

19. 7. 1917.

(Donau-Rhein-Wasserstraße.) Der Direktionrat des Ungarischen Schifffahrtsvereins hat in seiner jüngst stattgefundenen Sitzung auf Antrag des Ministerialrates Eugen v. Kvašňan aus Anlaß der Unterbreitung der Gesetzworlage betreffend die Schaffung einer Großschifffahrtsstraße zwischen Donau und Rhein durch die bayerische Regierung an König Ludwig III. von Bayern, das Ehrenmitglied des Vereins, eine Huldigungsdepesche gerichtet, mit dem Wunsche, daß die geplanten Bauten zum Wohle der verbündeten Donaustaaten ehestens zur Ausführung gelangen mögen. Hierauf ist von König Ludwig von Bayern folgende Antwortdepesche eingelangt: „Er. Excellenz Herrn Wirklichen Geheimen Rat Alexander v. Matlekovits, Präsident des Ungarischen Schifffahrtsvereins, Budapest: Aufrichtig erfreut über die mir dargebrachte Huldigung, sage ich Er. Excellenz und dem Direktionrat des Ungarischen Schifffahrtsvereins herzlichsten Dank für die guten Wünsche, mit denen Sie die Gesetzworlage zur Schaffung einer Großschifffahrtsstraße zwischen Rhein und Donau begleiten. Die Gesetzworlage bedeutet einen entscheidenden Schritt nach vornwärts auf dem Wege zu dem großen Ziele der Verbindung der Nordsee mit dem Schwarzen Meer. Ludwig m. p.“ Auch vom Bayerischen Kanalverein ist aus Anlaß einer Begrüßungsdepesche eine dankende Antwort an den Verein eingelangt.

19. [II.] 1917

Kohlennot und Wasserstraßen.

Von Dr. Heinrich Schreiber.

Die Ereignisse der letzten Wochen, die Sparmaßnahmen in Beleuchtung, Beheizung, Straßenbahnverkehr usw. haben die ganze Tragweite der Kohlennot erkennen lassen. Man weiß, daß diese Uebelstände zum weitaus größten Teil ihre Ursache haben in Verkehrsschwierigkeiten, was eigentlich im Zeitalter des höchstentwickelten Verkehrswesens recht befremdlich anmutet. Die Ausgestaltung der Eisenbahnen, Errichtung von elektrischen und Automobillinien, Schaffung neuartiger Transportmöglichkeiten (man denke z. B. an die „Stodazugwagen“) ließen eine Hemmung unserer Versorgung nicht vermuten, die ihren Ausgangspunkt gerade in der Unzulänglichkeit der Verkehrsmittel hat. Bei der Erörterung der eingetretenen Verhältnisse wurde bisher ein wichtiger Programmpunkt unseres Kommunikationswesens nicht berührt, obschon er in der letzten Zeit durch die Beschlüsse verschiedener Wassertragungen, dann des bairischen Landtages in den Vordergrund aller verkehrspolitischen Maßnahmen gerückt wurde. Die Forderung nach Schaffung von Großschiffahrtswegen ist hier wie im Reiche oft und oft, auch bis in die jüngste Zeit mit aller Eindringlichkeit erhoben worden. Es unterliegt keinem Zweifel, daß die Verwirklichung der wichtigsten Kanalprojekte fürderhin Verkehrskrisen, wie sie durch Überlastungen oder Störungen im Eisenbahnverkehr auch in normalen Zeiten eintreten können, unmöglich machen würde. Hätten wir beispielsweise heute schon den so lange angestrebten Donau-Oder-Kanal, dessen Bau vorläufig noch immer nur eine papierene Verheißung bildet, dann wäre es ein Leichtes gewesen, die Kohlenzufuhren aus den nördlichen Revieren in ausgiebigstem Maße zu bewerkstelligen, die Eventualität, daß die vorhandenen Beförderungsmöglichkeiten versagen, erschiene ausgeschlossen und von den Gefahren einer Kohlenkrise mit ihren verhängnisvollen Folgen, namentlich für eine Großstadt wie Wien wären wir verschont. Dabei mag beachtet werden, daß der Bestand von Schiffahrtswegen auch allen anderen Groß- und Schwertransporten und gerade während des Krieges den Erfordernissen der Heeresverwaltung außerordentlich gedient hätte. Es ist anzunehmen, daß die Vorkommnisse der jüngsten Wochen in ihrer tiefgreifenden Bedeutung der Frage des Baues unserer Wasserstraßen, die ohnehin als neuzeitliches Problem von unserer wirtschaftspolitischen Tagesordnung nicht mehr verschwinden wird, einen starken Vorschub geleistet haben.

19./II. 1917

19
4

Der Main-Donau-Kanal.

München, 17. Febr. Der Finanzausschuß setzte heute die Besprechung der bayerischen Kanalvorlage fort. Es ergab sich auch heute bei den Rednern aller Parteien einmütige Zustimmung zu dieser Vorlage, wenn auch die Vertreter der ländlichen Kreise ihre Bedenken gegen den wirtschaftlichen Einfluß der Konkurrenz der agrarischen Balkanländer nicht unterdrücken konnten. Einstimmig waren alle Redner auch darin, daß das Unternehmen nicht Sache Bayerns allein, sondern auch das des Deutschen Reiches sei. Der Verkehrsminister klärte die Anfrage nach den erheblich höheren Vorschlägen von heute dahin auf, daß eben eine weit leistungsfähigere Ausführung vorgesehen sei, als früher vom Minister des Innern. Abg. Müller-Meinungen begrüßt die Vorlage, mahnte aber zu größter Vorsicht in der Vorberatung, damit Rückschlüsse vermieden blieben. Es handle sich hier um eine große internationale Frage, von der das bayerische Stück nur ein Teilglied sei. Darum sei, wie nun auch das Zentrum eingesehen habe, jeder Partikularismus fehlerhaft am Ort. Ebenso sei aber auch die ablehnende Haltung des Verkehrsministers gegenüber dem hochverdienten Bayerischen Kanalverein und nicht weniger verfehlt, ja gefährlich, sei der Zuständigkeitsstreit innerhalb des bayerischen Ministeriums. Ernste Gefahr stehe der Redner in der späten Befragung des Reiches, dessen Beteiligung doch vor allem sichergestellt sein müsse, ferner in der Betonung von kleinlichen Kirchturninteressen, die zurücktreten müßten, und schließlich in der noch ausstehenden Lösung der verwickelten internationalen Rechtsfragen, wie sie in der Forderung der freien Donau zu Tage träten. Alle diese Dinge müßten zunächst geklärt sein, ehe das große Werk beginnen könne.

Die Besprechung geht am nächsten Dienstag weiter.

München, 17. Febr. Der gesamte Vorstand des Bayerischen Kanalvereins tagte heute in München. Er begrüßte den durch die Regierungsvorlage zum Ausbau der Main-Donau-Wasserstraße erzielten Fortschritt in seinen Bestrebungen auf das freudigste und erklärte sich bereit, auch künftig die bayerische Regierung in der Ausführung des großen Werkes nach Kräften zu unterstützen, sowie sich bei den Projektierungsarbeiten mit erheblichen Beiträgen zu beteiligen. Zwischen dem Ungarischen Schiffsverkehrsverein und dem Kanalverein fand ein herzlicher Depeschenaustausch statt, in dem die Freude über den einstweiligen Fortschritt und der Wille zu gemeinsamer Arbeit zum Ausdruck kam.

19./II. 1917

(Ungarn und der Donau-Rhein-Kanal.)

Aus Regensburg, 18. d., wird telegraphiert: Der erste Bürgermeister von Budapest Doktor Barczy hat an den Stadtmagistrat von Regensburg ein Telegramm gerichtet, wonach die Vorlage der bayrischen Regierung über den großen Schiffsahrtsweg von Aschaffenburg bis Passau in Ungarn warm begrüßt und unter Hinweis auf die Arbeiten der Budapester Donaakonferenz die großzügige Auffassung des bayrischen Projektes rühmend hervorgehoben wird. In Ungarn erhoffe man sich von der neuen Verbindung zwischen Donau und Rhein eine weitere Kräftigung der innigen Beziehungen zum deutschen Volke.

21. V. 1917

97

[Die Frachterhöhungen der Donauschiffahrtsgesellschaften.] Heute wurde gemeldet, daß die Gesellschaften, welche die Donauschiffahrt betreiben, eine Erhöhung der Frachten planen. Darüber kommen uns noch folgende Mitteilungen zu: Die Gesellschaften haben der Staatsverwaltung von ihrer Absicht Mitteilung gemacht und als Grund für diese Maßregel die Steigerung der Gestehungskosten, insbesondere der Löhne und Materialienpreise, angegeben. Die Gesellschaften wollen einen allgemeinen Frachtzuschlag einführen, dessen Ausmaß noch den Gegenstand von Verhandlungen mit der Staatsverwaltung bildet. Die Regierung wird, wie verlautet, zur Frachterhöhung in dem von den Gesellschaften gewünschten Umfang nicht die Zustimmung geben, so daß die Verteuerung sich unter den Ansprüchen halten wird, welche die Gesellschaften an die Regierung stellen. Während des Krieges hat die Donauschiffahrt schon einmal eine allgemeine Frachterhöhung durchgeführt.

Die Beratungen über den Donau-Main-Kanal. Aus München wird gemeldet: In der Kammer der Abgeordneten äußerten sich bei Beratung des Gesetzentwurfes über die Projektierung eines Großschiffahrtsweges Main-Donau von Aschaffenburg bis Passau Redner aller Parteien zustimmend zu der Regierungsvorlage. Sie betonten weiterhin, daß es auch Pflicht des Reiches sei, zu den Kosten des Großschiffahrtsweges beizutragen. Verkehrsminister von Seidlein erklärte, der Krieg habe gezeigt, daß das Eisenbahnwesen nicht allen Bedürfnissen gewachsen und der Rhein-Donau-Wasserweg aus strategischen und wirtschaftlichen Gründen eine Notwendigkeit sei. Die Erfahrungen des Krieges wiesen auf einen engeren Zusammenschluß mit Oesterreich-Ungarn und den östlichen Nachbarn hin. Die geplante Wasserstraße werde dazu dienen, dauernd die mitteleuropäischen Mächtegruppen zu stärken. Das Reich, sagte der Minister, ist an dem Unternehmen miinteressiert und man würde die Unterstützung des Unternehmens durch das Reich als eine Maßnahme begrüßen, die uns für unsere wirtschaftliche Lage einigermaßen einen Ausgleich zu geben sucht. Nur hierdurch könne eine Verschiebung, die zurzeit zu ungunsten Bayerns sich erahmt, einigermaßen gut gemacht werden. Mit dem Unternehmen würde eine Großtat für Bayern und sicher auch für ganz Deutschland geleistet werden.

Bayerns Kanalvorlage.

Drahtmeldung der „Vossischen Zeitung“.

* München, 22. Februar.

Die bayerische Abgeordnetenkammer trat heute in die Beratung der Kanalvorlage ein, die einen Großschiffahrtsweg Main-Donau auf der Strecke Schaffenburg—Passau vorieht, und auf diese Weise einen Anschluß des Rhein- und Mainlandes über Bayern an den Donauweg Oesterreich-Ungarn und den Orient herbeiführen will. Die gesamte Strecke ist 734 Kilometer lang, wovon 281 Kilometer auf die Strecke Schaffenburg—Bamberg, 167 Kilometer auf den eigentlichen Kanalbau und 284,5 Km. auf den Donauausbau bis Passau entfallen. Die Gesamtkosten sind mit 650 Millionen berechnet, so daß auf den Kilometer 868 999 Mark entfallen. Der Kanal ist von vornherein auf 1200-Tonnenschiffe berechnet, bei einer Breite von 38 Metern und einer Tiefe von 3¼ Metern. Man rechnet anfänglich mit einem Verkehr von jährlich 5 Millionen Tonnen, später mit einem solchen von 10 Millionen Tonnen, wodurch die Rentabilität gesichert erscheint. Die Kosten sollen unter Mitwirkung des Reiches und der beteiligten Interessentengruppen aus den Kreisen der Industrie, des Handels, des Gewerbes sowie der Städte im Wege eines Stromverbandes aufgebracht werden, der auch den Bau überwaht. Die Bauzeit ist auf 6—8 Jahre berechnet. Zunächst soll der Landtag die Mittel für die vorläufige Projektierung des umfangreichen Werkes im Betrage von 1 005 000 Mark bewilligen.

In der allgemeinen Aussprache in der heutigen Landtagsitzung wurden die großen Gesichtspunkte militärischer, politischer und wirtschaftlicher Natur, die den baldigen Ausbau des Kanals wünschenswert und notwendig erscheinen lassen, allgemein gewürdigt und aus diesen Gedankengängen die finanzielle Beteiligung des Reiches gefordert. Allseitig wurde anerkannt, welche ungeheure Entlastung für die Eisenbahn während des Krieges ein schon vorhandener Kanal bedeutet haben würde. Die Lehren, die der Krieg nach dieser Richtung gegeben hat, werden, so war die übereinstimmende Meinung der Redner, für die Zukunft nicht verloren gehen: Der Donauweg muß unter allen Umständen frei bleiben. Dieses Kriegsziel darf nicht aus den Augen verloren werden. Der Verkehrsminister v. Seidlein, der zur Begründung der Projektierungsvorlage das Wort ergriff, gedachte der unermüdbaren Arbeit des Königs Ludwig und des von ihm gegründeten bayerischen Kanalvereins. An der einstimmigen Annahme der Vorlage, die für die bayerische und deutsche Volkswirtschaft von größter Bedeutung ist, ist nicht zu zweifeln.

In der Abenditzung sprach der liberale Abgeordnete Professor Dr. Günther über die politische Bedeutung des großen Wasserweges zur Donau. Die Engländer haben nicht daran gedacht, daß sie durch diesen Krieg Deutsche, Oesterreicher, Ungarn, Bulgaren und Türken zu einem ungewöhnlichen Bloß zusammengeschießt haben, dessen Kennzeichen die freie Donau ist und bleiben soll. Man sagt: Berlin—Bagdad! Ich sage: Antwerpen—Bagdad! Redner will nicht für eine unbedingte Annexion sprechen, aber daß wir jemals den Scheidehafen in Antwerpen den geradezu von Härte geplagten Ministern König Alberts zurückgeben, halte er für völlig ausgeschlossen. (Lebhaftes Bravo.) Die Projekt-Vorlage für den Großschiffahrtsweg Schaffenburg—Passau wurde schließlich in namentlicher Abstimmung einstimmig angenommen und der Projektierungskredit von über 1 Million Mark genehmigt.

Die Rheinschiffahrt Mannheim—Basel.

Drahtmeldung der „Vossischen Zeitung“.

* Basel, 22. Februar.

Wie aus sicherer Quelle verlautet, haben die Verhandlungen, die seit einiger Zeit über die Wiedereröffnung der Rheinschiffahrt von Mannheim und Kehl bis Basel geführt worden sind, zu einem befriedigenden Ergebnis geführt. Der Transport von Massengütern auf dem Rhein nach der Schweiz ist prinzipiell beschlossen und dürfte in kurzer Zeit aufgenommen werden. Es handelt sich nur noch um die Erledigung einzelner technischer Fragen. Sind diese Bedingungen erfüllt, so können die Gütertransporte beginnen, sobald die Wasserverhältnisse auf dem Oberrhein es gestatten. Die deutschen Behörden haben ihr Möglichstes getan, um der Schweiz die erwünschte Schiffahrtstraße wieder zu eröffnen. Man darf annehmen, daß die Entscheidung, die unter den obwaltenden Verhältnissen besonders schwierig war, in der Schweiz allgemeine Befriedigung erwecken wird.

(Der Lokalschiffverkehr.) Die hauptstädtische volkswirtschaftliche Kommission hielt heute unter dem Vorsitz des Vizebürgermeisters Dr. Franz Déri eine Sitzung, in der unter anderem die Vorlage der volkswirtschaftlichen Sektion über die Uferpacht der Propellerunternehmung verhandelt wurde. In der Vorlage wird beantragt, der Unternehmung die nötigen Ufer zu dem vorjährigen Einheitspreise zur Verfügung zu stellen, jedoch nur in dem Falle, wenn sie sich verpflichtet, fünf Fahrten ständig aufrechtzuhalten und die Fahrpreise nur mit Einwilligung der Hauptstadt zu erhöhen. Zu der Vorlage sprach als erster Anton Becsey, der mit Bedauern konstatiert, daß die vor dem Kriege errichtete Linie Mägyaszer—Boráros-ter aufgelassen wurde und beantragt, daß die Unternehmung verpflichtet werde, zwischen dem Ufer Kopf der Franz-Josef-Brücke und dem Ufer Kopf der Elisabethbrücke Propeller verkehren zu lassen. Diese Propellerlinie sei für die Bevölkerung des Pághmáros sehr wichtig. Zum Schlusse äußert der Redner den Wunsch, daß die Schiffe rein gehalten und anständig beleuchtet werden. — Josef Petanovits tritt dafür ein, daß man die Landungsbrücken mit elektrischer Beleuchtung versehen. Die Kommission nahm die Vorlage samt dem Antrag Becseys an. — Die Lokalschiffahrt kam auch in der heutigen Sitzung der Finanzkommission zur Sprache. Vor der Tagesordnung trat Wilhelm Jencs für eine den Interessen der Hauptstadt entsprechende Regelung der Lokalschiffahrt ein. Dies sei wohl sehr schwer, da die Hauptstadt in dieser Frage drei Ministerien und den interessierten Unternehmungen gegenüberstehe, trotzdem aber sei die Hauptstadt als Eigentümerin der Donauufer in der Lage, ihre Rechte geltend zu machen. Redner wies darauf hin, daß die Propellerunternehmung einige Linien aufgelassen und ihre Schiffe an fremde Unternehmungen vermietet habe. Auch die Lokalschiffahrt, die von der Regierung mit 200.000 Kronen subventioniert werde, lasse viel zu wünschen übrig. Als sehr bedauerlich bezeichnete Redner die Einstellung des Verkehrs der Lebensmittelschiffe, die große Mengen von Gemüse, Obst usw. nach Budapest gebracht haben. Die Donau, diese großartige Wasserstraße, müßte viel intensiver ausgenützt werden, was auch unseren Handel sehr günstig beeinflussen würde. Es sei hoch an der Zeit, daß sich die Hauptstadt mit den Fragen des Donauverkehrs und des Baues eines Handelshafens beschäftige; ein solcher Hafen würde höchstens drei Millionen kosten, also weniger, als eines der kommunalen Bäder. Redner stellte den Antrag, eine ad hoc-Kommission zur Verhandlung dieser Fragen und Ausarbeitung entsprechender Pläne zu entsenden. — Dr. Rudolf Gavass betont ebenfalls die große Wichtigkeit des Donauverkehrs. Die Deutschen und die Oesterreicher haben dies längst erkannt und treffen alle Vorbereitungen zur Ausnützung dieser Wasserstraße, während bei uns, die wir über den größten Teil der schiffbaren Donau verfügen, in dieser Hinsicht gar nichts geschehe. Da diese Frage von größter volkswirtschaftlicher und auch politischer Bedeutung sei, schließe er sich mit Freude dem Antrage Jencs' an. — Die Kommission beschloß, den Antrag behufs dringender Verhandlung an den Magistrat zu leiten.

(Die Sanierung der Südbahn.) Die Wiener Börseammer erläßt folgende Kundmachung: Auf Einschreiten der k. k. priv. Südbahngesellschaft wird hinsichtlich der aus dem Sanierungsübereinkommen vom 29. November 1915 (mit rückwirkender Kraft vom 1. Januar 1915) sich ergebenden Änderungen nachstehendes bekanntgegeben: 1. Der Nennwert der Aktien wird von 100 Franken oder 200 fl. Silber (oder 20 Liv. Sterling) auf 200 Franken oder 80 fl. Silber (oder 8 Liv. Sterling) herabgesetzt, ohne daß dies durch eine Abstempelung auf den Stücken ersichtlich gemacht wird. Die bisher in den Stücken verbliebenen, nicht eingelösten Dividendencoupons Nr. 19 bis 33 (für 1901 bis 1915) können nunmehr als wertlos abgetrennt werden. Die Notiz wird sich demnach auf Stücke zu 200 Franken (80 fl. Silber) verstehen, die ohne die Coupons Nr. 19 bis 33 und, wie bisher, ohne Zinsen zu handeln sind. 2. Der Nennwert der 2-Prozentigen Obligationen mit Januar-Juli- und April-Oktober-Coupons wird von 500 Franken oder 200 fl. auf 325 Franken oder 130 fl. herabgesetzt, die Abstempelung und spätere Sonderung in Stücke lit A und B wird nach Wiederkehr normaler Verhältnisse durchgeführt werden. Die Einlösung der Zinscoupons erfolgt unverändert mit 3.50 Franken halbjährlich (13 Franken jährlich), die Verzinsung beträgt drei für den numerischen Nennwert 4 Prozent (statt

2-6 Prozent von 500 Franken). 3. Da die Einlösung der verlostten 5prozentigen Obligationen im Nennwert von 200 fl. Silber oder 500 Franken nach der endgültig klargestellten Rechtslage in der gesetzlichen französischen Währung und nicht in Gold zu erfolgen hat, wird die derzeitige Textierung im Kursblatte „fl. 200 Silber oder Gold“ in „500 Franken (oder 200 fl. Silber)“ geändert. Die Einlösung der Coupons erfolgt wie bisher mit 12.50 Franken halbjährlich (25 Franken jährlich). 4. Bezüglich der 4prozentigen Markobligationen tritt keine Aenderung ein. 5. Bei den 4prozentigen Obligationen in Franken oder Mark tritt gleichfalls keine Aenderung ein. In Wien ist die Einlösung der Zinscoupons wie bisher in Kronen nach dem Tagesgeldkurse der Devise Paris vorgesehen. Eine Aenderung in der Wance tritt mithin bei keiner dieser Obligationenkategorien ein. Es wird nur zur Klarstellung darauf aufmerksam gemacht, daß für die Zinsberechnung bei den unter Punkt 2, 3 und 5 angeführten Obligationen ausschließlich der Nennwert in Franken (1 Frank = 96 Heller), bei den 4prozentigen Markobligationen in Mark D. R. W. (1 Mark = R. 1.18) in Betracht kommt.

2. III. 1917

2
13

(Erhöhung des Stückgüterverkehrs der Schiffsahrtgesellschaften.) Aus Wien wird uns telegraphiert: Wie das Neue Wiener Journal von authentischer Seite erfährt, haben die Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft, die Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft und die Ungarische Fluß- und Seeschiffahrt-Aktiengesellschaft im Stückgüterverkehr eine 20prozentige Erhöhung der Tarife vorgenommen. Der Massengüterverkehr, der sogenannte Schleppverkehr, vorwiegend die Transporte von Getreide, Eisen, Kohle, Sand und dergleichen, bleibt von der Erhöhung ausgenommen. Ueber die Vorgeschichte dieser Maßregel wird noch mitgeteilt: Nach Durchführung der Tarifierhöhungen im Eisenbahnverkehr haben die drei Gesellschaften vereinbart, eine 30prozentige Erhöhung ihrer Stückgütertarife vorzunehmen. Die österreichische Regierung hat jedoch der vollständig ihrer Tarifhoheit unterstehenden Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft nur eine 20prozentige Erhöhung bewilligt. Mit Rücksicht hierauf haben auch die beiden anderen Gesellschaften nur eine Erhöhung in diesem Ausmaße eintreten lassen. Zum Unterschiede von den Eisenbahnen fließt den Schiffsahrtgesellschaften der Mehrbetrag aus der Tarifierhöhung zur Gänze zu. Von seiten der Gesellschaften wird jedoch darauf verwiesen, daß sich die Erhöhung in Anbetracht der enorm gestiegenen Gestehungskosten in durchaus bescheidenem Rahmen bewegt.

Die Donau-Main-Verbindung.

Nachdem die Bayerische Kammer die ersten Kredite für die Donau-Main-Wasserstraße bewilligt hat, tritt die Frage der Linienführung wieder in den Vordergrund. Sie wird nicht eben leicht zu entscheiden sein, da hier — wie bei jedem Verkehrswege — starke Interessengegenätze bestehen. Es sind dabei zugleich die örtlichen und die allgemeinen Verkehrs-Interessen auszugleichen. Bayern wird natürlich bemüht sein, möglichst viele Orte an die neue Wasserstraße heranzubringen, um ihnen die Gelegenheit zu neuem Aufschwung zu bieten; es ist für Bayern nur natürlich, wenn es die Mainstammungen ausfahren möchte und wenn es auch sonstige Umwege im Interesse bestimmter Landesteile nicht scheut. Soll aber die zu schaffende Verbindung den Rang erhalten, der ihr zukommen würde, soll sie nicht durch andere, immerhin mögliche und vielleicht vorteilhaftere Kanalkauten zurückgedrängt werden, dann muß von Anfang an für die Linienführung auf eine rationelle Abkürzung der Strecke ernsthaft Bedacht genommen werden. Der große durchgehende Verkehr, der für die Verzinsung des anzulegenden Kapitals entscheidend ist, verlangt die kürzeste Linie. Stützkanäle sind in allen Fällen besser als Umwege.

Die Handelskammer Regensburg, deren ernstes Interesse an der Donau-Main-Verbindung bekannt ist, nimmt deshalb ein Projekt wieder auf, das von dem verstorbenen Ministerialrat Schneider herrührt. Es schlägt anstatt der Linienführung Nürnberg-Steppberg-Regensburg eine solche Nürnberg-Amberg-Schwandorf-Regensburg vor. Dieser Weg ist um 90 Kilometer kürzer als der andere, er würde aber insbesondere verkehrsfürdere Gebiete aufschließen, nämlich das der oberpfälzischen Eisen- und Braunkohlen- sowie die Holz-Industrie des bayerischen Waldes. Auch für die Zufuhr böhmischer Braunkohle rechnet man für diese Verbindung einen Vorteil heraus, die mit Umschlag in Schwandorf diesem Wasserweg zugeführt werden könnte.

Der Vorschlag würde voraussichtlich auf den Widerstand der südbayerischen Großstädte stoßen, für die er etwas weniger günstig als die Steppberger Linie liegt. Ueber die technische Ausführbarkeit läßt sich natürlich erst urteilen, sobald genaue Angaben auch über die Beschaffung des erforderlichen Speisewassers vorliegen. Vom Standpunkt der Linien-Verkürzung aus verdient er jedoch eine Prüfung.

I Mainz, 1. März. Bei der Tagung des Mittelrheinischen Fabrikantenvereins sprach der bayerische Abg. Gelsb über die Frage des Ausbaues der Wasserstraßen. Zum Schluß wurde folgende Erklärung einstimmig angenommen:

Die Notwendigkeit des Ausbaues unserer Binnenwasserstraßen haben die Erfahrungen des Krieges dringend erwiesen. Von ganz besonderer Bedeutung und als eine dringliche Aufgabe der Gegenwart erscheint der Ausbau des Rhein-Main-Donau-Wasserweges, der als Vereinigung die großen in Betracht kommenden Ströme zwischen landwirtschaftlichem und industriellem Gebiete verbindet und eines der wichtigsten Mittel darstellt, um die aus militärischen, politischen und volkswirtschaftlichen Gründen dringend notwendige Annäherung zwischen Deutschland und seinen Verbündeten zu fördern.

Der Versammlung wohnten bei die hessischen Staatsminister v. Gwals, Finanzminister Becker, Oberbürgermeister Voigt aus Frankfurt a. M., Oberbürgermeister Götzelmann Mainz, die Mainzer Bürgermeister Kuhl, Güntherl und zahlreiche Stadtverordnete.

(Elbe-Ober-Donau-Kanal.) Aus Reichenberg, 9. d., wird telegraphiert: Die von der Reichenberger Handelskammer gemeinschaftlich mit dem Flussiger Elbverein seinerzeit gegebene Anregung zur Bildung eines besonderen österreichischen Arbeitsausschusses für die Herstellung eines Großschiffahrtsweges Elbe-Ober-Donau hat in den beteiligten Kreisen lebhafteste Zustimmung gefunden. In dem Arbeitsausschuss werden vertreten sein: das Handelsministerium, das Ackerbauministerium und das Eisenbahnministerium, die Statthaltereien in Prag und Wien, die Landesverwaltungscommission in Prag, die Landesauschüsse von Mähren und Niederösterreich, die Handelskammern Brünn, Eger, Olmütz, Prag, Troppau und Wien, die Elbe- und Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaften sowie die beteiligten Schiffahrtsvereine, die technischen Hochschulen in Brünn, Prag und Wien, die Magistrate von Brünn, Prag und Wien und vieler anderer an der geplanten Wasserstraße liegender Städte, die Wiener und die Prager Börsen und eine Anzahl von industriellen Verbänden. Weitere Beitrittserklärungen stehen in Aussicht. Die gründende Versammlung wird am 24. d. in Ausflüg stattfinden.

11. III. 1917

19

Die Ausgestaltung des Donauverkehrs.

Aus Linz wird berichtet: In der letzten Sitzung des Gemeinderates von Linz machte Reichsratsabgeordneter Bürgermeister Dr. Dinghofer Mitteilungen über die Frage der Ausgestaltung des Donauverkehrs, beziehungsweise Erbauung eines Kanals Budweis—Linz. Diese Angelegenheit erscheint deshalb besonders dringend, weil der bairische Landtag in einer außerordentlichen Session bereits seine Entschlüsse hinsichtlich des Donau-Main-Kanals gefaßt habe, und daher anzunehmen sei, daß in absehbarer Zeit dieser Kanal zur Ausführung kommen und dadurch die Ausgestaltung der oberen Donau eine besondere Bedeutung erlangen werde. Ein von der Gemeinde Linz eingesetzter Unterausschuß werde sich mit der Wasserstraßenangelegenheit weiter befassen und sich mit den Interessenten in Verbindung setzen.

13. III. 1917

Minister v. Breitenbach für den Mittelland-Kanal.

Der nationalliberale Abg. Macco hatte recht mit der Bemerkung, die er gestern im Abgeordnetenhaus am Anfang seiner Rede zum Eisenbahnetat machte. Die Mitglieder des Herrenhauses hätten sich nun einmal durch den Augenschein überzeugen sollen, wie es während der Etatsberatung im anderen Hause aussah: sie würden eine treffliche Illustration zu ihrer Verwerfung der geplanten Neuordnung des Entschädigungswesens gefunden haben! Stellte Herr Macco doch fest, daß am Sonnabend bei der Rede des Abg. Grafen Molle zeitweise ganze fünf Abgeordnete im Saal anwesend waren! Am Ende der Sitzung aber kündigte sich bereits die Antwort an, die das Abgeordnetenhaus auf den famosen Vorstoß des Herrenhauses zu erteilen gedenkt: wie es ja selbstverständlich war, daß es die erste sich bietende Gelegenheit dazu ergreifen würde. Präsident Graf Schwerin-Löwig wollte an den Schluß der heutigen Tagesordnung die Haushaltspläne des Herrenhauses und des Abgeordnetenhauses setzen. Da erhob jedoch Abg. Dr. Pache sofort Einspruch: die grundsätzliche Bekämpfung der ganzen modernen politischen Entwicklung, wie sie das Herrenhaus beliebt hätte, ließe sich nicht so kurzerhand nebenher abmachen. Es wurde dann auch vereinbart, daß die Aussprache über das Herrenhaus am Mittwoch stattfinden soll. Einen Vorgeschmack davon gibt ja schon der an anderer Stelle erwähnte Antrag Dr. Friedberg, der freilich noch gesonderter Verhandlung vorbehalten bleibt.

In der Fortführung der Erörterung über den Eisenbahnetat rühmte Abg. Macco die glänzenden Leistungen der Eisenbahnen und behandelte verschiedene durch den Krieg neu aufgeworfene Probleme. Für jenes Lob dankte Minister v. Breitenbach nachher; dagegen wollte er es nicht gelten lassen, wenn der nationalliberale Redner sich zu der Ansicht bekannte, daß der Etat allzu vorsichtig aufgestellt sei. Er fügte sogar hinzu, daß seines Erachtens auch den stark steigenden Einnahmen, mit denen man für die Zeit nach dem Kriege wohl werde rechnen können, so ungeheure Mehrausgaben gegenüberstehen würden, daß schließlich weniger an Gewinn herauszukommen werde als vor dem Kriege. Der fortschrittliche Abg. Desser erkannte an, daß Herr v. Breitenbach sich mit seinen Gegnern in seiner Rede vom Sonnabend viel sachlicher und objektiver auseinandergesetzt habe als der von ihm nicht genannte Landwirtschaftsminister mit den seinigen. Er verbreitete sich dann über die Art, wie er sich die Gestaltung unseres Verkehrs wesens in der Zukunft denke; wobei er übrigens, nebenbei bemerkt, für die Bestrebungen des Ministerialdirektors a. D. Kirchhoff freundlichere Worte fand, als sie dessen Schriften ins Besondere vom Ministertisch zuteil geworden waren. Und da kam er auch auf den dereinst so heißumstrittenen, Bruchstück gebliebene Mittellandkanal zu sprechen: er wollte alle Gegenstände nicht herausbesprechen, aber er hielt den Augenblick für gekommen, hier Stellung zu nehmen. Damit lockte er eine Erklärung des Ministers heraus, die sicher sein darf, größter Beachtung zu begegnen. Denn Herr v. Breitenbach sagte nicht mehr und nicht weniger, als daß er sich von seiner früheren Skepsis bekehrt habe und einsehe, welche Vorteile eine solche Erweiterung unseres Verkehrsnetzes mit sich bringen würde. Das war doch ein Wort, das man gern hörte, und das erfreuliche Ausblicke öffnet, ob auch der Minister meinte, daß noch manches Jahr darüber vergehen würde.

Der sozialdemokratische Abg. Beinerer beschäftigte sich mit der neuen Verkehrssteuer, trat für Reichssteuern ein, und brachte eine Reihe von Wünschen der Eisenbahnbeamten und Arbeiter vor. Auch der Zentrumsadgeordnete Schmidt-Dons nahm sich der Fürsorge für die Arbeiter an.

Der Sitzungsbericht befindet sich in der zweiten Beilage.

Die Fahrpreiserhöhung im Nahverkehr.

Mit der Erhöhung der Eisenbahnfahrpreise ist bekanntlich auch eine Erhöhung der Jahres- und Monatskarten auf den Wiener Nahstrecken eingetreten. Der „Abend“ hat damals zu dieser Angelegenheit sofort Stellung genommen und die Frage aufgeworfen, ob die Behörde, die die Erhöhung des Lokalfreudentarifes bestimmte, auch daran gedacht hat, daß sie dadurch die Entwicklung des Wiener Wohnungswesens schädlich beeinflusst. Ist doch der Kern des Wiener Wohnungswesens darin, daß es unserer Stadt zunächst an raschen und billigen Verbindungen mit den äußeren Bezirken (Autobus und Untergrundbahn), dann aber an guten Verbindungen mit den Orten in der Umgebung Wiens fehlt. Zur Verschlechterung der Wohnungsverhältnisse durch den Krieg kommt nun noch die Erhöhung der Nahetarife.

In der Umgebung Wiens rührt es sich nun. Man will die Abwehr organisieren. In dieser Sache wird jetzt folgende Einladung ausgesandt:

„Wien, 12. März 1917. Euer Hochwohlgeboren! Die gefertigten Vereine beehren sich, Euer Hochwohlgeboren zu der am Sonntag, den 18. März 1917, um 4 Uhr nachmittags in Kühnells Bahnhofrestauration in Rektawinkel stattfindenden

Interessentenbesprechung, betreffend die mit 1. Februar 1917 in Kraft getretene Fahrpreiserhöhung auf den Wiener Lokalfreuden, höflichst einzuladen. Hochachtungsvoll Verschönerungsverein Siedgraben, Verschönerungsverein Hofstatt, Verein der Haus- und Grundbesitzer in Anzbach, Hofstatt und Groß-Rafberg, Verein der Haus- und Grundbesitzer in Groß-Weinberg mit Au (Neulengbach).“

Die Einberufer sind, wie man sieht, durchweg am Grundbesitz beteiligte Kreise. Die Grund- und Hausbesitzer in der Umgebung Wiens sind eben der Meinung, daß die Verschlechterung des Verkehrs ihren Interessen schadet. Daß die Grundbesitzer in dieser Frage heute die ersten sind, die nach Hilfe schreien, ist erklärlich. Sie sind organisiert, haben ihre Vertretungen. Die Verbraucher, in diesem Falle die Mieter, fehlen noch. In der Angelegenheit, die hier zur Behandlung steht, sind ihre Interessen die gleichen, wie die der Grundbesitzer, und es ist daher zu wünschen, daß die Versammlung vom Sonntag zum Ausgang einer sehr starken Bewegung für die Hebung des Wohnungswesens in der Umgebung Wiens werde.

Die Erhöhung der Donautarife.

Die Erhöhung der Donautarife steht nunmehr vor ihrer Durchführung. Mit Gültigkeit vom 15. d. erscheint zum Lokalgütertarif der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft ein Nachtrag, der besagt, daß zu der auf Grund der Frachtsätze des Tarifs, beziehungsweise seiner Nachträge sich ergebenden Fracht ein fünfzehnprozentiger Frachtzuschlag erhoben wird. Die gleiche Maßnahme wird in dem Spezialtarif für Holz durchgeführt. Eine Erhöhung der Getreidetarife tritt nicht ein.

Das Donau-Main-Projekt.

— Frankfurt, 12. Febr. An der heutigen zur Erörterung des Donau-Main-Projektes abgehaltenen Konferenz im Frankfurter Rathaus nahmen teil Vertreter der bayerischen Regierung, der Finanzkommission der bayerischen zweiten Kammer unter Führung des Abgeordneten Held, von bayerischen und rheinischen Städten und Handelskammern, sowie Mitglieder des Frankfurter Magistrats, der Stadtverordneten-Versammlung, der Handelskammer, der Frankfurter Reichstagsabgeordnete Dr. Quarz, Landtagsabgeordneter Dr. Heilbrunn und Vertreter von Handel und Industrie von Frankfurt, Höchst, Griesheim usw. Nach einer Begrüßung durch Oberbürgermeister Voigt ging der bayerische Landtagsabgeordnete Held in ausführlichen Darlegungen auf das Donau-Main-Projekt ein. Die Erkenntnis vom wirtschaftlichen Wert einer Großschiffahrtsverbindung zwischen Rhein und Donau sei während des Krieges außerordentlich gefördert worden. In allen beteiligten Kreisen bestehe heute Klarheit darüber, daß die Schaffung eines Wasserwegs von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer eine unabwiesliche Notwendigkeit sei. Das Verständnis für die Bedeutung der Donau im Wirtschaftsleben der Mittelmächte und ihrer verbündeten Balkanstaaten sei stetig im Wachsen begriffen. Schon während des Krieges seien über 100 Millionen Mark deutsches Kapital in Donau-Schiffahrtsanlagen investiert worden. Die Durchführung des Gedankens, um der es bei dem Donau-Main-Kanal gehe, werde eines der erfolgreichsten Instrumente im Aufbau des künftigen Verkehrs- und Wirtschaftslebens sein. Abgeordneter Held besprach ferner die in der Vorlage der bayerischen Regierung geschilderten Einzelheiten des Projektes. Zu seiner Verwirklichung soll ein Stromverband gebildet werden. Die aufzubringenden Kosten in Höhe von 650 Millionen Mark denkt man so zu teilen, daß das Reich und Bayern 300, die anliegenden Städte 100 Millionen Mark und die interessierte Industrie am Rhein und Main und an der Donau den Rest zu übernehmen hätten. Die Bauzeit wird auf 6 bis 7 Jahre geschätzt. Die Projektierungskosten, also die Ausgaben für die Entwurfsarbeiten, deren Inangriffnahme die Vorlagen der bayerischen Regierung bezweckt, werden etwa 5 Millionen Mark betragen. Davon soll Bayern 2 Millionen übernehmen und das Reich dieselbe Summe beitragen. Eine Million hätten die in Frage kommenden Städte aufzubringen. Vorbehaltlich der Zustimmung der städtischen Körperschaften erklärte sich Frankfurt zur Leistung eines Beitrags von 100 000 Mark bereit, und zwar unter der Voraussetzung, daß ihm im Beirat eine Vertretung zugewilligt werde. Die 100 000 Mark sollen so aufgebracht werden, daß die Stadt 50 000 Mark übernimmt, während Handel und Industrie die restlichen 50 000 Mark aufbringen, wofür die Handelskammer zu sorgen hätte. Erwogen wurde die Frage, ob Preußen und Hessen zu den Entwurfsarbeiten herangezogen werden sollten. Indessen einigte man sich, davon abzusehen, um die Arbeiten nicht erneut durch Verhandlungen in Stillstand kommen zu lassen. Außer dem Abgeordneten Held sprachen der Vertreter der bayerischen Regierung, Landtagsabgeordneter Dr. Heilbrunn, Oberbürgermeister der vertretenen Rhein- und Mainstädte, Handelskammervertreter usw. Eine einstimmig angenommene Entschließung stimmt dem Gedanken des Donau-Main-Projektes, wie er in der Vorlage der bayerischen Regierung umschrieben wird, zu und bezeichnet Frankfurt als den Vorort der außerbayerischen Interessen an dem für das Wirtschaftsleben Deutschlands und Mitteleuropas so wichtigen und verheißungsvollen Plane.

(Oesterreichische Eisenbahnverkehrsanstalt.)

In der gestern abgehaltenen Sitzung des Verwaltungsrates wurde der Geschäftsabluß für das Jahr 1916 vorgelegt. Derselbe weist einen Reingewinn von 2,222,434 K. (gegenüber 2,172,745 K. im Vorjahr) aus. Dabei ist zu berücksichtigen, daß die laut Beschluß der letzten Generalversammlung für Steuerzwecke rückerstatteten 340,000 K. entgegen der bisherigen Gepflogenheit im Jahre 1916 nicht zur Steuerleistung herangezogen, sondern auf Bilanzkonto als Reserve für zukünftige Steuererfordernisse belassen wurde und demzufolge das abgelaufene Jahr mit der bezahlten vollen Steuer von 515,650 K. belastet wurde. Die Gehalte, Spejen und Reparaturen erforderten im Berichtsjahre 429,820 K. (389,273 K.), die Obligationenzinsen und anderweitigen Zinsen 445,384 K. (341,040 K.). Für die Dotierung des Wagenerneuerungsfonds wurden 835,060 K.

(565,614 K.) angewendet. Der Verwaltungsrat hat beschlossen, der am 31. d. stattfindenden Generalversammlung den Antrag zu stellen, eine Dividende von 12½ Prozent = 25 K. (gegen 11 Prozent = 22 K. im Vorjahr) zu verteilen, dem Pensionsfonds 25,000 K. (wie im Vorjahr) und dem Reservefonds 65,816 K. (56,765 K.) zuzuwenden, die bestehende Steuerreserve von 340,000 K. um weitere 185,000 K. zu erhöhen und die nach Auszahlung der Tantiemen verbleibenden 301,820 K. (306,097 K.) auf neue Rechnung vorzutragen.

15. III. 1917

25

Projekte und Bau von Eisenbahnen.

Zum Jahresbeginn bezifferte sich der Stand der Eisenbahnbauten bei den Hauptbahnen auf 1146 Kilometer, wobei der größte Teil auf Erweiterungsbauten (884 Kilometer) entfiel, und bei den Lokal- und Kleinbahnen auf 7986 Kilometer.

15./III. 1917

(Der preussische Eisenbahnminister über eine Tarifeinheit zwischen Oesterreich-Ungarn und Deutschland.) In der Montagssitzung des preussischen Abgeordnetenhauses äußerte sich Eisenbahnminister v. Breitenbach im Rahmen einer großen Ressortrede auch über weittragende Absichten auf dem Gebiete des Tarifwesens, die ebenso das Interesse Oesterreich-Ungarns berühren. Der Minister teilte nämlich mit, daß das Deutsche Reich seine Bereitwilligkeit kundgegeben habe, zu einer Art Tarifeinheit mit Oesterreich-Ungarn zu gelangen. Diesbezüglich sagte Herr v. Breitenbach: „Ich würde wünschen, daß wir mit Oesterreich-Ungarn in einheitlicher Weise bei den Tarifen zusammenarbeiten. Unsere Geneigtheit dazu haben wir ausgesprochen. Die Tarifvorschriften müßten einander angenähert werden, und es müßte auch zu einer Art Tarifeinheit kommen. Der Verkehr würde dadurch außerordentliche Vorteile haben. Die Ausnahme-tarife müßten den jeweiligen wirtschaftlichen Verhältnissen angepaßt werden.“ — Es ist daran zu erinnern, daß Staatssekretär Dr. Helfferich erst jüngst darauf verwies, daß bei der wirtschaftlichen Annäherung zwischen Oesterreich-Ungarn und Deutschland auch Vereinbarungen auf dem Gebiete des Verkehrs wesens eine große Rolle spielen. Dieser gehört auch die vom preussischen Eisenbahnminister angedeutete Tarifffrage.

15. III. 1917

27

[Erhöhung der Frachtfäße der Donauschiffahrt.] Mit dem Beginn der Schiffahrt treten für die Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft und die Süddeutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft in Oesterreich, für die Ungarische Fluß- und Seeschiffahrtsgesellschaft in Ungarn Frachtfäße in Kraft, die gegenüber den bisher geltenden um 15 Prozent höher sind. Dieser Maßregel sind Verhandlungen zwischen den Vertretern des Handelsministeriums und der Schiffahrtsgesellschaften vorangegangen. Die letzteren beriefen sich auf die erhebliche Steigerung der Tarife bei den Eisenbahnen, auf die Zunahme der Bestehungskosten bei den Schiffahrtsgesellschaften und erklärten, mit den bisherigen Frachtfäßen das Auslangen nicht finden zu können. Das Handelsministerium hat im Interesse der möglichsten Schonung des Verkehrs den Wünschen der Schiffahrtsgesellschaften in dem ursprünglichen Ausmaße nicht stattgegeben und die Erhöhung mit 15 Prozent festgesetzt. Hierbei ist auch die Erwägung maßgebend gewesen, daß die Tarifierhöhungen sowohl bei den Bahnen als den Schiffahrtsgesellschaften den Charakter eines Provisoriums an sich tragen, weil die wirtschaftlichen Verhältnisse nach dem Kriege nicht überblickt werden können und die Festlegung der Tarife dann nicht mit rein mechanisch prozentuellen Zuschlägen, sondern nur im Wege einer gründlichen systematischen Arbeit erfolgen kann. Von der Tarifierhöhung der Donauschiffahrt ist nur der Getreideverkehr aus Ungarn vorläufig ausgenommen worden, der im Frühjahr immer außerordentlich schwach ist und jetzt schon gar keine Rolle mehr spielt. Alle übrigen Transporte sowohl im Tal als im Bergverkehre werden durch die Erhöhung getroffen. Die Tarifierhöhung hat nur für das Jahr 1917 Geltung. Die Schiffahrtsgesellschaften haben während des Krieges einmal eine partielle Tarifierhöhung vorgenommen, indem sie billige Frachtfäße, die im Interesse der Konkurrenzfähigkeit der Industrie zugestanden worden sind, aufgehoben haben. Damals hat die Regierung den Vorbehalt gemacht, daß die

früheren Tarife nach dem Kriege eventuell wieder hergestellt werden.

16. III. 1917

Eisenbahnfragen.

N. Berlin, 15. März. (Priv.-Tel.) Der Hauptauschuss des Reichstages begann heute mit der Besprechung von Eisenbahnfragen. Ein Fortschrittler unterbreitet einen Antrag, der die behandelten Pläne des Ministerialdirektors a. D. Kirchhof enthält. Der Redner führte aus, er identifiziere sich nicht mit allen Ansichten Kirchhofs. Es komme nur auf die Generalidee an und diese stimme mit der Reichsversammlung überein, an deren Durchführung zu denken es Zeit sei. Wie Herr v. Breitenbach und der bayerische Verkehrsminister v. Seidlein die Dinge behandelten, so gehe es doch nicht weiter. Angesichts der finanziellen Bedürfnisse des Reiches lasse sich die fähle Ablehnung nicht aufrecht erhalten. Ob eine Milliarde herauskomme oder die Hälfte, oder noch weniger, darauf komme es nicht an. Es handle sich um oier Vorschläge, erstens um vorläufige Einstellung der Tilgung mit Rücksicht auf die Not der Finanzen, zweitens: Einführung kaufmännischer Grundsätze; Notwendigkeit einer Vermögensbildung, drittens: systematische Vereinfachung des Betriebes ohne Transportluxus, viertens: Vorteile des Großbetriebs. Die ganze Frage sei nicht nur eine technische und finanzielle, sondern auch eine hochpolitische. Die Verhältnisse würden in Bayern ton Jahr zu Jahr schlechter und gingen mit der partikularen Eisenbahnpolitik immer mehr zurück. Die Dinge zwängen dazu, die Einzelungen zu ändern. Auch in Preußen werde es mit der Ueberwachungsolitik zunächst ein Ende haben. Die Kirchhofschen Vorschläge seien nicht so radikal, daß die Einzelstaaten nicht darauf eingehen könnten. Die großen Leistungen seien nur möglich gewesen durch den einheitlichen Verkehrswillen, der durch die militärische Leitung hineingefommen sei. Eine unparteiische Kommission müsse das ganze Material prüfen und die Vorschläge Kirchhofs und ihre Durchführung untersuchen. Der Redner beantragte eine Resolution auf Vorlegung einer Denkschrift über die Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahn- und Wasserstraßennetzes. Zur Vorbereitung und Auffassung dieser Denkschrift soll eine Sachkommission einberufen werden, die durch sachverständige Mitglieder des Wirtschaftslebens, Parlamentarier, sachverständige Beamte und Vertreter des großen Generalrats zu bilden ist. Die der Kommission angehörenden Eisenbahn-Beamten sollen für die Dauer ihrer Mitwirkung von den Weisungen ihrer Vorgesetzten unabhängig erklärt werden.

Minister v. Breitenbach führte aus, die Ideen Kirchhofs hätten sich im Laufe der Jahre gewandelt. Von persönlichen Angriffen, Lächerlichmachung usw. könne keine Rede sein. Er habe darauf gefaßt sein müssen, daß seine Gedanken kritisiert und geprüft würden, und das sei gecheine. Die in Aussicht gestellte Ersparnis von einer Milliarde sei im Artikel des „Schwäbischen Merkur“ in ihre Bestandteile aufgeföhrt worden. Die dort gegebenen Ansätze seien viel zu hoch gegriffen. Die Ersparnisse durch Zusammenschluß, woher sollten sie kommen? An den Zentralstellen könnten nur sehr wenige gemacht werden, an den Uebergangsstellen auch relativ wenig. Die Abrechnungen im Personen- und Güterverkehr würden nur zum Teil wegfallen, und noch hier und da könnten kleine Ersparnisse gemacht werden; die Personenwagen wären bereits freizügig, die Lokomotiven könnten es nie sein. Transportluxus durch Umleitung des Güterverkehrs käme nur in geringem Maße in Preußen vor, in Süddeutschland möge das etwas anders liegen. Die preußischen Personenzüge machten anderen keine Konkurrenz. Die Zusammenlegung würde in den Routen nichts ändern. Die ersten von Kirchhof errechneten 200 Millionen gingen tatsächlich in der Luft. Der Ausbau des Bahnnetzes würde erschwert werden, die Vereinfachung des Betriebes wenig Ersparnis bringen, dagegen die Einführung des Zweiflassensystems für den Personenverkehr große Einnahmeausfälle bedeuten, für Preußen allein 60—80 Millionen Mark; v. D. Lehmann schätzte sie noch höher. Auf ein solches Experiment könnte man sich nicht einlassen. Die Vereinfachung müsse kommen, aber nicht mit so rauhem Eingriff in das Gewohnte. Die Ausnutzung der Personenzüge mit 80 Prozent werde sich nicht ändern lassen, sie liege in der Natur des Verkehrs und der ungleichen Verkehrsbedürfnisse in den verschiedenen Bundesstaaten; dieser Verkehrsbedarf sei notwendig. Beim Güterverkehr komme kein Luxus vor. Die Hoffnung auf große Ersparnis sei ein Irrtum. Technische Verbollkommnung im Wagen- und Lokomotivpark durch einheitliche Bremse usw. sei notwendig; die Ersparnisse hieraus würden aber nicht ausreichen, um die sonstige Verteuerung des Betriebes auszugleichen. An einheitlichem Willen in der Verwaltung fehle es nicht, von einem Fortschrittler könne nicht die Rede sein. Die Eisenbahnpolitik sei weitfichtig gewesen. Eine partikularistische Tendenz habe sich nirgends vorgeedrängt, überall herrliche Einmütigkeit und Entgegenkommen. Die Reichsbahn würde man gar nicht merken, so wenig würde sie ändern. Angesichts des Aufsehens, das die Kirchhofschen Ansichten erregt hätten, habe die Kritik scharf und gründlich sein müssen. Eine Untersuchungskommission würde kein anderes Ergebnis haben.

Der preußische Finanzminister wandte sich dann in ähnlicher Weise wie bereits im Landtage gegen die Kirchhofschen Ausführungen.

Darauf erklärte ein württembergischer Nationalliberaler für seine Person, er begreife den preußischen Widerstand gegen die Kirchhofschen Projekte. Der Redner ist nicht überzeugt, daß eine weitere Vereinheitlichung nicht noch Ersparnisse möglich mache. Warum werde denn nicht eine Denkschrift vorgelegt wie 1912? Warum sei die Betriebsmittelgemeinschaft von der Mißföhle verschwunden? Partikularistische Rücksichten hätten wohl entscheidend mitgespielt. Gesunde preußische Finanzen seien auch für das Reich wichtig. Aber auch die anderen Bundesstaaten dürften nicht Not leiden, und dazu müsse auch Preußens Verkehrspolitik helfen; damit könnte Preußen wieder moralische Eroberungen machen. — Ein Sozialdemokrat will angesichts der Entwicklung des ganzen Wirtschaftslebens die Hoffnung nicht aufgeben, daß es noch zu der von ihm eingehend befürworteten Uebernahme der Eisenbahnen durch das Reich kommen werde. Ein Vertreter der bayerischen Regierung erklärte, daß diese an der Selbstständigkeit der bayerischen Verkehrsverwaltung festhalte; diese stelle einen großen Nachfaktor dar wegen der großen Einnahmen. Gewissen Vereinheitlichungen, z. B. im Tarifwesen, widerstrebe auch Bayern nicht. Die bayerische Volksvertretung stehe in dieser Frage auf der Seite der Regierung. Wenn auch die Finanzlage der bayerischen Bahnen nicht glänzend sei, so balanzieren doch Einnahmen und Ausgaben, doch diese Sorgen könne das Reich Bayern überlassen. Die geforderte Kommission sei überflüssig und könne bei dem Mangel an Arbeitskräften nicht gebildet werden. Ein Redner der Deutschen Fraktion erklärte, mit der loyeren Ablehnung sei die ganze Angelegenheit erledigt.

Der sächsische Finanzminister führte aus, wenn das Reich nach Kirchhof nur den Betrieb übernehme, so habe es auch die Eisenbahnen. Dauernde finanzielle Vorteile seien für das Reich kaum zu erwarten. Die wirtschaftlichen Gesichtspunkte würden aber besser von den Einzelstaaten wahrgenommen. Einheitliche Leitung von einer Stelle habe auch Mängel. Manches von dem, was Kirchhof an Vereinheitlichung gefordert, lasse sich auch so erreichen. Mißstände, die dringende Abhilfe verlangen, seien nicht vorhanden. „Wir haben nicht Wettbewerb, sondern Wettstreit.“ Eine starke Vereinheitlichung sei dem Fortschritt nicht förderlich. Die ganze Frage sei genügend geklärt, der Vorlage einer Denkschrift ständen jedoch keine Bedenken entgegen. — Ein Zentrumsabgeordneter meinte, daß weder zur genaueren Untersuchung der Frage noch zur Vorlage einer Denkschrift ein Anlaß gegeben sei. Der Volksparteiler, der als erster Redner und zwar für die Reichsbahn gesprochen hatte, legte dar, daß die Sachverständigen, die der Ausschuss gehört habe, Partei seien.

Minister von Breitenbach erklärte, die Betriebsmittelgemeinschaft sei an den Schwierigkeiten gescheitert, man habe sich mit der Hauptsache, der Güterwagengemeinschaft, begnügen müssen. Der Vorwurf des preußischen Eisenbahnpartikularismus lasse sich nicht aufrecht erhalten. Von einer Theaurierung sei heute gar nicht mehr die Rede und werde es künftig auch nicht sein. Auf Bismard dürfe man sich heute nicht mehr berufen, die Dinge lägen ganz anders als damals. Die Betriebsorganisationen seien bei allen Verwaltungen fast genau dieselben, die Zustände auf den deutschen Eisenbahnen durchaus zufriedenstellend, die Reichseisenbahnen im Reichsland sollten den süddeutschen Staaten keine Konkurrenz machen. Ein Zentrumredner führte aus, die Erhaltung der vollen Selbstständigkeit der Einzelstaaten sei wertvoller als die vielleicht eintretenden geringen Ersparnisse. Ein Nationalliberaler legte großes Gewicht darauf, daß man nicht das Verkehrsweisen finanziell ausbeute. Wenn das geschehe, könnten wir uns wirtschaftlich nicht erholen. Ganz könne das Finanzinteresse der Einzelstaaten nicht zurückgestellt werden.

Die Konservativen erklärten, die fortschrittliche Resolution abzulehnen. Minister v. Breitenbach sagte eine Denkschrift über die finanziellen Wirkungen der Vereinheitlichung zu. Für die Beratung der Verkehrssteuer würde sie allerdings nicht mehr zuvrecht kommen.

Schließlich kam man zur Abstimmung, die die Ablehnung der fortschrittlichen Resolution mit 13 gegen 13 Stimmen ergab.

***(Eröffnung der Güteraufnahme.)** Am 20. d. wird im Frachtgutverkehr der DDB. die Güteraufnahme von und nach sämtlichen gesellschaftlichen Stationen der Donaustraße Budapest bis einschließlich Belgrad, ferner von und nach Ujpest eröffnet. Mit dem genannten Tage ist daher der Frachtgutverkehr zwischen den vorbezeichneten Stationen untereinander, sowie zwischen diesen Stationen und den Stationen Wien (Praterquai, Nordbahnlande, Donauquaibahnhof), Pozsony, Gönyü, Győr und Budapest (auch Batthyányplatz) eröffnet. — Die Direktion der k. u. ung. Fluss- und Seeschiffahrts-A.-G. theilt mit, daß sie die Güteraufnahme im Verkehre der Stationen der Strecke Budapest—Zemun—Belgrad untereinander, wie auch im gegenseitigen Verkehre dieser Stationen mit den für die diesjährige Güteraufnahme bereits eröffneten Stationen Wien, Pozsony, Gönyü, Győr und mit der Station Ujpest mit dem 20. März 1917 eröffnet. Die Haltestellen Monostorjeg, Sárengrád, Susel-Koruska, Bánostor, Eserevics und Ofutal bleiben ein für allemal geschlossen. Nach Bahystationen bestimmte Sendungen werden bis auf Weiteres zum Transport nicht angenommen.

„Die Wasserstraße Mitteleuropas.“

Eine Schrift des Erzherzogs Heinrich Ferdinand.

Aus der Feder des Erzherzogs Heinrich Ferdinand ist, als Manuskript gedruckt, soeben eine Schrift erschienen, welche „Die Wasserstraße Europas“ behandelt. Erzherzog Heinrich Ferdinand, ein Sohn des verstorbenen Großherzogs von Toskana, der im Alter von 39 Jahren steht und in der Armee den Rang eines Oberstleutnants bekleidet, behandelt in der Arbeit die Absperrung Oesterreich-Ungarns und Deutschlands vom Seeverkehre und den Ersatz des Seeweges durch die Donau. Der Autor führt aus, daß erst der Weltkrieg, in welchem Englands hauptsächlichstes Kampfmittel zur Bezwingung Oesterreich-Ungarns und Deutschlands deren Absperrung vom Seewege ist, um diese Länder auszuhungern und ihnen die für den Krieg und die Industrie notwendigen Rohstoffe zu entziehen, die allgemeine Aufmerksamkeit auf die Donau als Wasserstraße gelenkt habe, welche — wenn durch einen Schifffahrtskanal mit dem deutschen Wasserstraßennetz verbunden — zwischen der Nord- und Ostsee einerseits und dem Oriente anderseits einen wirksamen Ersatz auch für den unterbundenen Seeweg bilden würde. Hiedurch wäre die Möglichkeit gegeben, Verkehre von einem mitteleuropäischen Seehafen zum anderen, welche vor dem Kriege durchwegs den Seeweg gewählt hatten, auf einer Leistungsfähigen und billigen Binnenwasserstraße abzuwickeln.

Der erzherzogliche Autor begründet diese seine Auffassung in eingehender Weise und schließt seine auf reichem Quellenmaterial basierte Schrift, nachdem er noch eine Aufstellung der Kosten des Donau-Ober-Kanals samt Abzweigung zur Elbe und zur Weichsel, sowie für einen Stichkanal nach Brünn gemacht, mit folgenden Sätzen:

Uraht ist der Donaumeg über March und Ober. Schon vor zweihundert Jahren war der erste Plan zu einer Verbindung der Donau mit der Ober entstanden. Nun hat der Weltkrieg hundertfünfzig Millionen Menschen von der Nordsee zum Euphrat und von der Adria zum Schwarzen Meere zusammengeschmiebet. Dieses Band, durch den größten Krieg der Weltgeschichte geflochten, wird wohl als wirtschaftliche Vereinigung auch weiter bestehen müssen, soll Handel und Wohlstand dieser Völker gefördert werden. Und hier fällt der dem deutschen Wasserstraßennetz angegliederten Donau, als der die Bundesstaaten verknüpfenden mitteleuropäischen Binnenwasserstraße, die Hauptaufgabe zu. Sollten sich nun alle maßgebenden Faktoren in dem Streben nach diesem Ziele vereinigen, so ist der Endzweck meiner Zeilen, eine große wirtschaftliche Arbeit einheitlich zu fördern, erreicht, zum Wohle und Ruhme unseres geliebten Vaterlandes!

Der Donau-Oder-Elbe-Kanal. Auf der gestrigen Tagung zur Besprechung und Förderung des Donau-Oder-Elbe-Kanals in Breslau sprachen sich außer dem Referenten Otto Schneller, Edler v. Motal, Hofrat im k. k. Handelsministerium in Wien, Bergrat Gotthelm, M. d. R., Ingenieur Heinrich Goldemann, Baudirektor des Wiener Stadtbauamts, noch weitere Vertreter aus Oesterreich-Ungarn und Deutschland für den baldigen Ausbau des Donau-Oder-Elbe-Kanals aus. Die Versammlung nahm schließlich einstimmig folgende Resolution an: „Die heute in Breslau tagende, vom deutsch-österreichisch-ungarischen Wirtschaftsverband gemeinsam mit dem Arbeitsauschuß für den Donau-Oder-Elbe-Kanal einberufene Versammlung erachtet den Ausbau des Donau-Oder-Kanals mit Anschluß zur Elbe in militärischen, wirtschaftlichem und politischem Interesse als eine der dringendsten Aufgaben, um auch nach Friedensschluß die Einigung der in schwerem Kampfe um ihr Dasein ringenden Völker immer fester zu gestalten.“

Schiffs- und Warenverkehr auf der österreichischen Donau im Jahre 1915.

Die „Statistischen Mitteilungen“ veröffentlichte detaillierte Angaben über den Schiffsverkehr auf der Donau in der Strecke von Passau bis Theben auf Grund der Nachweisungen der vier größten diese Strecke befahrenden Schiffahrtsgesellschaften, und zwar der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft, der Südböhmischen Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft, der königlich ungarischen Fluss- und Seeschiffahrts-A.G. und der Schiffahrtsunternehmung Jakob u. Moriz Weisz in Budapest. Nach diesen Mitteilungen wurden von den Schiffen der genannten Unternehmungen auf der bezeichneten Strecke im ganzen 3412 Fahrten zurückgelegt und hierbei 9,023.399 Meterzentner Güter befördert, davon über 3 Millionen auf der Bergfahrt und über 4 Millionen Meterzentner auf der Talfahrt. 4,16 Millionen Meterzentner entfallen auf die Einfahrt, 2,84 Millionen Meterzentner auf die Ausfahrt, 1,8 Millionen Meterzentner auf die Durchfahrt, der Rest auf den inländischen Verkehr. Nach Zahl der Fahrten wie nach Menge der beförderten Güter steht die Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft an erster Stelle. Die österreichische Donau-Strecke wird außerdem noch von einigen kleinen ungarischen Schiffahrtsunternehmungen befahren, welche zumeist Getreide nach Wien befördern, von denen aber keine Daten vorliegen. Der Güterverkehr mit Schiffen der königlich serbischen Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft, welche in der Bergfahrt landwirtschaftliche Produkte nach Wien und in der Talfahrt Fabrikate aus Wien beförderte, wurde mit Ausbruch des Krieges eingestellt.

Kanalfragen und Kriegswucher.

Aus der Etatsberatung des Reichstages.

Den Schlußteil der Beratungen des Reichstags über den Etat des Reichsamts des Innern bildeten Kanalfragen, die gestern noch zu einer recht ausgiebigen Erörterung führten. Der Krieg hat sich hier als ein großer Anreger bewährt, und es wurden gewissermaßen nur die Folgerungen aus den Lehren gezogen, denen sich, sollte man meinen, niemand verschließen dürfte. Hat er doch wie an einem gigantischen Schulbeispiel gezeigt, welcher Wert einem wohlausgebauten Kanalsystem zukommt, welchen Nutzen es uns gebracht hätte, wenn wir über ein solches System bereits verfügen würden. Freilich, auf der Linken hat man ja die Wichtigkeit der Sache längst erkannt. Die Zauderer und Widerstrebenden sitzen auf der Rechten: und wie ihr jetziges Verhalten lehrt, sind auch in diesem Punkte die Erfahrungen des Krieges ziemlich spurlos an ihnen vorübergezogen.

Burden von einzelnen Rednern bestimmte Kanalpläne besonders befürwortet, so war der wesentlichste Kern der Aussprache doch der Antrag Bassermann, der für die Uebernahme der Wasserstraßen auf das Reich und die Schaffung eines Reichsamts für Wasserstraßen eintritt. Es lagen auch Anträge — vom Haushaltsausschuß und dem fortschrittlichen Abg. Liesching — vor, die bis zur dritten Lesung die Bereitstellung von Reichsmitteln zur Förderung bestimmter Kanalpläne verlangten. Die Konservativen indes empfahlen die Einberufung eines Ausschusses, um erst unter Zuziehung von Vertretern der beteiligten Bundesstaaten zu prüfen, für welche Wasserstraßen Reichsmittel in Anspruch zu nehmen seien: das läuft nämlich auf eine Verschleppung hinaus. In der allgemeinen Abneigung gegen ein großzügiges Kanalnetz gesellt sich indes noch ein anderes Moment: die Abneigung gegen die Ueberweisung neuer Aufgaben an das Reich, der Partikularismus. Und dabei treffen sie ja auf eine ähnliche Seelenverfassung in der Zentrumsparlei. Die Rede des konservativen Abgeordneten v. Brodhause, der die Verdienste Preußens um den Kanal über den grünen Klee pries, worin ihn auch der Zursif „Nit-za-Landkanal“ nicht irre machte, zeigte den preussischen Partikularismus in Reinkultur. Die Abgeordneten Dr. List von der Fortschrittlichen Volkspartei setzten sich dagegen mit Wärme für die Vereinheitlichung des Wasserstraßenwesens unter der Obhut des Reiches ein. Der fortschrittliche Redner betonte insbesondere, daß für die Durchführung des Rhein-Donau-Kanals zunächst die Schaffung der notwendigen rechtspolitischen Garantien durch eine neue Donauakte erforderlich sei. Der Antrag Bassermann wurde mittels Hammelsprungs, der eine Mehrheit von 125 Stimmen der gesamten Linken gegen 110 Stimmen der Konservativen und des Zentrums auswies, angenommen; auch die anderen Anträge fanden Annahme.

Hierauf wurde zur Beratung des Justizetats übergegangen, zu dem eine stattliche Anzahl von Entschlüssen und Anträgen gestellt ist. Die darin vorgelegten Vorschläge und Wünsche wurden von verschiedenen Rednern begründet und unterstützt. Namentlich wurde von allen Seiten über den Kriegswucher Bericht gehalten und dessen wirksame Bekämpfung verlangt. Staatssekretär Lisco gab der Hoffnung Ausdruck, daß er gelingen werde, ihn gründlich zu fassen.

Der Sitzungsbericht steht in der 2. Hofze.

Kanalfragen und Justizetat.

Reichstags-Sitzung vom 23. März. (Fortsetzung.)

Bei Fortsetzung der Beratung über den Etat des Innern (Kanalamt) erklärt

Abg. Dr. Mayer-Kaufbeuren (Str.): Mit weitblickendem Interesse hat König Ludwig von Bayern schon als Prinz den Gedanken einer Rhein-Donau-Wasserstraße gefördert. Dafür geküßte ihm unser Daut. Der Krieg hat die Notwendigkeit eines Rhein-Donau-Großschiffahrtsweges überzeugend dargetan. Diese Erkenntnis ist Gemeingut des deutschen Volkes geworden. Durch Abänderung der Donauakte muß die Freiheit der Donau wiederhergestellt werden. Von Bamberg aus könnte dann über die Werra auch eine Verbindung mit der Weser hergestellt werden.

Abg. Feuerstein (Soz.): Eine große Ostwest-Wasserstraße hätte uns bereits im Kriege unschätzbare Dienste leisten können. Auf dem Gebiete der Wasserstraßen muß alles getan werden, um die Wirkungen der bisherigen Kräftezersplitterung zu beseitigen. Die Uebernahme der Wasserstraßen auf das Reich müßte als Folge auch eine straffere Zusammenfassung der Eisenbahnen haben. Der Anschluß an die großen Wasserstraßen des Reiches ist für die Wettbewerbefähigkeit Württembergs eine Lebensfrage. Der preußische Rattenfänger hat uns mit den Schiffahrtsschabgaben einen Strich durch die Rechnung gemacht, sonst hätte Württemberg schon den ersten Spatenstich für seine Großschiffahrtspäne getan. Ein Württemberger, Dr.-Ing. Bösch, hat sogar schon 13 Millionen Mark zu dem Zweck gestiftet.

Abg. Bist (nlb.): Der Ausbau unserer Wasserstraßen gibt uns für die Zukunft einen Kreis gewaltiger Aufgaben. In erster Linie stimmen wir für den Antrag Bassermann, wir unterstützen aber auch den Antrag Liesching. Im Neckartal ist Raum für eine riesige Industrie. Die Verbindung Rhein-Donau über den Neckar ist kürzer und billiger als die über den Main. Hoffentlich werden wir aber beide Kanäle bauen. Wir müssen die ganze Wasserstraßenfrage als eine große deutsche Angelegenheit betrachten. Die Lösung dieser Fragen geht über die finanzielle Kraft der Einzelstaaten hinaus. Vielleicht wäre es deshalb besser, wenn man vornherein das Reich den Ausbau dieser Wasserstraßen übernehme. Wie viele deutsche Kanalprojekte sind schon an dem leidigen Partikularismus gescheitert. Die deutschen Wasserstraßen der Zukunft müssen Reichsstraßen sein. Die konservative Resolution genügt nicht. Auch die Ausnutzung der Wasserkräfte muß das Reich in die Hand nehmen. Wir sind hier weit hinter Frankreich zurückgeblieben.

Abg. Dr. Müller-Meinungen (Op.):

Der Ausbau der Wasserstraße Rhein-Donau ist in der Tat eine große nationale Aufgabe. Würde er schon bestehen, wir hätten zu diesem Kriege den Vorteil einer unangreifbaren Verkehrsverbindung mit unseren Verbündeten kennen lernen können. Ueberhaupt hat der Krieg die Notwendigkeit eines weit ausgebauten Wasserstraßennetzes in geradezu laßlicher Weise bewiesen. Es würde um die Aufrechterhaltung unseres Wirtschaftslebens viel besser gestanden haben, wenn wir leistungsfähige Großschiffahrtswege gehabt hätten. Trotz der unglücklichen Bitterungsverhältnisse, vor allem der Kälte, wäre uns ein großer Teil der Transportware wohl erspart geblieben. Der Durchführung des Rhein-Donau-Kanals stehen ja auch weniger technische, als rechtspolitische Schwierigkeiten im Wege. Wir halten es daher für notwendig, daß zunächst einmal die notwendigen rechtspolitischen Garantien geschaffen werden. Der Großschiffahrtsweg muß ein neues Großschiffahrtsrecht vorangehen, eine neue Donauakte, die aus staatsrechtlichen Verträgen nur zwischen Deutschland, Oesterreich-Ungarn und den Balkanstaaten bestehen darf. (Sehr richtig!) Diese Arbeit aber kann nur das Reich durchführen, nicht die Einzelstaaten. Das Reich muß die rechtlichen Grundlagen für ein neues Donau-Zukunftsprogramm finden. Ein Kumpfstück, das ausschließlich von Bayern gebaut und in Passau enden würde, wäre nicht die 650 Millionen Mark wert, die Bayern dafür ausgibt. Der Weg muß über Passau hinausgehen. Hoffentlich gelingt es, bis zur dritten Lesung die notwendigen Garantien zu schaffen.

Es muß überhaupt dafür gesorgt werden, daß die allgemeine Erkenntnis von der politischen und wirtschaftlichen Notwendigkeit dieser Wasserstraße in die weitesten Kreise dringt. Es handelt sich bei ihr um das wichtigste und praktischste Stück eines großen wirtschaftlich geeinten Mitteleuropas. Nur durch einen solchen Wasserweg können die großen wirtschaftlichen Kräfte, die sich um das Problem Mitteleuropa herum gruppieren, mit Aussicht auf Erfolg gelöst werden. Wenn wir auch jeden Partikularismus ablehnen, so können Sonderwünsche natürlich doch erfüllt werden. Wir dürfen nur nicht gegeneinander arbeiten, wir müssen es miteinander tun. (Zustimmung.) Der Schaffung eines Reichsamtes für Wasserstraßen stimmen wir zu. Wir sollten aus der Vergangenheit lernen. Einen Eisenbahn-Krieg haben wir gehabt, einen Kanal-Krieg darf es nicht geben. Der von den Konservativen beantragte Ausschuß ist völlig überflüssig. Die Einheitlichkeit auf diesem Gebiete wird kommen, mag sie uns passen oder nicht, die Not der Zeit wirkt im Sinne einer Vereinheitlichung des gesamten deutschen Wasserwesens. Wir hoffen und wünschen, daß mit der Annahme dieser Anträge das deutsche Verkehrswesen eine wesentliche Förderung erfährt und daß eine neue Zeit des Verkehrsaufschwunges kommen wird. (Beifall.)

