zu schreiten.

Staatseisenbahngesellschaft.

Generalversammlung.

Gestern fand die 61. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft statt. Es waren 60 Aktionäre anwesend, die 114.405 Aktien mit 829 Stimmen repräsentierten. Als landesfürstlicher Kommissär war Ministerialrat Heinrich Sirt erschienen, als Protokollführer fungierte Notar Dr. Edmund Kundgraber, als Sekretoren wurden die Aktionäre Stephan Mautner und Dr. Heinrich Ritter v. Miller zu Nischholz bestellt.

Die Debatte.

Nach Verlesung des Geschäftsberichtes sowie des Berichtes der Revisoren durch Generalsekretär Karl Neblinger eröffnet der Vorsitzende die Debatte über die Anträge der Verwaltung.

Aktionär Albert Hofmann spricht als Vertreter des österreichischen Aktionärvereins der Verwaltung für die musterhafte und fürsorgliche Vorbereitung und die zielbewusste Leitung der mannigfachen gesellschaftlichen Unternehmungen die Anerkennung aus. Ganz besonders hebt Redner die fürsorgliche Stärkung der Erzbasen der ungarischen Montanunternehmungen hervor, speziell den Ankauf der Erzgruben in Serbien und die unlängst geschaffene Interessengemeinschaft mit der Nadrager Eisenindustrie-gesellschaft. Zum Rechenschaftsbericht möchte Redner die Bemerkung machen, daß die finanzielle Lage der Gesellschaft im Vergleich zum Vorjahre und ganz besonders zum Jahre 1913 eine sehr günstige Veränderung erfahren habe. Die Zinsenlast und damit logischerweise auch die Bankschuld habe sich wesentlich verringert. Von den in der Bilanz mit 32 Millionen Kronen ausgewiesenen Kreditoren sei nach Schätzung des Redners höchstens ein Drittel Bankschulden, der Rest dürfe sich aus transitorischen Posten, vielleicht internen Reservierungen zusammensetzen, die einmal den Aktionären zugute kommen müßten, was Redner noch zu erleben hoffe. (Seiterkert.) Zur Vertriebsrechnung wünscht der Aktionär zu bemerken, daß darin in immer stärkerer Maße die Wirkung der vorgenommenen Investitionen zum Ausdruck komme. Redner wünscht, daß sich die segensreichen Wirkungen der Investitionen auch in der Dividendenbemessung geltend machen mögen und stellt an die Verwaltung die Anfrage, ob das große Investitionsprogramm nunmehr als abgeschlossen gelten könne und ob jetzt eine geringere Investitionstätigkeit und eine reichlichere Bemessung der Dividende zu erwarten seien? Auch wünscht der Aktionär eine Äußerung der Verwaltung über die Bewertung des gesellschaftlichen Waldbesitzes, für den ja jetzt, nach Äußerungen von Sachmännern, eine besonders günstige Konjunktur gekommen sei.

Vorsitzender Geheimer Rat Dr. Sieghart dankt zunächst dem Herrn Aktionär Hofmann im eigenen Namen sowie in dem aller Mitarbeiter für seine überaus anerkennenden Worte. Bezüglich der vom Vorredner gestellten Fragen über die Investitionen und die größere Bemessung der Dividende könne nur auf die wiederholten Erklärungen der Verwaltung in vorausgegangenen Generalversammlungen verwiesen werden. Die 48 Millionen Kronen umfassenden Investitionen des abgelaufenen Geschäftsjahres an den ungarischen Werken seien vorzüglich hervorgerufen durch den Bau einer neuen Kohlenwaschanlage in Anina und die Ausgestaltung der Förderanlage in Domany; über die in den kriegstechnischen Abteilungen gemachten Investitionen könne aus naheliegenden Gründen nichts Näheres gesagt werden. Eine Prognose über die Höhe der künftigen Abschreibungen sei nicht möglich, noch weniger könne gesagt werden, daß das Investitionsprogramm der Gesellschaft abgeschlossen sei. Es liege in der Natur der Staatseisenbahn-Gesellschaft, die ein Konglomerat der verschiedensten Betriebszweige darstelle, daß hier die Investitionen niemals ganz zu Ende seien. Jeder technische Fortschritt könne den Anstoß zu umfassenden Neuherstellungen geben, denn die Gesellschaft dürfe nicht ins Hintertreffen geraten. Es müsse immer danach getrachtet werden, mit einem Minimum von Aufwand ein Maximum von Leistung zu erzielen, die praktischen Erfahrungen im Betriebe müßten fortwährend im Sinne gesteigerter Betriebsökonomie ausgenützt werden. Wenn es der Verwaltung gelungen sei, den Beifall des Herrn Aktionärs in so hohem Maße zu gewinnen, so sei dies ein Erfolg der Investitionstätigkeit. Die Gesellschaft könne jetzt mit Ruhe in die Zukunft blicken und sich namentlich infolge ihres erweiterten Erzbesitzes frei und ungehemmt entfalten. Allerdings müsse, um zu hoch ausschäumenden Hoffnungen zu begegnen, stets im Auge behalten werden, was Redner an dieser Stelle schon wiederholt hervorgehoben habe, daß nämlich der Ertrag der gesellschaftlichen Werke und Domänen nicht bloß der Verzinsung des darin investierten Kapitals zu dienen habe, sondern sich auf ein fünfmal größeres Aktienkapital verteile.

Ich möchte, sagt Redner, im allgemeinen ein Wort über Investitionen sagen. Was sind Investitionen? Fruchtbringende Kapitalanlagen. Solche können meines Erachtens überhaupt niemals den Aktionären abträglich sein. Ueber kurz oder lang können sie nur zu einem für die Aktionäre erfreulichen Ergebnis führen. Was aber die Bemessung der Dividende betrifft, so habe ich es mir zur Pflicht gemacht, sozusagen einen goldenen Mittelweg zu gehen, zwischen der Pflicht der Verwaltung, die Betriebe durch Investitionen auszugestalten, und den berechtigten Ansprüchen der Aktionäre auf einen angemessenen Anteil an den Erträgen der Gesellschaft. Ich gebe zu, daß bei der

Staatseisenbahngesellschaft die Dividende nicht gerade einen Höhenflug genommen hat, aber die Ergebnisse sind doch für die Aktionäre sehr befriedigend gewesen; seit dem Jahre 1910 können die Herren auf ein stets steigendes Erträgnis blicken. Ich hoffe, den Wünschen der Aktionäre bei der Gestaltung unserer Dividende möglichst entsprechen zu haben, und an den bisherigen Grundsätzen wollen wir auch in Zukunft festhalten.

Was die Frage der Forste und Domänen betrifft, so verweist Redner auf die vor zwei Jahren abgegebenen Erklärungen des Herrn Generaldirektors Günther, in denen speziell die großen Schwierigkeiten, denen diese Betriebe in Südungarn begegnen, namentlich bei der Arbeiterbeschaffung, deutlich auseinandergesetzt wurden. Es bedarf keiner besonderen Betonung, daß wir als ordentliche Kaufleute jede sich ergebende Konjunktur ausnützen werden.

Aktionär Hofmann erkennt die Berechtigung des vom Vorsitzenden gemachten Hinweises, daß in den Betrieben der Staatseisenbahngesellschaft nur ein Fünftel des Aktienkapitals investiert sei, völlig an. Dennoch wäre den Aktionären ein höheres Erträgnis zuzuwenden, wenn die Abschreibungen minder weitgehend gehandhabt würden. Redner zieht die kossitzer Bergbaugesellschaft zum Vergleiche heran, deren Werke bei ungleich geringerer Förderung doch wesentlich höher zu Buche stünden als die doch ungleich wertvolleren österreichischen Kohlenwerke der Staatseisenbahngesellschaft in Brandeisk.

Verwaltungsrat Generaldirektor Georg Günther betont neuerlich, daß nur die Vorsicht, mit welcher die Verwaltung bei den Investitionen und Abschreibungen zu Werke gegangen sei, es ermöglicht habe, den Aktionären in diesem Jahre so günstige Resultate zu bieten. Die Abschreibungen des abgelaufenen Geschäftsjahres könnten nicht in Beziehung gebracht werden zu den Investitionen irgendeines Jahres, sondern würden selbstverständlich immer auf das ursprüngliche Kapital zu bemessen sein. Sie seien infolgedessen für längere Zeit unabhängig von den augenblicklichen Investitionen. Wenn auch in den nächsten Jahren weniger investiert würde, so würde das auf die Abschreibungen keinen nennenswerten Einfluß haben. Im abgelaufenen Jahre waren die Abschreibungen höher als sie in normalen Zeiten sein würden und als sie in Zukunft sein würden, wenn einmal die Kriegsverhältnisse weggefallen sein werden. Diese außergewöhnlichen Abschreibungen des vergangenen Jahres sind lediglich die Folge der besonders intensiven Inanspruchnahme aller Anlagen und des Umfanges, daß gewisse Anlagen, die zur Erzeugung von Kriegsmaterial dienen, in ein bis zwei Jahren vollkommen abgeschrieben sein müßten. Was den Vergleich der gesellschaftlichen Kohlenwerke mit jenen der kossitzer Bergbaugesellschaft betreffe, so seien diese Verhältnisse überhaupt nicht vergleichbar, da für die Höhe der Abschreibungen nicht die jährliche Förderung, sondern das vorhandene Kohlenvermögen maßgebend sei.

Die Anträge der Verwaltung werden sodann einstimmig angenommen und dem Verwaltungsrate wird das Absolutorium erteilt.

Die Wahlen.

In den Verwaltungsrat wurden die Herren Erzellenz Friedrich Baron Sarkany wieder- und Alexander Weiner neugewählt. Die Herren Otto Edler v. Schlumberger, Dr. Moritz Ludwig Weiß und Emanuel Weissenstein wurden zu Mitgliedern des Revisionsausschusses und die Herren Dr. Otto Reich Edler v. Rohrwig und Dr. Anton Gassauer zu Ersatzmännern für das Jahr 1916 gewählt.

Volkswirtschaft.

Die Aufgaben unserer Seeschifffahrt nach Friedensschluss.

Von Hugo v. Sidlin,
Generaldirektor der „Adria“ k. u. n. g. Seeschiff-
fahrts-Gesellschaft.
Budapest, 6. Mai.

Nachdem das sehnsüchtig erwartete Ende des völkermordenden Krieges eingetreten sein wird, muß mit voller Latkraft auch an die Heilung der erlittenen wirtschaftlichen Wunden herangetreten werden. Eine der wichtigsten Aufgaben wird die Beschaffung der Rohstoffe für unsere Industrie und der fehlenden Lebensmittel für unsere Bevölkerung sein. Bei dieser Versorgung handelt es sich dann auch darum, die Waren in entsprechend kürzester Zeit herbeizuschaffen, und da unsere Nachbarn sich in heiläufig gleicher Lage befinden werden wie wir selbst, werden wir unsere überseeischen Transporte mit eigenen Mitteln besorgen müssen. Da ist es von Wichtigkeit festzustellen, ob unsere Seeschifffahrt in der Lage ist, diese Aufgabe zu bewältigen, und ob und welche Maßregeln rechtzeitig vorzuzuführen sind, damit dieselbe im Augenblick des Bedarfs dieser Aufgabe gerecht werden kann.

Um zu einer möglichst richtigen Lösung zu gelangen, sind vier Fragen zu beantworten: Welche Warenmengen werden wir beziehen müssen? Welcher Schiffsraum steht zur Verfügung? Woher werden die Waren bezogen werden und welche Dauer ist für die Reise in Rechnung zu ziehen? Welche Maßnahmen sind zu treffen, um unseren Bedarf zu befriedigen?

Davon, diese Fragen im rein ungarischen Interesse zu behandeln, ist wohl abzusehen und wohl überflüssig zu erörtern, warum es unerwünscht wäre, daß Oesterreich allein für seine, Ungarn für die eigene Industrie vorsehe, da wir doch im gemeinsamen Kampfe unsere Vorräte aufbrauchten, ohne danach zu fragen, ob sie Ungarn oder Oesterreichern gehören. Wie die Einigkeit auf dem Schlachtfelde zum Siege führte, so kann auch nur die Einigkeit auf volkswirtschaftlichem Gebiete zur rascheren Heilung der empfangenen Wunden führen. Die speziellen Interessen Ungarns sowie Oesterreichs können dabei voll berücksichtigt werden.

Obwohl bei Beantwortung der ersten Frage, welche Waren und in welchen Mengen einzuführen sind, auch zu berücksichtigen wäre, daß, außer dem regelmäßigen Bezuge, für Ersatz der Vorräte und sogar für eine Steigerung der Vorräte vorgesorgt werden sollte, ist davon abzusehen, weil dies nicht so dringend ist und in der ersten Friedenszeit nur für die Herbeischaffung des Notwendigen gesorgt werden muß und kann, da hierbei außer den Transportmitteln andere Momente mitzuspähen, wie Beschaffung der Valuta, Möglichkeit der Lieferung; Fragen, deren Erörterung hier keinen Platz hat.

Ich glaube der Wirklichkeit am nächsten zu kommen, wenn ich annehme, daß im ersten Jahre des Friedens dieselben Produktmengen eingeführt werden sollen, welche im letzten Friedensjahre 1913 zur Einfuhr gelangten. Der Gesamtimport der Doppelmonarchie war im Jahre 1913 außer Kohle, für deren Import zur See keine dringende Notwendigkeit vorliegt, 7.414.534 Tonnen, von denen 1.654.027 Tonnen per mare importiert wurden. Außer den zur See eingeführten Waren, müssen wir aber auch einen Teil jener Güter in Berücksichtigung ziehen, die ihren Weg über die Nordhäfen nahmen, da wahrscheinlich die deutsche Handelsflotte zur Befriedigung des deutschen Bedarfs voll in Anspruch genommen sein wird, so daß wir nur unsere eigene Leistungsfähigkeit unseren Bedürfnissen gegenüberstellen können und den überseeischen Import mit den Schiffen Oesterreichs und Ungarns befördern müssen.

Die Hauptartikel unserer Einfuhr im Jahre 1913 waren in Tonnen zu 1000 Kilogramm:

Mineralien (Steine, Erze, Phosphate usw.)	2.309.000	davon zur See	481.000
Getreide (Weizen, Reis usw.)	1.025.000	"	306.000
Obst, Gemüse, Pflanzen	708.000	"	156.000
Abfälle (Thomaschlacke, Kiese, Düngemittel usw.)	534.000	"	75.000
Eisenwaren	464.000	"	31.000
Chemische Hilfsstoffe und Gemischte Produkte	428.000	"	50.000
Baumwolle, Garne und Waren	237.000	"	68.000
Tonwaren	220.000	"	71.000
Säbfrüchte	184.000	"	94.000
Tierische Produkte (Helle, Häute usw.)	151.000	"	21.000
Zute, Glas, Hanf und Waren	149.000	"	58.000
Gummi und Harze	131.000	"	37.000
Salz	111.000	"	13.000
Maschinen und Apparate	111.000	"	12.000
Edle Metalle	104.000	"	24.000
Wolle	75.000	"	7.000
Kolonialwaren	68.000	"	67.000
Farben und Gerbstoffe	68.000	"	30.000
Wolle und Garne	56.000	"	9.000
Mineralöle	51.000	"	12.000
Labak	32.000	"	10.000
Öle, Fette	17.000	"	7.000
Bewürze	6.000	"	6.000

Wenn wir nun annehmen — und dies ist enorm hoch gegriffen —, daß unser Import zur See das Doppelte der im Jahre 1913 eingeführten Mengen betragen soll, daß wir also per mare statt über Land noch einmal so viel einführen müßten, so hätten wir eine Einfuhr von ungefähr 3.300.000 Tonnen zu bewältigen. Von der Voraussetzung ausgehend, daß jeder Staat die Schiffe seiner Flagge ausschließlich für seine Zwecke verwenden wird, wird Oesterreich-Ungarn auf die eigene Tonnage angewiesen sein. Die Tragfähigkeit derjenigen Dampfer, die heute nach Abzug der in Feindesland beschlagnahmten Schiffe zur Verfügung stehen, können wir mit 900.000

Tonnen annehmen, die sich auf 180 Dampfer verteilen. Ich habe auch hier die größte Vorsicht bei der Berechnung walten lassen.

Zur Beantwortung der dritten Frage übergehend, woher die Waren bezogen werden und welche Reisedauer in Betracht gezogen werden muß, können wir den Umstand, daß wir vielleicht nicht aus jetzt feindlichem Ausland Bezüge machen können, nicht berücksichtigen, da natürlich nicht bekannt ist, wer der Ersatzlieferant sein wird, wir haben also derart zu rechnen, als wenn dieselben Gebiete uns weiterhin auch liefern würden.

Ungefähr 1.750.000 Tonnen würden aus Häfen des Mittelmeeres und des Schwarzen Meeres zu beziehen sein, während der Rest von 1.450.000 aus weiteren überseeischen Gebieten zu transportieren wäre. Für eine Reise der ersteren ist eine durchschnittliche Dauer von fünf Wochen, für die der letzteren eine solche von vier Monaten erforderlich. Für den Transport der 1.750.000 Tonnen stehen ungefähr 50 Dampfer mit 130.000 Tonnen Tragfähigkeit zur Verfügung, wobei ich mich daran gehalten habe, nur diejenigen Schiffe in Berücksichtigung zu ziehen, die in normalen Zeiten in diesen Verkehren regelmäßig beschäftigt waren. Um nun die erwähnten 1.750.000 Tonnen zu befördern, müßte demnach jeder der 50 Dampfer vierzehn Reisen machen, wozu er siebzig Wochen benötigen würde. Ginge es stünden 130 Dampfer mit einem Laderaum von 770.000 Tonnen zur Verfügung, um 1.450.000 Tonnen zu befördern. Diese könnten bei einer Reisedauer von vier Monaten mit je zwei Reisen, demnach in ungefähr acht Monaten das Gesamtquantum bewältigen. Wird ein entsprechender Teil dieser Dampfer für den Mittelmeerverkehr, respektive für den Verkehr vom Schwarzen Meere verwendet, so ist die Beförderung des vollen, in Aussicht genommenen Imports gesichert.

Bestehenden und zu erwartenden erschwernenden Momenten stehen Wahrscheinlichkeiten gegenüber, die ausgleichend wirken. Von den ersteren wären zu erwähnen die Schwierigkeiten des Inbetriebsetzens der Dampfer, erforderliche, jedoch schwer durchführbare Reparaturen und Dockungen, Beschaffung des Personals, des Materials für Deck und Maschine, des Heizmaterials, voraussetzlicher Mangel an Anlegeplätzen in den Ladehäfen wegen voraussetzlicher abnormer Verkehrssteigerung, Mangel von Anlegeplätzen in unseren Häfen wegen Ueberfüllung der Magazine, ungenügende Arbeitskräfte, Waggonmangel usw., wodurch selbstredend große Verzögerungen eintreten und die Seereisen verlängert werden. Ginge es aber haben wir die zu befördernden Mengen so hoch angenommen, daß wir sicher damit rechnen können, daß wir für mehr als den dringendsten Bedarf vorgesorgt sind. Es wird von seiten der Regierung natürlich alles geschehen, damit wir unsere beschlagnahmten Dampfer je eher zurückbekommen, die dann einen Teil der Arbeit zu übernehmen haben werden.

Damit haben wir einen Teil der Beantwortung der vierten Frage, welche Maßnahmen zu treffen sind, um uns den Schiffsraum zu sichern, vorweggenommen. Da wir leider über exportfähige Waren zu jener Zeit kaum oder nur in geringem Maße verfügen werden, so tritt die Wichtigkeit der für diese eingerichteten regelmäßigen Linien in den Hintergrund, und es werden die Regierungen feststellen, welche regelmäßigen Linien auf eine gewisse Dauer einzustellen oder bloß in größeren Intervallen auszuführen sein werden, um durch diese Maßregel einen Teil der Transportmittel den viel wichtigeren Importbedürfnissen dienstbar zu machen. Dies bezieht sich natürlich nicht auf die Küstenschifffahrt. Der Rest der Antwort besteht darin: wir brauchen eine Organisation, ein Zusammenarbeiten der Importeure, der Reeder und, als gerechter Vermittlerin, der Regierung. Theoretisch eine sehr einfache Sache; die in der Praxis sich ergebenden Schwierigkeiten müssen durch Rücksichtnahme auf die allgemeinen Interessen gelöst werden.

Die einzelnen Branchen der Industrie und des Handels Oesterreichs und Ungarns hätten sich zusammenzuschließen, um für den Einkauf und die Beförderung je ein Ganzes zu bilden. Dasselbe hätten die Reeder zu tun. Die Vereinigung jeder Branche in Oesterreich arbeitet Hand in Hand mit der Vereinigung derselben Branche in Ungarn und sie geben gemeinsam ihren jeweiligen Bedarf an Transportmitteln den vereinigten Reedereien auf. Diese stellen die bestgeeigneten Dampfer für die Ausführung des Auftrages zur Verfügung. Die Frachten werden auf Grund der allgemeinen Marktlage festgestellt und von Regierungsvertretern kontrolliert. Falls das verfügbare Dampfermaterial in gewissen Momenten oder Zeitläuften nicht genügen sollte, so haben die Regierungsvertreter zu bestimmen, welchen Transporten im allgemeinen Interesse der Vorzug zu geben ist und welche einem späteren Abtransport vorbehalten bleiben.

Wird die in allgemeinen Zügen angedeutete Organisation durchgeführt, so können wir wegen der Abwicklung der Importe im ersten Friedensjahre vollkommen unbesorgt sein. Unsere Reeder, die ungarischen sowie die österreichischen, werden ihrer Aufgabe gewachsen sein, während später spezielle Vorzüge nicht notwendig sein wird und der Entwicklung nach Angebot und Nachfrage freier Lauf gelassen werden kann.

Berlin-Wien.

Auf dem Weg zum Balkan.

Von Oscar Müller.

Wien, im Mai.

In einem hastigen, fast sportmäßigen Erleben durch vierzehn Tage zwei Millionenstädte: Berlin und Wien, die wichtigste und die rätselhafteste Stadt im Krieg und in diesem Augenblick der Menschengeschichte, beide verbunden durch eine heute pikant anmutende Vergangenheit, durch die harte eiserne Not der Gegenwart und durch die Notwendigkeit künftiger gemeinsamer, noch problematischer Wege. Potsdam und Wien: so heißt eigentlich die Beziehung der Vergangenheit, denn in dem großen ungegeschichtlichen Berlin, das nur noch vorwärts gerichtet erscheint und von dem schwirrend die Organisation dieses größten Krieges ausgeht, gibt es heute keine lebendige Erinnerung mehr an das, was einst zwischen Preußen und Oesterreich lag; trotz des Wilhelmplatzes, der mit seinen Helden des Siebenjährigen Krieges wie eine stille Insel hinter den Brandungen des Leipziger und Potsdamer Platzes liegt. Nur in der provinziellen alten Militärstadt, die zu einem Tagesausflug von Berlin geworden ist und im Frieden den Geschichtshunger vergangenheitsbarer Amerikaner befriedigt, spürt man noch die Zeit, in der Preußen und Oesterreich durch ihre Feindschaft den Bund vorbereiteten, der sie heute vereint. Der Soldatenkönig mit dem Stockprügel und die Wachtparade und sein großer Sohn von Sans-Souci sind im Museum der deutschen Geschichte zur Ruhe gesetzt, und nur unsere Feinde suchen sich und anderen einzureden, daß Geist und Taten jener an dem heutigen Krieg beteiligt seien. Den deutschen Krieg führen nicht mehr Potsdam und Sans-Souci, sondern Berlin führt ihn, das die Brücken zur Vergangenheit hinter sich abgebrochen hat, das Zarenbant und Vetterfreundschaft als ausgeglichen verbuchte, das die Freunde von morgen liebt und nach denen von übermorgen schaut, das traumlose, arbeitende, helläugige, griffige und siegreiche Berlin und das von ihm erzogene Deutsche Reich.

Hier aber, in dieser frauenhaften, schönen Stadt, in der ich schreibe, gibt es noch keine bewußte und völlige Ausschließung der Vergangenheit. Das Denkmal Maria Theresias, die in ihrer üppigen Frauenschönheit über ihren Paladinen und über ganz Wien thront, ist noch heute das Symbol der erotisch gefärbten Stadt und des Reiches. Nicht als hartnäckige Erinnerung an das Preußen ihres großen Gegners, der vom Vater ein „effeminierter Kerl“ gescholten, doch als reinste Inarnation des auf Pflicht gestellten, nordischen, zölibatären Ritterstaates über die Frauenherrschaften seines Jahrhunderts triumphierte, nicht als Widerwille gegen die von der Stunde auferlegten Pflichten ist dieser historische Zug anzusehen — man führt und fühlt hier den Krieg mit ebenso viel Ernst wie bei uns — aber das Gesicht ist rückwärts gerichtet, weil es den Nebel der Zukunft nicht durchdringen kann. Der historische Krieg, der gegen Italien, ist hier der klarste, anerkannteste und hat dem Volk den stärksten Impuls gegeben, während wir unseren der Vergangenheit entsprungene Krieg gegen Frankreich mehr empfinden wie eine bedauernswerte Notwendigkeit, die uns zur Aufgabe zugewogen wurde, unsere Zukunft gegen Rußland und England sicherzustellen. Dies scheint mir der Wesensunterschied zwischen Berlin und Wien zu sein; dort baut man mit rüstigen entschlossenen Händen das Gebäude der Zukunft, obwohl noch keiner der Bauenden genau weiß, wie das Werk am Ende aussehen wird; hier aber ist eine aus Gewohnheit und Verlegenheit entstandene Pietät damit beschäftigt, die Risse eines alten lieben Baues, der sich, ach, als so wohllich erwiesen hat, auszumauern.