Abg. v. Brockhausen (konf.):

Die Wirtschaftspolitik des Fürsten Bismarck und der Mehrheitsparteien hat uns allein in den Stand gesetzt, den Krieg durchzuführen. Die preussische Verwaltung hat gemeinsam mit dem Parlamente mit weitestgehendem Blick alles getan, was zur Entwicklung unseres Verkehrswezens nötig war, ohne um die Gunst der Massen zu buhlen. (Zuruf: Mittellandkanal!) — Sie kommen jetzt mit dem sogenannten Kanal! Sagen sie doch gleich „Kanalrebell“! Die konservative Partei hat stets alles getan, um die Kanäle fortzuentwickeln (Lachen links), das lehrt die Entwicklung des preussischen Kanalsystems in den letzten 25 Jahren. Wir sind grundsätzlich gegen den nationalliberalen Antrag. Die Verhältnisse haben sich seit Erlaß der Reichsverfassung grundföhrlich geändert. Wir hatten damals nur Pinakbahnen, deshalb war der Ausbau der Kanäle von größter Wichtigkeit. Jetzt, wo wir die Staatsbahnen haben, liegen die Dinge anders. Die Uebernahme der Eisenbahnen durch das Reich würde nur eine Verkehrserschwerung bedeuten. Man würde die dauernden Ausgaben des Reiches auf der schwankenden Eisenbahn-Einnahmen aufbauen. Die Freistunden waren einst auch gegen die Staatseisenbahnen (Abg. Dr. Müller-Meinungen (Fortföhr. Bpt.): Aber wir lernen was! Heiterkeit.) Hoffentlich lernen Sie noch recht viel und kommen zu unseren Anschauungen! (Lachen links.)

Unser Antrag bezweckt keine Verschöppung. Wenn er nicht angenommen werden sollte, so hätten wir die gebieterische Pflicht, bis zur dritten Lesung auch unsererseits für bestimmte Strecken Anträge zu stellen. Die Entwicklung der Wasserstraßen muß in systematische Bahnen gelenkt werden.

Regierungserklärung bei der 3. Lesung.

Staatssekretär Dr. Helfferich: Ein Antrag der württembergischen Regierung auf Reichsbeihilfe zum Kanalbau ist eingegangen. Die Verhandlungen der verbündeten Regierungen über den

Kanalbau werden so gefördert werden, daß ich bei der dritten Lesung bereits nähere Angaben machen zu können hoffe.

Abg. Thöne (Soz.) spricht über die Verbindung der Donau mit der Nordsee über die Werra.

Abg. Dr. Mayer-Kaufbeuren (Str.): Es braucht nicht alles vor Reich gemacht zu werden, die einzelstaatlichen Eisenbahnen leisten doch Ausgezeichnetes.

Abg. Dr. Müller-Meinungen (Bpt.): Sie leisten Ausgezeichnetes weil sie unter einheitlicher militärischer Leitung stehen. Der einheitliche Wille ist die Hauptsache.

Die Abstimmung über den Antrag Bassermann bleibt zunächst zweifelhaft, der Sammelsprung ergibt die Annahme mit 125 gegen 110 Stimmen. Der Antrag Liesching wird gegen die Rechts angenommen, der Antrag der Konservativen gegen diese Partei abgelehnt.

Ohne Aussprache werden 700 000 M. zur Gründung eines Reichsamtes für Muttermessen in Leipzig bewilligt.

Damit ist der Etat des Reichsamtes des Innern erledigt. — Es folgte der

Eine Bahnlinie nach Albanien?

Geographische Beobachtungen in
Rascien-Nowibazar.

Mit einem Vortrage unter diesem Titel nahm der nach Würzburg als Ordinarius für Geographie berufene Wiener Professor Dr. N. Krebs Abschied von den heimischen wissenschaftlichen Kreisen, die sich über den Verlust des Forschers nur durch die Hoffnung auf eine baldige Heimkehr trösten können, wie dies Hofrat Professor Dr. E. Oberhumer zu bereitem Ausdrucke brachte. Die geographische Wissenschaft wird wohl künftig den Namen Rascien (nach dem byzantinischen Rassa, wie die Landschaft in Quellschriften genannt ist; Ras heißt noch heute eine Burg bei Nowibazar) für die bisher gebräuchliche Bezeichnung des Sandschaks Nowibazar beibehalten; damit wird wohl auch die kurze Ausdrucksweise „Sandschal“, mit der man bei uns das so viel umstrittene Gebiet belegte, schwinden und an Stelle des Gattungsnamens (Sandschal heißt ja bekanntlich „Fahne“ und von diesem Abzeichen eines Bezirkes stammt die Bezeichnung des Bezirkes selbst) der richtigere Eigennamen treten. Rascien stellt eine Art Mulde dar zwischen hohen Gebirgsrändern, besitzt aber selbst durchwegs Hochlandscharakter, dessen geographische und z. T. auch geologische Eigenheiten der Vortragende auf Grund seiner Vereisung, die mit Unterstützung der k. k. geographischen Gesellschaft und des Militäroberkommandos erfolgte, eingehend darstellte. Zahlreiche Bilder zeigten nicht nur die stellenweise wilde Pracht der Landschaft, sondern auch alte, wertvolle Kulturreste, für welche die berufenste Hüterin, die ehemalige serbische Regierung, wenig übrig hatte. Rascien war für die ehemalige türkische Herrschaft das Glied, welches die Verbindung mit Bosnien aufrecht zu erhalten hatte. Dann wurde es auf Grund der Bestimmungen des Berliner Kongresses von Oesterreich und der Türkei zusammen behauptet, zwischen Serbien und Montenegro mitten eingeklemt. Als wir 1908 das Umgebinde räumten, war auch für die Türkei dessen Verlust sicher, da das Land mit viel breiterer Basis sich an S. W. Serbien anschließt. Rascien ist seit jeher ein Durchgangsland gewesen, denn nördlich und südlich davon waren schwierig wegsame Landstriche. Die durch die verhältnismäßig offenere Landschaft führenden Saumwege waren sicherer vor Ueberfällen. Der Vortragende beleuchtete nun die schon lange geplante Sandschalbahn, welche Oesterreich eine direkte Verbindung mit Saloniki durch den Anschluß an das bosnische Bahnnetz gewähren sollte. Den Saumwegen war es gewöhnlich nur um möglichste Kürze zu tun und sie vermieden daher auch steile Anstiege nicht. Anders die modernen Beförderungsmittel. Wie würde es da mit der Sandschalbahn aussehen? Ein Profil von Bosnien nach Mitrovica hätte die Form einer Säge: Gorazda 345 Meter — Metalka 1388 Meter — Plevlje 769 Meter — Mirailovic 1406 Meter — Prijepolje 442 Meter — Kasanj 1300 Meter — Miloscodol 1040 Meter — Ras. Komarica 1369 Meter — Sjenika 1010 Meter — Dugapolje 1300 Meter — Nowibazar 544 Meter — Rogozna 1300 Meter — Mitrovica 516 Meter! Also nur sechsmal ein Aufstieg von 300 bis 1000 Metern! Die technischen Schwierigkeiten

einer solchen Bahnlinie sind geradezu ungeheure und dabei führt der natürliche Weg nach Mazedonien doch über Belgrad durchs Moravatal. Eine Entlastungsstrecke für denselben würde freilich die Linie Obrenovac—Cacal—Zbar—Mitrovica bedeuten. Dennoch liegt in der Fortsetzung der bosnischen Bahnen ein brauchbares Körnchen mit aussichtsreicher Zukunft, wenn sie nicht nach Südosten, sondern nach Süden geführt wird.

Das Limaltal geht weiter nach Süden als irgend ein anderer Fluß, fast so weit wie die Morawa, ist wenigstens teilweise fruchtbar und gut besiedelt, wenn auch heute sehr abgelegen. Es durchbricht und umgeht das Dinarische Hochland. Dazu kommt die Unmöglichkeit eines Verkehrsweges längs der adriatischen Küste, die Unwegsamkeit Montenegros mit seinem Hochgebirge und den canonartig tief eingeschnittenen Tälern. Da ist nun das Limaltal der gegebene Weg nach Albanien, d. h. nach Skutari und weiter nach Süden. Es ist zugleich das sicherste Mittel unseren Einfluß in Albanien aufrecht zu erhalten. Der erste Fürst, den wir nur von der Seeseite her unterstützen konnten, war nicht mehr als ein Fürst von Durazzo. Andrijevic in Limaltal liegt 800 Meter hoch. Zwischen Tara—Moraca wäre ein kurzer Tunnel in 1200 Meter Höhe notwendig. Der Uebergang nach Jpek liegt in 1500 Meter Höhe und ist zugleich auch ein Weg ins Ansfeld. Wir mußten mit dieser Bahnlinie das uns Nützliche anstreben, weil der Einfluß zu Land in Albanien auch unsere Seegeltung zu verstärken vermag. Reicher Beifall folgte den Ausführungen des Gelehrten, der beim Abschied noch so glückliche Weisungen für die Zukunft gab.

Die Wasserstraße Mitteleuropas.

Der Wasserweg Rhein—Main—Donau ist heute zu einem der wichtigsten Punkte in dem großen Wirtschaftsprogramm geworden, das Deutschland nach dem Kriege durchzuführen haben wird. Der Ausdruck „nach dem Kriege“ ist übrigens gerade hier nicht ganz gerechtfertigt, denn bei dem Eifer, mit dem in Bayern für das Projekt des Donau—Main—Kanals gearbeitet wird, ist es gar nicht ausgeschlossen, daß mit dem Bau der Wasserstraße noch während des Krieges begonnen wird. Und selbst wenn dies nicht der Fall sein sollte, so spricht doch alles für die Annahme, daß die Ideen des großen Wasserstraßenpolitikers auf dem bayerischen Thron knapp vor ihrer Verwirklichung stehen. Damit gewinnt Bayern und Deutschland einen ganz gewaltigen Vorsprung vor Oesterreich, das auf dem besten Wege ist, mit seiner Wasserstraßenpolitik etwas ins Hintertreffen zu geraten. Im Gegensatz zu draußen herrscht bei uns eine gewisse Interesslosigkeit in diesen Dingen, und der größte Vorzug des von Erzherzog Heinrich Ferdinand herausgegebenen Werkes „Die Wasserstraße Mitteleuropas“ ist, daß es just zu einer Zeit erschienen ist, wo die Gefahr eines einseitigen Ausbaues des mitteleuropäischen Kanalnetzes in drohender Nähe gerückt ist. Die berufenen Kreise auf diese Gefahr hinzuweisen, ist wohl der, wenn auch nicht offen eingestandene Hauptzweck, denn der Erzherzog mit seiner Schrift verfolgt. Daher der auffallend breite Raum, der der Förderung des Donau—Oder—Projekts eingeräumt ist, und der besondere Hinweis auf die deutschen Kanalbauten, gegen die ein Gegengewicht geschaffen werden soll. Der Autor rechnet damit, daß die Donau vorerst als Großschiffahrtsweg nur bis Wien reichen wird, eine Anschauung, der man nicht gerade unbedingt beipflichten muß. Von Wien aus würde dann die Donau durch die von Oesterreich geplanten Kanäle ihre Fortsetzung zum deutschen Wasserstraßennetz finden. Die Herstellung dieser Kanalbindung, in erster Linie des Donau—Oder—Kanals von Wien bis Oderberg und in weiterer Folge der Bau seiner Abzweigungen zur Elbe und zur Weichsel, seien dringendste Notwendigkeit für die Donau als Großschiffahrtstraße. Solange die Donau dem großen Verkehr der deutschen Wasserstraßen nicht angegliedert werde, blieben die für die Regulierung unseres heimatischen Stromes verausgabten und noch künstlich zu investierenden Beträge ohne entscheidenden Nutzen. Dieser Anschluß wird jetzt hergestellt werden, nur nicht über Oderberg, sondern über Steppberg, bezw. Bamberg, womit die Gefahr wirtschaftlicher Verschiebungen zuungunsten Oesterreichs, besonders Wiens von selbst gegeben ist. Der Verfasser hat daher vollkommen Recht, wenn er mit solcher Entschiedenheit für eine baldige Zuangriffnahme des Donau—Oder—Kanals eintritt, der nach seiner Ansicht die Grundlage eines ganz bedeutenden mitteleuropäischen Durchzugsverkehrs bilden würde. Der Kanal würde bei Wien beginnen, dem Flußlaufe der March folgen, in der Scheiteltrecke die Wasserscheide zwischen Bezwa und der Oder übersehen, um dann in das Obertal zu gelangen und bei Oderberg zu enden. Den Anschluß an die Oder müßte Deutschland durch eine Kanalisierung der Oder von der österreichischen Grenze bis Rosel oder durch einen Seitenkanal daselbst herstellen und die Ausgestaltung der kanalisierten Oderstraße von Rosel abwärts sowie der märkischen Wasserstraßen für 700—Tonnen—Schleppe vollenden. Die innerösterreichische Hauptaufgabe des Kanals erblickt Erzherzog Heinrich Ferdinand in der Bewältigung der Kohlenfrachten aus dem mährisch—schlesischen Gebiete, die er allein mit 3 bis 6 Millionen Tonnen berechnet. Den für den Anfang zu erwartenden Verkehr in Getreide schätzt er auf 0,5 bis 1 Million Tonnen, den in Erzen, Holz, Rohöl, Eisen, Baumaterialien und sonstigen Massengütern sowie Halb- und Ganzfabrikaten auf 1,5 bis 3 Millionen Tonnen. Für die ersten fünf Jahre würde dies insgesamt einen Verkehr von etwa 5 Millionen Tonnen ergeben, der für die Folgezeit auf ein Maximum von 10 Millionen Tonnen steigen soll. Die Baukosten des Kanals werden vom Verfasser mit 340 Millionen Kronen angenommen, wobei er sich auf den Kostenvoranschlag der 1902, also vor 15 Jahren eigens zum Bau der Wasserstraßen ins Leben gerufenen Wasserstraßenbaudirektion beruft. Daß seither eine ganz gewaltige Verschiebung in den Lohnsätzen und in den Materialpreisen eingetreten ist, bleibt vollkommen unberücksichtigt, ein Mangel, der natürlich den praktischen Wert der vom Verfasser aufgestellten Rentabilitätsrechnung beeinträchtigen muß. Nach dieser Berechnung bedeu schon bei einem jährlichen Anfangsverkehr von 1 Million Tonnen oder 260,000,000 Tonnenkilo-

metern die Einnahmen an Kanalgebühren (260,000,000 Tonnenkilometer \times 0,90 Heller (?) per Tonnenkilometer) = 2,340,000 Kronen die Ausgaben für die Erhaltungs-, Verwaltungs- und Betriebskosten des Kanals (282 Kilometer \times 8000 Kronen (?) p.r Kilometer) = 2,256,000 Kronen. Bei einem möglichen Höchstverkehr von 10 Millionen Tonnen oder 2,6 Milliarden Tonnenkilometern, wie er schon für das zehnte Betriebsjahr erhofft wird, ergibt sich bei einer Einnahme von 2,34 Millionen Kronen über diese Verzinsung hinaus ein Reinertrag von 3 Prozent. Die Gesamtverzinsung des Baukapitals würde in diesem Fall $3 \times 3 + 6$ Prozent ausmachen. Angesichts der großen Lasten, welche der Monarchie infolge des Krieges bereits erwachsen sind und durch zahlreiche notwendig werdende Neuaufwendungen nach dem Kriege noch erwachsen werden, tritt der Verfasser dafür ein, daß die für den Donau—Oder—Kanal benötigten Summen nicht unmittelbar vom Staat, sondern auf dem Wege über das Privatkapital aufgebracht werden. Der Staat müßte in diesem Falle für die Sicherstellung der Zinsen und der Amortisationsquoten Garantie leisten. Ueber die Art der Finanzierung eines solch großen Unternehmens läßt sich natürlich streiten. Unangbarsten, und zwar nicht bloß rein finanztechnisch, sondern weit mehr mit Rücksicht auf die Allgemeinheit, erscheint wohl das System des gemischt-wirtschaftlichen Unternehmens, das man übrigens auch beim Bau des Donau—Main—Kanals in Anwendung bringen will. Doch dies ist ja schließlich eine Frage, die wie manch andere, die in dem Buch angedrungen ist, erst nach dem Kriege und dann nach reiflicher Ueberlegung gelöst werden kann.

Wasserstraßen.

Der Krieg hat die Schwierigkeiten des Verkehrsproblems, die ja auch im Frieden der wirtschaftlichen Versorgung zeitweise große Hindernisse bereitet haben, ins Außerordentliche gesteigert. Selbst Deutschland, das Land des dichtesten und bestorganisierten Eisenbahnverkehrs, konnte diesen Schwierigkeiten nicht gänzlich Herr werden, und ihnen war es zuzuschreiben, daß auch dort, also in einem Reich mit ungeheuren Kohlenüberschüssen, in den großen Verbrauchszentren Kohlenknappheit eingetreten ist. Der Krieg stellte und stellt so ungeheure Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen, die Abnutzung des Eisenbahnkörpers und des rollenden Materials ist eine so starke, die Möglichkeit der Erneuerung und Ergänzung der Verkehrseinrichtungen im Kriege eine so begrenzte, daß die jetzt zutage tretenden Unzulänglichkeiten im Eisenbahnwesen, die sich übrigens in allen vom Krieg unmittelbar betroffenen Staaten bemerkbar machen, nicht wundernehmen dürfen.

Es wird zu den wichtigsten Aufgaben der Uebergangs- und Friedenswirtschaft gehören, die Kriegsschäden an unseren Eisenbahnen so rasch als

möglich zu heilen und diese in großzügiger Weise auszugestalten. Freilich wird man damit allein dem Verkehrsproblem, das schon lange vor dem Kriege in Oesterreich nach einer energischen Lösung drängte, nicht beikommen können. Man wird neue Wege betreten müssen: den Weg der Errichtung von Wasserstraßen, um dem Wirtschaftsleben die zu seiner Entfaltung und zu seiner Blüte notwendige Grundlage eines hochentwickelten Verkehrswesens zu geben. Es ist bezeichnend, daß gerade der gegenwärtige Krieg, der einen Triumph der Eisenbahnen im Dienste der Kriegführung und der Heeresversorgung bedeutet, die Bewegung für den Bau von Schifffahrtskanälen antwachen sieht. Die bährische Kammer hat den Bau des Main-Donau-Kanals beschlossen, der eine schiffbare Straße von der Ostsee bis zum Schwarzen Meer herstellen wird, im preussischen Abgeordnetenhaus hat der Eisenbahnminister, den man doch für einen ressourcegemäßen Gegner von Schifffahrtskanälen halten sollte, sich vor kurzem als eifrigen Anhänger des „Mittelland“-Kanals bekannt, und die deutsch-österreichisch-ungarische Wirtschaftstagung hat sich in der verflossenen Woche in Berlin und Breslau für den Ausbau des deutsch-österreichischen Wasserstraßennetzes ausgesprochen.

Bei uns wird die seit vielen Jahren erörterte Frage des Baues des Donau-Oder-Kanals nicht mehr von der Tagesordnung verschwinden. Der Widerstand gegen dieses bedeutungsvolle Projekt sind zweifellos in der letzten Zeit mit ihren Erfahrungen immer weniger geworden. Und die Idee „Mittleuropa“, diese Idee einer über den Krieg hinaus fortdauernden engsten, nicht nur politischen, sondern auch wirtschaftlichen Bundesgenossenschaft zwischen den Zentralmächten und ihren jetzigen Kriegsverbündeten, muß den Schifffahrtskanälen, die den Verkehr und den Güteraustausch zwischen den Zentralmächten zu sichern, zu erleichtern und zu verbilligen bestimmt sind, neue Freunde werben.

Zu ihnen ist jetzt als besonders eifervoller und sachkundiger Befürworter des Donau-Oder-Kanals Erzherzog Heinrich Ferdinand getreten, der sich mit den überzeugendsten Gründen für die Errichtung dieses Wasserweges einsetzt. Das oberschlesische, das Mährisch-Osttrauer Kohlen- und Industriegebiet sollen durch Wasserstraßen mit unseren Donauländern und dem Balkan enger verknüpft werden! Die Schifffahrtskanäle werden zu den festesten wirtschaftlichen Bindegliedern des künftigen Mittleuropa gehören.

Österreichische Eisenbahnverkehrsanstalt.

Der Generalversammlung dieser Gesellschaft wird ein Bericht vorliegen, in dem es u. a. heißt: Der gesamte seit Ausbruch des Krieges bedeutend vermehrte Wagenpark war im Berichtsjahre voll in Anspruch genommen. Die im vorjährigen Geschäftsberichte erwähnten, im Jahre 1915 bestellten Normal- und Spezialwagen gelangten in den ersten Monaten des Jahres 1916 zur Auslieferung. Im Hinblick auf den andauernden großen Wagenbedarf hat die Gesellschaft auch im Berichtsjahre gedeckte Güterwagen, zwanzigtonnige Kohlenwagen neuester Konstruktion und Spezialwagen (Zisternenwagen für Petroleum-, Teer- und Säuretransporte, ferner Kühlwagen, Fleischwagen, Holztransportwagen und Weinwagen) in größerer Anzahl bei den inländischen Waggonfabriken in Auftrag gegeben. Auch diese Wagen sind schon nahezu alle abgeliefert und auf Grund langfristiger Mietverträge in Verkehr gesetzt worden. Infolge dieser Neuanschaffungen hat das Wagenkonto eine wesentliche Erhöhung erfahren.

Ueber die dem Unternehmen nahestehenden Gesellschaften wird berichtet: Die Ungarische Eisenbahn-Verkehrs-Aktiengesellschaft, Budapest, hat im Berichtsjahre ihren Wagenpark, der ununterbrochen in lohnender Verwendung stand, vermehrt und hat demzufolge höhere Mieteinnahmen gegenüber dem Vorjahre zu verzeichnen. Auch die Erträgnisse der von ihr finanzierten Lokal- und Straßenbahnen, die sich in andauernd günstiger Entwicklung befinden, sind bedeutend gestiegen. Die Dividende der Ungarischen Eisenbahn-Verkehrs-Aktiengesellschaft, welche für das Jahr 1915 10 Prozent betragen hat, wird für das Jahr 1916 eine Erhöhung erfahren. Die Deutsche Waggon-Leihanstalt A.-G., Berlin, die für das Geschäftsjahr 1915 eine Dividende von 10 Prozent verteilte, hat auch im abgelaufenen Geschäftsjahre günstige Resultate erzielt und dürfte voraussichtlich eine erhöhte Dividende zur Ausschüttung bringen. Die behördlichen Maßnahmen des feindlichen Auslandes gegen Unternehmungen, an denen die Gesellschaft beteiligt ist, lassen sich in ihrer ganzen Tragweite auch heute noch nicht mit voller Sicherheit beurteilen. Die Verwaltung glaubt jedoch, ihre im vorjährigen Geschäftsberichte ausgesprochene Ansicht wiederholen zu dürfen, daß es insbesondere auch mit Rücksicht auf die vorsichtige Bewertung der Aktien nicht notwendig erscheint, aus diesem Anlasse eine weitere besondere Vorsorge zu treffen. Die „Auxiliaria“ Eisenbahn-Verkehrs-Aktiengesellschaft in Budapest hat für das Jahr 1915 nach reichlichen Abschreibungen eine 12prozentige Dividende ausgeschüttet. Seit Ausbruch des Krieges mit Rumänien hat die Tätigkeit der Gesellschaft Störungen erlitten, deren Folgen sich noch nicht überblicken lassen. Die Gesellschaft hofft, daß eine dauernde oder wesentliche Schädigung ihrer Interessen nicht erfolgen wird. Die österreichischen und ungarischen Bahnunternehmungen, an denen die Gesellschaft beteiligt ist, haben für das Jahr 1915 gegenüber dem Vorjahre durchwegs höhere Dividenden, die in der vorliegenden Bilanz verrechnet sind, erbracht. Die günstige Entwicklung hat im Berichtsjahre angehalten und alle Unternehmungen haben neuerlich höhere Betriebseinnahmen erzielt. Auch die deutschen Lokal- und Kleinbahnen, an welchen die Gesellschaft durch ihre namhafte Beteiligung an der Deutschen Eisenbahn-Gesellschaft A.-G. in Frankfurt a. M. Interesse besitzt, werden im Jahre 1916 höhere Betriebsüberschüsse als für das Jahr 1915 ausweisen. Die Gesellschaft für elektrische Industrie A.-G., Wien, welche für das Jahr 1915 eine Dividende von 10 Prozent gewährte, wird angesichts der andauernd guten Beschäftigung ihres Fabrikunternehmens in Weiz, in welchem bedeutende Vergrößerungen vorgenommen wurden, auch für das im Mai 1916 von zwei auf vier Millionen Kronen erhöhte Aktienkapital eine mindestens gleichhohe Dividende zur Auszahlung bringen. Anlässlich der Auflegung der vierten und fünften österreichischen Kriegsankette im Jahre 1916 hat die Gesellschaft abermals namhafte Beträge gezeichnet.

Dem erweiterten Geschäftsumfange entsprechend, haben die Gesamteinnahmen infolge der höheren Erträgnisse aus dem Wagenmietgeschäfte und dem Effektenbesitze eine nennenswerte Steigerung erfahren, wobei Dividenden und Zinsen von den Beteiligungen im feindlichen Ausland selbstredend auch in diesem Jahre nicht verbucht erscheinen.

Trotz der beträchtlichen Einnahmesteigerung erscheint der ausgewiesene Reingewinn gegen das Vorjahr verhältnismäßig nur wenig erhöht, da der laut Beschluß der letzten Generalversammlung für Steuerzwecke zurückgestellte Betrag von 340.000 Kronen entgegen der bisherigen Gepflogenheit im Berichtsjahre nicht zur Steuerzahlung herangezogen, sondern auf dem Bilanzkonto als Reserve für zukünftige Steuern belassen und die ganze im Berichtsjahre vorgeschriebene Steuer von 515.650 Kronen dem Gewinn- und Verlustkonto angelastet wurde.

Die Verhandlungen mit der Regierung bezüglich der im Jahre 1914 von der Generalversammlung beschlossenen Statutenänderungen dürften in der nächsten Zeit zu einem günstigen Abschlusse gelangen.

Der Großschiffahrtsweg Elbe-Ober-Donau.

Gründende Versammlung des österreichischen Arbeitsausschusses.

Aus Aussig, 24. d. M., wird telegraphiert: Heute fand hier die von der Handels- und Gewerbekammer Reichenberg gemeinsam mit dem Elbeverein in Aussig einberufene, ungemein zahlreich besuchte gründende Versammlung des österreichischen Arbeitsausschusses für den Großschiffahrtsweg Elbe-Ober-Donau statt.

Der Vorsitzende Kammerpräsident Kirchhof hob in seiner Begrüßungsansprache hervor, daß der österreichische Arbeitsausschuß alle in Betracht kommenden staatlichen und autonomen Behörden, die maßgebenden industriellen, landwirtschaftlichen und kaufmännischen Körperschaften und Schiffsfahrtsvereine, die Repräsentanten der technischen Wissenschaften, die Schiffsfahrtsunternehmungen aus Böhmen, Mähren, Schlesien und Niederösterreich umfasse und daß schon daraus das tiefgehende Interesse hervorgehe, welches heute der Frage der Wasserstraße entgegengebracht werde. Die Arbeit des Ausschusses stehe aber unter einem ganz besonders günstigen Zeichen, da vor wenigen Tagen kein geringerer als ein kaiserlicher Prinz, Erzherzog Heinrich Ferdinand, mit einer ausgezeichneten und hervorragenden sachkundigen Schrift in die Öffentlichkeit getreten sei, in welcher mit besonderer Wärme nachgewiesen werde, daß das Werk, dessen Vollendung der Arbeitsausschuß sich zum Ziele gesetzt habe, für die wirtschaftliche Entwicklung Oesterreichs von entscheidender Bedeutung und in erster Reihe in Angriff zu nehmen sei.

Dankeskundgebung an Erzherzog Heinrich Ferdinand.

Auf Antrag des Vorsitzenden beschloß die Versammlung, an den Herrn Erzherzog eine Dankeskundgebung zu richten, in welcher die Versammlung der Erwartung Ausdruck gibt, daß es unter seiner Führung gelingen werde, den Bau des Kanals zu beschleunigen und damit die Voraussetzungen für eine gedeihliche wirtschaftliche und politische Entwicklung unseres Vaterlandes zu schaffen.

Der Vorsitzende hieß darauf die zahlreich erschienenen Gäste aus dem Deutschen Reich, unter denen sich insbesondere Vertreter des deutsch-österreichischen Wirtschaftsverbandes in Berlin, des Elbe-Ober-Donau-Vereines in Dresden und des Arbeitsausschusses des Ober-Gebietes für den Donau-Ober-Elbe-Kanal befanden, herzlich willkommen. Sodann begrüßten die Versammlung Bürgermeister Dr. Bornemann (Aussig), der Vertreter der Statthalterei in Böhmen Oberbaurat Machulla, Statthaltereirat Dr. Sigl, Geheimrat Steglich namens des deutsch-österreichischen Wirtschaftsverbandes und Freiherr von Baratta in Vertretung des mährischen Landesauschusses.

Vor Eingehen in die Tagesordnung gedachte der Vorsitzende in bewegten und ehrenvollen Worten des schweren Verlustes, welchen die Sache der Wasserstraßen durch das vor wenigen Tagen erfolgte Hinscheiden des ältesten Vorkämpfers für den Donau-Ober-Kanal Hofrat Arhur Delwein erlitten hat.

Dr. Voehl, der Obmann des Elbevereines, begrüßte im Namen dieses Vereines die Versammlung, insbesondere die Schiffsfahrtsvereine, und brachte eine telegraphische Begrüßung und Entschuldigung des Herrenhausmitgliedes Dr. Ruz namens des Zentralvereines für Fluß- und Kanalschiffahrt in Wien zur Kenntnis. Sodann erstattete Dr. Voehl einen Bericht über den Großschiffahrtsweg Elbe-Ober-Donau, in welchem er die besonderen Vorteile dieser Wasserstraße überzeugend darlegte und nachwies, daß diese Wasserstraße den Südosten Europas in wirtschaftlicher Hinsicht mit Zentralösterreich und Norddeutschland verbindet.

Die Konstituierung des Arbeitsausschusses.

Hiezu sprach Professor Smrcek, worauf die Konstituierung des Arbeitsausschusses und die Wahl des Vollzugsausschusses erfolgte. In das Präsidium des Arbeitsausschusses wurden berufen: die Handels- und Gewerbekammer Reichenberg, der Elbeverein in Aussig, der Kanalverein in Pardubitz, der Zentralverein für Fluß- und Kanalschiffahrt in Wien sowie dessen mährischer Zweigverein, der mährische Fluß- und Kanalverein in Brerau, der schlesische Landesauschuß, die Handels- und Gewerbekammer Olmütz, die deutsche technische Hochschule in Prag, die böhmische Sektion des mährischen Landeskulturrates und eine Vertretung der drei Zentralen industrieller Verbände in Wien. Für die technischen Fragen wurde ein besonderer Unterausschuß gebildet. Zum Obmann dieses Unterausschusses wurde Hofrat Rippl (Prag) und zu dessen Stellvertreter Professor Smrcek (Brünn) gewählt. Mit den wirtschaftlichen und finanziellen Fragen wird sich ein zweiter Unterausschuß zu befassen haben, an dessen Spitze Kammerpräsident und Reichsrats-Abgeordneter v. Primavesi (Olmütz) und der Vizepräsident der Reichenberger Handels- und Gewerbekammer Karl von Zimmermann treten. Endlich wurde noch die Wahl jener Vertreter vorgenommen, welche in den gemeinsamen Ausschüß zu entsenden sind, der mit dem Elbe-Ober-Donau-Verein in Dresden gebildet wird. Es ist in Aussicht genommen, daß die Vertreter der staatlichen Behörden, in deren Amtsreich der Bau der Wasserstraßen fällt, an den Beratungen der Ausschüsse teilnehmen.

In der an die gründende Versammlung anschließenden Sitzung des Vollzugsausschusses wurde beschlossen, den Ober-Weichsel-Kanal in das Arbeitsgebiet des Ausschusses einzubeziehen und der Handels- und Gewerbekammer Kratau eine Stelle im Vollzugsausschusse anzubieten.

27. III. 1917

61

Ablösung der bulgarischen Strecken der Orientbahnen.

(Telegramm der Neuen Freien Presse.)

Sofia, 26. März.

Die Sobranje hat nach eingehender Debatte den Vertrag zwischen der bulgarischen Regierung und der Orientbahngesellschaft über die Ablösung der Linie Sivilengrad-Debeagatsch vom 11. Mai 1916 ratifiziert.

Die Orientbahnen erhalten einen Betrag von 24,967.047 Leva als Entgelt für den Verlust dieser Linie, welcher Entschädigungsbetrag sich aus dem Entgelt für den Verlust der Betriebsrechte und für Nebenansprüche zusammensetzt.

Die Ablösungssumme für das Betriebsrecht wurde berechnet auf Grund des Durchschnittes der Ueberschüsse der Bruttoeinnahmen über die Ausgaben in den Jahren 1910 bis 1914; dieser Jahresbetrag wird vom Zeitpunkt der Wegnahme der Linie bis zum Ablauf der Konzession, das ist bis zum 1. Januar 1958, zu 5 Prozent kapitalisiert.

Die Nebensforderungen umfassen Inventar- und Materialbestände, welche zum Buchwert übernommen wurden, sowie Abfindungen des Personals für drei Monate. Der Ablösungsbetrag ist spätestens ein Jahr nach Friedensschluß zu bezahlen und bis dahin zu 4½ Prozent per Jahr zu verzinsen.

Bulgarien hat sich durch diese Transaktion zu günstigen finanziellen Bedingungen eine Bahnlinie zu sichern gewußt, welche für seine wirtschaftliche Entwicklung von größter Bedeutung werden wird. Für Zukunftschancen hat es dabei keinen Entgelt geleistet, obschon die Einnahmen der Orientbahnen seit dem Jahre 1909 in fortwährender Steigerung begriffen sind.

27. III. 1917

27
62**Bayerischer Reichsrat.****Der Main-Donau-Kanal. — Das Walchensee-Kraftwerk.**

München, 26. März. (Priv.-Tel.) Die Reichsratskammer hat heute die Vorlage der Regierung über die Finanzierung einer Rhein-Donau-Strasse beraten. Nur einer von den Reichsräten, noch dazu einer der ältesten Freunde des Donau-Main-Kanals, Frhr. v. Würzburg erhob Bedenken gegen die Vorlage. Die Zeit, die alle Kräfte auf die Erringung des Siegs in diesem Kriege gerichtet sehen will, sei für die Inangriffnahme solcher Aufgaben nicht geeignet.

Verkehrsminister v. Seidlein wies das Haus auf die im Kriege erst recht deutlich gewordene Notwendigkeit eines Großschiffahrtsweges für den Verkehr der Mittelmächte untereinander zur Ergänzung der Eisenbahnen hin. Als dieser Großschiffahrtsweg könne zurzeit nur die Rhein-Donau-Wasserstraße in Betracht kommen, weil sie auf bereits bestehenden aufbaut, und weil für sie allein die nötige Wassermenge, die ein Großschiffahrtsweg braucht, sicher stehe. Das schließe nicht aus, daß auch andere Wasserstraßen gebaut werden müßten, denen Bayern, so besonders der Rhein-Neckar-Donau-Verbindung, freundlich gegenüberstehe. Zum Antrage Wassermann über die Errichtung eines Reichsamts für Wasserstraßen äußerte der Verkehrsminister Bedenken insofern, als der Umfang der Aufgaben dieses Amtes nicht überblickt werden könne und als die Gefahr bestehe, daß Summen in Betracht kämen, die neben der Reichsschuld kaum mehr getragen werden könnten. Die Projektierungsarbeiten für den Donau-Main-Kanal könnten indessen kaum soviel Kräfte und Mittel beanspruchen, daß das Ziel der Erklärung des Siegs dadurch auch nur im Geringsten geschädigt werden könne. Es gelte bei der Projektierung dieser Großschiffahrtstraße, auch die Arbeitsbeschaffung der heimkehrenden Krieger in die Wege zu leiten, und schließlich sei die Inangriffnahme dieser Arbeit gerade jetzt ein Zeichen dafür, daß unsere Kräfte ungebrochen sind, und daß uns Siegeszuversicht erfüllt.

Die Kammer nahm darauf mit allen gegen die Stimme des Frhr. v. Würzburg die Kanalvorlage an.

Reichsrat Ostar v. Miller teilte mit, daß das Walchenseekraftwerk nunmehr zum Abschluß insofern gekommen sei, als der Gesamtplan nunmehr endgültig festgelegt wurde, und zwar in folgender Weise: Haupttrastufe zwischen Walchensee und Kochelsee, Abjüngung des Walchensees bis zu 3 Meter, Wehranlage bei Grün und zweite Kraftstufe im Obernachal. Alle andern Projekte und neuen Vorschläge kämen zunächst nicht weiter in Betracht. Durch die Abschlüsse mit Baufirmen und zwar zu den ursprünglich vorgesehenen Preisen sei ein Risiko für den Staat ausgeschlossen. Auch der Widerstand von Holz und anderen Parteien gegen das Werk sei damit ausgeschaltet. Nun solle der Staat sich am Ausbau nicht weiter aufhalten lassen und womöglich noch während des Krieges für den Bau von Zufahrtsstraßen und für das sonst Nötige zur Beschleunigung der Arbeiten sorgen. Nach den Bauverträgen sei das Werk drei Monate nach Kriegsende zu beginnen und innerhalb dreier Jahre fertigzustellen. Es bringe 60 000 Pferdekraft oder 180 Millionen Pferdekraftstunden im Jahr.

Minister des Innern v. Brettreich beströmte diese Mitteilungen Herrn v. Millers, dessen tatkräftiger Unterstützung die Förderung des Werks und vor allem die günstigen Abschlüsse mit den hervorragendsten Baufirmen zu danken seien. Es werde keine weitere Verzögerung eintreten und alles vorbereitet werden zur raschen Ausführung des Werkes unmittelbar nach dem Ende des Krieges. Inzwischen seien auch die Vertragsabschlüsse mit Abnehmern der Kraft gefördert worden. Die Kraft selbst und der Nutzen daran werde der Allgemeinheit zu Gute kommen im „Bayernwerk“, der Zusammenfassung aller elektrischen Kraftquellen des Landes, werde die Regierung sich den überwiegenden Einfluß sichern.

München, 26. März. (Priv.-Tel.) Die Reichsratskammer schloß sich heute einem Antrag der Abgeordnetenkammer an, wonach die protestantische Kirchensteuer in Bayern künftig nur aus der Normalstaatssteuer nicht aus der erhöhten Staatssteuer zu berechnen ist.

Donau-Oder-Elbe-Kanal.

Breslau, 22. März. (B. B.) Auf der heutigen Sitzung zur Besprechung der Förderung des Donau-Oder-Elbe-Kanals sprachen sich außer dem Referenten Otto Schneller, Ehler von Mortal, Hofrat im k. u. k. Handelsministerium in Wien, Bergvat Gothein, M. b. R., und noch weitere Vertreter aus Oesterreich-Ungarn und Deutschland für den baldigen Ausbau des Donau-Oder-Elbe-Kanals aus. Die Versammlung nahm schließlich einstimmig folgende Resolution an:

Die heute in Breslau tagende, vom deutsch-österreichisch-ungarischen Wirtschaftsverband gemeinsam mit dem Arbeitsauschuß für den Donau-Oder-Elbe-Kanal einberufene Versammlung erachtet den Ausbau des Donau-Oder-Kanals mit Anschluß zur Elbe in militärischem, wirtschaftlichem und politischem Interesse als eine der dringendsten Aufgaben, um auch nach dem Friedensschluß die Einigung der in schwerem Kampfe um ihr Dasein ringenden Völker immer fester zu gestalten.

Der Rhein—Schelde-Kanal.

Zentralverein für deutsche Binnenschifffahrt.

Im Festsaale der Berliner Handelskammer hielt gestern abend der Große Ausschuß des Zentralvereins für deutsche Binnenschifffahrt eine Sitzung ab, auf der der städtische Oberingenieur M. Valentin-München-Gladbach und Baurat Hentrich, der erste Beigeordnete der Stadt Krefeld, über das Projekt des Schifffahrtskanals vom Niederrhein zur Schelde Bericht erstatteten. Es sind mehrere Städte, die ganz besonders an dieser wichtigen Verbindung interessiert sind und dabei in eine gewisse Rivalität geraten. Und so ergeben sich drei große Linien, eine nördliche, eine südliche und eine mittlere.

Die nördlichste Linie geht vom Krefelder Hafen aus, führt südlich von Benlo vorbei an den Anschluß an den Kampinellanal, der entsprechend ausgebaut werden müßte. Sie führt auf kürzestem Wege — 172 Kilometer — vom Rhein nach Antwerpen. Da sie aber meist ödes Heide- und Moorland berührt, stellt sie nur einen Transitkanal dar, der eine große Konkurrenz für den Rotterdamer Hafen schaffen würde, weshalb Holland seine Genehmigung nicht geben würde. Ebenso wenig dürften die Holländer die Speisung des Kanals aus dem von Maastricht abzweigenden Maasseitenkanal zugeben. Die südliche Trace, über die bis jetzt noch keine Veröffentlichung vorliegt, nimmt ihren Ausgang von Aachen, geht durch holländisch Limburg zur Maas und weiter an das Kanalnetz von Belgien und Holland. In der Mitte zwischen diesen beiden liegt die von der Stadt M.-Gladbach vorgeschlagene Linienführung. Sie bildet die Verbindung des Rheins mit dem niederländisch-belgisch-französischen Kanalnetz. Ihr Ausgangspunkt ist gegenüber den Düsseldorfer Hafenanlagen. Sie schafft eine direkte Verührung der deutschen, niederländischen und belgischen Kohlenfelder und bietet die Möglichkeit des Anschlusses an die von Holland und Belgien gemeinschaftlich geplante Maastankalisation.

Was die Größe der Schiffe betrifft, so geht aus dem Rheinschiffs-Register von 1912 hervor, daß die Schiffe von 1500 bis 2000 Tonnen immer mehr werden und diese Größe von wirtschaftlichem Vorteil ist. An dieser Zahl hat Preußen den größten Anteil und besonders das rheinisch-westfälische Industriegebiet. An noch größeren Schiffen stellen die Niederlande den größten Teil. Für den Schleppdienst wird bei dem Kanal zwischen Rhein und Maas in erster Linie elektrische Kraft zur Verwendung in Frage kommen. Ebenso wird auch bei den Hafenanlagen wie auch auf dem Kanal überhaupt elektrische Beleuchtung einzurichten sein.

Der Vortrag behandelt weiter, die Speisung des Kanals hauptsächlich aus der Roer zu entnehmen — die Schleusen und Hebewerke, die Bauwerke für die Kreuzungen von Eisenbahnen, Wegen und Wasserläufen, die Hafen- und Nebenanlagen, die Entfernungen und Fahrzeiten, die Kostenüberschläge, die für die preußische Strecke auf 75 000 M., für die holländische Strecke auf 85 000 M. veranschlagt werden. Zu erwarten wäre ein Verkehr von 8 + 1½ + 2 = 11 Millionen Tonnen, während nach den gegebenen Berechnungen nur 8,8 Millionen Tonnen nötig wären, so daß die Wirtschaftlichkeit außer Zweifel stünde. Es würden durch diese Verbindung, so schloß der Vortrag, die Pläne Friedrichs des Großen und Napoleons verwirklicht sein, denn es wäre dann in fast gerader Linie von Paris über Charleroi, Namur, Vüttich, Maastricht und Düsseldorf ein binnenländischer Kanal geschaffen, der im Mittel-Landkanal seine Fortsetzung zur Elbe und den übrigen östlichen Strömen erhielte.

29. III. 1918

Erzherzog Heinrich Ferdinand für den Donau-Ober-Kanal.

Zustimmungskundgebungen.

Erzherzog Heinrich Ferdinand hat, wie bereits mitgeteilt, eine sehr instruktive Broschüre für den Bau des Donau-Ober-Kanals geschrieben. Seine Ausführungen, die auch in unserm Blatt eingehend gewürdigt wurden, fanden in weiten Kreisen des Handels und der Industrie lebhaften Widerhall.

So langte am 23. d. aus Breslau an den Erzherzog folgende Debesche ein:

„Die in Breslau tagende, vom Deutsch-österreichisch-ungarischen Wirtschaftsverband gemeinsam mit dem Arbeitsausschuß für den Donau-Ober-Elbe-Kanal einberufene Versammlung grüßt mit außerordentlicher Freude und Genugtuung die lebhafteste Teilnahme und die Förderung, die Euer kaiserliche Hoheit der von uns angestrebten, für die wirtschaftliche und politische Zukunft der in treuer Waffenbrüderschaft verbündeten Staaten Deutschland und Oesterreich-Ungarn so überaus wichtigen Verbindung der Donau mit den deutschen Wasserstraßen zuteil werden lassen.

Wir bitten Euer kaiserliche Hoheit, unsern Bestrebungen auch weiterhin

Viel nötiger sei, von allen Alliierten eine gleichmäßige Kraftanstrengung zu fordern sowie neue Kontingente aufzustellen. Man dürfe die wirtschaftliche Kraft Frankreichs und seiner Kolonien nicht weiter schwächen.

Es wurden sodann verschiedene Zusatzanträge eingebracht, besonders bezüglich der Freilassung, beziehungsweise späteren Einberufung der Landwirte.

Der Kriegsminister erklärte, das Oberkommando sei einverstanden, die Landwirte der Jahressklasse 1918 erst am 1. Mai einzuberufen, obschon dies für die Instruktionsperiode eine schwere Störung darstelle. Es sei unmöglich, einen späteren Zeitpunkt anzusetzen. Der Minister müsse sonst die Vertrauensfrage stellen.

Abg. Brizon rief dem Minister zu: Sie werden in Frankreich die Hungersnot herbeiführen! (Lebhafte Protestrufe und Tumult, besonders auf der Rechten.)

Kriegsminister Painlevé betonte sodann, die Frage der gemeinsamen Kraftanstrengungen unter den Alliierten sei äußerst heikel, was man bei den diesbezüglichen Erörterungen in Erwägung ziehen müsse.

Ihren mächtigen und Erfolg versprechenden Schutz angebeihen lassen zu wollen.

Der Präsident des Deutsch-österreichisch-ungarischen Wirtschaftsverbandes

Geheimer Regierungsrat Dr. Paasche."

Erzherzog Heinrich Ferdinand erwiderte darauf:

„Die mir übersendete Kundgebung erfüllt mich mit Freude und Genugtuung. Mit dem Wunsche, die Bestrebungen des Wasserstraßentages mögen im Interesse des verbündeten Deutschland und Oesterreich-Ungarn von vollem Erfolge sein, begrüße ich die versammelten Mitglieder auf das wärmste.

Erzherzog Heinrich Ferdinand."

Am 24. d. erhielt der Erzherzog folgendes Begrüßungstelegramm:

„Die heute in Aussig zur Gründung eines österreichischen Arbeitsausschusses für die Herstellung eines Großschiffahrtsweges Elbe-Ober-Donau versammelten Vertreter der beteiligten staatlichen Behörden, der Landes-, Stadt- und Bezirksvertretungen, der Handels- und Gewerbekammern, der maßgebenden industriellen, kaufmännischen und landwirtschaftlichen Vereinigungen, der Repräsentanten der technischen Wissenschaft aus Böhmen, Mähren, Schlesien und Niederösterreich, ferner der Elbe-Ober-Donau-Dampfschiffahrt begrüßen hoch erfreut und vollzufrieden Dankes das tatkräftige und entschiedene Eintreten Euer k. u. k. Hoheit für das bedeutsame Ziel, dessen Erreichung sich auch der österreichische Arbeitsausschuß zur Aufgabe gestellt hat. Sie erlauben sich, Euer k. u. k. Hoheit die ergebene Bitte zu unterbreiten, den Bestrebungen des Arbeitsausschusses wohlwollende Förderung und Unterstützung angebeihen zu lassen, und geben der zuversichtlichen Erwartung Ausdruck, daß es ihnen unter solcher Führung gelingen werde, die Inangriffnahme des Kanalbaues zu beschleunigen und damit ebensowohl die unerläßlichen Voraussetzungen für eine gedeihliche wirtschaftliche und politische Entwicklung unsres geliebten Vaterlandes zu schaffen.

Für den österreichischen Arbeitsausschuß für die Herstellung eines Großschiffahrtsweges Elbe-Ober-Donau:

Präsident der Handels- und Gewerbekammer Reichenberg."

Erzherzog Heinrich Ferdinand erwiderte darauf mit folgender Debesche:

„Mit Freude und Genugtuung nehme ich Ihre Begrüßung entgegen. Meine und Ihre Bestrebungen haben das gemeinsame Ziel, eine große, für unser Vaterland hochwichtige wirtschaftliche Arbeit zu leisten. Diese zu fördern bin ich auch fernerhin bereit.

Erzherzog Heinrich Ferdinand."

Zentralverein für Binnen-Schifffahrt.**Der Niederrhein-Maas-Schelde-Kanal.**

Mit dem die Industriellen Kreise des Niederrheins seit langem beschäftigenden Plan einer Wasser Verbindung zwischen Niederrhein und Maas und Schelde befaßte sich gestern der Große Ausschuß des Zentralvereins für deutsche Binnenschifffahrt in einer von Vertretern von Behörden, Städten und Vereinigungen stark besuchten Sitzung. Der Vorsitzende, Geh. Reg.-Rat Prof. Dr. Flamm (Charlottenburg), bezeichnete die Ausgaben für diese Wasser Verbindung als im wahrhaft vaterländischen Interesse liegend und als für die Zukunft des Reiches von größter Wichtigkeit. Ueberall, namentlich in den gesetzgebenden Körperschaften, sei die Erkenntnis eingezogen, daß der Ausbau der mitteleuropäischen Wasserstraßen von der größten Bedeutung für das Zusammenarbeiten der Zentralstaaten sei. (Behrte Zustimmung.)

Ueber den Schiffahrtskanal vom Niederrhein zur Schelde berichtete an erster Stelle der städt. Oberingenieur Valentin (M.-Glabach). Es liegen drei Pläne vor. Die nördliche Linienführung wird von der Stadt Krefeld, die südliche von Aachen erstrebt, während die mittlere Strecke das Ziel der Stadt M.-Glabach ist. Diese Linie vertritt der Vortragende. Der Kanal soll für Schiffe von 2000 To. ausgebaut werden. Seine Kosten würden 135 Mill. M. betragen. Davon entfallen auf Preußen 75 Mill. M. Die preussische Hauptstrecke geht von der Mündung des Erftkanals bei Neuß zur holländischen Grenze, von Maastricht geht sie auf kürzestem Wege über Hasselt und Herenthals nach Antwerpen. Holland hat auch ein großes Interesse an der Wasserstraße wegen der Erschließung der Limburger Kohlenfelder. Durch Anschluß an den Kanal Brüssel-Nupel ist eine Wasser Verbindung mit Brüssel möglich. Eine Wasser Verbindung zwischen Maas und Rhein haben schon Friedrich der Große und Napoleon erstrebt. Für den Kanalbau wird nach den Kriegserfahrungen auch der strategische Wert ausschlaggebend sein müssen. Die Wirtschaftlichkeit der mittleren Linienführung hält der Vortragende für gesichert. Der zweite Vortragende, Erster Beigeordneter Baurat Henrich, trat für die nördliche Linienführung ein, die von Krefeld, nördlich um die Stadt herumgeht, dann, durch Bölvonn südlich von Venloo vorbei, sucht der Kanal den Anschluß an den bestehenden Kampinakanal, der ausgebaut werden müßte. Der Kanal mündet in die Schelde bei Antwerpen. Die Nordlinie habe den größten Durchgangsverkehr zu erwarten. An die Vorträge knüpfte sich eine längere Aussprache.

Der Großschiffahrtweg Rhein—Main—Donau.

In einer der letzten Sitzungen des deutschen Reichstages haben sich sämtliche Redner für den Ausbau des projektierten Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtweges ausgesprochen. Die Donau wurde als das wasserwirtschaftliche Zentralnervensystem des zukünftigen Mitteleuropas bezeichnet, von dem alle anderen großen Wasserwege ausstrahlen. Diese der Verwirklichung nunmehr näher gerückten Bestrebungen im Reichreiche sind auch für uns, für die Donaumonarchie, von großer Wichtigkeit und lenken unsere Aufmerksamkeit auf die vor kurzem im bayerischen Landtag verabschiedete Kanalvorlage, die die Herstellung einer Großschiffahrtstraße von Aschaffenburg bis zur Grenze des Deutschen Reiches unterhalb Passau mit der Linienführung von Aschaffenburg im Maintal aufwärts bis Bamberg und von da über Nürnberg zur Donau vorherzieht. Die zahlreichen Anträge und Vorschläge auf Abänderung dieser Linienführung können derzeit um so eher außeracht gelassen werden, als es sich bei der Vorlage vorläufig nur um eine Projektierung handelt. Auch die technischen Einzelheiten werden erst nach Durchführung der Entwurfsbearbeitung, die wahrscheinlich drei Jahre in Anspruch nehmen dürfte, spruchreif werden.

Der jetzt somit nur in großen Zügen projektierte Kanal wird dreierlei Beweggründen sein Entstehen zu verdanken haben: militärischen Erwägungen, politischen, auf einen engeren und dauernden Zusammenschluß der Zentralmächte und ihrer Bundesgenossen gerichteten Bestrebungen, und schließlich wirtschaftlichen Rücksichten. Die sind naturgemäß von entscheidender Bedeutung. Werden sich doch die Baukosten des Kanals, nach der Schätzung des bayerischen Verkehrsministers, wahrscheinlich auf 650 Millionen Mark belaufen — ein gewaltiger Betrag, den aufzubringen „nicht Sache Bayerns allein sein könne“. Trotzdem sind in Deutschland die wirtschaftlichen Kreise davon überzeugt, daß die Schaffung einer großzügig angelegten Donau-Main-Wasserstraße mit einem Verkehr von 1200 Tonnen-Schiffen, neben der Reaktivierung des Donauweges auf der ganzen Strecke von der Rheinmündung bis zum Goldenen Horn, notwendig und unaufschiebbar sei, und daß hieran Bayern, im Hinblick auf seine geographische Lage, seinen Mangel an Bodenschätzen und seine weite Entfernung vom Meer, ein ganz besonderes Interesse habe.

Die Voraussetzungen für einen starken Verkehr auf der neuen Straße werden nach sachmännischen Annahmen für die Zeit nach dem Kriege zweifellos gegeben sein; der für eine sehr lange Dauer von Jahren behinderte Seeverkehr werde den Donauweg auch fruchtlich außerordentlich günstig beeinflussen. Die Rhein-Donau-Wasserstraße biete aber noch einen weiteren erheblichen Vorteil gegenüber vielen anderen Projekten, weil dadurch auch eine gute Verbindung zwischen den fast rein agrarischen Ländern des Balkans und dem größten Industrie- und Verbrauchsgebiet Deutschlands geschaffen werde. Was die Frage der Erträge anisse anlangt, so wird angenommen, daß sich bei einem Verkehr von zehn Millionen Tonnen — der Anfangsverkehr dürfte ungefähr die Hälfte betragen — der Kanal bezahlt machen könne. Freilich ist hierbei auch die Wirkung des Kanalverkehrs auf die Eisenbahneinnahmen zu berücksichtigen, deren Ausfall schätzungsweise nicht über fünf Millionen Mark im Jahre betragen

dürfte, ein Ausfall, der im Hinblick auf die Bedeutung des Kanals für die Gesamtwirtschaft als erträglich bezeichnet wird. Ueberhaupt sind die Bayern der Ansicht, daß sich heute nicht mit dem Rechenstift klipp und klar nachweisen lasse, ob sich der Kanal in absehbarer Zeit rentieren kann oder ob alljährlich Fehlbeträge zu decken sein werden; es wäre auch grundsätzlich, als Voraussetzung der Erbauung einen ganz genauen rechnerischen Nachweis über die Rentabilität erbringen zu wollen; hier müssen großzügigere Gesichtspunkte maßgebend sein, hier müsse weiter gesehen werden, als nur auf das Soll und Haben der künftigen Kanalverwaltung, hier müsse vor allem neben den ideellen Werten die praktische Bedeutung des Kanalausbaues für die gesamte Wirtschaft des Reiches ins Auge gefaßt werden. Es wird also auch im vorliegenden Falle, wie so oft im Verkehrsweisen, der Grundsatz der sogenannten mittelbaren Rentabilität verteidigt.

Die Großschiffahrtstraße, zu der jetzt der erste Grundstein gelegt worden ist, kann nur dann entstehen, wenn die Fortführung des Werkes über Passau hinaus gesichert ist. Das kann nur dadurch geschehen, daß die am Donauverkehr interessierten Uferstaaten, in erster Linie Oesterreich-Ungarn, den Ausbau der Donau auf ihrem Hoheitsgebiet in unmittelbarem Anschluß an die Grenze des Deutschen Reiches weiterzuführen bereit sind, und zwar unter denselben technischen Voraussetzungen und unter Bereitstellung entsprechender finanzieller Mittel. Des ferneren wäre dann der Teil des Flußlaufes der Donau in das Gesamtprojekt einzugliedern, der das Gebiet jener Länder berührt, mit denen die Mittelmächte derzeit im Kriege stehen oder deren Gebiet sie besetzt halten. Die daraus entstehenden komplizierten Fragen können mithin beizurechtweise nur im Zusammenhang mit dem Ausgang des Krieges und den dann zu formulierenden Friedensverträgen endgültig gelöst werden. Dies um so mehr, als auch die völkerrechtliche zwischenstaatliche Grundlage nicht so leicht zu lösen sein wird. Die Geschichte der europäischen Donaukommission, der Uferstaatenkommission, der gemischten Kommission auf Grund des

Artikels 55 des Berliner Vertrages, zeigt den chaotischen Rechtszustand, der vor dem Kriege hinsichtlich des Donauverkehrs bestanden hat.

Was hat Oesterreich von dem projektierten Kanal zu erwarten? Nur Vorteile. Der große Durchzugsverkehr, der von Rotterdam und Amsterdam über unser Gebiet gehen dürfte, wird auch unser wirtschaftliches Leben befruchten. Gewiß können daraus durch das Entstehen verschiedener Konkurrenzbestrebungen für einzelne Industrie- und Handelszweige auch Schädigungen erwachsen. Aber Oesterreich wird es vollkommen in der Hand haben, sie durch freundschaftliche Vereinbarungen mit unseren Bundesgenossen aus der Welt zu schaffen. Das Mittel hierzu dürften Abgaben für gewisse Durchzugsgüter bilden. Werden doch beispielsweise bei Grein mit außerordentlich großen Kosten verknüpfte Sprengungs- und Regulierungsarbeiten unternommen werden müssen, um den vorgesehenen Schiffen von 1200 Tonnen — derzeit können dort nur solche von 600 Tonnen fahren — die Passage zu ermöglichen. Diese Stelle ist gleichsam als ein zweites Eisernes Tor anzusehen und rechtfertigt spezialisierte Kanalabgaben.

Generalversammlungen.

Königlich Ungarische Seeschiffahrt-Aktiengesellschaft „Adria“.

Unter dem Vorsitz des Geheimen Rates Leo Lánczy hielt heute die „Adria“ ihre ordentliche Generalversammlung, der in Vertretung von 31.176 Aktien 80 Aktionäre mit 1651 Stimmen anwohnten. Der Präsident widmete seine stehend angehörte Eröffnungsrede dem Gedächtnis weiland des Königs Franz Josef I. und begrüßte die neue Ära der glorreichen Regierung des Königs Karl IV. Nachdem er auch des Vizepräsidenten Konrad v. Burghard-Bélabáry, des ehemaligen Generaldirektors Emil Kuranda und der ben Selbsten gestorbenen Beamten und Angestellten zur See in pietätvollen Worten gedacht hatte, betraute er den stellvertretenden Direktor Dr. Josef Kovács mit der Führung, die Aktionäre Wilhelm v. Hoffmann und Leo v. Biró aber mit der Authentifikation des Protokolls. Laut der vom Handelsminister genehmigten Bilanz des Geschäftsjahres 1916 steht, nach Abzug des vom Jahre 1915 übertragenen Verlustes von k 380.060.17, der Betrag von k 1.659.200.51 zur Verfügung der Generalversammlung. Dieses günstige Ergebnis ist dem Umstande zu danken, daß die Dampfer der Gesellschaft das ganze Jahr hindurch zur Dienstleistung für die Heeresleitung verwendet wurden. Während dieses Dienstes sind zwei Dampfer gesunken, ein dritter wurde von der portugiesischen Regierung beschlagnahmt. Da der Ersatz der verlorenen und die Anschaffung neuer Dampfer mit großen Schwierigkeiten verbunden sein wird, ist es empfehlenswerter, schon jetzt dafür zu sorgen, daß die der Gesellschaft harrenden großen Lasten leichter ertragen werden können. Die Direktion stellt daher den Antrag, das Stammkapital aus dem Ergebnis des Betriebsjahres 1916 nur mit den statutenmäßigen 5 Prozent, das ist mit k 10 pro Aktie, zu verzinsen und einen Betrag von k 800.000 zum Zwecke einer besonderen Ersatzbaureserve zuzulegen. Mit ihren dahem sowie in neutralen Häfen befindlichen, stets in bestem Stande erhaltenen Dampfern erwartet die Gesellschaft vollkommen gerüstet den Beginn des friedlichen Verkehrs, wenn auch dessen Abwicklung keine leichte Aufgabe sein wird. Die Direktion hegt keinen Zweifel, daß die „Adria“ die ihrer im Dienste der ungarischen Volkswirtschaftlichen Interessen harrenden Aufgaben mit entsprechender Kraft und erfolgreich zu übernehmen und durchzuführen in der Lage sein wird. Die Direktion beantragt, nach Abzug der Zantemen als fünfprozentige Verzinsung des Aktienkapitals den Aktienkupon Nr. 16 vom Jahre 1917 vom 1. April l. J. angefangen an der Kasse der Gesellschaft in Fiume, bei der Pester Ungarischen Kommerzialbank in Budapest, ferner bei der k. k. priv. Oesterr. Länderbank und beim Wiener Bankverein in Wien mit k 10 einzulösen, dem Reservefonds außer den statutenmäßigen 5 Prozent, das ist k 76.963.03, weitere k 23.036.97 zu überweisen, in die spezielle Ersatzbaureserve k 800.000 zu hinterlegen, zu Zwecken der Erziehung zum Seemannsberuf von Kindern im Kriegsdienst Verstorbener oder invalid Gewordener sind k 50.000 zu verwenden und auf neue Rechnung vorzutragen k 46.059.66. Die Generalversammlung nahm die unterbreiteten Berichte und Schlussrechnungen zur Kenntnis, akzeptierte die auf die Verteilung des Reingewinnes bezüglichen Anträge der Direktion und erteilte das Absolutorium. Zum Schlusse wurden in die Direktion gewählt: Leo Lánczy (Präsident), Alexander v. Mailekovičs (Vizepräsident), Arnold v. Baria, Johann v. Bernrieder, Hugo v. Sidlič (Generaldirektor), Sándor Fleischl, Hugo v. Hoffmann (neu), Hugo v. Kilenyi, Julius v. Bösch, Jacques v. Simon und Graf Alexander Teleki; außerdem gehören der Direktion die von der Regierung ernannten Mitglieder Stefan v. Kvaszay, Johann v. Marx und Baron Vinzenz Pongrácz an. Die Mitglieder des Aufsichtsrates: Julius v. Goldberger, Louis v. Hevesy, Tihomér v. Liffnay-Damó und S. Franz Robitzek wurden wiedergewählt.

Oberungarische Berg- und Hüttenwerks-G.

In der heute unter dem Vorsitz des Geheimen Rates Leo Lánczy gehaltenen Generalversammlung dieser Gesellschaft wurde die Bilanz pro 1916 festgestellt und beschlossen, gegen Einlieferung des Kupons Nr. 26 vom 2. April an eine Dividende von k 60 pro Aktie zu bezahlen. Aktionär Hofrat Julius v. Szájbelly würdigte in warmen Worten die Verdienste des Präsidenten, der Direktion, des Generaldirektors und des ganzen Beamtenkörpers speziell während der außerordentlich schwierigen Verhältnisse des abgelaufenen Kriegsjahres und beantragte, den Dank der Generalversammlung für die hervorragenden Leistungen der Genannten protokolllarisch zu

vereinigen. Der Präsident dankte für das Vertrauen der Aktionäre und versicherte, daß die Direktion und sämtliche Organe der Gesellschaft auch in Zukunft ihre Pflicht nach jeder Hinsicht erfüllen werden.

Concordia Dampfmühl A.-G.

Die heute abgehaltene Generalversammlung der Concordia Dampfmühl A.-G. hat beschlossen, für das Jahr 1916 eine Dividende von 12 Prozent zu bezahlen. Die Kupons Nr. 16 werden vom 15. April d. J. angefangen bei der Vaterländischen Bank A.-G. mit je k 24 eingelöst. In die Direktion wurden als neue Mitglieder Julius Deutsch und Baron Géza Pap gewählt.

Borsod-Aiszfölcer und Debrecener Iztván-Dampfmühlen-A.-G.

Die heute in den Lokalitäten der Vaterländischen Bank A.-G. unter Vorsitz des Ministerialrates Edmund v. Szitányi im Beisein von 29 Aktionären in Vertretung von 16.423 Aktien abgehaltene Generalversammlung dieser Aktiengesellschaft beschloß, den Kupon pro 1916 vom 2. April d. J. angefangen mit k 40 einzulösen. Dem Steuerreservefonds wurden k 350.000, dem Beamtenhilfsfonds k 20.000, dem Arbeiterhilfsfonds k 20.000 zugewiesen und für Kriegswohltätigkeitszwecke k 50.000 votiert. Die bisherigen Mitglieder des Aufsichtsrates wurden wiedergewählt. Dem Jahresberichte der Gesellschaft pro 1916 entnehmen wir, daß die Mühlen der Gesellschaft in der ersten Hälfte des Jahres unzureichend beschäftigt waren. In der zweiten Hälfte hat sich der Betrieb anfangs günstig gestaltet, später aber mußte ein längerer Stillstand eintreten. Wenn trotzdem ein gutes Resultat erzielt wurde, ist dies der raschen Anschmiegunge an die Kriegsvermahnungsvorschriften zu danken. Auch trugen nebst der zielbewußten Geschäftsleitung der rechtzeitig erfolgte Einkauf großer Sachquantitäten wesentlich zur Erreichung des guten Ergebnisses bei. Die Kriegswirren haben es der Gesellschaft unmöglich gemacht, ihre Etablissements gegen Chomageschäden zu versichern, weshalb sie einen eigenen Versicherungsfonds anlegte, der berufen ist, sie im Schadensfalle vor dem Nachteile der Tragung der bedeutenden toten Regien zu schützen. Das Bestehen dieses Fonds hat ihr bisher schon wesentliche Prämienersparnisse erbracht.

Staatseisenbahngesellschaft.

Wir erhalten das nachstehende Communiqué:
In der am 3. d. M. abgehaltenen Bilanzsitzung des vereinigten Verwaltungsrates wurde der Rechnungsabschluss pro 1916 festgestellt und beschlossen, der Generalversammlung zu beantragen:

- a) die Festsetzung der Gesamtdividende mit 39 Frank per Aktie, gegen 37 Frank im Vorjahre, so daß auf den am 1. Juli 1917 fälligen Aktien-Coupon noch 26 1/2 Frank zur Auszahlung gelangen. Die Einlösung erfolgt ausschließlich in Kronen nach dem von der kaiserlich-königlichen Regierung für den April-Dienst ihrer Goldanleihe auf Grund des § 2 der kaiserlichen Verordnung vom 20. März 1915 R.-G.-Bl. Nr. 69 festgesetzten Umrechnungsmaßstabe von 100 Frank = 100 Kronen 50 Heller, so daß sich für die Gesamtdividende von 39 Frank ein Gegenwert von 39 Kronen 20 Heller ergibt.
- b) Eine außerordentliche Dotation von 1,500.000 Kronen an die gesellschaftlichen Bruderladen in Klado und Ungarn für Zuwendungen an durch den Krieg notleidend gewordene Arbeiter und deren Familien.
- c) Den Vortrag des nach den sonstigen statutarischen Dotationen erübrigenden Betrages von 4,887.588 Kr. auf neue Rechnung.

Das Gewinn- und Verlustkonto weist folgende Siffern auf:

Einnahmen:	1916	gegen 1915
Annuität für die Ablösung des Anteiles der Wiener Verbindungsbahn	Kr. 56.000	=
Annuität für die ungarischen Eisenbahnlinsen	20,808.500	-
Annuität für die Titres der Krado-Temeswarer Bahn	577.490	-
Ertrag der Unternehmungen in Oesterreich	2,852.627	+ 512.877
Ertrag der Unternehmungen in Ungarn	5,264.783	+ 1,746.831
Kr. 29,059.601		+ 2,259.708
Ausgaben:		
Zinsen der Prioritäten	Kr. 3,903.521	+ 222.847
Abschreibung vom Buchwerte der Annuität für die Ablösung der Wiener Verbindungsbahn	2.364	+ 356
Abschreibung vom Buchwerte der Annuität für die Ablösung der ungarischen Eisenbahnlinsen	1,837.135	+ 70.659
Abschreibung vom Buchwerte der Annuität für die Titres der Krado-Temeswarer Bahn	92.492	+ 3.557
Zahlung an die k. k. Staatsverwaltung laut § 3 des Einlösungsvertrages	423.653	=
Annuität für die Vergütung des französischen Stempels	71.377	-
Allgem. gesellschaftliche Ausgaben	724.445	+ 57.911
Kr. 7,061.889		+ 355.331
Ueberschuß der Einnahmen	Kr. 21,997.711	+ 1,904.377
Vortrag vom Vorjahre	4,812.287	- 18.830
Zur Verfügung der Generalversammlung	Kr. 26,809.999	+ 1,885.546

Der Reinertrag einschließlich des Gewinnvortrages aus dem Vorjahre beziffert sich mit 26,809.999 Kronen und ist um 1,885.546 Kronen höher als jener des Betriebsjahres 1915. Die Unternehmungen in Oesterreich haben einen Mehrertrag von 512.877 Kronen, die Unternehmungen in Ungarn einen solchen von 1,746.831 Kronen, beide zusammen von 2,259.708 Kronen erzielt. Von der Erhöhung der Ausgaben um 355.331 Kronen entfallen 74.572 Kronen auf die tilgungsplanmäßig höheren Abschreibungen vom Buchwerte der Annuitäten, während der übrige Mehrbetrag größtenteils für die Valuta der Obligationenzinsen und des Titresdienstes beansprucht wurde.

Die seit Mai 1915 unter Kriegsleistungsgeheß gestellte Wiener Maschinenfabrik war infolge bedeutender Aufträge von Seite des Eisenbahnministeriums und zum Teil auch seitens einiger Privatbahnen und Werke sehr gut beschäftigt. Trotz mannigfacher Schwierigkeiten ist es gelungen, die Anzahl der zur Ablieferung gelangten Lokomotiven gegen das Vorjahr namhaft zu erhöhen. Das Kohlenwerk Klado war trotz des intensivsten Betriebes wegen des verringerten Arbeiterstandes nicht in der Lage, seine Leistungsfähigkeit voll auszunützen. Den höheren Kohlenpreisen standen namhafte Erhöhungen der Gestehungskosten entgegen, so daß sich der Mehrertrag in bescheidenen Grenzen bewegte. Für die Ausgestaltung der österreichischen Unternehmungen sind im abgeschlossenen Geschäftsjahre 209.956 Kronen verwendet und dagegen 1,348.447 Kronen abgeschrieben worden.

Trotz der außerordentlichen Schwierigkeiten, unter welchen die ungarischen Werke auch infolge des rumänischen Einbruches — im besonderen durch die vorübergehende Okkupation des Szittaler Kohlenreviers in ihrer Versorgung mit Kohlen und im Frachtenverkehr — zu leiden hatten, haben sich die Leistungen derselben bedeutend erhöht. Die Fakturwerte wuchsen nahezu auf das Doppelte jener der letzten Friedensjahre.

Die Investitionen bei den ungarischen Werken und Domänen haben einen Betrag von 6,701.357 Kronen erfordert, wogegen 6,401.100 Kronen der Abschreibungsreserve zugeführt wurden.

Eisenbahnverkehr zu den Osterfeiertagen.

Mancherlei Anzeichen sprechen dafür, daß in der Bevölkerung die bestehenden außergewöhnlichen Verkehrsverhältnisse noch immer nicht in entsprechendem Maße gewürdigt werden. Es muß daher mit Rücksicht auf die derzeitige Sachlage neuerlich und nachdrücklichst darauf aufmerksam gemacht werden, daß anlässlich der Osterfeiertage ein stärkerer Andrang von Zivilreisenden nicht bewältigt werden kann, zumal eine große Anzahl von Militärurlaubern zu befördern ist und Betriebsmittel nur in beschränktem Ausmaße zur Verfügung stehen. Die Bevölkerung wird deshalb in ihrem eigenen Interesse dringendst aufgefordert, Vergnügungsfahrten und andere nicht unumgänglich notwendige Reisen um die Osterzeit unbedingt zu unterlassen.

* (Einschränkungen im Osterverkehr auf den Linien der Aspangbahn.) Mit Rücksicht auf die durch die außerordentlichen Verhältnisse hervorgerufene anderweitige Inanspruchnahme der Fahrbedienmittel können bei der Aspangbahn und Schneebergbahn die in den Vorjahren anlässlich der Osterfeiertage zur Bewältigung des gesteigerten Eisenbahnverkehrs getroffenen Vorkehrungen in diesem Jahre nur in sehr beschränktem Umfang getroffen werden. Hierauf wird das Publikum mit dem Bemerkten aufmerksam gemacht, daß während der kommenden Osterfeiertage die Beförderung von Zivilreisenden nur nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Bedienungsmittel in Aussicht gestellt und eine Gewähr für die unbeschränkte Beförderung nicht geboten werden kann. Im Hotel Hochschneeberg wird bei Aufrechterhaltung des beschränkten Winterbetriebes für Unterkunft und Verpflegung entsprechende Vorkehrungen getroffen.

6./IV. 1917

51

Die Transportzentrale.

Täglich 700 Gesuche.

Die Aufgabe der Transportzentrale besteht in der Behebung der Schwierigkeiten bei der Güterbeförderung von der Bahn, ihre Tätigkeit beginnt neben dem Gleis. Ferner stellt sie Mannschaften, Gespanne und Kraftwagen für kriegswirtschaftliche Zwecke zur Verfügung. Sie hat in der Hauptsache bisher nur mit militärischen Transportmitteln gearbeitet. Es wird jedoch jetzt beabsichtigt, diese Einrichtung durch Heranziehung von Zivilpersonen und Pferden aus den Beständen der Spediteure zu ergänzen. Das stellvertretende Generalkommando des Gardelotps hat zu diesem Zweck Pferde der Spediteure, des Schwerfuhrwerks, der Kohlenhändler usw. von der militärischen Aushebung befreit. Die Militärverwaltung unterstützt diese Bestrebungen ferner dadurch, daß sie geübte Leute aus diesen Betrieben vom Heeresdienst beurlaubt.

Wie aus verschiedenen Gesuchen hervorgeht, glaubt die Bevölkerung vielfach, daß die Transportzentrale auch die Beschaffung von Brennmaterialien übernimmt. Hierfür ist jedoch allein der Reichskommissar für die Kohlenversorgung zuständig.

Um die Militärverwaltung von der Bestellung der Transportmittel zu entlasten, werden jetzt mehr und mehr Privatgespanne und Wagen verwendet. Die Pferde- und Fuhrwerksbesitzer sind verpflichtet, das von der Militärbehörde angeforderte Material zur Verfügung zu stellen. Der Vorsitzende der Transportzentrale ist Generalleutnant v. Dudenbrod. Ihm zur Seite stehen zwei Adjutanten, drei ehrenamtlich tätige Zivilreferenten, zwei Offiziere als militärische Referenten und vier Kontrolloffiziere. Die Transportzentrale wurde am 7. Februar 1917 als „Militärische Zentrale für Güterabfuhr in Groß-Berlin“ gegründet, aber schon am 14. Februar in „Transportzentrale des Oberkommandos in den Marken“ umgeändert. Sie befindet sich vom ersten Tage an in den von der Berliner Handelskammer kostenlos zur Verfügung gestellten Räumen ihres Gebäudes Dorotheenstraße 8. Die Handelskammer unterstützt auch sonst die Tätigkeit der Transportzentrale durch Rat und Tat.

Für die Güterbeförderung mit den von der Transportzentrale gestellten Transportmitteln und Arbeitern werden bei zehnstündiger Arbeitszeit berechnet: Für einen Lastkraftwagen 65 M. für einen Tag, für einen Wagen mit zwei Pferden 40 M., für zwei Pferde mit Geschirr ohne Wagen 35 M., für zwei Pferde ohne Geschirr und ohne Wagen 30 M. (bei einem Ladegewicht bis zu 60 Zentner). Für den Kraftwagenführer, für einen Kutscher oder gewöhnlichen Arbeiter werden 1 M. für die Stunde berechnet. Alle Gesuche sind direkt an die Transportzentrale zu richten und werden, falls sie bis 11 Uhr vormittags eintreffen, für den folgenden Tag erledigt. Militärtransportmittel, die für dienstliche Zwecke von militärischen Stellen beantragt werden, werden unentgeltlich gestellt. Anforderungen von militärischen Dienststellen für Firmen sind hierbei nicht eingerechnet.

Die Transportzentrale hat sich trotz der kurzen Zeit ihres Bestehens schon sehr erfolgreich betätigt. Wie sehr sie einem wirklichen Bedürfnis entspricht, geht daraus hervor, daß sie täglich gegen 500 mündliche und 200 schriftliche Gesuche erhält. Eg.

8.7.1918

Locomotivenbestellungen der Staatsbahnen

Die Staatseisenbahnverwaltung ist fortbauend bemüht, trotz aller im Kriegszustande begründeten Hemmnisse für die rascheste Erneuerung und auch Vermehrung des Fahrparkes zu sorgen. So sind auch wieder im März d. J. umfangreiche Locomotivenbestellungen erfolgt. Bei der vorm. Sigl'schen Locomotiv-Fabrik-A.-G. sind, wie wir erfahren, 600, bei der Böhmisches-Mährischen Maschinenfabrik 400 und bei der Locomotivfabrik-A.-G. Krauß & Co. 300 Locomotiven bestellt worden.

8. IV. 1917

Mitteleuropäische Verkehrsfragen

Von Freiherrn von Zedlitz und Neukirch,
Mitglied des preussischen Abgeordneten-
hauses.

Für den wirtschaftlichen Zusammenschluß Mitteleuropas ist eine Ausgestaltung der Verkehrsrichtungen, wie sie der Güteraustausch innerhalb des Wirtschaftsgebietes erfordert, unerlässlich. Das leuchtet ohne weiteres ein. Ebenso daß eine solche Entwicklung der Verkehrsrichtungen ganz besonders dringlich ist angesichts des auch nach Friedensschluß seitens der Ententemächte drohenden Wirtschaftskrieges. Daß die Verkehrsverhältnisse Mitteleuropas nicht nur verbesserungsfähig, sondern in hohem Maße verbesserungsbedürftig sind, ist unbestreitbar. Dies gilt insbesondere von den Wasserstraßen. Abgesehen von der Elbe, deren sich doch nur ein sehr kleiner Teil von Böhmen bedienen kann, besteht zurzeit keine einzige leistungsfähige Wasserverbindung zwischen dem Deutschen Reiche und Oesterreich-Ungarn nebst dessen Hinterländern. Es ist daher nur erklärlich, daß der Gedanke der mitteleuropäischen Wirtschaftsgemeinschaft alsbald eine ganze Reihe von Wasserstraßenplänen hervorgerufen hat. Ihnen allen ist der Ausgang von dem großen Strome gemeinsam, der in Südwestdeutschland entspringt und im Schwarzen Meer mündet, der Donau. Aber im übrigen scheiden sich die Wasserstraßenpläne in zwei verschiedene Gruppen.

In Süddeutschland erstrebt man vor allem die Herstellung einer leistungsfähigen Verbindung der entsprechend auszubauenden Donau mit dem Rhein, die österreichischen Pläne haben die Verbindung der Donau mit der Oder und der Elbe, vielleicht auch mit der Weichsel zum Ziele.

Die süddeutschen Pläne knüpfen an die Wasserstraßenpolitik des regierenden Königs von Bayern an. In der Erkenntnis, daß Bayern mangels einer ausreichenden Verbindung mit dem Rhein der unmittelbare Anschluß an den Weltverkehr fehle, wollte er im Interesse der Wettbewerbsfähigkeit des Landes eine solche Verbindung durch den Ausbau des Donau—Main-Kanals in Verbindung mit der Kanalisierung des Mains hergestellt wissen. Ausgeführt ist bisher nur diese Kanalisierung. Die von dem Gedanken des mitteleuropäischen Zusammenschlusses ausgehende starke Strömung eröffnet nun die Aussicht, Bayern zugleich mit einer leistungsfähigen Wasserverbindung mit Oesterreich-Ungarn und den Balkanländern auch den ersehnten Anschluß an den Rhein zu bringen. Württemberg ist in bezug auf die Stellung zum Weltverkehr in ebenso ungünstiger Lage wie Bayern. Es würde durch den von ihm geplanten Neckar—Donau-Kanal zugleich Anschluß an die Wasserstraße des Rheins wie der Donau finden. Für die Vorbereitung beider Pläne ist von den beteiligten Regierungen ein Zuschuß seitens des Reichs beantragt; wahrscheinlich mit Erfolg. Diese süddeutschen Pläne setzen gemeinsam den Ausbau der Donau, und zwar auch von Wien aufwärts bis mindestens nach Regensburg voraus.

In Oesterreich wird von autoritativer Seite umgekehrt der Ausbau der Donau zu einer Wasserstraße ersten Ranges von Wien ab für zweckmäßig erachtet, der der oberen Strecke aber, wenn auch vielleicht technisch möglich, so doch für unwirtschaftlich. Wer Recht hat, wird sich erst nach vollständiger Durcharbeitung der Projekte beurteilen lassen, wie denn ja überhaupt erst dann ein sicheres Urteil über die süddeutschen Wasserstraßenpläne sich wird gewinnen lassen. Der österreichische Plan eines Donau—Oder-Kanals beruht auf sicherer Grundlage. Der Ausbau der Donau von Wien abwärts zu einem allen Anforderungen genügenden Großschiffahrtswege dürfte ernstliche Schwierigkeiten kaum bieten, die des Kanalbaues wird die Technik zu überwinden wissen. Durch den Kanal erhält das große oberschlesisch-polnische Bergbau- und Industrieviertel erst eine voll leistungsfähige Verbindung mit einem der wichtigsten seiner natürlichen Absatzgebiete. Umgekehrt erschließt sich für die Gütererzeugung Oesterreich-Ungarns und der Balkanländer in jenem Industrieviertel und seinem Hinterlande ein sehr aufnahmefähiger Markt.

Wenn freilich die Auffassung vertreten wird, daß nach Herstellung des Mittellandkanals auch der Verkehr von dem heinisch-westfälischen Berg- und Industrieviertel nach dem Orient der Binnenwasserstraße sich zuwenden und der Seeverkehr von der Nordsee nach dorhin ausgeschaltet werden werde, so wird dem nicht beizustimmen sein.

Die Kosten der Verfrachtung auf der langen Wasserstraße vom Rhein bis zur Oder und von dieser zur Donau und auf dieser, die überwiegend aus Kanälen und kanalisierten Flußstrecken besteht, stellen sich ungleich höher, als ungeachtet der sehr viel größeren Länge des Seeweges die der Beförderung durch Seeschiff von der Nordsee und selbst von der Ostsee nach den Seehäfen des Orients. Dasselbe gilt auch von der Elbe—Donauverbindung und, selbst den Ausbau der Donau von Wien aufwärts zu einer Großschiffahrtsstraße vorausgesetzt, trotz ihrer etwas geringeren Länge von den in Süddeutschland geplanten Wasserstraßen. Man darf sich an der vollen Würdigung dieses Sachverhalts durch die Tatsache der jetzigen Abschnürung Deutschlands vom Seeverkehr nicht beirren lassen. Die Freiheit der Meere ist ja eines unserer Kriegsziele und in den Tauchbooten besitzen wir das Mittel, uns diese Freiheit zu erringen und dauernd zu sichern. Der Seeverkehr wird daher auch nach dem Ausbau des Donauwasserstraßennetzes für den Güteraustausch in dem mitteleuropäischen Wirtschaftsgebiete bedeutungsvoll, ja selbst unentbehrlich bleiben. Das mindert aber die Verkehrsbedeutung des Ausbaues dieses Wasserstraßennetzes nicht. Seine hervorragende Wichtigkeit für den Güteraustausch innerhalb des mitteleuropäischen Wirtschaftsgebietes wird durch den Wettbewerb des Seeweges nicht berührt.

Es ist daher im Interesse des wirtschaftlichen Zusammenschlusses Mitteleuropas freudig zu begrüßen, daß sowohl in Deutschland wie auch in Oesterreich-Ungarn der Ausbau des Donauwasserstraßennetzes so eifrig betrieben wird. Zu gleich als Beweis dafür, daß der Gedanke der mitteleuropäischen Wirtschaftsgemeinschaft allen ihren Gliedern in Fleisch und Blut übergegangen ist.

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 1916 genehmigt. Auf Grund dieser Rechnung ergibt sich nach Abzug der fünfprozentigen Abschlagsdividende per Kr. 105.— pro ganze Aktie und inklusive des Gewinnvortrages aus dem Vorjahre per Kr. 3,008,934 der Saldo des Gewinn- und Verlustkontos mit Kr. 13,388,169 gegen Kr. 13,139,238 im Vorjahre. Nach Abrechnung der Restdividende per Kr. 75.— pro ganze Aktie, sowie der statutenmäßigen Lantieme des Verwaltungsrates verbleiben Kr. 7,991,567 (gegen 7,665,887 im Vorjahre) zur Disposition der Generalversammlung. Der Verwaltungsrat wird der Generalversammlung vorschlagen, die Superdividende mit Kr. 62,50 per ganze Aktie festzusetzen und den erübrigen Rest per 3,334,614 (Kr. 3,008,934) auf neue Rechnung vorzutragen.

Die Gesamtdividende pro 1916 (vierprozentige Dividende per Kr. 180.— und Superdividende per Kr. 62,50) wird somit 242,50 (so wie im Vorjahre) betragen. Unter Zurechnung der vom Verwaltungsrate beschlossenen Abschlagszahlung von Kr. 52,50 auf die Dividende des laufenden Jahres würde der am 1. Juli 1917 fällige Coupon mit Kr. 190.— (Restdividende Kr. 75.—, Superdividende Kr. 62,50 und Abschlagszahlung pro 1917 Kr. 52,50) pro ganze Aktie eingelöst werden. Weiters wird der am 1. Juli 1917 fällige Coupon der ganzen Genusaktie mit Kr. 62,50 eingelöst werden.

Die Generalversammlung wird für den 21. Mai 1917 einberufen.

Wie aus den vorstehenden Angaben ersichtlich, wird die Dividende der Kaiser Ferdinands-Nordbahn für das Jahr 1916 in der gleichen Höhe bemessen werden, wie für 1915. Bei dem Umstande, als die Löhne und Materialpreise im abgelaufenen Jahre ganz außerordentlich gestiegen sind und die Gesteuerungskosten sich wesentlich höher stellen, schlägt die Verwaltung der Nordbahn die gleiche Dividende wie für das Vorjahr vor. Dank der Umsicht und Voraussicht der Leitung der Nordbahn sind die Substitutionen rechtzeitig festgestellt worden. Die Kohlenförderung hat 17,15 Millionen Meterzentner (gegen 16,36 Millionen Meterzentner im Jahre 1915) betragen und ist um 787.000 Meterzentner gestiegen. Die Kohlenproduktion bezifferte sich mit 4,926.400 (+ 2,076.400) Meterzentner. Lediglich die vollendete Durchführung des großen Investitionsprogramms der Nordbahn hat es, wie erwähnt, ermöglicht, daß die Umschlüsse der Werte die Ziffer des Vorjahres erreicht haben. Dabei muß allerdings in Erwägung gezogen werden, daß die Abschreibungen für das Jahr 1916 mit 760.000 Kronen bemessen wurden, so daß die Abschreibungen für die beiden abgelaufenen Jahre den Betrag von 1,560.000 Kronen erreichen. Es haben sich diese außerordentlichen großen Abschreibungen mit Rücksicht auf die abnormale Entwertung der geschäftlichen Anlagen infolge des forcierten Betriebes als notwendig herausgestellt.

An dem Ertragnisse der Nordbahn aus dem gesellschaftlichen Montanbesitz partizipiert die Montanbahn mit 2,955.816 (2,763.206) Kronen und die Bergwerke und Kohlanstalt Franzschacht mit 7,664.394 (7,660.159) Kronen. Von den übrigen Ertragnissen lieferte der Privatbesitz 10.464 Kronen (9630 Kronen), die Zusammengänge 764.485 (607.821) Kronen und die Teilzinsen von getilgten Prioritäten und verfallene Coupons 95.106 (91.173) Kronen. Der genannte Ueberschuß inklusive der Ertragnisse der Eisenbergwerke per 32,153.166 Kronen beziffert sich per 1916 mit 27,933.645 (27,611.545) Kronen. — Die Generalunkosten betragen 489.240 (448.465) Kronen, Aktiencouponstempel 75.009 (65.855) Kronen, Grund- und Gebäudesteuer und Erwerbsteuer samt Zuschlägen 2,086.998 (1,521.009) Kronen, Abschreibungen an den Montananlagen 3,806.631 (3,361.147) Kronen, Erfordernis für die Tilgung der Aktien 3,436.728 (3,334.705) Kronen. Der Reingewinn des Jahres 1916 beziffert sich mit 17,718.784 Kronen gegen 18,560.000 Kronen im Jahre 1915.

Die Gütertarife in Oesterreich, Ungarn und Deutschland.

Zur Erleichterung eines einheitlichen Vorgehens auf dem Gebiete der Tarifpolitik Oesterreichs, Ungarns und Deutschlands ist schon wiederholt, so auch bei der Berliner März-Tagung des Deutsch-Oesterreichischen Wirtschaftsverbandes empfohlen worden, die formalen Tarifgrundlagen zu vereinheitlichen und die Tarifpolitik selbst im Geiste des in Erwägung stehenden Wirtschaftsbündnisses beider Reiche zu regeln. Ein Schritt auf diesem Wege ist nun, wie Minister v. Breitenbach im preussischen Abgeordnetenhaus mitgeteilt hat und wie die „Münchener Neuesten Nachrichten“ näher berichten, in amtlichen Beratungen von Vertretern der deutschen, oesterreichischen und ungarischen Staatsbahnverwaltungen gemacht worden.

Diese Beratungen fanden in München statt. Vertreter waren die preussischen, bairischen und sächsischen, ferner die oesterreichischen und die ungarischen Staatsbahnen, wobei aus Oesterreich mehrere Vertreter der kommerziellen Sektion des Eisenbahnministeriums erschienen waren. Die Beratungen hatten die Aufgabe, eine formale Vereinheitlichung der Güterklassifikation und der wichtigsten tarifarischen Bestimmungen in die Wege zu leiten. Es wurde ein Ausschuss aus drei reichsdeutschen und je einem oesterreichischen und ungarischen Mitgliede gebildet, dessen Aufgabe es zunächst sein soll, die Möglichkeit und Zweckmäßigkeit einer Annäherung der deutschen und oesterreichisch-ungarischen Tarife zu prüfen. Das Ergebnis seiner Arbeit wird voraussichtlich noch in diesem Sommer den Bundesstaaten und den Regierungen Oesterreichs und Ungarns zur Entscheidung mitgeteilt werden.

16./IV. 1917

Zur Lage der Binnenschifffahrt.

Auf dem Rhein ist die Nachfrage nach Raum und Schleppkraft überall so reger, daß es dem Frachtenmarkt möglich ist, seine feste Haltung zu bewahren. Die Kohlenfracht von der Ruhr nach Mannheim erhielt sich daher auf 2 Mr. neben 1,80 Mr. — 2 Mr. Schlepplohn. Auch der Verkehr auf den westdeutschen Kanälen gestaltet sich immer reger. Allerdings ist hauptsächlich der Verkehr in den Richtungen nach Emden und Bremen lebhaft, während die Rückladung von dort nicht so bedeutend ist. Ebenso hat die Weserschifffahrt bei bestriedigendem Wasser über einen regen Verkehr zu berichten.

Auf der Mittellippe ist das Umschlagsgeschäft in ziemlichem Gange und es ist auch schon verschiedentlich Getreide von und zur Wasserstraße verladen worden. Das Hamburger Vergeschäft vermag ja wegen Mangels an Importgütern keine besondere Entwicklung zu nehmen, immerhin hat man sich veranlaßt gesehen, wegen der teureren Selbstkosten eine Frachterhöhung vorzunehmen, und es wurden zuletzt gefordert für Massengut nach Magdeburg 35 Pf., nach Dresden 69 Pf. für 100 Kilogramm. Was die Oberelbe anbelangt, so wären die letzten Kohlenfrachten ab Cosel nach Oberspree 76 Pf., nach Stettin 72 Pf., nach Hamburg 104 Pf. für 100 Kilogramm. Für die Schifffahrt im Osten darf man wohl erst gegen Ende des Monats auf volle Wiederaufnahme rechnen.

Ueber sonstige Vorgänge in der Binnenschifffahrt ist zu berichten, daß die sogenannte „Rhenania“-Schiffahrtsgruppe den Leiter der „Rhenania“-Schiffahrts-Gesellschaft in Mannheim, Herrn Hermann Hecht, zu ihrem Generaldirektor ernannte. Diese Gruppe steht bekanntlich in Beziehungen zum bayerischen Staate. Neugegründet hat sich eine Rhein-Schiffahrts-Gesellschaft von 1917 m. b. H. in Mannheim, deren Geschäftsführer Herr Direktor Jacob Hirsch ist. — Die Münsterische Schiffahrts- und Lagerhaus-G. errichtete kürzlich eine Zweigabteilung in Hamm und beabsichtigt in ihrer demnächstigen Generalversammlung die Erhöhung ihres Aktienkapitals. Weiter ist zu bemerken, daß am 30. April die Generalversammlungen der Berliner-Dampfer-Compagnie und der Schleifischen Dampfer-Compagnie stattfinden, die über den Fusionsvertrag beider beschließen sollen. Nach den Entwürfen geht das Vermögen des Berliner Dampfers gegen 1.600.000 Mr. Aktien der S. D. G. und 25% bare Auszahlung für die Aktie an diese über und die S. D. G. erhöht ihr Grundkapital um 1.765.000 Mr. Am 3. April trat bis auf Widerruf ein Abkommen für die Dauer des Krieges ein

Ausnahmetarif für Eisenerz und Manganerz aus dem besetzten französischen Minettegebiet (Beden von Briey und Longwy) nach oberschlesischen Hochofenstationen in Kraft und zwar zunächst nur für geschlossene Sendungen von mindestens 600 Tonnen nach Sattin Morgenroth. Die Kriegsausschüsse in den Marken erteilte neuerdings einen Aufruf für den freiwilligen Hilfsdienst in der Binnenschifffahrt mit der Begründung, daß es dringend notwendig sei, daß die Eisenbahnen durch vermehrte Inanspruchnahme der Binnenschifffahrt eine größtmögliche Entlastung erfahren.

Die Ablösung der bulgarischen Strecken der Orientbahnen.

Die bulgarische Sobranie hat in ihrer Sitzung vom 25. März nach eingehender Debatte den am 11. Mai 1916 abgeschlossenen Vertrag zwischen der Regierung und der Orientbahngesellschaft über die Ablösung der Linie Svilengrad-Debreagatsch genehmigt. Darüber erhalten wir aus Sofia folgende nähere Angaben:

In ihrem Motivenbericht zum Vertrag erklärt die bulgarische Regierung, sie habe den Betrieb der genannten Linie am 6. Oktober 1915 der Betriebsgesellschaft der orientalischen Eisenbahnen entzogen und der bulgarischen Verwaltung anvertraut, um auf diese Weise die not-

wendige Gleichförmigkeit in der Betriebsweise der Eisenbahnen in Bulgarien herzustellen. Die genannte Gesellschaft sei hiedurch der Pachterträgnisse verlustig geworden, welche sie aus ihrem Betriebsrecht der Linie Svilengrad-Debreagatsch noch während 42 Jahren und 85 Tagen hätte ziehen können. Die Regierung habe deshalb beschlossen, mit der Gesellschaft wegen der ihr dieserhalb zustehenden Entschädigung zu verhandeln. Der Ministerrat habe am 29. April 1916 beschlossen, der Gesellschaft wegen der Höhe dieser Entschädigung und anderer von der Gesellschaft aus der Entziehung des Betriebsrechtes geltend gemachten Reklamationen eine Totalsumme von 24,967.047 Lewa gegen den Verzicht auf alle auf den Betrieb dieser Eisenbahnlinie bezughabenden Reklamationen anzubieten.

Bei Berechnung des Entschädigungsbetrages für den Verlust des Betriebsrechtes machte die Feststellung des durchschnittlichen Ertrages der letzten Betriebsjahre deshalb Schwierigkeiten, weil die Jahre 1912 und 1913 infolge der Balkankriege nicht als normale in Rechnung gezogen werden konnten. Man einigte sich schließlich dahin, daß zwar der Durchschnitt der Bruttoeinnahmen und der ordentlichen Betriebsausgaben der Jahre 1910 bis 1914 der Kapitalisierung der Jahrespacht zugrunde zu legen sei; dabei wurden jedoch nur die Bruttoeinnahmen und ordentlichen Betriebsausgaben der Jahre 1910, 1911 und 1912 effektiv berücksichtigt, diejenigen der Jahre 1913 und 1914 hingegen in der Weise, daß bei ihrer Festsetzung die jährliche Zunahme mitberücksichtigt wurde, die sich aus der Progression der effektiven Bruttoeinnahmen und der ordentlichen Betriebsausgaben der Jahre 1910 bis 1912 rechnungsgemäß ergeben hatte; außerdem wurde ein angemessener Durchschnitt für außerordentliche Betriebsausgaben in Anrechnung gebracht. So erhielt man eine Reineinnahmeneziffer von 1,391.671 Lewa per Jahr, welche dann zu 5 Prozent während der früher angegebenen restlichen Konzessionsdauer kapitalisiert, einen Entschädigungsbetrag von 24,291.640 Lewa für den Betriebsverlust ergibt.

Wegen anderer mit der Betriebsentziehung in Zusammenhang stehender Reklamationen wurde der Gesellschaft auf Grund der bezüglichen protokolllarischen Aufnahme zugesprochen: Für Materialien und Verbrauchsgegenstände 329.531 Lewa und für Inventar abzüglich 25 Prozent gegenüber dem Buchwert 196.197 Lewa, für Grundstücke 8250 Lewa und für dreimonatige Entschädigungen an das durch die Okkupation zur Entlassung gefangene Personal 141.427 Lewa, also im ganzen aus Nebenansprüchen 675.405 Lewa. Dagegen konnte die Gesellschaft eine Entschädigung für die in Zukunft mit Sicherheit zu erwartende Einnahmesteigerung nicht durchsetzen.

Der gesamte Entschädigungsbetrag von 24,967.047 Lewa ist vom 1. Juli 1916 an mit $4\frac{1}{2}$ Prozent jährlich zu verzinsen. Hinsichtlich Bezahlung dieses Betrages wurde vereinbart, daß die bulgarische Regierung verpflichtet ist, denselben zum fixen Kurs von 81 Mark für 100 Lewa spätestens ein Jahr nach der Ratifikation der von Bulgarien abzuschließenden Friedensverträge auszubahlen. Sollte jedoch die bulgarische Regierung nach Ratifikation dieser Friedensverträge schon vor Ablauf dieses Jahres im Ausland ein konsolidiertes Anlehen aufnehmen, so ist sie verpflichtet, den mehrfach erwähnten Entschädigungsbetrag aus diesem Anlehen zu begleichen.

Buchtiehrader Eisenbahn.

Bilanz pro 1916.

Der Verwaltungsrat der Buchtiehrader Eisenbahn hat in seiner gestern in Prag abgehaltenen Bilanzsitzung beschlossen, der diesjähriger Generalversammlung den Antrag zu stellen, für das Jahr 1916 eine Dividende von K. 125.— für die Aktien lit. A (somit eine Superdividende von K. 72.50 für die Genusscheine von Aktien lit. A) und eine Dividende von K. 36.— für die Aktien lit. B zu verteilen und den Betrag von K. 484.118 bei lit. A und von K. 113.240 bei lit. B auf neue Rechnung zu übertragen.

Die hernach für das Jahr 1916 beantragten Dividenden von K. 125.—, beziehungsweise K. 36.—, sind gegenüber den für das Jahr 1915 gezahlten Dividenden von K. 105.—, beziehungsweise K. 26.— um K. 20.— (lit. A), beziehungsweise K. 10.— (lit. B) höher. Diese Erhöhung ist, da der Reinertrag bei beiden Unternehmen den des Vorjahres nur unwesentlich übersteigt, nur dadurch möglich, daß beim Unternehmen lit. A der Gewinnvortrag um K. 94.627 gekürzt wird und beim Unternehmen lit. B (abgesehen von einer Verminderung des Vortrages um K. 3468) die im Vorjahr zur Rückzahlung des Vorschusses an das Unternehmen lit. A und zur Redolierung des Rezervefonds verwendeten, heuer nicht mehr erforderlichen Teilbeträge des Reingewinnes zur Dividendenaufbesserung herangezogen werden können. Gegenüber dem letzten Friedensjahr 1913 erfährt die Dividende bei lit. A eine geringfügige Erhöhung, während die Dividende bei lit. B hinter jener des genannten Jahres noch immer nicht unwesentlich zurückbleibt.

Für das finanzielle Ergebnis des Jahres 1916 war bestimmend, daß die zwar an sich beträchtliche Steigerung der Betriebseinnahmen durch die Erhöhung der Betriebsauslagen nahezu vollständig aufgewogen wurde, so daß der Betriebsüberschuß der Eisenbahn nicht wesentlich höher war als im Vorjahr. Die Erhöhung der Betriebseinnahmen betraf sowohl die Transporteinnahmen als auch die Einnahmen aus Wagenmieten und Lokomotivleihgebühren. Die Steigerung der Betriebsausgaben wurde im wesentlichen durch die dem Personal gewährten Gehaltszuschüsse (Leuerungszulagen) und Lohnzuschläge, dann durch die Zuschüsse zum Lebensmittelmagazin, weiter durch die Steigerung der Materialauslagen und nicht zuletzt auch durch die Erhöhung der Auslagen für Steuern und sonstige öffentliche Abgaben verursacht.

Was die Betriebsergebnisse im einzelnen betrifft, so weisen sie folgende Bistern auf:

Auf der A-Strecke wurden 2,403,504 (+ 507,525) Personen, weiter an Gepäck und Gütern 26,345 (+ 2878) Tonnen und an Frächten 4,205,518 (+ 489,432) Tonnen befördert. Hieron entfielen auf Kohle 2,189,437 (+ 236,999) Tonnen. Auf der B-Strecke wurden befördert: Personen 3,075,016 (+ 472,767), Gepäck und Güter 28,407 (+ 544) Tonnen, Frächten 5,781,558 (+ 501,145) Tonnen. Hieron Kohle 4,151,014 (+ 317,621) Tonnen.

Die Einnahmen betragen auf der A-Strecke für Personen und Gepäck K. 2,500,980 (+ 447,357), für Güter und Frachtgüter K. 11,803,640 (+ 1,821,301), für Wagenmiete K. 1,015,482 (+ 625,818), für Miet- und Pachtzinsen K. 181,129 (— K. 47), für sonstige verschiedene Einnahmen (hauptsächlich Lokomotivleihgebühren) K. 585,198 (+ 99,780), die gesamten Betriebseinnahmen daher K. 16,036,431 (+ 2,994,211).

Auf der B-Strecke betragen die Einnahmen für Personen und Gepäck K. 2,641,829 (+ 284,940), für Güter und Frachtgüter K. 15,004,421 (+ 1,650,884), für Wagenmieten K. 1,435,653 (+ 893,868), für Miet- und Pachtzinsen K. 79,437 (— 5457), für sonstige verschiedene Einnahmen (hauptsächlich Lokomotivleihgebühren) K. 629,549 (+ 58,118), die gesamten Betriebseinnahmen daher K. 19,790,300 (+ 2,885,355).

Was die Ausgaben anlangt, so betragen auf der A-Strecke die eigentlichen Betriebsauslagen K. 2,834,381 (+ 1,738,836), die sonstigen Auslagen K. 2,625,643 (+ 1,095,251); von diesen sonstigen Auslagen entfielen K. 1,921,415 (+ 984,670) auf Steuern und sonstige öffentliche Abgaben. Die gesamten Betriebsausgaben bezifferten sich auf K. 11,010,024 (+ 2,834,087). Auf der B-Strecke betragen die eigentlichen Betriebsauslagen K. 10,470,896 (+ 1,652,374), die sonstigen Auslagen K. 3,209,188 (+ 1,143,826); hiervon entfielen auf Steuern und sonstige öffentliche Abgaben K. 2,243,754 (+ 995,386). Die gesamten Betriebsausgaben beliefen sich auf K. 13,680,084 (+ 2,796,201).

Der Abschluß der Betriebsrechnung der Eisenbahn und des Kohlenwerkes zeigt folgendes Bild:

Lit. A: Gesamter Betriebsüberschuß der Eisenbahn K. 5,026,406 (+ 160,123), halber Betriebsüberschuß des Kohlenwerkes 258,229 (— 201,647), Summe K. 5,284,636 (— 41,523); hiervon ab: Passivzinsen K. 19,102 (— 87,558), Prioritätzinsen 1,780,798 (— 20,820), Abschreibung von den Bahnbaukosten 571,779 (+ 19,716), verbleibt Reinertrag K. 2,982,955 (+ 47,138).

Lit. B: Gesamter Betriebsüberschuß der Eisenbahn K. 6,110,305 (+ K. 89,154), halber Betriebsüberschuß des Kohlenwerkes 258,229 (— 201,647), Summe K. 6,368,534 (— 112,493); hiervon ab: Passivzinsen K. 33,249 (— 112,119), Prioritätzinsen 2,652,297 (— 31,979), Abschreibung von den Bahnbaukosten 878,220 (+ 30,283), verbleibt Reinertrag K. 2,804,767 (+ 1321).

Was die Produktion und den Absatz des Kohlenwerkes betrifft, so betrug die Förderung im Jahre 1916 3,702,522 (— 150,387) Meterzentner. Das Absatzquantum des Jahres 1916 betrug unter Einfluß der aus dem Vorjahre stammenden Depots 3,741,921 (— 250,721) Meterzentner. Die Verringerung des Kohlenwerksertrages hat ihren Grund einerseits in der geringeren Förderung, andererseits darin, daß die Gestehungskosten wesentlich gestiegen sind, ohne daß es möglich gewesen wäre, die Kohlenpreise im gleichen Verhältnis zu erhöhen.

(Die Gefährdung unserer Seeschifffahrt durch die mitteleuropäische Binnenschifffahrt.) Ueber dieses Thema sprach heute Abend in der Budapester Handels- und Gewerbekammer der Vizepräsident der Humaner Handelskammer und Werftbesitzer Joseph Lazarus.

Der Krieg — so setzte der Vortragende auseinander — bedeutet einen Wendepunkt in der wirtschaftlichen Gestaltung Europas. Vorausgesetzt, daß der panamerikanische Geldmammuthismus sich nicht über Europa hinweg mit der gelben Gefahr im Osten verbündet wird, werden Angreifer und Vertheidiger ihre wirtschaftlichen Kriegsvorkehrungen auch nach dem Kriege beibehalten. Europas Randbewohner werden auch im Frieden trachten, die Mittelmächte von ihren amerikanischen Resourcen fernzuhalten; Mitteleuropas Sicherungsaufgabe wird es sein, seinen Handel nach Kleinasien auszudehnen. Der Vortragende rechnete dann aus, daß eine auf Weltweiten sich erstreckende Verproviantirungspolitik sich nicht auf Eisenbahnfrachten, sondern nur auf die Schifffahrt, die viel billiger ist, stützen kann. Die Hauptverkehrsader Mitteleuropas wird die Donau sein. An diese wird sich mittels Schifffahrtskanälen ein ganzes Flußnetz anschließen. Der zu erweiternde König Ludwigskanal in Baiern wird die Donau mit dem Rhein zwecks Verpflegung Ostdeutschlands verbinden, der Donau-Elbkanal zwecks Versorgung Mitteldeutschlands, der Donau-Oberkanal für Ostdeutschland. Frachten werden daher von jedem Punkte Mitteleuropas sowohl nach dem Schwarzen wie nach dem Baltischen Meere, sowohl in die Nord- wie in die Ostsee per Schiff gelangen können. Für Oesterreich-Ungarn hat diese Neugestaltung den Nachtheil, daß hierbei das Adriatische und Mitteländische Meer, wo unsere Seehäfen liegen, ausgeschaltet werden, da unsere Seehäfen keinen Flußlauf zur Verbindung mit dem Binnenschifffahrtsgeäder besitzen. Schon die Sprengung des Eisernen Thores hat Fiume geschadet; Galatz hat hierbei gewonnen, was Fiume verloren. Nur der Bau des Kulpa-Kanals könnte die Situation retten und Fiume an die Binnenschifffahrt anschließen. Für die Zukunft in Mitteleuropa gilt der Leitsatz: Wo Salzwasser und Süßwasser sich mengen, dort wird Prosperität und Leben sein. Nach dem fesselnden Vortrage wurde dem Vortragenden Dank für seine im Interesse unserer Seeschifffahrt erhobene Warnung ausgesprochen.

Der Rechnungsabschluss der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Die Direktion der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, versendet folgendes Communiqué:

In der heutigen Sitzung der Administration wurde der Rechnungsabschluss für das Jahr 1916 vorgelegt, welcher nach Abzug von Wertabschreibungen im Betrage von Kronen 9,826,458.40 (gegen Kronen 5,508,289.16 im Jahre 1915) und nach entsprechender Vorlage für die zu gewärtigenden Steuern, ferner nach Dotierung des Spezialfonds zur Sanierung des Pensionsfonds mit Kronen 840,701.— (wie im Vorjahre), sowie nach einer außerordentlichen Dotierung des Schiffes-Assuranzfonds und des Warentransport-Assuranzfonds mit je Kronen 50,000.—, schließlich des Gebäude-Assuranzfonds mit Kronen 300,000.—, ein Reinertragnis von Kronen 9,423,572.69 gegen Kronen 4,575,039.81 im Vorjahre, somit eine Steigerung um Kronen 4,848,532.88 ausweist. Bei Einrechnung des Vortrages vom Jahre 1915 per Kronen 1,439,629.76 (gegen Kronen 1,357,155.24 vom Jahre 1914) beträgt der Gesamtüberschuss Kronen 10,863,193.45. Die Administration beschloß, der für den 30. Mai l. J. in Aussicht genommenen Generalversammlung vorzuschlagen: Nach halbenjährlicher Dotation des Reservefonds mit Kronen 1,279,914.54 und nach Abzug der vertragsmäßig zur Rückzahlung gelangenden restlichen Schuld an die k. k. Staatsverwaltung von Kronen 312,821.76 (im Vorjahre betrug die Rückzahlungsquote Kronen 894,744.78), dem gesellschaftlichen Pensionsfonds Kronen 2,000,000.—, sowie der Knappschaftsbruderkasse des Bergwerkes Kronen 500,000.— Lantimefrei zu widmen, im Hinblick auf die durch die Kriegsergebnisse in Rumänien erlittenen Schiffverluste und die hohen Baukosten für die Ersatzbauten Kronen 1,100,000.— einem Schiffes-Erneuerungsfonds zuzuweisen, nach Ausschreibung der auf die Administration entfallenden Lantime per Kronen 130,082.91 eine Dividende von Kronen 70.— (gegen Kronen 55.— im Vorjahre) für jede Aktie, d. i. Kronen 4,032,000.— und Kronen 162 für jeden Gerusschein, d. i. Kronen 40,500.— zu verteilen und den sonach verbleibenden Restbetrag von Kronen 1,466,974.24 auf neue Rechnung vorzutragen.

Ueber den Geschäftsgang und über das Ergebnis der einzelnen Abteilungen macht die Direktion folgende Mitteilung:

Zu dem ausgewiesenen Reinertragnis haben beigetragen: die Schifffahrt Kronen 6,381,034 gegenüber Kronen 2,216,949 im Vorjahre (+ Kronen 4,164,095), die Eisenbahn Robacs—Fünfkirchen Kronen 547,170 gegenüber Kronen 711,351 im Vorjahre (— Kronen 194,181), die Fünfkirchner Kohlenbergwerke Kronen 1,247,786 gegenüber Kronen 893,091 im Vorjahre (+ Kronen 454,695), endlich die Zinsen Kronen 750,391 gegenüber Kronen 349,717 im Vorjahre (+ Kronen 400,674). Das Mehrertragnis der Schifffahrt ist dem gewaltigen, militärisch organisierten Verkehr zu verdanken, der nach Eroberung des serbischen Donauufers einsetzte und sich in Verbindung mit den großen Importen aus Rumänien, speziell auf der Strecke unterhalb Bukovar zu besonderer Höhe entwickelte. Hierbei ist dem Jahre 1916 auch noch der Umstand zugute gekommen, daß die Schifffahrt auch in den Monaten Jänner und Februar und während des ganzen Monats Dezember aufrecht erhalten werden konnte. Die außergewöhnliche Inanspruchnahme des gesamten Betriebmaterials hat neben den normalen statutenmäßigen Abschreibungen besondere Vorrichtungen notwendig gemacht, die in den außerordentlichen Abschreibungen zum Ausdruck kommen. Auch bei den Werften mußten infolge Forcierung der Betriebsmittel erhöhte Abschreibungen vorgenommen werden. Das Fünfkirchner Kohlenwerk weist erhöhte Produktionsziffern auf, die zu einem Mehrertragnisse von rund Kronen 454,000 geführt haben. Dem Pensionsfonds wurde neben den normalen laufenden Beiträgen die durch die Sanierungaktion vorgezeichnete Annuität von rund Kronen 840,000 zugeführt. Ueberdies wird, um die Tragfähigkeit des Fonds für die durch den Krieg zunehmenden Lasten zu erhöhen, der Generalversammlung eine außerordentliche Dotation des Pensionsfonds aus dem Reinertragnisse mit Kronen 2,000,000 vorgeschlagen. In gleicher Weise wird den Mehrerträgen, welche der Bruderkasse des gesellschaftlichen Bergwerkes infolge des Krieges erwachsen sind, durch die Zuwendung eines Betrages von Kronen 500,000 Rechnung getragen. Da der gesellschaftliche Schiffpark auch im Berichtsjahre durch die Kriegsergebnisse in Rumänien beträchtliche Einbußen erlitten hat, wird, mit Rücksicht auf die für die Ersatzbauten zu gewärtigenden hohen Baukosten, der Betrag von Kronen 1,100,000 einem Schiffes-Erneuerungsfonds zugewiesen.

Zur Lage der Binnenschifffahrt.

Auf den nordwestdeutschen Kanälen hat sich der Kohlenverkehr wesentlich gehoben, und es wird auch viel Umladung an den Seehäfen in Erzen usw. erwartet. Für die Verbesserung des staatlichen Schleppbetriebes wurden der Schiffsabteilung verschiedene Vorschläge seitens des Kriegsausschusses für die westdeutsche Binnenschifffahrt unterbreitet. Auch die Beschäftigung der Weserschifffahrt ist rege. In Mittel- und Ostdeutschland haben die letzten Tage den verschiedenen Stromgebieten so erhebliche Wassermengen zugeführt, wie man sie selten gesehen hat. Auf der Elbe kam es dadurch zunächst zur Einstellung des Schiffsbetriebes, die nun wohl auch für einige Zeit vorhalten und den kaum begonnenen Verkehr stören wird. Der Versand böhmischer Braunkohlen war bisher ziemlich schwach und ist neuerdings auch noch für Bahn- und Elbeweg der Regelung durch die sächsische und bayerische Kohlenausgleichsstelle unterstellt worden. Im Bergverkehr ab Hamburg wurden weiter die letzten Frachten notiert: Massengut Magdeburg 35 Pf., Dresden 69 Pf., Kohlen Berlin 36 bis 38 Pf. für 100 Kilogramm. Auf den Märkischen Wasserstraßen fand nach den Osterfeiertagen noch ein regerer Durchgangsverkehr statt, dem nun durch das Hochwasser der benachbarten Ströme vorläufig eine Beschränkung gesetzt ist. Die Ankünfte waren u. a. auch in Jüder rege und ebenso erfolgten alle möglichen Anbindungen im Stückgutverkehr. Im Verkehr über den Hohenjollerkanal ergab sich eine Sperre der Ostoberschleuse und der Finow-Schleuse in Hohensaaten wegen des Oberhochwassers; zum Verkehr diente nur noch in beschränktem Maße die Westoberschleuse dajelbst. Auch die Oder hat ganz beträchtliches Hochwasser, das, durch neue Zuflüsse vom schlesischen Gebirge verstärkt, einen sehr langsamen Verlauf nimmt. Demzufolge ist auch dort die Schiffsentwicklung gehemmt, und die Kohleanbindungen zum Umschlag in Cosel und Oppeln blieben gering, zumal fast gar kein Leerraum herankam. Die Kohlenfracht ab Cosel blieb auf 76 Pf. Oberpree, 72 Pf. Stettin, 104 Pf. Hamburg, alles für 100 Kilogramm, ab Oppeln 5 Pf. billiger. Für den Bergverkehr ab Stettin sind Ankünfte zu verzeichnen. Im Osten ist nunmehr die Schifffahrt ab Königsberg eröffnet, und auch der Schiffsbetrieb auf der polnischen Weichsel ist wieder aufgenommen.

Auf der Donau ist seitens der österreichischen und ungarischen Gesellschaft der Stückgutverkehr von Zemin nach Ruffschut auf-

genommen worden, wobei lediglich ungarische und bulgarische Stationen bedient werden. Im Donauverkehr traten auch neuerdings einige tarifliche Änderungen ein. Im ungarischen Eisenbahn- und Flußschiffsverkehr gelten ab 1. Mai 1917 neue Bestimmungen über Stempelgebühren der Frachtbelege, so kosten z. B. Sendungen im Flußverkehr bei 10 000 Kilogramm und darüber 120 Heller, sonstige Sendungen 30 Heller.

Um die im militärischen Interesse gebotene Entlastung der Eisenbahnen durch verstärkte Heranziehung der Wasserstraßen möglichst zu fördern, werden ab 20. April für Sendungen im Ausnahmetarif 6 (Braunkohlen usw.), die über See nach außerdeutschen Ländern gehen, die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) an Stelle der bisher niedrigsten Frachtsätze erhoben. Andererseits werden vom gleichen Tage ab die Ausnahmetarife 6 c, 6 f und 6 k (Steinkohlen usw.), soweit sie niedrigere Frachtsätze als die des Rohstofftarifs gewähren, an die Verwendung im Inlande zur Entlastung der Eisenbahnen durch verstärkte Heranziehung der Wasserstraßen und an die Abfuhr mit Landfuhrwerk, Kleinbahnen oder zu Schiff nach inländischen Verbrauchsplätzen gebunden.

--- (Bau des dritten Nordbahngleises.) Bereits vor dem Kriege wurden vorbereitende Studien und Arbeiten zur weitgehenden Ausgestaltung der Nordbahnlinien eingeleitet; sie mußten infolge der Kriegereignisse zunächst eingestellt werden, sind aber jetzt in Anbetracht ihrer steigenden Wichtigkeit in vollem Umfang wieder aufgenommen worden. Diese Arbeiten umfassen den sofortigen Zubau eines dritten Gleises, wobei gleichzeitig die spätere Zulassung eines vierten Gleises berücksichtigt wird. Von den vielen hierbei zu bewältigenden Arbeiten sind die notwendig gewordene Auflassung sämtlicher Wegkreuzungen im Altbau und die Herstellung von Unter- und Ueberfahrten samt zugehörigen Ersatzwegen sowie die Umgestaltung der Stationen für größere Ausläufer besonders hervorzuheben. Die eingeleiteten Vorarbeiten erstrecken sich auf die gesamte Hauptlinie; zunächst wird aber an die Ausführung der einer Ausgestaltung am meisten bedürftigen Linie Prerau—Oberberg geschritten werden; die vollständigen Projekte für diese Linie sind teils fertiggestellt, teils in Ausführung begriffen. Für die Teilstrecke Prerau—Leipzig wurde bereits die politische Begehung durchgeführt und die Baubewilligung erteilt. Mit der Bauausführung ist schon begonnen worden. Die Detailprojekte für den restlichen Teil der Strecke Prerau—Oberberg werden in rascher Folge der Behandlung zugeführt werden. Der Anfang ist somit bereits gemacht, und es ist alle Hoffnung vorhanden, daß das große Werk in einigen Jahren mit gutem Erfolg zu Ende geführt sein wird.

Eisenbahnen und Wasserstraßen.

Von

Stadtbaurat Hahn-Neukölln.

Das weitverzweigte und sehr leistungsfähige Netz der deutschen Eisenbahnen hat den durch den Heeresbedarf bedeutend gesteigerten Verkehrsansprüchen während des Krieges lange Zeit in so vorzüglichem Maße genügt, daß große Zweige der Binnenschifffahrt vollständig vom Gütertransport ausgeschaltet werden konnten. Der stetig wachsende Bedarf der Heeresverwaltung, das Zunehmen der Bedürfnisse und der weitere Aufschluß der ausgedehnten besetzten Gebiete und der im Kriege starke Verschleiß aller Materialien hat jedoch den Verkehr, besonders seit dem letzten Herbst so sehr gesteigert, daß ein fühlbarer Mangel an Betriebsmittel bei den Eisenbahnen eingetreten ist. Infolgedessen mußte zunächst die Zahl der Personenzüge vermindert, dann die Annahme von Gütern auf bestimmte Warengattungen beschränkt und schließlich die gesamte Güternahme für einige Zeit eingestellt werden.

Da alle Güter heute dringend an ihrem Bestimmungsort benötigt werden, so führt jede Verkehrssperre der Eisenbahnen zu erheblichen Uebelständen, die bei dem völligen Stilliegen der Binnenschifffahrt während des langen Winters schwer empfunden wurde. Bei Wiederaufnahme der Schifffahrt wird eine Entlastung der Eisenbahn und damit eine Besserung der augenblicklichen Verkehrsschwierigkeiten eintreten. Aufwirft sich jedoch die Frage, ob das freie Spiel der Kräfte allein ausreicht, um fernerhin während und bei Beendigung des Krieges so viele Güter von den Eisenbahnen abzulenken, daß ähnliche schwere Verkehrsstockungen wie im vergangenen Winter für die Zukunft vermieden werden.

Vor Ausbruch des Krieges vollzog sich die Teilung des Verkehrs zwischen Eisenbahnen und Wasserstraßen nach den Grundsätzen der verkehrspolitischen Wahrscheinlichkeit: Ließ für eine Verkehrsbeziehung sich der Nachweis erbringen, daß die Beförderung zu Wasser sich billiger stellte als auf der Bahn, so war auf Grund anderwärts gesammelter Erfahrungen damit zu rechnen, daß ein bestimmter Anteil des Gesamtverkehrs den Wasserweg wählte. Die Abneigung gegen die Verfrachtung der Güter zu Wasser verlor gegenüber den ökonomischen Vorteilen um so mehr, je größer der Frachtvorsprung wurde. Betrag der prozentuelle Anteil der Wasserfracht bei 15 pCt. Ersparnis z. B. 25 pCt. des Gesamtverkehrs, so konnte man bei 25 pCt. Ersparnis bereits mit über 50 pCt. und bei 40 pCt. mit über 90 pCt. Wasserfracht rechnen.

Hierin lag das Mittel, durch Tarifänderungen eine gewisse beabsichtigte Verschiebung des Verkehrs im Verhältnis der Bahn zur Wasserfracht hervorzurufen, zugleich aber war hierin auch der scharfe Wettbewerb zwischen Eisenbahn und Schifffahrt begründet.

Der Krieg führte eine vollständige Umwertung aller Dinge herbei. Wirtschaftliche Fragen treten zurück. Es spielt bei den heute geltenden Preisen und dem geringen Angebot für alle Erzeugnisse kaum noch eine Rolle, ob an der Fracht durch Bezug zu Wasser ein Costages erspart wird. Entscheidend für die Wahl des Transportweges ist heute die Gewohnheit, der Anspruch auf Schnelligkeit und die Vermutung, daß die Beförderung auch tatsächlich erfolgt. Die Verkehrsteilung zwischen Eisenbahnen und Wasserstraßen ist jetzt nicht mehr das Ergebnis bestimmter Verhältnisse, sondern in weitgehendem Maße von zufälligen Verhältnissen abhängig. Die Tarifpolitik versagt bei der Regelung des Verkehrs. Das freie Spiel der Wirtschaftskräfte scheidet damit von selbst aus, und es wird unmöglich, eine beabsichtigte Entlastung der Eisenbahnen oder eine Heranziehung der Schifffahrt unter Ausnutzung des in dem Dienst gestellten Schiffsparks und seiner Mannschaften in einem gewollten Umfange zu erreichen, wenn nicht von einem bestimmten Tage an die Eisenbahnen für die Annahme gewisser Güter in wichtigen Verkehrsbeziehungen gesperrt und die Verfrachtung ausschließlich auf den Wasserweg verwiesen wird. Zuvor ist nach Zusammenschluß der Schifffahrtbetriebe oder nach Anmieten von Schiffsraum seitens der Bahnverwaltung und nach Festlegung bestimmter Tarife ein Fahrplan sowohl für den Massenverkehr als auch für den Stückgutverkehr aufzustellen. Der Betrieb ist von vornherein so umfangreich auszugestalten, daß auf dem Wasserwege ohne besondere Prüfung der Notwendigkeit der Frachtsendung der gesamte, von der Bahnbeförderung ausgeschlossene Verkehr aufgenommen werden kann. Der vorhandene große Schiffspark an Lastkähnen und Dampfschiffen reicht bei dem Daniederliegen der Bautätigkeit und der Personenschifffahrt nicht nur aus, die notwendige Entlastung der Eisenbahnen in vollem Umfange herbeizuführen, sondern ermöglicht auch, in den großen Verbrauchszentren der westlichen Wasserstraßen wie auch der östlichen Wasserstraßen, vor allem in Groß-Berlin, im Laufe des Sommers und Herbstes Vorräte, besonders an Kohlen, anzusammeln, die im kommenden Winter oder, wenn es bei Beendigung des Krieges gilt, die Bahnen für andere Zwecke freizumachen und zeitweilig für den allgemeinen Güterverkehr wieder zu sperren, zur Deckung des allgemeinen Bedarfs mit herangezogen werden könnte. Wo die Beschaffung der männlichen Bedienungsmannschaften auf unüberwindliche Schwierigkeiten stößt, müßten weibliche Hilfskräfte herangezogen werden. Wo die Umschlagvorrichtungen es gestatten, muß neben dem direkten Wasserverkehr auch der gebrochene Verkehr zwischen Eisenbahn und Wasserstraße eingeführt werden.

Fiskalische Erwägungen müssen bei der Frage nach der Teilung des Eisenbahn- und Schifffahrtsverkehrs während des Krieges ausscheiden. Der Kampf zwischen Wasserstraßen und Eisenbahnen muß ruhen. Maßgebend muß bei allen Entscheidungen nur der Gesichtspunkt sein, im Sommer und Herbst die Wasserstraßen in großem Umfange zur Bewältigung des Verkehrs heranzuziehen. Nur so können die schweren Störungen, die im letzten Winter durch das Stocken des Eisenbahnverkehrs in der Volksernährung und in der Gütererzeugung hervorgerufen wurden, für die Zukunft vermieden werden, nur so kann das deutsche Wirtschaftsleben am ehesten bei Beendigung des Krieges wieder vom Zwange befreit, wieder in geordnete Bahnen geleitet werden.

Mitteleuropa und die Donau. Im Wiener Handels- und Industrieverein hielten am 20. d. M. die Herren Dr. Franz Heiderich, Professor an der k. k. Exportakademie, und Hofrat Anton Schromm Edler v. Bodeneib, Mitglied der Donauregulierungs- und Moldau- und Elbelanalisisierungs-Kommission, einen Doppelvortrag. Prof. Heiderich führte aus: Der Krieg hat die Erkenntnis vertieft, daß die politische Machtstellung, die wirtschaftliche Entwicklung und die militärische Sicherung den Ausbau der Wasserstraßen erfordert und daß im besonderen die Ausgestaltung der Donaustraße und ihre Verbindung mit den norddeutschen Strömen ein unerlässliches Gebot mitteleuropäischer Wirtschafts- und Kulturpolitik ist. Die Donau ist berufen, eine Zentralader mitteleuropäischer Verkehrswege zu werden, sie bildet die kürzeste und bequemste Verkehrsstraße nach der Balkanhalbinsel und den geeigneten Landschaften des Schwarzen Meeres, das wieder dieselbe Verkehrsbedeutung wie im Altertum und Mittelalter gewinnen wird. Durch die zu höchster Leistungsfähigkeit ausgestattete Donaustraße sichert sich Mitteleuropa im Kriege Freiheit von fremder Seetyrannie und Selbstversorgung. Der Vortragende zeigte unter Vorführung von Lichtbildern, wie die Eigenarten und Besonderheiten der Schiffsverkehrsverhältnisse sowie die staatsrechtlichen und öffentlich-rechtlichen Verhältnisse auf der Donau sich aus der physisch- und politisch-geographischen Gestaltung des Stromgebietes ergeben und daß die Donau nicht geringere Schiffsverkehrsfähigkeit habe als andere Ströme. Es wird auch gewöhnlich verkannt, wie viel schon für die Regulierung des Hauptstromes getan wurde (seit den Siebzigerjahren hat Bayern 25 Millionen Mark, Oesterreich 171 Millionen Kronen und Ungarn 185 Millionen Kronen hiefür verausgabt, wodurch der Fassungsraum der Transportschiffe um das dreifache vergrößert werden konnte) Was noch zu tun erübrigt, um den Strom auf eine durchgehende Wassertiefe von 2 Metern bei Niedrigwasser zu bringen, tritt an Umfang und Kosten gegenüber den bisherigen Leistungen zurück. Sollte für die untere und mittlere Donau eine Vertiefung von 3 Metern angestrebt werden, die einen Verkehr von kleinen Seedampfern und Frachtbooten von 3000 Tonnen Ladefähigkeit ermöglichte, dann muß selbstverständlich diese Vertiefung bis Wien fortgesetzt werden, das durch den hier einmündenden Donau-Oberkanal ein Binnenschiffsverkehrs- und Umschlagplatz größter Bedeutung werden wird. Von den Kanalanschlüssen, deren Projekte man in der Entente-Prese mit ängstlicher Aufmerksamkeit verfolgt, ist der Bau des Donau-Mainkanals im bayrischen Landtage beschlossen worden, und man hat die Mittel für die in drei Jahren fertigzustellenden Projekte bewilligt. Für den Donau-Oberkanal liegen die Projekte bereits haureif vor. Eine mächtige Förderung hat die österreichische Kanalfrage durch die überaus wertvolle Schrift des Erzherzogs Heinrich Ferdinand gefunden; sie wird hoffentlich durch die Wucht ihrer logischen und sachlichen Argumentationen die letzten Widerstände beseitigen. Die bei der Demobilisierung frei werdenden Arbeitskräfte sollten sofort zum Bau des Donau-Oberkanals herangezogen werden; dadurch würde die baldige Fertigstellung des großen Werkes gesichert. — Hofrat Anton Schromm Edler v. Bodeneib knüpfte hieran Erörterungen über den Bau der österreichischen Schiffsverkehrskanäle, denen er einen bedeutenden Verkehrswert für die zukünftigen Handelsbeziehungen zwischen Oesterreich - Ungarn und Deutschland zusprach.

Die Kanalisierung der unteren Marchflusstrecke.

Die kön. ung. Expositur der Marchregulierung übersendet uns eine hochinteressante Broschüre über die Kanalisierung der unteren Marchflusstrecke. Die Frage der Kanalisierung ist von Bedeutung, schon angesichts der Bestrebungen, die Donau als Wasserstraße Mitteleuropas auszugestalten. Die Broschüre besagt folgendes:

„Die Grenzstrecke des Marchflusses zwischen Oesterreich und Ungarn von Rohats bis Döbelen kann nach Vollendung der im Zuge befindlichen und nach einem einheitlichen, von beiden Staaten genehmigten Projekte durchgeführten Regulierungsarbeiten ohne besondere Schwierigkeiten schiffbar gemacht werden.

Die bezeichnete Strecke der March, deren Flußbett durch die Regulierung einen einheitlichen, Lauf mit flachen Serpentininen und geringem Gefälle erhält, wird zwar bei Niedermasser nicht die erforderliche Wassermenge besitzen, um eine freie Schifffahrt zu gestatten, kann jedoch durch Kanalisierung derart günstig umgestaltet werden, daß dieselbe den Anforderungen einer modernen Großschifffahrt in jeder Hinsicht entsprechen dürfte.

Anläßlich der großzügigen Bewegung, welche die Interessentenkreise der beteiligten Zentral-Lauf mit flachen Serpentininen und geringem Zeit äußerst lebhaft beschäftigt, erscheint es zeitgemäß, die Aufmerksamkeit auf diese Flußstrecke zu lenken, welche insbesondere hinsichtlich des Uebergangsverkehrs in Betracht kommt und in das geplante Wasserstraßennetz vorteilhaft eingeschaltet werden kann.

Die Länge des Marchflusses in der Grenzstrecke beträgt in ihrem gegenwärtigen unregulierten

Zustande 148 Kilometer, nach Vollendung der Regulierung reduziert sich dieselbe auf 104 Kilometer.

Das kontinuierliche Sohlengefälle erleidet bloß bei der Stufe des Gödinger Wehres eine Unterbrechung, welches Wehr einige in der Nähe befindliche Wasserkraftanlagen mit der nötigen Betriebswassermenge versorgt.

Die betreffende Flußstrecke besitzt 11 linksseitige und 5 rechtsseitige natürliche Nebenwässer. Das Gefälle des Niedermassers in der ganzen Strecke beträgt rund 28 Meter und die Kleinwassermenge am oberen Ende 8,4 Kubikmeter, bei der Mündung 14,6 Kubikmeter pro Sekunde.

Das Flußbett ist gegenwärtig durch zahlreiche Krümmungen verunstaltet und die Ufer sind stellenweise stark brüchig.

Die Regulierung der Marchgrenzstrecke, welche laut einheitlichem Projekte und in einem Zuge durchgeführt werden soll, wurde bereits in Angriff genommen. Nach Herstellung der projektierten Durchstiche verkürzt sich der Flußlauf um 44 Kilometer, wodurch derselbe eine gestrecktere Form erhält und die flachen Serpentininen den Anforderungen der Schifffahrt gleichfalls besser entsprechen werden.

Die Tiefe bei projektiertem Niedermasser beträgt im regulierten Flußbette 0,75 Meter, das Gefälle per Kilometer nimmt in der zu diesem Behufe zweckentsprechend in fünf Teilstrecken zerlegten Strecke, stufenweise von 0,40 Meter bis 0,17 Meter ab.

Das Profil der Durchstiche ist trapezförmig mit Böschungen von 1:3, ihre Sohlenbreite aber wächst in den sechs nacheinander folgenden und zu diesem Zwecke festgesetzten Teilstrecken von 19 bis 49 Meter.

Das Aushubmaterial der Durchstiche wird zum teilweisen Ausbau der beiderseitigen Schutzdämme verwendet.

Die Befestigung der Bruchufer, die Regulierung der entarteten Flußstrecken, die Sicherung der Durchstiche im lockeren Erdreich, die Anschlammung der abgebauten Altarme werden durch Uferschutzbauten und anderen zweckentsprechenden Regulierungsbauten bewerkstelligt.

In der in Rede stehenden Flußstrecke sind gegenwärtig 7 Brücken, unter welchen sich 2 definitive Eisenbahnbrücken und 5 hölzerne Straßenbrücken befinden.

An Stelle der Straßenbrücken werden im Laufe der Regulierungsarbeiten neue errichtet. Die Konstruktionsunterkante derselben ist bei den Hauptöffnungen 1,5 Meter über das gerechnete Hochwasser projektiert.

Das eigentliche Flußbett wird bei sämtlichen Brücken durch eine Öffnung überseht. Die bestehenden Ueberfahren werden im Interesse des ungehinderten Verkehrs gelegentlich der Regulierungsarbeiten entsprechend umgestaltet und nötigenfalls verseht.

Westungarischer Grenzboten

28. IV. 1917

71 9

Die Kanalisierung des unteren Marchflusses

An beiden Ufern längs der Flussstrecke sind zum Schutze des Inundationsgebietes Hochwasserdämme projektiert, deren Krone das gerechnete Hochwasser mit 0.3—1.2 Meter überragt. Die in das Vorland reichenden Strecken der Nebenflüsse werden ebenfalls reguliert und bis zur Hochwassererenge beiderseits mit Rückstaudämmen versehen. Die letzteren Hochwasserarbeiten werden unabhängig von der Regulierung seitens der Interessenten durchgeführt.

Die im Obigen in Kürze geschilderten Regulierungsarbeiten der Marchflussgrenze wurden bereits im Jahre 1914 begonnen, die allgemeine Situation jedoch verzögert das projektmäßige Fortschreiten derselben.

Die Kanalisierungsarbeiten des Marchflusses in der Grenzstrecke Rohatek—Devenh, welche auf Grund des beschriebenen Regulierungsprojektes, nach erfolgter Durchführung des letzteren aber vielleicht noch zweckmäßiger gleichzeitig ausgeführt werden könnten, werden im Folgenden erörtert.

Die Kanalisierung könnte von der Mündung bei Devenh bis zum Gödinger Wehr durchgeführt werden. Von Göding aufwärts wäre in der Fortsetzung der kanalisierten Flussstrecke ein Lateralkanal zu bauen. Es könnte jedoch auch die March bis Kremzier ohne Schwierigkeiten kanalisiert werden.

Bei der Studie des Kanalisierungsprojektes müssten sämtliche Anforderungen berücksichtigt werden, welche den in der allgemeinen Situation liegenden neuesten Ansprüchen Rechnung zu tragen. Namentlich muß die Kanalisierung den Ansprüchen der modernen Großschiffahrt in jeder Richtung entsprechen und bei einer minimalen Wassertiefe von 2.50 Meter in den Verkehr von Schiffen mit 670 Tonnengehalt oder allfällig noch größeren Fahrzeugen ohne Umladen ermöglichen. Die anschließende Donauschiffahrtsstraße wird nämlich ebenfalls den obigen Dimensionen entsprechend gestaltet.

Die nach durchgeführten Regulierungsarbeiten rund 100 Kilometer lange Strecke der March bis zum Gödinger Wehr kann durch Einschaltung von 9 Schiffahrtsschleusen kanalisiert werden. Die auf diese Art hergestellten Haltungen würden eine minimale Wassertiefe von 2.5 Meter besitzen.

Die durch die beweglichen Wehre angestaute höchste Wasserstufe beträgt 3.30 Meter, die niedrigste 1.65 Meter. Die Gesamtsteigung von der Mündung bis zur obersten Haltung bei Göding beläuft sich auf 24.25 Meter. Sowohl bei der Einteilung der Haltungen als auch bei der Bestimmung der Stufenhöhen waren die Konstruktionsunterkanten der Brücken, die Wändungen der Nebenflüsse und die allgemeinen Uferhöhen maßgebend.

Die Schwellen der beweglichen Stauwehre wurden in der Höhe der jeweiligen Flusssohle projektiert, um beim Entfernen der Wehre den ungebänderten Abfluß des Hochwassers zu sichern.

Zum Zwecke der Kanalisierung wurde eine Tieferlegung des Flussbettes um 1.0 Meter unter der Regulierungssohle geplant. Die Notwendigkeit dieser Vertiefung wird durch verschiedene Umstände bedingt. Und zwar kann hierdurch die nötige Bassertiefe von 2.5 Meter hergestellt werden, ohne den Wasserpiegel erheblich anzustauen, welcher letzterer Umstand für die Kultur des Uferlandes und für die anstandslose Ableitung der Binnenwässer schädlich wäre, andernteils aber kann hierdurch bei den definitiven, sowie bei den projektierten Brücken die durch Schiffahrt bedingte freie Höhe viel leichter hergestellt werden. Die Tieferlegung der Sohle wird durch Baggerung einer den Anforderungen der Schiffahrt entsprechend breiten Rinne bewerkstelligt. Infolgedessen wird in der oberen Strecke, wo die Sohlenbreite der Durchstiche bloß 18—23 Meter beträgt, auch eine Erweiterung der Durchstiche bedingt, wogegen bei den beiden in Bau begriffenen Brücken über den sogenannten Gödinger Durchschnitt die Erweiterung durch Herstellung von steileren Böschungen von 1:2 und eine entsprechende Versicherung derselben durchgeführt werden kann.

Das Baggermaterial kann zur Erbauung der Fangdämme, der Treppelwege zur Anschüttung des niedrigeren Uferlandes und der abgebauten Arme verwendet werden.

Bezüglich der Höhen der projektierten Konstruktionsunterkanten bei denjenigen Brücken, die gelegentlich der Regulierungsarbeiten neugebaut werden müssen, wurde aus den Regelbeobachtungen der 10jährigen Periode 1893—1902 festgestellt, daß — abgesehen von den eisgängigen Wintermonaten — die jährliche Durchschnittszahl der

Tage 277 beträgt, an welchen im Falle einer Kanalisierung nach vorliegender Studie die Schiffahrt in der March noch möglich ist, das heißt eine freie Höhe von 4.5 m unter den Brücken noch zur Verfügung steht, dagegen jährlich im Durchschnitt bloß an 23 Tagen ein solcher Wasserstand vorherrscht, bei welchem diese Höhe nicht vorhanden ist. Es kann jedoch noch vor dem Ausbau der Brücken den Anforderungen der Schiffahrt mehr oder weniger Rechnung getragen werden und die Möglichkeit einer Vermehrung der freien Höhe ist nicht ausgeschlossen.

Die Kosten der oben geschilderten Kanalisierung der March wurden auf Grund der in jüngstvergangener Zeit durchgeführten ähnlichen Arbeiten und mit Rücksichtnahme auf die heutigen abnormalen Verhältnisse auf rund 30 Millionen Kronen präliminiert, ein Km. kanalisierte Flussstrecke kostet also 300.000 Kronen.

(Die Bagdadbahn und die Deutsche Bank.)

Aus Berlin, 26. d., telegraphiert man uns: In der Generalversammlung der Deutschen Bank wurde gefragt, ob die englische Meldung richtig sei, daß die Deutsche Bank bei der Bagdadbahn ein Kapital von 16 Millionen Pfund Sterling festgelegt habe. In der Beantwortung erklärte Herr v. Gwinner diese Meldung für eine gehässige Erfindung. Sachlich sei dazu zu bemerken, daß die Beteiligung der Deutschen Bank bei der Bagdadbahn nach menschlichem Ermessen keinen Verlust nach sich ziehen werde, da große Rückschlüsse bereits in den vergangenen Jahren vorgenommen worden seien. Es habe sich die Unmöglichkeit ergeben, gemäß der im Jahre 1903 verliehenen Konzession die Bahn weiterzubauen und zu betreiben und den Bahnbau aus der vierprozentigen türkischen Konzeptionsanleihe zu bestreiten. Eine vierprozentige türkische Anleihe sei seit 1911 nicht mehr verkäuflich. Schon im Herbst 1911 hätten sich für die Türkei durch den Tripoliskrieg und den sich daran anschließenden Balkanfeldzug die kriegerischen Verswicklungen eingestellt, so daß die Bagdadbahn bereits sechs Jahre unter dem Einfluß des Krieges stehe. Es läge sich keine Aussicht, vierprozentige Anleihen zu verkaufen, nachdem alle Großstaaten fünf Prozent Verzinsung ihren Gläubigern gaben; damit ergebe sich, daß der Betrieb der Bagdadbahn unmöglich zu den Bedingungen der Konzession von 1903 erfolgen könne, zumal die Materialienpreise unaußhörlich bis zu 50 Prozent gestiegen seien und sich somit gezeigt habe, daß der Betrieb der Bahn zu dem veranlagten Satz von 3600 Mark pro Kilometer eine Unmöglichkeit sei. Die Bahn bedürfe der wirksamen Unterstützung des Deutschen Reiches und der Türkei.

Transportbewilligungen für die Beförderung von Zivilsendungen.

Obwohl wiederholt mitgeteilt worden ist, welcher Vorgang bei Ansuchen um Ausstellung von Transportbewilligungen für die Beförderung von Zivilsendungen auf den Eisenbahnen einzuhalten ist, werden derartige Ansuchen auch noch jetzt irrtümlich bei den Zentralstellen oder der Zentraltransportleitung eingebracht. Es wird daher neuerlich darauf aufmerksam gemacht, daß diese Stellen die Ausstellung von Transportbewilligungen nicht vornehmen. Ansuchen um ausnahmsweise Beförderung von Zivilgütern, die nicht für militärische Zwecke oder nicht zur Herstellung von Kriegsmaterial benötigt werden, auf Bahnstrecken, die für den Zivilgüterverkehr ganz oder teilweise gesperrt sind, sind vielmehr unmittelbar oder im Wege der Versandstation ausschließlich an jene Bahnverwaltung (Direktion) zu richten, der die gesperrte Linie untersteht. Handelt es sich um die Beförderung über gesperrte Linien, die zum Bereiche mehrerer Bahnverwaltungen (Direktionen) gehören, so sind die Ansuchen an jene Bahnverwaltung (Direktion) zu richten, der die Versandstation unterstellt ist. Im Verkehre nach Galizien werden die Transportbewilligungen ausnahmsweise nur von der k. k. Staatsbahndirektion Krakau erteilt. Die bezüglichen Ansuchen müssen genaue Angaben über die 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 Ansuchen auch vollständig ausgefüllte Frachtbriefe für die betreffenden Sendungen beizuschließen, um die Erteilung der Transportbewilligung auf dem Frachtbriefe selbst ersichtlich machen zu können. Die Transportbewilligungen bieten auch keine Gewähr für die Beistellung der erforderlichen Wagen; die Verfrächter müssen sich daher überdies um die Zuweisung der benötigten Wagen bei der Versandstation bewerben. Militärische Bestätigungen für die Beförderung eines Zivilgutes auf gesperrten Strecken werden nur für solche Sendungen erteilt, die zur Erzeugung oder Ergänzung von Heereserfordernissen (Rohstoffe, Halbfabrikate, Betriebsmittel usw.) benötigt werden. Diese Bestätigungen werden auf einer besonderen Druckform ausgefertigt. Zu ihrer Erteilung ist jene Abteilung der militärischen Zentralstellen (Kriegsministerium, Marinesektion des Kriegsministeriums, Ministerium für Landesverteidigung, königlich ungarisches Landesverteidigungsministerium) berechtigt, die von der Lieferung oder Bestellung Kenntnis hat oder an ihr interessiert ist. In sehr dringlichen Fällen, wenn die rechtzeitige Einholung der Bestätigung von der Zentralstelle unmöglich ist, kann sie ausnahmsweise auch von jener Militärbehörde ausgestellt werden, welche die Sendung bestellt hat. Die Ansuchen um Erteilung dieser Bestätigungen sind mit dem vollständig ausgefüllten Frachtbriefe, beziehungsweise Transportscheine, und mit dem Nachweise des Heereserfordernisses zu belegen. Im Falle der Erteilung einer militärischen Bestätigung ist selbstverständlich die Beibringung einer bahnamtlichen Transportbewilligung nicht erforderlich.

Ungarische Levante-Seeschiffahrt-A.-G.

Die Ungarische Levante-Seeschiffahrt-A.-G. hat heute unter dem Vorsitze des Magnatenhausmitgliedes Adolf v. Illmann ihre neunzehnte ordentliche Generalversammlung gehalten, der in Vertretung des Handelsministeriums Ministerialrat Béla v. Gouda und Sektionsrat Ernst v. Kovdiger beiwohnten. Der der Generalversammlung vorgelegte Direktionsbericht führt aus, daß jene gesellschaftlichen Dampfer, die im Dienste der Seeresverwaltung stehen, fast ständig im Betriebe waren, während die Ausgaben für die Instandhaltung der Dampfer, die Verpflegskosten des Personals der abgerüsteten Dampfer, so auch die Bezüge der eingekückten Angestellten, ferner die Bezahlungen des insofern der Neueinrichtungen notwendig gewordenen Ersatzpersonals und die durch den Krieg verursachten sonstigen außerordentlichen Ausgaben die Geschäftsspesen der Gesellschaft nicht unwesentlich erhöht haben. Bei Ausbruch des Krieges wurden zwei Dampfer, und zwar „Attila“ (5200 Tonnen) und „Kárpát“ (7700 Tonnen) in England und Dampfer „Turul“ (6200 Tonnen) in Australien beschlagnahmt, während von den nach italienischen Häfen geflüchteten und von seiten der dortigen Behörden requirierten Dampfern „Tatra“ (7574 Tonnen) und „József Agost Föherceg“ (4670 Tonnen), letzterer im April vorigen Jahres dem Kriege zum Opfer gefallen ist. Um diesen Ausfall in der Tonnage zu ersetzen und die eventuell notwendig werdende weitere Ausgestaltung des Schiffsparkes mittels Neuanwerbungen oder Neubauten nach Möglichkeit durchführen zu können, hat die Direktion auf Grund der Ermächtigung der Generalversammlung vom Jahre 1914 die Erhöhung des Aktienkapitals von k 6.000.000 auf k 10.000.000 beschlossen, deren Effektivierung jetzt im Zuge ist. Die Generalversammlung hat nach Genehmigung der Vorschläge der Direktion hinsichtlich Verwendung des Reingewinns von k 352.450.66 die Ausschüttung einer Dividende von k 10 (fünf Prozent) pro Aktie beschlossen. Die Aktienkuponen werden vom 30. April angefangen bei der Hauptkasse der Ungarischen Allgemeinen Kreditbank eingelöst. In den Aufsichtsrat wurden Dr. Julius v. Kovács, Rudolf Mende, Sigmund Sarlósz und Armin Schwarz wiedergewählt.