Selbst die Verwegenen, zu Neubauten Lustigen, greifen hier in die Zukunft mit nach rückwärts gewandtem Gesicht. Zwischen Café, Theater und Prater las ich das Buch eines jüngsten Oesterreichers, Robert Müller, der Oesterreichs Beziehungen zur Menschheit als die „Mythik des Donau-Alpenmenschen“ auffaßt und erkennen will. Es gibt wohl kaum etwas Bezeichnenderes für die österreichischen Verlegenheiten als die schmerzhaften Kunstsprünge dieses talentvollen Jüngling, der zur Erklärung der Uebel der Gegenwart in die tiefen Geheimnisse der Blutmischungen hinabsteigt, Vorgänge dunkelster Erdgeschichte mit derselben Anschaulichkeit schildert wie ein Stadtereignis von gestern, dem er zufällig beiwohnte, und der zwischen Gobineau und Futurismus doch ein rührend guter Oesterreicher ist. Ein Satz aber, den er aufstellt, muß, wenn er wahr ist oder wenn er wahr werden sollte, grundlegend werden für unsere Betrachtung Oesterreichs. Er heißt: „Ein Reich züchtet einen Menschen.“ Die ganze Staatsweisheit, die geschichtliche Betrachtung und die politische Agitation gehen seit länger als einem Jahrhundert von der entgegengesetzten These aus, daß der Mensch, das Volk, die Nation

den Staat als Abbild seiner Seele schaffe. War nicht der Glaube an diesen Satz, der sich — es ist wahr — im 19. Jahrhundert staatschöpferisch rechtfertigte, die stärkste Hoffnung der Gegner, als sie Oesterreich und Deutschland angriffen? Es gibt keinen österreichischen Menschen, also gibt es keinen österreichischen Staat, der sich in einer Lebensprobe bewähren könnte, so war ihre Rechnung. Der Krieg hat gezeigt, wie gefährlich es ist, in geistigen oder politischen Entwicklungsmomenten feste, eiserne und unumstößlich wirkende Prinzipien zu sehen. Das Nationalitätsprinzip nicht entwicklungsgeichtlich beschränkt genommen zu haben, war der verhängnisvollste Fehler der Staatsmänner, die mit der Völkeraliquation des Habsburgerreiches rechneten. Ich weiß nun nicht, ob die Rettung des österreichischen Staates der Existenz des österreichischen Zuchtmenschen zu danken ist oder ob nicht einfach die rein maschinelle Kraft des Staates, da sein sicherster Motor, die Armee, die Hauptleistung zu tragen hatte, den Zerfall verhinderte. Ich kann auch nicht in einer Stadt, in der man deutsch, wienerisch, tschechisch, ungarisch und polnisch spricht, nachprüfen, ob es einen österreichischen Reichsmenschen als herrschenden Typus gibt. Aber daß es ihn geben kann, daß dieser Krieg ihn zu schaffen vermag, scheint mir nicht zweifelhaft. Sein Wachstum aber ist das, was uns Deutsche für die Zukunft am meisten interessieren muß, denn von ihm hängt es ab, ob Oesterreich die geschichtlichen Beziehungen zu Deutschland noch mehr auflösen oder befestigen wird.

Eine Frage scheint mir hier am bedeutungsvollsten zu sein: ist der Oesterreicher, der ist oder werden soll, ein südlich oder östlich gerichteter Mensch? Die Frage wurde in letzterem Sinne entschieden, als Preußen die Neugründung des deutschen Reiches vollzog und damit Habsburg außer Stand setzte, die Beziehungen zum Süden, d. h. zu Italien, im historischen Auftrag des Imperiums weiterzuführen. Das Hohenzollernreich entkleidete das deutsche Verhältnis zu Rom der karolingischen, ottonischen und staufischen Mythik und gestaltete es in einen Zweckbund um, der Bestand hatte, solange der Zweck da war und der mit dem Zweck wiederkehren wird. Wien, dessen Bauten noch laut von der einstigen Verbindung mit dem Süden sprechen, zog sich sechzend zurück und führt heute wohl seinen letzten Kampf um seine südliche Begrenzung. Der Streit aber um seine Geltung geht nach Osten. Ein frühes geschichtliches Problem wird hier neu gestellt: der alte Staat der deutschen Babenberger wurde nach Osten vorgeschoben, um zu verhindern, daß Europa von Asien erobert werde; die Kulturaufgabe der Griechen war dem Deutschtum zugesallen. Aber es konnte nicht vermieden werden, daß asiatische Wellen den Damm durchbrachen und sich hinter ihm in Lagunen festsetzten; doch war das Schlimmste verhütet, denn aus den Vermischungen nördlich-europäischen und asiatischen Blutes ergaben sich feste Schutzstoffe für das Europäertum, wie auch der slavisch durchsetzte Preußenstaat sich als die stärkste Regierung des Deutschtums erwies. Vom Osten als Feinde und Eroberer gekommen, haben Westslawen und Ungarn durch Jahrhunderte lange Gemeinschaft mit dem Deutschtum soviel Europäertum gewonnen, daß sie heute mit der Front nicht mehr nach Westen, sondern nach ihrer früheren Heimat gewandt stehen. Die alte Ostmark des deutschen Reiches hat sich zum zweiten Mal bewährt und die Grenzen Europas gehalten.

Die Ideologie solcher Betrachtungen ist unbestreitbar; aber es ist gut, in dem, was heute zwischen Wien und Berlin vorgeht, in wirtschaftlichen und politischen Verhandlungen, nicht allein Tagesfragen, sondern zwingende Ausdrucksformen einer geschichtlichen Entwicklung zu sehen. Ist es nicht unsere Stärke in diesem Krieg gewesen, daß wir gegenüber der realistischen Chancepolitik der Entente uns von der Idee treiben ließen, das Deutschtum könne nur in einer Verbindung des österreichischen und des deutschen Staates seinen Aufgaben leben? Die Idee zwingt, wenn sie richtig ist die beste Konstellation. Die Gestaltung der Idee zur Konstellation ist Staatskunst. Ob wir dies vermögen, wird die große Frage nächster Zukunft sein. Deutschland hat neben der Behauptung gegen England seine östliche Mission zu erfüllen. In diesem Doppelgesicht unseres Krieges liegen die großen Schwierigkeiten und die Gründe mancher innerer Mißverständnisse. Der Satz: Deutschland liegt an der Nordsee, — ist ebenso falsch, wie es die Behauptung wäre, es müsse Asien erobern. Wien und damit ein unverlierbares Stück Deutschtum liegt an der Donau, die seit Alters her deutsches Schicksal trägt so gut wie Rhein, Elbe und Oder. Der zum preußischen Reichsdeutschen gewachsene Süddeutsche fühlt alte Quellen des Blutes rauschen. Man kann sie ungestraft hören, denn die Züchtung des Deutschen ist geschehen. Preußen hat ihn geprägt, und Berlin ist seine raffigste Stadt. Wien aber hat die schwere Aufgabe, aus seinen Rassen eine Rasse zu züchten,

Die Transportmittelkrise in den Ententeländern.

Von F. L. Graf v. Dostolinski.

Von der italienischen Grenze, 18. Mai.

Es ist eine eigenartige Tatsache, daß die Ententeländer, trotz der von ihnen so oft gerühmten Beherrschung der Meere, noch mehr von der allgemeinen Teuerung leiden als die vom Meer abgeschnittenen Länder der Zentralmächte. Diese Teuerung, die in England, Frankreich und Italien einer die Staatsmänner dieser Länder hochgradig erregenden Umfang angenommen hat, ist eine Folge der Transportmittelkrise dieser Länder, welche an sich eine der beschämendsten Niederlagen der Entente darstellt. Nicht nur die schon öfter erwähnte Steigerung der Schiffsfrachten hat diese hervorgerufen, sondern ein Komplex von Problemen, welche durchweg die organisatorische Inferiorität der Ententestaaten beweisen.

Immerhin aber bietet die Steigerung der Schiffsfrachten den besten Ausgangspunkt zu einer Untersuchung dieser Krise in allen ihren einzelnen Erscheinungsformen. Wenn wir bedenken, daß der Frachtag für Kaffee von Santos nach Genua im Juli 1914 im Maximum 40 Francs betrug, jetzt dagegen mit 260 Francs bezahlt werden muß, so zeigt diese Tatsache das Problem in seiner ganzen Schwere. Und noch immer ist die Tendenz der Schiffsfrachten steigend, trotz aller Versuche, hierin Wandel zu schaffen. Bei genauer Untersuchung der Ursachen muß man im Gegenteil zu dem sicheren Schluß kommen, daß die Preise der Frachten steigen werden, solange der Krieg dauert. Nur ein Mittel kann diese wieder ermäßigen: das Aufhören des Kriegszustandes. Der gesamte Tonnengehalt der Handelsflotte der Welt beträgt für die Dampfer 40 Millionen Tonnen. In normalen Zeiten genügen diese so reichlich, daß die Frachten zur See sich allmählich außerordentlich niedrig stellen. Betrug doch der Transportpreis für eine Tonne Kohle von England nach Italien in normalen Zeiten nicht mehr als 7 bis 8, von England nach Frankreich nur 3 bis 4 Francs. Seitdem der Weltkrieg begonnen hat, sind die Frachten langsam, aber stetig gestiegen, und zwar im umgekehrten Verhältnis zu der Abnahme des zur Verfügung des Handels stehenden Schiffstonnengehaltes. Von dem letzteren kamen auf die Ententestaaten mit Kriegsbeginn die mit 5 Millionen Tonnengehalt zu berechnenden ungarischen, österreichischen und deutschen Schiffe. Die Ereignisse der ersten Kriegsmomente ließen weiterhin die türkischen, russischen und belgischen Schiffe ausscheiden. Weiterhin sind auszuschneiden die großen und prächtigen Luxusdampfer der Ententestaaten, sowie der neutralen Mächte, deren Fahrten für die durch den Krieg geschaffenen Verhältnisse sich nicht mehr rentieren und daher außer Dienst gestellt wurden, ferner alle jene Dampfer der Ententestaaten, welche der Kriegsausbruch in den Häfen des Vierbundes überraschte. Wir sehen also, daß eine sehr stattliche Anzahl von Schiffen dem Handelsdienst entzogen sind. Und doch sind wir damit noch nicht am Ende. Denn von den noch übrigen Schiffen müssen wir ferner alle jene ausscheiden, welche die Entente für militärische Transporte jeder Art gebraucht und deren Zahl mit achthundert Dampfern nicht zu hoch gegriffen ist, was ungefähr vier Millionen Tonnengehalt entspricht. Weiterhin sind alle jene großen Dampfer der Entente-Handelsflotte auszuschneiden, welche zu Hilfskreuzern umgestaltet wurden, sowie jene vielen kleineren, die als Minenleger und Minenfischer benützt werden. Auch ist zu bedenken, daß die Werften der Ententestaaten seit Kriegsausbruch völlig paralysiert sind und daher den vielfachen Abgang auch nicht durch neue Schiffe ersetzen können.

Hierzu kommt nun noch der enorme Verlust durch den Unterseebootkrieg. Wenn man bedenkt, daß im März 1916 allein rund 207.000 Tonnengehalt versenkt wurde, so kann man auf die Größe des Gesamtverlustes entsprechend schließen. Man wird daher angesichts aller dieser Faktoren annehmen können, daß die der Entente zu Gebote stehende Welt Handelsflotte heute, im zwanzigsten Kriegsmomente, um mehr als ein Drittel verringert ist.

Und doch ist die Verringerung des Schiffsmaterials nur ein Teil der Transportmittelkrise unserer Feinde. Wir müssen in Betracht ziehen, daß der Krieg den Weltverkehr von vielen seiner gewohnten Bahnen abgezogen hat. Die Adria und die Ostsee sind den Ententeschiffen unzugänglich, ebenso ein großer Teil der Nordsee und der östliche Teil des Canal la Manche. Von den Häfen der Entente sind Antwerpen, Odessa, Libau und viele andere verloren, die noch zugänglichen aber sind entweder von der Militärverwaltung in Besitz genommen, wie Marseille und Cherbourg, oder derartig überfüllt, daß der Verkehr sich nicht mehr abwickeln kann. Die Überfüllung eines Hafens hat nach verschiedener Hinsicht stets die schlimmsten Folgen: die Waren finden keinen Platz mehr, die Eisenbahnwagen können sich auf den Hafengeleisen nicht mehr bewegen, die Eisenbahnzufahrtlinien werden überlastet, die Züge kommen ins Stocken und die Schiffe, die neu einlaufen, werden an der Löschung durch Platzmangel im Hafen gehindert. Durch diese Schwierigkeiten tritt, als regelmäßige weitere Konsequenz, ein Mangel an Eisenbahnwägen ein. So kommt es jetzt häufig vor, daß ein Dampfer, der in den überfüllten Häfen ankommt, statt auszuladen und wieder abzufahren, zwei Monate und länger nur mit Zuwarten verbringt, bis er Platz für das Löschen seiner Ladung findet. Eine Folge hievon ist, daß ein Dampfer, der in normalen Zeiten zehn Reisen im Jahre von Cardiff nach Genua macht und hierbei hunderttausend Tonnen transportiert, jetzt nicht mehr als vier Reisen machen, also nur vierzigtausend Tonnen bringen kann. Dem Needer bleibt angesichts solcher Verhältnisse aber nichts anderes übrig,

als die Frachtsätze für vierzigtausend Tonnen mindestens ebenso hoch zu berechnen, als er sonst für hunderttausend Tonnen forderte.

Diese Mißstände kann keinerlei Konferenz beheben, weil man eben keine neuen Häfen und keine neuen Zufahrtlinien, ebensowenig Lokomotiven und Wagen improvisieren kann, insbesondere da der Militärtransport den größten und besten Teil des ganzen Rollmaterials in den Ententestaaten absorbiert hat. Auch der Trost, den sich die Entente politiker zusprechen, nämlich, daß die Beschlagnahme der deutschen und österreichisch-ungarischen Schiffe in den neutralen Häfen diese Lage modifizieren könnte, ist haltlos, denn selbst wenn man diese größtenteils außer Dienst gestellten Schiffe wieder seefähig machen wollte, fragt es sich, woher man die Besatzung für sie nehmen könnte. Und damit kommen wir zu einer andern, höchst dornenreichen Frage der ganzen Transportkrise der Entente, jener der Beschaffung der nötigen Schiffsbemannung. Jede Kriegsmarine, auch die der neutralen Staaten, hat ihre Reserven zum Dienst auf Kriegsschiffen und Hilfskreuzern einberufen. Diese Einberufung der Reserven hatte eine starke Entblößung der Handelsmarine von Offizieren und Mannschaften zur Folge. England allein hat nicht weniger als 150.000 Seeleute von der Besatzung der Handelsmarine zum Dienst bei der Flotte einberufen. Die Ziffer stellt die Besatzung von rund 3000 Dampfern mit etwa fünf Millionen Tonnengehalt dar. Um diese zu ersetzen, hat man teils ältere Seeleute wieder zum Dienst gerufen, teils Arbeitslose jeder Art aufgenommen, was natürlich die Dienst-sicherheit der Schiffe wesentlich ungünstig beeinflusst. Schwieriger aber noch als der Ersatz der fehlenden Matrosen ist jener der Offiziere. Richtig er konnte für seine Armee Offiziere in sechs Wochen freieren, die italienische Territorialmiliz wird von improvisierten Leutnants besetzt, aber auf See ist ein solches Improvisieren unmöglich. Der Beruf des Seemannes will erlernt und studiert sein.

Aus dem Gesagten ergibt sich, mit wievielen Schwierigkeiten die Handelschiffahrt der Ententeländer wie auch jene der Neutralen in dem gegenwärtigen Momente zu kämpfen hat. Und aus dieser Fülle von Schwierigkeiten ergibt sich als logische Folge die ungeheure Verteuerung aller Waren, die auf den Seetransport angewiesen sind. Aus diesen Gründen wird daher die Teuerung in den Ententestaaten trotz der „Beherrschung der Meere“ rastlos zunehmen und die Staaten, welche so stolz die Aushungerung der Zentralmächte auf ihr Kriegsprogramm schrieben, werden auch fürderhin weit mehr als jene mit wirtschaftlichen Schwierigkeiten zu kämpfen haben.

23. Mai 1916.

50 Gramm 1 Pfennig, erste Lesung: Drucksachen überhaupt 2 Pfennig).

4. P-feste:

- I. bis zum Gewicht von 5 Kilogramm:
 - a) auf Entfernungen bis 75 Kilometer einschließlich 5 Pfennig (5, beziehungsweise 5 Pfennig);
 - b) auf alle weiteren Entfernungen 10 Pfennig (10 beziehungsweise 10 Pfennig);

II. beim Gewicht über 5 Kilogramm:

- a) auf Entfernungen bis 75 Kilometer einschließlich 10 Pfennig (10, beziehungsweise 10 Pfennig);
- b) auf alle weiteren Entfernungen 20 Pfennig (20, beziehungsweise 20 Pfennig).

5. Briefe mit Wertangabe.

- a) auf Entfernungen bis 75 Kilometer einschließlich 5 Pfennig (5 Pfennig, beziehungsweise zuschlagfrei).
- b) auf alle weiteren Entfernungen 10 Pfennig (10 Pfennig, beziehungsweise zuschlagfrei).

6. Postaufträge 5 Pfennig (5 Pfennig, beziehungsweise zuschlagfrei).

7. Postanweisungen zuschlagfrei (Vorlage 5 bis 20 Pfennig, erste Lesung: zuschlagfrei).

8. Postschekverkehr zuschlagfrei (5 Pfennig, beziehungsweise zuschlagfrei).

9. Telegramme 2 Pfennig von jedem Wort, mindestens 10 Pfennig von jedem Telegramm, wie erste Lesung (Vorlage: Stadtverkehr 15 Pfennig, sonstiger Verkehr 25 Pfennig).

10. Rohrpostbriefe und Rohrpostkarten 5 Pfennig von jeder Sendung (5 Pfennig, beziehungsweise 5 Pfennig).

11. Anschlüsse an Orts-, Vororts- oder Bezirksfernsprechen: 10 vom Hundert von jeder Pausch- oder Grundgebühr, wie erste Lesung (Vorlage: 20 Prozent).

12. Ortsgespräche von Teilnehmeranschlüssen gegen Grundgebühr, Gespräche im Vorortsverkehr, im Bezirksverkehr und im Fernverkehr 10 vom Hundert von der Gebühr für jedes Gespräch, wie erste Lesung (Vorlage: 20 Prozent).

13. Fernsprech-Nebenanschlüsse zehn vom Hundert von der Gebühr für jeden Nebenanschluß, wie erste Lesung (Vorlage: 20 Prozent).

Befreit von der Erhöhung sind unter anderem Auslandsendungen und Prestelegramme. Dazu kommen schließlich noch einige Minderungen der Tabaksteuer. Der Gesamtertrag der neuen Steuern wird auf 800 Millionen Mark veranschlagt.

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Geschäftsbericht pro 1915.

Die Verwaltung der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft hat, wie bereits mitgeteilt, auf Grund des bilanzmäßig ausgewiesenen Reingewinnes von 4.57 Millionen Kronen beschlossen, der am 31. d. stattfindenden Generalversammlung die Verteilung einer Dividende von 56 K. pro Aktie (gegen 46 K. pro 1914) vorzuschlagen. Der nunmehr vorliegende ausführliche Geschäftsbericht für das verflossene Jahr gedenkt zunächst der weltgeschichtlichen Kriegsergebnisse, die auch das Unternehmen, das vielverzweigt in Westen und Osten wurzelt, nach jeder Richtung hin aufs tiefste berührt, sowie der glorreichen Taten, welchen die Freimachung des Donauweges zu verdanken ist. Von den Angestellten, die zu den Bahnen geeilt sind, haben seit Kriegsbeginn bereits vierzehn den Tod für das Vaterland gefunden. Was die sozialpolitischen Aufwendungen der Gesellschaft betrifft, wird mitgeteilt, daß der Geldwert der Leistungen für humanitäre Zwecke weit über 300.000 Kronen beträgt. Ueber den Fortbezug der Gehältern (Gehalt, Quartiergeld usw.) jener Angestellten, welche während des Berichtsjahres bereits im zweiten Jahre der Kriegsdienstleistung standen, wurden entsprechende Verfügungen getroffen; Neueinrückende werden gleichfalls im Sinne der Dienstordnung behandelt. Auch im verflossenen Jahre wurden jenen Angestellten Kriegszulagen gewährt, deren Dienststellen den Wirkungen der kriegerischen Ereignisse besonders ausgesetzt waren. Im laufenden Jahre hat die Gesellschaft — abgesehen von sonstigen Zuwendungen — den im Jahresgohalte, beziehungsweise Monatslohn befindlichen Angestellten des Land- und Schiffsdienstes bis einschließlich 9000 K. Jahresgehalt eine Kriegsunterstützung gewährt, welche eine monatliche Gehalt- oder Lohnquote, je nach den Familienverhältnissen des Betreffenden, mit zehn und zwanzigprozentigem Zuschlag beträgt. Die außerordentlichen, teils einmaligen, teils dauernden Zuwendungen aller Art an die Angestellten belaufen sich im Jahre 1915 auf 1.869.684 K.

Ueber die Betriebsergebnisse und den Schiffsverkehrsbericht wird im Geschäftsberichte folgendes ausgeführt:

Die Schwierigkeiten, die sich infolge der fortgesetzten militärischen Einberufungen und der Erschwerungen in der Materialversorgung der Aufrechterhaltung der verschiedenen gesellschaftlichen Betriebszweige entgegensetzten, haben gegenüber dem Vor-

nahmen sind um 166,869 gestiegen, die Ausgaben haben sich um 9271 K. vermindert.

Das Reinertragnis der Kohlenwerke beträgt 893.090 K. gegen 127.761 K. im Vorjahre oder um 765,329 K. mehr. Die Kohlenförderung des Jahres 1915 bezifferte sich auf 7.027.733 Meterzentner. Nach Abzug der in der Zentralaufbereitung ausgeschiedenen Berge wurden 6.404.145 Meterzentner verwendbarer Kohle (Reinkohle) erzeugt, gegen 5.595.225 Meterzentner im Vorjahre, somit im Berichtsjahre um 808.920 Meterzentner mehr. Diese Mehrerzeugung ist darauf zurückzuführen, daß sich — abgesehen von den durch den Krieg verursachten Hemmungen — der innere Betrieb normal gestaltete, während im Jahre 1914 ein achtwöchiger Streik und dessen Folgeerscheinungen sowie die Mobilisierung bedeutende Störungen hervorgerufen hatten. Die Kohlenförderung blieb jedoch noch immer namhaft gegen die vor dem Kriege erzielte Produktion zurück. Die Erzeugungskosten erfuhr eine bedeutende Steigerung einerseits durch die Wünderproduktion bei namhaft gestiegenen Löhnen, andererseits durch Materialpreise von noch nie dagewesener Höhe. Die erhöhten Gestehungskosten konnten nur zu geringem Teil durch die bessere Verwertung der Produkte wettgemacht werden, da für einen großen Teil der bereits vor dem Kriege verschlossenen Erzeugung die angeforderten Preisverbesserungen bisher nicht erlangt worden sind.

Ueber die im vorjährigen Bericht erwähnten Ersparnisse für zugrundegegangene Dampfer und Schleppe ist noch keine Entscheidung erlossen. Es wurde daher, von denselben Ermägungen wie im Vorjahre ausgehend, auch heuer von der bilanzmäßigen Durchführung dieser Ersparnisse ebenso wie von einer entsprechenden Herabsetzung des Schiffbau- und Ausrüstungskontos abgesehen. Die im Vorjahre geschaffene Kriegsverlustreserve konnte bisher nicht zur Auflösung gelangen und wird unverändert mit dem ursprünglichen Betrag von 1.000.000 K. ausgewiesen. Von diesem Betrage wurde die von der Staatsverwaltung unter Berufung auf das mit derselben bestehende Uebereinkommen beanspruchte 15prozentige Rückzahlung geleistet.