(Die Bilanz der Staatsbahngesellschaft.) Die Staatsbahngesellschaft verpflichtet jedoch den Rechnungsabluß für das Geschäftsjahr 1916. Die Bilanz zeigt folgende Ziffern:

Aktiva: Buchwert der Annuität an der Wiener Verbindungsbahn K. 1,059,977 (i. V. 1,069,242), Buchwert der von dem ungarischen Staate zu bezahlenden Annuität 278,682,942 (290,470,078), Arad-Temesvarer Bahn-Annuität 10,082,830 (10,175,823), Unternehmungen in Oesterreich 8,858,754 (9,987,246), Materialvorräte 3,214,307 (2,347,142), Unternehmungen in Ungarn 69,036,884 (64,231,860), Neubauten 6,701,357 (4,805,526), Materialvorräte 17,408,115 (15,815,505), Debitoren 82,993,279 (26,761,205), Warebestände 447,666 (333,606), diverse Effekten 19,797,985 (12,828,548), Depositen: diverse Effekten 34,453,021 (27,785,482). Zusammen K. 482,682,122 (i. V. 456,624,268).

Passiva: Aktien Emission I und II K. 235,433,188 (i. V. 236,568,519), 5prozentige Obligationen Emission I und II 25,563,367 (25,684,781), 5prozentige Obligationen Brunn-Rositz Emission I und II 1,170,572 (1,175,862), 3prozentige Mark-Obligationen Emission vom Jahre 1895 55,886,732 (56,415,765), rückständige Dividenden 15,778,441 (6,937,552), Kreditoren 88,282,048 (32,016,856), Reserve 4,000,000 (unverändert), außerordentliche Reserve 10,628,820 (unverändert), spezielle Reserve 1,600,000 (unverändert), Reserve für die Berg- und Hüttenwerke und Domänen 800,000 (unverändert), Abschreibungsreserve für die Unternehmungen in Ungarn 81,771,332 (25,870,232), Spezialreservecorps für die Vergütung des französischen Stempels 499,588 (378,825), Depositen 34,453,021 (27,785,482), Gewinn inklusive Vortrag 26,809,999 (24,924,452). Zusammen K. 482,682,122 (i. V. 456,624,268).

Das Gewinn- und Verlustkonto weist aus:

Posten: Zinsen der Prioritäten K. 3,903,521 (i. V. 3,880,673), Abschreibung von der Annuität der Wiener Verbindungsbahn 9264 (8908), Abschreibung von der Annuität der ungarischen Eisenbahnlinien 1,837,185 (1,766,477), Abschreibung von der Annuität für die Arad-Temesvarer Bahn 92,492 (88,936), Zahlungen an die österreichische Staatsverwaltung 423,653 (unverändert), Annuität für die Vergütung des französischen Stempels 71,377 (unverändert), allgemeine gesellschaftliche Ausgaben 724,445 (666,584), Saldo 26,809,999 (24,924,452). Zusammen K. 33,871,888 (i. V. 31,631,010).

Erträge: Vortrag K. 4,812,287 (i. V. 4,831,118), Annuität für die Wiener Verbindungsbahn 56,000 (unverändert), Annuität ungarischer Eisenbahnlinien 20,308,500 (unverändert), Annuität Arad-Temesvarer Bahn 577,490 (unverändert), Ertrag der Unternehmungen in Oesterreich 2,852,827 (2,339,951), Ertrag der Unternehmungen in Ungarn 5,264,783 (3,517,951). Zusammen K. 33,871,888 (i. V. 31,631,010).

In Oesterreich stellte sich der Bruttoertrag der Kohlengruben auf K. 3,151,188 (i. V. 2,988,326) und jener der Maschinenfabrik auf K. 3,068,884 (i. V. 2,156,225). In Ungarn erbrachten Brutto: Bergbaue, Eisenwerke und Werksstätten K. 11,737,590 (i. V. 9,622,014), diverse Industrien K. 273,273 (i. V. 69,167) und Forste und Domänen K. 2,761,723 (i. V. 2,247,018). Die Dividende wurde bekanntlich mit 39 Franken = K. 39.20 festgesetzt.

Zugsvermehrung auf der Westbahn.

Einschränkung des Stadtbahnverkehrs.

Antlich wird verlaublich:

Die Zunahme des Lokalpersonenverkehrs in der warmen Jahreszeit läßt eine Zugsvermehrung in der Westbahnlokalstrecke dringend wünschenswert erscheinen, weshalb mit Gültigkeit vom 5. d. in der Strecke Wien (Westbahnhof)—Neulengbach folgende Fahrplanänderungen Platz greifen: Die bisher nur bis Purkersdorf verkehrenden Lokalpersonenzüge Wien—Westbahnhof ab 10 Uhr

30 Minuten vormittags, 6 Uhr 15 Minuten abends und 11 Uhr 40 Minuten nachts werden bis Neufawinkel weitergeführt (Ankunft 11 Uhr 23 Minuten vormittags, 7 Uhr 12 Minuten abends und 12 Uhr 36 Minuten nachts). Ferner werden wieder eingeführt die Lokalpersonenzüge Wien—Westbahnhof ab 11 Uhr 20 Minuten vormittags — Purkersdorf an 11 Uhr 47 Minuten vormittags; Wien—Westbahnhof ab 3 Uhr 55 Minuten nachmittags —, Neulengbach an 5 Uhr 13 Minuten nachmittags; Wien—Westbahnhof ab 6 Uhr 44 Minuten abends — Purkersdorf an 7 Uhr 10 Minuten abends und in der Gegenrichtung die Lokalpersonenzüge Neufawinkel ab 9 Uhr 48 Minuten vormittags —, Wien—Westbahnhof an 10 Uhr 38 Minuten vormittags; Neulengbach ab 3 Uhr 55 Minuten nachmittags — Wien—Westbahnhof an 5 Uhr 15 Minuten nachmittags und Neufawinkel ab 8 Uhr 3 Minuten abends —, Wien—Westbahnhof an 8 Uhr 55 Minuten abends.

Gleichzeitig wird eine Einschränkung des Wiener Stadtbahnverkehrs in den späteren Abendstunden eintreten; sie wird weniger fühlbar sein, da inzwischen der Verkehr der Wiener städtischen Straßenbahnen bis 11 Uhr nachts ausgedehnt wurde. Vom 5. d. an werden als letzte Abendzüge auf der Wiener Stadtbahn folgende Züge verkehren: 1. Richtung Gütteldorf—Wiental—Donaufanal—Gürtel—Gütteldorf: Gütteldorf—Gading ab 8 Uhr 45 Minuten abends, Karlsplatz ab 9 Uhr 11 Minuten, Ferdinandsbrücke ab 9 Uhr 19 Minuten, Währingerstraße ab 9 Uhr 34 Minuten, Siezing an 9 Uhr 57 Minuten, Gütteldorf—Gading an 10 Uhr 8 Minuten. 2. Richtung Gütteldorf—Gürtel—Donaufanal—Wiental—Gütteldorf: Gütteldorf—Gading ab 8 Uhr 55 Minuten abends, Währingerstraße ab 9 Uhr 25 Minuten, Ferdinandsbrücke ab 9 Uhr 38 Minuten, Karlsplatz ab 9 Uhr 46 Minuten, Siezing an 10 Uhr 3 Minuten, Gütteldorf—Gading an 10 Uhr 14 Minuten. Die näheren Angaben sind den Ausbanafahrplänen zu entnehmen.

Zugsvermehrung zwischen Wien und Krems.

Vom 5. d. angefangen wird der Personenzug Wien—Franz Josef—Bahnhof ab 6 Uhr 28 Minuten früh, Krems a. d. Donau an 8 Uhr 48 Minuten früh und in der Gegenrichtung der Schnellzug Krems a. d. Donau ab 8 Uhr 8 Minuten früh, Wien—Franz Josef—Bahnhof an 9 Uhr 35 Minuten vormittags wieder täglich verkehren.

6. IV. 1917

99

[Staatsbahngesellschaft.] Im Hause der Industrie hat heute die 62. ordentliche Generalversammlung der Oesterreichisch-ungarischen Staatsbahngesellschaft stattgefunden. Es waren 54 Aktionäre anwesend, die 113.280 Aktien mit 762 Stimmen repräsentierten. Als landesfürstlicher Kommissär war Ministerialrat Heinrich Hirt erschienen, als Protokollführer fungierte Notar Dr. August v. Kolisko, zu Scrutatoren wurden die Aktionäre Dr. Heinrich Ritter v. Miller zu Kichholz und Dr. Siegmund Stransky bestellt. Sodann richtete der Präsident Geheimer Rat Doktor Ritter v. Leth an die Versammlung die folgende Ansprache: Vom Verwaltungsrate der Staatsbahngesellschaft in seiner Sitzung vom 10. Februar 1917 zum Präsidenten gewählt, erlaube ich mir, mich in dieser Eigenschaft der Generalversammlung vorzustellen und die geehrten Herren Aktionäre im Namen des Verwaltungsrates auf das freundlichste zu begrüßen. Die mich überaus ehrende Berufung an die Spitze eines so ansehnlichen Unternehmens hat mich mit freudiger Begeisterung erfüllt. Die Staatsbahngesellschaft hat seit ihrem Bestande stets eine prominente Stellung im wirtschaftlichen Leben der Monarchie eingenommen. War sie früher, im Besitze eines ausgedehnten Bahnnetzes, ein maßgebender Faktor auf dem Gebiete des Verkehrswezens, so ist sie auch heute als Industrieunternehmen von großer Bedeutung für unsere Güterproduktion. Dank der in den letzten Jahren mit Energie und Beharrlichkeit durchgeführten, weitanschauenden Investitionspolitik ist es gelungen, unsere Betriebe in verhältnismäßig kurzer Zeit auf das Modernste und Leistungsfähigste auszugestalten, so daß sie die Kraftprobe, welche durch Zuweisung der großen Aufträge der Kriegsverwaltung an sie gestellt wurde, in glänzender Weise bestehen konnten. Wie die geehrten Herren aus dem vorliegenden Rechenschaftsberichte entnehmen werden, ist die Produktion im abgelaufenen Jahre zu einer bisher nie erreichten Höhe angewachsen. Daß ein solches Resultat bei den namentlich auf unseren ungarischen Werken bestehenden außerordentlich schwierigen Arbeiterverhältnissen nur durch die bis ins kleinste Detail gehende technische Ausgestaltung und Konzentration der Betriebe möglich wurde, bedarf wohl keiner besonderen Betonung. So zeigen uns die wachsende Leistungsfähigkeit unserer Werke auf der einen Seite und die erfreuliche Steigerung der Erträge andererseits, daß der bisher eingeschlagene Weg der richtige ist. Ich bitte Sie, davon überzeugt zu sein, daß es auch in Zukunft das Bestreben der Verwaltung sein wird, die berechtigten Wünsche der Aktionäre im Auge zu behalten und sie mit unserer bewährten, vorsichtigen Bilanzierungsmethode, der die Gesellschaft einen großen Teil ihrer Erfolge zu verdanken hat, in Einklang zu bringen, wenn es auch hiebei vielleicht nicht möglich sein wird, den von einzelnen Seiten gehegten allzu großen Erwartungen in bezug auf das Ausmaß der Dividende Rechnung zu tragen. Der kommende Uebergang von der Kriegswirtschaft zur Friedenswirtschaft wird auch auf unsere Gesellschaft einen tiefgehenden Einfluß ausüben und uns vor neue große Aufgaben stellen. Wir halten es daher doppelt für unsere Pflicht, dafür zu sorgen, daß das Unternehmen diesen Anforderungen innerlich gekräftigt und vollkommen gerüstet gegenüberstehe. Wir wollen hoffen, daß es uns nach den außergewöhnlich schwierigen Zeiten, welche wir jetzt durchleben, auch gelingen wird, die solide Basis, auf die unsere Gesellschaft gestellt ist, immer mehr zu erweitern und zu festigen und der Staatsbahngesellschaft dadurch eine fortschreitende Entwicklung und neue Erfolge zu sichern. Ich werde mich gewiß bemühen, zur Erreichung dieses Zieles meinerseits nach Kräften beizutragen und Ihr Vertrauen, um das ich Sie bitten möchte, wird mir bei diesen Bestrebungen eine feste Stütze bieten. Aktionär Albert Hoffmann dankt namens des Oesterreichischen Aktionärvereins dem Vorsitzenden als neuem Präsidenten der Gesellschaft für die von demselben abgegebene interessante und inhaltsvolle Erklärungen, welche die Verantwortung rechtfertigen, daß die Interessen der Gesellschaft und damit auch die der Aktionäre unter dem neuen Präsidenten in gleicher Weise wie unter seinem Vorgänger die nachdrücklichste und sorgfältigste Vertretung und Förderung finden werden. (Zustimmung.) Der Vorsitzende bringt ein an den Verwaltungsrat gerichtetes Schreiben des Aktionärs Gustav Marburg zur Besprechung, worin dieser die Gleichstellung der Genussscheine mit den Aktien, eine detaillierte Fassung des Rechenschaftsberichtes, weiter die frühere Abhaltung der Generalversammlung und die sofortige Auszahlung der Dividende, schließlich eine entsprechende Einschränkung der Investitionen und Abschreibungen in Antrag bringt. Zum Antrage sprechen die Aktionäre Marburg und Schostal. Vorsitzender Geheimer Rat Dr. v. Leth ver-

weist hinsichtlich des Wunsches nach Gleichstellung der Genussscheine mit den Aktien auf die Bestimmungen der Statuten, durch welche diesem Wunsche bereits Rechnung getragen sei. Gerade der Geschäftsbericht der Staatsbahngesellschaft lasse an Klarheit und Ausführlichkeit nichts zu wünschen übrig, und er glaube, daß eine Ausführung von unwesentlichen Details nur geeignet wäre, die Uebersichtlichkeit des Berichtes zu beeinträchtigen. Sollten nähere Aufschlüsse über die Geschäftsführung seitens der einzelnen Herren Aktionäre gewünscht werden, so biete die Generalversammlung hiezu ausreichende Gelegenheit. Hinsichtlich der Anregung, die Generalversammlung bereits zu Beginn des Jahres abzuhalten, verweist der Vorsitzende darauf, daß eine wesentlich frühere Abhaltung der Generalversammlung, als bisher üblich, technischen Schwierigkeiten begegnen würde und es daher fraglich sei, ob eine Aenderung der bezüglichen Statutenbestimmung, welche die Abhaltung der Generalversammlung für den Monat Mai vorsieht, zweckmäßig sei. Was aber den Vorschlag betreffe, die Dividende unmittelbar nach der Generalversammlung zur Auszahlung zu bringen, so glaube er in Wiederholung der diesbezüglich bereits bei früheren Generalversammlungen abgegebenen Erklärungen wohl sagen zu können, daß der gegenwärtige Modus, welcher eine Abschlagszahlung am 1. Januar und eine Restzahlung am 1. Juli vorsehe, im Interesse der Aktionäre gelegen sei, da, was sich rechnungsmäßig erweisen lasse, das, was den Aktionären durch die spätere Auszahlung der Dividende entgehe, durch den früheren Empfang der Abschlagszahlung wettgemacht werde. Es scheine ihm somit das Interesse des Aktionärs eine Aenderung des bestehenden Zustandes nicht zu erheischen. Was schließlich die angeregte Einschränkung der Investitionen und Abschreibungen betreffe, so glaube er, sagen zu können, daß das Wohlverhalten der Gesellschaft eine entsprechende Fundierung erfordere und daß die von der Gesellschaft diesbezüglich befolgte Politik sich, wie bekannt, außerordentlich bewährt habe und als geradezu vorbildlich anzusehen sei. (Lebhafte Zustimmung.) Bei der Abstimmung wird der Bericht des vereinigten Verwaltungsrates zur Kenntnis genommen. Die Anträge, betreffend die Verwendung des Reingewinnes sowie der Antrag der Revisoren, den Rechnungsabschluß für das Jahr 1916 zu genehmigen und dem Verwaltungsrate das Absolutorium zu erteilen, werden einstimmig angenommen. Nach einem von den Anwesenden zum Zeichen der Trauer stehend angehörten Nachruf für die verstorbenen Verwaltungsräte Hofrat Rudolf Ritter v. Grimbürg und Geheimer Rat Baron Sigismund Bohus wurde auf Antrag des Aktionärs Doktor Karl Ritter v. Leth zum Verwaltungsrate mit fünfjähriger Funktionsdauer bestätigt und die Herren Georg Sonthner, Dr. Richard Reich und Hofrat Dr. Ludwig Schüller zu Verwaltungsräten mit siebenjähriger Funktionsdauer wiedergewählt. Desgleichen wurden die Herren Otto Edler v. Schlämberger, Dr. Moriz Ludwig Weiß und Emanuel Weissenstein zu Mitgliedern des Revisionsausschusses und die Herren Dr. Otto Reich Edler v. Rohrwig und Dr. Anton Gassauer zu Ersatzmännern für das Jahr 1917 wiedergewählt.

17. IV. 1917

[Eine bulgarische Dampfschiffahrtsge-
sellschaft unter österreichischer und ungarischer
Mitwirkung.] Wie uns aus Sofia gemeldet wird, wurde
dort soeben eine größere bulgarische Dampfschiffahrtsge-
sellschaft für den Donauverkehr von österreichischen und ungarischen Unter-
nehmungen gegründet. Auf österreichischer Seite sind die Donau-
Dampfschiffahrtsgeellschaft im Verein mit der
Bodenkreditanstalt, auf ungarischer Seite die Unga-
rische Fluß- und Seeschiffahrtsgeellschaft
im Verein mit der Ungarischen Kreditbank beteiligt.
Die Gesellschaft hat die Firma: „Donau, königlich bulgarische
Schiffahrtsgeellschaft“ und besitzt ein Kapital von 4 Millionen
Leva. Sowohl die Donau-Dampfschiffahrts- als die Ungarische
Fluß- und Seeschiffahrtsgeellschaft werden ihr für die erste
Zeit Schiffe zur Verfügung stellen und auf diese Weise wird
unter bulgarischer Flagge ein Schiffahrtsunternehmen auf der
Donau im Leben gerufen werden.

9. / 11. 1917

83

Klappsthe für die Schaffnerinnen.

Auf die Anregung des Herrn Einsenders R. betreffs Klappsthe für die Schaffnerinnen gestatte ich mir eine Erwiderung. Der Herr Einsender hat mir und wohl vielen meiner Kolleginnen damit so recht aus dem Herzen gesprochen. Denn wie oft, wenn der Wagen wenig besetzt und alles kassiert ist, wünschte man sich einen Augenblick auszuruhen zu dürfen. Die Gesellschaft würde uns damit einen großen Dienst erweisen und zugleich eine väterländische Pflicht erfüllen; es ist für unser Volk eine gesunde Nachkommenschaft ungemein wichtig, die nur hervorgebracht werden kann, wenn die Gesundheit unserer beruflich tätigen Frauen nach Möglichkeit erhalten und gefördert wird, wozu solche kleinen Erleichterungen, die niemand unbequem sind, wesentlich beitragen können. Leider wird auch vom Publikum die Schwere unseres Berufes noch immer viel zu wenig anerkannt.

Eine Schaffnerin.

Die verteuerte Eisenbahnfahrt.

Preußentrotzdem billiger als andere Länder

Dem Landeseisenbahnrate hat Staatsminister Breitenbach eine Vorlage zugehen lassen, nach der eine Erhöhung der regelrechten Einheitsätze für die Personenbeförderung, voraussichtlich zum 1. Januar 1918 eintreten wird.

Eine Verteuerung der Fahrpreise ist soweit bedingt, als die vom Reichstag beschlossene Verkehrsbesteuerung, die in der 1. Klasse 16 v. H., in der 2. Klasse 14 v. H., in der 3. Klasse 12 v. H. und in der 4. Klasse 10 v. H. des Fahrpreises beträgt. Die Eisenbahnverwaltung sieht sich aber mit Rücksicht auf die starke Steigerung aller ihrer Ausgaben besonders wegen des Anwachsens der sächlichen Kosten für die Rohstoffe genötigt, die Fahrpreise noch über den Steuerzuschlag hinaus zu erhöhen. Und zwar will sie die, der Berechnung der Fahrpreise zugrunde liegenden Einheitsätze zunächst zugunsten der Eisenbahnverwaltung um 10 v. H. erhöhen, wozu dann noch die oben genannten Steuerzuschläge treten würden. Sie kommt auf diese Weise zu den neuen Einheitsätzen:

4. Klasse	3. Klasse	2. Klasse	1. Klasse
2,4 Pf.	3,7 Pf.	5,7 Pf.	9,0 Pf.

gegenüber bisher:
 2,0 Pf. 3,0 Pf. 4,5 Pf. 7,0 Pf.
 für 1 Kilometer. Dieses bedeutet gegenüber den alten Einheitsätzen eine Erhöhung um:

4. Klasse	3. Klasse	2. Klasse	1. Klasse
20 v. H.	23,33 v. H.	26,67 v. H.	28,57 v. H.

Die tatsächliche Verteuerung der Fahrpreise ist hierbei jedoch verschieden, da zu berücksichtigen ist, daß zu den alten Sätzen bei Fahrkarten von 60 Pf. an aufwärts in der 1.—3. Klasse der Fahrkartenstempel tritt, der künftig fortfällt. Wie sich die neuen zu den alten Fahrpreisen tatsächlich verhalten, wird in der Vorlage in einer Reihe von Beispielen gezeigt, aus denen wir folgende herausgreifen: (die Preise verstehen sich einschließlich Steuer, ohne Schnellzugzuschlag für einfache Fahrt).

	km	Fahrpreise in Mark			
		1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	4. Klasse
Berlin—Ludenwalde	50				
bisher		3,90	2,50	1,55	1,00
künftig		4,50	2,90	1,90	1,20
Berlin—Frankfurt a. D.	88				
bisher		7,00	4,20	2,80	1,80
künftig		8,00	5,10	3,30	2,20
Berlin—Leipzig	174				
bisher		13,80	8,30	5,50	3,50
künftig		15,70	10,00	6,50	4,20
Berlin—Hamburg	290				
bisher		22,70	13,90	8,90	5,80
künftig		26,10	16,60	10,80	7,00
Berlin—Köln	577				
bisher		45,80	27,20	17,80	11,60
künftig		52,00	32,90	21,40	13,90
Berlin—Memel	814				
bisher		65,00	38,50	25,10	16,30
künftig		73,30	46,40	30,20	19,60

Der Minister glaubt, daß eine in solchem Rahmen gehaltene Tarifierhöhung die richtige Mitte hält zwischen dem unabweisbar hervorgetretenen Bedürfnis der Eisenbahnverwaltung, ihre Einnahmen mit der Ausgabeerhöhung im Einklang zu halten und dem nach wie vor berechtigten Verlangen des reisenden Publikums eine preiswerte Beförderung zu finden. Er weist darauf hin, daß der Reisende auch nach dieser Preissteigerung in Preußen billiger fahren wird, als in den meisten außerdeutschen Ländern, die, durch die Kriegsverhältnisse gezwungen, größtenteils viel weitergehende Preiserhöhungen bereits vorgenommen haben.

Man wird zugeben können, daß die angekündigte Tarifierhöhung sich in erträglichen Grenzen hält und daß das Publikum sich mit ihr wird abfinden können. Ob die Fahrpreise nach Wiedereintritt geregelter Verhältnisse auf dieser Höhe verbleiben können, oder im wirtschaftlichen Interesse dann wieder ermäßigt werden müssen, dürfte von der jetzt noch nicht vorauszu sehenden Entwicklung der Dinge abhängen.

Erhöhung der Eisenbahn-Personentarife

N Berlin, 11. Mai. (Priv.-Tel.) Dem Landesbahnrat hat Staatsminister v. Breitenbach eine Vorlage zugehen lassen, nach der eine Erhöhung der regelrechten Einheitsätze für die Personenbeförderung voraussichtlich zum 1. Januar 1918 eintreten wird. Die „Vossische Zeitung“ teilt darüber mit: Eine Verteuerung der Fahrpreise ist soweit bedingt, als die vom Reichstag beschlossene Verkehrssteuer besteht, die in der 1. Klasse 16 pCt., in der 2. Klasse 14 pCt., in der 3. Klasse 12 pCt. und in der 4. Klasse 10 pCt. des Fahrpreises beträgt. Die Eisenbahnverwaltung sieht sich aber mit Rücksicht auf die starke Steigerung aller ihrer Ausgaben, besonders wegen des Anwachsens der Kosten für die Rohstoffe genötigt, die Fahrpreise noch über den Steuerzuschlag hinaus zu erhöhen, und zwar will sie die der Berechnung der Fahrpreise zu Grunde liegenden Einheitsätze zunächst zu Gunsten der Eisenbahnverwaltung um 10 pCt. erhöhen, wozu dann noch die obengenannten Steuerzuschläge treten würden. Sie kommt auf diese Weise zu den neuen Preisen: 4. Klasse 24 Pfg., 3. Klasse 37 Pfennig, 2. Klasse 57 Pfg., 1. Klasse 9 Pfg. (gegenüber bisher 2, 3, 4½, 7 Pfennig) für einen Kilometer. Dies bedeutet gegenüber den alten Einheitsätzen eine Erhöhung bei der 4. Klasse um 20 Prozent, bei der 3. Klasse um 23,33 pCt., bei der 2. um 26,67 pCt., bei der 1. um 28,7 pCt. Die tatsächliche Verteuerung der Fahrpreise ist hierbei jedoch verschieden, da zu berücksichtigen ist, daß zu den alten Sätzen bei Fahrkarten von 60 Pfg. an aufwärts in der 1.—3. Kl. der Fahrkartensteampel tritt, der künftig fortfällt. Wie sich die neuen zu den alten Fahrpreisen verhalten, wird in der Vorlage in einer Reihe von Beispielen gezeigt. Der Minister glaubt, daß eine in solchem Rahmen gehaltene Tarifierhöhung die richtige Mitte hält zwischen dem unabweisbar hervortretenden Bedürfnis der Eisenbahnverwaltung, ihre Einnahmen mit der Ausgabe-Steigerung in Einklang zu halten, und dem nach wie vor berechtigten Verlangen des reisenden Publikums, eine preiswerte Beförderung zu finden. Er weist darauf hin, daß der Reisende auch nach dieser Preissteigerung in Preußen billiger fahren wird, als in den meisten außerdeutschen Ländern, die, durch Kriegsverhältnisse gezwungen, größtenteils viel weitergehende Preis-erhöhungen bereits vorgenommen haben.

Die Schiffahrtsbewegung.

Von Hofrat Albert Frankfurter.

Generaldirektor des Oesterreichischen Lloyd.

In dem Maße, als der Zeitpunkt des Friedens näher rückt, ist das Interesse für die Unternehmungen der Seeschiffahrt und für die Schiffahrtsaktien stärker erwacht. Die Seeschiffahrt Oesterreich-Ungarns und Deutschlands ist zur Untätigkeit verurteilt und die Gesellschaften schließen samt und sonders mit Verlustbilanzen ab. Andererseits hat sich durch die Wertsteigerung des Schiffsräumes auch der Wert der Flotte erhöht und die Bewegung der Frachtraten im internationalen Verkehre ist natürlich von Einfluß auf die Verdienstmöglichkeiten im Frieden. Die freie Schiffahrt hat sich durch Bauten, die noch zu niedrigen Preisen getätigt wurden, billiges Schiffsmaterial gesichert und hiedurch große, allerdings vorläufig nur buchmäßige Gewinne erzielt. In England werden Standardschiffe mit einem Preise von 15 Pfund Sterling für die Tonne Schiffraum gezahlt. Das sind Preise, welche dadurch erzielt wurden, daß die Regierung ihre Aufträge mit billigem Requisitionsmaterial gegeben hat. In anderen Ländern stellen sich die Baukosten der Schiffe noch weit höher. In Japan sind fertige Schiffe bis zum Betrage von 45 Pfund für die Bruttotonne Schiffraum bezahlt worden. Daraus ergeben sich schon die großen Schwankungen im Werte des Schiffsparks.

Die Frachten im Seeverkehre haben bisher eine nie beobachtete Höhe erreicht. Der Unterseebootkrieg hat die Seefahrt äußerst gefährlich und riskant gemacht, so daß Fahrten mit Verachtung solcher Gefahren nur dann unternommen werden, wenn der Gewinn das Risiko lohnt. Das muß bei den Gewinnen der neutralen Schiffahrt zum Ausdruck kommen. Es gibt neutrale Gesellschaften, welche bei reichlichen Abschreibungen in einem Jahre 600 Prozent ins Verdienen gebracht haben. Schiffe mit einem durchschnittlichen Alter von zehn Jahren machen sich in einer einzigen Reise bezahlt. Andererseits ist der Schiffsbau ungemein erschwert, weil Material und Arbeitskräfte fehlen, was für Gesellschaften ein Nachteil ist, die nicht selbst Werften haben, sondern neue Schiffe anderwärts bestellen müssen. Durch den Eintritt Amerikas in den Weltkrieg sind diese Schwierigkeiten noch vergrößert worden, weil früher aus Amerika Materialien bezogen wurden, welche jetzt nicht abgegeben werden.

Allerdings werden all die erwähnten günstigen Momente im Frieden nicht bleiben. Frachtraten, wie sie jetzt bezahlt werden, können auch nicht annähernd in solcher Höhe aufrechterhalten werden. Andererseits sichert aber auch ein Bruchteil dieser Frachten eine entsprechende Rente. Allerdings ist nach dem Kriege durch die allseits hervortretende Erschöpfung eine starke Einschränkung des Verkehrs zu erwarten. Die Menge der unbedingt notwendigen Austauschartikel dürfte aber doch genügend sein, damit die dann in Dienst tretenden Dampfer ein Feld der Tätigkeit haben werden. Trotzdem bei den gegenwärtigen enormen Materialpreisen und Löhnen der Schiffsbau eigentlich gar nicht rentabel sein sollte, werden doch die bestehenden Reedereien erweitert, neue Reedereien geschaffen, Schiffe werden gekauft. Eine Abschätzung der Aussichten, die sich für die Schiffahrt im Frieden bieten werden, ist unmöglich, denn wir stehen vor lauter ungewissen Faktoren. Die Schiffahrtsgesellschaften werden jedenfalls große Mühe haben, die Verluste von drei Jahren absoluter Untätigkeit hereinzubringen, die Reserven aufzufüllen, die Abschreibungen nachzuholen, ihre Bilanzen zu bereinigen. Auch dürfte der Verkehr wahrscheinlich erst langsam zur Entwicklung gelangen und es ist noch sehr ungewiß, ob die großen Schwierigkeiten der Rohstoffbeschaffung eine volle Ausnützung des vorhandenen Schiffsräumens gestatten werden. Übertreibungen sind sicherlich zu beobachten und können schwerwiegende Folgen haben. Die Aussichten der Seeschiffahrt müssen aber nach dem Kriege günstig eingeschätzt werden.

18.7.1917

(Die zukünftigen Aufgaben der österreichischen Seeschifffahrt.) Im Wiener Handels- und Industrieverein hielt der Direktor des Österreichischen Lloyd kaiserlicher Rat Dr. Johann Aufsperger am 10. d. über dieses Thema einen Vortrag, welchem wir folgendes entnehmen: Es unterliege wohl keinem Zweifel, daß die österreichische Schifffahrt nach dem Kriege für die Bedürfnisse der heimischen Wirtschaft ausreichen werde, ja es sei sogar vorauszusehen, daß ein Ueberschuß von Schiffraum sich ergeben werde, von dem man nur wünschen müsse, daß er den Reedern, die im Kriege in außerordentlichem Maße gelitten haben, zur freien Verfügung auf dem Weltmarkt werde überlassen werden. Eine Organisation der Schifffahrt für die Zeit nach dem Kriege sei wohl wünschenswert, allein nur so, daß eine Centrale der Reedereien als Evidenz- und Ermittlungsbureau geschaffen wird. Die Aufgaben, die der Reederei erwachsen, sind klar, und es ist vorauszusehen, daß die Reeder mit gewohnter Energie sich bemühen werden, derselben gerecht zu werden. Es gibt aber auch Aufgaben gegenüber der Reederei selbst. Es müsse verlangt werden, daß für die erlittenen Schäden voller Ersatz geleistet wird, weil sonst die Zukunft der heimischen Handelsmarine kompromittiert würde. Das Marineunterstützungsgesetz, das Ende 1916 seine Wirksamkeit verloren hat, wäre ehestens und auf geänderter Basis unter Erhöhung des Kontingents für die Bauprämien und prinzipieller Aenderung des Systems der Betriebszuschüsse (Umwandlung des Tonnenkontingents in ein Geldkontingent) zu erneuern. Aber auch die große Öffentlichkeit hat die Pflicht, den Fragen der Schifffahrt, die für das Gedeihen der österreichischen Volkswirtschaft von vitaler Bedeutung ist, in erhöhtem Maß ihre Aufmerksamkeit zuzuwenden und daß das durch den Krieg glücklicherweise angebahnte Verständnis für diese Frage sich erhalte und vertiefe. Der Vortrag wurde mit lobhaftem Beifall aufgenommen.

Kanalschiffahrt in Oberitalien und der Schweiz.

Aus Lugano wird uns geschrieben:

Während noch der Krieg mit unverminderter Heftigkeit tobt, nehmen in allen Ländern die Erörterungen über den wirtschaftlichen Wiederaufbau nach dem Kriege einen immer größeren Umfang an. Die Frage rapider und billiger Verkehrswege steht da an erster Stelle, und dabei ist zu bemerken, daß jene Projekte, denen ein großer militärischer Wert zugeschrieben wird, keinen Anklang finden. Dies ist der Fall betreffs einer Tunnelverbindung zwischen Dover und Calais, die noch vor einem Jahre stark erörtert wurde, während nach den letzten Nachrichten England sowohl wie Frankreich von diesem Projekt nichts wissen wollen. Nebenbei gesagt, ist es auch über die famosen Beschlüsse der Pariser ökonomischen Konferenz, die den völligen Bonkott der Mittelmächte nach dem Kriege anstrebte, völlig still geworden. Man hat eingesehen, daß eine Rahmlegung Deutschlands und Oesterreichs durch unerjährlische Zölle in letzter Linie nur Rußland schaden würde, das seine Ernte nicht verkaufen und dadurch die Zinsen seiner auswärtigen Anleihen nicht zahlen könnte, während diese Tariffschranken gleichzeitig den Aufschwung der Spinnereien und Seidenfabriken Frankreichs und Italiens hindern würden. Die Interessen der Entente sind allzu identisch — und dadurch zu gegenseitiger Konkurrenz geneigt —, als daß eine übertriebene Schutzollpolitik nicht das Zutreten fremden Kapitals unterbinden müßte. Auch an einen Zollverein können sie nicht denken, da die englischen Kolonien ebenso wie Rußland wahre Reservoirs für Rohstoffe darstellen.

Die Entente sieht sich also genötigt, gegen ihren ursprünglichen Vernichtungsplan selbst Stellung zu nehmen und dafür rein wirtschaftlichen und versöhnlicheren Problemen den Vortritt zu geben. Das Schlagwort „Paris ein Meerhafen!“, das vor dem Kriege in der französischen Presse so lebhaft erörtert wurde, kommt wieder an die Tagesordnung und scheint nach den jüngsten Beschlüssen des Pariser Stadtrates der Verwirklichung entgegenzugehen. Man ermägt nebstdem die Regulierung der Loire; eine Auffrischung der von Versandung bedrohten Kanäle Mittelfrankreichs, und vor nicht langer Zeit ist ja die Kanalverbindung Bordeaux—Marseille zustande gekommen. Gleichzeitig wird die schweizerisch-französische Presse aufgemuntert, für die Neutralisierung des Rheins Stimmung zu machen. Ein Genfer-Rhoner Komitee ist eifrig daran, die industrielle Verwertung der Wasserkräfte der Rhone zu studieren. Nun setzt auch eine andere Propaganda ein, die den Schweizer Tessin mit Oberitalien in Verbindung bringt. Der Plan „Mailand als Meerhafen“ geht nach einer fünfundsiebenzigjährigen Propaganda seiner Verwirklichung entgegen. Lange Zeit wurde dieses Vorhaben als Utopie belächelt, bis der Weltkrieg den Anstoß zu einer energischen Beschleunigung der Vorarbeiten gab. Die Entscheidung wurde von der Stadtverwaltung Mailands herbeigeführt, die sich anheischig machte, auf eigene Kosten und unter voller Verantwortlichkeit die Teilstrecke von Mailand bis zum Po ausführen zu lassen. Die Kosten sind auf fünfzig Millionen Lire veranschlagt, während die Fertigstellung des ganzen Kanals etwa zehn Jahre erfordern würde. Die Breite und Tiefe des Kanals müßte für Schiffe bis zu sechshundert Tonnen die Landung im Mailänder Hafen ermöglichen.

Seit das italienische Parlament diesem Projekt Gesetzeskraft verlieh, hat sich Mailands ein wahres Gründungsieber bemächtigt. Zahlreiche Fabrikanten beeilen sich, in unmittelbarer Nähe des künftigen Landungsplatzes Baustellen für die Fabriken zu reservieren, und der Stadtrat hat nicht weniger als 1,200,000 Quadratmeter Baugründe erworben, die industriellen Zwecken dienen sollen.

Im Anschluß an diesen Plan macht sich jetzt eine Propaganda bemerkbar, die in schweizerischen Kreisen den Anschluß an Mailand erstrebt, und zwar durch eine Teilstrecke, die von Mailand zum Lago Maggiore führt und die durch späteren Ausbau sowohl die Adria wie das Thyrrenische Meer berühren kann, so daß sie für die Schweiz wie für Piemont von gleicher Wichtigkeit erscheint. Was insbesondere die Schweiz betrifft, so heben die Werbeschriften hervor, daß sowohl die Linien des Rheintales wie jene der Rhonesenke am Lago Maggiore münden, der in diesem Sinn für die Gotthard-, Simplon- und Lötschbergbahn den Endpunkt bedeutet. Für die Verbindung des Lago Maggiore mit dem Mailand-Venediger-Kanal wäre nur erforderlich, den Flußlauf des Ticino de Sesto-Calende bis Pavia auszubauen, was nach dem Vorschlag der Techniker etwa 25 Millionen Lire erfordern würde, welche Kosten zu gleichen Teilen von der Schweiz und Italien zu tragen wären.

Der Schweizer Bundesrat hat sich zu dieser Frage bisher offiziell nicht geäußert, obwohl nicht gelaugnet werden kann, daß dieses Projekt in der Republik selbst sehr warme Fürsprecher findet. Ein Beweis dafür ist ein Kongreß des Tessiner Wasser-Komitees kürzlich in Bellinzona, der an die Bundesregierung das Ersuchen richtete, diesen Plan einem sofortigen gründlichen Studium zuzuführen, weil derart der Lago Maggiore zu einem „italienisch-schweizerischen Binnensee“ würde, zu einem „Anschlußpunkt des künftigen Warenverkehrs zwischen Mitteleuropa und dem Mittelmeer“.

Ausnutzung der deutschen Wasserstraßen.

Um einen Überblick über die Verkehrslage in der Binnenschifffahrt zu gewinnen, sowie die Maßnahmen festzulegen, die zur größtmöglichen Ausnutzung der Wasserstraßen noch erforderlich sind, finden gegenwärtig Bereisungen der deutschen Stromgebiete und Verhandlungen mit den zuständigen Behörden sowie mit den Beteiligten statt. Für den Rheinstrom begann die Bereisung mit dem gestrigen Tage in Straßburg und wird in den nächsten Tagen bis zum 24. Mai fortgesetzt. Sie erstreckt sich auf den Rheinstrom und die Hafenanlagen von Straßburg, dann geht die Fahrt nach Kehl, Lauterburg und Karlsruhe, nach Mannheim, Worms, Mainz, Köln, Duisburg, wo die Ruhrhäfen besichtigt werden. Von dort fährt man in der Eisenbahn nach Dortmund zur Besichtigung der dortigen Hafenanlagen und einiger größerer Zechenhäfen am Rhein-Herne-Kanal. Dann werden in Minden die Kanal- und Hafenanlagen besichtigt werden, endlich die Hafenanlagen in Hannover und Lingen. An die Besichtigungen reißen sich nachmittags oder auf dem Schiff Besprechungen über das Gesehene. Anlässlich dieser Strombefahrungen

und Hafenbesichtigungen ist eine zuerst für den 18. Mai vorgesehene Versammlung zur Förderung der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße auf Samstag 2. Juni verlegt worden. Sie findet an diesem Tage in Düsseldorf vormittags 10½ Uhr in der dortigen Tonhalle statt. Veranaltet wird sie im Einvernehmen mit der Düsseldorfer Handelskammer vom Oberbürgermeister in Düsseldorf. Auf ihrer Tagesordnung steht ein Vortrag des Landtagsabgeordneten Held aus Regensburg, der in der Bayerischen Abgeordnetenkammer über das Vorhaben des Rhein-Main-Donau-Kanals den Bericht erstattet hat. Es handelt sich gegenwärtig um die Aufbringung der Kosten für die Planungsarbeiten für diesen großen Kanalplan, wozu bekanntlich neben dem Lande Bayern das Reich einen größeren Zuschuß leisten soll, während der Rest von denjenigen süddeutschen Bezirken — Städten, Handelskammern und wirtschaftlichen Vereinen usw. — aufgebracht werden soll, für deren Verkehrsverhältnisse die geplante Wasserstraße von Bedeutung sein würde. Sie ist bekanntlich gedacht als eine Binnenschiffahrtsstraße zur Verbindung des Schwarzen Meeres mit der Nordsee und besonders zur Förderung der wirtschaftlichen Beziehungen zwischen den mit Deutschland befreundeten Balkanstaaten und dem südwestdeutschen Industriebezirk.

Zum Bau der Großschiffahrtsstraßen.

N Berlin, 15. Mai. Wie schon gemeldet, ist dem Reichstag ein Ergänzungsgesetz zugegangen, der 200 000 Mark als Beiträge zu den Kosten der Bearbeitung von Entwürfen für den Ausbau des deutschen Wasserstraßennetzes als erste Rate aussetzt. Es handelt sich um die Beteiligung des Reiches an den Kosten der Bearbeitung solcher Entwürfe, deren Durchführung gleichzeitig der gesamten deutschen Volkswirtschaft dienen würde. Als solche Pläne kommen zunächst in Betracht die Verbindung des Rheins mit der Donau durch den Main, durch den Neckar und über den Bodensee und ferner die Herstellung von Wasserstraßenverbindungen im Stromgebiet der Weser, der Elbe und der Oder. Die endgültige Auswahl soll vorbehalten bleiben. Es bedarf bei diesen der entschiedenen Mitwirkung des Reiches umso mehr, als dieses auch das erforderliche Einverständnis mit den beteiligten außerdeutschen Staaten herbeizuführen haben wird. Von der ausgelegten Summe entfallen 700 000 Mark auf die Großschiffahrtsstraße von Aschaffenburg bis zur Reichsgrenze bei Passau, auf den Großschiffahrtsweg vom Rhein nach der Donau über den Neckar einschließlich der Schiffbarmachung der Donau von Regensburg bis Ulm, sowie die Verbindung des Oberrheins über den Bodensee mit der Donau 100 000 Mark, und die übrigen 400 000 Mark auf die übrigen Pläne. Die Festsetzung der Beiträge, die keinesfalls mehr als Zwertünftel der erforderlichen Aufwendungen betragen sollen, bleibt im einzelnen der Verständigung des Reiches mit den beteiligten Bundesstaaten auf Grund genauerer Unterlagen vorbehalten. Die Übernahme eines Teiles der Entwurfskosten erfolgt lediglich, um die Durchführbarkeit und Baumwürdigkeit der einzelnen Pläne vom Standpunkt der Reichswirtschaft zu ermitteln. Durch sie wird dabei der späteren Entscheidung, ob und in welchem Umfange etwa das Reich einen Teil der Baukosten für die eine oder andere Verbindung übernehmen wird, in keiner Weise vorgegriffen.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Wien, 21. Mai.

Heute vormittag fand im Saale des Industriehauses unter Vorsitz des Präsidenten Franz Josef Grafen Hardegg die 98. ordentliche Generalversammlung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn statt, an der 42 Aktionäre teilnahmen, welche 8620 Aktien mit 862 Stimmen vertraten. Als landesfürstlicher Kommissär fungierte Ministerialrat Dr. Karl Besta, zum Protokollführer wurde Direktor Dr. Josef Baga bestellt.

Auf Antrag des Aktionärs Truchsess Ostar Eblen von Weiss wird von der Berlesung des Jahresberichtes Abstand genommen.

Aktionär Eduard Beer bedauert, daß die Nordbahn, deren Leitung einem der hervorragendsten Fachmänner anvertraut ist, ein tristes Geschäftsergebnis erzielte, obwohl alle Vorbedingungen für eine günstige Prosperität vorhanden sind. Er gibt der Erwartung Ausdruck, daß in Zukunft langfristige Kohlenverträge nicht getätigt werden und spricht dem Verwaltungsrate sowie dem Präsidenten für die im Interesse der Gesellschaft und der Aktionäre an den Tag gelegten Bemühungen den wärmsten Dank der Generalversammlung aus.

Aktionär Dr. Robert Zeibler v. Bach wünscht Auskunft über die Lieferungsverträge, in erster Linie über den mit der Staatsverwaltung abgeschlossenen Kontakt, sowie über die mit dem Generaldirektor der Gesellschaft getroffenen Vereinbarungen, betreffend seine Beteiligung an den Erträgen der Gesellschaft.

Aktionär Siegfried Böhm gibt die Anregung, die Dividende heuer bereits am 1. Juni zur Auszahlung zu bringen, damit — zum Teile wenigstens — von dem Dividendenetrage neue Zeichnungen auf die Kriegsanleihe gemacht werden können.

Der Präsident erklärt nach den Statuten die Auszahlung der Dividenden zu einem früheren Termine als am 1. Juli für unmöglich.

Generaldirektor Hugo Herrmann: Wir haben zwar hohe Kohlenpreise, lange aber nicht so hohe, wie sie früher im Verhältnis zu Oberschlesien vorhanden waren. Wir stehen bekümmert unter der strengen Kontrolle der Regierung, wir können die Preise nicht nach Belieben festsetzen, sondern sie werden von Fall zu Fall mit der Regierung vereinbart. Daß das Ministerium für öffentliche Arbeiten, welches für diesen Fall zuständig ist, die Interessen der Bevölkerung selbstverständlich aufs schärfste wahr, werden Sie sich denken können. Die Selbstkosten sind in einem Maße gestiegen, die jeder Beschreibung spotten. Die Löhne sind seit Beginn des Krieges um 97 Prozent gegen die Zeit vor dem Kriege erhöht worden. Von den Materialien ist Erubenholz, das Hauptmaterial, das für den Festmeter vor dem Kriege 16 bis 18 K. kostete, auf 50, 52, auch 54 K. gestiegen und man kann das notwendige Material nur mit Mühe und Not decken. Andere Materialien sind um 100 Prozent gestiegen, manche sogar, wie z. B. Öl, um 1000 Prozent. Daß unter solchen Umständen die Erhöhung der Verkaufspreise, die auch eingetreten ist, nicht ausreicht, um die gesteigerten Beschaffungskosten zu decken, ist selbstverständlich. Wir haben am 22. April d. J. eine Erhöhung des Kohlenpreises nach langen Kämpfen um 2 K. 50 H. per Tonne erwirkt und dieser Erhöhung stehen Steigerungen um 25-7 Prozent gegenüber. Sie können sich darauf gefaßt machen, daß es unmöglich ist, diese Lohnsteigerungen und erhöhten Selbstkosten in diesem Jahre hereinzubringen, und es wird nicht möglich sein, dieselben Erträge zu erreichen wie im vorigen Jahre.

Was die langfristigen Kohlenverträge anbelangt, so ist es leicht gesagt, in Zukunft keine langfristigen Kohlenverträge mehr zu machen. In der Zeit, als wir die langfristigen Kohlenverträge getätigt haben, war nicht nur vorübergehend, sondern jahrelang schon die Konjunktur so schlecht, daß man die Gruben nach der Richtung sichern mußte, daß nicht zu viel Feuerschichten eingelegt würden. In einer Zeit, wie sie jetzt ist und wie sie vielleicht noch in einiger Zukunft sein wird, wird man keine langfristigen Kohlenverträge machen, aber es kann wieder eine Zeit kommen, wo man vor die Frage gestellt wird, ob man langfristige Verträge oder Feuerschichten machen soll. Es kann der Zeitpunkt wieder eintreten, wo es die Verwaltung als zweckmäßig und notwendig ansehen wird, langfristige Verträge zu tätigen. (Aktionär Dr. Freiherr v. Bach: Aber unter Umständen) Die Klauseln sind auch in dem Vertrage vorhanden. Wesentlich verhält es sich mit Koks. Wenn eine Koksanstalt um 10 Millionen Kronen gebaut wird, muß die Sicherheit vorhanden sein, daß Koks dauernd abgesetzt wird und man ist daher zu langfristigen Verträgen gezwungen.

Bezüglich der Kommissionsverträge stehen wir mit Firmen in Verbindung, die unter allen Umständen zu achten und zu schätzen sind, und wir können sehr froh sein, daß wir diese Kommissionsverträge haben; denn sie haben sich ausgezeichnet

... die Verwaltungsrat hat in seiner heutigen Sitzung die
... Wahl des Präsidenten sowie jene des Komitees vorgenommen.
... dabei sind Geheimrat Franz Graf Hardegg als
... Präsident, Heinrich Graf Lützow als Vizepräsident, dann die
... beiden genannten Herren sowie die Herren Geheimrat
... Philipp Graf Boos-Walded, Geheimrat Dr. Wilhelm
... Exner, Dr. Paul Hammerling und Dr. Adolf
... Stein als Mitglieder des Komitees gewählt worden.

... gar nichts wissen. Es müßte der Antrag auf die Tages-
... ordnung einer nächsten Generalversammlung gestellt werden.
... Es wird Sache des Verwaltungsrates sein, darüber Beschluß
... zu fassen und vielleicht im nächsten Jahre je nach dem Er-
... gebnisse des Betriebes einen Antrag zu stellen. Von vornerein
... heute darüber zu debattieren, ist, glaube ich, unmöglich. Außer-
... dem möchte ich dem Herrn Aktionär vorhalten, daß er eigen-
... licher mit sich selbst in Widerspruch geraten. Er hat uns
... vorher auseinandergesetzt, wie schlecht die Dividende ist. Alle Achtung vor
... seinem Patriotismus. Aber es ist doch merkwürdig, daß er
... jetzt mit dem Antrage kommt, eine Viertelmillion von
... dem Gewinne wegzunehmen.

Hierauf werden die Anträge des Verwaltungsrates über die
... Verwendung des Reingewinnes mit allen gegen eine Stimme
... zum Beschlusse erhoben.
In der Revisionsauschuss werden gewählt die Herren
Robert Blümel, Alexander Nirenstein und Julius
Kosenberg als Revisoren, die Herren Ludwig Bauer
und Karl Eckhart zu deren Ersatzmännern.

Der Verwaltungsrat hat in seiner heutigen Sitzung die
... Wahl des Präsidenten sowie jene des Komitees vorgenommen.
... dabei sind Geheimrat Franz Graf Hardegg als
... Präsident, Heinrich Graf Lützow als Vizepräsident, dann die
... beiden genannten Herren sowie die Herren Geheimrat
... Philipp Graf Boos-Walded, Geheimrat Dr. Wilhelm
... Exner, Dr. Paul Hammerling und Dr. Adolf
... Stein als Mitglieder des Komitees gewählt worden.

800.000 Kr. Lantieme. In der letzten Zeit ist von verschiedenen Seiten und mit Recht an den enorm hohen Lantiemen Kritik geübt worden, die an die Direktoren und Präsidenten mancher Gesellschaften ausbezahlt werden. Auch in der heutigen Generalversammlung der Nordbahngesellschaft nahm ein Aktionär die Gelegenheit wahr, um Aufklärung hinsichtlich der 500.000 bis 600.000 Kr. Lantiemen zu verlangen, die Generaldirektor **Serrmann** angeblich bezieht. Auf österreichischem Boden dürfte dies wohl so ziemlich die höchste Lanteme sein, die an einen Direktor oder Präsidenten überhaupt ausbezahlt wird. Wesentlich überboten wird dieser Rekord noch durch die „Pester Ungarische Commercial-Bank“, die an ihren Präsidenten **Exzellenz Leo Danczy** nicht weniger wie 800.000 Kr. an Lantieme bezahlt, wozu noch 176.000 Kr. als feste Bezüge kommen. Danczy bezieht mithin 1 Million Kronen, gar nicht zu reden von den Lantiemen, die ihm aus anderen Gesellschaften — Danczy ist bei insgesamt 24 Unternehmungen als Präsident, beziehungsweise Direktionsmitglied tätig — in reichstem Maße zufließen.

22. IV. 1917

96

[Orientbahnen.] Man telegraphiert uns aus Berlin: Eine Anzahl deutscher Aktionäre der Orientbahnen hatte sich durch eine hiesige Bankfirma an den Wiener Bankverein als Führer des österreichischen Orientbahnkonfortiums mit der Bitte gewendet, den Aktionären eine Sonderzuwendung aus greifbaren Forderungen des Unternehmens zu machen, damit die Forderung der Orientbahngesellschaft an die bulgarische Regierung für die Ablösung der Linie Svilengrad-Devecanisch von 25,9 Millionen Lewa ihnen in irgend einer Form übermittelt wird. Auf diese und ähnliche Anträge ist vom Bankverein folgende Antwort eingelaufen:

Wir möchten vor allem feststellen, daß unseres Wissens in keinem vergangenen Jahre seitens der orientalischen Eisenbahnen Erklärungen abgegeben worden sind, die dahin lauten, daß die Berechnung der für die türkische Regierung auf Kredit durchgeführten Militärtransporte mangels barer Vergütung derselben unterblieben wären. Vielmehr geht aus dem Geschäftsbericht der Gesellschaft hervor, daß eine solche Berechnung alljährlich in der regelmäßigsten Weise stattfand. Richtig ist, daß die Bezahlung am heutigen Tage auch nicht stattgefunden hat; ebensowenig erfolgte eine Barzahlung seitens der bulgarischen Regierung für die Ablösung der Strecke Svilengrad-Devecanisch. Aber auch falls solche Barzahlungen in einem späteren Zeitpunkt erfolgen sollten, wird nach unseren Informationen die Verwaltung vor allem zu erwägen haben, ob die nach Beendigung des Krieges zweifellos herantretenden mannigfachen Aufgaben es ihr gestatten werden, eine Ausschüttung der bis dahin eventuell eingekommenen Beträge ins Auge zu fassen. Die hiesigen Aktionäre machen dem gegenüber geltend, daß die in der Bilanz für das Jahr 1914 aufgeführten Kreditoren der Orientbahngesellschaft von 25,87 Millionen Francs fast ganz aus Reserven bestehen. In diesem Posten seien noch nicht bezahlte Militärtransporte verbucht. Auch der Hinweis, daß die Militärtransporte noch nicht bezahlt sind, entfällt insofern, als es die österreichische Regierung übernommen hat, die hierfür notwendigen Mittel von 40 Millionen Kronen aus dem der türkischen Regierung gewährten Vorschuß zu decken. Der letzte Hinweis des Wiener Bankvereins, daß die Barzahlungen nach Friedensschluß eventuell zu mannigfachen Aufgaben verwendet werden sollen, ist nicht durchgreifend, denn die Orientbahngesellschaft hat an die verschiedensten Regierungen Entschädigungsansprüche geltend gemacht, die ihr gesamtes Aktienkapital um mehr als das Dreifache übersteigen. Derartige gewaltige Summen können — zumal das Unternehmen weder Schulden noch Obligationen anleihen hat — keinesfalls zu mannigfachen Aufgaben verwendet werden, denn die Orientbahngesellschaft darf nur in der europäischen Türkei Bahnen bauen und besitzt dort schon die Hauptlinie Adrianopel-Konstantinopel.

23. / v. 1917

99

(Südbahn.) Die Südbahn versendet jetzt den Geschäftsbericht über das für das Unternehmen mit einem Verluste schließende Betriebsjahr 1916. Der Bericht charakterisiert die großen Ansprüche, welche an die Leistungsfähigkeit des Unternehmens gestellt wurden. Die Zahl der auf dem Gesamtneze geleisteten Bruttotonnenkilometer ist gegenüber dem Jahre 1915 um nicht weniger als 27 1/2 Prozent gewachsen. Die Betriebskostensteigerung stellt sich im Jahre 1916 gegenüber 1915 auf nahezu 40 Prozent. Die Betriebsausgaben sind vom Jahre 1915 auf 1916 um rund 39 1/2 Millionen Kronen oder 39.6 Prozent gestiegen, während die Betriebseinnahmen nur um rund 22 1/2 Millionen Kronen oder 13.1 Prozent zugenommen haben. Man dürfe wohl annehmen, daß bei Wiederkehr normaler Zustände auch in dieser Richtung eine durchgreifende Wendung zum Besseren eintreten werde. Im Geschäftsberichte werden nun im Anschluß hieran die bekannten Maßnahmen auf tarifarischem Gebiete besprochen und zunächst erwähnt, daß sich für den Privatpersonenverkehr auf beiden Netzen im allgemeinen eine mäßige Erhöhung des bisherigen Personentariffbaremes ergebe. Nach Rückkehr normaler Verkehrsverhältnisse dürfte man aus diesem Titel auf eine entsprechende Steigerung der Einnahmen rechnen. Für den Militärpersonenverkehr und ebenso auch für den Militärgüterverkehr wurde gleichfalls mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1917 in beiden Staaten der Monarchie ein einheitlicher dreißigprozentiger Zuschlag zu den bisherigen Tarifen eingeführt. Der Bericht erörtert dann eingehend die Schwierigkeiten, die bei der Neuregelung der Beförderungspreise im Zivilgüterverkehr zu überwinden waren und erwähnt, daß die Gesellschaft den maßgebenden Stellen nachgewiesen hat, daß sie zur Ausgleichung der Betriebsverteuerung den für Steuerzwecke nicht gebundenen Teil des Ergebnisses aus der Erhöhung der Beförderungspreise zur Gänze durchaus benötigt. Eine darauf bezügliche Verständigung ist ihr allerdings bisher noch nicht zugekommen. Ueber den bisherigen Geschäftsgang des laufenden Jahres wird in dem Bericht gesagt: „Die Betriebsschwierigkeiten aller Art sind, wie bei der langen Kriegsdauer unvermeidlich, noch weiterhin im Steigen begriffen. Das gleiche gilt von den Betriebskosten, und zwar ebenso sehr von den Materialauslagen wie insbesondere auch von den Personallasten. Andererseits sind bisher die Einnahmen sowohl aus dem Zivil- wie aus dem Militärverkehr hinter den analogen Einnahmen zur gleichen Zeit des Vorjahres zurückgeblieben. Für die Beurteilung der weiteren Gestaltung des Zivilverkehrs fehlt uns begreiflicherweise jede verlässliche Grundlage. Noch weniger läßt sich die weitere Entwicklung des seinem Wesen nach fortwährenden Schwankungen unterliegenden Militärverkehrs auch nur einigermaßen vorhersehen. So ungeläutert also selbst die nächste Zukunft erscheint, so glauben wir doch auf die bisher unzerstörbare Lebenskraft unseres Unternehmens — die bereits wiederholt über die schwierigsten Verhältnisse hinweggeholfen hat — vertrauen und von ihr erwarten zu können, daß uns nach Ueberwindung des Krieges, der nunmehr alle Weltteile in seinen unheilvollen Bann gezogen hat, eine bessere, auch für die finanziellen In-

teressen unserer Gesellschaft ersprieglische Zukunft beschieden sein werde. Bis dahin werden wir allerdings auch weiterhin alle unsere Kräfte aufbieten müssen, um den hochbedeutsamen Aufgaben unseres Unternehmens, soweit es seine Lebensfähigkeit nur irgend gestattet, flaglos nachzukommen.“

Oesterreichischer Arbeitsausschuß für die Herstellung eines Großschiffahrtsweges Elbe—Oder—Donau.

Unter dem Voritze des Präsidenten *Kirchhof* der Handels- und Gewerbekammer in Reichenberg wurde am 23. d. in der niederösterreichischen Handels- und Gewerbekammer in Wien eine Präsidialsitzung des Oesterreichischen Arbeitsausschusses abgehalten.

An der Sitzung nahmen teil: Geheimer Rat *Dr. R u ß* (Zentralverein für Fluß- und Kanalschiffahrt, Wien), Hofrat *v. Schneller* (Direktion für den Bau der Wasserstraßen, Wien), Ministerialrat *Dr. Deutsch* (Ackerbauministerium), Hofrat Professor *Rippel* (Technische Hochschule, Prag), Regierungsrat *Binnenschiffahrtsinspektor Ebner*, Wien, Professor *Smrsek* (Mähr. Fluß- und Kanalschiffahrt, Brünn), Kammersekretär *Dr. Friedl*, Olmütz, *Dr. Böhl* (Elbeverein, Aussig), *Dr. Friedman* (Zweigverein für Mähren des Zentralvereines für Fluß- und Kanalschiffahrt, Brünn); in Vertretung der Reichenberger Handels- und Gewerbekammer, welche mit der Geschäftsführung betraut ist: Herrenhausmitglied Generalrat *v. Zimmermann* (korrespondierendes Mitglied), Hofrat *Dr. Carus*, Erster Sekretär *Dr. Demuth*, Oberinspektor *Zulkowsky*.

Nach Erstattung des Geschäftsberichtes durch Oberinspektor *Zulkowsky*, demzufolge dem Oesterreichischen

Arbeitsausschuß derzeit 74 Mitglieder angehören, besprach Hofrat *v. Schneller* das Arbeitsprogramm für den czechischen Unterausschuß und *Binnenschiffahrtsinspektor Ebner* die Aufgabe, die dem Unterausschuß für die wirtschaftlichen und finanziellen Fragen obliegen werden. Die Ausführungen der beiden Herren, an die sich eine lebhafteste Wechselrede schloß, fanden einhellige Zustimmung.

Als neue Mitglieder wurden aufgenommen: Die Direktion der *Aussig-Teplitzer Eisenbahn* und der *Deutsche polytechnische Verein* in Prag.

Es wurde weiters beschlossen, für eine zahlreiche Beteiligung der Mitglieder des Arbeitsausschusses an dem von der Stadt *Wien* geplanten *Wasserstraßentag* in *Wien* Sorge zu tragen. Anschließend an diesen Wasserstraßentag wurde die Einberufung des *Gemeinsamen deutsch-österreichischen Arbeitsausschusses* für eine *Elbe—Oder—Donau-Verbindung*, dem nebst dem österreichischen Arbeitsausschuß der *Elbe—Oder—Donau-Verein* in *Dresden* und der Arbeitsausschuß des *Obergebietes* in *Breslau* angehören, in Aussicht genommen.

Endlich wurde auch der Beschluß gefaßt, eine lebhafteste Propagandatätigkeit durch die Herausgabe von Flugschriften, Abhaltung von Vorträgen und Versammlungen zugunsten der in Rede stehenden Wasserstraßen zu entfalten.

[Die Bilanz der Orientbahnen.] Die Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen (Compagnie d'Exploitation des Chemins de Fer Orientaux) verendet folgende Mitteilung: In der am 25. d. in Wien stattgehabten Sitzung des Verwaltungsrates wurde die Bilanz für das Jahr 1916 vorgelegt, die — nach Rückstellung eines Betrages von 1.000.000 Francs für Abschreibung auf Effekten — nach Auscheidung des Gewinnvortrages von 3.229.665 Francs einen Ueberschuß von 5.282.646 Francs (Vergleichsziffer des Vorjahres 4.615.500 Francs) aufweist. Gleich wie in früheren Jahren sind in diesem Ertragnis die Forderungen nicht mitberücksichtigt, die der Gesellschaft aus dem Titel desinuiiver oder provisorischer Betriebsentziehung zustehen, dagegen erscheinen in den Einnahmen namhaft: Beträge für Militärtransporte, deren Gebühren gestundet sind. Der Verwaltungsrat hat beschlossen, der am 27. Juni 1917 in Konstantinopel stattfindenden Generalversammlung mit Rücksicht auf das vorbestehende außergewöhnliche Verhältnisse zu beantragen, vom Reingewinn, wie in den letzten zwei Jahren eine

Dividende von 5 Prozent (wie im Vorjahre) zu verteilen, von dem nach Bestreitung der statutenmäßigen Lasten verbleibenden Betrag, zugleich des Vortrages vom Vorjahre, also von 5.731.047 Francs, den Betrag von 2.500.000 Francs der außerordentlichen Reserve zuzuwenden und den verbleibenden Rest von 3.231.047 Francs auf neue Rechnung vorzutragen. Es entfallen daher auf eine Aktie 1/10 türkische Pfund. Die Einlösung des Coupons soll den gegenwärtigen Kursverhältnissen entsprechend erfolgen: In Oesterreich-Ungarn mit 34 Kr. 65 H., in Deutschland mit 22 Mark 28 Pfennig, in der Schweiz mit 17 Schweizer Francs 58 Centimes und in der Türkei mit 110 Piastern türkischer Währung. Die Verwaltung hat zur Kenntnis genommen, daß der mit Bulgarien wegen der Entziehung des Betriebsrechtes auf der Linie Svilengrad-Debreagatsch abgeschlossene Entschädigungsvertrag durch die bulgarischen verfassungsmäßigen Instanzen ratifiziert worden ist. Ferner wurde beschlossen, daß sich die Gesellschaft an einem von befreundeter Seite gebildeten Studiendmitat für die Projektierung und Erbauung eines Seehafens in Zenitapu bei Konstantinopel beteilige. Der Vorsitzende Adolf Ritter von S j e n l gedachte in anerkennenden warmen Worten der wertvollen Mitarbeit des zu Beginn dieses Jahres von der Stelle eines Vizepräsidenten und Mitgliedes der Verwaltung zurückgetretenen Geheimen Rates Dr. R. Sieghart. Direktor Dr. Reich wurde zum Vizepräsidenten des Verwaltungsrates gewählt und Direktor Alexander Weiner in den Verwaltungsrat kooptiert.

26. IV. 1917

Rein Eisenbahnverkehrsverlegr.**Neuerliche Warnung an Reisende und
Ausflügler.**

Ungeachtet des wiederholten Hinweises darauf, daß die Eisenbahnen gegenwärtig einen gesteigerten Feiertagsverkehr nicht bewältigen können, sind Anzeichen für einen starken Ausflugsverkehr in den Pfingsttagen vorhanden.

Es wird daher von amtlicher Seite neuerlich mit Nachdruck betont, daß für die Beförderung von Reisenden auf den Eisenbahnen keine Gewähr geboten werden kann, und bei starkem Andrang Fahrkartenschalter und Bahnsteige vorzeitig geschlossen werden müßten.

Rheinhesse und die Donau-Rhein-Verbindung.

1 Mainz, 24. Mai. Der Provinzialtag der Provinz Rheinhesse nahm eine Entschliebung an, in der es heißt: „Der Provinzialtag begrübt das Vorgehen der Kgl. Bayerischen Regierung in Bezug auf die Erbauung einer Schifffahrtsstraße zwischen Rhein und Donau aufs wärmste. Er erblickt in der Schaffung dieser neuen Verkehrsader zwischen dem Westen und Osten Europas ein wichtiges Mittel zur Anbahnung und Aufrechterhaltung enger politischer und wirtschaftlicher Beziehungen zwischen Deutschland und seinen Verbündeten und erwartet von der zu erbauenden Großschifffahrtsstraße eine mächtige Belebung des Binnenschifffahrtsverkehrs und damit des gesamten Handels und der Industrie aller von der neuen Verkehrsstraße berührten Länder, vor allem auch unseres engeren Heimatlandes. Der Provinzialtag spricht die Erwartung aus, daß dem Unternehmen sowohl bei der Reichsregierung wie auch bei der Großh. Hessischen Regierung jede Unterstützung zuteil wird.“

Mittleuropäische Binnenwasserstraßen.

Die Frage des deutsch-österreich-ungarischen Wasserstraßennetzes beginnt allmählich in ein wenig erfreuliches Stadium zu treten. Je mehr der Gedanke, daß die Donau mit den deutschen schiffbaren Flüssen unter allen Umständen zu einem großen mitteleuropäischen Wasserstraßennetz zusammengeschweißt werden muß, Allgemeingut wird, desto mehr machen sich kleinlicher Sinn und kurzfristiger Lokalpatriotismus bemerkbar und heute sind die Dinge so weit gediehen, daß man bereits von einer Zersplitterung der Kräfte reden kann, die

naturgemäß jedes großzügige Handeln entweder hemmt oder vollkommen verhindert. Sichtbar vollzieht sich die Scheidung der Wasserstraßeninteressenten in eine sagen wir westliche und in eine östliche Partei. Die westliche Partei tritt vor allem für eine Verbindung von Rhein und Donau ein, während die östliche Partei ihrerseits wieder nur für die Elbe—Oder—Donau—Verbindung Sinn und Interesse hat. Die beiden Gruppen sind augenscheinlich bestrebt, sich gegenseitig den Rang abzulaufen, d. h. jeder will, daß das von ihr vertretene Projekt zuerst verwirklicht werde.

Das eine muß man nun hiebei der östlichen Interessentengruppe lassen, daß sie ihre Ideen seit kurzem mit einer Geschäftigkeit propagiert, an der die Herren vom bayrischen Kanalverein und im Verkehrsministerium in München noch manches lernen könnten. Mit einer selbstbewußten Sicherheit, die den Anschein erwecken soll, als gäbe es überhaupt keine zweite Alternative, stellt man jetzt diesen Wasserweg von der Donau zur Oder bzw. zur Elbe und Weichsel einfach als die Wasserstraße Mitteleuropas hin und tut dabei die Anhänger einer westöstlichen Verbindung mit der leichtesten Bemerkung ab, es seien „sehr namhafte Beträge und eine lange Bauzeit“ notwendig, um die obere Donau überhaupt als Großschiffahrtsweg auszubauen. Man will die westlich von Wien gelegenen Teile von Niederösterreich, ferner Oberösterreich, Salzburg und ganz Süddeutschland von der „Wasserstraße Mitteleuropas“ kurzerhand ausschalten, ganz zu schweigen vom niederrheinischen Industriegebiet, das allein imstande ist, den Massenverkehr, wie ihn ein wirklicher Großschiffahrtsweg braucht, zu nähren. Man will den ganzen Rheinverkehr unberücksichtigt lassen, obgleich man sich doch sagen sollte, daß die Donau, wenn sie schon einmal mit deutschen Flüssen verbunden werden soll, doch zu allererst mit dem Strome in Zusammenhang gebracht werden muß, der selbst wieder den stärksten Verkehr aufweist und der zu gleicher Zeit alle Vorbedingungen einer Binnenwasserstraße größten Stils in sich vereinigt. Auf dem Rhein verkehren heute Schiffe von durchgehends 1200 bis 1500 Tonnen und der gesamte Schiffsverkehr belief sich vor Ausbruch des Krieges bei diesem Strom allein auf rund 70 Millionen Tonnen. Viel schwächer ist der Verkehr auf der Elbe, die mit ihren 20 Millionen Tonnen weit hinter dem Rhein zurückbleibt und die noch dazu in ihrem Mittellauf mit Rähnen von höchstens 600 Tonnen Tragfähigkeit befahren werden kann. Dabei kommt es in Zeiten niedrigen Wasserstandes oft so weit, daß der gesamte Elbeverkehr einfach stille gelegt werden muß. Noch ungünstiger liegen die Dinge bei der Oder, deren Verkehr sich im Jahre 1913 auf ganze 6 Millionen Tonnen beziffert, d. i. noch nicht der zehnte Teil der Rheinschiffahrt. Freilich, die Wasserstandsverhältnisse liegen dafür auch bei keinem der großen deutschen Flüsse so ungünstig wie gerade bei der Oder, die auf der Strecke Oderberg—Ratibor nur mit Rähnen von unter 170 Tonnen Tragkraft, auf der Strecke Ratibor—Cosel nur mit Schiffen von 170 bis 200 Tonnen, auf dem Abschnitt Cosel—Hohensaaten mit 400-Tonnenschiffen und unterhalb

Hohensaaten erst mit 600-Tonnenschiffen befahren werden kann. Unter solchen Umständen den großen mitteleuropäischen Schiffahrtsweg über Oderberg leiten zu wollen und die Oder-Donauverbindung dann kurzweg als die „Wasserstraße Mitteleuropas“ zu bezeichnen, heißt einfach sich über die von der Natur gegebenen Tatsachen hinwegsetzen.

Keinem objektiv denkenden Menschen wird es deshalb etwa einfallen, die Bedeutung des Donau-Oder-Kanales bestreiten zu wollen. Als der große Transportweg, der das schlesisch-galizische Kohlenbecken mit dem mährischen und niederösterreichischen Industriegebiet, vor allem aber mit der Reichshauptstadt Wien und schließlich auch mit Budapest verbindet, wird er immer eine wichtige Rolle spielen, jedoch zunächst für die unmittelbar anliegenden Provinzen. Es wird ein wichtiger Schiffahrtsweg sein, aber kein Großschiffahrtsweg von internationaler Bedeutung, so wie ihn die Mittelmächte nach dem Kriege brauchen. Schiffe von über 600 Tonnen werden auf dem Donau-Oder-Elbe-Kanal niemals verkehren und selbst wenn man die Profile der kommenden Kanalverbindung einem 1000- oder 1200-Tonnen-Verkehr anpassen würde, so hätte dies keinen Sinn, da ja die nördlichen Anschlußstraßen der Elbe, bzw. Oder unter keinen Umständen den Verkehr mit Schiffen von über 600 Tonnen zulassen. Dementsprechend muß auch die Leistungsfähigkeit des Donau-Oder-Elbe-Weges immer eine begrenzte bleiben, und so weit wir unterrichtet sind, ist für den Kanal von Pardubitz nach Prerau nur ein Jahresverkehr von 3 Millionen Tonnen vorgesehen und auch beim eigentlichen Donau-Oder-Kanal liegt die Höchstgrenze der Leistungsfähigkeit bei 4 Millionen Tonnen im Jahr. Das sind Zahlen, die weit hinter den Ziffern zurückbleiben, die für den Donau-Main-Rhein-Kanal in Aussicht genommen sind. Dort steht dem Verkehr mit 1200-Tonnen-Schiffen nichts im Wege, dort sind auch keine Schiffshebewerke nötig wie beim Oder-Elbe-Kanal, da eine reichliche Wasserzufuhr den durchgehenden Schleusenbetrieb ermöglicht. Die gesamte Anlage von Bamberg, bzw. Achaffenburg nach Stepperger, bzw. Passau, ist für eine jährliche Leistungsfähigkeit von 12 Millionen Tonnen berechnet und bei der Art des Stromgebietes, die der Donau-Main-Kanal verbinden wird, ist bestimmt damit zu rechnen, daß sich auf der modern ausgebauten Fossa Carolina ein Verkehr entwickeln wird, der weit über den Regionalbetrieb einer Donau-Oder-Straße hinausgeht. Dieser Donau-Rhein-Weg führt aus den Agrargebieten des Balkans und der nördlichen Ufer des Schwarzen Meeres in die dichtbevölkerte, industrieüberfüllte niederrheinische Ebene und schließlich auf dem Wege über Rotterdam in die verkehrsreiche Nordsee. Die Voraussetzungen für einen Massenverkehr sind da ohneweiters gegeben, indem an die Stelle des zumeist von englischen Dampfern befahrenen Seeweges Constanza, bzw. Odessa—Rotterdam, der von den Mittelmächten beherrschte Binnenwasserweg Donau—Main—Rhein tritt. Eine derartige Perspektive ist natürlich für eine Wasser-

straße, die auf dem Wege über die Oder in das mare clausum der Ostsee mündet, niemals gegeben.

Dies sollten die nicht übersehen, die in einseitiger Vertretung gewisser Lokalinteressen gerade die fortgeschrittensten und dabei von Deutschen besiedelten Teile Mitteleuropas von ihrer „mitteleuropäischen“ Wasserstraße ausschließen wollen.

29./V. 1917.

106

(Auffig-Teplitzer Eisenbahn.) Aus Teplitz wird uns berichtet: Kürzlich wurde in Teplitz-Schönbau die 59. ordentliche Generalversammlung der Auffig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft abgehalten. Es waren 25 Aktionäre mit 10,745 Aktien,

2002 Genussscheinen und 1162 Stimmen anwesend. Der Vorsitzende Präsident Karl Wolfrum berichtete über die am 12. Februar d. J. erfolgte Ernennung des bisherigen Generaldirektors Ingenieur Bruno Ritter v. Enderes zum k. k. Sektionschef im Eisenbahnministerium und widmete diesem Worte warmer Anerkennung für seine durch einen Zeitraum von mehr als acht Jahren der Gesellschaft geleisteten ausgezeichneten Dienste. Im Anschluß hieran teilte der Vorsitzende mit, daß der Verwaltungsrat am 24. Februar d. J. den ordentlichen Professor an der Technischen Hochschule in Wien Ingenieur Franz Kleinwächter zum Generaldirektor ernannt habe, und stellte diesen der Generalversammlung vor. Der Jahresbericht mit der Betriebsrechnung und der Bilanz für das Jahr 1916 und ebenso der anschließend erstattete Bericht des Revisionsausschusses wurden zur Kenntnis genommen, der Rechnungsabschluß für das Jahr 1916 genehmigt und dem Verwaltungsrat einhellig die Entlastung erteilt. Ebenso wurde der Antrag auf Verwendung des im Jahre 1916 erzielten Reingewinnes von 856,318 K. genehmigt. Die Auszahlung der Dividendencoupons der Aktien erfolgt in diesem Jahre ab 14. Mai mit dem Betrag von 30 K.; auf die Genussscheine entfällt für das Jahr 1916 kein Anteil am Reingewinn. Als Mitglieder des Revisionsausschusses zur Prüfung der gesellschaftlichen Rechnungen für das Jahr 1917 wurden die Herren Alfred Hoffmann (Leipzig), Dr. Oskar Schmidt (Prag), Rudolf Heinzen (Tetschen) und als Erfahrmänner die Herren Rudolf Fehres (Auffig) und Wilhelm Keller (Oberleutensdorf) neuerlich berufen. Nach der Generalversammlung wählte der Verwaltungsrat Herrn Max Feilchenfeld zum Präsidenten, Baron Theodor Liebieg zum Vizepräsidenten. Präsident Wolfrum lehnte wegen Augenleidens eine Wiederwahl ab.

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

(Generalversammlung.)

Im Hause der Kaufmannschaft hat heute vormittags die ordentliche Generalversammlung der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft unter dem Vorsitze des Präsidenten der Administration, Geheimen Rates Dr. Franz R. v. Schönlk, stattgefunden. Es waren 55 Aktionäre erschienen, welche 1110 Aktien mit 262 Stimmen repräsentierten. Als landesfürstlicher Kommissär war Sektionsrat Dr. Karl Latka anwesend. Generalsekretär Dr. Alfred Neumann wurde zum Protokollführer bestellt. Zu Struktoren schlägt der Vorsitzende die Herren Franz Siller, Anton v. Soss und Dr. Max Wilhelm vor.

Der Vorsitzende würdigt zunächst in eingehender Weise die außerordentliche Förderung, welche die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft durch den verewigten Kaiser Franz Joseph I. erfahren hat. Redner hebt hervor, daß der Geburtstag der Gesellschaft nahezu genau mit dem des verewigten Monarchen zusammengefallen sei. Kaiser Franz Joseph habe stets mit dem liebevollsten Interesse die Entwicklung der Gesellschaft verfolgt. Nach einer solennen Trauerkundgebung für Kaiser Franz Joseph I. kam es zu einer Guldigung für Kaiser Karl I. und der Vorsitzende gab der Hoffnung Ausdruck, daß auch Kaiser Karl ein gnädiger Förderer und Schützer der Gesellschaft sein werde.

Präsident Dr. R. v. Schönlk gedachte hierauf der Katastrophe des Personendampfers „Brinyi“ in der Nacht zum 11. April 1917 und gab der tiefen Teilnahme der Gesellschaft gegenüber den Opfern der Katastrophe Ausdruck. Redner legte die Motive klar, welche die Verwaltung dazu bestimmt haben, angesichts der noch im Zuge befindlichen Untersuchung davon abzusehen, auf die gegen die Gesellschaft erhobenen Angriffe und Anschuldigungen derzeit zu reagieren.

Nachdem Herr v. Soss den Bericht der Revisoren erstattet hatte, brachte Generaldirektor Sostat v. Csata die Anträge der Verwaltung über die Verwendung des Reinertragnisses des Jahres 1916 zur Verlesung.

Der Bericht der Revisoren und die Anträge der Administration wurden sodann ohne Debatte einstimmig angenommen.

Die ausscheidenden Administratoren Camille Feldmann, Otto Freiherr v. Czedil, Sektionschef a. D. Adolf Katsler und Dr. Max Freiherr v. Watz wurden wiedergewählt.

Die Generalversammlung wurde sodann geschlossen.

Südbahn.

(Generalversammlung.)

Unter dem Vorzuge des Präsidenten Dr. Freiherrn v. Eger fand heute die ordentliche Generalversammlung der Südbahngesellschaft statt. Als Regierungsvertreter fungierte der landesfürstliche Kommissär Ministerialrat Dr. Müller-Martini. Der Vorsitzende teilte mit, daß im Einvernehmen mit der Regierung von der Publikation der Einberufung der Generalversammlung in London und Paris abgesehen wurde. Depontiert wurden von 415 Aktionären 365.235 Aktien, die 7633 Stimmen vertreten. Anwesend sind bei Beginn der Generalversammlung 113 Aktionäre, die 170.258 Aktien mit 2988 Stimmen vertreten. Zum Schriftführer wurde Notar Dr. Edmund Sundeisinger bestellt, zu Sekretären die Herren Direktor Sigmund Böwly und Direktor Josef Spitalis.

Vorsitzender Präsident Dr. Freiherr v. Eger gedenkt in warmen Worten des verewigten Kaisers Franz Joseph I. und der Thronbesteigung des Kaisers Karl.

Die Debatte.

Von der Verlesung des Geschäftsberichts wird Umgang genommen. In Eröffnung der Debatte führte der Vorsitzende aus, daß der Krieg für die Südbahn keine Konjunktur war und ist. Das ungünstige Resultat des abgelaufenen Jahres finde seine Erklärung darin, daß trotz des gesteigerten Verkehrs die Einnahmen nicht in gleichem Maße gestiegen sind, da der Zivilverkehr stagnierte, der Militärverkehr, der zu niedrigeren Tarifen bewerkstelligt werde, einen kolossalen Aufschwung genommen habe. Andererseits sei es nicht möglich gewesen, zumal angesichts des hohen Verkehrs die Grundsätze der Betriebsökonomie nicht durchgeführt werden konnten, die Ausgaben für Materialien ins Ungemessene gestiegen sind, auch die Personalausgaben gestiegen sind. Der Präsident führt dann aus, wie die Tarifierhöhung durchgeführt wurde und teilt mit, daß die ersten Monate dieses Jahres gleichfalls ungünstig gewesen seien, da die Ausgaben weiter steigen, die Einnahmen stagnieren und weitere Ausgaben für Besserstellung des Personals zu erwarten sind. Gleichwohl wolle Redner die Hoffnung nicht aufgeben, daß die Südbahn, die schon so viele Krisen überstanden habe, auch diese Krise überstehe werde, daß die Südbahn bei Wiederkehr normaler Verhältnisse durch Anwendung aller Kraft des Verwaltungsrates und mit Unterstützung der Regierung einer besseren Zukunft entgegengehen werde.

Aktionär Steiniger bespricht eingehend die Lage der Südbahn.

Aktionär Dr. Siegfried Reich stellt im Namen des Ingenieurs Lauber eine Reihe von Fragen.

Aktionär Ivan v. Hofmannsthal schließt sich namens des österreichischen Aktionärvereins den Ausführungen des Aktionärs Steiniger an.

Erklärungen des Vorsitzenden.

Vorsitzender Dr. Freiherr v. Eger führt in Beantwortung der Anfragen des Dr. Reich u. a. aus:

Auf Grund des § 70 der Eisenbahnbetriebsordnung haben wir bereits in wiederholten an das Kriegsministerium gerichteten Eingaben unsere Entschädigungsansprüche erhoben. Selbstverständlich konnten diese Eingaben nur provisorische Bezifferungen enthalten und sind die vorläufig gestellten Ersatzansprüche unter den notwendigen Vorbehalten erhoben worden. Wir bemerken übrigens, daß wir uns vorbehalten, ganz abgesehen von dem § 70 der E.-B.-O., auch aus anderen gleichfalls mit dem Kriegszustand zusammenhängenden Titeln Entschädigungen zu verlangen. Im Hinblick auf die mit den maßgebenden Stellen im Gegenstand noch zu pflegenden Verhandlungen halten wir es als nicht im Interesse der Gesellschaft gelegen, uns über die ziffermäßige Höhe unserer Ansprüche schon jetzt irgendwie näher zu äußern.

Wir werden beim nächsten geeigneten Anlaß zu erfahren trachten, welchen Standpunkt die maßgebenden Faktoren in der Verstaatlichungsfrage einnehmen. Jedemfalls werden wir bemüht sein, vor Inangriffnahme größerer Investitionen für den Verstaatlichungsfall die Regelung der Frage einer besonderen Vergütung für jene Investitionen zu erwirken, die innerhalb einer der Verstaatlichung so nahe vorgelegenen Zeit durchgeführt werden sollten, daß ihre volle Ausnutzung unserer Gesellschaft nicht mehr möglich wäre. Daß der für Investitionen aufgewendete Betrag dem Anlagekapital zugerechnet wird, erscheint wohl selbstverständlich.

Unsere Vorräte sind der Hauptsache nach bei der Oesterreichischen Kreditanstalt für Handel und Gewerbe, bei der Allgemeinen Oesterreichischen Bodenkreditanstalt, bei der Anglo-Oesterreichischen Bank und bei deutschen Bankinstituten zu den im Kontokorrentverkehr üblichen Zinssätzen angelegt.

Was die neue 4% prozentige Anleihe betrifft, die bekanntlich auf Frank oder Mark zu lauten haben wird, so können wir die Ansicht, daß für ihre Begebung jetzt der günstigste Zeitpunkt wäre, im Hinblick auf die gegenwärtigen Valutaverhältnisse nicht teilen. Wir werden es uns aber an-

gelegen sein lassen, den für die Begebung geeigneten Zeitpunkt rechtzeitig wahrzunehmen. Ein unmittelbares Bedürfnis zur sofortigen Begebung liegt keinesfalls vor, da die aus dem Erlös zu bestreitenden Investitionen jetzt wegen der Schwierigkeiten der Materialbeschaffung und des Arbeitermangels kaum ausgeführt werden können und jedenfalls unverhältnismäßig hoch zu stehen kämen. Die gänzliche oder teilweise Begebung des Investitionsanlehens, ohne daß die Investitionen, für die der Erlös bestimmt ist, in nächster Zeit ausgeführt werden, würde uns mit einem Zinsenerfordernis für den Anleihenbienst belasten, das jedenfalls wesentlich größer wäre als die Zinsen, die wir für eine vorübergehende Veranlagung des Anleihenbienstes im Kontokorrentverkehr erzielen könnten.

Aus dem Titel der Kosten der Sanierungsaktion ist die Jahresrechnung pro 1916 mit einem Betrage von rund 70.000 Kronen belastet. Die Hauptbelastung hat bekanntlich die Jahresrechnung pro 1915 getroffen. Darunter insbesondere die staatlichen Gebühren von rund 2,5 Millionen Kronen.

Wir haben unsere Sorgen und unsere Hoffnungen im Geschäftsbericht mit aller Offenheit zum Ausdruck gebracht und können in Beantwortung der Anfrage nach den Aussichten nur auf unsere dort veröffentlichten Ausführungen hinweisen.

(Schluß im Morgenblatt.)

Zusammenschluß der Eisenbahnervereinigungen.

Zur Erreichung besserer Gehalts- und Lohnverhältnisse.

Vorgestern fand in Wien eine fast von sämtlichen in Wien eine Vertretung besitzenden Eisenbahnerverbänden — es sind dies 24 — beschickte Konferenz im Saale des Deutschösterreichischen Eisenbahnbeamtenvereins statt, in welcher die infolge der Teuerung bisher verfügten und die nach der bekanntgegebenen Absicht der Regierung noch in Aussicht genommenen Maßnahmen bezüglich der wirtschaftlichen Besserstellung der Staatsangestellten beziehungsweise der Eisenbahner einleitend erörtert wurden.

Diese Maßnahmen der Regierung wurden von allen Teilnehmern an der Eisenbahnerkonferenz sowohl den Vertretern der Arbeiter wie der Beamten, Unterbeamten und Diener als gegenüber der herrschenden Teuerung völlig unzulänglich erklärt. Im Sinne einer Reihe von Vorbesprechungen haben sich nun zur Erreichung ihrer wirtschaftlichen Forderungen die Eisenbahnerorganisationen aller Parteirichtungen zusammengeschlossen, und in der Konferenz wurde der allgemeinen Befriedigung über den endlich gelungenen Zusammenschluß der Eisenbahnervereinigungen der verschiedenen Parteien aufs lebhafteste Ausdruck gegeben.

Zwecks einheitlichen Vorgehens wurde einstimmig beschlossen, auf Grund entsprechender Organisation aller Eisenbahnangestelltenverbände der verschiedenen Parteirichtungen die notwendigen wirtschaftlichen Aktionen gemeinsam durchzuführen, um zur endgültigen günstigen Erledigung der den gegenwärtigen Verhältnissen angepaßten gemeinsamen Lohn- und Gehaltsforderungen sowie der sonstigen, der wirtschaftlichen Not Rechnung tragenden Maßnahmen, die im höchsten Interesse der Eisenbahnerschaft gelegen sind, zu gelangen.

¶ (Der Maribaverkehr mit Bulgarien.) Die k. u. k. Central-Transportleitung hat im Interesse der Behebung der Waarenstauung im Eisenbahnverkehr gestattet, daß das mit der Abwicklung des Maribaverkehrs betraute Ungarische Waarenverkehrs-Bureau bis auf Weiteres außer den gewöhnlichen zweiwöchigen Maribazügen wöchentlich noch dreißig Waggonladungen befördere. Das genannte Bureau ist dadurch in der Lage, die angemeldeten und noch anzumeldenden Transporte

nummehr unverzüglich zu übernehmen und weiterzubefördern.

3./VII. 1917.

M3
3

Behörde für das Eisenbahnverkehrswesen.

Aus dem bereits erwähnten Bericht des bürgerchaftlichen Ausschusses, der sich mit der Einziehung einer Behörde für das Eisenbahnverkehrswesen zu befassen hatte, sind folgende Sätze bemerkenswert:

Der Senat hatte im völlig... Gegensatz zu den Beschlüssen der Bürgerchaft, die eine Verkehrsdirektion als 4. Direktion der Baudeputation gefordert hatte, die Bewilligung der Stelle eines juristisch gebildeten Oberregierungsrates beantragt. Der Senat führte für die Berufung eines juristischen, im Eisenbahnverkehrswesen erfahrenen Beamten an: er solle die Senatsmitglieder von laufenden Geschäften entlasten, bei den vielen kommissarischen Verhandlungen mitwirken, sie sachkundig beraten und die Entschlüsse der Kommission vorbereiten. Im Ausschuss wurde demgegenüber hervorgehoben, es sei schlechterdings nicht einzusehen, weshalb diese Aufgabe nicht von einem im Eisenbahnverkehrswesen erfahrenen, technisch vorgebildeten Beamten in mindestens gleich guter Weise erfüllt werden könne. Es gebe heutzutage keinen für eine solche Stellung in Frage kommenden Verkehrstechniker, der nicht gerade diese Fragen als in sein Fach schlagend beherrsche. Ein solcher Beamter habe aber den weiteren Vorzug, daß er auch die übrigen für die Ausgestaltung des Verkehrswesens Hamburgs überaus bedeutungsvollen Fragen beherrsche. Gerade für die Lösung dieser Fragen hat die Bürgerchaft die Schaffung der von ihr beantragten Beamtenstelle gefordert; so würden mit dem Antrage des Senats die zur Erledigung vorliegenden Fragen nicht gelöst, es sei vielmehr zu erwarten, daß der Senat, wenn er den von ihm gewünschten juristischen Oberregierungsrat bewilligt erhalten habe, die Verkehrsfragen auch weiterhin in einer Weise behandeln lassen werde, die nach einmütiger Auffassung der Bürgerchaft nicht genüge.

Der Ausschuss hat demnach einstimmig beschlossen, der Bürgerchaft die Ablehnung des Senatsantrages Nr. 15 vom 26. Januar 1917 zu empfehlen.

Die Bürgerchaft ist aber mit dem Senat darin einig, daß es dringend erforderlich ist, die Behandlung unserer Verkehrsfragen anders zu regeln, als wie es heute geschieht. Gleichfalls nach einmütiger Auffassung des Ausschusses ist daher der Fall des Artikels 70 der Verfassung gegeben.

Nach der oben geschilderten Sachlage wird sich bei der Verhandlung der wiederholten Anträge des Senats zwischen ihm und der Bürgerchaft eine beharrliche Meinungsverschiedenheit ergeben, falls die Bürgerchaft dem Ausschussantrage folgt. Aus diesem Grunde hält der Ausschuss es für geboten, die Niederlegung einer Deputation aus fünf Mitgliedern des Senats und zehn Mitgliedern der Bürgerchaft zu beantragen, die über Vermittlungsvorschläge zu beraten und darüber zu berichten haben wird.

Deutschland.

Der Großschiffahrtsweg Rhein—Main—Donau.

Düsseldorf, 2. Juni. (Telegr.) Auf Anregung der Oberbürgermeister von Düsseldorf und Köln und der Handelskammer zu Düsseldorf tagte heute hier eine zahlreich besuchte Versammlung der Städte und wirtschaftlichen Körperschaften des Niederrheins. Der bayrische Landtagsabgeordnete Geh. Hofrat Held aus Regensburg setzte in einem aufklärenden Vortrag über den Großschiffahrtsweg Rhein—Main—Donau in weit ausgreifenden Ausführungen die Grundzüge des bayrischen Kanalplanes auseinander, wobei er auch lehrreiche Mitteilungen über die Vernachlässigung und Benachteiligung der deutschen Donaufahrt im Kriege machte. Dem Vortrag folgte eine lebhaft ausgeführte Aussprache. Wie man uns schreibt, betonte hierbei Dr. Brandt, Düsseldorf, daß es angesichts des Interesses des Niederrheins auch an andern Binnenschiffahrtsplänen ein außergewöhnlicher Sympathiebeweis sei, daß sich jetzt schon niederländische Städte und Wirtschaftskörperschaften bereit erklärt hätten, den bayrischen Plan schon aus den von Geheimrat Held betonten mitteleuropäischen, strategischen und politischen Gesichtspunkten, aber auch aus einem starken sachlichen, wirtschaftlichen Interesse des Niederrheins zu unterstützen. Eine genauere wirtschaftliche und technische Prüfung des Plans sei notwendig, und Dr. Brandt empfahl der genaueren Prüfung einige Zweifel, die sich vor allem über den Wert des Kanals für den Durchgangsverkehr ergeben würden, wenn man bedenke, daß der Mittelkanal ausgebaut und der Elbe—Donau-Kanal entstanden sei. Dr. Beumer, Düsseldorf, bemerkte, Bayern wünsche einen so großen Plan mit einem großen Reichszuschuß durchzuführen. Derartige Mittel seien wohl nur aufzubringen, wenn ein guter Friede mit entsprechenden Entschädigungen Deutschland die Möglichkeit solcher Aufwendungen gebe. Daher sei es um so erstaunlicher, als ausgerechnet die bayrische Staatszeitung kürzlich einen Aufsehen erregenden Aufsatz gegen einen solchen Frieden gebracht habe. Im übrigen betonte Dr. Beumer das größte Interesse der Industrie an der Angelegenheit. Die Industrie sei bereit, nach ihren Mitteln die Planungsarbeiten zu fördern. Oberbürgermeister Dr. Kucher, Mannheim, empfiehlt eine nicht zu große Festlegung auf die vorliegenden Pläne. Er hoffe, daß es möglich sein werde, die Berechtigung einer Linie Nürnberg—Mannheim für den Kanal demnächst nachweisen zu können, die vielleicht einen Ausgleich der noch bestehenden süddeutschen Gegensätze bringen könnte. Auf Anfrage von Dr. Schmitz, Duisburg, erklärte Oberbürgermeister Dr. Voigt, Frankfurt a. M., die Versammlung über die geschäftliche Organisation des Kanalbaues auf. Er soll bewerkstelligt werden durch eine aus dem Reich, Bayern und andern Interessenten, wie Industrie usw., gebildete Gesellschaft. Ein rhein-mainischer Ausschuß soll die Interessen dieser Privatgruppe wahren, kann das allerdings nur, wenn später von seinen Trägern ein entsprechender Anteil nicht nur an den Kosten der Vorarbeiten, sondern am Baulapital selbst übernommen wird. Der Arbeitsausschuß, dem die weitere Bearbeitung der Angelegenheit anvertraut wird, ist in Frankfurt a. M. in einer früheren Sitzung bereits gewählt worden. Dieser Arbeitsausschuß wird bestätigt. Er besteht aus Stadt- und Handelskammervertretern und aus Vertretern rheinischer und westfälischer Schiffahrts- und Industrievereine. Er erhält das Recht der Auswahl. Am Ende der Tagung wurde folgender Beschluß angenommen: Die heutige Versammlung in Düsseldorf erkennt die große Bedeutung, welche der zu schaffende Großschiffahrtsweg Rhein—Main—Donau innerhalb der dringenden Aufgabe, das deutsche Wasserstraßennetz ausreichend auszubauen, sowohl vom allgemeinen vaterländischen als vom besondern wirtschaftlichen Standpunkt des Niederrheins hat, an und hält es für notwendig, einen endgültigen Plan für diese Wasserstraße technisch und wirtschaftlich auszuarbeiten, auch die für die Planung erforderlichen Kosten aufzubringen. Die Versammlung erklärt es für erwünscht, den Interessenten am Niederrhein eine der Höhe der von ihnen aufzubringenden Kosten entsprechende angemessene Beteiligung bei der nähern Gestaltung des Plans einzuräumen, und beauftragt den gebildeten Arbeitsausschuß, hierüber die nähern Vereinbarungen herbeizuführen.

3. IV. 1917

MS

[Die Bilanz des Lloyd.] In der Verwaltungsratsitzung des Oesterreichischen Lloyd in Wien vom 31. Mai legte Generaldirektor Hofrat Frankfurter die Bilanz für das Betriebsjahr 1916 vor. Sie schließt ab mit einem Betriebsüberschuß von 4,126.212 K., wogegen zu decken sind: Anlehenszinsen 1,148.587 K., Abschreibungen laut Statuten 3,865.930 K., Dotierung des Affekuranzfonds und Prämienzahlungen 1,242.436 K., endlich Dotierung des Pensionsfonds und Altersversicherung der Schiffsmannschaften 892.642 Kronen. Es ergibt sich ein Verlust von 3,023.386 K., zu dessen Deckung der Reservefonds und Kapitalreservefonds von 215.262 K. herangezogen wird, während der noch verbleibende Fehlbetrag von 2,808.123 K. zusammen mit dem Verlust vom Jahre 1915 von 1,757.605 K. auf neue Rechnung vortragen wird. Der Affekuranzfonds wird mit 640.088 K. dotiert und erreicht damit die Höhe von 12,691.353 K. Im Jahre 1915 hatte der Lloyd nur einen Betriebsüberschuß von 386.565 K. Diesmal stellt sich der Betriebsüberschuß auf 4,126.212 K. Das Ergebnis ist also um 3,3 Millionen Kronen günstiger. Die Ursache liegt darin, daß im Jahre 1915 der Verkehr gänzlich gelähmt war, im Jahre 1916 aber der Lloyd eine Anzahl von Schiffen für den Küstendienst vergeben konnte. Demgemäß sind auch die Abschreibungen, welche im vorigen Jahre 229 Millionen Kronen betragen hatten, um 15 Millionen Kronen höher, zumal auch eine durch die vollzogenen Neubauten erhöhte Flotte zu amortisieren ist. Auch der Affekuranzfonds wird aus gleichen Gründen mit einem um 340.000 K. höheren Betrage als im vorigen Jahre dotiert. Die Bilanz schließt mit einem Verlust von 3 Millionen Kronen und im ganzen werden auf die Rechnung des heurigen Jahres als Gesamtverlust 4,5 Millionen Kronen vortragen. Der Lloyd hat im Jahre 1916 die staatliche Minimalsubvention von 4,7 Millionen Kronen bezogen. Für die Abschreibungen war der im vorigen Jahre vereinbarte ermäßigte Schlüssel maßgebend.

5./VI. 1912.

5
M6

* Groß-Berliner Verkehrs- und Bebauungsfragen beschäftigten den Verbandsauschuß Groß-Berlin in seiner gestrigen Sitzung. Mehrere wichtige Fragen, wie der Generalbebauungsplan für Friedrichshagen, und verschiedene Verkehrsfragen konnten gestern noch nicht zu Ende geführt werden. Auch die Stellung des Verbandsauschusses zu dem Gesamtbebauungsplan für das Gelände von Zehlendorf-Süd wurde vertagt, bis die grundlegende Verkehrsfrage für diesen Teil Groß-Berlins geklärt ist. Zehlendorf plant, später eine Schnellbahn vom Bahnhof Lichterfelde-West bis nach Zehlendorf-Süd durchzuführen. Bis zur Lösung dieser Vorfrage soll über den Bebauungsplan für Zehlendorf-Süd noch nicht entschieden werden. Dagegen stimmte der Verbandsauschuß dem Gesamtbebauungsplan für das Nordostgelände von Zehlendorf und mehreren kleinen Teilbebauungsplänen für die Grinthalter Straße in Berlin, Tegel und Neubabelsberg zu. Dem Vertrag über die Verlängerung einer in der Dorfstraße in Berlin-Mariendorf endigenden Straßenbahnlinie durch die Großbeerenstraße stimmte der Verbandsauschuß zu. Durch diesen Zustimmungsvertrag wird gleichzeitig die Möglichkeit gesichert, die in Frage kommende Linie später, wenn die Staatsbahn hochgelegt ist, bis zur Dorfstraße in Marienfelde zu verlängern und diesem Ort den ersten Straßenbahnanschluß an Groß-Berlin zu geben. Die Große Berliner Straßenbahn erhält von den beiden beteiligten Gemeinden einen einmaligen Betriebskostenzuschuß von 225 000 M. Die Gleise werden nach den Vorschlägen des Verbandes Groß-Berlin auf besonderem Bahnkörper, und zwar beiderseits des Fahrdammes, verlegt, weil die Straße schon in dieser Form hergestellt ist. Diese nicht immer ganz zweckmäßige Anordnung der Gleise ist hier unbedenklich, weil eine starke Bebauung der Großbeerenstraße mit mehrstöckigen Mietshäusern nicht zu erwarten ist. Ferner wurde der Groß-Berliner Straßenbahn die vorübergehende Zustimmung des Verbandes zum Güterverkehr auf der Straßenbahn erteilt. Hervorzuheben ist ferner der Beschluß, von dem vertraglich vorgesehenen Erwerbsrecht auf die Berliner Elektrische Straßenbahn (Siemensbahn) im

Jahre 1920 keinen Gebrauch zu machen, weil der im Vertrag festgelegte Kaufpreis mit der jetzigen Rente des Unternehmens nicht in Einklang steht.

6. VII. 1917

107

Hofrat Univ.-Prof. Dr. v. Philippovich über den Donau—Oder-Kanal.

Die letzte Ausgabe der „Wirtschaftszeitung der Zentralmächte“ enthält noch einen Artikel des Hofrates Universitätsprofessor Dr. v. Philippovich, der heute zu Grabe getragen wird. Hofrat v. Philippovich nimmt dort zur Frage des Donau—Oder-Kanals, und zwar in ablehnendem Sinne Stellung. Er schreibt:

Die Frage, die in Breslau vom Deutsch-österreichisch-ungarischen Wirtschaftsverband gemeinsam mit dem Arbeitsausschuß im Obergebiet des Donau—Oder-Ebenervereins verhandelt wurde, hat schon 1912 in Oesterreich eine Rolle gespielt. Die Vertreter dieses Baues eines Donau—Oder-Kanals mußten zugeben, daß der Bau dieses Kanals mindestens 260 Millionen Kronen kostet. Das ist beim heutigen Zinsfuß etwa 15 Millionen Kronen jährlich. Die Nordbahn erhält als Ablösungspreis für die Hauptbahn mit den Flügel- und Nebenbahnen nach einem Betrag des Staates mit der Verwaltung der Nordbahn bis zum Ablauf der Konzeption Ende 1940 30,537.000 Kronen. Das heißt, daß der Verkehr auf dem Kanal mehr als die Hälfte der Rente kostet, welche die doppelgleisige Nordbahngesellschaft im Abtretungsvertrag erhielt, der 1904 geschlossen wurde. Sie erhält etwa als Amortisation ihres Kapitals im Durchschnitt jährlich für eine beschränkte Zeit das Doppelte dessen, was man als Verzinsung des Kapitals für den Donau—Oder-Kanal berechnen müßte. Dabei berechnen die Freunde des Donau—Oder-Kanals nicht folgendes: Wir haben es nicht, wie bei der Donau allein bloß mit einem Flußlauf zu tun, sondern mit mehreren. Diese sind aber nicht in der Ebene verbunden, sondern durch Berge getrennt. Techniker haben daher schon eigene Konstruktionen erfunden, wie das leere oder mit Kohle beladene Fahrboot über die Höhen gehoben wird. Von den Kosten der Boote, von den Traktionskosten, von den Einlade- und Umladefkosten von der Grube in den Eisenbahnwagen, an der Oder in das Boot, in Floridsdorf auf Wagen zur Sammelstelle ganz abgesehen. Denn nach der Stadt Wien kann die Kanalfahrt die Kohle nicht führen. Es müßten denn außerhalb der Stadt teure Lagerplätze gekauft werden. Bei dem heutigen Zinsfuß, der noch jahrelang dauern wird, weil uns die allgemeinen Kriegsschulden, die Wiederherstellung vieler Unternehmungen, Fabriken und auch Handelsgeschäfte ein Vorkapital kosten werden, werden die Aktien nicht als pari, sondern nur um mehrere Prozent geringer absetzbar sein. Das aufzunehmende Baukapital muß daher höher gerechnet werden, als die von den Freunden des Kanals angenommenen 260 Millionen Kronen. Nicht allein ich habe seinerzeit gegen den Donau—Oder-Kanal polemisiert. Sogar der damalige Sektionschef Engel hatte mir zu meinem Artikel gegen ihn gratuliert. Wichtiger ist, daß Fachleute, wie Professor Birk, Oberbaurat Günther, die Professoren Sag und Sieger schon damals in Broschüren und Artikeln in Fachzeitschriften gegen den Kanal polemisierten, weil sie keine Möglichkeit eines geordneten Handelsverkehrs sehen. Die Oder war damals bis Kosel nicht kanalisiert und ist kein leistungsfähiger Fluß.

Oesterreichischer Lloyd.

Wie vor einigen Tagen mitgeteilt wurde, ergibt die Bilanz des Oesterreichischen Lloyd für das Betriebsjahr 1916 einen Betriebsüberschuss von 4,126.212 Kronen, wogegen zu decken sind: Anlehenszinsen 1,148.587 Kronen; Abschreibungen laut Statuten 3,865.930 Kronen; Dotierung des Affekurationsfonds und Prämienzahlungen 1,242.436 Kronen, endlich Dotierung des Pensionsfonds und Altersversicherung der Schiffsmannschaften 892.642 Kronen. Es ergibt sich ein Verlust von 3,023.386 Kronen, zu dessen Deckung der Reservefonds und Kapitalreservefonds von 215.262 Kronen herangezogen wird, während der noch verbleibende Fehlbetrag von 2,808.123 Kronen, zusammen mit dem Verlust vom Jahre 1915 von 1,757.605 Kronen auf neue Rechnung vorgetragen wird. — Der Affekurationsfonds wird mit 640.088 Kronen dotiert und erreicht damit die Höhe von 12,691.353 Kronen.

Heute werden die Ziffern des Gewinn- und Verlustkontos publiziert. Dasselbe zeigt folgende Ziffern:

Das **Gewinn- und Verlust-Konto** zeigt folgende Ziffern: **S o l l**: Zinsen der Prioritäts-Anlehen in Gold und Eisen und Bankprovisionen 1,148.587 (1,194.806) Kronen, Abschreibungen 3,865.090 (2,293.651) Kronen, Dotierung und Affekurationsfonds 640.088 (665.396) Kronen, Affekuration der Dampfer 1,242.436 (226.858) Kronen, Beitrag zum Pensionsfonds der Beamten 800.000 (gleich) Kronen, Beitrag für Pensionsversicherung und Altersversorgung der Schiffsmannschaft 92.042 (106.145) Kronen, zusammen 7,149.598 Kronen. — **H a b e n**: Betriebsüberschuss 2,834.110 (98.673) Kronen, Zinsen u. 61.757 (—) Kronen, Reineinkommen des Palastes 67.724 (96.291) Kronen, Beteiligung an anderen Gesellschaften 102.620 (196.001) Kronen, **Verlust 1915** 3,023.386 Kronen.

8. VII. 1917

119

1800 Prozent Dividende!!

Die schwedischen, dänischen und norwegischen Schiffsreedereien haben im abgelaufenen Geschäftsjahr 1916, wie die Abschlüsse ergeben, meistens wieder Riesengewinne gehabt und zum Teil bei hohen Abschreibungen bis 300 Prozent Dividende gewährt. Alle Jahresgewinne aber werden übertrumpft von der Dividendenhöhe der Kloster-Reederei in Stavanger in Norwegen, die 1800 Prozent Dividende ausbezahlt hat. Ein Teil des enormen Gewinnes stammt aus der Vermittlung von Schiffsbanten für amerikanische Rechnung.

Einschränkung der Schnellzugsbenützung an den Staatsbahnen.

Als eine der Mitursachen für die Ueberfüllung der Schnellzüge wurde deren Benützung durch Reisende des Nahverkehrs festgestellt, wiewohl zu dessen Abwicklung die Personenzüge bestimmt sind. Um nun die Beförderung der Fernreisenden unter den gegenwärtigen außerordentlichen Verhältnissen möglichst zu sichern, hat die Staatseisenbahnverwaltung verfügt, daß bis auf weiteres Privatpersonen bei Fahrten von Wien Westbahnhof, Wien Franz Josefbahnhof, Wien Nordwestbahnhof und Wien Nordbahnhof die Schnellzüge in allen drei Wagenklassen nur dann benützen dürfen, wenn sie mit dem Schnellzuge eine Strecke von mehr als 100 Kilometer zurücklegen. Einzelne bereits bestehende weitergehende Einschränkungen in der Schnellzugsbenützung bleiben auch fernerhin unverändert in Kraft. Ausgenommen von der erwähnten Beschränkung ist die Benützung des an Sonn- und Feiertagen von Wien Franz Josefbahnhof um 7 Uhr 28 Minuten früh nach Krems abgehenden Schnellzuges Nr. 303, der nach allen Haltestationen über Heiligenstadt hinaus benützt werden kann. Die Staatsbahndirektionen wurden angewiesen, nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse die Benützung der Schnellzüge für den Nahverkehr in gleicher Weise, wie dies hinsichtlich des Verkehrs ab Wien geschehen ist, auch bei Fahrten von anderen größeren Städten oder bedeutenden Verkehrszentren erforderlichenfalls zeitweise einzuschränken.

(Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft.) Der Geschäftsbericht des Unternehmens für das Betriebsjahr 1916 führt unter anderem folgendes aus: Die durch die lange Dauer des Krieges bedingte Gestaltung der allgemeinen wirtschaftlichen Lage, namentlich auch die wegen der zahlreichen Ein- und Durchfuhrverbote hervorgerufene Einschränkung des Güterausstausches zwischen Deutschland, Oesterreich, Ungarn und den Balkanstaaten untereinander, haben den Schiffsverkehr naturgemäß erheblich beeinflusst. Insbesondere konnte sich angesichts dieser Verhältnisse und weiter infolge des Umstandes, daß die österreichisch-ungarische Seeresverwaltung (Zentraltransportleitung) sämtliche Dampfer der Gesellschaft und die überwiegende Mehrzahl der Schleppfähne behufs Wiedlung der Donautransporte für die verbündeten Armeen und der militärisch organisierten Getreide- und Rohstoffverschiffungen aus Rumänien und Bulgarien in Miete genommen hatte, der Zivilgüterverkehr bloß in sehr beschränktem Umfang entwickeln. Von den zu Beginn des Krieges mit Rumänien auf der unteren Donau befindlich gewesenen Schleppfähnen sind teils durch eigene, teils durch fremde Truppen zwei versenkt, einer erheblich beschädigt worden. Es besteht jedoch begründete Hoffnung, daß die gesunkenen Fahrzeuge gehoben und dem Betrieb wieder übergeben werden können. Das Schicksal von weiteren sechs Schleppern ist derzeit noch unbekannt. In Anbetracht der nach Kriegsende für eine Reihe von Jahren mit Bestimmtheit zu gewärtigenden erheblichen Steigerung des Donauverkehrs wurden 2 Remorqueure und 18 Schleppfähne in Bau gegeben, deren Fertigstellung im Laufe des Jahres 1917 erfolgen wird. Die gesellschaftlichen Einnahmen erreichten 4.267.749 Mark. Nach Abzug der allgemeinen sowie der Betriebskosten, Zinsen und Abschreibungen im Gesamtbetrage von 3.894.866 Mark verbleibt ein Reingewinn von 372.883 Mark. Der Generalversammlung wird die Verteilung einer Dividende von 10 Prozent = 100 Mark (gegen 3 Prozent i. V.) vorge schlagen.

Güterbeförderung zu Wasser.

Frachtdampfer auf Elbe, Oder und den märkischen Gewässern.

Vom 1. Juli d. Js. ab soll ein Teil des Güterverkehrs zwischen Orten an der Elbe, Oder und den märkischen Wasserstraßen zur Beförderung auf der Eisenbahn nicht mehr angenommen werden. Der Verkehr wird vielmehr durch einen, von der Schiffsahrtsabteilung beim Vetter des Feldbahnwesens auf der Elbe, Oder und den märkischen Wasserstraßen eingerichteten Güterdampferdienst bedient werden. Von der Eisenbahnsperre ausgenommen sind u. a. Frachtstückgüter im Einzelgewicht über 1500 Kilogramm, Wagenladungen in loser Schüttung, feuergefährliche, entzündbare und ätzende Güter, Wagenladungen, die von Anschlussinhabern oder an Anschlussinhabern angeliefert werden und als solche in den Frachtbriefen besonders kenntlich gemacht sind, ferner leicht verderbliche Lebensmittel, Möbel und Umzugsgüter.

Zwischen größeren Hafenorten werden regelmäßig an bestimmten Wochentagen nach größeren Plätzen Dampfer fahren, die den Verkehr der an dieser Strecke liegenden Orte abfertigen. So sind besondere Dampferfahrten für Hin- und Rückfahrten eingerichtet: von Altona-Hamburg nach Torgau, Halle, Magdeburg, Berlin, Stettin, Breslau, von Stettin nach Breslau, von Magdeburg nach Breslau, Berlin und Stettin, von Berlin nach Stettin. Die Frachten sind für Güter der Stückgutklassen, der allgemeinen Wagenladungsklassen und der Spezialtarif I und II niedriger oder gleich den Bahnfrachten und nur in einzelnen Verbindungen für Güter des Sondertarifs III höher als im Eisenbahnverkehr.

Vorschläge für den Groß-Berliner Verkehr.

Die gesundheitliche und wirtschaftliche Erneuerung unseres Volkslebens nach dem Kriege erfordert vor allem die Schaffung gesunder Wohnungen in weiträumig bebauten Außenbezirken. Wenn auch der Bodenpreis hier niedrigere Mietpreise als in der Innenstadt ermöglicht, so sind doch die Kosten der täglichen Fahrt zwischen der Wohnung und der in der Geschäftsstadt gelegenen Arbeitsstätte zum Mietpreise der Wohnung hinzuzurechnen. Die in Aussicht stehende Verteuerung des gesamten Eisenbahnverkehrs und damit auch des Vorortverkehrs durch Steuern und Tarifserhöhungen bedeutet somit eine schwere Gefahr für die gesunde Entwicklung unseres Siedlungswesens.

Da die Steuerfäße in Prozenten des Fahrkartenpreises bereits festgelegt sind, so kann ihre verderbliche Wirkung nur durch eine zweckmäßige Gestaltung der Tarife selber abgeschwächt werden. Vorschläge, die dazu dienen sollen, zu verhindern, daß der gesunde Zug in die Vororte nicht gewaltsam unterbunden wird, macht der verkehrstechnische Oberbeamte des Verbandes Groß-Berlin, Prof. Dr. Erich Giese, in Heft 24 der „Bauwelt“. Professor Giese kommt zu dem Schluß, daß zur Förderung der Groß-Berliner Verkehrs- und Siedlungsentwicklung für die Straßenbahnen, die Stadt- und Ringbahnen nur ein Einheitsstarif, aber für die Vorortbahnen abfallende Tarife in Frage kommen können. Ein gesunder Tarifaufbau innerhalb des Groß-Berliner Siedlungsgebietes für einfache Fahrarten im Vorortverkehr ist nur nach der Richtung zu erzielen, daß mit wachsender Entfernung — etwa von 5 Kilometer ab — ein Abfallen des durchschnittlichen Kilometerpreises in ähnlicher Weise eintritt, wie dies z. B. bei dem Tarif der Berliner Stadtschnellbahnen der Fall ist. Dabei müßte, um Härten zu vermeiden, die jetzt vorhandene allzu sprunghafte Staffelung der Preise von 10 auf 20 und 30 Pf. allmählicher um jedesmal 5 Pf. erfolgen. Für den Stadt- und Ringbahnverkehr kommt Professor Giese zu dem Ergebnis, daß ein Einheitspreis von 15 Pf. für die 3. und 20 bis 25 Pf. für die 2. Wagenklasse angesichts der unausbleiblichen Tarifserhöhung für zulässig gehalten werden könnte.

§ (Erhöhung der Schwellenpreise.) Die Direktion der k. ungarischen Staatsbahnen hat jenen Schwellenlieferanten, die auf Grund von vor dem Kriege und im Laufe des Krieges zustandekommenen Verträge Schwellen liefern, neue, erhöhte Lieferpreise konzediert. Diese sind: Goliath Eichen K. 7.40, Buchen K. 5.70, Normal: Eichen K. 6.60, Buchen K. 5, Vizinal: Eichen K. 5, Buchen K. 4 per Stück. Extrahölzer K. 150 per Kubikmeter. Außerdem gewährt die k. ung. Staatsbahn jenen Lieferanten, mit welchen sie diesbezügliche mündliche Vereinbarungen getroffen hat, Prämien, deren Betrag je

nach Maßgabe des abgelieferten Quantums bei Eischwellen 270 Cm. von S. 45—260, 250 Cm. S. 40—240, 220 Cm. S. 40—200, bei Buchenschwellen S. 30—180, S. 25—150, resp. S. 25—130 per Stück beträgt.

17. IV. 1917

125

(Eine 200prozentige Erhöhung der russischen Frachttarife.) Aus Petersburg wird telegraphiert: Auf den Eisenbahnen ist der Personentarif um 50 Prozent, der Warentarif um 200 Prozent erhöht worden. Die Besteuerung des gesamten Eisenbahnverkehrs in dem Ausmaße, wie dies seitens der russischen Regierung geschieht, ist ein neuer Beleg für die Finanznot Rußlands, die erst jüngst vom russischen Finanzminister in offener Weise besprochen wurde.

Der Wasserstraßentag.

Linz, 18. Juni.

Heute vormittag fand in Linz in Angelegenheit des Ausbaues der österreichischen Donau als Großschiffahrtsstraße eine Beratung statt. Unter den zahlreich erschienenen Teilnehmern sind zu nennen: der Statthalter von Oberösterreich Graf v. Meran, Landeshauptmann Prälat Hauser, dessen Stellvertreter Dr. Jäger, weiters aus Bayern Geheimer Rat v. Grafmann und Oberregierungsrat Dasch vom bayrischen Verkehrsministerium, Dompropst v. Bichler (Passau), Geheimer Hofrat von Held (Regensburg), der Präsident der Münchener Handelskammer Geheimer Kommerzienrat Pschorr, Oberbürgermeister Dr. Gessler (Nürnberg), Magistratsrat Dr. Steinhauser (München), Rechtsrat Weinmann (Augsburg), Kommerzienrat Rind in Vertretung der bayrischen Handelskammer, ferner als Vertreter der Gemeinde Wien Oberkurator v. Steiner, Regierungsrat Schmid, Stadtbaudirektor Goldemund und Magistratsrat Dr. Müller, als Vertreter der Donauregulierungskommission Sektionschef Lauda, die Ministerialräte Fischer, Reich und Pöhl und Regierungsrat Ebner, in Vertretung der Verwaltungskommission in Böhmen Statthaltereirat Dudel, Handelskammerpräsident Viehl von Salzburg, Bürgermeister Dr. Dinghofer (Linz), Abgeordneter Dr. Beurle, der Präsident der Linzer Handelskammer Hofmann und der Staatsbahndirektor in Linz Hofrat Dr. Scheffel.

Großschiffahrtsweg Rhein—Main—Donau.

Bei der Tagung, die im Sitzungssaale der Linzer Handelskammer abgehalten wurde, erstattete Kammersekretär Dr. B a n s k y aus Linz ein Referat über die Ausgestaltung der oberen österreichischen Donau als Großschiffahrtsweg. Im Sinne seiner Ausführungen wurde beschlossen, an die Gründung eines österreichischen Zweckverbandes für die Herstellung eines Großschiffahrtsweges Rhein—Main—Donau unter dem Präsidium der Linzer Handelskammer zu schreiten und hiefür einen Bollzugsausschuß zu bestellen, in welchem sämtliche Interessenten Sitz und Stimme erhalten. Weiters wurde die Gründung einer bayrisch-österreichischen Arbeitsgemeinschaft beschlossen. Die Leitung der Arbeitsgemeinschaft wird im ersten Jahre der Präsident des bayrischen Handelskammertages, im zweiten Jahre der Präsident des österreichischen Zweckverbandes haben.

Der Donau-Ober-Kanal.

Da in dem Referate des Berichterstatters auf die Notwendigkeit hingewiesen wurde, vorerst die Donau entsprechend auszugestalten und alle Sonderwünsche, darunter auch den Donau-Ober-Kanal zurückzustellen, welcher Ansicht sich auch der geheime Hofrat v. Held anschloß, der für die Schaffung eines einheitlichen Schiffahrtsnetzes eintrat und die politische, wirtschaftliche und strategische Wichtigkeit der Donau als Binnenschiffahrtsstraße betonte, wiesen die Gemeinderäte Oberkurator v. Steiner und Regierungsrat Schmid demgegenüber auf die großen Vorarbeiten hin, welche bereits für die Regulierung der Donau in Niederösterreich gemacht wurden, die ja auch im oberösterreichischen Teile noch ergänzt werden sollen, was die Gemeinde Wien jederzeit auf das kräftigste unterstützen werde. Es dürfte aber den Wiener Vertretern nicht verübelt werden, daß sie sich auch für die Herstellung des Donau—Ober-Kanales mit allen Kräften einsetzen werden, da dieser eine Lebensfrage für Wien bedeute.

Bgm. Dr. Weiskirchner in Linz.

An die Tagung schloß sich mittags eine gemeinsame Zusammenkunft in den Räumlichkeiten des kaufmännischen Vereinshauses, an welcher über Einladung des Bürgermeisters Dr. Dinghofer auch die mittlerweile aus Wien eingetroffenen Gemeindefunktionäre Bgm. Dr. Weiskirchner, B. H. Hof, G. R. Dr. v. Dorn, G. R. Emmerling, G. R. Partil und Magistratssekretär Jiresch, welche zur Begrüßung der reichsdeutschen Gäste nach Linz gereist waren, teilnahmen. Bgm. Dr. Dinghofer hatte die Herren im Linzer Bahnhofe begrüßt.

Am Abend waren die Teilnehmer der Linzer Donautagung Gäste des Verwaltungsrates der Tramway und Elektrischen Gesellschaft Linz-Urlfahr im Bergbahnhote am Pöfklingsberg.

Bayrische Donauschiffahrt.

Wie eine aus München kommende Nachricht besagt, wird der Bayrische Lloyd, G. m. b. H. in Regensburg, für das Jahr erstmalig eine Dividende von 7 1/2 % verteilen. Zu gleicher Zeit wurde in der Generalversammlung beschlossen, das Unternehmen in eine Aktiengesellschaft umzuwandeln, und zwar unter Erhöhung des ursprünglichen Stammkapitals von 4 Millionen auf 16 Mill. Mark. Davon werden 8 Mill. Mark voll und 8 Millionen mit 25 % eingezahlt. Von den vollbezahlten Aktien erhält die G. m. b. H. einen Betrag von 4 Millionen Mark für Einbringung des Unternehmens mit allen Aktiven und Passiven, das Reich für Einbringung der Donauflotte der Zentraleinkaufsgesellschaft 2,250.000 Mark. Das vorstehende Wertverhältnis der beiden Unternehmungen wurde durch Abschätzung von Sachverständigen ermittelt. Das neue Kapital wurde von einem unter Führung der Deutschen Bank stehenden Konsortium übernommen, welches darauf den bisherigen Gesellschaftern der G. m. b. H. einschließlich der bayrischen Staatsregierung und der Reichsregierung nach Maßgabe der Beteiligung an den durch die Einbringung gedeckten 6,250.000 Mk. ein Bezugsrecht zum Preise von 137 1/2 % für die vollbezahlten und 110 % für die mit 25 % einbezahlten Aktien einräumt. Dieser Preis deckt sich nach Abrechnung der Gründungskosten ungefähr mit dem eigenen Uebernahmepreis des Konsortiums. Durch die Ausstattung der neuen Aktiengesellschaft mit einem Kapital von 16 Mill. Mark erhält die Gesellschaft die für den weiteren Ausbau des Unternehmens notwendigen Mittel. In den Aufsichtsrat wurde eine Reihe von Persönlichkeiten gewählt, die kraft ihrer wirtschaftlichen bezw. politischen Stellung die Gewähr dafür bieten, daß dem noch jungen Schiffahrtsunternehmen dauernd das Augenmerk weitester Kreise der deutschen Handels- und Industriewelt zugewendet bleiben wird. Wir erwähnen an dieser Stelle nur den Namen des Geheimrates **Heid** aus Regensburg, des Herausgebers der „Freien Donau“, dessen unermüdete Tätigkeit auf dem Gebiete der bayrischen Wasserstraßenpolitik auch bei uns nicht unbekannt ist. Finanziell stark beteiligt ist an dem Unternehmen neben einer Reihe von Banken besonders die bayrische Staatsregierung, die sich gleich der Reichsregierung einen maßgebenden Einfluß auf die neue Aktiengesellschaft gesichert hat. Diese starke Interessennahme verleiht dem Bayrischen Lloyd den Charakter eines

gemischtwirtschaftlichen Unternehmens, bei dem das nationale Element besonders stark betont ist. Bei näherer Betrachtung der Verhältnisse, so wie sie sich in den letzten Jahren vor dem Kriege und besonders jetzt im Kriege herausgebildet haben, wird man dies begreiflich finden. Seit dem Jahre 1910, wo die Aktien der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft in die Hände des österreichischen Staates übergangen, war die schwarz-weiß-rote Flagge vom Donaufstrom verschwunden, sehr zum Schaden Bayerns, das sich damit jeder Handhabe auf die Festsetzung der Donautarife begeben hatte. Erst im Jahre 1913 wurde wieder eine bayrische Donau-Schiffahrtsgesellschaft gegründet, der Bayrische Lloyd, der eben jetzt in eine Aktiengesellschaft umgewandelt worden ist und bei dem man gleich bei der Gründung für die dauernde Ausschaltung jedes nicht-deutschen Einflusses Sorge trug. Im Anfang war die Entwicklung des neuen Unternehmens, das den Wettbewerb übermächtiger Konkurrenten zu bestehen hatte, begreiflicherweise keine allzu glänzende und auch der Ausbruch des Krieges bedeutete in den ersten Monaten keine Besserung der Lage.

Eine durchgreifende Aenderung trat nach dieser Richtung hin erst ein, als der Donaufstrom durch die militärischen Ereignisse mit einem Ruck zur großen vorstoßlichen Heerstraße gemacht wurde. In den wirtschaftspolitischen Interessen des Deutschen Reiches trat eine plötzliche Neuorientierung ein, die durch ein stärkeres Hinwenden nach dem Osten zu gekennzeichnet ist. Mit diesem Wechsel in der Wirtschaftspolitik ging natürlich ein starker materieller Aufschwung des Bayrischen Lloyd Hand in Hand. Die Donauschiffahrt gewann mit einem Schlage eine ungeahnte Bedeutung und bald stellte sich ein fühlbarer Mangel an Frachtraum ein, der nur durch die Zuhilfenahme von Rhein- und Elbefähren sowie durch die Mitarbeit der Z. E. G. in Berlin beseitigt wurde. Die Schwierigkeiten, mit denen man in Regensburg zu kämpfen hatte, wurden dazu noch wesentlich verschärft durch die wenig freundliche Haltung der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft in Wien, die für den Güterverkehr auf der oberen Strecke der Donau keine Schiffe mehr zur Verfügung stellte. Von besonderem Weitblick zeugte diese Maßnahme gerade nicht, denn durch dieses brüske Vorgehen wurde der Bayrische Lloyd zu einer treibhausartigen Vergrößerung seiner Flotte geradezu gedrängt und damit eine Konkurrenz geschaffen, die den Leuten an der hinteren Zollamtsstraße mit der Zeit noch manche Kopfschmerzen verursachen wird. Der Bayrische Lloyd nimmt heute schon mit seinen 115 Einheiten zählenden Schiffspark eine Achtung gebietende Stellung in der Donauschiffahrt ein und die mächtigen Interessenten, die hinter ihm stehen, verleihen ihm genügend finanzielles Rückgrat, um auch Zeiten der abfallenden Wirtschaftskonjunktur, so wie sie nach dem Kriege sicherlich wieder eintreten werden, ohne Schaden überstehen zu können. Damit ist auch die Gewähr dafür gegeben, daß die schwarz-weiß-rote Flagge nimmermehr von der Donau verschwindet.

Bum Wiener Wasserstraßentag.

Von Josef Vágó,
Leitendem Sekretär der Budapester Handels- und
Gewerbelammer.

Budapest, 19. Juni.

Die im vorigen Jahre stattgehabte Budapester Donaukonferenz besaß einen ziemlich zwischenstaatlichen Charakter, soweit Kriegszeiten internationale Besprechungen überhaupt zulassen. An der Beschlußfassung beteiligten sich außer den ungarischen Vertretern, die die Konferenz einberufen, auch die österreichischen und deutschen Teilnehmer, daher wurden die Beschlüsse derart allgemein gehalten, daß hiemit sämtliche Gegensätze überbrückt werden konnten. Der morgen in Wien zusammentretende österreichische Wasserstraßentag hat einen hievon grundsätzlich abweichenden Charakter. Es sind zu dieser Konferenz zwar auch ungarische und reichsdeutsche Teilnehmer beigezogen, jedoch nur als Gäste und nicht als Mitreferenten und noch weniger als Mitbeschließer. Ob auch die in Wien anwesenden Vertreter der reichsdeutschen Handels- und Verkehrsinteressenten aus dieser Tatsache die Folgerung ableiten werden, die die ungarischen Gäste gezogen haben: sich nur als Gäste und passive Zuhörer an den Beratungen zu beteiligen, wissen wir nicht. Keinesfalls wird das Auftreten ausländischer Kreise auf die österreichische einseitige Stellungnahme zu den Problemen der Wasserstraßenpläne von beeinflussender Tragweite und noch weniger von ausschlaggebender Wirkung sein können. Nichtsdestoweniger sind die wirtschaftlichen Kreise Ungarns ihren österreichischen Berufsgenossen dankbar für die Einladung zu dem Wasserstraßentag. Wir wissen ihnen hauptsächlich Dank dafür, daß hiemit die Wasserstraßenfrage auf der Tagesordnung gehalten wird und noch mehr dafür, daß Oesterreich auch materielle Opfer für die Ausgestaltung seiner Wasserstraßen zu bringen gewillt ist.

In den letzten Zielen der Wasserstraßenpolitik sind die mitteleuropäischen Auffassungen übrigens vollkommen eines Sinnes. In dem Bestreben nämlich, daß die Donau zu einem Bindeglied zwischen dem Mittelländischen Meere und dem Atlantischen Ozean werden soll. Die Verwirklichung dieser Bestrebung kann jedoch in verschiedener Weise vor sich gehen. Jede Lösung kann uns Ungarn genehm sein, die die baldigste Schiffbarmachung der Donau bis zur deutsch-österreichischen Grenze nicht verzögert. Von ungarischer Seite kann daher auch gegen den in den Vordergrund der Wiener Beratungen geschobenen Donau-Oberkanal kein Einspruch erhoben werden, wenn durch seine Ausführung die Regulierung des oberen Donaulaufes nicht verzögert und wenn die Ober mit der Donau auch mit Benützung des ebenfalls schiffbar zu machenden Marchflusses verbunden wird. Wenn diese zwei Voraussetzungen verwirklicht werden, kann ungarischerseits auch dagegen nichts eingewendet werden, wenn die Ober durch einen künstlichen Kanal auch bei Wien eingemündet wird. Die Hauptsache, um die es sich um Ungarn handelt, ist eine eheste Regulierung der oberen Donau zu einer Wasserstraße, die die normaltypigen Schiffe bis Ulm zu führen vermag.

Man steht jedoch die Frage vor uns, ob Oesterreich finanziell imstande sein wird, beides auszuführen: vor allem die obere Donaustraße zu regulieren und zweitens den Donau-Oberkanal herzustellen, und wenn nicht, welcher Arbeit der Vorrang gehört. Diesbezüglich gehen die österreichischen und die ungarischen Auffassungen schon scharf auseinander. Der ungarischen Auffassung nach könnte das gemeinsame Ziel: den Atlantischen Ozean unter Benützung der Donau mit dem Mittelländischen Meere zu verbinden, am leichtesten durch die Regulierung der österreichischen Donaustraße erfolgen. Dies hätte auch den Vorteil, daß die Ausführung dieses großangelegten Planes auf diese Weise mit dem geringsten Kostenaufwand bewerkstelligt werden könnte, denn die Regulierung der genannten Donaustraße würde ganz bestimmt einen kleineren Kostenaufwand erfordern, als die Herstellung des Donau-Oberkanals. Die Kosten dieses Kanals wurden im Jahre 1911 auf 260 Millionen Kronen veranschlagt, wobei hinzugefügt werden muß, daß zwischen den Ausführungskosten vor dem Kriege und jenen nach dem Kriege wenigstens ein hundertprozentiger Unterschied obwalten dürfte. Der vor kurzem dahingegangene sehr verdienstvolle Professor Dr. P h i l i p p o v i c h äußerte schon Bedenken gegen die Rentabilität eines mit einer Viertelmilliarde herzustellenden Donau-Oberkanals, um wieviel schwerer in die Waagschale fallende Bedenken können daher gegen denselben Plan auftauchen, wenn seine Ausführung nunmehr auf über eine halbe Milliarde Kronen zu stehen kommt. Führt jedoch Oesterreich die Regulierung der oberen Donaustraße mit einem viel geringeren Kostenaufwande aus, so können wir uns getrost darauf verlassen, daß die Bayern die Verbindung der Donau mit dem Main und dem Rhein auf ihre eigenen Kosten ausführen werden und somit käme Oesterreich, wie auch Ungarn mit den geringsten finanziellen Opfern in die Lage, die Nordsee mit dem Schwarzen Meere durch die Donau verbunden zu haben. Es sind daher durchweg Erwägungen praktischer und finanzieller Natur, die uns Ungarn dazu veranlassen, den Vorzug zwischen den beiden ventilirten Kanalprojekten dem Donau-Rhein-Kanal zuzusprechen.

Von dem Inhalte des wirtschaftlichen Ausgleichs zwischen Oesterreich und Ungarn ist offiziell noch nichts bekannt geworden, daher sind wir nicht in der Lage, zu wissen, ob der allgemeine Wunsch unserer Wirtschaftskreise betreffend die Verhaltung der österreichischen Regierung zur Schiffbarmachung der oberen Donaustraße in dem Ausgleichsvertrage stipuliert wurde. Wir wollen jedoch hoffen, daß dies nicht unterlassen wurde. Trifft diese Vor-

aussetzung zu und hat die österreichische Regierung die Absicht, dieser Vertragsverpflichtung ehebdigst nachzukommen, so besteht ungarischerseits kein Bedenken dagegen, daß Oesterreich parallel mit der Schiffbarmachung der Donau auch noch den Donau-Oberkanal ausbaut. Aber nur in diesem Falle bietet dieser Donaukanal der Volkswirtschaft Ungarns einige Vorteile, die über jene hinausgehen, die uns die Verbindung der Donau mit dem Rhein zu bieten, jedoch den letzteren nicht zu ersetzen imstande ist.

Wie immer die Beschlüsse in Wien ausfallen sollten, werden die Verkehrs- und Wirtschaftskreise Ungarns zu ihnen noch Stellung nehmen müssen. Das ungarische Wasserstraßenprogramm wurde erst kürzlich anlässlich der Tagung der ungarischen Handelskammern aufgestellt. Nun wäre es an der Zeit, daß für dieses Programm eifrig Propaganda gemacht werde. Wir wollen hoffen, daß der Wiener Tagung bald wieder eine Budapester folgen wird.

Deutschland und der Donauverkehr.

Ein für die neueste Entwicklung der Verkehrspolitik Deutschlands und da wieder gerade seiner Donauschiffahrts-Politik bedeutsames Ereignis ist jetzt zu verzeichnen: die durchgreifende Umgestaltung des Bayerischen Lloyd. Die Ausbreitung des Weltkrieges auf Rumänien hat auch Deutschland mehr und mehr wieder an der kriegswirtschaftlichen Wiederaufrichtung des Verkehrs auf der mittleren und unteren Donau teilnehmen lassen, nachdem der Donauweg sich schon vorher im Hinblick auf das Zusammenwirken mit der Türkei besonders wichtig erwiesen hatte, wenn es eines solchen Nachweises überhaupt noch bedurft hätte. Dazu kommen die Erwägungen der Zukunft, der Ausblick auf die Arbeit, welche die Donauschiffahrt im Verkehre Mitteleuropas mit den Balkanländern, mit der Türkei in Europa und Asien zu leisten haben wird. Gegenüber all diesen Anforderungen der Gegenwart und noch mehr der Zukunft klappte nun in den Deutschland für seinen Donauverkehr verfügbaren Mitteln eine bedenkliche Lücke. Die Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, im Jahre 1882 errichtet, verlor im Jahre 1910 ihren reichsdeutschen Charakter, sie wurde von Oesterreich angekauft. Seit damals wurde der Donauverkehr einige Jahre lang im Mittel- und Unterlaufe nur von österreichischen, ungarischen, serbischen, rumänischen und russischen Unternehmungen betrieben. Im Jahre 1913 entschloß man sich nun, diese Lücke auszufüllen und errichtete eine bayerische Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, den Bayerischen Lloyd, als Gesellschaft mit beschränkter Haftung in Regensburg mit 4 Millionen Mark Stammkapital. Die Städte Regensburg und Nürnberg beteiligten sich an der Gründung. Die junge Unternehmung entwickelte sich günstig, aber ihre Mittel waren den neuen Aufgaben, die der Weltkrieg für die Zukunft nähergerückt hat, keineswegs gewachsen. Und so bildete sich jetzt unter Führung der Deutschen Bank ein Konsortium, das den Bayerischen Lloyd in eine Aktiengesellschaft umformt und dessen Kapital gleichzeitig von 4 auf 16 Millionen Mark vervierfacht.

Für den so oft bewährten verkehrspolitischen Weitblick der leitenden Männer der Deutschen Bank und ihrer Mitarbeiter spricht es zweifelhaft, daß sie sich jetzt zu einer so großzügigen Umgestaltung des Bayerischen Lloyd entschlossen haben. Vom Standpunkte Oesterreichs und Ungarns ist gegenüber dieser fast als Neuschöpfung aufzufassenden Vergrößerung des Bayerischen Lloyd neben den an sich berechtigten Erwägungen der drohenden Konkurrenz gewiß auch ein Anderes nicht zu unterschätzen, die Sicherheit, daß die nunmehrige Steigerung der Kapitalsumme die Beteiligung Deutschlands am Donauverkehr für diesen selbst eine wichtige Förderung erwarten läßt. Diese gesteigerte Anteilnahme Deutschlands am Verkehre der mittleren und unteren Donau wird in Deutschland ganz selbstverständlich zu einer weit regeren Unterstützung aller für die Hebung des Donauverkehrs erwünschten und deshalb auch von Oesterreich-Ungarn angestrebten Maßnahmen führen. Das Interesse Deutschlands an der Besserung des Donauverkehrs, an der Besserung der Schiffahrtsverhältnisse wird jetzt wesentlich vergrößert werden und so werden auch die in dieser Richtung von Oesterreich und Ungarn zu entfaltenden Bemühungen an Deutschland nunmehr gewiß eine noch regere Unterstützung finden, als man dies vielleicht vor einigen Jahren hätte voraussetzen dürfen. So ist die Umgestaltung und Umformung des Bayerischen Lloyd in diesem Sinne vom Standpunkte wohl auch Oesterreichs und Ungarns nur lebhaft zu begrüßen.

Oesterreichischer Wasserstraßentag.

Heute vormittag wurden die Beratungen des Oesterreichischen Wasserstraßentages fortgesetzt. In Vertretung des bulgarischen Gesandten Tschessoff wohnte der erste Geschäftsträger Stojanov den Verhandlungen bei.

Professor Smrcek (Brünn) spricht sich für eine Schiffstypen aus, die nicht über 1000 Tonnen hinausgeht. In längeren Ausführungen nimmt er gegen einen Artikel des Geheimen Hofrates Held, in welchem dem Donau—Main—Rhein-Kanal die Priorität gegenüber dem Donau—Oder—Elbe-Kanal zugesprochen wird, Stellung.

Eisenbahnminister a. D. Dr. R. v. Wittel bespricht hierauf die Wechselbeziehungen zwischen Eisenbahnen und Schifffahrt. In seiner Rede vertritt er folgende Gesichtspunkte: 1. Die Förderung der Schifffahrt ist in gleicher Weise wie die Ausgestaltung des Eisenbahnnetzes als eine wichtige Angelegenheit der heimischen Volkswirtschaftspflege zu erkennen und derselben seitens des Staates sowie der autonomen Verwaltungskörper mit Berücksichtigung der Hauptstadt Wien das angelegentlichste Augenmerk zuzuwenden. 2. Die Wechselbeziehungen zwischen den Eisenbahnen und der Schifffahrt sind derart zu regeln, daß jedes der beiden Verkehrsmittel in seinem naturgemäßen Bereiche dem Staate und der Volkswirtschaft bestmöglich zu dienen hat und in diesem Belange vom Staate wirksam geschützt wird. 3. Der Binnenschifffahrt soll seitens der Eisenbahnen, soweit es sich nicht um unmittelbaren Wettbewerb des Wasserweges mit dem Bahnwege handelt, durch geeignete Umschlags-, Verkehrs- und Tarifvereinbarungen das möglichste Entgegenkommen betätigt werden. Wo unmittelbarer Wettbewerb besteht, ist danach zu streben, daß dieser nicht in einen Konkurrenzkampf mit beiderseitiger Schädigung ausarte, vielmehr durch geeignete Vereinbarungen über einzuhaltende Minimaltarife und Verkehrssteuern auf jenen Umfang beschränkt bleibe, der dem volks- und staatswirtschaftlichen Gesamtinteresse entspricht. 4. Insofern die Verbesserungen den Rahmen normaler Regulierungsarbeiten überschreiten, ist für die Befahrung der verbesserten Stromstrecken die Einhebung von Schifffahrtsabgaben ins Auge zu fassen und, soweit dem völkerrechtliche Verträge entgegenstehen, deren Abänderung anzustreben. 5. Auf den zu erbauenden Schifffahrtskanälen werden die einzuhebenden Schifffahrtsabgaben sowie die Gebühren für die Benutzung der vom Staate vermög des Traktionsmonopols herzustellen Motoren derart einzurichten sein, daß ein Uebergreifen der Kanalschifffahrt auf die bei Einhaltung rationaler Betriebsökonomie dem Bahnwege zufallenden Gütertransporte möglichst vermieden wird. Regierungsrat Dr. Chudaczek der Handelskammer Prag betont, daß neben lokalen Wünschen der allgemeine Ausbau der Donau überhaupt anzustreben sei.

Damit sind die Beratungen über die einzelnen Gegenstände der Tagesordnung erledigt und es gelangt folgende Entschliessung zur Verlesung: „Der oesterreichische Wasserstraßentag hält die Herstellung eines einheitlichen oesterreichischen Wasserstraßennetzes und dessen Verbindung mit den Wasserstraßen des Deutschen Reiches im Interesse der wirtschaftlichen Hebung der Monarchie sowie einer gesicherten Entwicklung der Volkswirtschaft der Mittelmächte für dringend geboten. Hinsichtlich der künstlichen Wasserstraßen verlangt der Wasserstraßentag deren rascheste Ausführung. In erster Linie ist der von Wien ausgehende Donau—Oder-Kanal herzustellen. Dieser Kanal ist mit der Elbe und Weichsel sowie mit dem westgalizischen Kohlengebiet zu verbinden. Der Anschluß wichtiger Industrieorte, insbesondere der Landeshauptstadt Brünn ist vorzuziehen. Ebenso ist auf die Ausführung weiterer Wasserstraßen nach Maßgabe der wirtschaftlichen Notwendigkeit Bedacht zu nehmen. Da die schiffahrtstechnischen Verhältnisse der Donau an einzelnen Stellen des Stromlaufes einer Entwicklung des Verkehrs Schwierigkeiten bereiten und seinerzeit auch die geplanten künstlichen Wasserstraßen der Donau neuen Verkehr zuführen werden, verlangt der Wasserstraßentag, daß die Regulierung des ganzen Stromes entsprechend den Beschlüssen der Budapester Donaukonferenz vom September 1916 ausgestaltet wird, damit er eine leistungsfähige Verbindung zwischen den verbündeten Mittelmächten darstellt.

Der Wasserstraßentag verlangt weiters die möglichste Förderung der Binnenschifffahrt sowohl auf den natürlichen als auch auf den künstlichen Wasserstraßen der Monarchie, insbesondere Herstellung ausreichender Länden und Häfen samt Geleiseanschlüssen und Lagerhäusern, Erleichterung in der Zollbehandlung, Förderung von Werstanlagen, Aufstellung entsprechender Tarife, und zwar auch im Wechselverkehr mit den Eisenbahnen, Schaffung einheitlicher Betriebs- und Strompolizei-Vorschriften, Errichtung von Schifferschulen und Schaffung eines einheitlichen Binnenschifffahrtsrechtes. Der Wasserstraßentag ist ferner der Ansicht, daß in der Erbauung der Wasserstraßen auch ein wichtiges Mittel zur Hebung der Bodenproduktion durch Meliorationsanlagen und zur Gewinnung von Wasserkräften gelegen ist. Der Wasserstraßentag hält es indlich für wünschenswert, die Verwaltung der gesamten

österreichischen Wasserstraßenangelegenheiten einheitlich zu gestalten.“

Diese Entschliessung wurde unter lebhafter Zustimmung aller Anwesenden einstimmig und unverändert angenommen. Bürgermeister Dr. Weiskirchner ersucht Excellenz Dr. v. Wittel, die Beschlüsse im Herrenhause und den Bürgermeister Dr. Dinghofer, die Beschlüsse im Abgeordnetenhause zu überreichen. Zur Regierung werde er selber gehen. Oberbürgermeister Dr. Blüher dankte dem Vorsitzenden Dr. Weiskirchner für die außerordentliche Arbeit, die er bei der Ueberbrückung bestehender Gegensätze angewendet habe und wünscht zu gleicher Zeit, daß die Beratungen auf reichsdeutschem Boden ihre Fortsetzung finden mögen. Bürgermeister Dr. Weiskirchner schließt sodann die Versammlung, und zwar unter Hinweis auf die verschiedenen Interessen, die in der Wasserstraßenfrage bestehen und die jetzt auf eine Linie gebracht worden seien.