Durch die im Vorjahre erfolgte Rückzahlung von 471.026 K. an die k. k. Staatsverwaltung hat sich das k. k. Staatsverwaltungskonto auf 1.207.546 K. ermäßigt. Das Effektenkonto ist infolge der Beteiligung an den Kriegsanleihen bei vorsichtiger Bewertung der Effektenbestände um 5.896.948 K. auf 10.782.227 K. gestiegen. Der eigene Besitz an den drei Kriegsanleihen Oe. u. U. und Ungarn betrug Ende 1915 Nennwert 9.150.000 K. Auf die vier österreichischen und vier ungarischen Kriegsanleihen hat die Gesellschaft zusammen 15.000.000 K. gezeichnet. In Anbetracht des bedeutend heranzuwachsenden effektiven Wertes der gesellschaftlichen Flotte wird beantragt, die Dotation des Schiffassekuranzfonds für die Jahre 1916 bis einschließlich 1918 mit 500.000 K. jährlich zu bemessen.

Die Tagesordnung der Generalversammlung enthält neben den üblichen Verhandlungsgegenständen als Punkt 3 die Beschlussfassung über die weitere Aufrechterhaltung der Administration erteilten Ermächtigung hinsichtlich Begebung restlicher 2400 Stück Aktien à 1050 K. Nominale.

Die Finanzierungsbildung der Südbahn

Im Zusammenhang mit dieser Bilanzänderung wäre noch zu erwähnen, daß der vorgedachte auf die italienischen Linien entfallende Kaufschillingssrest von rund 16½ Millionen Kronen samt den konzeptionsmäßigen Zinsen, zusammen im Betrage von rund 23·9 Millionen Kronen, nun unter den Passiven (verschiedene Kreditoren) ausdrücklich ausgewiesen erscheint, was bisher nicht der Fall war. Auch diese Neuerung ist vom Standpunkt der Deutlichkeit der Bilanz zu begrüßen. Die Rückzahlung des Kaufschillingssrestes samt den bis Ende 1914 aufgelaufenen Zinsen an die Staatsverwaltung wird übereinkommungsgemäß aus der neuen 4½prozentigen Anleihe zu erfolgen haben.

Eine weitere dankenswerte Vereinfachung bildet auf der Passivseite die Zusammenfassung einer ganzen Reihe von bilanzmäßigen Rücklagen, die bisher wohl nur mit Rücksicht auf ihre historische Entstehung getrennt ausgewiesen waren. Es handelt sich hier durchaus um Betriebsüberschüsse früherer Jahre, die in Investitionen und Kaufschillingzahlungen veranlagt worden sind. Die wichtigste Post darunter bilden die „Rücklässe aus der Einschränkung der Tilgung der 3prozentigen Obligationen“ auf Grund des Übereinkommens ex 1903, die in der Bilanz pro 1914 mit rund 140 Millionen Kronen ausgewiesen waren.

Aus der nunmehrigen Zusammenfassung der erwähnten Rücklagen ergibt sich ein Gesamtbetrag von rund 162 Millionen Kronen, der zunächst um die bisherigen, bei diesem Anlaß verschwindenden Verlustvorträge per zusammen rund 31 Millionen Kronen zu kürzen war. Weiter wurde noch ein Betrag von über 4 Millionen Kronen zu den im Jahre 1915 als notwendig erkannten erhöhten Wertabschreibungen vom österreichischen sowie vom ungarischen Netz herangezogen, so daß die neue Post unter der ihren gemeinsamen Charakter zum Ausdruck bringenden Bezeichnung „Rücklagen aus den Betriebsergebnissen der Jahre 1897 bis einschließlich 1914 (in Investitionen, Abschlagszahlungen auf den Ablösungsbetrag für die Linie Wien-Triest u. veranlagt)“ mit dem Betrag von rund 126 Millionen Kronen in der Bilanz ausgewiesen erscheint. Drei andre Rücklagen gleicher Natur, deren Vereinigung mit der Hauptpost offenbar aus bilanztechnischen Gründen nicht zweckmäßig erschien, bleiben unter den Passiven der Sanierungsbilanz auch weiterhin gesondert ausgewiesen. Diese Posten haben eine etwas geänderte, buchhalterisch richtigere Bezeichnung erhalten.

Hervorzuheben ist weiter, daß die bisher unter den Passiven geführte Evidenzpost „Gesundete Obligationen“, die nach dem Übereinkommen ex 1909 jedesmal besonders auszuweisen war, endlich verschwunden ist. Damit entfällt auf der Aktivseite auch der bisherige Ordnungskonto gleicher Höhe in der Post „Verschiedene Debitoren“.

Gleichfalls verschwunden sind unter den Aktiven die bisher beim österreichischen und beim ungarischen Netz geführten Posten „Ablösungsbetrag für die Linie Wien-Triest u.“ und „Abschlagszahlungen auf diesen Ablösungsbetrag“. Das waren die tatsächlich an die Staatsverwaltung entrichteten Kaufschillingzahlungen für die Linie Wien-Triest, die die Südbahn dem Staate seitherzeit abgekauft hat. Es waren aber nicht die ganzen Zahlungen. Jener Teil der Kaufschillingzahlungen, der auf die damals übernommenen Fahrbetriebsmittel und Vorräte entfiel, wurde sofort auf die bezüglichen Bestandkonten „Betriebsmittel“ und „Materialvorräte“ gebucht. Es hatte gewiß keinen Zweck, gerade jenen Teil des Kaufschillingss, der auf die Bauausgaben der Linie Wien-Triest entfiel, in der Bilanz noch weiterhin gesondert auszuweisen. Nun ist auch diese Erinnerungstafel aus längst verflorbenen Jahrzehnten aus der Bilanz verschwunden. Der auf die Bauausgaben der Linie Wien-Triest u. entfallende Teil des Kaufschillingss wurde mit den übrigen Bauausgaben des österreichischen und des ungarischen Netzes vereinigt, wohin er auch seinem ganzen Wesen nach gehört.

Das ist im wesentlichen über die neue Darstellung der Bilanz zu sagen. Nun noch einige Erläuterungen zu den Bilanzziffern selbst im Vergleich zum Vorjahr:

Unter den Aktiven erscheinen beim österreichischen Netz nur mehr die Konten „Bauanlagen“, „Betriebsmittel“, „Vorräte“, ferner „Wasserleitung Murvina“ und „Buchwert des Südbahnanteiles an der verstaatlichten Wiener Verbindungsbahn“, weiter die an den einzelnen Bestandposten buchmäßig durchgeführten Wertabschreibungen. Bei den Lokalbahnen hat sich nichts geändert. Beim ungarischen Netz zeigt sich die gleiche Einteilung wie beim österreichischen Netz.

Daran reiht sich der Buchwert der veräußerten italienischen Linien, ausgewiesen in der Höhe des Gegenwartwertes der italienischen Annuitäten. Sodann folgt in einer Post der

Rest der früher so bedeutenden rechnungsmäßigen Aktiven unter der Bezeichnung „Unterschied zwischen dem Nennwert des Anlagekapitals und dem erzielten Erlös abzüglich der Abschreibungen und der gemäß dem neuen Übereinkommen vorgenommenen Kürzungen“.

Der gesellschaftliche Privatbesitz hat dieselbe Darstellung gefunden wie bisher. Nur erscheint er um 1½ Millionen Kronen vermindert. Das ist — wie aus dem Geschäftsbericht erhellt — die Folge der Abschreibungen von den Industrien und des erheblichen Rückganges der Vorräte beim Bergbau und bei der Fabrik für Sicherungsanlagen. Die Kontokorrentsaldo und Passen sind um rund 23 Millionen Kronen größer, offenbar im Zusammenhang damit, daß ein erheblicher Teil des Anleihendienstes zufolge dem gesetzlichen Zahlungsverbot wider das feindliche Ausland nicht geleistet wurde. Die verschiedenen Debitoren sind um 11 Millionen Kronen gesunken. Auch diese Verschiebung erklärt sich der Hauptsache nach aus dem Geschäftsbericht, der anführt, daß einerseits die unbedeutendsten italienischen Annuitäten (von rund 28 Millionen Kronen) des Jahres 1915 unter die Debitoren ausgenommen wurden, andererseits der bisherige Ordnungskonto „Gesundete Tilgungen“ per zusammen rund 43 Millionen Kronen entfallen ist.

Die letzte Post unter den Aktiven bilden die aus der Reserve zur Sicherung des Dienstes der drei-prozentigen Obligationen angeschafften Effekten per zusammen rund 3 Millionen Kronen. Diese Effekten (3prozentige Südbahnobligationen) sind nach dem neuen Übereinkommen zur verstärkten Tilgung der neuen Obligationen Kategorie B bestimmt.

Unter den Passiven sind die Aktien und Anleihen, der Herabsetzung des Nennwertes entsprechend, niedriger eingestuft. Das im Übereinkommen vorgesehene Tilgungsfordernis für die 3prozentigen Obligationen ist von dem Ursprungsnennwert abgesetzt, erscheint aber gleichzeitig unter der Post „Zinsen und Tilgungsrückstände“, da die Tilgungen bekanntlich infolge des Kriegszustandes noch nicht durchgeführt wurden. Die eben genannte Post ist gegenüber dem Vorjahre von rund 45 Millionen Kronen auf rund 90 Millionen Kronen, also um rund 45 Millionen Kronen gestiegen. Zieht man davon das rechnungsmäßige Erfordernis für die Obligationentilgung von rund 10 Millionen Kronen ab, so verbleiben rund 35 Millionen Kronen auf die Rückstände des Zinsendienstes im Jahre 1915, augenscheinlich auch eine Folge des gesetzlichen Zahlungsverbotes wider das feindliche Ausland. Die verschiedenen Kreditoren sind von rund 33 auf rund 47 Millionen Kronen gewachsen, und zwar ausschließlich infolge der bereits früher erklärten Nachweisung der restlichen Kaufschillingsschuld per rund 16½ Millionen Kronen auf diesem Konto.

Unter den Passiven der Bilanz folgen sodann die gleichfalls schon eingehend erörterten bilanzmäßigen Rücklagen, in vier Posten geteilt. Weiter die Kriegsverlustreserve des Jahres 1914 mit 5½ Millionen Kronen, die außerordentliche Abnutzungsreserve mit 5·6 Millionen Kronen und die Kriegsverlustreserve ex 1915 mit 6 Millionen Kronen sowie schließlich noch der Ertragsüberschuß von rund 300,000 K.

Von der neuen Bilanz ist anzuerkennen, daß sie in ihrer jetzigen Aufstellung, verglichen mit der komplizierten Art der früheren Bilanzierung, ziemlich durchsichtig und leichter verständlich geworden ist.

Krieg und Reederei.

Wenn auch unsere Schiffe infolge der durch den Krieg hervorgerufenen Unterbindung des Ueberseeverkehrs noch stillliegen und der Reedereibetrieb ruht, rüstet man sich doch in deutschen Reedereikreisen eifrig jetzt bereits für die Zeit nach dem Kriege.

Unsere Gegner waren es, die zuerst das Thema vom Wirtschaftskriege nach dem Kriege zur Erörterung gestellt haben. In schwingvollen Reden, zahlreichen Konferenzen und einer Unmenge von Beschlüssen in Paris und London hat man den wirtschaftlichen Vernichtungskampf gegen uns angekündigt. Weniger geräuschvoll bereitet man sich bei uns auf diesen kommenden wirtschaftlichen Krieg vor.

In der Generalversammlung der Boermann-Linie hat Generaldirektor Wallin einige Äußerungen getan, die erkennen lassen, daß die führenden Persönlichkeiten unseres Wirtschaftslebens deswegen den Vorbereitungen unserer Feinde für den internationalen Wettbewerb nach dem Kriege nicht müßig zusehen haben, weil sie oder andere bisher wenig darüber redeten. Man ist sich bei uns nach den Worten Wallins in den Kreisen, auf die es ankommt, wohl darüber klar, daß wir nach der glücklichen Beendigung dieses Krieges einen Krieg auf wirtschaftlichem Gebiete zu führen haben werden gegen eine durch phantastische Kriegsgewinne außerordentlich stark gewordene Konkurrenz, um unsere alten Verbindungen wieder aufzufrischen.

Den deutschen Handel und die deutsche Schifffahrt mit Stumpf und Stiel auszurotten und an deren Stelle die englische Ware und die englische Flagge zu setzen, war nach dem offenen Eingeständnis der Engländer der oberste Zweck des Weltkrieges. Inzwischen haben sie einsehen müssen, daß der Krieg den deutschen Reedereien nicht nur nicht das Rückgrat gebrochen hat, sondern daß der Nutzen, den man sich von der Ausschaltung der stillgelegten deutschen und österreichisch-ungarischen Tonnage verspricht, weniger der englischen als der neutralen Schifffahrt zugute gekommen ist, und daß dadurch nach dem Kriege den englischen Schifffahrtsgesellschaften ein neuer ungleichmäßiger Wettbewerb erwachsen ist.

Aus den gewaltigen Gewinnen und enorm hohen Dividenden, die einzelne Schifffahrtsgesellschaften Hollands, Dänemarks, Schwedens und ganz besonders Norwegens im letzten Jahre erzielt haben, ist deutlich der günstige Einfluß des Krieges auf die Schifffahrt der neutralen Länder ersichtlich, und es ist ganz erklärlich, daß die Spekulation in den genannten Staaten die gegenwärtige Konjunktur auszunutzen bestrebt bleibt und immer neue Reedereien und Schiffswerften gründet.

Dazu kommt, daß auch die Vereinigten Staaten fortgesetzt die größten Anstrengungen machen, sich eine eigene große Handelsflotte zu schaffen. Es sei bei dieser Gelegenheit an den Schifffahrtsplan des Schatzsekretärs Mc Adoo erinnert, der die Schaffung eines Schifffahrts-Amtes vorschlug und gleichzeitig befristete, daß der Kongreß dieser Institution einen Fonds von 50 Millionen Dollar bewilligen solle. Mc Adoo hat ausgerechnet, daß die Vereinigten Staaten jährlich mehr als 300 Millionen Dollar fremden Dampferlinien bezahlen, während sie, im Besitze eigener Schiffe, diese für den Dienst bezahlen und eine Handelsmarine erbauen könnten, die dem Lande, im Frieden wie im Kriege von Nutzen wäre. Wenn der Kongreß dem Schifffahrts-Amte eine Summe von 50 Millionen Dollar bewilligt, so würde diese Summe nach Mc Adoo genügen, den Vereinigten Staaten eine Handelsflotte von 400 000 bis 500 000 Bruttotonnen zu schaffen.

Diese Bestrebungen der Vereinigten Staaten, sich eine eigene große Seehandelsflotte zu schaffen, sind nun freilich nicht neu, sondern schon öfter aufgetaucht, aber bisher nie in die Tat umgesetzt worden, einmal, weil die amerikanischen Schiffswerften nicht leistungsfähig genug waren, und dann auch aus dem Grunde, weil das amerikanische Großkapital in der Industrie lohnendere Beschäftigung suchte und fand als im Schiffbau. In letzterer Beziehung scheint nun allerdings jetzt eine Aenderung eingetreten zu sein, nachdem sich infolge der umfangreichen Kriegslieferungen für unsere Feinde ein so großer Goldregen über die Vereinigten Staaten ergossen hat, daß gewaltige Kapitalien Beschäftigung suchten. So ist erst kürzlich die

American International Corporation ins Leben gerufen worden, die nicht nur den Schiffbau, sondern auch die Schifffahrt betreiben will und zunächst einen Dampferdienst zwischen Amerika und Ostasien einzurichten beabsichtigt, deren Zeilang ganz in japanische Hände überzugehen drohte.

Die deutschen Reedereien haben sich durch diese amerikanischen Schifffahrtspläne noch nie aus dem seelischen Gleichgewicht bringen lassen, denn Geld, Schiffswerften und Schiffsbauten allein gewährleisten immer noch keine reißerische Schifffahrt. Wie man über die Schifffahrtspläne der Vereinigten Staaten in deutschen Schifffahrtskreisen denkt, hat der Direktor der Hamburg-Amerika Linie, Herr Hülbebrandt, seinerzeit auf dem Dritten deutschen Seeschifffahrtstage ausgesprochen, wo er sagte: Den deutschen Schifffahrtsgesellschaften liegt nichts fern, als den Amerikanern den Besitz einer eigenen Handelsflotte zu mißgönnen. Wenn sie ihre Handelsflotte durch Subventionen glauben fördern zu können, so haben wir gewiß nicht den Wunsch, sie daran zu hindern. Wir sind nur überzeugt, daß Subventionen allein keine leistungsfähige Handelsflotte schaffen können und daß den Anforderungen des Staates für solche Zwecke kein entsprechender Nutzen für die Allgemeinheit gegenübersteht.

Eine Handelsflotte will nicht nur geschaffen, sondern auch betrieben sein, und hierzu gehört vor allen Dingen echter Seemannischer Geist, wie er in jedem Hanseaten fortlebt, mag unsere Schifffahrt auch jetzt gezwungen ein, zu feiern. Dieser alte hanseatische Geist wird, wie Herr Wallin in der Versammlung der Boermann-Linie betonte, auch weiterhin treu die großen nationalen Aufgaben pflegen, die nach einem allseitigen Friedensschluß der deutschen Schifffahrt von neuem erwachsen werden.

Es ist also nichts mit dem Wegblasen der deutschen Schiffe von den Weltmeeren, wie es England erträumt. Statt dessen muß man in London sehen, wie neben dem deutschen Wettbewerb immer neue starke Konkurrenzen entstehen und wie die Weltstellung Londons als größter Handelsplatz immer mehr verblasst. Erst vor einigen Tagen haben wir melden können, daß der New Yorker Hafen nach einem Bericht des Handelsdepartements in Washington als Handelshafen London bereits überholt hat und jetzt den größten Schiffsverkehr der Welt ausweist.

Freilich werden auch unsere Reedereien nach Beendigung des Krieges nicht einen leichten Stand haben, sondern es wird aller Anstrengung und Kraft bedürfen, um die während des Krieges verlorengegangenen Absatzgebiete wieder zu erobern, neue hinzuzugewinnen und diese uns zu

erhalten. Dieser kommende wirtschaftliche Krieg erschreckt uns jedoch ebensowenig, wie der augenblickliche Kampf gegen zahlreiche Feinde uns hat mutlos machen können. Zielbewußt und unverzagt bereitet man sich auch in deutschen Schifffahrtskreisen auf diesen kommenden neuen Wirtschaftskrieg vor, und gerade unsere Reeder sind sich des Erfolges um so sicherer, als man bestimmt erwartet, daß die Freiheit der Meere und unser Kolonialbesitz in Zukunft so gestaltet werden, „daß wir“, wie Wallin sich ausdrückte, „bei England nicht nur zur Miete wohnen“.

Um so zuversichtlicher können wir den kommenden Dingen in das Auge schauen, als die deutsche Reichsregierung und der deutsche Reichstag ihren unzweideutigen Willen kundgegeben haben, die deutsche Schifffahrt und den deutschen Schiffbau nach dem Kriege in jeder Weise fördern zu wollen. Dazu kommt, daß man auch in den Kreisen unserer Großindustrie, die bisher vorwiegend binnenländische Interessen vertrat, immer engere Fühlung mit der deutschen Seeschifffahrt zu nehmen sucht, indem man sich mit beträchtlichen Kapitalien an bestehenden Reedereien und Schiffsbauanstalten beteiligt. Wie der westfälische Großindustrielle Hugo Stinnes gemeinsam mit der Hamburg-Amerika Linie und dem Norddeutschen Lloyd den größten Teil des Boermannschen Besitzes an Aktien der Boermann-Linie und der Deutschen Ostafrika-Linie übernommen und gleichzeitig für seine Rechnung auf deutschen Werften eine größere Anzahl von Ueberseedampfern in Bau gegeben hat, die er entweder selbst nach Friedensschluß in den Seeverkehr einstellen oder aber — wenn ihm das vorteilhafter erscheinen sollte — zu hohen Preisen verchartern oder verkaufen dürfte, so verläßt auch, daß August Thyssen in nähere Beziehungen zu der Bremer Vulkan-Schiffswerft A. G. getreten ist. Jedenfalls darf man annehmen, daß sowohl Herr Stinnes wie Herr Thyssen in dem Bau und in dem Besitz von Schiffen eine gewinnbringende Kapitalanlage für die Zukunft erblicken.

England, das uns durch den Krieg von dem Weltmarkt abschneiden wollte, hat also das Gegenteil seiner Absicht erreicht. In immer weitere Kreise des deutschen Volkes ist der Drang zur ungehemmten Kraftentfaltung auch nach Uebersee gedrungen, und dieser starke gemeinsame Wille, die deutsche Flagge auf freien Meeren wieder zur Geltung zu bringen, wird uns alle Schwierigkeiten überwinden helfen, die Haß und Neid unserer Feinde uns bei Wiederaufnahme der Schifffahrt nach dem Kriege vielleicht wieder in den Weg zu legen versuchen werden.

tätenskuratoren und sonstigen Persönlichkeiten in- und außerhalb der Verwaltung, die ihr reiches Können und Wissen für das Werk eingesetzt haben, der wärmste Dank. Wir haben bereits in der Einleitung des Geschäftsberichtes betont, daß wir in dieser Beziehung den Mitgliedern unseres Verwaltungsrates, den Herren v. Swinner, Dr. v. Landesberger und dem seither in den Rat der Krone berufenen und daher aus dem Verwaltungsrate ausgeschiedenen Herrn Dr. v. Spitzmüller, zu ganz besonderem Dank verpflichtet sind. Das Uebereinkommen ist, wie bekannt, mit 1. Jänner 1915 in Wirksamkeit getreten; die praktische Durchführung einzelner Bestimmungen, insbesondere die Teilung der dreiprzentigen Obligationen in die beiden Kategorien A und B, der Beginn der Tilgung dieser Obligationen, die Aufnahme des neuen Anlehens u. a. m., wird allerdings erst nach Rückkehr normaler Verhältnisse möglich sein, so daß unser auch in dieser Beziehung nach Beendigung des Krieges noch wichtige Aufgaben harren. Der Teil des Sanierungsübereinkommens, der bereits durchgeführt werden konnte, zeigt uns schon seine segensreichen Wirkungen, so vor allem die Erleichterung beim Obligationendienst und die Entlastung der Bilanz, die nunmehr auf eine gesunde und klare Basis gestellt erscheint.

Meine Herren! Es ist uns eine Ehrenpflicht, heute jener Bediensteten unserer Gesellschaft zu gedenken, die zum Schutze des Vaterlandes ins Feld gezogen sind. Viele davon haben den Heldentod gefunden. Die Namen der Verewigten haben wir in ein Ehrenblatt unseres Berichtes aufgenommen. In aufrichtiger Trauer und Dankbarkeit sei ihrer gedacht! Sie haben sich zum äußeren Zeichen der Trauer von den Sigen erhoben, und ich glaube Ihrer Zustimmung sicher zu sein, daß diese Trauerkundgebung im Protokoll der heutigen Sitzung geeigneten Ausdruck finde.

Mit Stolz können wir darauf hinweisen, daß zahlreichen der im Felde stehenden Bediensteten für ihr heldenmütiges Verhalten vor dem Feinde Allerhöchste Auszeichnungen zuteil geworden sind. Ihnen gelten unsere aufrichtigen Glückwünsche. Wir geben bei dem Anlaß unserer Hoffnung Ausdruck, alle, die heute noch im Kriegsdienst stehen, nach siegreichem Ende des Krieges wohlbehalten wieder in die Reihen unserer Mitarbeiter zurückkehren zu sehen.

Es obliegt mir nunmehr, noch die traurige Pflicht des Verlustes zu gedenken, den unsere Gesellschaft durch das Hinscheiden zweier langjähriger Mitglieder des Verwaltungsrates, der Herren Dr. Albert Weishut und Dr. Leonhard Schweigert, erlitten hat. Dr. Albert Weishut, dessen Tod am 10. August 1915 erfolgt ist, gehörte seit dem Jahre 1900, Dr. Leonhard Schweigert v. Bahntreu, der am 1. April 1916 verstorben ist, seit dem Jahre 1894 unserem Verwaltungsrate an. Sowohl Dr. Weishut als auch Dr. v. Schweigert haben in der langen Reihe von Jahren, während welcher sie im Verwaltungsrate tätig waren, mit ihrem reichen Wissen und Können den Interessen der Gesellschaft gedient. Wir werden den Dahingegangenen, den wir für ihr hingebendes Wirken zu dauerndem Dank verpflichtet sind, ein ehrendes Andenken bewahren. Sie haben sich, meine Herren, zum äußeren Zeichen der Trauer von den Sigen erhoben, und ich glaube mit Ihrer Zustimmung diese Trauerkundgebung im Protokoll der heutigen Generalversammlung geeigneten Ausdruck verleihen zu dürfen.