Österreichischer Wasserstraßentag.
Die Beratungen des Österreichischen Wasserstraßentages wurden heute fortgesetzt. In Vertretung des Ministeriums für Landesverteidigung wohnte Generalmajor Ritter v. Schadek und in Vertretung des preussischen Kriegsministers Major v. Ramsay den Verhandlungen bei. Geheimrat Professor v. Sbering hatte aus Berlin nachfolgendes Telegramm an den Bürgermeister gesendet: „Dem Österreichischen Wasserstraßentag wünscht beste Erfolge seiner Verhandlungen zum Gelingen und Fortschritt der Wasserwirtschaft Österreichs.“
Geheimrat v. Sbering. „An den Bericht des Binnenschiffahrtsinspektors Hofrat Eder v. Schromm über die Maßnahmen zur Hebung der Binnenschiffahrt knüpfte sich eine längere Aussprache. Oberbaurat Professor Hatter bezeichnete eine einheitliche Schiffstypen für das gesamte mitteleuropäische Wasserstraßennetz für außerordentlich dringlich. Professor Smercel (Brünn) spricht sich für eine Schiffstypen aus, welche nicht größer als 1000 Tonnen sein dürfe. Er polemisiert in längeren Ausführungen gegen den Artikel des Geheimen Hofrates Feld in der Zeitschrift „Die freie Donau“, in welchem er dem Donau-Main-Rhein-Kanal gegenüber dem Donau-Ober-Elbe-Kanal die Priorität zuweist. Er weist ferner scharfstens die Polemik gegen den Artikel des Erzherzogs Heinrich Ferdinand energisch zurück. Es sprachen dann noch Oberbaurat Engelmann (Wien), Dr. Löbl (Aussig). Der Berichterstatter legte schließlich einen Antrag vor auf Klärung des Begriffes „Großschiffahrt“. Eisenbahnminister a. D. Dr. Ritter v. Wittel bepricht hierauf die Wechselbeziehungen zwischen Eisenbahnen und Schiffahrt. Er sagte: Von gewissen Ausnahmefällen abgesehen, in denen beide Verkehrsmittel vereint gemeinsame Ziele verfolgen, bildet zwischen ihnen ein mehr oder weniger ausgebildetes Konkurrenzverhältnis die Regel. Uns, die wir inmitten dieser Bewegung stehen und nach dem Kriege werden arbeiten und sparen müssen, erwächst die Pflicht, zwar hinter der fortschreitenden Entwicklung anderer Länder, soweit es die Verschiedenheit der orographischen und hydrographischen Verhältnisse unseres Vaterlandes zuläßt, nicht zurückzubleiben, dabei aber die staatswirtschaftlichen Interessen nicht außer acht zu lassen, die der Staat als Besitzer des mit namhaften Opfern geschaffenen staatlichen Eisenbahnnetzes zu wahren hat, und auf die Gestaltung der Wechselbeziehungen beider Verkehrsmittel Bedacht zu nehmen. Es gelangt Stadtrat Regierungsrat Schmid zur Vorlage des Beschlusses zum Worte. Er fügt aus: Bevor ich zur Stellung des Beschlusses schreite, erlaube ich mir eine dem Herrn Bürgermeister Dr. Weiskirchner zugewandte, für den Wasserstraßentag bestimmte Depesche des Erzherzogs

Heinrich Ferdinand zur Verlesung zu bringen, welche lautet: „Die Notwendigkeit des Ausbaues der österreichisch-ungarischen Wasserstraßen wurde, wie zum Teile auch großartige Gesetze beweisen, schon im Frieden erkannt; doch erst die Ereignisse des großen Krieges haben den Wert der Wasserstraßen ins volle Licht gerückt. Der Krieg hat gezeigt, welche Vorteile wir durch den Bestand eines Wasserstraßennetzes, insbesondere aber durch eine Verbindung der Nord- und Ostsee mit dem Schwarzen Meere, durch eine Wasserstraße Mitteleuropas gehabt hätten. Er hat die dringende Notwendigkeit des ehebaldigsten Ausbaues einer solchen Verbindung in volkswirtschaftlicher und strategischer Beziehung erwieisen. Der Krieg änderte sich schon in seinen ersten Phasen. Ganz besonders jetzt, da die Wassereinsparung in Rumänien den Ausblick auf eine freie Donaustraße gestatten und wir erwarten könnten, auch ihre Mündung dem unbehinderten Einfluß der Mittelmächte zu sichern und dadurch die Donau mit ihren geplanten Kanälen, dem Donau-Ober-Elbe-Kanal mit seinen Abzweigungen zur Elbe und Weichsel und dem Donau-Main-Kanal, zu einer wirklichen, Meere verbindenden Lebensader Mitteleuropas zu machen. Können wir der Aushungerungs- und wirtschaftlichen Vernichtungspolitik unserer Feinde mit Ruhe und Sicherheit entgegensehen. Ich gebe der Hoffnung Ausdruck, daß durch die Beschlüsse des Wasserstraßentages eine entscheidende Wendung in dieser so hochwichtigen wirtschaftlichen Frage erreicht werden wird.“ Der Inhalt dieser Depesche ist für uns außerordentlich erfreulich und ermunternd und wir sind Sr. Hoheit für die tatkräftige Unterstützung unserer Angelegenheit gewiß aufrichtigsten Dank schuldig. Der Bürgermeister Dr. Weiskirchner hat diesem Danke bereits in einem Antworttelegramm Ausdruck verliehen. Er stellt folgenden Beschlus antrag: Der Österreichische Wasserstraßentag hält die Herstellung eines einheitlichen österreichischen Wasserstraßennetzes und dessen Verbindung mit den Wasserstraßen des Deutschen Reiches im Interesse der wirtschaftlichen Dehuna der Monarchie sowie einer gesicherten

Entwicklung der Volkswirtschaft der verbündeten Mittelmächte für dringend geboten. Hinsichtlich der künstlichen Wasserstraßen verlangt der Wasserstraßentag deren rascheste Ausführung. In erster Linie ist der von Wien ausgehende Donau-Ober-Elbe-Kanal herzustellen. Dieser Kanal ist mit der Elbe und Weichsel sowie mit dem westgalizischen Kohlengebiet zu verbinden. Der Anschluß wichtiger Industrieorte, insbesondere der Landeshauptstadt Brünn, ist vorzuführen. Ebenso ist auf die Ausführung weiterer Wasserstraßen nach Maßgabe der wirtschaftlichen Notwendigkeit Bedacht zu nehmen. Da die Schwierigkeiten der Donau an einzelnen Stellen des Stromlaufes einer Entwicklung des Verkehrs Schwierigkeiten bereiten und seinerzeit auch die geplanten künstlichen Wasserstraßen der Donau neuen Verkehr zuführen werden, verlangt der Wasserstraßentag, daß die Regulierung des ganzen Stromes entsprechend den Beschlüssen der Budapest Donaukonferenz vom September 1916 ausgestaltet wird, damit er eine leistungsfähige Verbindung zwischen den verbündeten Mittelmächten darstellt. Der Wasserstraßentag verlangt weiter die möglichste Förderung der Binnenschiffahrt sowohl auf den natürlichen als auch auf den künstlichen Wasserstraßen der Monarchie, insbesondere Herstellung ausreichender Erleichterung in der Zollbehandlung, Förderung von Werftanlagen, Aufstellung entsprechender Tarife, und zwar auch im Wechselverkehr mit den Eisenbahnen, Schaffung einheitlicher Betriebs- und Stempelvorschriften, Errichtung von Schifferschulen und Schaffung eines einheitlichen Binnenschiffahrtsrechtes. Der Wasserstraßentag ist ferner der Ansicht, daß in der Erbauung der Wasserstraßen auch ein wichtiges Mittel zur Hebung der Bodenproduktion durch Meliorationsanlagen und zur Gewinnung von Wasserkraften gelegen ist. Der Wasserstraßentag hält es endlich für wünschenswert, die Verwaltung der gesamten österreichischen Wasserstraßenangelegenheiten einheitlich zu gestalten.“ Die Beschlusentwürfe werden unter lebhafter Zustimmung aller Anwesenden einstimmig und unverändert angenommen. Bürgermeister Dr. Weiskirchner ersucht Dr. v. Wittel, die Beschlüsse im Herrenhause, und den Bürgermeister Dr. Dinghofer, die Beschlüsse im Abgeordnetenhause zu überreichen. Zur Regierung werde er selbst gehen. Oberbürgermeister Dr. Blüher: Wir sind nun am Schlusse unserer Tagung angelangt, die ein erfreuliches und gedeihliches Ergebnis gezeitigt hat. Wenn die Tagung diesen Verlauf genommen hat, so danken wir es in erster Linie unserem hochverehrten Herrn Vorsitzenden Dr. Weiskirchner und den ihm beigeordneten Herren. Er hat die Tagung nicht nur so vorbereitet, daß sie einen derart günstigen Verlauf nehmen konnte, sondern er hat sich auch mit außerordentlichem Eifer und Erfolg der Ueberbrückung der Gegensätze unterzogen, die ja die Wasserstraßenfrage nur zu leicht bieten kann. Wir sind ihm hierfür ganz besonderen Dank schuldig und ich bitte Sie, sich zum Zeichen dieses Dankes von den Sigen zu erheben. Bürgermeister Dr. Weiskirchner: Ich glaube wohl aus aller Herzen zu sprechen, wenn ich der großen Genugtuung über den würdigen und sachlichen Verlauf dieser Tagung Ausdruck verleibe. Reichsdeutsche, Ungarn und Österreicher sind hier zusammengelassen zur Beratung, die ich mit den Worten kennzeichnen möchte: Einig wie an der Front! Ich glaube, daß wir tatsächlich einen großen Erfolg errungen haben, daß es uns gelungen ist, die verschiedenen Interessen auf eine Linie zu bringen und durch einen einmütigen Beschlus den Regierungen und Parlamenten die Richtlinien zu weisen, nach denen Tausende Männer draußen und hier zu arbeiten gewillt sind. Ich danke den Referenten und den Rednern, danke meinen Vorsitzenden und Schriftführern und allen Teilnehmern, die in der Gluthitze dieser Tagung die Geduld und Ausdauer bekundet haben, die Beratungen zu einem gedeihlichen Ende zu führen. Zum Schlusse wünsche ich, daß unser Bündnis, das in Blut gekittet ist, auch bestehen bleiben möge in wirtschaftlichen Dingen durch der Zeiten Lauf!

Der Reiseverkehr.

Fahrkartenvorverkauf und Voraussendung von Gepäckstücken.

Um einem übermäßigen Andrang beim Stadtbureau der k. k. österreichischen Staatsbahnen, das dormalen den Fahrkartenvorverkauf für alle Wiener Bahnhöfe der Staatsbahnen besorgt, nach Möglichkeit vorzubeugen, hat die Staatseisenbahnverwaltung den Vorverkauf von Zivilfahrkarten nunmehr in der Weise geregelt, daß bei dem erwähnten Stadtbureau, 1. Bezirk, Körntnering 7 (Hotel „Bristol“) der Vorverkauf für Wien-Westbahnhof verbleibt, während die Zivilfahrkarten für die übrigen von Wien ausgehenden Staatsbahnstrecken durch die anderen Wiener Reisebureaus ausgegeben werden. Es besorgt den Vorverkauf für Wien-Franz-Josefsbahnhof das Reisebureau Schenker u. Co., 1. Bezirk, Schottenbrunn 18 a, für Wien-Nordbahnhof das Reisebureau Nagel u. Wortmann, 1. Bezirk, Operngasse 6, für Wien-Ostbahnhof die Generalagentur der internationalen Eisenbahnschlafwagen-Gesellschaft, 1. Bezirk, Körntnering 11 (Grandhotel) und für Wien-Nordwestbahnhof das Reisebureau Cook u. Son, 1. Bezirk, Stefansplatz 2. Der Vorverkauf in den genannten Reisebureaus beginnt am 25. Juni. Zivilfahrkarten werden bloß an den beiden dem Abreisetage vorausgehenden Tagen im Vorverkauf ausgegeben. Vorher und am Tage der Abfahrt des Zuges findet eine Kartenausgabe in den Reisebureaus nicht statt.

Hinsichtlich des Nahverkehrs findet kein Vorverkauf von Zivilfahrkarten für die Strecken Wien-Westbahnhof—Amstetten, Wien-F.-J.-B.—Gmünd und Wien-N.-B.—Prerau statt. Dagegen werden Fahrkarten für den Nahverkehr von Wien-N.-B. und Wien-Ostbahnhof im Vorverkauf abgegeben.

Ferner wird in den Stationen Wien-Westbahnhof und Wien-Franz-Josefsbahnhof für die Dauer der Hauptreisezeit die Einrichtung getroffen, daß Reisende ihr Gepäck in diesen Stationen bereits vor dem Tage der Abreise, und zwar an den beiden vorhergehenden Tagen auf Grund der im Vorverkauf gelösten Fahrkarten aufgeben können. Hiefür eignet sich am besten die Zeit von 10 Uhr vormittags bis 4 Uhr nachmittags. Die aufgelierten Gepäckstücke werden mit entsprechenden Zügen vorausgeschickt werden. Es empfiehlt sich, von dieser Möglichkeit umfassenden Gebrauch zu machen, da andernfalls bei dem in nächster Zeit zu erwartenden starken Andrang zu den Zügen ein Zurückbleiben von Reisegepäck in manchen Fällen voraussichtlich kaum zu vermeiden wäre. Auch erscheint es dringend geboten, daß die Reisenden auf den Gepäckstücken selbst ihren vollen Namen und den Ort, wohin sie reisen, ersichtlich machen, im Falle der Voraussendung wird es ferner zweckmäßig sein, auf der an den Gepäckstücken anzubringenden Adresse auch den Vermerk „Gepäckvoraussendung“ anzubringen. Hinsichtlich des Verkaufes der Fahrkarten für den Balkanzug und von Fahrkarten an Schlafwagenreisende tritt eine Aenderung nicht ein.

Generalversammlungen.

Barcs-Patracer Eisenbahn-A.-G.

Unter dem Vorzuge des Vizepräsidenten Geheimen Rates Grafen Madár Jankovich hat heute die ordentliche Generalversammlung dieser Eisenbahn stattgefunden, an der in Vertretung von 25.000 Stamm- und 3000 Prioritätsaktien 23 Aktionäre teilnahmen. Nachdem der Vorsitzende den Prokuristen Johann Czöldey mit der Führung des Protokolls und die Oberinspektoren v. Babos und Fischer mit dessen Authentifikation betraut hatte, gelangte der Direktionsbericht zur Unterbreitung, der in pietätvollen Worten des Ablebens des langjährigen Präsidenten Maximilian Brám Ritter von Wárdány gedenkt und mitteilt, daß die Direktion an Stelle des Verbliebenen für dessen rüchständige Funktionsdauer das Direktionsmitglied Dr. Gustav Fall zum Präsidenten gewählt hat. Die Direktion beantragt sodann eine Reduktion des Gesellschaftskapitals durch Abstempelung des Nennwertes der 25.000 Stück Stammaktien über à 200 fl. ö. W. (= k 400) pro Stück, zusammen 5.000.000 fl. ö. W. (= k 10.000.000) auf k 10 pro Stück, somit um k 9.750.000 vorzunehmen und diesen Betrag einem neu zu bildenden Reservefonds zuzuweisen, welcher die Bezeichnung „B“ führen soll, während der bereits bestehende statutenmäßige Reservefonds die Bezeichnung „A“ erhält, ferner neue Tilgungspläne für die Prioritäts- und Stammaktien aufzustellen, nach welchen die Tilgung der Aktien beider Kategorien mittels einer gleichmäßigen Annuität bis einschließlich 1974 zu erfolgen hat. Zur Begründung dieses Antrages wird folgendes angeführt: Die letzten Geschäftsjahre haben gezeigt, daß die Gesellschaft, solange sie auf den von der betriebführenden Südbahngesellschaft laut Betriebsvertrages vom 10. Mai 1884 geleisteten Minimalgarantiebetrag von k 600.000 angewiesen ist, nicht in der Lage ist, aus diesem Betrage alle sie betreffenden Lasten zu decken. Unsere Gesellschaft war daher schon im Jahre 1915 gezwungen, auf Grund der mit Erlaß des hohen k. u. ung. Handelsministeriums B. 83.257/III vom 1. Juni 1915 erteilten Genehmigung die Tilgung ihrer Prioritätsaktien für zwei Jahre, d. i. für die Jahre 1915 und 1916, zu sistieren. Da aber bei der langen Dauer der Kriegsereignisse und der daraus entstandenen wirtschaftlichen Depression keine Aussicht auf eine baldige Besserung der finanziellen Lage unserer Gesellschaft besteht, hat die Direktion diese Situation mit den Besitzern der Stammaktien der Gesellschaft eingehend beraten und die Besitzer sämtlicher 25.000 Stück Stammaktien der Gesellschaft haben sich bindend bereit erklärt, von dem Nominalbetrage ihrer Aktien pro 5.000.000 fl. ö. W. (= k 10.000.000) k 9.750.000 unserer Gesellschaft zur Verfügung zu stellen, um dadurch die finanzielle Lage unserer Gesellschaft zu konsolidieren. Durch die Herabsetzung des Nominalbetrages der Stammaktien um k 9.750.000 ist die Gesellschaft vor allem in die Lage versetzt, die Tilgung dieser Stammaktien auf das Jahr 1974 zu verschieben und infolge der hierdurch in den Jahren 1959 bis 1974 eintretenden Entlastung die Tilgung der Prioritätsaktien der Gesellschaft auch auf die Jahre 1959 bis 1974 zu erstrecken. Nachdem die unterbreiteten neuen Tilgungspläne für Verzinsung und Tilgung eine durchschnittliche Gesamtannuität von k 579.565.46 erfordern, ergibt sich gegenüber dem Erfordernis nach den gegenwärtigen Tilgungsplänen eine Entlastung von über k 45.000. Diese Entlastung würde jedenfalls wesentlich dazu beitragen, die durch den Eintritt der Steuerpflicht der Gesellschaft eingetretenen Schwierigkeiten zu überwinden.

Nachdem die Generalversammlung diesen Antrag sowie den neuen Tilgungsplan angenommen und eine entsprechende Änderung der Statuten vorgenommen hatte, gelangte der Rechnungsabluß zur Unterbreitung, dem folgendes zu entnehmen ist: Die Gesamteinnahmen beliefen sich auf k 1.232.730.38, wovon die Gesamt-Betriebsausgaben mit k 967.011.92 in Abzug kommen. Es verbleiben somit k 265.718.46, welche den erzielten Betriebsüberschuß repräsentieren. Hierzu kommt der von der k. k. priv. Südbahngesellschaft vertragsmäßig geleistete Beitrag mit k 360.465.84, zusammen k 626.184.30. Außer diesem, der Gesellschaft auf Grund des mit der k. k. priv. Südbahngesellschaft abgeschlossenen Betriebsvertrages zugesicherten Reinerträgnisse wurden dem Gewinn- und Verlustkonto die statutenmäßige Ergänzungsquote aus dem Erträgniskonto unseres Spezialfonds von k 16.440, sowie zur Deckung des aus dem Vorjahre stammenden Geharungsabganges: a) aus den Zinsen des Stammaktienreservefonds k 12.807.13, b) aus dem Erträgnisse des Spezialfonds k 11.250.02 zugeführt, wodurch im ganzen k 666.681.45 zur Verfügung standen. Von dieser Summe war der Betriebsabgang aus dem Jahre 1915 von k 24.057.15, die Einlösung der am 1. Juli 1916 und am 1. Januar 1917 fälligen Prioritätsaktienkuponen im Gesamtbetrage von k 544.620, sowie die für 1916 vorgeschriebene Gesellschaftsteuer nebst Umlagen von k 95.452.41 und schließlich die Kruponstempelgebühr von k 3050.04, zusammen im Betrage von k 667.179.60 zu bestreiten. Es ist daher noch ein Betrag von k 498.15 aus dem Saldo des Spezialfondserträgnisses zu bedecken. Die Generalversammlung nahm die Schlußrechnungen zur Kenntnis und erteilte das Absolutorium. Zum Schlusse

wurden in die Direktion Dr. Gustav Fall, Graf Madár Jankovich, Baron Paul Schey, Graf Ludwig Kulmer und Moriz Breuer, in den Aufsichtsrat Madár v. Riß, Ferdinand Schloffer, Gustav Jacob, und als Ersatzmann Dr. Richard Mündl gewählt. — Nach der Generalversammlung fand eine Direktionsitzung statt, in der Dr. Gustav Fall zum Präsidenten und Graf Madár Jankovich zum Vizepräsidenten gewählt wurden.

— (Von der Elbeschiffahrt.) Nachdem die Georg Schicht A.-G. in Aussia bereits, wie kürzlich gemeldet, die Aktienmehrheit der Deutsch-österreichischen Dampfschiffahrt A.-G. in Magdeburg erworben hat, soll sie jetzt auch, nach einer Meldung des Berl. Lanbl., den ausschlaggebenden Einfluß auf die Neue Deutsch-böhmische Elbeschiffahrtgesellschaft in Dresden gewonnen haben. Beide Unternehmungen sollen miteinander verschmolzen werden. Sowohl die Deutsch-österreichische Dampfschiffahrtgesellschaft als auch die Neue Deutsch-böhmische Gesellschaft haben, wie übrigens fast alle Elbeschiffahrtgesellschaften, seit Jahren ungünstig gearbeitet. Die Neue Deutsch-böhmische Elbeschiffahrtgesellschaft zum Beispiel, die seit ihrer im Jahre 1907 erfolgten Gründung noch nie eine Dividende ausgeschüttet hat, schloß das Jahr 1916 bei einem Kapital von 27 Millionen Mark mit einer Unterbilanz von 1.147.194 Mark ab, trotzdem die Gesellschaft vor dem Kriege einer allerdings ungenügenden Sanierung unterzogen worden war. Auch die Deutsch-österreichische Dampfschiffahrtgesellschaft in Magdeburg mußte für 1916 bei einem Kapital von 2 Millionen Mark eine Unterbilanz von 570.213 Mark ausweisen. Die Georg Schicht A.-G. dürfte also in der Lage gewesen sein, die Aktien beider Gesellschaften zu verhältnismäßig niedrigen Kursen zu erwerben. Sowohl die Neue Deutsch-böhmische wie die Deutsch-österreichische sind übrigens dem Abkommen der Elbeschiffahrtgesellschaften beigetreten, das im Oktober 1916 nach langen Verhandlungen zur Beschränkung des Wettbewerbes in der Elbeschiffahrt zwischen ihnen und der Vereinigten Elbeschiffahrt A.-G., der Neuen Norddeutschen Ausdampfschiffahrt A.-G. und der Expeditionsfirma Behne & Neves in Hamburg abgeschlossen worden ist. Durch dieses Abkommen wurden die auf der Elbe zur Versendung kommenden Gütermengen auf die einzelnen Gesellschaften verteilt, ein einheitlicher Fahrplan aufgestellt und gemeinsame Frachtraten festgelegt. Auch eine Anzahl der an der Spree-Havel-Schleppschiffahrt beteiligten Unternehmungen trat dem Abkommen bei. Nur der Berliner Lloyd hielt sich außerhalb der Verständigung und funktionierte sich, um seine Tätigkeit mehr als früher auf den Elbeverkehr auszuweiten, mit der Schlesiischen Dampfer K.o. in Breslau, die auch am Elbeverkehr beteiligt ist. Die Gruppe, die schon finanziell kräftiger ist als die meisten speziellen Elbeschiffahrtgesellschaften, hat durch den Eintritt der Herren Ballin und Suldermann von der Havag in ihren Aufsichtsrat eine weitere, besonders für die kommende Friedenszeit nicht zu unterschätzende Stärkung erfahren. Ob sie sich allerdings dauernd gegen den Eintritt in ein Elbeschleppkartell ablehnend verhalten wird, kann keineswegs als sicher betrachtet werden.

Die Zukunft der Donau.

Durch den Krieg ist uns der wahre Wert der wichtigsten Wasserstraße der Monarchie, unsrer Donau, erst zum Bewußtsein gekommen. Nicht als ob wir sie bis dahin gering geschätzt hätten. Die Donauregulierungsarbeiten, die Donauregulierungsloje und die Anleihe zur Regulierung des Eisernen Tores bezeugen es, daß schon viel zur Ausgestaltung des Donauverkehrs geschehen ist, aber der herrliche Strom war doch noch nicht in seiner großen Bedeutung erkannt, die ihm durch die Kriegseignisse gegeben worden ist. Er wird uns in Zukunft von dem Ueberseeverkehr unabhängiger machen. Den Donauschiffen kann nicht zustoßen, was den Handelschiffen auf dem Meere, auch wenn sie bewaffnet sind, jetzt tagtäglich geschieht. Kein französisches oder englisches U-Boot kann den Verkehr auf der Donau gefährden. Im Kriege leistete der Strom zur Ergänzung und Entlastung des Eisenbahnverkehrs die wichtigsten Dienste. Wie groß wäre erst die Leistungsfähigkeit der Donauschiffahrt, wenn sie durch Kanäle mit den andern schiffbaren Flüssen Oesterreichs und Deutschlands und durch sie weiterhin mit der Nord- und Ostsee in Verbindung wäre. Dies in Zukunft zu bewerkstelligen, ist das Programm des Wasserstraßentages, der vor wenigen Tagen in Wien stattgefunden hat und dem ähnliche Veranstaltungen in Budapest und Breslau vorausgegangen sind. Durch ein mit der Donau in Verbindung zu setzendes Wasserstraßennetz soll eine Großschiffahrtsstraße, ein Welt handelsweg geschaffen werden, der neben seiner wirtschaftlichen auch politische und strategische Bedeutung haben wird. Der geplante Ausbau der Wasserstraßen wird neue Verkehrsmöglichkeiten schaffen. Der großzügige Plan, die Donau zu einer Großverkehrsstraße zu entwickeln, hat allerdings auch schon vor dem Krieg bestanden. Es haben sich wiederholt der Reichsrat, der Wiener Gemeinderat und andre Körperschaften mit ihm beschäftigt, aber so ernst genommen wie jetzt wurde er noch nie, und bekanntlich interessiert sich auch ein Mitglied des Kaiserhauses, Erzherzog Heinrich Ferdinand, lebhaft für dieses Projekt, welches Mitteleuropa und den Orient einander auch im Frieden näherzubringen bestimmt ist. Als Kosten für die Ausführung des österreichischen Wasserstraßennetzes wurden auf dem Wasserstraßentag 1200 Millionen Kronen präliminiert. Früher wäre man vor einer solchen Ziffer erschrocken, aber der Krieg hat ganz neue Maßstäbe geschaffen, überdies werden nach den angestellten Berechnungen vorläufig nur 511 Millionen notwendig sein, und für die Verzinsung der Baukosten werden auch die eigenen Einnahmen der Donauschiffahrt zu sorgen haben.

Für Wien ist in erster Linie der Bau des Donau-Oder-Kanals mit Abzweigungen zur Elbe und Weichsel von Wichtigkeit. Es ist das eine Lebensfrage in künftigen Zeiten. Hiemit ist das, was man besonders in Deutschland zur Belebung des Handels auf der Donau vorhat, noch lange nicht erschöpft. Wir freuen uns, sagte ein reichsdeutscher Teilnehmer des Wasserstraßentages, der Zeit, da das erste Schiff vom Rhein in die Donau einfahren wird. Nichts Geringeres ist geplant, als von der Rheinmündung an der Nordsee bis zur Donaumündung am Schwarzen Meer zu fahren. Der Oberrhein soll zu einer Schiffahrtsstraße von Straßburg bis zum Bodensee und weiter vom Bodensee bis zur Donau ausgebaut werden. Vor einigen Tagen ist der Rheinschiffahrtsverband als Vorläufer des Wiener Wasserstraßentages für die baldige Schaffung einer solchen Verbindung zwischen Rhein und Donau auf das entschiedenste und wärmste eingetreten. Der Großschiffahrtsweg Rhein-Main-Donau wird nach den Erfahrungen des Krieges ganz gewiß in nicht ferne Zeit aus dem Stadium des bloßen Entwurfes in das der Verwirklichung eingetreten sein und ebenso die Verbindung der Ostsee mit der Donau. Wenn auch der den Mittelmächten angedrohte Wirtschaftskrieg nach dem Abschluß des Friedens eine Utopie bleiben wird, so wird die Herstellung des ausgedehnten Wasser-

straßennetzes, für welches man sich jetzt bei uns und in Deutschland einsetzt, hiedurch nicht überflüssig.
 Die Waffenbrüderschaft mit unsern Bundesgenossen hat zur selbstverständlichen Folge auch eine wirtschaftliche Annäherung der Mittelmächte an Bulgarien und die Türkei. Die Donau, wie sie nach ihrer Ausgestaltung und Ergänzung durch das in Oesterreich-Ungarn, Deutschland und der Schweiz zu bauende Wasserstraßennetz sein wird, wird zu einem Faktor im Welthandel werden, dessen gewaltige Tragweite sich heute noch gar nicht überblicken läßt. Es wird sich hauptsächlich ein Verkehr von Massengütern auf diesem Wasserweg abwickeln, dem eine noch glänzendere Zukunft in Aussicht zu stellen ist als dem sogenannten trodenen Weg zu Lande von Hamburg bis Bagdad. Ein großes geschlossenes Wirtschaftsgebiet wird nicht mehr darauf angewiesen sein, den Seeweg zu benutzen, und wenn ihm dieser wie jetzt nicht offen steht, auf viele Transporte verzichten zu müssen. Viele Frachten, die zur See einen Umweg machen müßten, werden sich auf dem künftigen Großschiffahrtsweg billiger stellen. Wichtige Vorarbeiten für die künftige Gestaltung der Dinge liegen bereits vor. Auf dem Wasserstraßentag wurde die Mitteilung gemacht, daß speziell für den Donau-Oder-Kanal schon ein fertiger baureifer Entwurf besteht. Das Wasserstraßenproblem ist damit seiner Ausführung wesentlich näher gerückt. Die Pioniere des künftigen Donauverkehrs finden damit schon große Schwierigkeiten beseitigt. Es wird hoffentlich bald rasch vorwärtsgen.

Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen.

Unter Vorsitz des Delegierten des Verwaltungsrates Herrn Direktor Jacques Müller wurde am 27. d. in Konstantinopel die 27. ordentliche Generalversammlung der Compagnie d'Exploitation des Chemins de Fer Orientaux abgehalten. Der von der Generalversammlung genehmigte Bericht des Verwaltungsrates erwähnt zunächst, daß sich der Betrieb der Gesellschaft im Betriebsjahr nur auf die in der Türkei gelegenen Linien (323.620 Kilometer) erstreckt habe, wobei auf der Hauptstrecke wegen der dormaligen außergewöhnlichen Verhältnisse ein überaus gesteigerter Verkehr zu bewältigen gewesen ist. Die aus den Balkankriegen rückständigen, zahlreichen wichtigen Fragen der Gesellschaft haben wegen der Fortdauer des Weltkrieges noch nicht gelöst werden können. Die in Serbien gelegenen 370.649 Kilometer werden mit Rücksicht auf die militärischen Verhältnisse fortgesetzt von den okkupierenden Militärbehörden der Zentralmächte betrieben, und die in Griechenland gelegene 77.350 Kilometer lange Strecke ist am 3. Juni 1916 durch die französisch-englische Orientarmee besetzt worden, die auch den Betrieb an sich gezogen hat. Die Gesellschaft hat in beiden Fällen alle für die Wahrung ihrer Interessen geeigneten Schritte zuständigerorts unternommen. Ueber die von Bulgarien am 6. und 7. Oktober 1915 unter Berufung auf Gründe höherer Ordnung in Besitz genommene Linie Svilengrad-Debagatsch (192.141 Kilometer) ist ein Entschädigungsvertrag zustande gekommen, laut dem die bulgarische Regierung eine Entschädigung von im ganzen 21.967.047 Goldlema zu zahlen hat.

Die Gesamteinnahmen belaufen sich auf 18.095.799 Frank gegen 20.534.277 Frank im Vorjahr, waren also um 2.438.478 Frank geringer. Kilometrische Einnahme 57.624 Frank (Vorjahr 35.190 Frank). Diese kilometrische Einnahme ist die höchste, welche seit dem Bestehen der Bahn erzielt wurde. Sie erklärt sich aus den vorübergehend obwaltenden außergewöhnlichen Umständen, aus der fortdauernden Ausschaltung der Seekonnurrenz, der Wiederaufnahme des direkten Personenverkehrs über Belgrad und aus den umfangreichen für die Heeresverwaltung, zum großen Teil auf Kredit, ausgeführten Militärtransporten.

Der Personenverkehr — ohne Truppentransporte — zeigt eine Gesamtfrequenz von 4.267.287 Personen (Vorjahr 3.778.538) mit einer Gesamteinnahme von 2.728.991 Frank (Vorjahr 3.873.754 Frank).

Der gewöhnliche Güterverkehr — ohne Militärtransporte — belief sich im Quantum auf 215.915 Tonnen (Vorjahr 535.984) und in den Einnahmen auf 4.668.760 Frank (Vorjahr 6.399.076 Frank).

Die ordentlichen Betriebsausgaben haben betragen 7.795.944 Frank gegen 6.314.438 Frank im Vorjahr, waren also um 1.481.506 Frank höher. Kilometrische Ausgabe 24.825 Frank (Vorjahr 10.821 Frank). Diese nicht unbedeutende Steigerung in den ordentlichen Betriebsausgaben hat ihren hauptsächlichsten Grund in der Verkehrssteigerung und in der Erhöhung der persönlichen und sachlichen Ausgaben sowie in Mehraufwendungen für die Instandhaltung der über das normale Maß hinaus abgenutzten Fahrbetriebsmittel. Der Betriebskoeffizient betrug 43,08 Prozent (Vorjahr 30,75 Prozent). Die außerordentlichen Betriebsausgaben weisen eine Ersparnis von 311.179 Frank auf; sie betragen 568.867 Frank (Vorjahr 880.046 Frank). Die Seitenlinie Bahaesti—Kirklisse ergab eine konventionsgemäße Nettoeinnahme von 36.215 Frank (Vorjahr 24.182 Frank), zu der die Regierung 210.937 Frank (Vorjahr 222.970 Frank) zuzuschießen hatte. Die Gesellschaft hat in der Zeit vom 18. Juni bis 12. Oktober 1916 für Rechnung der

türkischen Regierung die 3013 Kilometer lange Normalpurbahn gebaut, die eine direkte Schienenverbindung zwischen den beiden türkischen Städten Konstantinopel und Adrianopel herstellt. Die Linie der Saloniki—Monastirbahn, auf deren Betrieb die Orientbahnen ein vertragliches Recht haben, ist am 3. Juni v. J. ebenfalls von der französisch-englischen Orientarmee okkupiert worden, welche auch den Betrieb an sich genommen hat. Der nach Einstellung des der Saloniki—Monastirbahn konzeptionsgemäß gebührenden, aber noch ausstehenden Garantiezuschusses von 3.129.787 Frank (Vorjahr 1.161.455 Frank) entstandene rechnungsmäßige Ueberschuß belief sich auf 1.122.131 Frank; in Rücksicht auf die noch ungeklärten Verhältnisse ist er zur Gänze auf neue Rechnung vorgetragen worden. Die vom Verwaltungsrat der Orientbahnen betreffend die Verteilung des Aktivaabos der Gewinn- und Verlustrechnung gestellten, schon früher veröffentlichten Anträge wurden von der Generalversammlung angenommen. Es wurde eine Dividende von 5 Prozent festgesetzt, die auf Grund der türkischen Währung in Konstantinopel wie bisher mit türkischen Pfunden $1/10 = 110$ Piaster türkischer Währung, und an den übrigen Einlösungsstellen zum Kurse des türkischen Pfundes, d. i. in Oesterreich-Ungarn mit Kronen 34,65, in Deutschland mit Mark 22,33 und in der Schweiz mit Schweizer Frank 17,58 ab 30. Juni 1917 gegen die schriftliche Erklärung des Einreichers zur Zahlung gelangt, daß die zum Coupon gehörige Aktie sich seit dem 1. Jänner 1915 nicht in einem der anderen Länder befunden hat, in welchen die Gesellschaft ebenfalls Einlösungsstellen bezeichnet hat, und ferner, daß diese Aktie nicht Eigentum eines Angehörigen eines der mit der Türkei im Kriegszustand befindlichen Länder oder eines mit denselben alliierten Landes ist und es auch seit Kriegsbeginn nicht gewesen ist.

Die Generalversammlung hat die Kooptation des Herrn Direktors Alexander Weiner als Mitglied des Verwaltungsrates gutgeheißen und die statutengemäß ausscheidenden Verwaltungsräte, nämlich die Herren Direktor Dr. Hans Escher, Direktor Herbert M. Gutmann, Direktor Hugo Marcus, Direktor Bernhard v. Popper-Arberg, Vizepräsident Karl Stögermayer, Hofrat Siegmund v. Thal und Direktor Dr. Alfred Treichl wiedergewählt.

Oesterreichischer Lloyd.

Heute fand die Generalversammlung des Oesterreichischen Lloyd statt. In dem Geschäftsberichte, von dessen Verlesung in der Generalversammlung Umgang genommen wurde, ist zunächst von dem geschäftlichen Stillstand die Rede, zu dem die Gesellschaft durch den Krieg gezwungen wurde. Das finanzielle Ergebnis des letzten Jahres hat sich im Vergleich zum Vorjahr infolge der stärkeren Inanspruchnahme der gesellschaftlichen Flotte für Zwecke der Kriegsmarine und der Heeresverwaltung sowie des „Roten Kreuzes“ günstiger gestaltet. Ueber die gesellschaftliche Flotte bringt der Geschäftsbericht nur spärliche Angaben, wobei er sich noch dazu über den Punkt „Schiffsneubauten“ vollkommen ausschweigt. In dem Bericht heißt es: „Der Besitzstand der Flotte hat sich durch Verlust zweier kleinerer im dalmatinisch-albanischen Dienst tätig gewesener Dampfer verringert. Der Ozeandampfer „Vorwärts“, der sich bei Kriegsausbruch in den Hafen Marmagoa (Portug.-Indien) geflüchtet hatte, wurde im Juli 1916 von der portugiesischen Regierung requiriert. Der Ozeandampfer „Marienbad“ ist im Hafen von Eleusis (Griechenland) von den Franzosen beschlagnahmt worden. Ueber andere in Auslandshäfen befindliche gesellschaftliche Dampfer und deren Besitzungen sind

nur spärliche und unzuverlässige Nachrichten eingelaufen. Die Umwandlung des früheren Bergmünzschiffersdampfers „Thalia“ in einen Warendampfer ist vollendet worden. Auch im Jahre 1916 sind uns von verschiedenen Stellen des Auslandes Kaufanträge auf unsere in heimischen und fremden Gewässern befindlichen Dampfer gemacht worden, auf die wir jedoch, trotz der verlockenden Angebote, im Berichtsjahre nicht eingehen konnten.“ Der Geschäftsbericht wurde von der Generalversammlung genehmigt, ebenso der Antrag der Verwaltung, den aus der Bilanz sich ergebenden Verlustsaldo von Kr. 4.565.729 auf neue Rechnung zu übertragen. Am Schluß der Generalversammlung sprach einer der anwesenden Aktionäre den Wunsch aus, die Verwaltung möge, sobald dies möglich sei, über die im Gang befindlichen Schiffsverkäufe Auskunft erteilen.

Württembergischer Landtag.

Der Ausbau der Wasserstraßen.

W Stuttgart, 30. Juni. (Priv.-Tel.) Die Beratung des Ausbaues der Wasserstraßen bildete den Gegenstand der heutigen Sitzung der Zweiten Kammer. Der Berichterstatter Abg. Graf (Z.) ging auf die bereits durch die Ausschußberatung bekannt gewordenen Einzelheiten über den Rechtsstand der Kanalfrage des Näheren ein. Sämtliche Wasserstraßenprojekte müßten als ein einheitliches Ganzes betrachtet werden. Durch die zwischen 18 bis 15 Millionen Mark betragende Stiftung des Stuttgarter Großindustriellen Dr. Robert Bosch habe die Wasserstraßenfrage eine wesentliche Förderung erfahren. Für diesen Beweis hoher Gesinnung sprach der Berichterstatter dem Stifter den Dank der Zweiten Kammer aus. Der Dankesbezeugung schlossen sich namens ihrer Fraktionen auch die Abg. Brudmann (Volksp.), Wieland (Nat.), Feuerstein (Sozdem.) und Hauser (Z.) an. Der Berichterstatter gab noch der Hoffnung Ausdruck, daß von den reichen Erträgen mancher großindustriellen Unternehmungen für diesen gemeinnützigen Zweck weitere Mittel flüssig gemacht werden. Der Antrag des Finanzausschusses ging dahin, die Regierung möge sobald als möglich untersuchen, welche Änderungen in Beziehung auf die Pläne und die Kosten durch die Einführung des 1200 Tonnen-Schiffes bei der Neckar-Kanalisation bis Plochingen entstehen würden, und dem Südwestdeutschen Kanalverein zur Bearbeitung der gesamten Pläne einen Teil der vom Reichstage bewilligten 100 000 Mark überweisen. Abg. Brudmann (Volksp.) ging auf diesen von ihm stammenden Antrag näher ein. Vier Faktoren hätten wesentlich zur Förderung der Wasserstraßenfrage beigetragen: der Krieg, die Arbeit der württembergischen Regierung, die Gründung des Südwestdeutschen Kanalvereins und die Stiftung des Dr. Robert Bosch. Der Redner gab dem Bedauern Ausdruck, daß in badischen Kreisen die Meinung habe auskommen können, als wolle Württemberg das Oberrheinprojekt konkurrenzieren und die ungeheure Wichtigkeit der Kraftgewinnung für das Reich vollständig übersehen. Es liege aber auch im Reichsinteresse, daß ein industrialisiertes Land wie Württemberg nach dem Kriege wettbewerbsfähig bleibe, was nur der Fall sein könne, wenn Württemberg nicht so spät zu den Wasserstraßen komme. Außer dem bereits bestehenden Zweckverband für die Kanalschiffahrt bis Plochingen sei die Schaffung von Zweckverbänden für Heilbronn, Groß-Stuttgart, Ulm und Ravensburg in Aussicht genommen, die die Aufgabe hätten, die Interessen der dem Kanal benachbarten Gemeinden, insbesondere Gelände- und Eigentumsfragen zu behandeln. Die Aufnahme der württembergischen Pläne in den Etat des Reichsamts des Innern zeichne die Arbeit Württembergs vor. Die Bewürdigung der württembergischen Pläne müsse bis zum Frühjahr 1918 nachgewiesen werden. Unter Zugrundelegung des 1200-Tonnen-Schiffes müsse die ganze Linke Mannheim-Ulm bis Februar nächsten Jahres durchgearbeitet in den Reichstag gebracht werden. Die württembergische Regierung lasse die Pläne des Neckarkanals bis Plochingen auf 1200 Tonnen prüfen und der Südwestdeutsche Kanalverein lasse den Weg über die Schwäbische Alb bearbeiten. Das 1200-Tonnen-Schiff bringe eine Reihe von Vergrößerungen mit sich, die berücksichtigt werden müßten.

Abg. Wieland (nl.) begrüßte daß die bayerische Regierung auf eine Anfrage der württembergischen Regierung zugesagt habe, das Projekt der Schiffbarmachung der oberen Donau mit in ihre Arbeit aufzunehmen. Der größte Nachdruck müsse auf eine wirtschaftlich reichliche Ausnutzung der Wasserkräfte gelegt werden. Abg. Kocher (Z.) beantragt eine Ausdehnung des Antrages des Finanzausschusses auf die Arbeiten für die Pläne der Strecke Donau-Dobersee. Abg. Feuerstein (Soz.) bezeichnete es angesichts des Ueberwiegens des bayerischen Einflusses in manchen Reichsangelegenheiten als Pflicht der württembergischen Regierung, auf eine gleichzeitige Verabschiedung des bayerischen und des württembergischen Kanalprojektes Bedacht zu nehmen. Abg. Hauser (Z.) betonte die dringende Notwendigkeit der möglichst raschen Fortführung der Neckarkanalisation ins Innere des Landes.

(Sitzung der Donaukommission.) Die Budapestener Donaukommission hielt heute unter dem Vorstehe des Vizebürgermeisters Dr. Franz Déry eine Sitzung, in der zunächst die Teilnehmer an dem Wiener Wasserstraßenkongreß über den Verlauf des Kongresses referierten. In Verbindung damit stellte der Vorsitzende den Antrag, daß im Herbst ein ungarischer Wasserstraßenkongreß veranstaltet werde, der einerseits gegen die Wiener Bestrebungen Stellung nehmen und andererseits die im Interesse des ungarischen Wasserstraßenverkehrs zu treffenden Maßregeln besprechen würde. An den Antrag knüpfte sich eine längere Debatte, an der der Rektor an der technischen Hochschule Aladár Kovács-Sebestyén, die Ministerialräte Eugen Kvaszay und Baron Friedrich Wimmerberg, die Magistratsräte Eduard Fod und Dr. Emil Vita, technischer Rat Ladislav Varga, der Generalsekretär der Handels- und Gewerbekammer Dr. Rudolf Krejci und die Stadtrepräsentanten Dr. Emerich Strasser und Dr. Leopold Horváth teilnahmen. Die Kommission wird das Material der Debatte aufarbeiten lassen und erst dann über die Frage der Abhaltung eines ungarischen Kongresses entscheiden. Auf Antrag Dr. Emerich Strassers beschäftigte sich die Kommission auch mit der Angelegenheit des Budapestener Handelshafens und beschloß, die Regierung in einer Eingabe zu ersuchen, daß nicht nur der im Sorosfürer Donauarm bereits im Bau begriffene Lokalhafen, sondern auch der große Szepeler Hafen ehestens errichtet werde. Auf Antrag des Ministerialrates Eugen Kvaszay beschloß ferner die Kommission, sich demnächst mit den Fragen der Donauufer-Lokalbahnhöfe, der zu errichtenden Fabriksstadt, des Ringkanals und des Donau-Theiß-Kanals zu beschäftigen.

3./VII. 1917

3
148

Vom Elbe-Oder-Donau-Kanal.

O.M. Ende Juni hat in Wien ein österreichischer Wasserstraßentag stattgefunden, auf dem unter lebhafter Anteilnahme auch aus dem Deutschen Reiche die Frage des Baues des Donau-Oder-Kanals mit dem Anschluß nach der Elbe behandelt wurde. Bei den Verhandlungen stand eine schon vor einiger Zeit als Manuskript und kurz vor der Tagung auch im Buchhandel erschienene Deutschrift des österreichischen Erzherzogs Heinrich Ferdinand, „Die Wasserstraße Mitteleuropas“, im Vordergrund des Interesses. Sie hat eine Ergänzung in einem Aufsatz der „Neuen Freien Presse“ gefunden, der nach seiner Ueberschrift auf Mitteilungen des Erzherzogs beruht. Es ist nicht zu leugnen, daß durch das Eintreten des Erzherzogs das Interesse der österreichischen Kreise an der Durchführung des längst geplanten, in dem Wasserstraßengesetz von 1901 festgelegten, aber immer wieder hinausgeschobenen Baues dieser Kanäle eine weitere bedeutende Förderung erhalten hat.

Erzherzog Heinrich Ferdinand hat seinerzeit in München den Wasserbau studiert und ist Fachmann auf dem Gebiete. Seine Arbeit darf aber wohl darüber hinaus noch ein weiteres Interesse in Anspruch nehmen, da man wohl mit Recht annehmen darf, daß er sich hinsichtlich der Tendenzen seiner Schrift bei deren Veröffentlichung in Uebereinstimmung mit den Anschauungen der österreichischen Krone befindet.

Die Deutschrift beschäftigt sich in erster Linie mit dem Donau-Oder-Kanal, der als Grundlage des österreichischen Kanalsystems angesprochen wird. Sein alsbaldiger Bau wird in erster Linie gefordert, während der Anschlußkanal zur Elbe als erst in zweiter Linie in Betracht kommend bezeichnet wird. Wenn dies auch für die Elbe-Interessenten und damit auch für Hamburg nicht erfreulich klingt, so ist es doch immerhin verständlich, wenn man berücksichtigt, daß für den Donau-Oder-Kanal ein in allen Einzelheiten durchgearbeitetes, baureifes Projekt vorliegt, während dies für den Anschlußkanal zur Elbe (Prerau-Parabubitz) nicht der Fall ist. Es darf aber bei dieser Gelegenheit darauf hingewiesen werden, daß nach einer auf dem Wasserstraßentag gemachten Mitteilung die österreichische Regierung neuerdings auch für den letztgenannten Anschlußkanal die Ausarbeitung eines genauen Bauplanes in die Wege leitet. Wenn man in Rechnung zieht, daß die Länge des Anschlußkanals zur Elbe nur 195 Kilometer gegenüber einer solchen von 268 Kilometer des Donau-Oder-Kanals beträgt, so ist immerhin zu hoffen, daß auch er trotz späterer Inangriffnahme nicht allzu lange nach dem Donau-Oder-Kanal fertiggestellt werden wird. Das wird man um so mehr dürfen, als der Erzherzog in dem erwähnten Aufsatz der „Neuen Freien Presse“ besonders darauf aufmerksam machen läßt, daß sowohl die Landwirtschaft als auch die Industrie hauptsächlich nach der Elbe gravitieren. Im Zusammenhange hiermit findet sich ein für die Auffassung des Erzherzogs bedeutungsvoller, gesperrt gedruckter Satz:

„Unser Seehafen ist Hamburg.“ Wir begrüßen diese Erklärung, die sich mit der von uns vertretenen Meinung deckt, die auch leztlich in der Versammlung eines Ehren Kaufmannes Ausdruck gefunden hat, und sehen darin das Bekenntnis, daß der Außenhandel der mitteleuropäischen Reiche nicht über die feindlichen oder neutralen Häfen Antwerpen und Rotterdam geleitet werden darf. Wir dürfen darin aber weiterhin ein Anzeichen dafür erblicken, daß man in Oesterreich der Wasserstraße der Elbe zustimmen lassen will, was ihr gehört. Man scheint erkannt zu haben, daß der Einflußbereich von Triest nicht über das natürliche Maß hinaus durch künstliche und für die Allgemeinheit kostspielige Tarifmaßnahmen erweitert werden sollte. Triest ist seiner geographischen Lage nach nicht durch einen Kanal an die große Wasserstraße der Donau anzuschließen. Da aber die Massengüter nicht den Eisenbahnen, sondern den Wasserstraßen gehören, so weist für sie der Ausgangsweg zum Meere nicht zur Adria, sondern zur Nordsee.

Noch nach einer anderen Richtung sind die Ausführungen des Erzherzogs von Interesse. Das österreichische Wasserstraßengesetz von 1901 sah den Bau der Kanäle aus Staatsmitteln vor. Bei dem großen Interesse, das auch das Deutsche Reich an ihrem Bau nehmen muß, hat man von deutscher Seite gefordert, daß auch vom Deutschen Reiche ein Zuschuß zu den Baukosten geleistet werde, und der Reichstagsabgeordnete Gothein hat auf das Vorbild der deutschen Beteiligung an dem Bau der Gotthardbahn

hingewiesen. Demgegenüber regt der Erzherzog den Bau mit Hilfe des privaten Kapitals an, das nach einer im einzelnen ausgemachten Rentabilitätsberechnung eine ausreichende Verzinsung finden werde, während der Staat nur eine Zinsgarantie übernehmen solle. Ob das Privatkapital zu dieser Anlage bereit sein wird, muß die Zukunft lehren. Immerhin ist der Gedanke wert, beachtet zu werden.

4. VIII. 1917

149

Neue Organisationen für den Donauverkehr.] Vor kurzem wurde ein Bericht über die neue Gestaltung des Bayerischen Lloyd veröffentlicht. In die Verwaltung dieser Schiffsahrtsunternehmungen wurden der Geheime Oberregierungsrat Cuno vom Reichsschatzamt und Geheimrat Dr. Frisch vom Reichsamt des Innern, die beide als Regierungsvertreter bei der Berliner Zentraleinkaufsgesellschaft tätig waren, ferner Major des deutschen Generalstabes Albert v. Bahlkampff aufgenommen. Letzterer hat lange Zeit als deutscher Bevollmächtigter an der Seite des Obersten Kreneis bei der k. u. k. Zentraltransportleitung in Wien die Transport- und speziell die Donaufragen bearbeitet und auch nach der Besetzung der Walachei als Feldisenbahndirektor in Bukarest sich mit diesen Fragen beschäftigt. Er wurde jedoch vor einiger Zeit beurlaubt und trat, wie ebenfalls aus dem Geschäftsbericht des Bayerischen Lloyd bekannt wurde, in die Direktion der Deutschen Bank und des Bayerischen Lloyd ein. Mit diesen Tatsachen tritt das Interesse, das Deutschland am Donauprobem hat, offen zutage. Die Bedeutung der Aktion geht aus der nachstehenden Darstellung aus Fahrtreisen hervor: Die Gründe hierfür sind einleuchtend. Die Abnahme des Anbaues und der Erntenergebnisse in Europa, die geringere Produktion in Amerika infolge Kalimangels rücken in Zukunft schwierigere Ernährungsverhältnisse in den Bereich der Möglichkeit. Andererseits muß außerdem damit gerechnet werden, daß infolge des immer größer werdenden Schiffsraummangels nach dem Kriege die für die Versorgung Europas nötigen Transportmittel zur See nicht in genügendem Maße vorhanden sein werden. Hierdurch wird jedoch die Donau nicht berührt und darum wird ihr für die Versorgung Mitteleuropas eine große Bedeutung zugesprochen werden können, denn sie stellt den natürlichen Weg dar, auf dem die großen überschüssigen Getreidemengen Rumaniens, Südrußlands und der anderen Wertländer des Schwarzen Meeres und der Donau transportiert werden können. Um von diesen Möglichkeiten nur annähernd ein Bild zu gewinnen, sei bemerkt, daß auf einen durchschnittlichen Export aus Rumänien von 300.000 Waggons Getreide und von noch weit erheblicheren Mengen aus den anderen bereits genannten Gebieten jährlich sicher zu rechnen ist und daß ferner noch bedeutende Exporte von Erdölen und vielen Rohstoffen in Betracht kommen, so daß für die erste Zeit nach dem Kriege der Export mit weit über 650.000 Waggons jährlich veranschlagt werden kann. Bei einer zehnmonatigen Schiffsahrtsperiode auf der Donau würde dies eine Durchschnittsleistung von über 2000 Waggons oder zirka 40 Torschlepps bedeuten (so genannt, weil sie zum Unterschied von den größeren „Griechenschlepps“ das Eisene Tor passieren können; sie fassen zirka 50 Waggons). Vor dem Kriege wurde jedoch die Leistungsfähigkeit der Donau unter besonderer Berücksichtigung der Fahrt durch das Eisene Tor mit nur 8 Schlepps per Tag bezeichnet. Diese Ziffern, die kein Geheimnis sind und vielfach als feststehend angesehen werden, würden also einem großangelegten Donau-Schiffsahrtsunternehmen ungeahnte Entwicklungsmöglichkeiten bieten. In dieser Richtung scheint sich auch der ganze Werdegang des Bayerischen Lloyd zu vollziehen. Vor dem Weltkriege war dieses Unternehmen mit seinen vier Schleppdampfern und zusammen 2300 Pferdekräften der alleinige Vertreter des Deutschen Reiches auf der Donau, die österreichisch-ungarischen Unternehmungen hatten zu jener Zeit zusammen 166 Schleppdampfer mit 58.700 Pferdekräften. Nun hat aber, wie bereits gemeldet, der Bayerische Lloyd die Flotte der Zentraleinkaufsgesellschaft, die diese während des Krieges für die Getreidetransporte auf der Donau gegründet hatte, übernommen. Abgesehen von den Verlusten, die die Zentraleinkaufsgesellschaft während des rumänischen Krieges sowie die anderen Schiffsahrtsunternehmungen erlitten haben, besaß sie 56 Schleppdampfer mit 16.000 Pferdekräften. Somit ist der Bayerische Lloyd mit einem Schlag von der kleinsten Unternehmung der Mittelmächte zur zweitgrößten geworden, die nur mehr hinter der Donaudampfschiffsahrtsgesellschaft zurücksteht. Es verdient ferner besondere Beachtung, daß die Deutsche Levante Linie angeblich bereits einen Dienst im Schwarzen Meer vorbereiten soll, der dazu bestimmt ist, die Transporte in Braila und Galatz direkt auf die Donau zu führen. Wenn es nun gelingen sollte, unter der Führung des Deutschen Bank den Bayerischen Lloyd, den Bulgarischen Lloyd und die Schwarze Meer-Schiffsahrt in einer Hand zu vereinigen, so würde dieses Unternehmen durch eine solche Zusammenfassung aller in Betracht kommenden Faktoren in einer einzigen Organisation eine bedeutungsvolle Vorzugsstellung erhalten. In diesem Zusammenhang muß ferner noch erwähnt werden, daß die Getreidemüllschlagsanlagen in den ungarischen Häfen von Neufaz abwärts in den Händen der Berliner Zentraleinkaufsgesellschaft sind und abgesehen von ihrem wirtschaftlichen Erfolg auch einen Faktor in der deutschen Donaupolitik bilden. Im ganzen kann also gesagt werden, daß eine deutsche Organisation auf der Donau bereits fertig gebildet

ist und daß ihr unsichtiger und rascher Ausbau auch in der Zukunft außer Frage steht. Die österreichischen und ungarischen Donauschiffsahrtsunternehmungen werden von der günstigen Konjunktur im Frieden gewiß auch entsprechenden Nutzen ziehen, jedoch werden sie ihre bisherige hervorragende Stellung nur mehr dann bewahren können, wenn sie sich gleich wie der Bayerische Lloyd den Forderungen der Zeit anpassen und so vor allem für die Vergrößerung ihrer Flotte sorgen. Unter andern käme dann auch noch die Erbauung von Schlepps für Erdölransporte, technisch vollkommene Umlade- und Verlade-Einrichtungen zum Umschlag von Seepumpfern auf Donauschlepps und von Schleppern auf Waggons, ferner die Einrichtung von Anlagen und Hafennagazinen in Betracht. Nach dem Beispiele dieser Bayerischen Donauschiffe, die für Hafensysteme und Bauten bereits große Mittel aufwenden, wird es auch bei uns notwendig sein, auf diesem Gebiete unter staatlicher Mithilfe tatkräftig zu arbeiten.

6./VII. 1917

150

(Die Buschtiehrader Bahn im ersten Semester.)
Aus Prag wird telegraphiert: Die Einnahmen der Buschtiehrader Bahn weisen im Monat Mai bei einer Gesamtziffer von 2,173,761 K. eine Erhöhung um 94,900 K. auf, und zwar wurden auf der A-Linie 1,067,884 K. (+ 149,200 K.), auf der B-Linie 1,105,877 K. (- 54,300 K.) erzielt. Der Personenverkehr weist eine Steigerung auf, während der Lastenverkehr ein Mindererträgnis geliefert hat. Es wurden um 124,759 Personen mehr befördert und um 187,500 K. mehr vereinnahmt als im Juni des Vorjahres, dagegen um 53,536 Tonnen Güter weniger befördert und aus diesem Verkehrszweig um 22,600 K. weniger eingenommen. Die Gesamteinnahme im ersten Halbjahr 1917 betrug 12,692,611 K. (+ 862 K.), wovon 5,797,256 K. (+ 232,087 K.) auf die A-Linie und 6,895,355 (- 231,225) auf die B-Linie entfielen. Es wurden befördert 2,711,330 (+ 494,516) Personen mit einer Einnahme von 2,970,634 K. (+ 711,082 K.) und 3,924,627 (- 482,573) Tonnen Güter mit einer Einnahme von 9,721,977 K. (- 711,000 K.). Es wird einerseits die Mindereinnahme auf der B-Linie durch entsprechende Mehreinnahmen auf der A-Linie und andererseits die Abgänge im Güterverkehr durch Steigerungen des Personenverkehrs aufgewogen. Die Regulierung pro Februar ergab bei der A-Linie ein Minus von 15,284 K., bei der B-Linie ein Minus von 10,903 K.

17. VII. 1917

17
153**Der Neckar-Donaukanal.**

Stuttgart, 16. Juli. Der Süddeutsche Kanalverein hat beschlossen, das aus dem Jahre 1908 stammende Projekt des Oberbaurats Eugenhan, das eine Verbindung des Neckars mit der Donau durch das Nems-Brenztal vorsieht, durch staatliche Techniker, die das Ministerium des Innern auf Ansuchen des Kanalvereins zur Verfügung stellen wird, von 600 Tonnen auf 1200 Tonnen umarbeiten zu lassen. Der Weg durch das Filstal wird sowohl mit der Tunnellinie Ueberlingen-Ulm, als auch in einer Abzweigung hiervon, die wahrscheinlich vom Filstal nach dem oberen Remstal führen und so die beiden Projekte verbinden wird, durch die Firma Grün u. Wilfinger in Mannheim bearbeitet. Mit der Vor-nahme weiterer Vorstudien für die Verbindung Donau-Boden-see ist Stadtbaurat Göller-Ulm beauftragt. Weitere Beschlüsse beziehen sich auf eine möglichst starke Förderung der Kanali-sierung der Donau-Strecke zwischen Steppberg und Ulm, da diese Strecke den Anschluß der Stadt Ulm an den großen Donauschiffsverkehrs herbeiführt und auch die Voraussetzung einer Verbindung zwischen Neckar-Donau und Donau-Bodensee darstellt.

17. VII. 1917

Behebung der Verkehrsstörungen.

N Berlin, 16. Juli. (Priv.-Tel.) Ueber eine neue Verkehrserscheinung, die vorzüglich durch Beseitigung des Lokomotivmangels künftig Verkehrsstörungen schnell beseitigen helfen soll, berichtet die „Zeitung des Verbandes deutscher Eisenbahnverwaltungen“ folgendes:

„Die einschneidenden Wirkungen der Verkehrsstörungen des verflossenen Winterhalbjahres sind noch überall in frischester Erinnerung. Unter dem Einfluß der Kälte hatten besonders in Berlin die betrieblichen Schwierigkeiten auf den Güterbahnhöfen zu außerordentlichen Frachtanstauungen geführt. Verkehrsperren, die nötig waren, um auf den überfüllten Bahnhöfen Luft zu schaffen, übten Rückwirkungen selbst auf weiter entfernt liegende Bezirke aus, die sich in der Rückwärtsstaffelung der Güterzüge äußerte. Dieses Stillliegen, das zu unnützer Inanspruchnahme der Lokomotiven, zur Vergendung von Kohlen und häufig zu Frostschäden an den Maschinen führte, ist als die eigentliche Ursache des Lokomotivmangels anzusehen. Zugleitungen, die wie in früheren Jahren eingerichtet wurden, um den Lauf der Züge zu überwachen und zu regeln, einer Ueberfüllung der Bahnhöfe durch Umleitungen usw. vorzubeugen und die Bestellung von Lokomotiven und Personal zu ordnen, waren aber vielfach außerstande, die Schwierigkeiten zu beheben, da für ihren verhältnismäßig beschränkten Wirkungskreis weder Lokomotiven noch Personal in ausreichendem Maße vorhanden waren. Auch von den Maschinenämtern oder der Direktion ist, da diese nicht Tag und Nacht besetzt sind, der Güterverkehr sich aber meist nachts abwickelt, ein schneller Eingreifen nicht zu erwarten. Aus diesen Gründen ist bei der Eisenbahndirektion Erfurt versuchsweise die Regelung der Lokomotivgestellung einem besonderen während der Dauer der Verkehrsstörungen Tag und Nacht besetzten Lokomotiv-Bureau übertragen worden. Diese Lokomotiv-Ausgleichsstelle hat die Aufgabe, Schwierigkeiten in der Lokomotivgestellung durch Ueberweisung von Lokomotiven und Personal an nothleidende Stellen vorzubeugen, einen Ausgleich je nach der in den einzelnen Streckenabschnitten herrschenden Betriebslage herbeizuführen, ehe die Verkehrsstörungen einen größeren Umfang annehmen, und schließlich für Weiterleitung und zweckentsprechende Ausnutzung der Lokomotiven bei längerem Stillliegen der Güterzüge und für Ablösung der übermüdeten Mannschaften zu sorgen. Durch Führung eines Tagebuches sollen sie dem maschinentechnischen Betriebsdezernenten ermöglichen, sich über die gesamte Betriebslage, über alle Störungen usw. auf dem laufenden zu erhalten und ihn dadurch in die Lage zu setzen, jederzeit einzugreifen und notwendige Entscheidungen zu treffen. Die Lokomotiv-Ausgleichsstelle wird auch nach Behebung der Verkehrsstörungen beibehalten und steht als Lokomotivbureau damit betraut werden, eintretende Schwierigkeiten etwa infolge starker Truppenverschiebungen, außerordentlicher Steigerung des Güterverkehrs usw. nach Möglichkeit zu beheben.“

Erhöhung der Gütertarife in Ungarn.

Schon das Kabinett Tisza hatte eine Erhöhung der Gütertarife der ungarischen Staatsbahnen geplant. Die Vorbereitungen hiezu wurden bereits bei der Einführung der 30prozentigen Kriegsteuer getroffen. Der Kabinettswechsel scheint diese Aktion, die früher erst nach dem Kriege verwirklicht werden sollte, noch beschleunigt zu haben. Nach seinem Amtsantritte hat Handelsminister Graf Serenyi Äußerungen gemacht, die darauf hindeuten, daß der Friedensschluß nicht mehr abgewartet werden soll. Die Direktion der königlich ungarischen Staatsbahnen soll ihre Arbeiten bereits so ziemlich beendet haben. Aus der Antwort, die Graf Serenyi auf die an ihn gerichtete Begrüßungsansprache des Präsidenten der Budapester Handels- und Gewerbetammer Geheimen Rates Leo Lanczj erteilt hat, geht hervor, daß die Erhöhung zumeist auf Massengüter angewendet werden soll. Andererseits will, wie der „B. U.“ mitteilt, der Handelsminister das Einkommen der Staatsbahnen aber auch durch die Aufhebung aller nicht ausschließlich in öffentlichem Interesse stehenden Refaktien und Tarifbegünstigungen steigern. Der Handelsminister erachtet die Erhöhung der Einnahmen für um so unerläßlicher, als die dringend notwendige Reorganisation der Staatsbahnen riesige Investitionen erfordert und er überdies auch die materielle Lage der Staatsbahnangestellten zu verbessern wünscht. In dieser Hinsicht beabsichtigt er nicht nur eine Beteiligung der Angestellten an Erträgnisse dieses kommerziellen Unternehmens des Staates einzuführen, sondern er will ihnen zur Anschaffung von Lebensmitteln Vorschüsse geben und sogar ihre Schulden konvertieren lassen, um ihnen die Möglichkeit zu bieten, diese innerhalb eines längeren Zeitraumes tilgen zu können.

Der Abend
18. Juli 1917

18
u
157

Tantiemenstudien des „Abend“.

Erste I. I. priv. Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft.

Die Administratoren, so bezeichnet man dort die Verwaltungsräte, erhielten für das Jahr 1916 folgende Tantiemen: der Präsident Geheimer Rat Dr. Franz Ritter v. Schönka, ehemaliger Sektionschef im Eisenbahnministerium, K 86.982, die Herren: Otto Gjedik v. Bründelberg, Leopold Freiherr v. Schlumegkn, Camillo Feldmann, Fritz Hamburger, Adolf Kaiser, Dr. Friedrich Freiherr v. Raymoudje-K 11.000; Dr. Viktor Gracz, der die Bodenkreditanstalt vertritt, erhält K 32.000, Hermann Gupphauer, Ing., Direktor der Wiener Lokomotivfabrik, K 15.000, Dr. Max Freiherr v. Manr, Verwaltungsrat der Bodenkreditanstalt, der Staatseisenbahngesellschaft, der „Cosmanos“ A. G. um, K 18.000, Kommerzialrat Julius Singer, Vizepräsident der „Stephrermühl“ (Neues Wiener Tagblatt) K 18.000, Alexander Weiner, Direktor der Bodenkreditanstalt, K 15.100 und Dr. Emil Widmer, Direktorstellvertreter und Chef der Bodenkreditanstalt, K 15.000. Bemerkenswert ist, daß diesem Verwaltungsrate nicht weniger als drei Sektionschefs a. D. angehören. Man vergleiche damit, was im „Abend“ vom 10. Juli über die Sittlichkeit des Überganges vom Staatsdienste zu Erwerbsgesellschaften gesagt worden ist. Die Tantiemen betragen im ganzen K 267.082. Um die Bedeutung dieser Summe in das richtige Licht zu rücken, sei daran erinnert, daß die Gesellschaft ihren Aktionären seit vielen Jahren entweder gar keine oder die aller bescheidenste Dividende geboten hat, ferner, daß sie laut Vertrag vom 23. November 1911, dem sie auch den mit K 86.982 Tantiemen bezahlten Präsidenten Herrn Schönka verdankt, vom Staate eine jährliche Subvention erhält, die dergestalt bis zum Jahre 1936 nicht weniger als K 1.300.000 beträgt. Die Steuerzahler werden sich mit gemischten Empfindungen fragen, weshalb sie der Gesellschaft eine Subvention zahlen müssen, obwohl der Reingewinn so groß ist, daß die k. k. Sektionschefs a. D., die Verwaltungsräte und Direktoren der Bodenkreditanstalt und der von dieser Bank abhängigen Unternehmungen mit K 267.082 Tantiemen bezahlt werden können.

Erschließung der Wasserkräfte in Bayern. Aus München wird uns geschrieben: In Bayern ist man jetzt anscheinend entschlossen, aus der Kapitalverschiebung, wie sie sich im Kriege zugunsten des industriereichen Nordens und zum Schaden des Südens vollzogen hat, die sich ergebenden wirtschaftlichen Schlussfolgerungen zu ziehen. Es soll ein Ausgleich geschaffen werden gegenüber der ungünstigen verkehrs-geographischen Lage einerseits und dem Kohlenmangel anderseits; diesem Ziele dient sowohl der heute so viel wie gesicherte Bau des Donau-Main-Rhein-Kanals als auch die weitgehende Erschließung der Wasserkräfte, der sog. weißen Kohle, die in Bayern reichlicher vorhanden ist wie in jedem anderen deutschen Bundesstaat. Die Bayerische Wasserkraft-Arbeitsgemeinschaft, die vor kurzem gegründet wurde und deren Programm schon in ihrem Namen hinlänglich zum Ausdruck kommt, hat sich folgende Aufgaben gestellt: 1. Erfassung der noch freien Wasserkräfte des Landes und Prüfung ihrer Abbaumöglichkeit; 2. Ausarbeitung der dazugehörigen Pläne; 3. Heranziehung von Industrien zur Nutzung der festgestellten Wasserkräfte und Erleichterung von Betriebsgründungen durch Geldbeschaffung. Bereits in Angriff genommen sind gegenwärtig die großen Werke bei Mühldorf a. F., wo eine große Elektrizitätszentrale mit 50.000 bis 60.000 PS erbaut werden wird. Diese Energie soll ausschließlich der Erzeugung von Aluminium dienen. Am Lech sind drei große Kraftwerke in Aussicht genommen, darunter zwei mit einer Kraft von 30.000 bzw. 10.000 PS. An der Isar plant man eine Anlage von 12.000 PS und an der Alz will man zwei Zentralen von 20.000 bzw. 32.000 PS errichten. Das größte Werk wird, wenn man von dem Walchenseelkraftwerk, das 3 Monate nach Beendigung des Krieges in Angriff genommen werden soll, absteht, an der unteren Isar entstehen, wo die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft in Berlin einen eigenen Kanal bauen will, der den ganzen Unterlauf der Isar von Landshut ab begleiten wird. An diesem Kanal, der zu einem großen Teil ausbetoniert werden wird, werden drei große Ueberlandzentralen errichtet werden, die ihre Kraft zum Teil an den Kreis Niederbayern abgeben, den größeren Teil ihrer Energie jedoch nach Deggendorf an der Donau leiten, wo man große Anlagen für künstlichen Stickstoff sowie chemische Fabriken erbauen wird. Daß man gerade Deggendorf als Siedlungsplatz für die neuen Fabriken auswählte, hat seinen Grund in der günstigen Lage an der Donau, die eine billige Verfrachtung nach den unteren Donauländern ermöglicht.

Das Pflaster der Nord-Südbahn.

Strafbare Verabredungen im Ausbietungsverfahren.

Der noch in Gesetzeskraft bestehende § 270 des alten preussischen Strafgesetzbuches (Abhalten vom Bieten bei Versteigerungen) lag einer Anklage zugrunde, die gestern die Steinsehmeister Hermann Blümel, Max Riebel, Johann Fellenberg und den Werkmeister Wilhelm Sille vor das Schöffengericht Berlin-Mitte führte.

Als der Magistrat von Berlin für die Vergebung der Pflasterarbeiten des Lofes II der Nord-Südbahn einen beschränkten Wettbewerb ausschrieb, traten die Angeklagten zusammen und schlossen ein Abkommen dahin ab, daß Blümel, der in erster Reihe sich um Erlangung der Arbeit bemühte, von den übrigen nicht unterboten werden sollte. Es wurde ein Vertrag geschlossen, in dem sich Blümel verpflichtete, im Falle der Zuschlagserteilung an ihn 24 000 M. an die Mitangeklagten abzugeben, dieselbe Verpflichtung sollte auch für diese bestehen, falls einer von ihnen den Zuschlag erhielt. Jeder machte nun sein Angebot auf Grund der eigenen Berechnung, und es ergab sich, daß Blümel mit 122 246 Mark das billigste Angebot gemacht hatte. Die Tiefbauverwaltung sah sich aber dann veranlaßt, das erste Ausschreiben rückgängig zu machen. Beim zweiten Ausbieten blieb Blümel plötzlich hinter seinem ersten Angebot um etwa 35 000 M. zurück. Trotzdem blieb er nicht der Mindestfordernde, den Zuschlag erhielt vielmehr der Steinsehmeister Fromm bei einem Angebot von 82 000 M. Als die zwischen den Angeklagten getroffene Vereinbarung bekannt wurde, wurde Anklage auf Grund des § 270 erhoben, da die Staatsanwaltschaft auf dem Standpunkt steht, daß der Angeklagte Blümel die Mitangeklagten und diese sich gegenseitig vom ordnungsmäßigen Mitbieten abgehalten haben. — In der Verhandlung, die manches bezeichnende Streiflicht auf das Bietungswesen im allgemeinen warf, wurden Magistratsbaurat Seifert und Baurat Karl Maste als Sachverständige auch über die Frage vernommen, ob der im ersten Blümel'schen Angebot aufgestellte Preis von 122 000 M. als übertrieben hoch anzusehen sei. Wenn auch die Sachverständigen nicht völlig übereinstimmten, so konnte doch die gestellte Frage nicht ohne weiteres bejaht werden. Baurat Maste rechnete schließlich eine Summe von 119 265 M. als Selbstkosten ohne jeden Gewinn heraus.

Der Staatsanwalt hielt die Angeklagten im Sinne der Anklage für schuldig und beantragte je 600 M. Geldstrafe. Das Gericht sprach Sille frei und verurteilte die übrigen Angeklagten zu je 100 Mark Geldstrafe.

20. VII. 1917

161

Eine Vertrufung der heimische Seeschiffahrtsgesellschaften?

Die „Allgemeine Textil-Zeitung“, die bekanntlich enge Beziehungen zur Großindustrie unterhält, bringt in ihrer heutigen Wochenausgabe folgende Meldung:

In finanziellen wie in industriellen Kreisen wird das Gerücht lebhaft erörtert, daß Bestrebungen im Zuge seien, die heimischen Seeschiffahrtsgesellschaften zusammenzuschließen, um sie im kommenden Frieden einheitlich zu leiten und, entsprechend den neuen Aufgaben, auszubauen. Es wird auch eine sehr bekannte führende Persönlichkeit auf diesem Gebiete genannt, die dieses Projekt zu verwirklichen beflissen sei. Von interessierten zuständigen Kreisen wird indes das Gerücht der Schiffahrtskonzentration in Abrede gestellt, mit dem besonderen Beifügen, daß die maßgebenden staatlichen Faktoren einem solchen Plane, gleichviel ob er als förmlicher Trust oder lediglich als losere Interessengemeinschaft in Erscheinung träte, auch kaum zustimmen würden. In getreuer objektiver Wiedergabe der in ersten Kreisen kursierenden Auffassungen über diesen Gegenstand muß jedoch verzeichnet werden, daß, wenngleich mit der gebotenen Reserve, die Meinung vorherrscht, daß das ange-deutete Projekt immerhin vage bestehe und anscheinend nur noch nicht genügend konkretisiert sei. Es wäre daher abzuwarten, ob und in welcher Form es schließlich hervortreten werde. Im Hinblick auf die hohe Bedeutung der Angelegenheit und das rege Interesse, das ihr seriöse Kreise zuwenden, glaubten wir von einer flüchtigen, andeutungsweise be-züglichen Mitteilung nicht Abstand nehmen zu sollen.

Wenn diese Ausführungen auf Wahrheit beruhen — und daran ist bei dem Charakter der Textilzeitung als Organ der Industriellen kaum zu zweifeln —, so erscheint die Frage nach den Ursachen der bekannten Kursstreiberei in den Schiffahrtssaktien mit einem Schlage gelöst. Nicht um eine durch die Unvernunft von Außenseitern in Szene gesetzte Hauffe handelt es sich sodann, sondern um eine regelrecht von eingeweihten Kreisen vortrefflich geleitete Bourspekulation eines Frachtenmonopols, das noch im oder spätestens nach dem Kriege geschaffen werden soll.

Man will offenbar den Wettbewerb ein für allemal ausschalten und die allgemeine Schiffsräumnot dazu benutzen, um nach dem Kriege die Frachtsätze ins Ungemessene zu steigern. Daß ein solches Vorgehen nur zum Schaden der ganzen österreichischen Volkswirtschaft gereichen muß, braucht nicht eigens betont zu werden. Wir werden in den ersten Jahren nach dem Kriege ein ungeheuerliches Anschwellen der Rohstoffeinfuhr und damit die schärfste Anspannung unserer maritimen Transportmittel erleben. Dieser Verkehr wird sich nur dann kluglos abwickeln können, wenn in Schiffahrtskreisen der ehrliche Wille besteht, die schwierige Lage nicht zu gleicher Zeit zum Ausgangspunkte eines allgemeinen Beutezuges zu machen. Ein künstliches Hinausschrauben der Frachten könnte unter Umständen direkt zu einer Katastrophe für unsere Industrie werden, die nach dem Kriege eine zu starke Belastung durch abnorm hohe Tarife unmöglich verträgt. Unserer Volkswirtschaft muß vor allem die Wettbewerbsfähigkeit am Weltmarkte erhalten bleiben und eine der wichtigsten Vorbedingungen hierfür sind niedrige Frachten in der Seeschiffahrt, der nach dem Kriege eine nicht hoch genug zu schätzende Rolle in der allgemeinen industriellen Retablierung zukommen wird. Von der Haltung, die man in Schiffahrtskreisen in diesen Fragen einnehmen wird, hängt es daher ab, ob nach dem Kriege ein Eingriff der Staatsgewalt in die Verhältnisse am Frachtmarkt notwendig wird, oder ob er sich vermeiden läßt. Das Interesse der Allgemeinheit verlangt es auf alle Fälle, daß man den Versuchen, unsere Schiffahrt zu vertruften, beizeiten entgegenetrete, um so eine schwere Gefahr noch in ihrem Entstehen zu bannen.

[Donaukanal und Wasserstraßen.] Von Herrn Moritz Löwy erhalten wir zur Frage der Wiederbelebung des Wiener Donaukanals Ausführungen, welchen wir folgendes entnehmen: Es ist zu befürchten, daß trotz des Wasserstraßentages und der allerorten einsetzenden Agitation für den Bau von Schiffahrtskanälen sowie ihrer sich immer mehr fühlbar machenden Notwendigkeit, es noch sehr lange dauern wird, bis Kohle von Oberberg nach Wien auf der Wasserstraße zur Beförderung gelangen dürfte. Es wirkte eigentümlich, als unsere Gäste beim Wasserstraßentag mit der Stadtbahn nach Rußdorf zur Besichtigung der Wehr- und Schleusenanlagen und von dort mit der Straßenbahn zur Kronprinz Rudolfsbrücke fahren mußten, während doch alle diese Fahrten auf dem Donaukanal und der Donau hätten zurückgelegt werden können. Das ist der gleiche Vorgang, der dazu führt, daß Obst und Gemüse aus den Gegenden von Klosterneuburg und der Wachau am Kanal entlang durch Fuhrwerk auf den Rastmarkt oder die Freyung kommen. Von dort gelangen die Lebensmittel auf Handwagen wieder in die am Donaukanal gelegenen Bezirke, während es doch einfacher wäre, sie auf Rähnen und Zillen direkt an die Ufer des Kanals zu bringen, so daß die Händler und Verbraucher von dort abholen könnten. Der Donaukanal kann in seiner ganzen Länge von Rußdorf bis Simmering ein großer Hafen werden. Es gibt vielleicht in der ganzen Welt keinen schiffbaren Kanal, der die Aufgaben erfüllen könnte, wie der Donaukanal: Auf einer verhältnismäßig kurzen Strecke eine große Bevölkerung mit allem möglichen zu versorgen. Auch das Militärärar könnte viele Tausende Kronen im Jahre ersparen, wenn es Mehl und Getreide vom Produktionsorte direkt zu dem am Donaukanal liegenden Verpflegsmagazin verschiffen ließe. Kaufmannsgüter müssen an vielen Anlegeplätzen zur Aufgabe gebracht werden, Lagerplätze für Massengüter werden sich herausbilden. Aus vielen Reden, welche am Wasserstraßentage gehalten wurden, konnte man entnehmen, daß der Donau-Oberkanal während des Krieges unschätzbare Dienste hätte leisten können. Ein großartig ausgebauter Lokalschiffsverkehr zwischen Meß und Preßburg wird eine starke Entwicklungsmöglichkeit besitzen und auch eine Erleichterung in der Lebensführung der Wiener Bevölkerung herbeiführen.

28. / VII. 1917.

Beugt der Verkehrsnot vor!

Unter dieser Ueberschrift veröffentlicht der Leiter des Kriegsammtes, Erzellenz Groener, eine Mahnung zur Abwendung der Verkehrsnot, aus der folgende Hauptzüge wiedergegeben seien.

Die Verkehrsbeziehungen, wie sie sich im Laufe des Krieges herausgebildet haben, sind naturgemäß in vielfacher Richtung mangelhaft durchgebildet und entbehren des Systems. Die Folgeerscheinungen dieser Unvollkommenheit sind satzjam bekannt. Es gilt, das Uebel zu beseitigen, ehe es wieder unabsehbaren Schaden anrichten kann. Das ist auf zwei Wegen möglich: dem der freiwilligen und verständnisvollen Zusammenarbeit aller beteiligten Kreise und dem des behördlichen Zwangs. Daß der Weg der Freiwilligkeit allein nur im Interesse der Steigerung der Produktion gelegen sein kann, ist ebenso klar, wie feststeht, daß der behördliche Zwang einsehen muß, wenn die Freiwilligkeit versagt. Ohne Härten kann es dabei nicht abgehen.

Im Handel und Industrie ist es, soweit dies noch nicht geschehen ist, mit aller Beschleunigung aus sich heraus zu prüfen, wo etwa noch Ersparungen an Frachtraum und Transportwegen erzielt werden können, oder wo sonst noch etwas zur Beschleunigung des Wagenverkehrs getan werden kann. So wird es die verantwortungsvolle Aufgabe dieser Kreise, in ihrem Wirkungsbereich und im Benehmen miteinander den kriegswirtschaftlichen Verkehrsforderungen Geltung zu verschaffen, wobei sie sich immer vor Augen zu halten haben werden, daß gewisse Schwierigkeiten, die naturgemäß jede Umstellung zunächst für die Fabrikation mit sich bringt, überwunden werden müssen im Hinblick auf die verhängnisvollen Rückwirkungen jeder ernstlichen Versteifung des Verkehrs auf unsere Kriegswirtschaft.

Im Brennpunkt der Versorgungsschwierigkeiten steht die Kohlenfrage. Die vom Kriegsamt in die Wege geleitete und allseits für bringend notwendig gehaltene Steigerung der Förderung nützt nichts, wenn es im Herbst und im Winter an Beförderungsmitteln fehlt. Jeder unwirtschaftliche Wagenlauf schädigt zugleich aufs empfindlichste die Kohlenzufuhr, deren höchstmögliche Steigerung in den kommenden Monaten noch wichtiger ist als im Vorjahre, die sogar bei der mangelhaften Vorratsendeckung geradezu ausschlaggebend sein wird. So richte ich den ernststen Mahnruf zur eingehenden Prüfung und weitgehendsten Vereinfachung der Verkehrsbeziehungen an alle Kreise von Handel und Industrie, an alle staatlichen Beschaffungs- und Verteilungsstellen, an die Kriegsgesellschaften und Syndikate. Die Kriegsamtstellen und Kriegsamtnebenstellen sind zu jeder Hilfe und Unterstützung bereit. Wo aber einzelne Betriebe oder Gruppen auf gewisse Schwierigkeiten stoßen und nicht vorwärts kommen, können sie ihre Wünsche und Anregungen mit allen Einzelheiten, die zu einer sofortigen Weiterverfolgung notwendig sind, bei meinem Stabe zur Sprache bringen, der sich dann mit den zuständigen Stellen ins Benehmen setzen wird.

Groener.

1. VIII. 1917

165

Eine Wasserstraßenverbindung Wien—Danzig. Aus Danzig wird gemeldet: Am 30. Juli trat unter dem Vorstehe des Oberbürgermeisters Scholz eine Versammlung zur Gründung eines Weichsel-Schiffahrtsvereines zusammen. Nach den Ausführungen des Geheimen Baurates Professor Ehlers-Danzig soll u. a. durch den Donau-Oberkanal Wien mit Danzig in Verbindung gebracht werden. Danzig werde dann für Wien der nächste, mit 600-Tonnen-Rähnen erreichbare Seehafen sein. Oberpräsident v. Jagow teilte mit, daß er für die Zwecke des Vereines 30.000 Mark bereitzustellen in der Lage sei. Hierauf wurde die Gründung des Vereines vollzogen.

5. VIII. 1917

5
166

Die Einnahmen der Buschtiehrader Bahn.] Aus Prag wird uns telegraphiert: Der Betriebsausweis der Buschtiehrader Eisenbahn für den Monat Juli zeigt eine starke Steigerung des Personenverkehrs und eine Abnahme der Kohlentransporte. Die Zahl der beförderten Reisenden ist um 175.000 gleich 40 Prozent gestiegen, woraus eine Mehreinnahme von 335.000 K. resultiert. Der Kohlenverkehr auf der Lit. B-Strecke erfuhr einen Ausfall von 78.000 Tonnen mit einer Mindereinnahme von 210.000 K. Die Lit. A-Strecke hat dagegen für Kohle ein Plus von 15.000 K. aufzuweisen, obgleich die beförderte Menge um 8500 Tonnen hinter dem Vorjahre zurückblieb. Mehreinnahmen ergaben sich aus der Verfrachtung diverser Güter und zwar in der Höhe von 46.000 K. für Lit. A und 139.000 Kronen für Lit. B, was darum bemerkenswert ist, weil die verfrachteten Güter bei Lit. A um 12.000 Tonnen kleiner und bei Lit. B bloß um 1300 Tonnen größer waren. Die Juli-einnahmen betragen für Lit. A 1'6 Millionen Kronen (+ 134.000 K.) und für Lit. B 1'25 Millionen Kronen (+ 43.000 K.). Die Regulierung pro März ergab eine Plusdifferenz von rund 100.000 K. für die A-Linie und von zirka 20.000 K. für die B-Linie. Die Gesamteinnahmen in den ersten sieben Monaten beziffern sich für Lit. A mit 7'06 Millionen Kronen (+ 489.554 K.) und für Lit. B mit 8'16 Millionen Kronen (- 168.237 K.). Diesen verhältnismäßig günstigen Betriebsergebnissen ist aber entgegengehalten, daß die Ausgaben in weit höherem Maße gestiegen sind.

(Die Erhöhung der Eisenbahntarife.)

Der Bund der Fabriksindustriellen befaßte sich in zwei Sitzungen mit der bevorstehenden Erhöhung der Eisenbahntarife und verhandelte in der zweiten Sitzung diese wichtige Angelegenheit mit dem Vertreter der Eisenbahn. In der ersten, am 6. d. M. abgehaltenen Sitzung, in der alle Zweige der Fabriksindustrie vertreten waren, wies der Vorsitzende Magnatenhausmitglied Dr. Franz Chorin auf den alten Standpunkt des Bundes in Angelegenheit der Tarifierhöhung hin. Er hob hervor, daß der Bund auch anlässlich der Einführung der Transportsteuer unterschieden gegen die gleiche prozentuelle Erhöhung aller Tarifklassen Stellung genommen hat, da die Warenklassifikation und der Tarif aus ungarischem Gesichtspunkte ungerecht sei. Die durch die ungarische Industrie benützte, im Inlande produzierte Rohware, sowie das Halbfabrikat müssen unverhältnismäßig höhere Tariflasten tragen, als die hochwertigen, vom Auslande eingeführten Fertigfabrikate. Der Tarif müßte also dahin streben, diese Disproportion abzuschaffen und dadurch die ungarische Industrie in ihrer Konkurrenz gegen die ausländische zu unterstützen. Demgegenüber vernehmen wir aus Zeitungsmeldungen, daß von einer Abschaffung der Ausnahmetarifklassen die Rede sei. Dagegen müsse man im Interesse der heimischen Produktion unterschieden Stellung nehmen. Die Ausnahmetarifklassen dürfe man mit den Resaktien nicht verwechseln, da sie keine besondere Begünstigung enthalten. So wurde für die Kohle aus dem Grunde die Anwendung eines solchen Ausnahmetarifs notwendig, weil die heimische Braunkohle von bedeutend geringerem Heizwert ist, als die österreichische und preußische Steinkohle, mit der sie hierzulande den Wettbewerb bestehen muß. Oesterreich und Preußen tun dasselbe im Interesse ihrer eigenen Kohlenproduktion und wir dürfen heute, da wir uns hinsichtlich der Kohle vom Auslande emanzipieren wollen, den Ausnahmetarif der Kohle nicht abschaffen, da dies gegen die Interessen sowohl der Produktion, wie auch der Konsumenten, wiewohl letztere die Fracht bezahlen, verstoßen würde. Sekretär Dr. Nikolaus Möricz weist darauf hin, daß dieser neuerliche Tarifierhöhungsplan den anlässlich der Einführung der Transportsteuer getroffenen Vereinbarungen zuwiderlaufe, da man den äußerst hohen Steuersatz schon damals mit dem Bedarfe der Eisenbahnen motiviert hatte. Wohl haben sich die Einnahmen der Staatsbahnen während des Krieges nicht günstig gestaltet, daran trägt aber nicht der Zivilverkehr schuld, der trotz aller Verringerung nahezu das Doppelte dessen abwirft, was die Militärtransporte eintragen, sondern der Umstand, daß die Einnahmen aus den Militärtransporten mit den außerordentlichen Leistungen der Eisenbahnen nicht im Einklang stehen. Moriz Havas spricht im Auftrage der Kohlenindustrie. Er hält die Abschaffung der Ausnahmetarife aus dem Gesichtspunkte einzelner überaus wichtigen ungarischen Industriezweige für gefährlich und undurchführbar. Wir müssen unbedingt die Daten der Militärtransporte kennen, denn die Aufrechterhaltung des Militärtarifs sei unrichtig. Arnold Kovács hält vor allem die Mitteilung der Eisenbahnpläne für notwendig. Nach den Bemerkungen von Robert v. Szurdan, Dr. Gustav Bokor, Ludwig Moiret, Ernst Reimann, Andreas Scheiber, Dr. Johann Romin und Béla Surányi spricht der Vorsitzende als Beschluß aus, die Konferenz erjuche die Regierung, vor endgültiger Entscheidung das Gutachten der Industrien und der wichtigeren Produktionszweige anzuhören, und bei den mit Oesterreich abzuhaltenden Verhandlungen den Vertretern der ungarischen Industrien einen Platz einzuräumen. Die Konferenz hält eine neuerliche Erhöhung der Tarife nebst der Transportsteuer nicht für zeitgemäß, da man befürchten muß, daß der neue Tarif auch nach dem Kriege aufrechtbestehen bleibt. Der Bund nimmt gegen die Abschaffung der Ausnahmetarife Stellung und empfiehlt die Reform der Militärtarife der Aufmerksamkeit der Regierung. In der gestern abgehaltenen zweiten Sitzung führte Vorsekretär Andreas Scheiber den Vorsitz.

Die Staatsbahnen waren durch den Oberkontrollor Ludwig Wisly vertreten, der erklärte, die Verhandlungen seien selbst bei den Eisenbahnen noch nicht soweit gediehen, daß man hierüber Mitteilungen machen könnte. Von einer radikalen Tarifreform kann kaum die Rede sein, da zu einer solchen die Beständigkeit der Preisverhältnisse, sowie die Kenntnis solcher Faktoren notwendig wäre, die niemand vorher sehen kann. Von finanziellem Gesichtspunkte ist es notwendig, das Gleichgewicht zwischen den Einnahmen und Ausgaben der Staatsbahnen im Wege einer entsprechenden Tarifierhöhung zu sichern, ohne die in der Praxis sich bewährten Grundprinzipien der Tarifbemessung umzustürzen. Nach den Ausführungen von Gustav Bokor, Paul v. Biró, und des Generaldirektors Emil Bacher, schloß der Vorsitzende die Beratung, indem er diese erste Berührung zwischen den Staatsbahnen und dem Bunde mit Freuden begrüßte und der Hoffnung Ausdruck gab, daß die Eisenbahnverwaltung bei der nächsten Gelegenheit konkrete Mitteilungen machen wird, damit sich auch der Bund mit den Plänen und Möglichkeiten gründlich befassen könne.

Der Anteil der österreichischen Schiffahrtskanäle am mitteleuropäischen Wasserstraßennetz.

Der Oesterreichische Arbeitsauschuß für die Herstellung eines Großschiffahrtsweges Elbe-Oder-Donau, mit dessen Geschäftsführung bekanntlich die Handels- und Gewerbekammer in Reichenberg betraut ist, bringt unter obigem Titel im Heft 2 seiner „Veröffentlichungen“ einen Vortrag, den der bekannte Wasserbautechniker v. S c h n e l l e r bei der Donau-Oder-Elbe-Lagung in Breslau gehalten hat und der wohl das Beste ist, was bisher von den Interessenten der Donau-Oder-Verbindung vorgebracht worden ist. Dieses Heft, das als Verbeschrift für den Ausbau des mitteleuropäischen Wasserstraßennetzes gedacht ist, enthält einleitend eine Beschreibung des Längsprofils der mitteleuropäischen Wasserscheide von Kolberg bis Lemberg. Daran schließt sich eine eingehende Darstellung der Linienführung und der Uebersichtslängenprofile der österreichischen Kanäle. Nach Schaffung des Donau-Oder- und des Prerau-Pardubitz-Kanales, heißt es in der Schrift, wird ein Verkehrsnetz geschaffen sein, welches für Mittel- und Ostdeutschland und unter der Voraussetzung der Vollendung des Mittellandkanals auch für Westdeutschland außerordentlich günstige Verkehrsbedingungen bietet. Dieses so gekennzeichnete Wasserstraßennetz entbehrt, wie der Verfasser selbst zugibt, hinsichtlich der zulässigen Schiffsgröße der Einheitlichkeit, indem abgesehen von der Eignung des unteren Laufes der verschiedenen Ströme für Schiffe besonders großer Abmessungen, die künstlichen Wasserstraßen westlich von Berlin, ferner der Mittellauf der Donau und die neu zu erbauenden Verbindungskanäle nur für den Durchgang von Booten bis zu 670 Tonnen Tragfähigkeit geeignet bzw. projektiert sind, während die deutschen Wasserstraßen östlich von Berlin nur den Durchgang von Booten bis zu 400 Tonnen Tragfähigkeit zulassen. Die Vorteile einer vergrößerten Ladefähigkeit in Bezug auf Transportverbilligung waren bisher noch immer Veranlassung, bei neuen Kanalbauten und bei Flußregulierungen auf Vergrößerung der Tauchtiefe zu dringen. Deshalb ist die Teilstrecke Rhein-Hannover des Mittellandkanales für den Verkehr mit 1000-Tonnen-Schiffen bemessen worden und der Entwurf für den Donau-Main-Kanal sieht sogar eine Schiffsgröße von 1200 Tonnen Ladefähigkeit vor. Im österreichischen Interesse ist es daher gelegen, es nicht beim 600-Tonnen-Schiff bewenden zu lassen, sondern die projektierten Kanäle von vornherein auf einen Verkehr mit 1000-Tonnen-Schiffen zuzuschneiden. Nach der Anschauung Schnellers würde dies keine allzu kostspieligen baulichen Vorkehrungen notwendig machen, nachdem das Kanalprofil mit seiner Tiefe von 3 Metern in der Mitte schon heute den Verkehr derartiger Schiffe zuläßt. Es wird in der Hauptsache nur eine Verlängerung der Schleusen von 67 Meter auf etwa 85 Meter notwendig werden, was einen Mehraufwand von etwa 1.5% (?) der gesamten Baukosten bedingt. Mit einem derartigen Ausbau des österreichischen Kanalnetzes ist jedoch, das gibt der Verfasser selbst zu, noch nicht viel erreicht, denn die deutschen Anschlußstrecken sind, wenigstens in ihrem heutigen Zustand, alles andere denn Großschiffahrtswege. Die Weiterführung von 1000-Tonnen-Kähnen ist schon auf der Oder schwierig und zeitlich sehr begrenzt. Im Oder-Spree-Kanal und in der Oder-Weichsel-Wasserstraße welche Schleusen von rund 57 bis 58 Meter aufweisen, ist sie glattweg unmöglich und auch auf der Elbe ist nur bei günstigem Wasserstande mit einem Verkehr von Schiffen

mit mehr als 600 Tonnen Ladefähigkeit zu rechnen. Der Verfasser kommt auf Grund dieser Tatsachen zu folgender Schlußfolgerung: „Soll das mitteleuropäische Wasserstraßennetz seine Aufgabe voll erfüllen, so muß unbedingt gefordert werden, daß auch jene Wasserstraßen Deutschlands, die derzeit den modernen Schiffsgrößen nicht zugänglich sind, einen entsprechenden Umbau erfahren und die freien Flußläufe auf die erforderliche Fahrwassertiefe reguliert werden.“ Er gibt also selbst zu, daß auf der östlichen Variante der mitteleuropäischen Wasserstraße derzeit die Grundlagen für einen modernen Großschiffahrtsweg fehlen.

Der Bau des Donau-Oder-Elbe-Kanales zieht eben noch einen ganzen Rattenschwanz von kostspieligen Flußregulierungen und Kanalerweiterungen nach

sich, lauter Dinge, die beim Donau-Main-Projekt in kaum nennenswerten Maße („Strudon“ und „Aschacher Racht“) gegeben sind. Trotzdem gibt der Verfasser, der von der Donau-Oder-Verbindung als „dem“ mitteleuropäischen Wasserwege spricht, dem von ihm vertretenen Projekte den unbedingten Vorzug vor einer Rhein-Donau-Verbindung via Bamberg. Zur Begründung verweist er auf die Tatsache, daß der Weg Stettin-Sulina sowohl virtuell wie effektiv viel kürzer sei wie die Strecke Rotterdam-Sulina. Das mag zum Teil richtig sein, will aber für die wirtschaftliche Bedeutung und erst recht für die Rentabilität und die Konkurrenzfähigkeit einer Wasserstraße nicht viel besagen. Diese beiden letzteren Momente werden heute vornehmlich durch die Verkehrsdichte und nicht durch die Länge des Weges bestimmt und nach dieser Richtung hin ist der Rhein-Donau-Weg der Donau-Oder-Verbindung entschieden überlegen. Es hat daher wenig praktischen Wert, wenn man, so wie es der Verfasser macht, an der Hand von vergleichsweise an einander gereihten Tabellen a priori dartun will, daß dem Donau-Oder-Elbe-Kanal unbedingt der Vorzug vor dem Rhein-Main-Donau-Wege gebühre. Derartige Tabellen fußen zu meist auf Berechnungen, die am grünen Tische ausgeklügelt werden und die dann doch in der harten Wirklichkeit sich zumeist als falsch herausstellen. Nicht darum handelt es sich heute beim Bau eines Großschiffahrtsweges, ob diese oder jene Variante etwas kürzer ist oder ob sie auf den ersten Blick etwas niedrigere Transportkosten ermöglicht, sondern um die Frage, welcher von den beiden Wegen kraft seiner Richtung, seiner natürlichen Vorbedingungen und der Intenstität der von ihm berührten Wirtschaftsgebiete die Garantie für einen wirklichen Massenverkehr in sich birgt. Auf diesen wichtigen Punkt näher einzugehen, hat S c h n e l l e r in seiner im übrigen objektiv gehaltenen Schrift leider vermieden und deshalb kommt er auch zu Schlußfolgerungen, gegen die sich manches eintoe'ben läßt.

(Der Wasserweg Wien—Danzig.) Bürgermeister Dr. Weiskirchner hat an den Oberbürgermeister Scholz in Danzig ein Schreiben gerichtet, in dem es heißt: „Ich habe mit regem Interesse die in der Denkschrift des Herrn Professors Ehlers niedergelegten Wasserstraßenpläne zur Kenntnis genommen und bin gleich Ihnen, sehr geehrter Herr Oberbürgermeister, überzeugt, daß eine Fortsetzung der durch den Donau-Ober-Kanal zu schaffenden Wasserstraße zur Weichsel sowohl Oesterreich als auch dem deutschen Osten zu großem Vorteile gereichen würde. Ich begrüße es, daß sich, wie ich aus Zeitungsnachrichten entnommen habe, auch in Danzig eine Vereinigung gegründet hat, die den Ausbau der östlichen Wasserstraßen des Deutschen Reiches verfolgen will; ich, wie die Stadt Wien, werden diesen Bestrebungen das vollste Augenmerk zuwenden und die Stadt Wien wird gern bereit sein, das Band gemeinsamer Arbeit zur Ausgestaltung der deutschen und österreichischen Wasserstraßen, das bereits zwischen den Interessenten des Ober- und Elbegebietes sowie der Donau beiderseits der Reichsgrenze geknüpft wurde, auch bezüglich der Wasserstraßen des Ostens auszubilden und demnach im Verein mit der Stadt Danzig und den anderen interessierten deutschen Städten dahin zu wirken, daß in absehbarer Zeit nicht nur die Wasserwege von Wien zum Rhein, nach Bremen, Hamburg und Stettin gebaut werden, sondern auch der Wasserweg nach Danzig zur Verwirklichung gelangt.“

Wirtschaft und Recht.

Wirtschaftliche
Maßnahmen in der Binnenschifffahrt.

WTB Berlin, 18. Aug. Die Schifffahrtsabteilung beim Chef des Feldbahnwesens ist seit etwa Jahresfrist bemüht, die deutsche Binnenschifffahrt ohne öffentlich-rechtlichen Zwang, durch rein private Vereinbarung und Organisation in das militärisch-kriegswirtschaftliche Verkehrsweisen einzuordnen. Sie hat auf diesem Wege auch erhebliche Erfolge erzielt und einen großen Teil der Binnenwasserstraßenflotte im Interesse kriegswirtschaftlich vorteilhafter Ausnutzung sowie im Interesse der so dringend nötigen Entlastung der Eisenbahnen und der Ergänzung ihrer Transportleistungen ihrer Überwachung und Leitung unterstellt. Mit einem andern Teil dagegen — namentlich mit der Kleinschifffahrt — konnten Vereinbarungen in einer den laufenden verkehrstechnischen Anforderungen genügenden Weise von der Schifffahrtsabteilung ohne vollständige Übernahme des Betriebes in eigene Verwaltung nicht erreicht werden. Inzwischen sind durch die systematische Überleitung des Massengüterverkehrs von den Eisenbahnen auf die Binnenwasserstraßen die Frachten teilweise in bedenklichem Maße gestiegen; außerdem erfolgte im freien Verkehr die Verwendung der Schiffsräume nicht immer in einer Weise, die den kriegswirtschaftlichen Bedürfnissen und der Reihenfolge ihrer Dringlichkeit entsprochen hätte. Da die Lage der Transportverhältnisse jede Vergeudung von Binnenschiffsraum verbietet, muß in dieser Beziehung nunmehr durch öffentlich-rechtlichen Eingriff Abhilfe geschaffen werden. Der Bundesrat hat deshalb am 18. d. M. eine Verordnung über wirtschaftliche Maßnahmen in der Binnenschifffahrt und eine zweite Verordnung über die Errichtung von Betriebsverbänden in der Binnenschifffahrt erlassen.

Die Verordnung über wirtschaftliche Maßnahmen in der Binnenschifffahrt sieht zunächst die Festsetzung von Höchst- und Mindestpreisen für Beförderung auf Binnenwasserstraßen, für das Schleppen, Beladen und Löschen von Binnenschiffen sowie für die Miete von Binnenschiffen vor. Die Festsetzung erfolgt durch die Schifffahrtsabteilung beim Chef des Feldbahnwesens nach Anhörung von Interessenauschießen (Frachtauschuß, Sachverständigenauschuß). Weiter werden die Besitzer von Binnenschiffen verpflichtet, auf Erfordern der Schifffahrtsabteilung innerhalb der von ihr bestimmten Frist Beförderungen auf dem Wasserwege und das Schleppen von Binnenschiffen auszuführen; sie müssen ferner ihre Fahrzeuge der Schifffahrtsabteilung zu den von ihr bestimmten Zwecken zur Verfügung stellen und sich nötigenfalls auch die Entleerung der Fahrzeuge gefallen lassen. Die Besitzer von Umschlagsvorrichtungen haben auf Erfordern der Schifffahrtsabteilung das Beladen und Löschen von Binnenschiffen zu übernehmen; auch die Einrichtungen können in Anspruch genommen und nötigenfalls enteignet werden. Bei der Bestimmung der Entschädigungen für die Erfüllung der den Eigentümern der Fahrzeuge und der Umschlagsvorrichtungen auferlegten Verpflichtungen sind die oben erwähnten Ausschüsse zu hören; gegen die Entscheidung der Schifffahrtsabteilung ist die Berufung an ein vom Bundesrat einzurichtendes Schiedsgericht zulässig. Im Falle der Enteignung ist der durch diese betroffene frühere Eigentümer zum Wiederkauf nach den Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches (§§ 497 ff.) berechtigt. Die Schifffahrtsabteilung kann die Vorschriften des Binnenschifffahrtsgesetzes über die Lade- und Löschezit (§§ 29 und 48) ändern; Abweichungen von diesen geänderten Vorschriften auf Grund einer Vereinbarung oder einer Verordnung der höhern Verwaltungsbehörde sind ausgeschlossen. Soweit nicht Höchstpreise festgesetzt sind, können auf Antrag der Schifffahrtsabteilung vom Reichsminister zur Verhütung von Überforderungen Preisprüfungsämter errichtet werden mit der Befugnis, die Angemessenheit der vereinbarten Vergütungen im Binnenschifffahrtsverkehr (Frachten, Mieten, Lade-, Lösche- und Schleppvergütungen) nachzuprüfen, die angemessenen Preise festsetzen und Beträge, die über den festgesetzten Preis hinaus vereinbart sind, zugunsten des Reichs einzuziehen. Ihre Entscheidungen sind endgültig.

Die zweite Verordnung ermächtigt die Schifffahrtsabteilung, Besitzer von Binnenschiffen auch ohne ihre Zustimmung für bestimmte Bezirke zu rechtsfähigen Betriebsverbänden zwecks ständiger Beobachtung des Schiffs- und Güterverkehrs auf Binnenwasserstraßen sowie zur Verleihung der Binnenschiffe für Heeres- und kriegswirtschaftliche Transporte zu vereinigen. Die Verordnung trifft Bestimmungen über die Organisation und die Satzung der Betriebsverbände, die der Aufsicht der Schifffahrtsabteilung unterstehen. Die Mitglieder sind verpflichtet, nach näherer Bestimmung der Satzung den Betriebsverband über Aufenthaltsort, Verwendung und Besatzung

der in ihrem Besitze befindlichen Binnenschiffe laufend zu unterrichten. Dadurch wird ein ständiger genauer Überblick über den Schiffsraum und über seine augenblickliche Verfügbarkeit und Wertbarkeit gewährleistet.

••• Nürnberg, 20. Aug. (Telegr.) Am Vorabend der Jubiläumstagung des Bayerischen Kanalvereins tagt hier vom 1. September an der Arbeitsauschuß für einen Großschifffahrtsweg Rhein—Main—Donau.

(Die gesetzliche Kontrolle des Schiffsraumes in der deutschen Binnenschifffahrt.) Der deutsche Bundesrat hat am 18. d. eine Verordnung erlassen, welche die Anordnung wirtschaftlicher Maßnahmen in der deutschen Binnenschifffahrt zum Gegenstande hat. Die Verordnung sieht zunächst die Festsetzung

von Höchst- und Mindestpreisen für die Beförderung auf Binnenwasserstraßen vor, ferner solche für das Schleppen, Beladen und Löschen von Binnenschiffen. Die Besitzer von Binnenschiffen werden verpflichtet, auf Anforderung der Schiffsabteilung beim Chef des Feldbahnwesens innerhalb einer bestimmten Frist Beförderungen auf dem Wasserwege und das Schleppen von Binnenschiffen auszuführen; sie müssen ferner ihre Fahrzeuge der Schiffsabteilung zur Verfügung stellen; auch ist erforderlichenfalls eine Enteignung der Fahrzeuge vorgesehen. Die Besitzer von Umschlagsvorrichtungen haben auf Anforderung der Schiffsabteilung das Beladen und Löschen von Binnenschiffen zu übernehmen und können gegebenenfalls auch ihrer Einrichtungen enteignet werden. Bei der Bestimmung der Entschädigungen für die Erfüllung der von der Militärbehörde auferlegten Verpflichtungen sind bestimmte Ausschüsse zu hören. Gegen die Entscheidung der Schiffsabteilung ist die Berufung an ein Schiedsgericht zulässig. Soweit nicht Höchstpreise festgesetzt sind, können auf Antrag der Schiffsabteilung Preisprüfungsämter errichtet werden mit der Befugnis, endgültige Entscheidungen über vereinbarte Vergütungen und festgesetzte Preise zu treffen. Eine zweite Verordnung ermächtigt die Schiffsabteilung, die Besitzer von Binnenschiffen auch ohne deren Zustimmung zu rechtsfähigen Betriebsverbänden zwecks ständiger Beobachtung des Schiffsverkehrs zu vereinigen. Die Mitglieder der Betriebsverbände sind verpflichtet, über den Aufenthaltsort, die Verwendung und Besatzung der in ihrem Besitze befindlichen Schiffe die Schiffsabteilung laufend zu unterrichten. Dadurch wird ein ständiger genauer Ueberblick über die augenblickliche Verwendbarkeit des Schiffsraumes gewährleistet.

Die Friedensvorbereitungen der Bahnen

Bei den mit der längeren Dauer des Krieges immer umfangreicheren Friedensrüstungen der Industrie handelt es sich häufig darum, rechtzeitig dafür Vorkehrung zu treffen, daß die gegenwärtig der Herstellung von Heeresbedarfsartikeln gewidmeten Anlagen bei Beendigung der Feindseligkeiten durch neuerliche rasche Umschaltung wieder ihren früheren Betrieb, womöglich in erweitertem Umfang aufnehmen können. Bei den Bahnen ist eine derartige Umschaltung nicht erforderlich. Sie haben nach wie vor der Beförderung von Personen und Gütern zu dienen. Ihre Friedensvorbereitungen könnten sich daher nur darauf beschränken, mit Rücksicht auf die nach Beendigung des Krieges zu erwartende Verkehrszunahme die Leistungsfähigkeit des Verkehrs so viel als möglich zu steigern. Solche Vorkehrungen können aber bei den jetzigen Verhältnissen von den Bahnen im allgemeinen nicht getroffen werden. Zwar sind sie, was das rollende Material betrifft, bemüht, ihren Fahrplan zu erweitern und große Lieferungen zu vergeben, wobei auch auf die Beschaffung einer größeren Anzahl schwerer Lokomotiven, die eine Beförderung längerer Züge ermöglichen, Gewicht gelegt wird. Aber der Krieg setzt auch der Leistungsfähigkeit der Wagen- und Lokomotivfabriken verhältnismäßig enge Grenzen. Noch größere Schwierigkeiten stehen einer Ausgestaltung der Bahnanlagen entgegen. Allerdings sind auch während des Krieges aus strategischen Rücksichten neue Linien gebaut, Stationen erweitert, wichtige Anschlüsse berrnittelst und sonstige Bahninstitutionen (über die derzeit begreiflicherweise noch nicht berichtet werden darf) vorgenommen worden, woraus teilweise auch die Friedenswirtschaft mannigfache Vorteile zu gewärtigen hat. Im großen und ganzen müssen jedoch die Bahndirektionen zufrieden sein, wenn es ihnen gelingt, angesichts der ungeheuren Inanspruchnahme der Bahnen durch den Krieg, der auch Industrie und Arbeitskräfte in seinen Wann zieht, der außerordentlichen Anmühtung des Bahnbestandes entgegenzuwirken. Auf die Erreichung dieses Zieles, was die Durchführung vielfacher Erneuerungs- und Verbesserungsarbeiten voraussetzt, müssen im allgemeinen die Friedensvorbereitungen der Bahnen — die zugleich mit dem Streben auf Aufrechterhaltung der gegenwärtigen Betriebsmöglichkeiten zusammenfallen — beschränkt bleiben.

Dennoch lassen sich bei einzelnen, in der Regel kleineren Regesteilen, wenn dies besonders wichtige Umstände heißen, auch weitergehende Pläne verfolgen. Das wichtigste Beispiel hierfür bietet ein wichtiger Streckenteil der Nordbahn. Diese Bahn wird an den Mehrleistungen, die alle Transportunternehmungen zu erwarten haben, vollen Anteil nehmen. Liegt es doch in der Natur der Sache, daß nach Friedensschluß für Jahre hinaus gegenüber dem früheren Friedenszustand mit weitaus erhöhten Transportbedürfnissen der Heeresverwaltung gerechnet werden muß. Denn der Gefangenenaustausch, die Rückdirigierung der Frontsoldaten sowie die Rückdirigierung des an der Front befindlichen Kriegsmaterials wird die Bahnen noch lange stark in Anspruch nehmen. Hierzu kommt, daß die Heeresverwaltung nach Friedensschluß sofort daran gehen wird, den Ersatz des vernichteten Materials und sonstige notwendige Bedarfsartikel raschestens zu beschaffen. Es muß weiter in Betracht gezogen werden, daß der Transport von Rohmaterial und Fabrikaten aller Art größer sein wird als in normalen Zeiten. Darüber hinaus wird besonders die Nordbahn dadurch belastet werden, daß die Wiederherstellung der durch den Krieg zerstörten Gebiete in Galizien, in der Bukowina und im Königreich Polen den Transport vieler Baumaterialien, Brücken usw. über ihre Strecke erforderlich machen wird. Demzufolge wird auch die an der Nordbahn befind-

liche Eisenindustrie beschäftigt sein und der Bahn erhebliche Mehrtransporte zuführen. Viele in diesen Gebieten gelegene Gervertschaften glauben daher den zukünftigen Mehrleistungen schon jetzt durch Vergrößerung der Anlagen Rechnung tragen zu müssen. So errichtet beispielsweise ein größeres Eisenwerk eine neue Hochofenanlage, nach deren Inbetriebsetzung der überwiegende Teil der zu verarbeitenden Rohstoffe auf der Nordbahn geführt werden wird. Das Frachtquantum dürfte nach vorsichtiger Berechnung anfänglich auf achtzig Wagen im Tag geschätzt und soll in nicht zu ferner Zeit nicht weniger als 300 Wagenladungen im Tag betragen. Auch die für den Nordbahnverkehr ausschlaggebende Kohlenindustrie, die mit dem Wachsen der übrigen Industrie gleichen Schritt halten muß, hat zum Teil schon vor dem Kriege neue Anlagen erschlossen, da sie mit einer starken Steigerung des Kohlenumsatzes rechnet, die bloß für einen Teil der Schächte mit zusammen 1.400.000 bis 1.600.000 Tonnen höher als vor dem Kriege angenommen wird.

Solche Leistungen würden bloß bei Aufrechterhaltung der gegenwärtigen Leistungsfähigkeit, deren Höchstgrenze auch in normalen Zeiten durch die ständige Verkehrszunahme in Wäld erreicht worden wäre, unmöglich bewältigt werden können. Ganz abgesehen davon, daß eine geordnete Betriebsführung es bis zur rechnerischen Erschöpfung einer Strecke schon aus Rücksichten auf die Sicherheit des Verkehrs nicht ankommen lassen darf, zumal gewöhnlich schon lange vorher die Unregelmäßigkeiten im Betriebe so zunehmen, daß eine baldige Abhilfe geboten ist. War somit auf diesem Linienteile die Notwendigkeit zu einer umfangreicheren Friedensrüstung gegeben, so können andererseits durch eine Ausgestaltung aerobe hier auch ungeheure Erfolge erzielt werden, indem bloß durch

Legung eines dritten Gleises auf der Strecke Wien (Neu-Süßenbrunn) — Oberberg die Leistungsfähigkeit von 18 auf 28 Millionen und durch ein viertes Gleis sogar auf 49 Millionen Tonnen erhöht, also beinahe verdreifacht werden wird. Das sind ganz gewichtige Gründe zu einer Investitionstätigkeit auch während der Kriegszeit.

Dennoch wird es vielleicht nicht ganz ohne Verkehrsschwierigkeiten abgehen können, da auf die angestrebte rechtzeitige Fertigstellung dieser wie jeder anderen Ausführung nicht mit Sicherheit gerechnet werden kann. Die Bauarbeiten der Bahnen begehen nämlich, gleichgültig, ob sie von größerem oder geringerem Umfange sind, gegenwärtig Schwierigkeiten, von denen sich ein Außenstehender kaum eine richtige Vorstellung zu machen vermag. Es fehlt überall an Baumaterialien, an Ziegeln, Schotter, Zement, Holz usw., nicht etwa weil es an Rohstoffen, sondern weil es an den erforderlichen Arbeitskräften mangelt. Und wenn es gelingt, den einen Artikel aufzutreiben, so ist es oft unmöglich, rechtzeitig den anderen herbeizuschaffen. Aber auch die Ausbringung notwendiger Gerätschaften und maschineller Vorrichtungen stößt auf unüberwindbare Hindernisse. So wollte beispielsweise eine Bahndirektion aus Deutschland eine mechanische Rippvorrichtung beziehen. Das Geschäft kam aber nicht zustande, weil die Fabrik außerstande war, für die Ablieferung überhaupt irgendeinen Termin zu nennen. Nur nebenbei soll — um ein Bild für die gewaltige Preissteigerung zu geben — bemerkt werden, daß die Kosten der Rippvorrichtung mit nicht weniger als dem dreifachen Betrage des Friedenspreises veranschlagt waren (mit 300.000 Mark gegenüber dem Normalpreise von 100.000 Mark). Bei diesem Stande der Dinge können die Bauarbeiten bei den Bahnen, welchen Zweck sie immer verfolgen, nur langsam, sehr langsam vorstatten gehen. Es geschieht, was nur geschehen kann, aber dies ist, mit dem Friedensmaßstab gemessen, nicht besonders viel.

(Die geplante Einschränkung des Eisenbahnverkehrs.) Zur Frage der Einschränkung des Zugverkehrs der österreichischen Eisenbahnen wird uns von sachlicher Seite mitgeteilt: Die geplante Einschränkung des Eisenbahnverkehrs im kommenden Wintertermin bildet derzeit den Gegenstand eingehender Erörterungen der Bahnverwaltungen in fast allen Staaten Europas. Die Eisenbahnen sind nächst der Eisenindustrie die größten Kohlenkonsumenten, und ist die Frage der Einschränkung des Zugverkehrs vorwiegend eine Frage des Kohlenverbrauches. Von den 720 Millionen Tonnen des europäischen Kohlenkonsums im Jahre 1913 haben die Eisenbahnen ungefähr 70 Millionen Tonnen Kohle verbraucht. Die Eisenbahnen der kriegsführenden Staaten haben derzeit einen um zirka 40 Prozent erhöhten Verbrauch an Kohle gegenüber der verfloffenen Friedenszeit aufzuweisen, während die Förderung Europas im heurigen Jahr voraussichtlich auf ungefähr 600 Millionen Tonnen sinken wird. Laut seinerzeitiger Mitteilung des Leiters des k. k. Ministeriums für öffentliche Arbeiten ist der Kohlenbedarf der k. k. österreichischen Staatsbahnen allein von 5-23 Millionen Tonnen des Jahres 1913 auf annähernd 7 Millionen im heurigen Jahre gestiegen. In diesen Zahlen sind die Verbrauchsziffern der österreichischen Privatbahnen und der ungarischen Bahnunternehmungen nicht berücksichtigt. Darauf ist es zurückzuführen, daß die Eisenbahnen Oesterreich-Ungarns sich, wie mitgeteilt, mit der Frage der weiteren Einschränkung des Personenverkehrs sehr eingehend befassen, und es ist mit Sicherheit zu erwarten, daß die heurige Winterfahrordnung einen Ausfall von Personen befördernden Zügen aufweisen wird. Außer der Auflassung von Schnell- und Personenzügen dürfte durch die Verminderung der Zuggeschwindigkeiten beider Zugskategorien eine Ersparnis von Kohle erreicht werden, die, wie gemeldet, mit 200,000 Meterzentner pro Monat veranschlagt wird. Die Frage der Aufrecht-

erhaltung des Eisenbahnbetriebes im heurigen Winter wird übrigens unsern Feinden wohl noch bedeutend mehr Sorge machen. Schon im Vorjahre haben Frankreich und Italien wiederholt die vollständige Einstellung des Zugverkehrs veranlassen müssen, weil die englischen Kohlenlieferungen ausgeblieben sind. Aber auch die neutralen Staaten, welche auf die Einfuhr von Kohle angewiesen sind, werden im heurigen Winter mit großen Schwierigkeiten im Eisenbahnverkehr kämpfen haben. Im schwedischen und norwegischen Eisenbahnbetrieb bereitet man sich gegenwärtig auf umfassende Holzfeuerung vor, die übrigens schon in Finnland mit gutem Ergebnis angewendet wird. In Waldungen, die längs der schwedischen Bahnen liegen, sollen zirka drei Millionen Kubikmeter Holz für den künftigen Winterbedarf der Eisenbahnen gewonnen werden. Wie mit Torf wurden in Schweden auch mit Holz Feuerungsversuche angestellt, wobei sich ergeben hat, daß alle Arten Lokomotiven ohne weiteres für Holzfeuerung benützt werden können, doch läßt sich der Dampfdruck dabei nicht auf die gleiche Höhe bringen wie bei der Kohlenfeuerung. Deshalb muß entweder die Zuggeschwindigkeit oder die Wagenzahl der Züge verringert werden. Den Berechnungen nach sollen 3 Millionen Kubikmeter Holz eine Kohlenersparnis von 500,000 Tonnen Steinkohlen ermöglichen. Diese Feuerungsart bietet jedoch außer der derzeitigen schweren Beschaffung des Holzmaterials noch verschiedene technische Nachteile.

Englands Schiffahrt im Kriege.

Die „Times“ vom 4. d. weisen in einem dem Blatte „zur Verfügung gestellten“ Artikel darauf hin, welche Arbeit die englische Marine im Kriege bisher dem Heimatland geleistet hat. In dem Artikel, in dem zu gleicher Zeit auch von dem Wirken der staatlichen Schiffahrtskontrolle die Rede ist, heißt es u. a.:

„Der Frachtraum der englischen Ueberseefflotte belief sich vor dem Kriege auf 17 bis 18 Millionen Bruttotonnen. Von dieser Gesamttonnage entfielen rund 15 Millionen Tonnen auf den Handelsverkehr zwischen Großbritannien und dem Ausland. Der Rest diente für den Verkehr der fremden Länder untereinander. Ein großer Teil dieser in fremden Diensten stehenden Schiffe wird jetzt für spezifisch englische Zwecke verwendet. Rund 50% wurden in die Heimat zurückbeordert, um dort dem britischen Handel dienstbar gemacht zu werden. Gegenwärtig beläuft sich der Tonnengehalt der englischen Hochseeflotte (einschließlich der Brisen) auf etwas über 15 Millionen Tonnen, von welchen 14 Millionen Tonnen in heimischen Diensten verwendet werden.

Von diesen 14 Millionen Tonnen ist jedoch nur die Hälfte für den heimischen Handel verfügbar. Rund 6 1/2 wurden zu Kriegszwecken (Versorgung der Armeen, der Marine, der Verbündeten und der englischen Kolonien) gemietet. Eine weitere Million Tonnen wird für die gleichen Zwecke, jedoch nur bei der Ausreise benötigt und kommt nicht für die Ausfuhr, wohl aber für die Einfuhr in Betracht.

Die Dienste, die jener Teil der britischen Handelsmarine leistet, der für Kriegszwecke in Anspruch genommen worden ist, sind mannigfacher Natur. Eine be-

trächtliche Anzahl der schnellsten Schiffe wurde in Hilfskreuzer umgewandelt. Wieder andere werden als schwimmende Hospitäler verwendet. Eine ganze Flotte ist damit beschäftigt, die Kriegsmarine mit Kohle und Del (Petroleum) zu versorgen. Eine große Anzahl von Handelsschiffen wurde in Transportdampfer umgewandelt, die andauernd Truppen aus Großbritannien und aus den großen englischen Kolonien nach den verschiedensten Kriegsschauplätzen bringen. Daneben gibt es wieder viele Schiffe, die die kämpfenden Armeen und die Flotte mit Lebensmitteln usw. aus allen Teilen der Welt versehen. Zum Schluß seien auch noch die vielen Dampfer erwähnt, die entweder im Dienste der Verbündeten stehen oder die als Minensucher tätig sind. Um eine Vorstellung von dem zu ermitteln, was die englischen Schiffe bisher im Kriege geleistet haben, sei an die Rede erinnert, die der Erste Seelord (Sir Edward Carson) am 21. Februar l. J. in dem Abgeordnetenhaus gehalten hat. In dieser Rede heißt es u. a.: „Ich habe eine statistische Aufstellung vor mir, die jedoch nur bis zum 30. Oktober 1916 fortgeführt ist. Bis zu diesem Zeitpunkt haben wir insgesamt 8,000,000 Mann übers Meer befördert. An Lebensmitteln und Munition wurden insgesamt 9,420,000 Tonnen verschifft. An Kranken und Verwundeten wurden mehr als 1,000,000 Mann, an Pferden und Maultieren über 1 Million Stück, an Petroleum allein über 47,504,000 Gallonen befördert.

Der vorhin geschilderte Zustand hat sich natürlich nicht auf einmal, sondern ganz allmählich herausgebildet. Die Requisition der Handelsflotte lag dabei im Interesse des Staates, nicht jedoch in dem der Reederei, da die vom Staat gezahlten Frachttaten sehr bald weit unter jene Sätze herabsanken, die im freien Schiffahrtsverkehr bezahlt wurden.

Ein Moment, das man niemals aus dem Gedächtnis schwinden lassen sollte, das sind die ganz außerordentlichen Gefahren, denen sich die Offiziere und die Mannschaften unserer Handelsschiffe aussetzen müssen, wenn sie das Heimatland mit den zum Leben notwendigen Dingen versehen wollen. Der Gegner hat die Meere rings um England besonders aufs Korn genommen und trotzdem haben sich unsere Matrosen und Offiziere nicht geweigert, ihre Schiffe selbst durch die gefährlichsten Zonen hindurchzuführen.

Unter dem Einfluß des Krieges ist unsere Einfuhr notwendigerweise stark zurückgegangen. Vor dem Kriege belief sie sich auf insgesamt 58 Millionen Tonnen. Im Jahre 1916 waren es nur mehr 43,000,000 Tonnen und für das laufende Jahr muß mit einem weiteren beträchtlichen Rückgang gerechnet werden. Von diesen 58 Millionen Tonnen, die wir vor dem Kriege zur Einfuhr brachten, entfiel kaum der vierte Teil auf die Lebensmitteleinfuhr. Der Rest wurde (in Gestalt von Rohstoffen) in der Industrie verwendet. Im Jahre 1916 machten jedoch die Lebensmittel, die Munition und die zur Herstellung von Munition notwendigen Rohmaterialien volle 2/3 der gesamten Einfuhr aus, während nur 1/3 für die nicht mit Kriegsaufträgen versehene Industrie übrig blieb. Mit anderen Worten:

In Friedenszeiten konnten wir 40,000,000 Tonnen und darüber an Rohstoffen für unsere Industrie und unseren Handel importieren. Im Jahre 1916 brachten wir es jedoch auf diesem Gebiete nur mehr auf 14 bis 15 Millionen Tonnen und heuer werden wir leider nicht einmal diese niedrige Ziffer mehr erreichen.

Im Jahre 1913 belief sich der Wert unserer Ausfuhr auf insgesamt 525 Millionen Pfund Sterling, im Jahre 1916 dagegen auf 506 Millionen. Würde man jedoch der Ausfuhr aus dem Jahre 1916 die niedrigen Preise des Jahres 1913 zugrunde legen, so läme man auf einen Gesamtwert von nur 386 Millionen Pfund Sterling. Unsere Ausfuhr ist also um 26% zurückgegangen, wovon 10% auf den Handel mit unseren jetzigen Gegnern entfallen. Der Handel mit unseren Verbündeten hat den erwarteten Aufschwung genommen. Da er jedoch ausschließlich die Kennzeichen der gegenwärtigen Lage an sich trägt (d. h. mit anderen Worten, daß er ausschließlich auf der Lieferung von Kohle und besonders Kriegsmaterial aufgebaut ist. A. d. R.), so kann er nicht als vollwertiger Ersatz für das Verlorene angesehen werden.“

Jubelfeier des bayerischen Kanalvereins.

Drahtmeldung der „Vossischen Zeitung“.

* Nürnberg, 2. September.

Die 25jährige Jubiläumsfeier des bayerischen Kanalvereins nahm in Anwesenheit König Ludwigs einen festlichen Verlauf. Ueber 400 Vertreter aus ganz Deutschland waren anwesend. Der Vorsitzende Czjellenz von Schuh begrüßte in seiner Eröffnungsansprache den König, die Vertreter der auswärtigen Regierungen und gedachte der 25jährigen Tätigkeit des Kanalvereins, der gegenwärtig 2000 Mitglieder zählt, und dankte dem Monarchen, der Regierung, Landtag, Reichstag und Presse für die Förderung, die sie den Bestrebungen des Vereins haben angebeihen lassen. Der bayerische Verkehrsminister v. Seidl en begrüßte die Delegierten namens der Staatsregierung und würdigte das Wirken des Kanalvereins; er gab die Versicherung ab, daß die Regierung innerhalb des bayerischen Hoheitsgebietes den Ausbau der Wasserstraßen mit allen Kräften fördern werde. Es sei zu hoffen, daß auch das Reich und die Bundesstaaten für dieses für die Mittelmächte nach dem Kriege so wichtige Verkehrsmittel Geld bewilligen werden. Nach weiteren Begrüßungsreden sprach der preußische geheime Oberregierungsrat Dr. Zoepfl über „Bayerns mitteleuropäische Aufgabe und die Weltwirtschaft“. Nach dem Bericht des Geschäftsführers Steller über die Entwicklung des Vereins teilte der stellvertretende Vorsitzende Reichsrat v. Nieppel mit, daß Czjellenz Geheimrat v. Schuh den Vorsitz jetzt niederlege.

Der König dankte allen Gründern und Mitgliedern des Kanalvereins für ihre Arbeit, und führte dann weiter aus: Der Rhein—Donau—Kanal wird gebaut werden, die genaue Projektierung findet statt, und da ist es eine merkwürdige Erscheinung, daß man bei der Projektierung auf einen Plan zurückkommt, den kein Geringerer als Kaiser Karl der Große gefaßt hat: Die alte Linie, von der nur noch die Ruinen da sind, soll wieder erstehen. Eine ganz hervorragende Sache möchte ich aber bei dem neuen Werk besonders hervorheben, die gar kein anderer Kanal bisher hat, das ist der auf technischer Grundlage beruhende Vorschlag, die Wasserkräfte der Alpenflüsse, zunächst diejenigen des Rheins, zu benutzen, um den Kanal zu speisen. Nur dadurch wird es möglich, daß der Kanal unter allen Umständen so viel Wasser bekommt, daß Schiffe bis 1200 Tonnen darauf verkehren können, Dimensionen, die bei Kanälen, die über Wasserscheiden gehen, bis jetzt noch nicht erreicht wurden. Ich glaube, es wird nicht sehr schwer sein, wenn man von der Weser nach Hamburg kommt, auch durch die Sächsische Saale nach Bamberg zu kommen. Dadurch würde man nicht nur eine bayerische Wasserstraße zur Rheinmündung bekommen, sondern es würden auch noch zwei neue Mündungen geschaffen werden: bei Bremen durch die Weser und bei Hamburg durch die Elbe. Von den anderen westlichen Kanälen nenne ich vor allem die württembergischen Flüsse, die ich von Herzen begrüße. Ebenso begrüße ich es, wenn es gelingt, den Bodensee an den Main anzuschließen. Der König dankte dann dem Geheimrat v. Schuh für seine Bemühungen um den Verein, und schlug seine Ernennung zum Ehrenvorsitzenden vor. Oberbürgermeister Gessler dankte dem König und schloß die Versammlung mit einem Hoch auf ihn.

Die Verkehrsnot.

Die „Wiener Zeitung“ bringt heute eine amtliche Mitteilung über die Verkehrsnot, indem neuerdings Klage darüber geführt wird, daß bisher alle Maßnahmen die auf eine Entlastung der Bahnen hingingen, ungehört verhallt sind. Die Eisenbahnen, heißt es, beobachten jedoch nicht ohne Besorgnis, daß allenthalben, vollends aber im Sozialverkehr um größere Städte eine selbst die Friedensverhältnisse überbietende Steigerung des Verkehrs auftritt. Dabei häufen sich die Beschwerden über unzureichende Beförderungsverhältnisse, welche vom Standpunkte der betroffenen Passagiere an sich begründet, vom allgemeinen der Eisenbahnen jedoch, die unter der Last des Kriegsverkehrs ihr Leiberstes anbieten, gewiß nicht gerechtfertigt sind. Gleiches gilt vom Frachverkehr, bei dessen Abwicklung die Eisenbahnen vielfach noch die Unterstützung der Verkehrsbehörden vermissen. Die jüngst in der Öffentlichkeit erörterte Kohlenfrage hat gewiß dazu beigetragen, den Ernst der Verkehrsnot und die Dringlichkeit wirksamer Gegenmittel darzutun. Nun unterliegt es wohl keinem Zweifel, daß die einsichtsvolle Mitwirkung aller beteiligten Kreise und ein freiwilliges strenges Maßhalten mit den zur Verfügung stehenden Transportmitteln eine weit zweckmäßigere Ausnutzung der Verkehrsmöglichkeiten gewährleistet als der notwendig mit Einseitigkeiten und Härten verbundene behördliche Zwang. Ohne zu behördlichen Einengungsmaßnahmen greifen zu müssen, werden wir, wenn jeder das Seine dazu beiträgt, wie mit den Nahrungsmitteln so auch mit den Transportmitteln durchhalten bis zum Wiedereintritte geregelter Verhältnisse. Es ist daher die Pflicht aller, zusammenzuhelfen, um der drohenden Verkehrsnot durch einsichtsvolle Mitarbeit und gehobene Selbstbeschränkung nach Kräften vorzubeugen.

* (Verkehrsnot und Abhilfe.) Amtlich wird verlautbart: Die Erfahrungen dreier Kriegsjahre haben die Ursachen der Verkehrsbeschwerden in ihren vielfach verschlungenen Zusammenhängen aufgedeckt und die sachliche Beurteilung zur Erkenntnis geführt, daß Verwaltungsmaßnahmen sich nur dann fruchtbar erweisen, wenn sie im Vertrauen zu ihrer Zweckmäßigkeit und in der Einsicht aller ihre Stütze und Beachtung finden. Dem würde also entsprechen, daß sich Eisenbahnen und jene, welche die Bahnanstalt für sich in Anspruch nehmen, in Absicht auf die Erfüllung von Forderung und Aufgabe die Hand zur Hilfe reichen, damit ebenso sehr den wirtschaftlichen Interessen der Gesamtheit Genüge geschehe, als die Eisenbahn vor verderblicher Ueberanstrengung ihres Leistungsvermögens bewahrt bleibe. Die Eisenbahnen beobachten jedoch nicht ohne Besorgnis, daß ihr wiederholt ergangener Mahnruf keine Beachtung gefunden hat, daß vielmehr allenthalben, vollends aber im Lokalverkehr um größere Städte eine selbst die Friedensverhältnisse überbietende Steigerung des Verkehrs auftritt. Den auf der Mitarbeit der Bevölkerung für die Gesamtheit erwachsenden wirtschaftlichen Vorteilen wird sich ja doch kein Einsichtiger verschließen können; der große Verkehr, der bei Vermittlung des Güterverkehrs durch zweckmäßige Wahl der Transportwege die größte Sparsamkeit in der Ausnützung der Betriebsmittel und des Frachtraumes sich freiwillig auferlegt, muß hierin seinen eigenen Vorteil ebenso erkennen wie der Einzelreisende, der seine Fahrten nur im Falle zwingenden Bedarfs unternimmt. Ohne zu behördlichen Eingriffsmassnahmen greifen zu müssen, werden wir, wenn jeder das Seine dazu beiträgt, mit den Nahrungs- so auch mit den Transportmitteln durchhalten bis zum Wiedereintritt geregelter Verhältnisse. Es ist daher die Pflicht, zusammenzuhelfen, um der drohenden Verkehrsnot durch einsichtsvolle Mitarbeit und gebotene Selbstbeschränkung nach Kräften vorzubeugen. — Die für die Dauer des Sommerverkehrs eingeführte Beschränkung der Schnellzugsbenützung auf Reisen über 100 Kilometer ab Wien-Westbahnhof, Wien-Franz-Josefs-Bahnhof und Wien-Nordwestbahnhof tritt mit 10. d. außer Kraft. Von diesem Zeitpunkt an können Schnellzüge

in den genannten Verkehrsrichtungen auch für Fahrten unter 100 Kilometer benützt werden. Die für bestimmte Schnellzüge hinsichtlich der Benützung der dritten Wagenklasse in den Fahrplänen vorgesehenen Beschränkungen bleiben auch weiterhin aufrecht.

— (Die Einberufung des Staatseisenbahnrates.) Der Staatseisenbahnrat wird in der zweiten Hälfte Oktober dieses Jahres zu einer kurzen Tagung einberufen werden. Es sind gegenwärtig umfassende Tarifierhöhungen in Vorbereitung, und der Eisenbahnminister Freiherr v. Banhans legt Wert darauf, dem Staatseisenbahnrat Gelegenheit zu bieten, über das bis dahin voraussichtlich vollständig ausgearbeitete Projekt sein Gutachten abzugeben. Zwar hat sich die Stellung dieser Körperschaft zu den Tariffragen während des Krieges ganz verändert. Um dies voll zu erfassen, muß man sich vergegenwärtigen, daß der Staatseisenbahnrat keineswegs, wie vielfach irrig angenommen wird, eine Art Eisenbahnparlament darstellt. Er ist vielmehr — ganz abgesehen davon, daß er nur ein beratendes, aber nicht beschließendes Organ bildet — als eine Interessenvertretung anzusehen, als eine Art Kundenschaft der Eisenbahnen, die durch gemeinsame Verhandlungen mit der Bahnverwaltung über Preise und Konditionen handelsseins werden will. Nun haben aber im Verlaufe der Kriegswirtschaft die Preise der Bahnen für die Beförderung der meisten Güter an Bedeutung wesentlich verloren und sind vielfach recht nebensächlich geworden. Wurden doch bisher die Gütertarife auch entsprechend dem Werte des beförderten Gutes, also nach den Grundätzen der sogenannten Werttarifizierung, gebildet. Der Wert der meisten Industrieartikel und Landwirtschaftsprodukte ist aber ungeheuer, oft um das Vielfache gestiegen, so daß dann selbst eine höhere Tarifizierung das frühere Verhältnis zwischen Beförderungs- und Warenpreis nicht wieder herstellen kann. Somit ist das Interesse der großen Verfrächter an den Tarifen, die vordem, wenn es sich um die Gestaltung der Absatzmöglichkeiten handelte, oft dem Hingelein an der Waage gleichen, erheblich geringer als in Friedenszeiten, zumal für den heimischen Markt die ausländische Konkurrenz derzeit kaum mehr in Betracht kommt. Dennoch ist es sehr nützlich, daß sich der Eisenbahnminister genau darüber informieren will, wie sich der Staatseisenbahnrat zu der ganzen Frage verhält, da ja die Tarifierhöhung, die nicht bloß auf den Staatsbahnen, sondern wohl gleichzeitig auch auf den Privatbahnen eingeführt werden dürfte, die Uebergangs- und Friedenswirtschaft beeinflussen und vielleicht selbst während des Krieges eine Verschiebung der Wettbewerbsverhältnisse zur Folge haben könnte. Wenn es leider nicht zu vermeiden ist, daß der Staat behufs Steigerung seiner Einnahmen auch die Bahnen zu höheren finanziellen Leistungen heranzieht — was diesmal wohl nicht schablonenhaft, sondern unter Berücksichtigung wichtiger volkswirtschaftlicher Bedürfnisse geschehen wird —, so ist es doch ein erheblicher Fortschritt, daß, dank der Initiative des neuen Ministers, zum erstenmal seit Kriegsausbruch die in Aussicht genommenen Maßnahmen vorher den Interessenten bekanntgegeben werden und deren Durchführung gleichsam im vollen Lichte der Öffentlichkeit vorbereitet wird.

Der Transportjammer.

Es ist, als hätte sich unser Bahnverkehr verschworen, den reichen Obstlegern, der jetzt auf die Verbraucher niedergehen könnte, tunlichst zu droffeln. Was jetzt an verdorbenen Früchten, insbesondere Zwetschken, aber auch Pfirsichen, Trauben u. dgl. nach Wien kommt, übersteigt alle Vorstellungen. Auf den Märkten türmen sich Tag für Tag die Körbe mit „frisch“ eingelangten Zwetschken, deren Zustand sie kaum noch zur Sliwowitzfabrikation, geschweige denn zum Genuße eignet, zu ganzen Hügel. Nicht anders ergeht es den Privaten, die so vertrauensselig waren, sich vom Bande Obstsendungen durch Vermittlung der Bahn und Post kommen zu lassen, um nicht den so verpönten Rucksackverkehr mitzumachen oder den Personenverkehr zu steigern. Wenn die Sendung nicht überhaupt verloren geht oder auf langwierigen Irrfahrten ihr Dasein vorzeitig beschließt, so kommt sie schließlich in einem Zustande an, daß ihr Anblick dem Empfänger die Haare zu Berge sträubt. Es ist jammerschade um die vielen, vielen Nahrungsmittel, die auf solche Weise dem Konsum verloren gehen. Man kann sagen, daß, wer nicht „express“ schickt, seine Sendungen nur für die Mistkiste schickt. Es ist unverständlich, warum von Bahn und Post Aufträge in solchen Massen entgegengenommen werden, obwohl die Amtsstellen sich der Grenzen ihres Könnens bewußt sein müssen. Es ist nicht wahr, daß die Frage, ob Lebensmittel verderben oder nicht, allein das Ernährungsamt angehe, die anderen staatlichen Aemter aber nicht zu kümmern brauche. Die Sache geht alle an, alle haben dem einen Staatswohle, dem Wohle der Gesamtbevölkerung zu dienen und daher derzeit besonders darauf zu achten, daß von den Mitteln, die uns das Durchhalten ermöglichen, nichts zugrunde gehe. Man hätte erwarten dürfen, daß man aus den bekanntesten Erfahrungen im letzten und vorletzten Herbst lernen würde. Aber wieder erleben wir den gleichen Jammer, daß leicht verderbliche Ware wochenlang unterwegs ist und häufig noch länger an den Bahnhöfen herumlagert. Dem müßte doch bei einigem guten Willen und einiger Umsicht abzuhelfen sein. Bahn und Post sollen zur Beförderung nur annehmen, was sie rechtzeitig zu befördern imstande sind. Besser vorübergehende Aufgabesperrern, als ein solches Massenverderben von wertvollen Nahrungsmittelsendungen. Besser, die reiche Ernte daheim zu Dauerware machen, dörren oder vermosten oder verfüttern oder zu Schnaps brennen oder sonst irgendwie verwerten und nutzbar machen, als sie per Bahn und Post ins Verfaulen schicken. Wenn man bei Reklamationen an Wiener Postausfolgestellen die Auskunft erhält, daß jetzt gerade die Stücke von Ende August zur Abfertigung gelangen, so weiß man, wieviel es geschlagen hat, womit nicht gesagt werden soll, daß ungeduldige Nachforschungen an Bahnhöfen zu erfreuerlicheren Ergebnissen und Auskünften führen.

22/IX 1917

186

(Eine epochemachende Neuerung im Eisenbahnbetrieb.) Seit zehn bis zwölf Jahren befaßt sich der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen mit der Frage, auf welche Weise die großen Vorteile der durchlaufenden, selbsttätigen Bremse auch langen Güterzügen zugewendet werden könnten, wodurch einerseits der Lokomotivführer die Herrschaft über den Zug ganz in seine Hand bekäme, andererseits eine Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit durch Verkürzung des Bremsweges, jedoch ohne Gefährdung der Betriebssicherheit ermöglicht würde. Diesen Bedingungen vermochten die bisher bekannten Schnellbremsen wegen der großen Länge der Güterzüge und ihrer losen Kuppelung nicht zu entsprechen. Mit der bisherigen automatischen Zugsbremse ist es nämlich nicht möglich, bei langen Zügen alle Wagen derart gleichzeitig und gleichmäßig zu bremsen, als dies die Betriebssicherheit erfordern würde. Die eine Hauptanforderung, die man an eine automatische Güterzugsbremse stellen muß, ist daher die, daß sie alle Wagen eines 150 bis 200 Achsen führenden Zuges möglichst gleichzeitig und vermöge des allmählichen Anstiegens der Bremskraft auch gleichmäßig fahrt. Eine weitere wichtige Anforderung ist die, daß die Kraft der Bremse verschieden eingestellt werden könne, je nachdem der Wagen leer oder beladen ist. Schließlich soll ein stufenweises Lösen der Bremsung möglich sein, wie es zum gleichmäßigen Befahren von Gefällen notwendig ist. Auf diese drei hauptsächlichsten Erfordernisse hin wurden von seiten der königlich preussischen Eisenbahnverwaltung schon seit Jahren mit einer neuen automatischen Bremse, System Knorr, Versuche angestellt, die in Anbetracht der hohen Wichtigkeit der Sache auch während des Krieges nicht ruhen und über Initiative des preussischen Eisenbahnministeriums, im Einvernehmen mit der ungarischen und der österreichischen Regierung am 12. d. zum Abschluß gebracht wurden. Zu diesen Versuchen stellte die deutsche Eisenbahnverwaltung einen Güterzug zu 200 Achsen zur Verfügung, mit dem erst am Arberg, bei einem Gefälle von zirka 30 pro Mille und sodann vom 4. bis 12. September auf der Flachbahnstrecke Szöllös—Galántha, im Beisein der Vertreter der deutschen, ungarischen und österreichischen Eisenbahnverwaltungen und der Direktoren Bielmetter und Hildebrand der Knorrbremse-A.-G. kommissionelle Probefahrten veranstaltet wurden. Das Ergebnis derselben war, wie man uns mitteilt, ein derart günstiges, daß der allgemeinen Einführung der neuen Knorrbremse in den genannten Staaten technisch nichts mehr im Wege steht. Die wirtschaftliche Bedeutung dieser — nach Ansicht hervorragender Sachmänner — epochemachenden Neuerung auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens ist vorderhand noch gar nicht abzusehen. Die königlich preussische Eisenbahnverwaltung hat berechnet, daß die Kosten der Investition schon in den ersten neun Jahren allein nur durch die Ersparnisse an Gehältern für die entbehrlich werdenden Angestellten amortisiert werden und im zehnten Jahre, bei einem normalen Verkehr, schon mit einem Gewinn von 60 Millionen Mark zu rechnen ist. Der größte wirtschaftliche Vorteil der neuen Bremse liegt jedoch in der nunmehr möglichen Verdoppelung der Fahrgeschwindigkeit der Güterzüge, wodurch ohne Erweiterung der Bahnanlagen oder Vermehrung der Betriebsmittel, ja sogar mit weniger Personal, eine bedeutend erhöhte Leistungsfähigkeit erzielt wird, ferner in der erhöhten Betriebssicherheit, daher Verhütung von Materialschäden und deren Millionenkosten, sowie schließlich in der durch die Verbilligung des Betriebes möglich werdenden Ermäßigung der Tarife.