Bevor ich nun in die Behandlung der Gegenstände unserer heutigen Tagesordnung eingehe, möchte ich noch unter dem überwältigenden Eindruck der großartigen Erfolge unserer Waffen, die namentlich in den letzten Tagen auf dem südwestlichen Kriegsschauplatz errungen wurden, der Hoffnung auf ein baldiges siegreiches Ende des Krieges und einen ehrenvollen Frieden Ausdruck verleihen.

Einlösungsbeträge für den Obligationendienst.

Vorsitzender Dr. Freiherr v. Eger: Der Aktionär Doktor Siegfried Reich hat im Namen des dipl. Ing. Dr. Josef Tauber, sowie im eigenen Namen einen schriftlichen Protest, betreffend die Einlösungsbeträge für unseren Obligationendienst mit dem Ersuchen zugesendet, diesen Protest der Generalversammlung zur Kenntnis zu bringen und sodann an den Herrn landesfürstlichen Kommissär zu leiten. Obwohl wir nicht verpflichtet sind, Zuschriften aus den Kreisen unserer Aktionäre in der Generalversammlung zu verlesen, nehmen wir loyalen Weise keinen Anstand, den vorerwähnten Wunsch zu erfüllen, allerdings unter ausdrücklicher Verwahrung dagegen, daß daraus ein die Verwaltung bindendes Präjudiz für die formale Behandlung solcher Zuschriften in Zukunft abgeleitet werde. In dem Schreiben des Aktionärs Dr. Siegfried Reich werden unter Hinweis auf die kaiserliche Verordnung vom 20. März 1915 und den Einlösungsfurs der Aktienpous der Staatseisenbahngesellschaft, die Einlösungsbeträge für die Südbahnobligationen als zu hoch bezeichnet und wird hervorgehoben, daß sich ein Großteil der also begünstigten Südbahnprioritäten im feindlichen Ausland befinden.

Diesen Ausführungen gegenüber ist vom Standpunkt der Südbahnverwaltung folgendes zu bemerken: Die kaiserliche Verordnung vom 20. März 1915 bezieht sich nach ihrem Wortlaut nur auf die Einlösung der auf ausländische Zahlungsmittel lautenden staatlichen Werte. Zudem hatte die Südbahn schon vor Erscheinen dieser kaiserlichen Verordnungen Verfügungen für die Einlösung ihrer Obligationenpous zu treffen und zwar unter Umständen, die es im Interesse der Aktionäre gelegen erscheinen ließen, auch dem Standpunkt der gesetzlichen Vertretung der Obligationenbesitzer innerhalb bestimmter Grenzen Rechnung zu tragen. Der den Einlösungen der auf Frank lautenden Aktienpous der Staatseisenbahngesellschaft zugrunde liegende Umrechnungsfurs ist für die vorliegende Frage ohne Bedeutung, da es sich dort um das interne Verhältnis zwischen der Gesellschaft und ihren Aktionären handelt.

Der Unterschied, der sich bei Anwendung der staatlichen auf die erwähnte kaiserliche Verordnung gestützten Einlösungskurse gegenüber den für unseren Titresdienst tatsächlich geltenden Einlösungsbeträgen ergeben würde, erreicht übrigens auch nicht einmal annähernd den in dem Schreiben des Aktionärs Dr. Siegfried Reich angeführten Betrag. Eine Begünstigung der dem feindlichen Ausland angehörigen Besitzer von Südbahnobligationen liegt schon deshalb nicht vor, weil diese Obligationen, beziehungsweise Pous seit Kriegsausbruch dem gesetzlichen Zahlungsverbot wider das feindliche Ausland zufolge überhaupt nicht eingelöst werden. Dem in dem Schreiben ausgedrückten Wunsch, den Protest an den Herrn landesfürstlichen Kommissär zu leiten, wird entsprochen.

Aktionär Hofmann appelliert an den Aktionär Doktor Reich, zur Vermeidung von Komplikationen seinen Protest

zurückziehen, welchem Appell Aktionär Hofmann auch Rechnung trägt.

Die Debatte.

Aktionär Steiniger bemerkt in Besprechung der Valutafrage, daß die Valuta des siegreichen Oesterreich höher zu bewerten sei als die Valuta des zerrütteten Frankreich. (Lebhafte Beifall.)

Erklärungen des Präsidenten.

Präsident Dr. Freiherr v. Eger bemerkt in Beantwortung einiger Anfragen des Aktionärs Steiniger, daß die Verwaltung die Veräußerung der großen Objekte ihres Privatbesitzes nicht in Aussicht nehme, und fährt dann fort: Wie in unserem Geschäftsbericht mitgeteilt ist, haben wir wegen Regelung der Tarifrfrage entsprechende Anregungen den maßgebenden Stellen bereits unterbreitet. Wir glauben, daß man sich unseren Argumenten nicht verschließen werde, zumal ja auch der staatliche Eisenbahnbetrieb den gleichen, aus der einschneidenden, noch immer zunehmenden Betriebsverteuerung entsprechenden Schwervietigkeiten gegenübersteht.

Unsere Entschädigungsansprüche, gemäß § 70 der E. V. O., halten wir selbstverständlich aufrecht. Eine Erledigung unserer diesfälligen Eingaben ist erklärlicherweise bisher noch nicht erfolgt.

Sinsichtlich der Goldzahlung erklärt der Präsident, daß das neue Uebereinkommen sich an den Wortlaut der Obligationen halte, wonach die Zahlungen in Frank der gesetzlichen französischen Währung zu leisten sind.

Die Reapptierung des Generaldirektors Sektionschefs Dr. August Ritter v. Weeber in den Verwaltungsrat und die Neuwahl der Herren Dr. Paul Hammerlag und Dr. Hans Ritter v. Mauthner sowie die Wiederwahl der Herren Robert Biedermann Freiherr v. Turon, Wilhelm v. Find, Louis Freiherr v. Rothschild und Dr. August Ritter v. Weeber erfolgten per Akklamation.

Zu Rechnungsrevisoren wurden die Herren Karl Fritsch, Viktor Leibenfrost und Alois Wisnemer ebenfalls wiedergewählt.

Südbahn.

(Generalversammlung.)

Unter dem Voritze des Präsidenten Hofrat Dr. Freiherrn v. Eger fand heute im Festsaale des Hauses der Industrie die (67.) ordentliche Generalversammlung der Südbahngesellschaft statt. Der Vorsitzende brachte zunächst zur Kenntnis, daß die heutige Generalversammlung bereits auf Grund der im Jahre 1914 beschlossenen, seither von der Regierung genehmigten Statutenänderungen einberufen worden sei und machte davon Mitteilung, daß die Einberufung der Generalversammlung mit Rücksicht auf die Kriegsverhältnisse in den Pariser und Londoner Blättern nicht publiziert wurde. Depantiert wurden 391.406 Stück Aktien, die 12.700 Stimmen repräsentieren. Anwesend sind 225 Aktionäre, die 348.897 Aktien mit 7773 Stimmen vertreten. Als Regierungsvertreter fungierte der landesfürstliche Kommissär Ministerialrat Dr. Otto Müller-Martini. Zu Skrutatoren wurden die Herren Direktor Sigmund Löwy und Dr. Max Borovny ernannt. Auch der Notar Dr. Polisko wohnte der Generalversammlung bei. Ueber Antrag des Aktionärs Oskar v. Hoeft wurde von der Verlesung des Geschäftsberichtes Abstand genommen. Regierungsrat Alois Wisnemer erstattete den Bericht der Revisoren.

Ansprache des Präsidenten Dr. Freiherrn v. Eger.

Hierauf hielt Präsident Dr. Freiherr v. Eger folgende, wiederholt von lebhaftem Beifall unterbrochene Ansprache an die Versammlung:

„Gestatten Sie mir, daß ich vor dem Eingehen in die heutige Tagesordnung einige Worte an Sie richte:

Dank dem Heldenmut unserer Truppen und ihrer unvergleichlichen Führung wurde der Feind aus denjenigen Teilen unserer Monarchie, welche er anfangs besetzt hatte — abgesehen von wenigen Grenzgebieten — vertrieben und konnte der Krieg über unsere Grenze hinaus weit in feindliches Gebiet getragen werden.

Unser Bahnnetz blieb — kurze Strecken an der Grenze ausgenommen — bisher unversehrt und den wichtigsten Aufgaben erhalten, die ihm seit Beginn des Krieges und insbesondere seit dem Zeitpunkt des Eintrittes Italiens in die Reihe unserer Feinde obliegen. Wir haben in der Einleitung zu dem in Ihren Händen befindlichen Geschäftsbericht eine Schilderung der Wirkungen gegeben, welche der Krieg und seine Begleiterscheinungen auf den Betrieb unseres Eisenbahnunternehmens ausübten. Mit Stolz können wir konstatieren, daß unsere Eisenbahnunternehmung den schweren Aufgaben, die der Krieg mit sich brachte, vollkommen gerecht wurde, was auch von den berufenen Faktoren rückhaltlos anerkannt wurde. Den ungeheuren Anforderungen konnte nur dadurch entsprochen werden, daß sowohl die Organe unseres Zentraldienstes, als insbesondere auch jene unseres exekutiven Dienstes mit Aufopferung und treuer Hingabe ihre Pflicht voll und ganz erfüllt haben, wofür wir unserem gesamten Personal Dank und volle Anerkennung zollen. Se. Majestät unser Kaiser hat eine größere Anzahl von Bediensteten unserer Gesellschaft für ihre hervorragenden Leistungen im Eisenbahndienst während des Krieges durch Zuerkennung Allerhöchster Auszeichnungen belohnt. Der nie ermüdende Eifer, mit dem sich unser Personal bisher dem ihm obliegenden Dienst hingab, berechtigt uns zu der Hoffnung, daß es auch gelingen wird, den im Verlauf des Krieges weiterhin noch bevorstehenden schweren Aufgaben gerecht zu werden.

Das finanzielle Durchhalten unserer Gesellschaft während des Krieges bezeugt neuerlich die ihr innewohnende Lebenskraft. Dieses Durchhalten wurde allerdings nur dadurch ermöglicht, daß trotz der Hemmnisse, die der Krieg im Gefolge hatte, das Sanierungsübereinkommen zum Abschluß gelangte. Dafür gebührt allen Beteiligten, den beiden hohen Regierungen und deren Organen, den Herren Priori-

ten Ideen notwendig sind, darf die Stadtgemeinde nicht scheuen, sonst folgen wieder endlose Verhandlungen mit der Regierung, Staatseisenbahnen usw. und wir haben unser Ziel nicht erreicht und unsere günstige Lage leichtsinniger Weise nicht ausgenützt.

Das Elaborat lautet wie folgt:

„Den festlichen Empfang des, nach dem „Eisernen Tor“ ziehenden Binnen-Schiffahrer-Kongresses in Bozsony am 2. September 1889 initiierte unser großzügiger Mitbürger Johann Ludwig, der weitblickende Herold der bedeutenden wirtschaftlichen Zukunft unserer Stadt, der überzeugungsvolle, zähe und richtunggebende Vorkämpfer für rechtzeitige Ausgestaltung unseres Stromgebietes und der sofortigen Inangriffnahme aller Einrichtungen, welche dem an unser Ufergelände heranzuziehenden Handelsverkehre zur Verfügung gestellt werden müssen. Seine an die Vertreter der deutschen Donaustädte gerichtete Begrüßungsansprache gipfelte in dem gleichsam als Losung aufgestellten Satz: „Die Donau muß zu einem von Konstantinopel bis Regensburg reichenden Seehafen ausgestaltet werden!“

Alle ausländischen Gäste stimmten begeistert zu und beglückwünschten den Redner zu dieser, ein ganzes volkswirtschaftliches Programm umfassenden großartigen Idee, welche in unseren Kreisen jedoch leider kein derartiges Interesse auszulösen vermochte, das uns zur Regulierung unseres Ufergeländes, zur Schaffung entsprechender Landungsplätze, Ausgestaltung des Hafens und Anordnung der erforderlichen Einrichtungen derselben angepornt haben würde.

Jahre vergingen seither! Im Laufe derselben hob sich die Binnenschiffahrt unleugbar, obgleich sie sich keineswegs einer Förderung erfreuen konnte, die vom Erfassen ihrer Bedeutung getragen wurde. Auch der Donauverkehr ward reger, doch herrschte diesbezüglich noch immer die veraltete Ansicht, die Donaustraße diene nur der Förderung der von der Nord- und Ostsee nach dem Oriente bestimmten Güter.

Erst unter dem Drucke des uns angedrohten Hungerskrieges dämmerte den maßgebenden Kreisen die Erkenntnis dessen auf, die Donau wäre eigentlich doch auch zur Förderung der Bodenprodukte und Erzeugnisse des Orientsstromauf — westwärts geeignet, ja dieselbe sei eine Weltstraße, auf welcher der Warenbedarf der mitteleuropäischen Völker abgewickelt und auf deren Wege unter den heutigen gleichen Verhältnissen die beabsichtigte und erhoffte Aushungerung der verbündeten Zentralstaaten vereitelt werden könnte. Mit dem Durchdringen dieser Erkenntnis begann alsbald das Wiederaufgreifen all jener Kanalprojekte, welche die Verbindung des Donaustromes mit dem Flußgebiete des Rheins, der Oder und Elbe bezweckten und den Landweg nach dem Balkan, dem Schwarzen Meere, nach Mesopotamien, ja selbst nach Persien ermöglichen würden, für welche alle, die Donau als Wasserstraße von außerordentlicher Wichtigkeit ist.

Unzweifelhaft wird der auf diesem Verkehrswege abzuwickelnde Waren-Umsatz den Donau-

städten schätzenswerten Nutzen bringen, unter anderem auch für unsere Stadt segensreich werden, wenn wir uns zeitgerecht mit all dem einrichten, was zur Stappellung, zur schnellen und billigen Manipulation der anlangenden, umzuschlagenden und weiter zu verfrachtenden Güter erforderlich ist, d. h. wenn wir ungesäumt entsprechende Land- und Hafenplätze samt den erforderlichen maschinellen Einrichtungen schaffen, Geleiseanschlüsse und Magazine erbauen und für Zollfreilager sorgen.

Da sich die Verhältnisse derartig anlassen, sei untersucht, inwiefern wir für den Eintrittsfall derselben vorbereitet sind. Unser brauchbares Ufergelände reicht von der Propeller-Haltestelle bis zur Franz-Josefs-Brücke, von dieser bis zur Hafensmündung; die diesseitigen oberen Uferstrecken, sowie die jenseitigen Ufersteile ober- und unterhalb der Brücke sind infolge der Donauregulierung vollkommen unbrauchbar; das in Betracht kommende Gelände ist in seiner Längenausdehnung von 2,5 Km. unzureichend. Wenn wir daher als Donaustadt überhaupt zur Geltung kommen wollen, müssen wir den Winterhafen übernehmen und zum Handelshafen ausgestalten, sowie mindestens den untersten bis zur Mühlauerstraße reichenden Teil des Industriefkanales schon in Berücksichtigung des Umstandes erbauen, daß der Floßauswinde- und Holzstappellplatz, welcher dem Bahnverkehr auf dem Umschlagplatze hinderlich ist, vom Stromufer dahin verlegt werden könne. Leider ist der diese Verfügung treffende Generalversammlungsschluß vom 2. März 1914 infolge dagegen eingereichten Refurses im hohen k. u. Ministerium des Innern gestrandet.

Das Geleisenetz der Umschlagstation wurde durch die k. ung. Staatsbahnen auf dem ihnen zu diesem Zwecke auf die Zeitdauer von 25 Jahren bloß gegen eine unbedeutende Eigentumsanerkennungsgeld überlassenen städtischen Grundstreifen im Ausmaße von 39.347 Quadratmeter erst nach langwierigen, über 10 Jahre währenden, unerquicklichen Verhandlungen in beschränkter Ausdehnung gelegt, woraus sich erfahrungsgemäß ergibt, daß die Geleiseanlagen sowohl im Hafen- als auch im Industriefkanalbereiche seitens der Stadtgemeinde selbständig und auf eigene Kosten hergestellt werden müssen, da die Errichtung derselben nicht ins Unendliche aufgeschoben werden kann, bis die schwerfälligen Staatsbahnen sich hierzu entschließen und der Stadtgemeinde abermals unerschwingliche Opfer zumuten würden. Wir müssen ferner die Verlegung der Lagerhäuser an das Donauufer beschleunigen und zu diesem Ende die diesbezüglich vor Jahren schon angebahnten doch ins Stocken geratenen Verhandlungen mit der hiesigen Lagerhaus A.-G. wieder aufnehmen. Wenn all dies zeitgerecht entstanden und erreicht ist, kommt mit der Zeit etwa die Reihe an die Errichtung einer Schiffswerfte, einer Schifferschule, sowie an die Anschaffung einer städt. Baggermaschine samt Zugehör und eines Propellers von genügender Pferdestärke.

All dies vorausgeschickt, empfehle ich der löbl. Kommission folgende Anträge:

Die Bedeutung des Donaustromes.

Ein großzügiges Elaborat unterbreitete der zweite Bürgermeister Theodor Kumlik der vorgestern stattgehabten gemeinsamen Sitzung der Industrieförderungskommission und der Kommission für den Winterhafen und die Umschlagstation über die Bedeutung des Donaustromes und über jene Maßnahmen, die zu ergreifen sind, um das Donauufer mit all den Einrichtungen zu versehen, die eine Industriestadt wie Bozsony an der Donau jetzt, wo man die Bedeutung der Donau als einer Weltstraße einzusehen beginnt und dieser neue Zug sich der Verwirklichung im raschen Schritt nähert, unter keinen Umständen unterlassen darf. Die Kosten, die zur Verwirklichung der im Elaborate angereg-

Generalversammlung der Pester Lloyd-Gesellschaft.

Budapest, 3. Juni.

Bei überaus zahlreicher Beteiligung ihrer Mitglieder hielt heute nachmittag die Pester Lloyd-Gesellschaft ihre ordentliche Generalversammlung. Wie alle ähnlichen Veranstaltungen, stand auch diese Versammlung im Zeichen des Krieges, dessen Rückwirkung auf die sozialen, kommerziellen, industriellen und publizistischen Verhältnisse in der Eröffnungsrede des Präsidenten Dr. Baron Adolf Kohner und in der Rede des Mitgliedes Béla Rechtenitz dargelegt wurden. Die sehr bemerkenswerten Ausführungen dieser Redner, denen sich als dritter Chefredakteur Josef Váchi hinzugesellte, fanden bei den Mitgliedern der Pester Lloyd-Gesellschaft lebhaften Widerhall.

Die Generalversammlung nahm folgenden Verlauf: Der Präsident der Gesellschaft Dr. Baron Adolf Kohner eröffnete die Sitzung, konstatierte die ordnungsmäßige Einberufung und Beschlussfähigkeit und betraute den Sekretär Dr. Anton v. Ullmann mit der Führung und die Mitglieder Dr. Moriz Mezei und Karl Moeß mit der Authentifikation des Protokolls. Hierauf hielt der Präsident folgende Eröffnungsrede:

Eröffnungsrede des Präsidenten Dr. Baron Adolf Kohner über Ungarns Handel und Industrie.

Sehr geehrte Generalversammlung!

Unser heißer Herzenswunsch, unsere diesjährige Generalversammlung im geheiligten Zeichen des Friedens abzuhalten, hat sich nicht erfüllt. Unsere Söhne und Brüder halten noch immer mit der Waffe in ihrer starken Hand für uns und für unser Vaterland Wacht, und tröstlich ist uns nur, daß die mächtigen Faustschläge, die wir, unsere Kraft und unsere Entschlossenheit zum Frieden von neuem bekundend, auf unseren tödlichsten Feind sausen lassen, unseren Gegnern vielleicht die Erkenntnis der in unserer unerschütterlichen Kraft wurzelnden Wahrheit beibringen und die Möglichkeit des Friedens schaffen werden. (Lebhafte Beifall.)

Geehrte Generalversammlung! Es hat den Anschein, als ob ein ahnungsvolles, leises Dämmern auf dem bewölkten Horizont aufstauen würde. Vielleicht ist es bloß eine Täuschung unserer sehnsüchtig ausblickenden Augen, was wir zu sehen glauben. Wie immer es aber auch um die Möglichkeit des kommenden Friedens stehen mag, das Bewußtsein dieser Möglichkeit muß uns alle zu felsenfestem Ausbleiben und unentwegter Standhaftigkeit anspornen. (Beifall.) Die süße Frucht der großen und geheiligten Blutopfer, der harten Entbehrungen, die uns dieser Kampf auferlegt, kann nur durch unsere weitere Standhaftigkeit für die künftigen Generationen zur Reife kommen. (Lebhafte Zustimmung.)

Geehrte Generalversammlung! Auf dem Wege, von dem ich zu Ihnen spreche, muß vor allem die eigentümliche Lage von Handel und Industrie berücksichtigt werden. Ich habe darüber einiges in meiner vorjährigen Eröffnungsrede gesagt, und in der Einleitung zu unserem diesjährigen Bericht finden sich dazu die Ergänzungen. Ich habe nichts weiter hinzuzufügen. Vertrauen wir darauf, daß schon in der allernächsten Zukunft eine objektive Rückschau in der ganzen Nation endgültig die Erkenntnis zeitigen wird, daß dieser Krieg ohne den Patriotismus, die Betriebsamkeit und die Invention von Industrie und Handel nicht hätte gewonnen werden können. Bis dahin erwarten wir ruhig und erhobenen Hauptes das Kommende. (Lebhafte Beifall.)

Geehrte Generalversammlung! Diesen großen Krieg haben unsere tapferen Soldaten, unsere großartigen Helden bereits gewonnen. (Stürmische Odenrufe.) Wenn wir auch wirtschaftlich die Sieger sein wollen, so können wir nur durch unsere Landwirtschaft, durch Industrie und Handel über unsere Gegner triumphieren. Dies aber können wir nur erreichen, wenn wir alle dahin streben, daß sich die nationale Produktion trotz der Schwierigkeiten erhöhe und die Materialien für die Lebensbedürfnisse erzeuge. (Zustimmung.)

Während das erste Jahr des Krieges im Zeichen der kriegerischen Begeisterung, der großen militärischen Evolutionen stand, war das verflossene zweite Jahr die Epoche einer zweckbewußten Anpassung der Gesellschaft an den Krieg. Unser ganzes wirtschaftliches Leben, unsere Produktion und unsere Verwertungsmodalitäten mußten sich den gegebenen schweren Verhältnissen anschmiegen. Daß dieser Umgestaltungsprozeß nicht glatt vor sich gehen konnte, daß sich da und dort Schwierigkeiten, ja selbst schwere Fehler ergaben, ist nur natürlich. Das Land mit den offenen Grenzen verwandelte sich plötzlich zum isolierten Staat Thürmens. Die Wucht dieser Umgestaltung fühlte am meisten das Herz und Zentrum des isolierten Staates, unsere Hauptstadt und deren Bevölkerung. (So ist's!)

Solange der Krieg währt, sind unsere Hauptaufgaben in erster Reihe die gesteigerte Herstellung von Rohstoffen und die Durchführung einer bis zum äußersten gehenden Sparsamkeit mit dem produzierten Material, der Ersatz der bisher durch Import beschafften Rohprodukte auf dem Wege wissenschaftlicher und industrieller Invention, namentlich aber die zweckmäßige und gerechte Verteilung der produzierten Güter. Wir sehen immer mehr, daß sich die leitende Hand der Staatsgewalt um die Lösung dieser Aufgabe bemüht. Wir sehen, daß Industrie und Handel gemeinschaftlich jene Verfügungen des Staates freundlich begrüßen, die durch Zentralisierung einzelner Produktionszweige die Steigerung der Produktion, die gerechte Verteilung der produzierten Güter bezwecken. Und eben diese Bereitwilligkeit, mit der Handel und Industrie diese Intentionen der Regierung oft unter persönlichen Opfern fördern, legt mehr als alles andere Zeugnis ab für den selbstlosen Patrio-

tismus unserer industriellen Produktion und kommerziellen Organisation. (Lebhafte Beifall.) Je länger der Krieg dauert, umso zahlreicher und kräftiger werden unsere kriegerischen Organisationen, umso unmöglicher wird für unsere Feinde der erwünschte wirtschaftliche Sieg. Ich kann bei dieser Gelegenheit die unumstößliche Tatsache nicht unerwähnt lassen, daß sich dort, wo unsere Industrie bereits vor dem Kriege organisiert war, im Verlaufe des Krieges die geringsten Mängel gezeigt haben. Ich stehe nicht an, es hier mutig herauszusagen, daß die vielfach angegriffenen Kartelle die besten Mäziger der übergroßen Preisverteuerung waren und den Beweis erbrachten, daß sie unter entsprechender, von Billigkeitsrücksichten bestimmter Leitung wichtige Organe der produktiven Volkswirtschaft sind.

Aber der Krieg wird zu Ende gehen, und wir werden eine gewisse Zeit noch immer dieser Organisationen bedürfen. Es kommt die große Frage der Beschaffung der Rohprodukte, welche unsere Staatswirtschaft schwer trifft und die Organisation in gesteigertem Maße notwendig machen wird. Wenn wir uns erst durch diese Schwierigkeiten durchgerungen haben werden und die Möglichkeit regulärer friedlicher Produktion vorhanden sein wird, muß unsere wirtschaftliche Gesellschaft darauf bedacht sein, daß diese Organisationen, insofern man ihrer noch bedürfen wird, nicht zu ständigen Institutionen erstarren, daß die Autonomie unserer Industrie und unseres Handels keinen Abbruch erleide und daß ihre Bewegungsfreiheit von der Staatsgewalt in Friedenszeit nicht übermäßig eingeschränkt werde. (Beifall.)

Geehrte Generalversammlung! Welches wird die Hauptaufgabe des kommenden Friedens sein? Meiner Ansicht nach eine starke Produktion, die mögliche Unabhängigkeit von der Produktion des Auslandes und ein durch die gesteigerte produktive Arbeit der einzelnen Mitglieder der Nation sich ergebender Wohlstand. In der letzten Zeit wurde vielfach das Schlagwort betont, daß wir nach dem Kriege sehr, sehr sparsam sein müssen. Ich glaube, daß wir diesen großen bitteren Kampf nicht deshalb zu Ende geführt haben, um hernach ebenso zu darben, wie bisher, sondern um im Besitze der größeren Produktionsmöglichkeit so zu arbeiten, daß wir Ueberschüsse zurückerlegen können. Das Streben nach Wohlstand und Wohlhabenheit, die Erwerbslust sind die Triebfedern des Wirtschaftslebens. Diesen positiven Produktionstrieb müssen wir mit allen Mitteln anspornen. Die in die Erde sich vertreichende, mit sich selbst zufriedene Anspruchslosigkeit wird niemals eine mächtige und moderne Nation schaffen. Arbeiten wir und fördern wir unseren Wohlstand in der Zukunft, wenn wir mächtig sein und eine Rolle spielen wollen. (Lebhafte Beifall und Applaus.)

Ja, wir müssen selbst um den Preis scheinbarer wirtschaftlicher Nachteile jene Bestrebungen unserer nationalen Produktion unterstützen, die einen Ersatz der bisher aus dem Auslande importierten Rohstoffe und die Unabhängigkeit von dem Auslande bezwecken. Pflanzenfasern, Metalle, chemische Produkte, Pflanzenfettstoffe können, wenn auch um den Preis von Opfern, in genügender Menge in diesem gottgesegneten Lande erzeugt werden. (Zustimmung.)

Nur in wenigen Worten will ich mich noch an dieser Stelle mit einer wichtigen Frage, mit der Kriegsteuerung beschäftigen. Ich würde dies nicht tun, wenn die Anspielung nicht so klar und der schwere Irrtum nicht so offenbar wäre, der ausschließlich in der Rolle des vermittelnden Handels und in der Habgier der Industrie die Ursachen der Kriegsteuerung sucht. Derjenige irrt nach meiner Ansicht, der das auf der Rinde des kranken Baumes wuchernde Moos für die Krankheit ansieht, während es doch bloß ein in Folge des Uebels auftretendes, sekundäres Krankheitsphänomen ist. (Lebhafte Zustimmung.) Wie viele tiefliegenden Ursachen hat nicht die Teuerung! Die Isoliertheit, das Sinken der Produktion, die Teuerung und der Mangel der Arbeitskraft, die Verkehrsschwierigkeiten und gewisse Änderungen des Wertmessers sind das nicht Momente, die diese schwerwiegenden Erscheinungen besser erklären, als die Habgier einiger hundert abgefeimter Menschen? Die Gesellschaft möge mit aller Strenge diese Mißbräuche bestrafen, aber es ist nicht möglich, daß die intelligente öffentliche Meinung Ungarns nicht tiefer blicke und nicht sehe, daß Jahre hindurch währende, ernste Erscheinungen tiefliegende sachliche Gründe haben müssen. Jedes Bestreben des Handels und der Industrie, dieser wichtigen und wertgeschätzten verdienenden Wirtschaftszweige, die zu den wichtigsten Faktoren des künftigen Aufschwunges gehören, war darauf gerichtet und richtet sich heute noch darauf, den schweren Nebeln abzuweichen und tunlichst gut und billig zu produzieren. (Lebhafte Beifall.)

Geehrte Generalversammlung! Ich habe Ihre freundliche Geduld bereits allzu lange in Anspruch genommen. Zum Schluß möchte ich nur noch eines sagen: Die Pester Lloyd-Gesellschaft ist die Vertreterin der gesamten ungarischen kommerziellen und industriellen Welt. Ihr Sprachrohr ist jenes Blatt, das unseren Standpunkt stets getreu wiederzugeben bestrebt ist. Dieses Blatt wird auch in Hinfunft unentwegt nach einer durch Weisheit gemäßigten, nüchternen, um mich richtig auszudrücken, exakt wissenschaftlichen Methode die wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Fragen der Zukunft zu behandeln trachten. Es wird alle wirtschaftlichen Er-

Gemeinschaftsversammlung der Pester Lloyd.
Zusammenfassung.

scheinungen zum Gegenstand einer wissenschaftlich begründeten Kritik machen, es wird nicht der Sensationsjagd, sondern dem wahrhaftigen Nachrichtendienst gewidmet sein...

Nach der mit lebhaftem, allgemeinem Beifall und Applaus aufgenommenen Rede des Präsidenten schritt die Generalversammlung zur Erledigung der Tagesordnung...

Der Jahresbericht.

Geehrte Generalversammlung!

Seit unserem vorjährigen Rechenschaftsbericht hat sich der Druck nicht verringert, den der Weltkrieg auf das Leben aller Völker, auch auf dasjenige unseres Vaterlandes, übt. Aber stolz dürfen wir die Tatsache verzeichnen...

Innerhalb des hier skizzierten Ideenkreises bewegte sich auch das Wirken unseres gesellschaftlichen Organs im verflossenen Jahre. Mit aufrichtiger Genugtuung können wir Ihnen melden, daß unser Zeitungsunternehmen auch im verflossenen Jahre an Volkstumlichkeit und Ansehen erfreulich zugenommen hat.

Als ein anderes Verdienst unseres Zeitungsunternehmens darf sein auf breiter Grundlage organisierter Nachrichtendienst verzeichnet werden, der stets ein treues Spiegelbild der Kriegereignisse und der diese gestaltenden politischen Strömungen geboten hat.

Dank diesen Vorzügen hat der „Pester Lloyd“ auch im verflossenen Jahre seinen Abnehmerkreis in erfreulichem Maße erweitert. Zur Kennzeichnung des Aufstiegs, den unser Blatt aufweist, möge die Tatsache dienen...

Ueber die finanzielle Lage unserer Gesellschaft und über unsere Schlussrechnungen für das Jahr 1915 beehren wir uns, die folgenden Mitteilungen zu machen:

Das verflossene Jahr stand vom Anfang bis zum Ende unter der Einwirkung des Weltkrieges. Während infolgedessen dank der beständig zunehmenden Beliebtheit unseres Blattes die Einnahmen unseres Zeitungs- und Druckereiuunternehmens gegenüber dem Vorjahre...

Leider ist die Teuerung der zur Herstellung des Blattes erforderlichen Materialien bisher nicht nur nicht zum Stillstand gekommen, vielmehr nimmt sie immer noch, und zwar in unausgesetzter steigendem Maße zu.

Im Verlaufe des Berichtsjahres ist in der Leitung unseres Zeitungsunternehmens eine schmerzliche Aenderung eingetreten. Herr Dr. Sigmund Schiller, der verantwortliche Redakteur des „Pester Lloyd“, wurde durch ein hartnäckiges Augenleiden, das ihn schon seit anderthalb Jahren an der Ausübung seiner Berufsarbeit verhindert hatte, genötigt, um seine Enthebung von seiner Stellung anzuflehen.

An Stelle des Herrn Dr. Sigmund Schiller, dem unsere Direktion ein entsprechendes Ruhegeld bewilligt hat, zeichnet den „Pester Lloyd“ als verantwortlicher Redakteur der alte und verdienstvolle Mitarbeiter unseres Blattes Herr Ernst Deutsch.

An dieser Stelle möchten wir auch noch jener Angestellten unseres Zeitungs- und Druckereiuunternehmens gedenken, die in diesem großen Daseinskampfe der Nation

der heiligen Sache des Vaterlandes auf den Kriegsschauplätzen dienen. Aus ihrer Reihe haben wir besonders das Mitglied unserer Redaktion Herrn Mathes Ritsch hervor, der vom allerhöchsten Kriegsherrn für seine Tapferkeit dreimal ausgezeichnet worden ist.

Die diesjährige Schlussrechnung schließt mit einem Verlust von k 29.290,92 ab, welchen Betrag wir von dem Vermögen der Gesellschaft abschreiben.

Wie wir in unserem jüngsten Jahresbericht bereits angedeutet haben, hatten wir schon im verflossenen Jahre in Aussicht genommen, in normalen Zeiten mit der Aufnahme von juristischen Personen unter unsere Mitglieder zu beginnen, da wir einerseits in dieser Maßnahme eine Bürgschaft zur Wahrung des moralischen Gewichtes unserer Gesellschaft erblicken und sie andererseits als ein geeignetes Mittel zur Verbesserung der materiellen Lage unserer Gesellschaft betrachten.

An den mit dem Kriege zusammenhängenden wirtschaftspolitischen Aktionen hat unsere Gesellschaft auch im verflossenen Jahre teilgenommen. Von der Veranstaltung zahlreicher Vorträge haben wir jedoch diesmal Abstand genommen, da wir im Kreise des Publikums die Wahrnehmung machten, daß Kriegsvorträge im allgemeinen keine Zugkraft mehr besitzen, andererseits aber für Vorträge, die sich nicht mit dem Kriegsthema befassen, gleichfalls nur ein schwaches Interesse sich zeigt.

Aus der Reihe unserer Mitglieder sind seit unserem jüngsten Berichte durch den Tod ausgeschieden: im Jahre 1915 unsere Kollegen Alexander Bálint, Franz Schwarz, Moriz Strauß und Géza Winkler, in dem bisherigen Abschnitte des laufenden Jahres 1916 unsere Kollegen Karl Gompertz, Armin Herz, Ignaz Nagel, Leo Szabó von Szepesváralja und Markus Szigeti.

Die Zahl unserer zahlenden Mitglieder belief sich am Schlusse des Jahres 1914 auf 389. Im Jahre 1915 trat ein neues Mitglied ein, starben elf Mitglieder, gestrichen wurden fünf Mitglieder. Der Mitgliederstand am Ende des Jahres 1915 betrug daher 374, was dem Stande vom Jahre 1914 gegenüber eine Abnahme von fünfzehn darstellt.

Wir bitten die Generalversammlung, unseren Bericht genehmigend zur Kenntnis zu nehmen und unter Annahme unserer Anträge uns das Absolutorium erteilen zu wollen.

Die Generalversammlung nahm den Bericht zustimmend zur Kenntnis und erteilte den Funktionären das Absolutorium. Zu dem Jahresberichte nahm Generaldirektor Béla Retsch das Wort.

Die österreichische Schifffahrt nach dem Kriege.

Von unserem ständigen Mitarbeiter.

Wien, Anfang Juni.

Wir haben kürzlich die Form besprochen, in welcher die österreichische Regierung die Industrie für die Zwecke der Ueberleitung von der Kriegs- in die Friedenswirtschaft zu organisieren begonnen hat. Im Anschluß daran soll eine Organisation der österreichischen Handelsschifffahrt geschaffen werden. Die Aufgabe dieser Organisation bestünde vor allem in der Bereitstellung genügenden Schiffsraumes für die Ein- und Ausfuhrbedürfnisse der Monarchie, in der Festsetzung mäßiger Frachten, und, falls sich Mangel an Schiffsraum ergeben sollte, in der Einhaltung einer bestimmten Reihenfolge bei der Einfuhr und Ausfuhr nach dem Grade der allgemein volkswirtschaftlichen Wichtigkeit der Transporte. Wie bei der Industrie, erheben sich natürlich auch hier aus den Interessentenkreisen Widerstände gegen die Organisierung. Nichtsdestoweniger ist die Regierung entschlossen, die Organisierung durchzusetzen. Sie hat vor einiger Zeit von den Reedern Vorschläge über die Form dieser Organisation eingefordert und auf Grund dieser Vorschläge haben bereits vor einiger Zeit Besprechungen zwischen Regierung und Schifffahrtsvertretern stattgefunden, die in kurzem fortgesetzt werden sollen. Freilich leiden diese Besprechungen noch unter der weitgehenden Unsicherheit, die bezüglich der künftigen Gestaltung des Frachtenmarktes herrschen. Niemand vermag die Einfuhrbedürfnisse oder die Einfuhrfähigkeit der österreichischen Wirtschaft ziffernmäßig verlässlich abzuschätzen, niemand weiß vor allem, wie das Aufhören der großen Kriegslieferungen Amerikas an die Entente und das Freiwerden der deutschen und österreichischen Handelsflotte auf dem Frachtenmarkt nach Friedensschluß wirken wird.

Die Vorschläge, die der Regierung vorliegen, bewegen sich zwischen dem Extrem eines staatlichen Schifffahrtsmonopols und einer bloßen moralischen Bindung der Reeder, denen im übrigen freie Hand gelassen werden sollte. Den Besprechungen der Regierungsvertreter liegen vor allem drei Projekte zugrunde, die von der Austro-Americana, der Navigazione Libera S. A. in Triest (in deren Verwaltung auch der Oesterreichische Lloyd vertreten ist) und der Reederei Tripcovich herrühren. Von diesen geht das Projekt der mit der „Hapag“ und dem Norddeutschen Lloyd befreundeten Austro-Americana am weitesten. Nach diesem Projekt soll eine Schifffahrtszentrale - Akt. - Ges. auf unbestimmte Dauer gegründet werden, „in der Absicht, wie es in den Statuten heißt, der inländischen Industrie den nötigen Schiffsraum für den Rohstoffbezug aus dem Ausland zu sichern“. Das Kapital soll 10 Millionen Kronen betragen, wovon zunächst 10 pCt. einzuzahlen sind, während für den Rest Wechsel zu hinterlegen wären. Die Reeder, welche die Zentrale bilden, schließen untereinander einen Syndikatsvertrag, nach dem sie sich am Kapital der Zentrale nach Maßgabe des Bruttotonnageanteils ihrer Dampfer beteiligen. In der Verwaltung sollen der Lloyd durch drei, die Austro-Americana durch zwei, die anderen Reeder langer Fahrt durch vier Mitglieder vertreten sein. Im Exekutivkomitee stellt der Lloyd den Präsidenten, die Austro-Americana den ersten und die übrigen Reeder den zweiten Vizepräsidenten. Die Zentrale schließt mit ihren Aktionären Zeitcharterverträge. Die Mitglieder verpflichten sich, ihre Dampfer langer Fahrt der Zentrale zu verchartern, die ihrerseits zur Charterung angebotener Dampfer verpflichtet ist. Die Chartervergütung wird von einem Exekutivkomitee festgesetzt, die Raten jeweils auf drei Monate festgelegt. Die Vergütung für Dampfer von Reedern, die der Zentrale nicht angehören, wird einverständlich festgesetzt. Sollten diese zur Ueberlassung ihrer Dampfer erst durch Requisition genötigt werden, so wird die Vergütung um 20 pCt. niedriger angesetzt als die Vergütung der Mitglieder. Ausländische Schiffe sollen „bestmöglichst“ gechartert werden. Die von der Regierung gezahlten Betriebssubventionen verbleiben den Schiffeigentümern, die Reisesubventionen fließen der Zentrale zu. Die in subventionierten regelmäßigen Linien eingestellten Dampfer sollen von der Charterung ausgeschlossen sein. Damit würde der weitaus größte Teil der Dampfer des Oesterreichischen Lloyd von der Zentrale ausgeschaltet bleiben, obwohl dem Lloyd eine führende Stellung in der Verwaltung eingeräumt wird. Die größten Bedenken an dem Projekt der Austro-Americana erweckt bei den anderen Reedern der Vorschlag, daß die Verwaltung der verwendeten Dampfer an verschiedene Reedergruppen übertragen werden soll, je nach Maßgabe des Verkehrs, in welchem die Dampfer Verwendung finden. Danach würde dem Lloyd der ganze ferne Osten, der Austro-Americana Nord- und Südamerika vorbehalten bleiben, während die übrigen Reeder sich in den überaus spärlichen Rest zu teilen hätten. Diese Bestimmung hat das alte Mißtrauen der übrigen Reeder gegen die übergroße Austro-Americana noch gestärkt. Uebrigens sind die Bestimmungen dieses Projektes über den Verkehr der Zentrale mit den Industriellen recht unklar und zum Teil widerspruchsvoll.

Die beiden anderen Projekte der Navigazione Libera und von Tripcovich zeigen untereinander eine gewisse Ähnlichkeit. Sie denken sich die Organisation viel weniger straff zentralisiert als das Projekt der Austro-Americana. Die Navigazione Libera will sämtliche Reedereien, außer denen, die die Küstenschifffahrt betreiben, in einen Zentralverband vereinigen. Dieser soll einem Zentralverband österreichischer Importeure und dem Staat den jeweils verfügbaren Laderaum an österreichischer Tonnage in erster Reihe sichern. Die Frachtennotierungen sollen den jeweiligen Frachtsätzen nach Konkurrenzhäfen entsprechen. Der Verband soll ein Jahr nach Eröffnung der Schifffahrt aufgelöst werden. Die Reeder verpflichten sich, nur mit schriftlicher Genehmigung des Verbandes Frachtverträge zu schließen und diesem die Ladefähigkeit ihrer Dampfer, deren Position, Ladebereitschaft und andere Details bekannt zu geben. Berücksichtigt sollen prinzipiell nur Anfragen der Regierung und des Zentralverbandes der österreichischen Importeure werden.

Binnen 24 Stunden nach Eintreffen jeder Anfrage notiert der Verband die Frachtraten, das aufnehmbare Quantum, Hafen und Lade-termin. Das Geschäft wird perfekt, wenn binnen weiterer 24 Stunden die Bestätigung des Importverbandes erfolgt. Der Frachtvertrag selbst wird direkt zwischen der aufnehmenden Reederei und dem Importeur geschlossen. Ist der Frachtraum zu gering, so kann der Verband eine verhältnismäßige Herabsetzung vornehmen. Falls ein Reeder seine Ladebereitschaft angegeben und drei Wochen vor diesem Datum keine ausreichende Ladung durch den Verband gesichert hat, ist er frei, sich selbst um die Verfrachtung und Kompletterung des betreffenden Schiffes zu kümmern. Liegt die Anfrage auf ein zu geringes Quantum oder von einem Gebiete vor, wo Schiffe keine Aussicht auf Kompletterung haben oder wo die Bereitstellung der verfügbaren Tonnage nur mit außergewöhnlichen Kosten erreichbar wäre, so kann der Verband die Quotierung verweigern. (Das gilt natürlich nicht für die Linienschifffahrt.) An der Spitze des Ver-

bandes steht ein von der Regierung ernannter Präsident, die Reeder entsenden je einen Delegierten und einen Stellvertreter. Jeder Delegierte hat für je 10 000 Bruttotonnen eine Stimme, höchstens aber vier Stimmen. In Angelegenheiten, wo es sich um das eigene Schiff handelt, hat der Delegierte der betreffenden Reederei vier Stimmen mehr. Zur Feststellung der Frachtenhöhe soll der Verband täglich telegraphisch die Notierungen aus Hamburg, London, New York und Genua einholen, während die Reeder dem Verband die ihnen zukommenden Frachtanfragen vorlegen. Der Verband kann auch für eigene Rechnung österreichische und ausländische Dampfer chartern. Die Reeder sind gehalten, dem Verband ihre Schiffe auf Reise- oder Zeitcharter zu überlassen, doch soll auch in diesem Fall die Vergütung nach der Durchschnittsfracht im Ausland abzüglich einer Provision für den Verfrachter bemessen werden. Auf länger als sechs Monate braucht sich kein Reeder zu binden. Grundsätzlich soll jeder Reeder nach Tüchtigkeit die von ihm bisher befahrenen Gebiete zugewiesen erhalten. Jede Reederei kann in unverbindliche Verhandlungen für Verfrachtungen im eigenen Bereich vorbehaltlich der Zustimmung des Komitees eintreten, doch kann diese Zustimmung nicht verweigert werden, wenn kein Mangel an Tonnage für den Importverband vorauszu-sehen ist. Dadurch wollen insbesondere die kleinen Reeder ihre alten Beziehungen vor den großen verdecken. Ueberhaupt soll der Verband möglichst wenig Einfluß auf die Geschäftsbahn der einzelnen Reedereien üben, so lange diese nicht den Zwecken des Verbandes zuwiderhandeln.

Nach dem dritten Projekt, das von der Reederei Tripcovich ausgeht, soll eine Frachtzentrale nur der österreichischen freien Schifffahrt gegründet werden. Auch dieses Projekt setzt eine Vereinbarung zwischen den freien Reedern und den österreichischen Industriellen voraus. Die Reeder verpflichten sich, neun Monate vor Tage des Friedensschlusses an, all ihren Dampferraum zur Verfügung der österreichischen Industriellen zu halten. Die Industriellen wieder, die durch ein eigenes Komitee vertreten sind, verpflichten sich ihrerseits alle Transporte aus und nach heimischen Häfen den bei der Frachtzentrale eingetragenen Dampfern zuzuweisen. Die Frachtsätze werden nach der Marktlage berechnet.

Unter laufenden Frachtsätzen sind die von bzw. nach Konkurrenzhäfen von Triest geltenden Sätze zu verstehen. Bei vollen Ladungen der Industriellen muß eine Voranzeige von wenigstens vier Wochen vor dem Ladungstermin an die Frachtzentrale erfolgen. Innerhalb dieser Zeit sind die Reeder verpflichtet, den Dampfer ladebereit beizustellen. Bezüglich der Evidenzhaltung der Dampfer durch die Zentrale decken sich die Vorschläge ungefähr mit denen der Navigazione Libera. Wenn auf eine Anfrage nach Laderaum kein passender Dampfer mit entsprechender Bereitschaft vorhanden ist, soll es dem betreffenden Industriellen gegen Bestätigung der Frachtzentrale freistehen, seinen Tonnagebedarf anderwärts zu decken. Dementsprechend kann auch jeder Reeder von der Zentrale die Einwilligung zur anderweitigen Verfrachtung seines Dampfers verlangen, wenn einem ladebereiten Dampfer keine Ladung seitens der Industriellen angeboten wird. Die Frachtzentrale soll die Frachtraten für die verschiedenen Bestimmungshäfen wöchentlich mit einwöchiger Geltungsdauer feststellen. Bei größeren Schwankungen auf dem Frachtenmarkt ist öfters Notierung vorgesehen. Die Zentrale soll die üblichen Frachtvertragsformulare (Charter parties) für die verschiedenen Häfen sowie die üblichen Zeitcharterformulare (time charter parties) anwenden. Für spezielle Bestimmungshäfen oder bei Transporten, die im Frachtkursblatt der Zentrale nicht berücksichtigt sind, sollen Raten und sonstige Bedingungen von Fall zu Fall festgestellt werden. Das Komitee der Industriellen soll dafür Sorge tragen, daß bei Vorhandensein einer Teilladung die nötige Kompletterung gefunden wird. Sollte eine volle Ladung nicht zusammen- gestellt werden können, so sind die Reeder der freien Schifffahrt nicht gezwungen Teilladungen zu übernehmen. Es sollen weder Privilegien noch Arbeitszonen für einzelne Reeder bestehen, vielmehr müssen diese mit ihren Dampfern die Ladungen so übernehmen, wie sie nach der Reihenfolge vorkommen. Verträge der Industriellen mit Linienreedereien müssen nicht durch die Zentrale gehen, aber sich an die laufenden Raten halten. Falls größere Mengen von Massengütern (wie Getreide, Baumwolle usw.) vorhanden sind, womit mehrere Dampfer beladen werden könnten, so soll die Zentrale die Gesamtladung auf die eingetragenen Dampfer gleichmäßig verteilen. Die an der Frachtzentrale beteiligten Reeder sind verpflichtet, ihre Dampfer den heimischen Linienreedereien zu verchartern. Der Vorstand der Zentrale besteht aus sieben Mitgliedern, die von den Reedern gewählt werden, wobei je 3000 Brutto-Tonnen eine Stimme geben. Die Höchstzahl der Stimmen beträgt 15. Dem Oesterreichischen Lloyd und der Austro-Americana steht es frei, der Frachtzentrale der deutschen Form wie die anderen Reeder beizutreten, unter Eintragung bestimmter Frachtdampfer, mit Ausschluss der Linien-, Passagier- und Auswandererdampfer.

Wie man sieht, ist die Organisation, welche dieses dritte Projekt vorschlägt, am lockersten. Auch macht dieses Projekt den Eindruck, daß seine Verfasser die Einzelfragen, die sich aus der Organisierung der Schifffahrt ergeben, doch nicht in ihre Konsequenzen so weit verfolgt haben, wie die der beiden ersten Projekte.

Die Regierung scheint einer strafferen Zentralisierung eher zuzuneigen, verschließt sich aber nicht den Bedenken, welche die freie Schifffahrt gegen die Konkurrenz der großen Linienreedereien hegt. In welcher Form daher schließlich die Frage gelöst wird, steht derzeit noch nicht fest. In den Verhandlungen soll versucht werden, zwischen den widerstreitenden Interessen der einzelnen Reedergruppen, den Interessen der Industrie und der Regierung ein vernünftiges Kompromiß zu finden.

Die Wasserstraßenpolitik nach dem Kriege.

Von einem hervorragenden Sachkenner erhalten wir folgende Darlegungen:

Das Interesse für den Ausbau eines deutschen Wasserstraßennetzes ist seit Jahrzehnten immer stärker hervorgetreten, nicht nur in weiten, immer größer werdenden Kreisen unserer Bevölkerung, sondern auch bei den deutschen Fürsten, deren persönliches Eintreten für die Sache — es sei nur an die Träger der preussischen, der bayrischen, sachsenburgischen und sachsenburgischen Kronen erinnert — sehr zur bisherigen Entwicklung beigetragen hat. Die Entwicklung hat während des Krieges nicht stillgestanden; sie erhielt im Gegenteil aus den Kriegereignissen neue Antriebe und nahm deshalb an Stärke noch zu. Ueberall sieht man die Vertreter und Bevollmächtigte der zahlreichen einzelnen Wasserstraßenpläne mit erhöhtem Eifer für diese Projekte eintreten, wobei die Erfahrungen des Krieges zur Verstärkung der Gründe für die Verbesserung und Vervollständigung unseres Wasserstraßennetzes verwertet werden. Im Osten soll nicht nur die Anziehungskraft unserer Seestädte auf das bisher russische Hinterland durch den Ausbau der Weichsel und des Njemen verstärkt, sondern auch der Verkehr der Ostmarken mit den westlicheren preussischen Provinzen durch Kanalbauten erleichtert werden. Man verlangt den sogenannten Ostkanal von der Weichsel nach den masurenischen Seen und außerdem eine Kanalverbindung von der mittleren Oder in nordöstlicher Richtung durch die Provinz Posen nach der Weichsel bei Bromberg, die der Eisenbahn für die Kohlenversorgung von Ost- und Westpreußen, wo im Frieden viel englische Kohle verbraucht wurde, eine wirksame Entlastung bringen soll. Die Fortsetzung des Rhein-Weiser-Kanals von Hannover zur Elbe wird aus wirtschaftlichen und militärischen Gründen — die letzteren werden hauptsächlich in dem Bedürfnisse der Eisenbahn nach Entlastung bei Heeresbedarfsleistungen erblickt — dringend verlangt. Die kriegerischen Ereignisse auf dem Balkan und die bewährte Waffenbrüderschaft mit Oesterreich-Ungarn, Bulgarien und der Türkei, haben das Verlangen nach dem Ausbau der Donau zu einer leistungsfähigen Wasserstraße und nach der Herstellung eines Großschiffahrtsweges vom Rhein zur Donau noch stärker als früher hervortreten lassen und den Wettstreit über die verschiedenen hierfür möglichen Verbindungslinien neu belebt. Daneben geht das eifrige Streben nach dem Ausbau unserer Ströme, deren Leistungsfähigkeit für die Zukunft unserer Seehäfen und ihres Handels nach dem Kriege eine erhöhte Bedeutung haben wird.

Der Umstand, daß die Wasserstraßen in diesem Kriege verhältnismäßig wenig geleistet haben, wird hauptsächlich durch das Fehlen einer westöstlichen Verbindung und einer zweckmäßigen Organisation der Binnenschiffahrt erklärt. Dem ersteren Mangel, dem bei der überwiegend westöstlichen Richtung unserer Aufmarschlinien eine große Bedeutung beigemessen wird, soll gerade durch Schließung der vorhandenen Lücken abgeholfen werden; die fehlenden Stücke sind in erster Linie der Weser-Elbe-Kanal und in zweiter der Ostkanal.

Im übrigen befindet sich die außerordentlich große Zahl der einzelnen Wasserstraßenpläne in sehr verschiedenen Stadien der technischen und geschäftlichen Vorbereitung. Für viele sind staatliche Projekte oder Vorprojekte aufgestellt, für andere haben Vereine oder sonstige Korporationen technische Unterlagen von verschiedenem Werte ausarbeiten lassen, während für eine dritte Gruppe nur allgemeine Untersuchungen oder Verhandlungen vorliegen. Im ganzen handelt es sich, wenn man nur die einigermaßen vorbereiteten Pläne in Betracht zieht, um Schiffahrtswege von etwa 5000 Kilometer Länge. Darunter befinden sich fast alle natürlichen Wasserstraßen, im Westen insbesondere der Rhein bis zum Bodensee aufwärts, der Neckar, der Main bis Bamberg, die Saale bis Wehlau oder Gießen, die Mosel bis Metz und die Ruhr, ferner weiter östlich die Weser mit Berra, Elbe und Saale, Pregel, während von künstlichen Wasserstraßen außer den schon besonders genannten noch der Rhein-Schelde-Kanal, der Rhein-Nordsee-Kanal nach Emden nebst Küsten-Kanal zur Unterweser, Elbe und Trave, der Kanal von der Berra zum Main, von Weipzig zur Saale, von Weipzig über Torgau nach Berlin, und von der oberen Oder nach der Donau bei Wien zu erwähnen sind. Die Baukosten wird man auf nicht viel weniger als drei Milliarden Mark schätzen müssen, und zwar ohne die Kosten der Häfen, die natürlich in großer Zahl an den neuen Wasserstraßen hergestellt werden müßten. Zu den Zinsen des Baukapitals kämen dann noch die laufenden Unterhaltskosten für Betrieb und Unterhaltung.

Wenn mitten in dem gegenwärtigen schweren Daseinskampfe Pläne und Bestrebungen von solcher wirtschaftlich-finanzieller Tragweite große Kreise unseres Volkes so stark und ernsthaft beschäftigen, so ist das ein außerordentlich sicheres Anzeichen nicht nur für die Stärke des Siegeswillens und der Siegeszuversicht in Deutschland, sondern auch für die Unererschütterlichkeit des Vertrauens auf die Nachhaltigkeit unserer wirtschaftlichen Kraft und die Leistungsfähigkeit unserer Staatsfinanzen. Es ist, namentlich auch vom Standpunkt ausländischer Beurteiler gesehen, ein zuverlässiger Prüfstein für das Vorhandensein jener Auffassungen oder Stimmungen. Denn nur im Falle eines Sieges könnten doch so gewaltige Bauprogramme weiterverfolgt werden. Nur ein wirtschaftlich blühendes Land kann eine so großartige Erweiterung seines Verkehrsapparates gebrauchen; nur ein reiches Volk kann sie bezahlen.

Aber auch im günstigsten Falle, nach siegreicher Beendi-

gung dieses Krieges, könnte doch eine solche Fülle von Wasserstraßenbauten nicht alsbald gleichzeitig in Angriff genommen werden, weil nicht nur die Geldbeschaffung, sondern auch die Bereitstellung der Menschenträfte und Baustoffe auf unüberwindliche Schwierigkeiten stoßen würden. Auch wenn nach dem Kriege in unserer Volkswirtschaft die Werte vorhanden und verfügbar sind, die ihr entnommen werden müssen um in Kanalöffnungen, Schleusen, Hebewerke, Häfen, Talsperrn, Dämmen und anderen Schiffahrtsanlagen umgesezt zu werden und in dieser neuen Erscheinungsform neuen, die Anwendung überragenden Nutzen, also Reingewinn in ökonomischen Sinne, zu bringen, so stößt dieser Konvertierungsprozeß doch auf gewisse äußere — sagen wir: mechanische — Widerstände, auf Reibungswiderstände, die naturgemäß um so stärker hervortreten, je größer die Zahl der gleichzeitig in Angriff genommenen Unternehmungen sein sollte. Um nur eines dieser Widerstandsmomente zu erwähnen: Keiner jener großen Verkehrspläne ist möglich, ohne Beanspruchung des Anleihemarktes, der nach dem Kriege ohnehin sehr stark belastet sein, also im allgemein wirtschaftlichen und finanziellen Interesse jeder zulässigen Schonung bedürfen wird. Seine Nichtschonung würde überdies zu einer weiteren Steigerung der Zinsrate, also zu einer entsprechenden Verteuerung der Strom- und Kanalbauten und — insoweit deren Kosten vom Verkehr wiederaufgebracht werden müssen — zu einer Minderung des wirtschaftlichen Nutzens der einzelnen Verkehrsmeliorationen führen. Die Mehrbelastung der Staatsklassen und der Steuerzahler durch den Zinsendienst kann nicht ohne weiteres als ausgeglichen und ausgeglichen durch die volkswirtschaftlichen Vorteile der Wasserstraßen angesehen werden. Denn es ist keineswegs sicher, daß die Transformation eines Teiles dieser Vorteile in gesteigerte Staatseinnahmen durch das Medium einer scharfsinnig erdachten und geschickt gehandhabten Steuerreform gelingen wird. Das System kommunizierender Röhren zwischen Volkswohlstand und Staatsfinanzen ist hierfür doch zu wenig durchsichtig.

Es wird also notwendig werden, eine sehr sorgfältige Auswahl unter den vorliegenden Plänen zu treffen, die in absehbarer Zeit baubar sind von den weniger aussichtsreichen zu sondern und die ersteren einerseits nach dem Grade ihrer Dringlichkeit, andererseits nach den für ihre Finanzierung bestehenden praktischen Möglichkeiten zu ordnen. Damit braucht über die zweite Gruppe der Stab nicht gebrochen zu werden; mit dem Worte „niemals“ muß in der Verkehrspolitik ebenso sparsam umgegangen werden wie in der Politik überhaupt.

In der Reihenfolge der Dringlichkeit und auch der Ausführbarkeit wird man im allgemeinen — wenn auch nicht ausnahmslos — denjenigen Plänen einen gewissen Vorrang einzuräumen geneigt sein, die sich auf den Ausbau der natürlichen Wasserstraßen beziehen. Sie haben den Vorrang verhältnismäßiger Billigkeit — insbesondere infolge des Wegfalls der hohen Grunderwerbs- und Durchschneidungskosten — und der unüberwundenen Nützlichkeit nicht nur für die Schiffahrt, sondern immer oder doch in der Regel auch für Vorflut, also Landwirtschaft, und für Industrie. Diese Vorteile, die den Kanalbauten nicht oder doch nur in viel geringerem Maße zur Seite stehen, haben auch in den langdauernden Kämpfen um die Wasserstraßenpolitik die Erscheinung gezeitigt, daß der Ausbau der Ströme keine gänzlich gegnerische Stimmung gefunden hat; sie richtete sich nur gegen den Kanalbau.

Die relative Billigkeit der Strombauten und die Vielseitigkeit der erreichbaren Wirtschaftsvorteile wird im allgemeinen auch die Finanzierung erleichtern, die bei der hoch gespannten Finanzlage nach dem Kriege ohne Heranziehung der Nachbeteiligigten — insbesondere der Schiffahrtstreibenden in Gestalt von Schiffahrtsabgaben — nicht möglich sein wird. Andererseits werden diese Schiffahrtspläne an Durchführbarkeit, an Greifbarkeit und an Aussicht auf baldige Verwirklichung in dem Maße gewinnen, als die autonome Finanzierung durch die Beteiligten sich ermöglichen läßt, und je geringer die Zuschüsse aus allgemeinen, durch die Steuerzahler aufzubringenden Mitteln bemessen werden können. Es liegt hierin ein, für die Zukunft vielleicht folgenreiches und fruchtbringendes Moment der Dezentralisation und Autonomie. Denn das ungestüme und überaus stark verallgemeinerte Streben nach neuen Wasserstraßen gibt diesem Zweifel Raum, ob nicht in den beteiligten Kreisen sich vielfach das Bewußtsein dafür etwas abgeschwächt hat, daß in derartigen Dingen das angemessene Verhältnis zwischen Mittel und Zweck vor allem gewahrt sein muß. Die Wasserstraßen an sich sind natürlich nicht — wie es zuweilen fast den Anschein haben könnte — Zweck, sondern nur Mittel. Zweck ist die Ermäßigung der Transportkosten, also der Frachten. Es kann sich nur darum handeln, mit welchen Mitteln und auf welchem Wege dieser Zweck am besten zu erreichen ist. Wenn billige Frachten auf einer neu zu bauenden Wasserstraße nur dadurch zu erreichen sind, daß man die Kapitalverzinsung nebst Tilgung und Unterhaltungsaufwand den Transportinteressenten abbürdet und den Steuerzahlern aufbürdet, so muß eine vergleichende Berechnung darüber angestellt werden, ob der Zweck der Frachtenverbilligung nicht mit geringeren Kosten, d. h. mit einem kleineren Aufwande an volkswirtschaftlichen und finanziellen Mitteln durch eine anderweitige Gestaltung der Eisenbahntarife erreicht werden kann. Selbst wenn das aus der Verminderung der Eisenbahneinnahmen sich ergebende in einer entsprechenden Mehrbeanspruchung der Steuerzahlung sich ausdrückende Opfer ebenso hoch sein sollte, wie die aus dem Wasserstraßenbau resultierende Jahresbelastung des Staatshaushalts, so würde immer noch zu beachten sein, daß im ersteren Falle eine Erhöhung der Staatsschuld und eine — gerade nach dem Kriege sehr unerwünschte — Neubelastung des Anleihemarktes vermieden werden könnte. Die

Wien nach dem Kriege.

Von Ingenieur Heinrich Goldemund,
Baudirektor der Stadt Wien.

Mitteleuropa, von der Ostsee und Nordsee bis zum Ägäischen und Schwarzen Meer im Kriege vereint, wird auch im Frieden durch das vergossene Blut politisch und wirtschaftlich zusammengefügt bleiben. Ein reger Wechselverkehr zwischen Nord und Süd wird sich innerhalb dieses neuen Wirtschaftsgebietes ergeben, und die in seiner Mitte, an einer der größten Wasserstraßen Europas gelegene Stadt Wien, in der die großen Hauptbahnlinien aus dem Westen und Nordwesten Deutschlands und aus den Ostländern zusammentreffen, kann und soll ein Hauptstützpunkt des mitteleuropäischen Handels werden. Die ideellen Berührungspunkte der Völkerverbindungen Mitteleuropas, die der Krieg geschaffen hat, der daraus folgende Drang der gebildeten Berufsstände, einander besser kennen zu lernen und die Hauptkulturstätten der befreundeten Völker zu besuchen, werden auch eine wesentliche Steigerung des Personenverkehrs herbeiführen. Unsere deutschen Brüder, die in ihrem Streben nach Länder- und Völkerkenntnis so gern reisen, werden sich auf Wien besinnen und die alte Kaiserstadt weit häufiger als bisher besuchen.

Die Stadt Wien war in den letzten Jahrzehnten mit der dringend nötig gewordenen Ausgestaltung ihrer technischen Werke und ihrer wirtschaftlichen und sozialen Wohlfahrtseinrichtungen — Wasserleitung, Gas- und Elektrizitätswerke, Krankenhäuser und Versorgungshäuser, Lagerhäuser u. dgl. — voll auf Anspruch genommen und hat vielleicht aus diesem Grunde für die großzügige Schaffung von Werken, die bestimmt sind, die Schönheit der Stadt zu mehren und ihre vorhandenen Reize in das rechte Licht zu setzen, nicht die hinreichende Mühe gefunden. Nunmehr, da die wichtigsten wirtschaftlichen und sozialen Schöpfungen, soweit die Stadtverwaltung in Betracht kommt, neu ins Leben gerufen und entsprechend ausgebaut worden sind, wird wohl auch an die andern Schöpfungen gedacht werden können. In dieser Beziehung sei vor allem auf die Erschließung des Wald- und Wiesengürtels hingewiesen, die bisher nur zum geringen Teil, zum Beispiel im Gebiet des Kobenzl, dieser landschaftlichen Perle des Wiener Waldes, durchgeführt worden ist. Erst durch die Schaffung der 29 Kilometer langen Höhen- und Aussichtstrasse werden die Reize der Wiener Landschaft voll zur Geltung kommen und auch für die Fremden, die sich nicht auf schmalen Steigen mühsam durch unser herrliches Wald- und Wiesenland durchpirschen wollen, sichtbar werden. Groß war die schöpferische Tat des Bürgermeisters Dr. Lueger, auf dessen Antrag der Gemeinderat der Stadt Wien am 24. Mai 1905 den Wald- und Wiesengürtel und die Höhenstraße beschlossen hat, ebenso groß wird aber die Tat jenes Bürgermeisters und jener Gemeindevertretung sein, die diesen Plan im großen Umfang in die Wirklichkeit umsetzen.

Weitere große, noch ihrer Lösung harrende Aufgaben, für welche die geldwirtschaftlichen Grundlagen durch die Einstellung eines Vertrages von mehreren Millionen Kronen in das Investitionsanlehen vom Jahre 1914 geschaffen wurden, sind der wirksame Schutz der historisch und künstlerisch wertvollsten Teile der Altstadt, um diese unerfesslichen Idealwerte für die Stadt zu erhalten, und die tatkräftige Förderung der Kunst und des Kunstgewerbes unsrer Zeit. In erster Hinsicht

sind wichtige Vorarbeiten vollendet, während das letztere Ziel wohl am besten durch die Errichtung eines großen Ausstellungsbaues erreicht werden wird, in dem so wie im Münchner Glaspalast ständige Ausstellungen der großen Kunst, des Kunstgewerbes und auch einzelner Industriezweige ausreichenden Platz finden.

Aber auch die Staatsverwaltung hätte durch Entfaltung einer erhöhten Bautätigkeit zur Verschönerung und Förderung des Verkehrs und des Handels der Reichshaupt- und Residenzstadt ihren gebührenden Teil beizutragen. Die in diesem Weltkriege so kraftvoll betonte Liebe zu unserm alten Oesterreich sollte seinen sichtbaren Ausdruck in einem mächtigen Erinnerungsbau finden. Wäre da nicht die so lange ins Stocken geratene Fertigstellung des Ausbaues der Wiener Hofburg mit Eingliederung einer würdigen und großen Heeres- und Ruhmeshalle die richtige und zeitgemäße Lösung? Ferner sei auf die Notwendigkeit der Erbauung einer neuen Staatsgalerie hingewiesen, für die doch wohl endlich ein Bauplatz und das Baugeld bereitgestellt werden müssen. Der großstädtischen Ausgestaltung des Wiener Bahnhofs und der Lösung der Donauhafenfrage in Verbindung mit dem Hochwasserschutz, der Erbauung neuer Strombrücken und dem Donau-Oberkanal muß endlich seitens der Staatsverwaltung im Einvernehmen mit dem Lande und der Gemeinde näher getreten werden.

Unsre Bahn- und Bahnhofsfraße muß gelöst werden. Der Zustand der Zersplitterung im Bahnhofs- und in den Bahnhofsvorhöfen von Wien kann nicht länger aufrechterhalten bleiben. Der Uebelstand, daß die sieben in Wien einmündenden Bahnlinien, obwohl fünf davon dem Staate gehören, nicht so in Verbindung stehen, daß das ganze Netz einheitlich zusammenarbeiten kann, fordert dringend nach endlicher Abhilfe. Die auf Antrag der Gemeinde Wien geschaffene Wiener Bahnhofskommission hat in dieser Richtung weitreichende Entwürfe ausgearbeitet. Ein Teil ist während des Krieges zur Ausführung gekommen; wenn aber mit der Durchführung der übrigen Vorschläge nicht bald begonnen wird, werden sie unausführbar bleiben, weil bei weiterem Zögern die Grunderwerbungs-kosten ins Ungemessene steigen werden. Der nördliche Personenbahnhof, in dem der Verkehr der Franz-Josefs-Bahn, der Nordwestbahn und zum Teil auch der der Nordbahn vereinigt werden kann, sollte nach dem großzügigen Umbau des Westbahnhofes sofort ausgeführt werden. Durch die Auflassung alter Bahnhöfe und Bahnhofsteile wird in bereits dicht bebauten Stadtteilen ausgedehntes neues Bauland gewonnen und die in Wien ohnehin kleine Zahl von fertigen, sofort zur Behausung geeigneten Baustellen für Mittelstandswohnhäuser endlich vermehrt werden. Ein südlicher Hauptbahnhof, welcher die Südbahn, die Ostbahn und die Aspangbahn zusammenschließen soll, möge bald in der Ausführung folgen. Das freiwerdende Gelände des Aspangbahnhofes könnte zweckmäßig zur Errichtung eines modernen Hauptzollamtes verwendet werden, während an der Stelle des heutigen Hauptzollamtes für ein neues, allen Anforderungen entsprechendes Hauptpostamt ausreichend Raum vorhanden wäre. Dem alten Hauptpostamt, welches vollständig unzulänglich ist und auch der Durchführung des Fleischmarktes bis zum Ring im Wege steht, wird wohl keine Träne nachgeweiht werden.

Aber auch die Lösung der Donauhafenfrage in Verbindung mit dem Donau-

Oberkanal und dem Hochwasserschutz verträgt keinen Aufschub mehr, da alle Ländereplätze vergeben und benützt sind und daher für neue Speicheranlagen kein Platz mehr vorhanden ist. Ein großzügig entworfener Hafen ist daher unbedingt notwendig und seine Anlage durch Ausnützung des alten Donarbetes ohne übermäßigen Aufwand an Geld möglich. Durch einen solchen Hafen mit Verbindungskanälen zur Donau und Bahnanschlüssen nach allen Richtungen wird erst die Grundlage für das Gedeihen des geplanten Industriegebietes im 21. Bezirk geschaffen. Nach der Fertigstellung des Umbaues der Kaiser Franz-Josefs-Brücke, deren halbseitige Eröffnung für den Verkehr im September dieses Jahres in Aussicht steht, wird, um den Anschluß des 21. Bezirkes an den Westen unsrer Stadt zu verbessern, an den Umbau der Kronprinz-Rudolf-Brücke geschritten werden müssen. Ferner werden die Entwürfe für Stromüberbrückungen im Zuge der Innstraße, dann nächst der Einmündung der Ausstellungsstraße in die Engertstraße und nächst der Donau-Brücke der Ostbahn ausgearbeitet und deren rechtzeitige Ausführung sicherzustellen sein. Die letztere Brücke wird nicht nur das Industriegebiet bei Stadlau und Aspern dem Stadtkern näher bringen, sondern auch ermöglichen, daß der Wiener Bevölkerung außer dem herrlichen Prater die viel größere und landschaftlich so schöne Lobau erschlossen wird. Notwendige Arbeiten gäbe es somit genug.

An die obersten Staatsbehörden tritt jetzt die unaufschiebbare Pflicht heran, für die Entwicklung der im Frieden wie im Kriege stets gleich opferfreudigen Reichshaupt- und Residenzstadt endlich das zu tun, was schon längst hätte geschehen müssen und in andern Staaten auch geschehen wäre. Wenn der jetzige große Zeitpunkt nicht entsprechend ausgenützt wird und statt rascher Entschlüsse sich wieder ängstliches Zögern und Zaudern breit macht, dann wird Wien von andern Städten überflügelt und zum Schaden der ganzen Reichshälfte um die Entwicklung zu einem Hauptstapelplatz des mitteleuropäischen Handels gebracht werden, trotzdem es hierfür durch seine geographische Lage, die günstigen örtlichen Verhältnisse und die historischen Ereignisse bestimmt erscheint.

Der Verkehr als Hilfsmittel

Lager mit den Rohstoffen füllen müssen, die wir aus der Fremde beziehen. Die Reisen, die aus Geschäfts-, Familien- oder Gesundheitsrücksichten längst notwendig und durch den Krieg verhindert waren, werden wahre Riesenschiffen über die Meere und Länder tragen. Der Verkehr wird so zunächst mit Zinsen und Zinseszinsen abtragen, was er dem Wirtschaftsleben schuldig geworden ist.

Über wird diese Hochflut lang anhalten? Wird ihr nicht bald eine langwährende Ebbe folgen?

Auf diese Fragen werden die der Verkehrsförderung wie den Handelsinteressen dienenden Körperschaften Antwort zu erteilen, diese Gefahr werden sie aus dem Wege zu räumen haben; diese Körperschaften, die künftig einträchtiger als bisher zusammenzuwirken be-rufen sein werden.

Die Lebensart vom wirtschaftlichen Krieg, der dem militärischen folgen soll, wird eine englische Lebensart bleiben. Sattsam durch England genarrt, werden die ihm jetzt noch verbündeten Staaten diesem Mattenfänger künftig nicht mehr so leicht folgen. Die Russen werden nicht dauernd auf großen Umwegen teurer und schlechter beziehen, was sie an ihrer Grenze gut und billig haben können; ebensowenig werden sie auf die guten Abnehmer ihrer Getreideüberschüsse verzichten können. Die Italiener würden Selbstmord begehen und sich selbst zum Hungertod verdammen, wenn sie sich in Aus- und Einfuhr des Verkehrs mit Deutschland und Oesterreich-Ungarn berauben wollten. Aus reiner Järlichkeit für Deutschland und Oesterreich haben unsre Feinde von heute auch früher nicht von uns gekauft, denn auch früher sind sie unsre Freunde nicht gewesen. Sie werden zurückkehren, wenn erst der Kriegsrausch dem Kriegslagenjammer gewichen sein wird. Sie werden die gewinnreichen alten Geschäftsbeziehungen wieder anknüpfen, denn in Geldsachen hört nicht nur die Gemütlichkeit auf, wie der alte Hausmann sagte, sondern auch die Ungemütlichkeit. Werden uns so die alten Verkehrs- und Handelsbeziehungen keineswegs dauernd verloren sein, so wird uns der Krieg wertvolle neue als bleibenden Besitz einbringen.

Die Annäherung zwischen West und Ost verspricht ein neues, ertragreiches Feld des Verkehrs. Der wirtschaftliche Aufschwung, der in Bulgarien mit dem politischen Hand in Hand gehen wird, muß vielfache neue Bedürfnisse wecken — es ist eine alte Erfahrung,

daß Steigerung von Wohlstand und Kultur eine Steigerung der Bedürfnisse im Gefolge hat, die aber zu befriedigen wird Deutschland und Oesterreich-Ungarn berufen sein. Der reiche Orient, die verwöhnte Türkei, wird auch nach dem Kriege gar mancherlei in gewohnter Weise aus Frankreich beziehen — auch zu unsern Ungunsten wird sich das Gesetz geltend machen, daß der Handel nicht von Gefühlen regiert wird. Aber es wird Sache unsrer Betriebsamkeit und Geschicklichkeit sein, den Markt im Orient nach dem Kriege zu gewinnen und stetig zu erweitern.

Betriebsamkeit und Geschicklichkeit, das sind die zwei Hauptforderungen; das ist das Rezept zur Gesundung unsres, durch den langen Krieg geschwächten Wirtschaftskörpers. Und die Apotheken, die uns nach diesem Rezept Genesung, Kräftigung bringen sollen, das sind die Verkehrseinrichtungen, die Verkehrsverbände.

Die neue Zeit erfordert neue Verbesserungsmethoden für den Verkehr. Mit dem alten Schema der matten Landschafts- und Städtephotographien geht es nicht mehr. Die Natur und die Architektur — des lieben Herrgotts Schaulenkenster in der Landschaft und die Schöpfungen unsrer Baukunst in den Straßen — in allen Ehren. Sie sollen auch künftig ihre Anziehung üben. Aber neben dem Reise-genuß und noch vor dem Reisetage wird künftig der Reisetage eine Hauptrolle spielen. Zunächst wollen wir die Reisetage dazu erziehen, daß sie nicht mehr nur die Länder, sondern auch die Völker besuchen, nicht nur die Städte, sondern auch ihre Bewohner. Bisher reiste man durch die Welt, als ob sie nur Berge und Seen, nur Denkmäler und Galerien und nicht auch Menschen hätte, nur eine Vergangenheit und nicht auch eine Gegenwart. Die Verkehrsrisen müssen mehr Gewicht auf die lebendige Bevölkerung als auf die toten Baulichkeiten legen. Man soll nicht Berlin, Wien, Budapest kennen lernen wollen, wenn man zu uns kommt, sondern auch die Berliner, die Wiener, die Budapestler, und das lohnt wahrlich aufs reichste die Mühe. Neben wir immerhin von der Landschaft, aber doch auch von dem, was das Land schafft. Zeigen wir immerhin alle lohnenden Aussichten, aber vergessen wir nicht die lohnendere Aussicht auf vorteilhafte, gewinnbringende Einkäufe. Weisen wir immerhin mit allem berechtigten

Stolze hin auf Seen und Museen, aber vergessen wir nicht, welche wichtige Sehenswürdigkeiten unsre Fabriken, unsre Werkstätten, unsre Gewerbe sind. „Das Volk bei der Arbeit auffuchen“, das war eine Forderung Gustavs Freytags — dessen hundertsten Geburtstag wir in wenig Tagen feiern — an die Dichter. Die gleiche Forderung müssen wir, zu ihrem eigenen und zu unserm Heil, an alle Reisenden stellen: „Das Volk bei der Arbeit auffuchen!“

Der Balkanzug wird nach dem Kriege die wichtigste Handelsstraße für uns bilden, eine Straße, die nicht nur von Luxus-, sondern auch von Güterzügen befahren werden wird. Die vom Balkanzug umschlungenen Hauptstädte Berlin, Wien, Budapest, Sofia, Konstantinopel werden in ständigem und regem Bewohneraustausch stehen. Dafür wird die junge deutsch-österreichisch-ungarische Verkehrsvereinigung, dafür wird der Städtebund, die „Bewebesta“, in emsiger Tätigkeit zu sorgen haben. Wenn wir nun die ersten Lehren der Kriegszeit richtig verstanden und beherzigt haben, wenn wir die alte Nachbarschaft von Verkehr und Handel in eine neue, innigere Verschwieferung wandeln, dann wird der so neugestaltete, den Forderungen der heraufdämmernden großen Epoche angepaßte Verkehr das segensreiche, das unfehlbare Welt-heilmittel werden. J. S a n d a u.

Ein Jubiläumstag des Triester Hafens.

(Originalkorrespondenz des „N. W. Tagblatt“.)
Triest, 1. Juli.

Ein Vierteljahrhundert ist seit der Aufhebung des Triester Freihafens verfloßen. Die trüben Voraussagungen der Triester Handelswelt, die der Handelsstadt den unaussprechlichen Abstieg von der im einstigen Schaffen erlangenen Weltbedeutung als Emporium, als Welthandels- und Seehafen prophezeiten, hat sich nicht erfüllt. Im Gegenteil: Triest ist in den letzten 25 Jahren zu großer Blüte gelangt. Weithin strahlten seine Handelsbeziehungen vor Kriegsausbruch über den ganzen Erdball. Neidvoll blickten die Rivalen, Venedig und Marseille, zur Adriatönigin empor, die sich anschickte, die Königin des Mittelmeeres zu werden.

Heute, am 4. Juli, jährt sich zum 25. Male der Tag, an dem der freie Verkehr zwischen dem Freihafen Triest und dem Zollgebiet eröffnet wurde. Eine Kundmachung der Finanzdirektion Triest vom 3. Juli 1891 enthielt die Mitteilung, daß die zollamtliche Erhebung über den Verbleib der Waren in dem bisherigen Zollauschutz zu Ende geführt sei, daß am 4. Juli die Zollämter an der Grenze des alten Zollgebietes aufgelassen und damit der freie Verkehr sowohl im Territorium des vormaligen Freihafens, als auch zwischen diesem und dem Zollgebiet eröffnet sei. Damit war das in beiden Häusern des Reichsrates votierte Gesetz vom 23. Juni 1891 in Vollzug gesetzt worden, welches in Durchführung des Gesetzes vom 20. April 1889 die näheren Anordnungen betreffend die am 1. Juli 1891 in Kraft erwachsene Einbeziehung des Freihafengebietes von Triest in das österreichisch-ungarische Zollgebiet traf.

Beinahe zwei Jahrhunderte war Triest Freihafen. Karl VI. hatte im Jahre 1719 den Hafen der Stadt Triest zum Freihafen erklärt, um hier dem Handel eine Stätte freiesten Verkehrs zu bereiten. Kaufleute aus fremden Ländern sollten dadurch angezogen werden, sich an unserm Gestade niederzulassen und Handel zu treiben. Förderung des Seehandels und der Seeschifffahrt, die Teilnahme der österreichischen Lande am Welthandel war das Ziel dieser Verfügung. Zur Zeit als Triest Freihafen wurde, war die österreichische Industrie noch in den Kinderschuhen, das starre Prohibitivsystem verhinderte die Einfuhr fremder Fabrikate, so daß Österreich den ganzen inneren Markt für sich hatte und nicht genug Hände, um allen Anfragen zu genügen; zur überseeischen Ausfuhr war noch nicht einmal der erste Keim vorhanden. Von Bergwerksprodukten war auch Blei aus Idria, ferner Schiffbauholz, Vieh und später auch Stahl, die ihren Weg nach Triest nahmen, um von hier ausgeführt zu werden. Die Vermittlerrolle, die Triest durch die Freihafengründung zugewiesen wurde, brachte trotzdem den Handelsplatz rasch zur Blüte. Ohne den Freihafen wäre Triest nie ein Emporium für den Handel geworden. Geht man bis zu Anfang des vorigen Jahrhunderts zurück und betrachtet man die Handelsbewegung Triests zu jener Zeit und bis in die fünfziger Jahre im Vergleich mit den andern Mittelmeerstädten, so ergibt sich Jahr um Jahr die mächtige Wirkung, die seine Freihafenstellung auf seine wirtschaftliche Entwicklung geübt. Zu weiterer Entfaltung fehlte jedoch ein Hauptfaktor: Triest war mit Eisenbahnen sehr stiefmütterlich bedacht worden. Durch die in dieser Richtung begangene Unterlassung wurde der Seehafen dem Inlande nicht näher gerückt. Das inländische Kapital hielt sich von Investitionen fern. Als waderer Pionier und lange Zeit einziger Vertreter unsrer Flagge im Dampferverkehr wirkte der Oesterreichische Lloyd. Nach Eröffnung des Suezkanals im Jahre 1869 kam auch unsere Handelschifffahrt durch Umbildung der Segel- zur Dampferflotte zu lebhafterer Entwicklung und wirkte fördernd.

Es dauerte lange, bis auch die österreichische Industrie durch ihre Ausdehnung gedrängt wurde, den Weltmarkt aufzusuchen. Die österreichische Regierung mußte dann dem Verlangen der Industrie, die bereits in allen Binnenländern die Aufhebung der Freihäfen gefordert hatte, auch in diesem Falle nachgeben, damit die erwünschte innige Verbindung der Interessen der Seestädte mit jener der Industriegebiete in die Wege geleitet werde. Schon lange vorher war die Anfügung des Freigebietes von Syrien und die Verschmelzung des selbständigen Zollgebietes von Dalmatien mit der Monarchie durchgeführt worden. Nun kam die Aufhebung des Triester Freihafens an die Reihe. In Triest wurde von der Regierung eine Enquete einberufen, um zu erfahren, welche Forderungen die Triester Handelswelt für den Fall der Einbeziehung der Hafenstadt in das gemeinfame Zollgebiet aufzu-

stellen hätte (1886). Es wurden Kostenberechnungen für den notwendigen Ausbau des Triester Hafens angestellt und zugleich die Folgen erwogen, welche in fiskalischer Hinsicht aus der Neugestaltung der Dinge für den Hafen erwachsen würden. Für den Hafenausbau waren nach den Plänen des französischen Ingenieurs Talbot 40 Millionen Kronen erforderlich. Sechs Millionen hiervon waren für den Bau der Lagerhäuser bestimmt. Trotz vieler Steuerbegünstigungen, welche die Uebergangszeit den Hausbesitzern erleichtern sollten, herrschte unter diesen anfangs lebhafter Besorgnis; auch dem Triester Handel wurden während des Ueberganges mehrfache Erleichterungen geboten, dem Oesterreichischen Lloyd wurde die Subvention von 2.1 auf 3.4 Millionen Gulden erhöht, für neu entstehende Industrieunternehmungen innerhalb des Triester Gebietes eine vierjährige Steuerfreiheit bewilligt und insbesondere durch die Differentialzölle eine weitgehende Fürsorge bewiesen. Der vorteilhafte Einfluß der Differentialzölle kam besonders dem Kaffeeimport zustatten. Selbst Böhmen, das bis dahin seinen Kaffeebedarf in Hamburg und Bremen deckte, wurde veranlaßt, seinen Kaffee in Triest zu beschaffen.

Der Ausbau des Freihafens am Südbahnhof, die Ausgestaltung des Zollhafens und die gewaltige Anlage des Kaiser Franz Josef-Hafens unter dem Gelände von St. Andrae, die sonstigen Vorkehrungen für den schnellen, klaglosen Umschlagdienst: als die Anlage zahlreicher Ufergeleise, Ladekrane, die Errichtung der vielen Lagerhäuser, machten den Triester Platz zu einem modern ausgestatteten Welthafen. Auch die minder günstige örtliche Lage der Handelsstadt, die der Herstellung zahlreicher Bahnverbindungen mit dem Hinterlande so abträglich gewesen, wurde durch den Ausbau der Südbahn und den Bau der Tauern-Karawankenbahn überwunden. Dadurch zog das Versorgungsgebiet des Triester Platzes einen immer weiteren Kreis und erstreckte sich heute nach Westen bis zur bayerisch-württembergischen Grenze, nach Norden bis zum Main und bis Mittelböhmen. Hand in Hand mit der Förderung des Handels ging die Fürsorge und Unterstützung der Handelsmarine durch Subventionen, Betriebs- und Reisezuschüsse und Bau-Prämien.

Für die Zukunft kann man mit Recht hoffen, daß der reiche Gewinn der Monarchie an Macht und Ansehen sich handelspolitisch in reiche Werte umsetzen wird. Und dies besonders am Balkan. Namentlich in den verbündeten Staaten, der Türkei und Bulgarien, mit denen Triest schon vor Kriegsausbruch in regsten Handelsbeziehungen stand, wird man allen Sympathien begegnen, wenn sich die Monarchie mit besonderem Eifer ihrer friedlichen wirtschaftlichen Durchdringung widmet. Der Ausbau unsrer handelspolitischen Beziehungen zu den Balkanländern und des nahen Ostens, der beim Friedensschluß sicherlich nicht veräußert werden wird, hat für die Monarchie und für Triest als seinen größten Ein- und Ausfuhrhafen ganz besondere Bedeutung. Der Ausblick auf die Zeit des Friedens und die dann neu einsetzende Tätigkeit Triests im Seeverkehr kann nur von Zuversicht erfüllt sein. Neue Möglichkeiten erfolgreicher und fruchtbringender Arbeit winken.

Budapest als Knotenpunkt des internationalen Donauhandels.

Von Béla v. Gonda,
Ministerialrat a. D.

Budapest, 7. Juli.

Die Donau war schon in den ältesten Zeiten eine wichtige Wasserstraße für den Handelsverkehr der an seinen Ufern ansässigen Völker. Der Umstand, daß im Mittelalter mehreren Städten von den betreffenden Herrschern das Recht eingeräumt wurde, Waren anzuhalten, beweist deutlich, daß einzelne Städte schon damals bestrebt waren, zu Handelsknotenpunkten zu werden und sich aus dem Donauverkehr gewisse wirtschaftliche Vorteile zu sichern. Infolge ihrer günstigen geographischen Lage war auch Ofen und später auch Pest bemüht, die sich aus dem internationalen Donauverkehr und -handel gleichsam naturgemäß ergebenden Vorteile in je größerem Maße auszunützen, und die Pester Märkte waren schon im achtzehnten Jahrhundert in ganz Europa, insbesondere aber im Orient, beziehungsweise auf dem Balkan durch den sich hier abwickelnden, sehr ausgedehnten internationalen Verkehr berühmt.

Seither haben sich die Zeiten wesentlich geändert. Mit der Erfindung der Eisenbahnen, dem rapiden Ausbau des Eisenbahnnetzes, der fortwährenden Entwicklung, der raschen, bequemen und verlässlichen Abwicklung des Eisenbahnbetriebes und insbesondere mit der neueren politischen und wirtschaftlichen Gestaltung der Donaustaaten hat die Donau allmählich ihre bisherige große internationale Bedeutung eingebüßt und nicht einmal die Entwicklung der Dampfschiffahrt vermochte einen solchen Verkehr auf der Donau zu schaffen, der der den Osten mit dem Westen verbindenden geographischen Lage dieses großen internationalen Stromes würdig wäre. Der heutige Weltkrieg mußte kommen, damit der politische und Wirtschaftsbund der an den Ufern der Donau gelegenen Staaten die eminente wirtschaftliche Bedeutung dieses mächtigen Stromes sozusagen entbede und ihn gleichsam als Hauptlebensader der künftigen Gestaltung Mitteleuropas einfüge. Damit hat die Donau ihre alte wirtschaftliche und politische Bedeutung wiedererlangt und sie bietet gleichzeitig eine auf die ferne Zukunft auswirkende Perspektive für die Ausgestaltung des sich auf der Donau mit der Zeit entwickelnden großen internationalen Handelsverkehrs. Zur Leitung dieses Weltverkehrs, zur Abwicklung des Donauhandels, zur Schaffung eines größer angelegten internationalen Knotenpunktes kann vermöge seiner natürlichen Lage, seiner entwickelten Wirtschaftsverhältnisse in erster Reihenfolge nur Budapest berufen sein.

An dem den Westen mit dem Osten verbindenden mächtigen Donaustrom liegt westlich in einer Entfernung von 745 Kilometern von hier im Herzen Mitteleuropas Regensburg, die gegenwärtig obere Endstation dieser großen internationalen Wasserstraße; in einer Entfernung von 592 Kilometern Passau, die Umschlagsstation im Verkehr mit Süddeutschland; in einer Entfernung von 291 Kilometern Wien, der Knotenpunkt des Handels mit Oesterreich und in Zukunft wohl auch der österreichischen Wasserstraßen. Gegen Süden liegt ebenfalls an der Donau in einer Entfernung von 504 Kilometern Belgrad. Gegen Südosten, 748 Kilometer entfernt, Turn-Severin, einer der bedeutendsten Verkehrspunkte Rumäniens; in einer Entfernung von 1520 Kilometern liegt Galatz, die Fluß- und Seehafenstation Rumäniens von großer internationaler Bedeutung; 1687 Kilometer entfernt aber liegt die Sulinaer Mündung der Donau, so daß Budapest zwischen Regensburg und Turn-Severin gerade in der Mitte, zwischen Regensburg und Galatz aber — in welcher letzterem Hafen die Umladung zur See erfolgt — im oberen Drittel der Donau gelegen ist.

Budapest ist vermöge seiner günstigen Lage sozusagen von Natur aus dazu berufen, als Mittelpunkt des internationalen Verkehrs und Handels von West nach Ost und von Ost nach West zu dienen. Erhöht wird diese günstige Lage noch durch den Umstand, daß die Hauptlinien der ungarländischen Eisenbahnen hier zusammenlaufen, wo die den Westen mit dem Osten, den Norden mit dem Süden verbindenden Eisenbahnlinien durchlaufen, so daß Budapest einen natürlichen Knotenpunkt nicht nur des Wasser-, sondern auch des Eisenbahnverkehrs bildet. Werfen wir nur einen flüchtigen Blick auf die Landkarte, so springt diese empirische Lage Budapests sofort in die Augen und man überzeugt sich davon, daß die ungarische Hauptstadt eigentlich der geographische Schwerpunkt nicht nur Ungarns, sondern ganz Osteuropas ist. Es bedarf daher bloß der Ausnützung der günstigen Lage, einer entsprechenden Geltendmachung der von der Natur gebotenen Vorteile, um Budapest zu einem mächtigen internationalen Knotenpunkt zu entwickeln.

Diese große kommerzielle Bedeutung Budapests wurde bereits zu Beginn des vorigen Jahrhunderts erkannt und unter anderen in einem sehr interessanten Werke Dr. August Wersaks behandelt*), der sich hierüber folgendermaßen äußerte: „Es gibt, mit Ausnahme der Küstenstädte, nur wenig Städte, die von Natur aus so sehr zum Betreiben aller Zweige des Handels geeignet wären wie Pest, dessen Lage direkt dazu geschaffen scheint, ein Sammelmarkt aller Waren zu werden, die aus dem Deutschen Reiche nach der Türkei und auch jener, die aus dem Osmanenreich nach den Erbländern und

Deutschland befördert werden, so daß es als die Warenkammer sowohl dieser als jener Länder erscheint. Pest ist schon jetzt eine der wesentlichsten Handelsstädte Europas; wird aber einmal die Schifffahrt an der Donau bis zum Schwarzen Meere, ja sogar über dieses hinaus geregelt werden, so muß aus Pest eine der blühendsten Handelsstädte werden. Wird man ihm hierzu auch noch die Begünstigung des Einlagerungsrechtes erteilen, so werden sich hier Lager von allerlei Waren bilden, die die Bevölkerung des Landes und der Monarchie, wie auch Deutsche und Musulmanen aufstapeln werden. Es werden sich hier Fremde mit bedeutendem Kapital ansiedeln, und die Stadt, die in ihrer Ausdehnung und Schönheit seit einigen Jahren auch ansonsten gewachsen ist, wird sich innerhalb kurzer Zeit zu einer der blühendsten und reichsten Städte Europas emporheben.“

Es ist zweifellos, daß sich Budapest seither in riesigen Dimensionen entwickelt hat. Zu einem Knotenpunkte des Handels von Ost und West, zu dem es vermöge der günstigen natürlichen Lage prädestiniert scheint, ist es jedoch nicht geworden, obwohl wir seitdem sehr viel geleistet und auch die übrigen Uferstaaten zur Verbesserung der Schifffahrt des Donaustromes, zur je höheren Nutzbarmachung der Donau für den internationalen Verkehr viel getan haben. Ich will diesbezüglich nur auf die Regulierungsarbeiten auf dem bairischen und österreichischen Donauabschnitt hinweisen, die mit sehr schönem Erfolge durchgeführt wurden; weiter auf die großzügige Regulierung des ungarischen Donauabschnittes, die seit Jahrzehnten im Gange und berufen ist, die Schifffahrt nach dem Westen zu erleichtern; ferner auf die im Interesse der Schiffbarmachung des Eisernen Tores an der unteren Donau und der übrigen dortigen Sperren vollführten großzügigen Regulierungsarbeiten von internationaler Wichtigkeit, sowie auf die von der europäischen Donaukommission und Rumänien auf der unteren Donau mit riesigen Kosten und zielbewußt durchgeführten Regulierungswerke, welche die ungehinderte Schifffahrt für die Verbindung mit dem Schwarzen Meere gesichert haben. Durch all diese Arbeiten wurde nicht bloß der Donaustrom für den internationalen Schifffahrtverkehr geeigneter gestaltet, sondern es hat sich dadurch auch die Verkehrsbedeutung Budapests wesentlich erhöht. Die hieraus sich ergebenden Vorteile konnten aber im Handelsverkehr unserer Hauptstadt bisher nicht zur Geltung gelangen.

Wir dürfen nämlich nicht außer acht lassen, daß die emporiale Lage Budapests allein noch nicht hinreicht, damit sich hier sozusagen von selbst ein großangelegter Handel entwickle; wir haben die Hauptstadt durch ihre natürliche Lage berufen ist. Sehen wir doch, daß die schon im Jahre 1820 als berechtigt erschienenen Hoffnungen des Autors des oben zitierten Buches hinsichtlich des Handels sich nicht erfüllt haben, und zwar aus dem Grunde nicht, weil wir hier bisher all jene Institutionen nicht geschaffen haben, die berufen wären, zu ermöglichen, daß sich in Budapest ein großzügiger internationaler Handel entwickle; wir haben die großangelegte, zielbewußte Arbeit unserer westlichen Nachbarn nach dieser Richtung nicht einmal bemerkt, oder wir haben sie, wenn sie uns auch auffiel, weder gewürdigt, noch nachgeahmt. Damit Budapest zu einem wirklich großen internationalen Handelsknotenpunkt werde, ist es unumgänglich notwendig, daß zur Abwicklung des Warenumsatzes sowohl im Eisenbahn- als auch im Wasserverkehr — außer der zwischen diesen erwünschten Verbindung — Einrichtungen zum raschen und wohlfeilen Ein-, Aus- und Umladen, zur entsprechenden Einlagerung und Manipulierung und als Ergänzung dieser Einrichtungen all jene Institutionen zur Verfügung stehen, die die Grundbedingungen der Schaffung, des Bestehens und der gesunden Entwicklung eines den Ansprüchen des heutigen Weltverkehrs genügenden internationalen Großhandels bilden.

All diese Erfordernisse können nur im Rahmen eines entsprechenden, großangelegten Handelshafens verwirklicht werden, der in das Eisenbahnnetz organisch eingegliedert wird und, mit den zur raschen, wohlfeilen und bequemen Abwicklung des Verkehrs nötigen Einrichtungen ausgerüstet, dem Zwischenhandel solche Vorteile zu bieten vermag, daß er es im eigenen Interesse liegend erachte, den heimischen und ausländischen Verkehr hier zu zentralisieren. Dies ist insbesondere in betreff der Massengüter wichtig, die der Kaufmann, falls er sie stets rasch und wohlfeil ausladen und einlagern kann, ohne Störung in Verkehr setzen und dadurch die erhaltenen Aufträge genau erfüllen könnte. Nebst der Wohlfeilheit der Einlagerung müßte auch jede Manipulation der Waren mittels Maschinen rasch und billig erfolgen können, wodurch der Budapester Handel infolge der sich ergebenden wesentlichen Verminderung der lokalen Marktpreise jährlich Millionen ersparen könnte und wodurch er so große Mengen von Massengütern aufzustapeln in stande wäre, daß bei der heutigen Entwicklung des Welthandels der Budapester Platz auf die Preisgestaltung Einfluß üben könnte. Ueberdies würde der mit dem Handelshafen in organischer Verbindung zu errichtende Industriehafen eine günstige Gelegenheit zur Gründung von Rohprodukte aufarbeitenden Fabriken bieten, durch die dem Verkehr neue und massenhaftere Nahrung geboten würde. Durch die Errichtung des Handelshafens würde mithin, wie in Zentraleuropa Mannheim-Ludwigshafen, Budapest hier im Osten Europas sich zu einem internationalen Handels- und Industrie-Emporium ersten Ranges entwickeln.

Wenn wir jene mächtige Entwicklung betrachten, welche der Wasser- und Eisenbahnverkehr Budapests in den letzten fünfzig Jahren aufweist, erkennen wir darin den gewichtigsten Beweis dafür, daß hier die natürlichen Grundlagen eines großzügigen Handelsverkehrs vorhanden sind und wenn wir Mittel und Gelegenheit dazu bieten, daß die modernen technischen Behelfe einer raschen, wohlfeilen und bequemen Verkehrsabwicklung in ge-

*) Wenzel August Wersak: „Einige Bemerkungen über die Wichtigkeit des Handels auf der Donau nach dem Schwarzen Meere und über dieses hinaus für das Königreich Ungarn und die übrigen Erbländer, vorzüglich aber für die Kommerzialstadt Pest, 1820.“

195 14

Der Norddeutsche Lloyd über den Krieg und die Seeschifffahrt.

Obwohl die Kölnische Zeitung die Lage der Seeschifffahrt im Kriege und die sich bis jetzt zeigenden Zukunftsaussichten erst vor einigen Wochen ausführlicher behandelt hat, bieten doch die neuesten Veröffentlichungen des Norddeutschen Lloyd in seinem sechsten erschienenen Jahrbuch für 1915/16 *) noch so viele und wichtige Anhaltspunkte zur Beurteilung der Gesamtlage, daß nähere Mitteilungen über die in diesem Buche vorgetragene Ansicht der großen bremischen Gesellschaft auf eine allgemeine Beachtung rechnen können. Nach den letzten wirtschaftspolitischen Ereignissen im feindlichen Auslande — wir meinen die englisch-französischen Ankündigungen, Deutschland nach dem Kriege erst recht wirtschaftlich bekriegen zu wollen —, drängt sich, wenn man an die Zukunft unserer Schifffahrt denkt, vor allem die Frage auf, ob es den Feinden gelingen werde, uns nach dem Kriege aus der Welt wirtschaftlich zu verdrängen. Der deutsche Seehandel soll „verdorren“, den deutschen Kaufleuten soll — immer nach den bisher von den Feinden erwogenen Plänen — das Recht genommen werden, zwischen den Häfen des britischen Reichs Schifffahrt zu betreiben, die Schiffe der Mittelmächte sollen gehindert werden, zwischen den Häfen Englands, seiner Kolonien und der Verbandsmächte zu verkehren, oder diesen Schiffen sollen doch, wenn man sie schon nicht einschränkungslos boykottieren will, harte Bedingungen und Gebühren auferlegt werden. Dies und noch viel mehr soll unsere Schifffahrt im besondern treffen. Außerdem soll aber mit uns und Österreich-Ungarn überhaupt kein Handel getrieben werden, und was des Unsinn mehr ist. Da ist es denn sehr hübsch, wie das Lloyd-Jahrbuch eine Reihe englischer Presstimmen beibringt, die den unhaltbaren Wahnsinn solcher Absichten unserer Feinde selbst brandmarken. Erinnert wird an die Äußerung Daily Chronicle vom 27. März d. J. zur Pariser Wirtschaftsberatung: „Glaubt jemand, daß England, die größte kommerzielle Nation, es ablehnen sollte, mit den 150 Millionen Menschen in Mitteleuropa Handel zu treiben? Eine derartige Politik würde den Verlust unseres kommerziellen Vorranges bedeuten. ... New York würde statt Londons das Herz und das Nervenzentrum des Welthandels werden.“ Der Economist, die Westminster Gazette, die Nation und andere Blätter Englands fällen ebenfalls vernichtende Urteile über die Phantastik in Paris; Rußland scheint, soweit bisher Nachrichten von dort vorlagen, erst recht nichts von einem solchen Krieg nach dem Kriege wissen zu wollen, da es auf den Güteraustausch mit Deutschland angewiesen ist, und etwas Ähnliches gilt von Italien.

Es ist nicht anzunehmen, daß die führenden Männer des feindlichen Auslandes solche Dummköpfe sein sollten, um das, was sonnenklar ist und was ihre eigenen angesehenen Blätter ihnen bescheinigen, nicht zu sehen, daß sie tatsächlich an die Durchführbarkeit des so grell herausgeputzten Programms glauben könnten. Wozu also der große Aufwand, was steckt dahinter? Auf diese Frage gibt Generaldirektor Heinkele vom Norddeutschen Lloyd in dem von ihm verfaßten Veltausatz des Jahrbuches: „Der Handelskrieg gegen Deutschland“ eine äußerst erfrischende, treffende Antwort. Zunächst macht er sich über die merkwürdige wirtschaftliche Logik der Gegner lustig. Man will die deutsche Ausfuhr von Fertig- und Halberzeugnissen und von Rohstoffen „ganz und gar“ unterbinden, sieht sich aber schon jetzt genötigt, für solche deutschen Artikel, auf die man nicht ewig verzichten kann und die man uns auch trotz dem smarten Patentraub nicht nachmachen kann, Ausnahmen zuzulassen. Auf der andern Seite soll Deutschland keine ausländischen Rohstoffe mehr haben, dagegen darf es dankbarer Abnehmer für solche Stoffe und Erzeugnisse bleiben, die die Feinde unter sich oder an die Neutralen nicht loswerden können. Hier liegt schon der erste Widerspruch; denn ein durch Mangel an Ausfuhr geschädigtes Deutschland wäre schwerlich dauernd imstande, die ausländische Ausfuhr aufzunehmen. Dazu kämen aber die schwersten Schädigungen der Ausfuhrländer, die auf den Absatz nach Deutschland eingerichtet sind und an der Übererzeugung erstickten würden, weil die gewaltige Ausfuhr, die bisher nach Deutschland

gegangen ist, nicht einfach anderswo unterzubringen wäre. England selbst würde in seinen Kolonien gewaltig getroffen werden! Kurzum: Heinkele kommt zu dem unangreifbaren Ergebnis, daß „Deutschland wirtschaftlich einfach nicht auszuschalten ist, ohne daß das ganze Gebäude der Weltwirtschaft in Trümmer geht und unsere Feinde wie auch die Neutralen unter sich begräbt“. Nach Heinkele gibt es daher nur eine Erklärung für die ausposaunten Utopien der Feinde: „Unsere Gegner waren sich über die Zwecklosigkeit der ganzen Agitation von Anfang an keinen Augenblick im Unklaren, aber zum Ausgleich der militärischen Mißerfolge mußte etwas geschehen, es mußte gleichsam eine Parole geschaffen werden, an der sich die bedenklich abgeflaute Kriegsbegeisterung unserer Feinde wieder entzünden konnte, und das war die wirtschaftliche Vernichtung Deutschlands nach dem Kriege. Außerdem will man sich mit der angedrohten wirtschaftlichen Boykottierung der Zentralmächte schon heute ein künstliches Kompensationsobjekt schaffen, auf das man bei den Friedensverhandlungen unter Verrechnung gegen die militärischen Erfolge Deutschlands und seiner tapfern Bundesgenossen anständig zu verzichten bereit wäre. Mit einem Wort, man will uns nach guter alter englischer Sitte bluffen!“ Hier hat der Generaldirektor Heinkele offenbar das kennzeichnendste Wort für den feindlichen Dunst gefunden, und die Herren in Paris und London werden die Erfahrung machen, daß sie wiedermal zu schlaue gewesen sind.

Die übelstillernde Gaswolke des feindlichen Wirtschaftskrieges also braucht uns nicht zu schrecken, an ihr wird unsere Schifffahrt nicht erstickt. Aberhaupt beurteilt das Lloydjahrbuch die kommende Lage für die deutsche Schifffahrt mit ruhiger Zuversicht, so sehr sie auch jetzt zu Untätigkeit verurteilt ist. Nach einer Erklärung des französischen Unterstaatssekretärs der Handelsmarine in der Kammer ist der freierfügbare Schiffsraum der Welt Handelsflotten gegen den Zustand vor dem Kriege um fast ein Drittel zurückgegangen, der Bedarf nach Schiffsraum aber erheblich gewachsen. Die Werften werden den Verlust nicht so bald ersetzen können. Besonders Englands Schiffseinbußen sind beträchtlich und werden hoffentlich noch bedeutend wachsen. Frankreich hat für seinen britischen Bundesgenossen auch in seiner Schifffahrt schwer bluten müssen. Italiens Schifffahrt ist durch den Wegfall der frühern bedeutenden Staatsunterstützungen benachteiligt. Dagegen ist die Schifffahrt Amerikas in kräftiger Entwicklung begriffen, wenn sich auch heute noch nicht absehen läßt, ob dieses Land nach dem Kriege in die Reihe der wirklich starken Schifffahrtsstaaten eintreten wird. Die neutrale Handelschifffahrt ist in beträchtlichem Aufstiege begriffen und wird nach Friedensschluß für alle übrigen Länder eine Wettbewerberin von ungeahnt verstärktem Gewicht sein. In England wie in den nordischen Staaten vollzogen und vollziehen sich noch immer bemerkenswerte Zusammenkünfte von Schifffahrtsgesellschaften zu mehr oder weniger einheitlich auftretenden großen Reedereigruppen. Hinter ihnen stehen wohl durchweg namhafte Kapitalkräfte.

Wie steht es demgegenüber mit unserer Schifffahrt? Aber die sehr bemerkenswerte Tatsache, daß sich auch bei uns die Zusammenfassung der Schifffahrt in wenigen großen und starken Gruppen während des Krieges weiter durchgesetzt hat, und zwar unter Mitarbeit von Kapital unserer Schwerindustrie (Stinnes in der Großgruppe Hapag, Lloyd nach Ankauf der Woermann- und der Ostafrika-Linie), darüber sagt das Jahrbuch nichts, wie denn überhaupt seine Angaben über die innern Verhältnisse unserer Schifffahrtsorganisation äußerst spärlich sind. Ein Hinweis auf diese weitere „Konzentration“ der deutschen Großschifffahrt ist aber im ganzen Zusammenhang unserer Ausführungen unentbehrlich; sie veranschaulicht ohne weiteres die in ihren spätern Wirkungen und Absichten allerdings noch nicht zu beurteilende Aufspeicherung in sich gesammelter Kraft, einer Kraft, die künstlich, sei es zum Kampf — an den Herr Ballin als eine zu erwartende Tatsache wiederholt erinnert hat —, sei es zur Schaffung neuer internationaler Schifffahrtsverbände, ein volles Gewicht einzusetzen haben wird. Das Jahrbuch des Lloyds verweist auf die bedeutende Wertsteigerung der Schiffe, auf den Besitz einer verhältnismäßig unversehrten deutschen Handelsflotte, auf das Verbot jeglicher Schiffsveräußerungen und auf die teils fertiggestellten, teils noch in Arbeit befindlichen deutschen Neubauten, die ihrer Überzahl nach noch zu den billigern Baupreisen vor dem Kriege in Auftrag gegeben waren. Die Frage, ob die deutsche Handelschifffahrt nach Friedensschluß wieder kräftig genug auf dem Platze erscheinen könne, um dem ausländischen Wettbewerb die Spitze zu bieten, werde hauptsächlich davon abhängen, ob der Friede den deutschen Reedereien die geldliche Unterstützung bringen werde, die erforderlich sei, um der deutschen Großschifffahrt über ihre bisher erlittenen

Schäden und Ausfälle sowohl wie über den kommenden wirtschaftlichen Kampf hinwegzuhelfen. Dann würden die deutschen Gesellschaften auch die härtesten Proben bestehen und den verlorenen Boden wiedergewinnen.

Wir schließen mit den Worten des Jahrbuches: „Ebenso rasch wie es Deutschland verstanden hat, der Not gehorchend vorübergehend die Form des geschlossenen Handelsstaates anzunehmen, ebenso rasch wird es, wenn ihm die Tore des Welthandels wieder geöffnet und die Meere wieder frei für friedliche Betätigung sind, seine Beziehungen zum Weltmarkt wieder anknüpfen, deren es an die Dauer ebensowenig wie seine Feinde entraten könnte. Treue und unermüdbliche Helfer hierbei werden ihm dann die deutschen Reedereien sein!“

*) Dieses zweite Kriegsjahrbuch (Weltverlag G. m. b. H., Berlin) beschäftigt sich außerdem mit der Schifffahrt der verschiedenen neutralen und feindlichen Länder, mit den Ausdehnungsbestrebungen Japans, dem Sueskanal im Kriege, dem Panamakanal und, im 2. Teile mit den Verhältnissen des Norddeutschen Lloyds. Sehr fesselnd ist eine Schilderung der Fahrt des Lloyd dampfers „Chosling“ von Oberleutnant z. S. Westmann. Ein Aufsatz über die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger und eine darin enthaltene Zusammenstellung der in den letzten 50 Jahren an der Rettung beteiligten Lloydsschiffe und Besatzungen, ferner Angaben über Personalverhältnisse des Lloyds und eine Beschreibung der Bremer Auswandererhallen als Lazarett vervollständigen den reichen Inhalt des auch hübsch illustrierten Buches.

Der Ausbau der Binnenschiffahrtsstraßen nach dem Kriege und die Elbe.

Man schreibt uns:

In letzter Zeit sind von allen Seiten weitgehende Pläne für den Ausbau der Binnenschiffahrtswege eifrig erörtert worden. Abgesehen von allen möglichen und teilweise auch unmöglichen Plänen kommen vor allem zwei Gruppen in Betracht.

Die erste ist die, die west-östliche Schiffahrtswege schaffen will. Hierher gehören die Pläne des sogenannten Ostkanals und der Fortführung des Mittellandkanals von Hannover bis zur Elbe. Die zweite Gruppe zielt auf einen wasserwirtschaftlichen Anschluß in der Richtung ab, die der Krieg unserer Wirtschaft zurzeit zeigt, auf eine Verbindung der deutschen Flußsysteme mit dem der Donau. Die Pläne beider Gruppen werden, wenn sie durchgeführt werden von Bedeutung für die Elbe sein und umgekehrt wird die Elbe wesentlich für sie sein.

Der Ostkanal kommt kaum in Betracht. Um so wichtiger ist die Verlängerung des Mittellandkanals. Zwar hat sich dieser Plan während des Krieges noch nicht — wie es vor dem Ausbruch des Krieges unmittelbar bevorzusehen schien — zu einer Vorlage der Regierung verdichtet. Aber darüber, daß eine solche bald nach dem Friedensschluß kommen wird, kann kein Zweifel bestehen. Der Kompromiß, den die preussische Regierung in ihrer Vorlage vom Jahre 1904 schließen mußte, und der nur von der Herstellung eines Schiffahrtskanals vom Rhein zur Weser mit einem Anschlußkanal aus der Gegend von Bückeburg nach Hannover spricht, ist vom allgemeinen verkehrspolitischen Standpunkte aus doch nur ein Torso der großen Rhein-Elbe-Straße und als solcher ein halbes Unternehmen, das in diesem Zustande keine selbständige Daseinsberechtigung hat. Darüber, ob die Fortführung des Mittellandkanals bis zur Elbe gerade für den Hamburger Handel ein wirtschaftlicher Vorteil oder Nachteil sein wird, kann man verschiedener Meinung sein, und diese Frage kann hier außer Betracht bleiben. Während des Krieges hat der Ausschuß zur Förderung des Rhein-Weser-Elbe-Kanals eine große von der Firma Havelstadt & Contag ausgearbeitete Denkschrift herausgegeben, die die beiden in Betracht kommenden Linien von Hannover nach Magdeburg eingehend behandelt. Die eine dieser Linien verläuft von Hannover im wesentlichen rein östlich und soll je einen Stichkanal nach Hildesheim, Peine und Braunschweig erhalten. Die andere Linie verläuft weiter südlich über Peine und Braunschweig, so daß die Stichkanäle nach den beiden letzten Orten nicht erforderlich sind. Beide Linien münden etwa 15 Kilometer unterhalb Magdeburgs in die Elbe. Ein drittes Projekt wird hauptsächlich von magdeburgischer Seite betrieben. Es weicht von der südlicheren Linie nur insoweit ab, als es den Kanal oberhalb Magdeburgs in die Elbe münden lassen will. Welche Linienführung letzten Endes ausgeführt werden wird, ist für die Schiffahrtsverhältnisse auf der Elbe im allgemeinen gleichgültig. Der Kanal wird ein dem des Ems-Weser-Kanal entsprechendes Profil erhalten, das eine Kahngröße ermöglicht, wie sie auch für den Ems-Weser-Kanal zugelassen ist, nämlich von 67

Meter Länge, 8,20 Meter Breite und 1,75 Meter Tiefgang mit einer Tragfähigkeit von 660 Tonnen. Diese Kähne würden also das ganze Jahr hindurch mit voller Beladung den Kanal befahren können. Wie aber liegt es mit dem Uebergang auf die Elbe. Für einen Kahn mit einem Tiefgang von 1,75 Meter ist eine Fahrwasser Tiefe von mindestens 1,85 Meter erforderlich. Im Durchschnitt der Jahre war eine solche in einer Schiffsfahrtsperiode von 305 Tagen nur an 184 Tagen vorhanden. An den übrigen 121 Tagen konnte ein solches Fahrzeug nur mit einer Teilladung fahren und zwar mit dreiviertel bis voller Ladung an 82 Tagen, mit halber bis dreiviertel Ladung an 33 Tagen und mit weniger als halber Ladung an sechs Tagen. Die Folge davon ist, daß bei der Vollenbung des Mittellandkanals Fahrzeuge in mehr als einem Drittel Teil der Schiffsfahrtsperiode würden abbleitern müssen. Eine solche Umladung würde natürlich erhebliche Kosten machen und die Wasserstraße gegenüber der Eisenbahn benachteiligen. Hinzu kommt noch, daß die niedrigeren Wasserstände der Elbe nicht vorher zu sehen sind. Der Kaufmann kann daher sie und die durch sie verursachten Kosten bei seinem Kostenüberschlag nicht mit Sicherheit in Rechnung ziehen. Auch diese Ungewißheit würde ihn geneigt machen, seine Ware mit der Eisenbahn zu verladen, bei der er mit sicheren Zahlen rechnen kann.

Die Voraussetzung für eine wirkliche Nutzbarmachung des Mittellandkanals für den durchgehenden Verkehr von und nach der Elbe ist daher ein gleichzeitiger Ausbau des Elbfahrwassers. So ist denn auch in der erwähnten Denkschrift den ganzen wirtschaftlichen Berechnungen ohne weiteres zugrunde gelegt, daß die Verbesserung des Fahrwassers der Elbe durchgeführt sei.

Was hier für den Mittellandkanal ausgeführt ist, das gilt in gleichem Umfange auch für die Pläne der Kanalverbindung zu der Donau, wenigstens soweit es sich um eine solche mit der Elbe handelt. Es gibt nämlich ungefähr für jeden deutschen Fluß ein besonderes besartiges Projekt. Von Bayern wird ein Anschluß an den Main befristet, durch dessen Kanalisierung dann der Weg zum Rhein gebahnt werden soll. Von anderer Seite wird in Verbindung mit dem Werra-Main-Projekt einem Anschluß nach der See über die Weser das Wort geredet. Mehr Aussicht auf Verwirklichung als diese Pläne dürften diejenigen bieten, die auf eine Kanalverbindung mit der Elbe oder mit der Oder mit einem Anschluß an die Elbe abzielen. Dieser Plan hat schon greifbarere Form angenommen. Das österreichische Wasserstraßengesetz vom 11. Juni 1901 sieht sowohl die Herstellung eines Donau-Oberkanals mit einem Anschlußkanal von Pterau durch Nordmähren und Nordböhmen zur Elbe vor als auch die Kanalisierung der Moldau und der Elbe von Melnik bis zur deutschen Grenze und den Bau eines Donau-Moldau-Kanals. Diese Kanalpläne sind allerdings bislang noch nicht zur Ausführung gekommen. Dagegen ist die Regulierung der Elbe und der Moldau in Angriff genommen und — wenigstens auf der Elbe — zum größten Teile durchgeführt. Man ging dabei in Oesterreich von dem sehr richtigen Gesichtspunkt aus, daß zunächst einmal die schon vorhandenen, natürlichen Wasserstraßen auszubauen seien, ehe man künstliche Wasserstraßen zu ihrer Verbindung bauen dürfte, die andernfalls zunächst ohne greifbaren Nutzen bleiben müßten.

Daß eine Verbindung zwischen Donau und Elbe für die Schiffahrt auf der letzteren von größter Bedeutung sein würde, liegt auf der Hand. Es gilt für sie dasselbe, was weiter oben über den Mittellandkanal ausgeführt ist. Sie bleibt für die Elbe so lange ohne Nutzen, als nicht das Fahrwasser der Elbe soweit in Ordnung gebracht ist, daß ein glatter Uebergang der Schiffe vom Kanal auf den Fluß gesichert ist. Für die Elbe und Hamburg im besonderen ist das besonders wichtig für den Fall, daß nicht der Moldau-Elbe, sondern nur der Donau-Oberkanal mit dem Anschlußkanal zur Elbe gebaut werden sollte. Denn dann besteht die Gefahr, daß die Schiffahrt die bessere Oberstraße benützt, und so der Handel von Hamburg ab- und nach Stettin geleitet wird. Auf der österreichischen Strecke der Elbe ist bereits größtenteils ein gleichmäßiger Wasserstand von 2,10 Metern hergestellt, während die deutsche Strecke sich in völlig unzureichendem Zustande befindet.

Nach alledem muß also das erste Bestreben der Binnenschiffahrtspolitik dahin gehen, das Fahrwasser der Elbe in einen solchen Zustand zu bringen, daß es als Hauptverkehrsader genügt, und erst dann dem Bau der Verbindungskanäle näherzutreten. Andernfalls hieße es das Pferd beim Schwanz anfangen.

Nun ist allerdings auch die Regelung und der Ausbau der deutschen Elbe vorgesehen und in dem deutschen Wasserstraßengesetz vom 24. Dezember 1911 niedergelegt. Aber sie ist in diesem Gesetz von der Aufbringung der Mittel durch die Erhebung von Schiffahrtsabgaben abhängig gemacht. Wir haben gerade in Hamburg grundsätzlich immer auf dem Standpunkt gestanden, daß die Kosten für Bauten auf den natürlichen Wasserstraßen nicht durch Abgaben, sondern aus allgemeinen Staatsmitteln aufgebracht werden müssen. Bei der gegebenen Sachlage und unter Berücksichtigung der finanziellen Lage des Reiches und der Bundesstaaten nach dem Kriege wird man sich indessen sagen müssen, daß keine Wahrscheinlichkeit besteht, die erforderlichen Mittel — es handelt sich um 85 Millionen Mark — anderweit zu erhalten, und man wird sich, wenn auch schweren Herzens, mit den Abgaben als einem notwendigen Uebel abfinden müssen.

Nun können aber die Abgaben nicht ohne die Zustimmung Oesterreichs eingeführt werden, da nach alten Verträgen den Uferstaaten, an denen auch Oesterreich beteiligt ist, die Abgabefreiheit auf der Elbe garantiert ist, und daher nur im Einverständnis mit allen Beteiligten aufgehoben werden kann. Bisher hat Oesterreich diese Zustimmung nicht gegeben. Der aus den durch den Krieg geschaffenen Notwendigkeiten geborene wirtschaftliche Zusammenschluß wird aber bei beiderseitigem guten Willen einen gangbaren Weg finden lassen, zu einer Verständigung zu kommen, um so mehr, als diese ja im beiderseitigen Interesse liegt. M.-S.