E.

(Die Investitionen und die Tarifierhöhungen bei den Staatsbahnen.) Unsere volkswirtschaftlichen und Eisenbahnsachkreise beschäftigt ständig die Frage, welche Verfügungen in den ersten Jahren nach Friedensschluß getroffen werden müssen, um damit die Leistungsfähigkeit des während des Krieges in forcirtem Verkehre stark mitgenommenen Eisenbahnnetzes der Staatsbahnen mit dem zu erwartenden starken Aufschwung Schritt halten könne. Der Direktor der Bahnerhaltungshauptabtheilung der Staatsbahnen, Ministerialrath Ludwig Lázár, hat diesbezüglich ein mit Tabellen, Graphikons und Plänen ausgestattetes Memorandum ausgearbeitet, aus dem wir entnehmen, daß für einen Zeitraum von fünf bis sechs Jahren nicht weniger als 1.543.324.000 Kronen erforderlich sein werden. Von dieser Summe entfallen 730.763.000 Kronen auf Bauten für die Dauer von fünf Jahren, 527.945.000 Kronen auf die Anschaffung von Verkehrsmitteln und Ausrüstungen für die Dauer von sechs Jahren, 185.980.000 Kronen auf den Bau neuer Linien für fünf Jahre, 98.136.000 Kronen auf die Verstaatlichung von Vizinalbahnen für sechs Jahre und 500.000 Kronen auf den Ausbau von Eisenbahneinrichtungen in Verbindung mit den Budapest Handelshäfen. Ferner werden 429.423.700 Kronen für den nächsten Collos angesprochen. Zwei Milliarden für Eisenbahninvestitionen! Das ist eine außerordentlich große Summe, deren Bedeckung inmitten der Kriegsausgaben eine große Sorge bildet. Unter solchen Umständen konnten die leitenden Kreise kaum an einen anderen Modus als an die wesentliche Erhöhung der Personent- und Frachentarife denken und in der That sind die diesbezüglichen Verhandlungen schon sehr weit gediehen. Die Vorschläge hinsichtlich der Personenttarife, über die auch mit Oesterreich verhandelt wird, sehen eine progressive Erhöhung nach Wagenklassen vor. Danach sollen die Fahrten in der ersten Klasse um 150, in der zweiten um 100 und in der dritten um 50 Prozent theurer werden. Die

Regierung geht von dem Standpunkte aus, daß ebenso wie bei der Maximirung des Mehlspreises auch bei den Tarifierhöhungen in erster Reihe das wohlhabende Publikum belastet werden soll. In Verbindung mit der Erhöhung der Personenttarife besaßen sich die Staatsbahnen mit dem Plan, die dritte Wagenklasse auch für Schnellzüge einzuführen. Bekanntlich wurde im Vorjahre eine generelle 30prozentige Erhöhung der Gütertarife vorgenommen; die in Aussicht stehende Regelung soll die Art, Beschaffenheit und den Verkehrswerth der Güter berücksichtigen. Die Einnahmen der Staatsbahnen per 1917/18 wurden mit 571 Millionen Kronen präliminirt. Durch die Tarifierhöhungen wird eine Mehreinnahme von 25 Prozent erwartet. Die vertheuerten Personenttarife sollen bereits mit 1. November d. J., die vertheuerten Gütertarife mit 1. Januar 1918 ins Leben treten.

Bau des dritten und vierten Geleises der Nordbahn.

Fertigstellung: 1925.

Das „Eisenbahnblatt“ schreibt:

Alle Anzeichen sprechen dafür, daß nach dem Kriege die Verkehrsanforderungen an die Nordbahn sich in aufsteigender Linie bewegen werden. Die Staatseisenbahnverwaltung hat sich deshalb zur gründlichen Ausgestaltung der Nordbahn durch Legung neuer Streckengeleise entschlossen.

Der Verfassung der Bauentwürfe für die Legung neuer Streckengeleise wurde das Betriebsprogramm zugrunde gelegt, wonach die bestehende Doppelbahn (Geleise I und II) dem Verkehre der personenführenden Gütereil- und Güterfahrgänge, die neuen Geleise III und IV vornehmlich dem Verkehre der Transitzüge zu dienen haben werden.

Mit Rücksicht darauf, daß für die Leistungsfähigkeit einer zweigeleisigen Bahn in erster Linie jenes Geleis maßgebend ist, auf welchem der Güterverkehr von den Gewinnungsstellen nach den Verbrauchsstellen befördert wird, was bei der Nordbahn in der Richtung von Oberberg nach Wien erfolgt, wird zunächst in diesem Streckenteile ein neues Geleis, und zwar für die vorbezeichnete Verkehrseinrichtung geschaffen, während das für die Gegenrichtung Wien—Oberberg dienende Geleis erst in einem späteren Zeitpunkte zur Ausführung gelangen soll. Der Grunderwerb und Unterbau wird jedoch mit Rücksicht auf den seinerzeitigen viergeleisigen Ausbau dieser Teilstrecke gleichzeitig für die beiden

neuen Geleise schon jetzt durchgeführt. Selbstverständlich wird mit der Ausgestaltung der offenen Strecke auch eine entsprechende Erweiterung der Bahnhöfe Hand in Hand gehen.

Gemäß des unter Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit einzelner Teilstrecken erstellten Bauprogrammes wurde die Nordbahnlinie in drei Bauabschnitte eingeteilt, und zwar: Neu-Süßenbrunn—Lundenburg (70,0 Kilometer), Lundenburg—Prerau (100,3 Kilometer) und Prerau—Gruscha (86,1 Kilometer). In der Strecke Wien—Neu-Süßenbrunn ist die Herstellung eines neuen Streckengeleises zunächst noch entbehrlich, weil diese Strecke durch die im Vorjahre ausgeführten Anlagen zur Umleitung der Wiener Transitverkehre bedeutend entlastet wird; in der Teilstrecke Gruscha—Oberberg ist das dritte Geleis bereits anlässlich des Baues des Rangierbahnhofes Oberberg hergestellt worden, während die zweigeleisige Strecke Oberberg—Prerau für die Bewältigung des Verkehrs in den nächsten Jahren noch ausreicht.

Die Inangriffnahme des Baues erfolgt demnach zunächst in der am allerstärksten belasteten Teilstrecke Prerau—Gruscha, sodann in der Strecke Neu-Süßenbrunn—Lundenburg und zuletzt in der Strecke Lundenburg—Prerau; die Bauzeit für jeden Abschnitt war mit drei Jahren bemessen, so daß die Bauvollendung im Jahre 1925 erfolgen sollte.

Durch die Kriegereignisse und deren Begleiterscheinungen, darunter insbesondere durch die Schwierigkeiten bei der Beschaffung von Arbeitskräften und Baumaterialien werden jedoch die Termine des ursprünglichen Bauprogrammes eine Erstreckung erfahren müssen.

Mit dem Baue wurde in der Strecke von Prerau bis Reipnitz bereits begonnen; bis zum Herbst d. J. wird auch die Strecke Reipnitz—Mährisch-Weißkirchen in Angriff genommen werden. Diese in baulicher Beziehung schwierigste Teilstrecke erfordert eine Erdbewegung von rund zwei Millionen Kubikmeter und enthält unter zahlreichen Objekten einen neuen 427 Meter langen Viadukt bei Mährisch-Weißkirchen, mit 13 Öffnungen von je 22 Meter und 4 Öffnungen von je 8 Meter, mit einer Mauerwerkskubatur von 25.000 Kubikmeter.

Die Ausführung dieses Bauwerkes erheischt auch bedeutende Nebenanlagen, welche am Zentrallagerplatz in Mährisch-Weißkirchen bereits in Ausführung begriffen sind. Hier kommen 25 Unterkunfts- und viele Magazinbaracken, Anlagen zur Remisierung von Baulokomotiven, Wagenschuppen, Verköstigungsanlagen, Personalwohnhäuser usw. zur Aufstellung. Für die umfangreichen Betonierungsarbeiten wurden fünf Betonmischmaschinen, für die Kräfteanlagen zwei Lokomobile zu 20 PS und zwei Gleichstromgeneratoren und für den Bahnbetrieb 20 Kilometer Schmalspurgeleise, zehn Lokomotiven, 850 Kippwagen, 20 Drehscheiben und vieles andere beschafft.

Bei dem Mangel an Arbeitern und der Schwierigkeit der Beschaffung von Baumaterialien sowie bei dem Umstande, daß die gesamte Volkswirtschaft gegenwärtig in erster Reihe den Zwecken des Krieges dienen muß, erfährt der Arbeitsfortschritt zunächst zwar eine Verzögerung; wenn aber nach Friedensschluß die volkswirtschaftlichen Sorgen wieder in den Vordergrund treten werden, wird bereits alles vorbereitet sein, um den vom gesamtstaatlichen Gesichtspunkte außerordentlich wichtigen Bau mit der größten Beschleunigung fortzusetzen und zu vollenden.

26. IX. 1917

189

Gegen eine beabsichtigte Tarifierhöhung der Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Die „Politischen Tagebücher“ erfahren: Die Abgeordneten Kron, Summer und Genossen haben der Kanzlei des Abgeordnetenhauses einen Antrag überreicht, der sich mit einer beabsichtigten Tarifierhöhung bei der Aussig-Teplitzer Eisenbahn beschäftigt. Nach verschiedenen Blättermeldungen nämlich beabsichtigt die Aussig-Teplitzer Eisenbahn, um ihr Millionendefizit decken zu können, eine Erhöhung der Gütertarife, insbesondere der Kohlentarife, aber auch eine neuerliche ausgiebige Erhöhung des Personentarifes durchzuführen. Diesbezüglich finden bereits zwischen der Regierung und der genannten Gesellschaft Verhandlungen statt. Der Antrag der beiden Abgeordneten geht nun dahin, daß das gesamte Verhandlungsmaterial noch vor Abschluß der mit der genannten Eisenbahnunternehmung gepflogenen Vereinbarungen dem Eisenbahnausschusse zur Lieberprüfung vorgelegt werde. Auch soll das Eisenbahnministerium gemäß diesem Antrage über den bisherigen Gang der Verhandlungen dem Eisenbahnausschusse Mitteilung machen und alle auf die finanzielle Entwicklung der Aussig-Teplitzer Eisenbahn bezughabenden Akte und Daten dem Ausschusse zur Einsicht vorlegen. Der Ausschuss wird dann über die beabsichtigte Tarifierhöhung zu beraten und beschließen haben.

Südbahn.

Die Bilanz der Südbahn für das Jahr 1916 hat bekanntlich mit einem Abgang von rund 6 Millionen Kronen geschlossen. Im laufenden Jahre ist eine wesentliche Verschlechterung der Verhältnisse eingetreten, so daß sich die Verwaltung im Juni dieses Jahres veranlaßt sah, an die Regierung mit dem Ersuchen heranzutreten, ihr die Möglichkeit zu bieten, ein besseres Verhältnis zwischen den Einnahmen und Ausgaben herzustellen. Schon damals mußte angesichts des fortgesetzt stark wachsenden Defizits die Frage erwoogen werden, ob die Südbahn in der Lage und berechtigt ist, den Obligationencoupon einzulösen. Inzwischen ist das finanzielle Loch noch größer geworden. Die Einnahmen weisen pro Ende Juli mit 116 Millionen Kronen bloß eine Steigerung von einer Million Kronen gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahres auf, während die Ausgaben von 76 Millionen auf 95 Millionen gestiegen sind. Es ergibt sich demnach für die ersten sieben Monate eine Verschlechterung von 18 Millionen Kronen gegenüber dem Vorjahre.

Da nunmehr ein neuer Coupontermin, der 1. Oktober, dessen Fälligkeiten rund 4 Millionen Kronen betragen, vor der Tür steht, mußte die Verwaltung über die Einlösungsfrage schlüssig werden. Der Entschluß ist im positiven Sinn ausgefallen. Maßgebend hierfür war in erster Linie der Umstand, daß sich der Verkehr in der letzten Zeit wesentlich gehoben hat, weiter aber auch die im Exposé des Finanzministers angekindigten neuen Tarifmaßnahmen auf den Staatsbahnen. Bei diesen Maßnahmen zur Erzielung des von der Regierung angestrebten finanziellen Erfolges von etwa 230 Millionen jährlich kommen hauptsächlich eine Hinaufklassifizierung der Güter und eine Erhöhung der Stationsgebühren in Frage. Da solche Tarifsteigerungen automatisch auf der Südbahn zur Anwendung kommen, so dürften sie für das Unternehmen erhebliche finanzielle Bedeutung erlangen. Die Höhe der aus diesen Maßnahmen zu erwartenden Mehreinnahmen wird allerdings von der Wahl der Güter abhängen, die hinaufklassifiziert werden sollen. Schließlich war für den gestrigen Entschluß der Verwaltung der Südbahn bezüglich der Couponeinlösung auch die Beantwortung ihrer Eingabe vom Juni durch die Regierung maßgebend, die gestern herabgelangt ist und in einigen, allerdings nicht ausschlaggebenden Punkten, wie in der Verrechnung verschiedener Militärtransporte, dem Standpunkt der Gesellschaft entgegenkommt. In seinem Bericht, der der Beschlußfassung des Verwaltungsrates voranging, hob Generaldirektor v. Weber wiederholt die übermenschlichen Leistungen des gesamten Personals der Südbahn rühmend hervor, durch die es allein möglich wird, die großen Aufgaben, die der Bahn gestellt sind, zu erfüllen.

Ueber den gestrigen Beschluß des Verwaltungsrates der Südbahn, den Octobercoupon einzulösen, wird folgende Mitteilung versendet:

Einlösung des Octobercoupons.

In der heute unter Vorsitz des Präsidenten Freiherrn v. Eger abgehaltenen Sitzung des Verwaltungsrates berichtete der Generaldirektor Sektionschef Ritter v. Weber über das Ergebnis des Betriebes bis Ende Juli 1917. Demnach sind gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahres die Ausgaben um rund 19 Millionen Kronen gewachsen, während die Betriebseinnahmen bloß eine Steigerung um etwas mehr als eine Million Kronen aufweisen. Daraus ergibt sich eine Verschlechterung des Betriebsergebnisses um fast 18 Millionen Kronen gegenüber der gleichen Zeit des Jahres 1916, das bekanntlich mit einem Gebärungsabgang von rund 6 Millionen Kronen abgeschlossen hat. Hierbei ist unter den Einnahmen der seit 1. Februar 1917 in Geltung stehende Kriegszuschlag bereits berücksichtigt; andererseits sind die durch die neuen Personalmaßnahmen hervorgerufenen Mehrkosten nur insoweit in Rechnung gestellt, als sie bereits tatsächlich aufgelaufen sind. Infolgedessen haben im Schoße der Verwaltung wiederholt eingehende Beratungen über die Frage der Einlösung des Octobercoupons stattgefunden. Schließlich hat der Verwaltungsrat trotz der ungünstigen Gestaltung der Betriebsergebnisse in den bisher abgerechneten sieben Monaten dieses Jahres und trotz der anhaltenden Tendenz der Ausgaben zu weiterer Steigerung — im Hinblick auf die im Zusammenhang mit der leitherrigen Verkehrssteigerung zu erhoffende minder ungünstige Gestaltung der Einnahmen in den weiteren Monaten des Jahres — den Beschluß gefaßt, den Octobercoupon der 3prozentigen Obligationen unter den bisherigen Bedingungen einzulösen.

30/X. 1914

192

Zeitweilige Einschränkung im Personenverkehr der Eisenbahnen

Die Einbringung des Kartostoffes und Kibeneente, die der Eisenbahn außerordentliche Verkehrsleistungen auferlegt, wie auch das Anwachsen des Kohlenverkehrs stellen an die österreichischen Eisenbahnen Anforderungen von solchem Umfange, daß ihre Bewältigung nicht ohne zeitweise Einschränkungen des Personenverkehrs möglich ist.

Vom 1. Oktober an werden (sohin, abgesehen von den Zügen, die nach Aufhören des Sommerverkehrs Ende September dauernd eingestellt werden, auch noch eine Reihe von Fern- und Nahzügen vorübergehend — voraussichtlich auf 14 Tage — eingestellt. Diese Züge sind von den betreffenden Direktionen öffentlich bekanntgemacht worden, um das reisende Publikum vor Enttäuschungen bei der beabsichtigten Abfahrt zu bewahren.

Hier sei insbesondere auf die zeitweise Auflassung folgender Züge hingewiesen:

Personenzüge: Wien-Westbahnhof ab 11 Uhr 20 Min. vormittags, Salzburg ab 9 Uhr 48 Min. abends, Innsbruck S. B. an 5 Uhr 40 Min. früh; Innsbruck S. B. ab 9 Uhr 45 Min. abends, Salzburg ab 7 Uhr 15 Min. früh, Wien-Westbahnhof an 4 Uhr 50 Min. nachmittags.

Schnellzüge: Wien-Franz Josefs-Bahnhof ab 8 Uhr 48 Min. vormittags, Eger an 5 Uhr 43 Min. nachmittags; Eger ab 11 Uhr 5 Min. vormittags, Wien-Franz Josefs-Bahnhof an 7 Uhr 45 Min. abends; Anschlußschnellzüge: Martenbad ab 5 Uhr 7 Min. nachmittags, Karlsbad an 6 Uhr 26 Min. abends, Karlsbad Böh. ab 10 Uhr 10 Min. vormittags, Martenbad an 11 Uhr 26 Min. vormittags.

Schnellzüge: Wien-Franz Josefs-Bahnhof ab 7 Uhr 36 Min. früh, Krems an 9 Uhr 7 Min. vormittags; Krems ab 7 Uhr 35 Min. abends, Wien-Franz Josefs-Bahnhof an 9 Uhr abends.

Personenzüge: Wien-Franz Josefs-Bahnhof ab 11 Uhr 42 Min. vormittags, St. Andrä-Wörther an 12 Uhr 29 Min. vormittags; Wien-Franz Josefs-Bahnhof ab 2 Uhr 10 Min. nachmittags, St. Andrä-Wörther an 2 Uhr 57 Min. nachmittags; St. Andrä-Wörther ab 12 Uhr 48 Min. nachmittags, Wien-Franz Josefs-Bahnhof an 1 Uhr 35 Min. nachmittags; St. Andrä-Wörther ab 3 Uhr 43 Min. nachmittags, Wien-Franz Josefs-Bahnhof an 4 Uhr 31 Min. nachmittags.

Personenzüge: Wien-Nordwestbahnhof ab 8 Uhr 52 Min. abends, Kolin an 4 Uhr 8 Min. früh; Kolin ab 3 Uhr 53 Min. früh, Groß-Wiesel an 4 Uhr 5 Min. früh; Prag-Nordwestbahnhof ab 9 Uhr 22 Min. abends, Kolin an 11 Uhr 43 Min. nachts, Kolin ab 11 Uhr 56 Min. nachts, Wien-Nordwestbahnhof an 7 Uhr 5 Min. früh; Deutsch-Bród ab 1 Uhr 45 Min. nachts, Mostk an 4 Uhr 16 Min. früh, Pardubitz an 4 Uhr 26 Min. früh; Pardubitz ab 10 Uhr 30 Min. abends, Mostk ab 10 Uhr 48 Min. abends, Deutsch-Bród an 2 Uhr 50 Min. früh; Wien-Nordwestbahnhof ab 1 Uhr 42 Min. nachmittags, Stöckerau an 2 Uhr 30 Min. nachmittags; Wien-Nordwestbahnhof ab 4 Uhr 28 Min. nachmittags, Stöckerau an 5 Uhr 8 Min. nachmittags; Stöckerau ab 7 Uhr 30 Min. früh, Wien-Nordwestbahnhof an 8 Uhr 12 Min. früh; Stöckerau ab 1 Uhr 51 Min. nachmittags, Wien-Nordwestbahnhof an 2 Uhr 41 Min. nachmittags.

Personenzüge: Mittelbach ab 7 Uhr 30 Min. abends, Wien-Nordbahnhof an 9 Uhr 25 Min. abends; Stablaun ab 12 Uhr 37 Min. nachmittags, Marchegg an 1 Uhr 40 Min. nachmittags; Marchegg ab 7 Uhr 40 Min. abends, Wien-Nordbahnhof an 9 Uhr 6 Min. abends; Brunn an 8 Uhr 5 Min. abends, Stätz-Bozkowitz an 9 Uhr 28 Min. abends; Stätz-Bozkowitz ab 7 Uhr 26 Min. abends, Brunn an 8 Uhr 49 Min. abends.

Personenzüge: Prag-Franz Josefs-Bahnhof ab 10 Uhr 10 Min. abends, Beseli-Nezimost an 1 Uhr 24 Min. nachts; Beseli-Nezimost ab 3 Uhr 38 Min. früh, Prag-Franz Josefs-Bahnhof an 6 Uhr 38 Min. früh; Prag-Franz Josefs-Bahnhof ab 3 Uhr 28 Min. nachmittags, Moldau an 9 Uhr 43 Min. abends; Moldau ab 7 Uhr 4 Min. früh, Prag-Franz Josefs-Bahnhof an 1 Uhr 14 Min. nachmittags; Personenzug Prag-Franz Josefs-Bahnhof ab 9 Uhr 26 Min. vormittags, Pilsen an 1 Uhr 13 Min. nachmittags; Schnellzug Pilsen ab 7 Uhr 50 Min. früh, Prag-Franz Josefs-Bahnhof an 9 Uhr 55 Min. vormittags.

Personenzüge: Prag-Staatsbahnhof ab 6 Uhr 35 Min. früh, Stralup-Staatsbahnhof an 7 Uhr 45 Min. früh; Stralup-Staatsbahnhof ab 8 Uhr 5 Min. vormittags, Prag-Staatsbahnhof an 8 Uhr 57 Min. vormittags.

Die Eisenbahnen können mit der verringerten Zahl von Zügen, deren Beladung durch die Leistungsfähigkeit der Lokomotiven begrenzt ist, nur eine bestimmte Zahl von Personen befördern. Geht der Andrang der Reisenden darüber hinaus, so bleibt der Eisenbahnverwaltung kein anderer Ausweg, als einen Teil der Reisenden zurückzulassen, ohne erst eine Unterscheidung der Passagiere vom Standpunkte der Notwendigkeit und Dringlichkeit der Reise vornehmen zu können.

Zu wiederholten Malen haben die Eisenbahnbehörden sich an die Öffentlichkeit mit der dringenden Bitte gewendet, alle nicht unbedingt notwendigen Reisen zu unterlassen. Leider ist diesen Aufforderungen der erstrebte Erfolg versagt geblieben.

Sollte die neuerliche Berufung auf das allgemeine Beste Sonderausweise nicht zum Verzicht zu bestimmen vermögen, dann erscheint die Einführung von Reiselegitimationen wohl unermittelbar.

An der Gesamtheit ist es, durch strenge Selbstbeschränkung eine Maßnahme hintanzuhalten, die wegen des ihr innewohnenden allgemein wirkenden Zwanges den Einzelnen weit fühlbarer treffen müßte, als die Unterlassung einer entbehrlichen Eisenbahnfahrt heute empfunden werden mag.

30. IX. 1917

193

(Waggon- und Lokomotivbeschaffungen der königlich ungarischen Staatseisenbahnen für das Budgetjahr 1917/18.) Zur kontinuierlichen und den übermäßigen Anforderungen des Kriegszustandes entsprechenden Vermehrung ihres Wagenparkes haben die königlich ungarischen Staatsbahnen mit den kartellierten heimischen Waggonbauanstalten bezüglich der Lieferung von rund 9000 Eisenbahnwagen bereits im Februar Verhandlungen in die Wege geleitet. Diese Verhandlungen konnten jedoch erst jetzt zum Abschlusse gelangen. Laut der geschlossenen Vereinbarungen haben die Waggonfabriken mit der völligen Ausnützung ihrer respektiven Leistungsfähigkeiten für das Budgetjahr 1917/18 850 Personenwagen, 390 Gepäc- und Postkondukteurwagen und 7760 diverse Güterwagen, insgesamt also 9000 Eisenbahnwagen zu liefern. Die Einheitspreise der Wagen sind den Umständen gemäß bedeutend höher als die der letzten Bestellungen. Auch vordem wurden große Waggonlieferungen abgewickelt, so wurden im Budgetjahr 1916/17 von seiten der heimischen Waggonfabriken 287 Personenwagen, 105 Gepäc- und Postkondukteurwagen, 7444 Güterwagen, insgesamt also 7786 Eisenbahnwagen den Staatsbahnen geliefert. Dem außergewöhnlich gesteigerten Kriegsverkehr angemessen gestalteten sich auch die letzten Lokomotivbeschaffungen der ungarischen Staatsbahnen, indem für das Budgetjahr 1917/18 bei der Lokomotivfabrik der ungarischen Staatsbahnen im ganzen 324 Lokomotiven bestellt wurden, während die Fabrik im Laufe des vorigen Budgetjahres rund 300 Lokomotiven für die Staatsbahnen eingeliefert hat. An den Waggonbestellungen, die einen Wert von 150 Millionen Kronen repräsentieren, nehmen die in Ungarn bestehenden fünf Waggonfabriken, und zwar die Ganz-Danubius, Schick-Nicholson, Weizer, die Györier und Kistarcsaer Fabrik. Die Aufteilung der Lieferungen unter diese Werke wird, wie wir erfahren, heuer nach einem neuen Schlüssel erfolgen.

— (Oesterreichische Wasserstraßen.) Bei dem im Juni dieses Jahres in Wien abgehaltenen Wasserstraßentag wurde eine Entschließung gefaßt, in der auf die Notwendigkeit der Herstellung eines einheitlichen österreichischen Wasserstraßennetzes und dessen Verbindung mit den Wasserstraßen des Deutschen Reiches hingewiesen und einerseits die rascheste Ausführung des von Wien ausgehenden Donau-Oder-Kanals mit den Anschlüssen zur Elbe und Weichsel, andererseits die Regulierung des ganzen Laufes der Donau entsprechend den Beschlüssen der Budapester Donaakonferenz vom Jahre 1916 verlangt wurde. Außerdem wurden verschiedene Maßnahmen zur Förderung der Binnenschifffahrt angeregt. Die Entschließung wurde bereits vom Geheimen Rat Dr. v. Wittek dem Herrenhause, vom Reichsratsabgeordneten Dr. Dinghofer dem Abgeordnetenhaus überreicht; nunmehr, da die Regierung stattdessen erscheint, hat sie Bürgermeister Dr. Weiskirchner auch der Regierung vorgelegt. In der begleitenden Denkschrift wird die Geschichte der Bestrebungen zur Errichtung von Wasserstraßen in Oesterreich eingehend geschildert und die Vorteile des Donau-Oder-Kanals für die Monarchie und insbesondere für Wien auseinandergesetzt. Weiter wird in der Denkschrift darauf verwiesen, daß in Ungarn das Bestreben rasch verfolgt wird, den Donau-Oder-Kanal nicht als Parallelkanal zur March herzustellen, sondern vielmehr die March selbst zu kanalisieren und den Kanal bei Theben in die Donau ausmünden zu lassen. Es wird der zuberfühllichen Erwartung Ausdruck gegeben, daß die Regierung einem solchen Projekt niemals zustimmen wird. Bei Durchführung des ungarischen Projekts würde Wien, die Hauptstadt und der Handels- und Industriezentrum des Reiches, aus dem Durchgangs- und Umschlagverkehr vollständig ausgeschaltet werden, der Verkehr, der durch Vermittlung des Kanals für Wien und für andere österreichische Industriezentren zu erwarten ist, umständlicher und schwieriger, daher auch teurer gestaltet, so daß jedenfalls die aus der Kanalherstellung erhofften und sonst sicher zutreffenden Vorteile zum großen Teil wieder aufgehoben würden. Daß die Kanalisierung der March weder technisch noch finanziell dem bisher in Aussicht genommenen Parallelkanal vorzuziehen ist, haben berufene Fachmänner bereits eingehend nachgewiesen. Da die ungarischen Interessenten an ihrer Forderung festhalten, wie dies verschiedene, in der letzten Zeit erschienene Broschüren und Zeitungsaufsätze sowie der Beschlusstrag zeigen, der auf der Tagung der mitteleuropäischen Wirtschaftsvereine in Nürnberg am 3. September d. J. seitens der ungarischen Donauf Kommission vorgelesen wurde, erscheint es unbedingt und dringend nötig, daß seitens der Regierung derartigen Bestrebungen von vornherein entgegengetreten werde. Endlich kommt die Denkschrift auch auf die Vorarbeiten für den Großschiffahrtsweg Rhein-Main-Donau zu sprechen; wenn selbstverständlich auch die österreichische Donau diesen Plänen entsprechend ausgestaltet werden muß, so darf im wirtschaftlichen Interesse der Monarchie darüber nicht etwa der Donau-Oder-Kanal zurückgestellt werden. Die Denkschrift kommt zu dem Schluß, die Regierung möge diese Ausführungen sowie die Entschließung des Wasserstraßentages einer entsprechenden Würdigung unterziehen.

Unsere Wasserstraßen.

Wien gegen das ungarische Marchprojekt.

Der Wasserstraßentag hat eine Entschließung gefaßt, in der die rascheste Ausführung des von Wien ausgehenden Donau-Ober-Kanales mit den Anschlüssen zur Elbe und Weichsel, und die Regulierung des ganzen Laufes der Donau verlangt wurde. Die Entschließung wurde nunmehr, da die Regierung stabilisiert erscheint, vom Hrn. Dr. Weiskirchner der Regierung vorgelegt. In der begleitenden Denkschrift wird nach einem geschichtlichen Rückblick ausgeführt: Vom Standpunkte der Stadt Wien, wie vom Standpunkte der österreichischen Reichshälfte darf die Inangriffnahme des Donau-Ober-Kanales nicht wieder verzögert werden. Der Donau-Ober-Kanal ist eine wirtschaftliche Notwendigkeit für Wien und für Oesterreich. In Ungarn wird das Bestreben rege verfolgt, den Donau-Ober-Kanal nicht als Parallellanal zur March herzustellen, sondern vielmehr die March selbst zu kanalisieren und den Kanal bei Leoben in die Donau ausmünden zu lassen. Es wird der zuversichtlichen Erwartung Ausdruck gegeben, daß die Regierung einem solchen Projekte niemals zustimmen wird. Bei Durchführung des ungarischen Projektes würde Wien aus dem Durchgangs- und Umschlagsverkehr vollständig ausgeschaltet werden, der Verkehr, der durch Vermittlung des Kanales für Wien und für andere österreichische Industriezentren zu erwarten ist, umständlicher und schwieriger, daher auch teurer gestaltet, so daß jedenfalls die aus der Kanalherstellung erhofften und sonst sicher zutreffenden Vorteile zum großen Teile wieder aufgehoben würden. Daß die Kanalisierung der March entweder technisch noch finanziell dem bisher in Aussicht genommenen Parallellanal vorzuziehen ist, haben berufene Sachmänner bereits eingehend nachgewiesen. Da die ungarischen Interessenten an ihrer Forderung festhalten, wie dies verschiedene in der letzten Zeit erschienene Broschüren und Zeitungsaufsätze sowie der Beschlusantrag zeigen, der auf der Tagung der mitteleuropäischen Wirtschaftsvereine in Nürnberg am 3. September seitens der ungarischen Donau-Kommission vorgelegt wurde, erscheint es unbedingt und dringend nötig, daß von der Regierung derartigen Bestrebungen von vornherein entgegengetreten werde.

2./X. 1917

196

Die staatlich betriebenen Lokalbahnen.

In seiner Programmrede hat Ministerpräsident Dr. N. v. Seidler mitgeteilt, daß bei der weiteren Verstaatlichung der Privatbahnen insbesondere die im Staatsbetriebe stehenden Privatlokalbahnen in Betracht kommen werden. Als solche Lokalbahnen sind acht zu nennen: die Ungarische Westbahn (östr. Linie), Lemberg—Czernowitz—Suczawa, die Mühlkreisbahn, Gili—Wöllau, Welser Lokalbahnen, Böcklabrud—Kammer, Lemberg—Belzec (Tomaszow) und die durch die in Ausführung begriffenen Bahnbauten besonders wichtig gewordenen Unterkrainer Bahnen. Die Rentenerfordernisse, Pachtzinse etc. für all diese jetzt auf Staatsrechnung betriebenen Lokalbahnen sind im neuen Staatsvoranschlage mit 6,822.020 Kronen beziffert.

Daneben sind für die garantierten Lokalbahnen rund 12 Millionen Kronen an vierprozentigen Garantievorschüssen eingestellt.

Die Ausgestaltung der Lokalbahnen zu Hauptbahnen zweiten Ranges würde gewiß wesentlich erleichtert, wenn sie mit den Hauptbahnen allmählig zu einem organischen Netze verschmolzen würden.

Verleumdung

* **Der Ersatz.** Aus den Kreisen der Postbeamtenenschaft geht uns mit dem Ersuchen um Aufnahme eine längere Darstellung zu, in der die Verhältnisse auf dem Arbeitsmarkt erörtert werden und in der es heißt: „Daß es gewisse Arbeitsverrichtungen gibt, die nicht ersetzt werden können trotz aller Versuche und trotz aller Not, ist eine Tatsache. So können oftmals Frauen nicht durch Männer, Männer nicht durch Frauen, beide nicht durch Kinder und alle drei nicht durch Maschinen ersetzt werden, es sei denn, es ist ein Ersatz, wie so viele andere, der nur in einer Scheinwirkung besteht und auf die Dauer das Wohl der Gesamtheit schädigen kann. Wie steht es nun während der Kriegszeit im Hinterlande mit dem Ersatz der Männer? Im großen und ganzen zur Not ausreichend. Leichtere Berufe, die keine besonders feste Konstitution von Nerven und Körper beanspruchen, werden von Frauen und Jünglingen beinahe zufriedenstellend ausgeübt. Berufe, die besondere Ergriffenheit, rasche Entschliezung, kühle Nerven oder große Körperkraft beanspruchen, können von Frauen unmöglich hlaglos, ohne Gefährdung von eigener Gesundheit, ohne Gefährdung von Mensch und Material, nicht versehen werden. Hierzu gehören unbedingt die Verkehrsanstalten, die ein Kriegsfaktor, wenn auch im anderen Sinne als Kanonen, sind. Der ausübende Verkehrsdienst bei der Bahn, Straßenbahn, Post usw. kann füglich nicht mehr weiter bezweckelt werden, es sei

denn, man stellt gewichtige Interessen der Allgemeinheit in Frage. Einem Weichenwärter sind hunderte Menschenleben in die Hand gegeben, Dutzende einem Straßenbahnwagenführer. Tausende von Werten gehen durch die Hand des Beamten der Post, ein Strich am Telegraphenstreifen mehr oder weniger kann die Depesche zur Katastrophe machen. Hierzu kommt noch eine andere Erscheinung. Die Aushilfskräfte zählt der Staat beinahe so schlecht wie die definitiven, wirklich Tüchtige meiden daher solche Stellen, die Auswahl ist klein und sehr flüchtig. Es kommen so in diese, eine mächtige Säule im Staate bedeutenden Betriebe Elemente, welche sich sonst niemals herangewagt hätten. Ein guter Teil der leider immer häufiger auftretenden Beraubungen an Bahn- und Postsendungen ist auf dieses Konto zu setzen. Mag die Ergänzung des Heeres noch so dringend Männer erheischen, von ausübenden Verkehrsanstalten kann kein Mann mehr ohne enorme und nachhaltige Schädigung des Gemeinwohles „ersetzt“ werden. Dazu wären viel eher andere Ämter und Behörden da, die nur des heiligen Bureaunkratismus wegen bestehen, und deren gibt es gar viele.“

2./X. 1918

198

Transportbewilligungen für nicht allgemein zugelassene Bahngüter.

Amlich wird gemeldet: Um die Versendung von gegenwärtig nicht allgemein zugelassenen Gütern in sehr dringenden Fällen, insbesondere bei Vorliegen wichtiger volkswirtschaftlicher oder öffentlicher Interessen nicht durchwegs auszuschließen, hat das Eisenbahnministerium die Bahnverwaltungen ermächtigt, fallweise Transportbewilligungen zu erteilen. Es empfiehlt sich, Ansuchen um Erteilung solcher Bewilligungen, jedoch nur in besonders

dringenden Fällen, unter Darlegung der angeführten Voraussetzungen und Beischluß der entsprechend ausgefüllten Frachtbriefe unmittelbar bei jener Bahndirektion einzubringen, der die Versandstation untersteht.

5.7.1917

200

Die Verkehrs- und die Güter-Abfuhr.

Eine Mahnung an die Städte!

Erfahrungsgemäß nimmt der Güter-Verkehr im Herbst einen besonders großen Umfang an, da in dieser Zeit die meisten landwirtschaftlichen Produkte zu bewegen sind und zugleich die Industrie ihren stärksten Bedarf hat. In diesem Jahre muß mit einem noch verstärkten Herbstverkehr gerechnet werden, da die Kartoffel-, Rüben- und Obst-ernte recht gut ausfällt und wir außerdem mit der Kohlenversorgung in Mitleidenschaft geraten sind, während die Anforderungen der Rüstungsindustrie nicht zurückgehen. Es werden also an die Eisenbahnverwaltung die größten Anforderungen gestellt werden, die sie nur bewältigen können, wenn sich alle Verkehrs-Interessenten bemühen, ihrerseits die Wünsche der Verwaltung in Bezug auf Be- und Entladung der Wagen restlos zu erfüllen. Es unterliegt keinem Zweifel, daß das eine Forderung des allgemeinen Interesses ist, da das rollende Material durch den Krieg ohnedies übermäßig beansprucht wird.

Für die Be- und Entladung der Wagen ergibt sich aber eine Schwierigkeit aus dem Mangel an Gespannen, der sich in den nächsten Monaten aus verschiedenen Gründen verschärfen wird. Es ist notwendig, rechtzeitig Maßnahmen zu ergreifen, um den hieraus drohenden Unzuträglichkeiten vorzubeugen. Die Militärverwaltung stellt in rüchtiger Würdigung der hier vorliegenden großen Interessen ihrerseits Kraftwagen und Hilfskräfte zur Verfügung, aber ihre Bereitwilligkeit findet eine Begrenzung in den Anforderungen der Front. Es ist nun beabsichtigt, jugendliche Ausbilder zur Bewältigung des Verkehrs heranzuziehen, also die älteren Jahrgänge der Schulen, was sich aus den Kriegsverhältnissen als vorübergehende Maßregel erklärt. Für die Abfuhr der Güter aber, besonders der Kartoffeln und der Kohle, muß in einem größeren Umfange vorgesorgt werden, wenn nicht schwere Störungen entstehen sollen. Es wird deshalb in der kommenden Zeit die elektrische Straßenbahn mehr als bisher in den Güterdienst eingestellt werden müssen, ja, sie wird voraussichtlich den größeren Teil der Güter-Abfuhr auf sich zu nehmen haben. Den Städten, die über elektrische Bahnen verfügen, erwächst hieraus die ernste Pflicht, in Wahrnehmung der Interessen ihrer Bürgerschaft sofort die nötigen Vorbereitungen in Angriff zu nehmen, also im Einverständnis mit der Eisenbahnverwaltung die erforderlichen Anschlüsse zu den Güterbahnhöfen herzustellen und für eine Bereitstellung von zum Güterverkehr geeigneten Wagen vorzusorgen. In den größeren Städten, auch in Frankfurt, wird es ohne solche Vorkehrungen kaum gelingen, z. B. die Kartoffelabfuhr ordnungsgemäß zu erledigen. Es wird sich auch empfehlen, im Stadtgebiete eine Reihe von Lagerstellen zu errichten, von denen die Empfänger ihre Kartoffeln (und später auch andere Güter) abholen können. Natürlich ergeben sich daraus Schwierigkeiten für die Bahnen, deren Betrieb ja ebenfalls schon außerordentliche Anstrengungen erfordert und die den Güterverkehr nur in den verkehrstillen Stunden übernehmen können. Die Mahnung an die Verwaltungen erfolgt aber aus der vollen Kenntnis und Verkehrslage und sie muß deshalb befolgt werden. Die Leiter unserer Städte haben bewiesen, daß sie den an sie herantretenden, oft so schweren und überraschenden Anforderungen des Krieges gerecht zu werden vermögen. Deshalb darf von ihnen erwartet werden, daß auch diese Mahnung von ihnen mit der Tatkraft beantwortet wird, die von der Sachlage und von ihrem Verantwortungsgesühl gefordert wird.

Der Umbau des Westbahnhofes.

Nach dem Kriege bevorstehend.

Vor einiger Zeit bereits befahte sich der Stadtrat mit einem von der Staatsbahndirektion vorgelegten Projekt betreffend den Umbau der Personendienstanlage des Westbahnhofes. Der Westbahnhof genügt bekanntlich schon lange nicht den an ihn gestellten Anforderungen, eine Tatsache, die besonders jetzt während der Kriegszeit sehr nachteilig empfunden wurde. Der Plan der Staatsbahndirektion geht nun hauptsächlich dahin, an die Stelle des heutigen Bahnhofes ein neues Gebäude von zwei Geschossen zu setzen. Aus Verkehrsrücksichten werden die Gartenanlagen längs des Gürtels bis zur Stadtbahnhaltestelle beseitigt, der Zugang für Fußgänger gegen die Mariaböserstraße verlegt und durch Einlösung des Häuserblocks zwischen Fuchsgasse und Kohlenhofgasse ein großer Platz zur Aufstellung von mehr als 200 Wagen geschaffen.

Die neue Ankunfthalle wird gegen die Fuchsgasse zu eingerichtet, die dadurch zur eigentlichen Bahnhofstraße werden wird. Sie wird durch den Fall des den ganzen Westbahnhof einnehmenden Häuserblocks auch um etwa vierzig Meter verbreitert werden. Die Bahnhofsanlage wird in ihrer neuen Gestaltung um ein Bedeutendes gegen die Mariaböserstraße gerückt und hiedurch der Verkehr, der sich heute schwerfällig abwickelt, wesentlich entslastet. Die Bahnhofshalle wird dem vom Stadtrat genehmigten Plan gemäß eine Länge von 195 Meter haben, die Mittelhalle eine Spannweite von 51 Meter und 19½ Meter im Scheitel sowie zwei kleine Seitenschiffe besitzen. Die ankommenden Reisenden gelangen von den Perrons über Stiegenabgänge in den unter den Geloisen gelegenen Personentunnel und durch ihn in die Ankunfthalle, von hier direkt ohne Stiege auf die Straße, wo entlang des Gebäudes eine 77 Meter lange Veranda hergestellt wird, damit die Reisenden das Vorfahren der Wagen geschützt abwarten können.

Der Umbau des Westbahnhofes steht unmittelbar nach Beendigung des Krieges bevor. Wien wird hiedurch einen Monumentalbau ersten Ranges erhalten, der sowohl an Größe wie auch in bezug auf Ausattung alle bisher bestehenden Bahnhöfe übertreffen dürfte. Auf dem durch die Verbreiterung der Fuchsgasse geschaffenen großen Platz und durch die Fuchsgasse selbst soll der Strom der ankommenden Reisenden seinen Abfluß haben. Hier, an diesem Knotenpunkt des Verkehrs, wird sich auch die Untergrundbahn und die Stadtbahn anschließen. Auf diese Weise werden sich die Scharen der ankommenden und abfahrenden Menschenmenge auf dem Platze bewegen, den heute der Häuserblock zwischen Fuchsgasse, Gasgasse,

Gerstnergasse und Mariaböserstraße einnimmt, so daß ein zentral gelegener Sammelplatz im Verkehr geschaffen wird.

Der Bezirk Himmelpfort wird durch den geplanten Umbau großen Aufschwung nehmen. Schon ist der Aufbau einer Anzahl von Hotels, Warenhäusern usw. geplant, während zahlreiche schon bestehende unmoderne Gasthöfe vornehmen Lokalen weichen werden. Für die schönheitliche Ausgestaltung der gesamten Anlagen ist ein Wettbewerb in Aussicht genommen.

Dem Vernehmen nach sind schon derzeit Verhandlungen mit einer großen Finanzgruppe im Zuge, die mehrere Häusergruppen zu erwerben und deren Umgestaltung zu modernen Bauten beabsichtigt. Die Ausdehnung einer Großstadt ist, wie die Erfahrung zeigt, überall und so auch hier „nach dem Besten“.

Leistungen der Eisenbahner in Ostgalizien und der Bukowina.

Anerkennung des Chefs des Generalstabes.

Der Chef des Generalstabes General der Infanterie Baron Arz hat anlässlich der raschen Inbetriebnahme von Bahnlinien in Ostgalizien und der Bukowina das nachfolgende Belobungsschreiben an die beteiligten Stellen erlassen:

„Standort des Armeekorps-Oberkommandos,
am 21. September 1917.

Die sichere Versorgung der in Ostgalizien und in der Bukowina unaufhaltsam vorgehenden Armeen mit den erforderlichen Bedürfnissen ist nicht zuletzt der schnellen Wiederherstellung und sofortigen Inbetriebnahme der selbstständig in standgesetzten Eisenbahnlinien zu danken.

Ich habe mit besonderer Genugtuung wahrgenommen, daß die Inbetriebnahme der vom Feinde diesmal in allen Teilen wirksam zerstörten Bahnen den vorrückenden Armeen auf dem Fuße folgte und daß seit Ende Juli über 1000 Bahnkilometer und mehr als 150 Stationen und Betriebsausweichen fahrbar gemacht und in Betrieb genommen wurden.

Die außerordentlichen Verdienste der Eisenbahntuppe um die Wiederherstellung zerstörter Strecken habe ich bereits gewürdigt.

Die sofortige Aufnahme des Betriebes ist den zielbewußten, mit besonderer Umsicht und Sachkenntnis getroffenen Vorbereitungen und Anordnungen für die Bereitstellung und die Heranbringung der Eisenbahnbediensteten, der Vergungsgüter und aller Betriebsgegenstände, der zweckmäßigen Einsetzung der Betriebsformationen des Eisenbahnregiments sowie der wertvollen und kraftvollen Unterstützung aller beteiligten Organe und Abteilungen des Feld- und Reservetelegraphen, die sich um die rasche Herstellung der Telegraphen- und Telephonleitungen mit besonderem Eifer bemühten, zu danken.

Hierbei haben sich das k. k. Eisenbahnministerium, die k. k. Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen, die k. u. k. Zentraltransportleitung, der Feld- und Reservetelegraph, die Staatsbahndirektionen Stanislau und Lemberg, die Betriebsleitung Czernowitz, die beteiligten Feldtransportleitungen, Eisenbahnkommandos, Betriebskompagnien, endlich die Vergungsdirektionen Kratau, Prag und Wien mit der als Militärreisbahnbehörde wirkenden Feldtransportleitung I, das

Eisenbahnlinienkommando Prag und Wien besondere Verdienste erworben und hierdurch die Vorrückung und Versorgung der Armeen wesentlich gefördert.

Zur Allerhöchsten Erlaubnis spreche ich daher diesen Behörden und Formationen den besondern Dank und die vollste Anerkennung aus.“

10./X. 1914

Zur Einschränkung des Personenverkehrs.

Erhöhung der Schnell- und Eilzugfahrpreise bis zu rund 100 v. H.

Mit einer tief einschneidenden Maßnahme tritt die Eisenbahnbehörde an die Öffentlichkeit: Um den Personenverkehr in den die Strecken am meisten belastenden Schnell- und Eilzügen möglichst einzuschränken, werden binnen kurzem die Fahrpreise für alle Klassen der Schnell- und Eilzüge in ganz Deutschland bis zu rund 100 v. H. erhöht werden! Das Eisenbahnministerium sieht keinen anderen Weg, um ohne starke Lähmung des Schnellzugverkehrs überhaupt eine Eindämmung des Personenverkehrs zu erreichen, die ganz abgesehen von den Militärurlaubern — eine Höhe erreicht hat, die den höchsten Friedensziffern gleichkommt! In einer Besprechung, die heute im Eisenbahnministerium stattfand, um den Vertretern der Presse die Notwendigkeit der Maßnahme darzulegen, schilderte Ministerialdirektor Franke eingehend die durch die lange Dauer des Krieges für die Eisenbahn entstandene Lage, deren Schwierigkeit ja niemand verkennen wird. Sie hat ja nicht nur neben den eigentlichen Leistungen für das Heer den riesigen Güterverkehr für die Rüstungsindustrie und für die Nahrungsmittelversorgung der Bevölkerung zu bewältigen — der Personenverkehr und Privatgüterverkehr sind jetzt nicht die Hauptsache — sondern hat ihren Betrieb auch bis in die besetzten Gebiete ausgedehnt durch Bereitstellung gerade der leistungsfähigsten Maschinen, Güterwagen usw. und des zuverlässigsten Personals. Und alle diese Aufgaben müssen mit durch Abnutzung und durch Verminderung der Ausbesserungsmöglichkeiten weniger leistungsfähig gewordenen Maschinen und Wagen und mit einem auch nicht mehr auf voller Höhe stehenden Betriebspersonal bewirkt werden! Eine Entlastung muß also auf irgendeine Weise erreicht werden, und da sich im Güterverkehr Nennenswertes an Einschränkungen nicht mehr erzielen läßt, so muß eben der Personenverkehr daran glauben. Von einer zuerst geplanten noch weiteren Verringerung der Schnellzüge ist man glücklicherweise abgekommen. Es ist auch nicht das Bestehen der Schnellzüge an sich, was eine starke Belastung und Behinderung des wichtigsten Güterverkehrs verursacht, sondern die jetzt zur Regel gewordenen Verspätungen der Schnellzüge, die unter Umständen den ganzen Güterverkehr auf der Strecke stundenlang lahm legen. Und diese Verspätung entsteht wiederum durch die Überlastung der Schnellzüge, durch ihre Überfüllung, gegen die sich keine Maßregel als wirksam erwiesen hat.

Man hat zunächst daran gedacht, die Frauen und Kinder vom Schnellzugverkehr auszuschalten, ist aber vor der Härte und Unbilligkeit dieser Maßregel zurückgeschreckt. Anders Maßnahmen, wie Einschränkung des Sonntagsverkehrs, die übrigens noch bevorsteht, schaffen auch nichts Durchgreifendes, und da alle Mittel, die „Reiselust“ zu dämpfen, nicht versagen und diese im Gegenteil immer stärker wird (in Wirklichkeit besteht ja überhaupt keine „Reiselust“, denn es gibt wohl kaum noch einen Menschen, der jetzt zum Vergnügen reist), so will man das Publikum an der empfindlichsten Stelle, am Geldbeutel, treffen, in der Erwartung, daß dadurch die wirklich überflüssigen Reisen verhindert werden. Man hat sich deshalb auch gleich zu einer so überaus starken Erhöhung entschlossen, die nach folgenden Sätzen gedacht ist: Es werden zu den regelmäßigen Fahrarten für die Schnell- und Eilzüge Zuschlagskarten ausgegeben werden und zwar auf ein Fahrgeld

bis zu 5 M.	=	3 M.
über 5—10 "	=	8 "
" 10—15 "	=	13 "
" 15—25 "	=	20 "
" 25—35 "	=	30 "
" 35—45 "	=	40 " usw.

Das entspricht einer Erhöhung von 60 bis fast 100 v. H.!

Soweit die nackte Tatsache! Wie sich das Publikum damit abfinden wird, ist kaum zweifelhaft. Die Mehrzahl wird nicht davon überzeugt sein, daß diese harte Maßregel wirklich eine so starke Eindämmung im Schnellzugverkehr erzwingen wird, wie zu einer wesentlichen Entlastung der Eisenbahn zugunsten ihrer anderen Aufgaben notwendig

wäre. Außerdem wird gerade die breite Mittelstandsschicht davon am härtesten betroffen, denn dem reiselustigen Wohlhabenden wird das Mehr gerade denn am wenigsten etwas ausmachen, wenn er wirklich aus purer Reiselust reist! So stellt diese außerordentlich starke Fahrpreiserhöhung für alle drei Schnell- und Eilzugklassen einen Lösungsversuch dar, dessen Gelingen sehr zweifelhaft sein wird, und es dürfte wohl angebracht sein, daß in letzter Stunde von den maßgebenden Stellen nochmals überlegt wird, ob diese vor allem auch alle Berufsreisenden hart treffende Maßregel wirklich der einzige Weg ist, die Überlastung der Schnell- und Eilzüge — die Personenzüge werden von der Erhöhung nicht betroffen — zu beseitigen! B. C.

Kurz vor Schluß des Blattes geht uns folgende Drahtung aus München zu:

München, 10. Oktober. Die „Korrespondenz Hoffmann“ veröffentlicht die von der bayerischen Staatseisenbahverwaltung im Einklang mit den übrigen deutschen Staatsbahnen beschlossenen Tarifierhöhungen bei Eil- und Schnellzügen sowie beim Personenverkehr an Sonntagnachmittagen. Die Zuschläge betragen 60—100 v. H., je nach Höhe des Grundfahrpreises. Danach ist also diese außerordentliche Fahrpreiserhöhung für ganz Deutschland als vollendete Tatsache anzusehen, und es fehlt nur noch die Festsetzung des Zeitpunktes, an der sie eintritt.

* (Warme Kleidung für Eisenbahnfahrten.)

Die wachsenden Schwierigkeiten in der Kohlenversorgung zwingen auch zu Ersparnissen in der Zugbeheizung. Aus diesem Grunde wird hener die in den Vorjahren vom 1. Oktober übliche Heizung der Züge zur Nachtzeit und an kühleren Tagen erst mit dem 15. Oktober einsehen. Auch in den Wintermonaten wird mit einer ausgiebigen Erwärmung der Abteile überhaupt nicht mit Sicherheit zu rechnen sein, weil aus Betriebsrücksichten und um Kohle zu ersparen, die in früheren Jahren zur besseren Beheizung der Wagen übliche Zellung langer Schnell- und Personenzüge unterbleiben muß. Die beträchtliche Länge der Züge wird zur unvermeidlichen Folge haben, daß die Wagenabteile selbst bei dauernder Beheizung häufig nicht genügend erwärmt werden können. Daher wird dringend empfohlen, sich bei Eisenbahnfahrten mit warmer Kleidung zu versehen.

13
206

Die Erhöhung
der Fahrpreise für Schnell- und Eilzüge.

Wir erhalten folgende Zuschrift:

Die neue Maßnahme, die Preise für die Schnell- und Eilzüge zu verdoppeln, wird Ihnen bereits viele Zuschriften eingebracht haben. Für diese neue Maßnahme den Ausdruck „brutal“ zu gebrauchen, ist wirklich gelinde. In der Hauptsache wird mit dieser neuen Maßnahme wiederum die minderbemittelte Klasse in der empfindlichsten Weise berührt. Andere Maßnahmen, um den Reiseverkehr herabzusetzen, würden doch leichter einzuführen sein. Von allen in Erwägung gezogenen Maßnahmen wird diejenige doch wohl noch am besten durchzuführen sein, die für jede Reise einen besondern Erlaubnischein verlangt. Die Eisenbahnverwaltung weist diese Möglichkeit zu und mit dem Bemerkten, daß infolge der großen Nachfrage, die dann erfolgen würde, diese Maßnahme unmöglich sei. Allein in Köln würden täglich 15 000 Fahrkarten verlangt. Bei einer Einführung von Erlaubnis-scheinen für jede Reise würden aber die Fahrkartenausgaben um mindestens weit über 50 Prozent heruntersinken, denn einerseits würden viele Personen durch die Umständlichkeit, erst einen Erlaubnis-schein einholen zu müssen, von der Reise abgehalten und andererseits würde in vielen Fällen die Erlaubnis nicht erteilt. Es könnte dabei in Erwägung gezogen werden, daß für jeden Erlaubnis-antrag, ob bewilligt, oder nicht bewilligt, eine Gebühr von 50 % von vornherein zu entrichten wäre. Deshalb würden schon viele, die im Zweifel sind, ob ihr Antrag bewilligt wird, von einer Antragsstellung Abstand nehmen. Von dieser Vorschrift, Erlaubnis-anträge zu stellen, müßten von vornherein folgende Personen befreit werden: 1. Diejenigen, die durch ihren Beruf leider stets gezwungen sind, die Bahn zu benutzen, also in erster Linie die Geschäftsreisenden, die sich durch ihre Reisenden-Legitimationskarte leicht ausweisen könnten. 2. Das Militär. Falls von der Vorschrift einer Verdoppelung der Fahrpreise nicht abgegangen werden könnte, so müßten auf jeden Fall von dieser Verdoppelung die zuletzt angeführten Personen, also Reisende und Militär, die sich leicht durch ihre Legitimationskarten ausweisen könnten, ausgenommen werden.

Daß die Absicht der Eisenbahnverwaltung, die Fahrpreise für die Schnell- und Eilzüge durchschnittlich zu verdoppeln, für unser wirtschaftliches und privates Leben ein sehr empfindlicher Schlag ist, und daß diejenigen, die er zunächst trifft, sich dagegen aufbäumen, ist ganz selbstverständlich. Hätten wir nur einigermaßen normale Zeiten, so würde ein Sturm des allgemeinen Unwillens die Absicht wegsetzen. Wie die Dinge aber heute liegen, ist an der Notwendigkeit, den Personenverkehr auf den Eisenbahnen einzuschränken, kein Zweifel möglich. Über ein bestimmtes Maß hinaus sind die Eisenbahnen nicht leistungsfähig, und wenn der Personenverkehr sich steigert, so geschieht das auf Kosten des Güterverkehrs, oder auch: wenn an den Güterverkehr verstärkte Ansprüche gestellt werden, dann muß der Personenverkehr von seinem Teil etwas ablassen. Wenn es sich darum handelt, einen Zweig verkümmern zu lassen, so darf das nicht die Beförderung von Gütern sein. Nicht ohne Schuld der Regierung leben wir von der Hand in den Mund. In der Heranschaffung von Kohlen und Karloffeln darf keine Unterbrechung eintreten, und wenn die Sicherheit, daß unsre Eisenbahnen bei der bisherigen Überlastung der Strecken diese Aufgabe unbedingt leisten können, nicht anders zu geben ist, so muß eben eine Einschränkung des Reiseverkehrs, und wenn sie noch so empfindlich trifft, hingenommen werden. Darüber dürfen wir heute nicht streiten, und wir dürfen auch heute uns nicht beklagen, wenn diese Maßregeln „brutal“ anmuten. Auch die brutalste Maßregel ist human, wenn sie uns die Aufrechterhaltung unsrer Wirtschaft ermöglicht, und die mildeste Maßregel ist ein Verbrechen, wenn sie unwirksam bleibt. Nur darauf kommt es an, ob mit der Erhöhung der Preise das Ziel einer wesentlichen Einschränkung des Reiseverkehrs erreicht werden kann. Nach der Richtung haben wir aber starke Bedenken, die sich wesentlich mit denen berühren, die der Einsender äußert. Wenn bisher viele Leute des Vergnügens halber die Schnellzüge benutzt hätten, dann würde allerdings ein scharfes Anziehen der Preise die Reiselust eindämmen können. In Wirklichkeit aber fährt heute kaum jemand noch ohne zwingenden Grund. In den Sommermonaten hätte man den einen oder andern durch den hohen Fahrpreis von seinem Reiseplan abbringen können; wer aber heute fahren muß, läßt sich durch die neuen Preise um so weniger abhalten, als es sich vielfach bei den Reisen um Geschäfte handelt, bei denen der Preis der Fahrkarte die letzte Rolle spielt. Daß namentlich durch die beabsichtigte Beschränkung des Urlauberverkehrs, die menschlich ebenfalls sehr bedauerlich, aber doch eine notwendige Ergänzung der Maßregel ist, ein gewisser Erfolg der neuen Verordnung beschieden sein wird, ist anzunehmen; man würde sich aber täuschen, wenn man eine durchschlagende Wirkung erwartete. Eine solche wäre viel eher von dem andern Mittel, dem Erlaubnis-schein, zu erhoffen. Die Umständlichkeiten des Verkehrs sollen nicht unterschätzt werden; aber sie wären doch

wesentlich zu vermindern, wenn man den Personen, die nun einmal aufs Reisen angewiesen sind, und von denen kein Mißbrauch zu befürchten ist, eine Dauererlaubnis gäbe. Daß diese Erlaubnis nicht übermäßig zum Schaden des Ganzen ausgenutzt würde, dafür würden dann die hohen Preise sorgen, die auch ergänzend beibehalten werden müßten. Den Vorschlag, zweierlei Preise einzuführen, einen für Reisende und Soldaten und den andern für die übrige Menschheit, ist undurchführbar, weil die Grenzen nicht zu ziehen sind; er widerstrebt aber auch dem Grundsatz, daß der gleichen Leistung die gleiche Gegenleistung gegenüberstehen muß.

13./X. 1914

207

(Passschwierigkeiten bei Reisen von Kaufleuten nach Deutschland.) Am 8. d. fand im Hause der Kaufmannschaft unter dem Vorsitz des kaiserlichen Rates Kornel Spizer und in Anwesenheit des Regierungskommissärs Hofrates Professor Doktor Schwiedland eine Vorstandssitzung des Wirtschaftsausschusses statt, in der zunächst die Errichtung einer Reihe von Fachausschüssen beschlossen wurde. Es wurde ferner ein Komiteebericht über die Frage der staatlichen Förderung von kaufmännischen Einkaufsgenossenschaften genehmigt. Kaiserlicher Rat Alois Schweiger berichtete sodann über Passfragen, insbesondere über die Schwierigkeiten bei Reisen von Kaufleuten nach Deutschland und nach den deutschen Okkupationsgebieten sowie bei Reisen durch Deutschland nach den neutralen Ländern. Er führte aus, daß es den Anschein erweckt, als ob nicht in allen Fällen militärische, sondern auch wirtschaftliche Gründe für die Passverweigerung maßgebend wären, und verlangt die vollständige gleichartige Behandlung österreichischer und deutscher Staatsangehöriger, eine beschleunigte Erledigung von Ansuchen um Reisebewilligungen sowie die Angabe von Gründen in Fällen von Passverweigerungen. Es wurde beschlossen, an der Hand des vorliegenden Materials der Regierung Vorschläge zu unterbreiten, die eine Aenderung der bisher geübten Praxis bei der Erteilung von Reisebewilligungen enthalten.

14./X. 1917

Einführung der erhöhten Schnellzugpreise!

Wie das Ministerium für öffentliche Arbeiten mitteilt, wird der schamhaft „Ergänzungsbetrag“ genannte Zuschlag zu den Schnell- und Eilzügen von 60 bis 100 v. H. vom Donnerstag, den 18. Oktober ab erhoben!

Wie uns ferner berichtet wird, ist außer der Erhöhung der Schnell- und Eilzugfahrpreise auch noch eine Verteuerung des Sonntagsverkehrs auf größere Entfernungen auch für Personenzüge geplant, dergestalt, daß auf alle Fahrtarten, die vom Sonnabend Mittag 12 Uhr bis zur Nacht auf Montag 12 Uhr ausgegeben werden, ein Zuschlag erhoben wird. Dieser wird voraussichtlich folgende Höhe erreichen: Auf Karten von 1—2 M.: 50 Pfg., 2—3 M.: 1 M., über 3 M.: 2 M.

Der Fahrpreiszuschlag.

Die Fahrpreiserhöhung für Schnell- und Eilzüge, welche die deutschen Eisenbahnverwaltungen beschlossen haben, ist wohl die ungeheuerlichste Maßnahme, die in Deutschland im Laufe des Weltkrieges ausgeheert worden ist. Um das Publikum zu zwingen, weniger zu reisen, sollen fortan, angeblich für die Dauer des Krieges, veranlaßt aber auch für weitere Zeit, zu den tarifmäßigen Fahrpreisen Zuschläge erhoben werden, die im Durchschnitt 100 v. H. des Fahrpreises, in vielen Fällen aber noch mehr ausmachen. Am bescheidensten ist dieser Zuschlag bei einem Fahrgeld bis zu 5 Mark, hier beschränkt er sich auf 3 Mark; wobei zu bemerken ist, daß diese Fahrpreisstufe bei D- und Eilzügen verhältnismäßig wenig in Betracht kommt, da diese Züge weitaus vorwiegend dem Verkehr auf größere Entfernungen dienen. Bei einem Fahrpreis von über 5 bis 10 Mark beträgt der Zuschlag 8 Mark, bei über 10 bis 15 Mark 13 Mark, bei über 15 bis 25 Mark 20 Mark, bei über 25 bis 35 Mark 30 Mark und so fort. Das heißt: auf einen Fahrpreis von 5 Mark 1 Pfennig werden 160 v. H., auf einen Fahrpreis von 10 Mark 1 Pfennig 130 v. H., auf einen Fahrpreis von 15 Mark 1 Pfennig 133 v. H., auf einen Fahrpreis von 25 Mark 1 Pfennig 120 v. H. zugeschlagen. Niedriger stellt sich der Zuschlag bei den höheren Preisstufen der einzelnen Gruppen; er beträgt bei 10 Mark „nur“ 80 v. H., bei 15 Mark 86,6 v. H., bei 25 Mark 80 v. H., bei 35 Mark 85,7 v. H.

Zweifellos wird die Wirkung dieser, wir müssen das Wort noch einmal gebrauchen, ungeheuerlichen Fahrpreiserhöhung eine nicht unbeträchtliche Zurückdämmung des Personenverkehrs auf den Schnell- und Eilzügen sein, und insofern wird die Maßregel sich bis zu einem gewissen Maße bewähren. Aber um welchen Preis und zu wessen Nachteil? Ebenso zweifellos zum höchst empfindlichen Nachteil all derer, die mit beschränkten Geldmitteln rechnen und darauf bedacht sein müssen, daß ihre Reisekosten im richtigen Verhältnis zu ihrem Reisezweck stehen. Hierher gehören zahllose kleine und mittlere Geschäftsleute, denen es nicht gleichgültig sein kann, ob eine Geschäftsreise sie zweimal 25 oder aber zweimal 25 und zweimal 30 Mark, also ob sie sie 50 Mark oder 110 Mark kostet. Hierher gehören ebenso ungezählte Leute mit beschränkten Mitteln, die aus Gesundheitsgründen einen entfernten Kurplatz aufsuchen müssen — die 60 oder 80 oder 100 Mark, die diesen die Bahnverwaltung über den tarifmäßigen Fahrpreis hinaus abverlangt, bedeuten für sie eine Abkürzung der Kurzeit um eine Woche oder mehr und damit in vielen Fällen eine Vereitelung des Reisezwecks. Hierher gehören weiter die Tausende und Tausende von Frauen und Männern, die erkrankte oder verwundete Angehörige in Lazaretten, Spitälern und Erholungsheimen oft an der entgegengesetzten Reichsgrenze, besuchen wollen. Kurz, Unzählbare werden durch die neueste Verteuerung, man darf sagen die Verdoppelung, der Reisekosten aufs empfindlichste betroffen.

Zu Vorteil und Behagen gereicht die Maßnahme der Bahnverwaltungen dagegen den zahlreichen Verdienern am Kriege, denen

es im Vollgefühl ihres mächtig angeschwollenen Portemonnaies gar nicht darauf ankommt, auf eine Vergnügungsreise für sich und ihre Familie den doppelten Betrag des Tarifes zu verwenden; diese Gruppe von Reisenden wird fortan mit erhöhter Bequemlichkeit in den bisher überfüllten D- und Schnellzügen nach den Wintersportplätzen und den Lugasbädern fahren können, die ihnen als Kriegsersatz für die Riviera und Ägypten dienen. Da außer ihnen verhältnismäßig nur wenige andere Leute leichtem Herzens nicht unbedingt nötige Reisen zu so trach erhöhten Fahrkosten machen dürften, werden jene unbestimmten Großverdiener fortan in den Abteilen, Speise- und Schlafwagen der D-Züge hübsch unter sich bleiben.

Und der Bahnfiskus? Möglich, daß er trotz der gewaltsam bewirkten Abnahme des Reiseverkehrs erhöhte Einnahmen zu verzeichnen haben wird (und es gibt Skeptiker, die das für den eigentlichen Zweck der Uebung halten), aber dieser in jedem Sinne fragwürdige Gewinn würde außer allem Verhältnis zu den wirtschaftlichen Schäden stehen, welche die neue Belastung des Geschäftslebens mit sich bringen muß. Wir wissen nicht, welchem Kopfe der Gedanke entsprungen ist, dem Reiseverkehr mit solchen Gewaltmitteln zu Leibe zu gehen. Wer immer es ist — für ihn ist das Kaiserwort: „Wir leben im Zeichen des Verkehrs“ nicht gesprochen worden, er ist nicht ein Verkehrsförderer, sondern ein Verkehrsverderber. H. B.

Ein Leser, der „aufs Ganze geht“, schreibt uns: „Wenn die Eisenbahn-Verwaltungen schon durchaus so einschneidende Fahrpreiserhöhungen vornehmen wollten, dann wäre es doch viel einfacher gewesen, zu dekretieren: „Der Zuschlag beträgt 100 v. H., jeder Benutzer eines Eil- oder Schnellzuges hat fortan den doppelten Fahrpreis zu entrichten.“ Dann brauchte man nicht Millionen und Millionen von Zuschlagsarten zu drucken, sondern lediglich die bereits vorhandenen Fahrarten mit einem entsprechenden Aufdruck zu versehen und für den doppelten Preis zu verkaufen.“

Gegen die Verkehrsnot.

Einschränkungen im Reise- und Frachtenverkehr.

In einer amtlichen Mitteilung, die uns zur Verfügung gestellt ist, heißt es:

Es ist notwendig, im Eisenbahnverkehr nicht nur mit dem Material, sondern auch mit Kohle zu sparen. Jedermann lege sich daher die weitestgehende Beschränkung im Reisen auf und helfe so den Bahnweg zu entlasten. Jede unnütze oder ausschließbare Bahnfahrt ist zu unterlassen. Zur Beförderung können nur so viele Personen zugelassen werden, als der Zug aufnehmen kann. Auf Ausreisende muß auch Rücksicht ge-

nommen werden. Erforderniszüge zur Beförderung zurückgebliebener Reisender können nicht eingeleitet werden.

Die Eisenbahn hat zunächst den großen Bedürfnissen der Kriegswirtschaft zu dienen. Der Frachtenverkehr für bürgerliche Zwecke muß daher weitestgehend eingeschränkt werden. Der bürgerliche Bedarf ist dort zu bedenken, von wo er auf dem kürzesten Wege bezogen werden kann. Die Empfänger kleinerer Sendungen ein und derselben Zielstation mögen sich im Einvernehmen mit der Ausgabestation zu Bezugsgemeinschaften zusammenschließen, um die Wagenausnutzung zu fördern. Es muß die rascheste Be- und Entladung und die schleunigste Abfuhr der Güter, und zwar auch an Sonn- und Feiertagen durchgeführt werden, da sonst Störungen in der Entladung eintreten, Wagenstauungen unvermeidlich werden und die notwendige Bewegungsmöglichkeit auf dem Geleisen unterbunden wird.

* (Wie beugen wir der Verkehrsnot im Frachtenverkehr vor?) Die Eisenbahn hat zunächst den großen Bedürfnissen der Kriegswirtschaft zu dienen. Lokomotiv- und Wagenbauanstalten haben Mangel an Baustoffen und Arbeitskräften, können daher den Bestellungen nicht voll genügen. Die Kohlenaufbringung ist wesentlich geringer als im Vorjahre. Der Frachtenverkehr für bürgerliche Zwecke muß daher weitestgehend eingeschränkt werden. Jede nicht unbedingt erforderliche Sendung im Eisenbahnwege ist zu vermeiden. Das Fahren von Frachten auf Umwegen zur Zielstation — aus welchem Grunde immer — ist zu vermeiden. Von einer Hin- und Herbefrachtung von Gütern, d. i. einer Aenderung des Ursprungsweges während des Laufes des Gutes ist abzusehen. Bei Versendungen von Massengütern sind Laderaum und Ladegewicht bis zur Tragfähigkeit des Wagens voll auszunützen. Die Empfänger kleinerer Sendungen ein und derselben Zielstation mögen sich im Einvernehmen mit der Aufgabestation zu Bezugsgemeinschaften zusammenschließen, um die Wagenausnützung zu fördern. Es muß die rascheste Be- und Entladung und die schnellste Abfuhr der Güter, und zwar auch an Sonn- und Feiertagen durchgeführt werden, da sonst Störungen in der Entladung eintreten, Wagenstauungen unvermeidlich werden und die notwendige Bewegungsmöglichkeit auf den Geleisen unterbunden wird. Die rascheste Entladung und die beschleunigte Abfuhr ist insbesondere bei jenen Verpflegungsgütern durchzuführen, welche leicht dem Verderben unterliegen und die Ernährungsmöglichkeit der Bevölkerung einschränken. Jedermann lege sich die weitestgehende Beschränkung im Reisen auf und helfe so den Bahnen zu entlasten. Jede unnütze oder aufschiebbare Bahnfahrt ist zu unterlassen. Zur Beförderung können nur so viele Personen zugelassen werden, als der Zug aufnehmen kann; auf Unterwegsreisen muß auch Rücksicht genommen werden. Erforderniszüge zur Beförderung zurückgebliebener Reisenden können nicht eingeleitet werden. Ueberfüllte Züge machen bei den gegenwärtigen Verhältnissen Verspätungen unvermeidlich. Unregelmäßigkeit des Verkehrs ist eine der schlimmsten Gefahrquellen für die Betriebssicherheit. Wer durch überflüssige Reisen zur Ueberfüllung der Züge beiträgt, gefährdet sich und andere.

19./X. 1914

(Die Budapester Donauschiffahrt.) Der Handelsminister hat, wie seinerzeit mitgeteilt wurde, die Hauptstadt verständigt, daß in Zukunft die Kön. Ung. Fluß- und Seeschiffahrt-V.-G. die Budapester Lokal- und Uferschiffahrt versehen werde, und daß er mit dieser Unternehmung zu diesem Zweck einen bis zum 31. Oktober 1936 laufenden Vertrag schließen wolle. Gleichzeitig hat der Minister die Hauptstadt aufgefordert, ihre eventuellen Wünsche ihm mitzuteilen. Die Hauptstadt entsprach dieser Aufforderung,

äußerte ihre Wünsche und ersuchte den Minister, sie in dem abzuschließenden Vertrag geltend zu machen. Die wichtigeren Wünsche der Hauptstadt sind: die Bestimmung der Stationen der Linie Budaörs-ler und Obuda kann nur im Einvernehmen mit der Hauptstadt erfolgen; die Fahrten sollen schon jetzt bis Ujpest und später bis zum Römischen Bad, bis zur Csépelinsel und bis Rápolyásmegeyer ausgedehnt werden; die Gesellschaft muß den Verkehr jährlich mindestens acht Monate hindurch aufrechterhalten und auf den längeren Linien größere Schiffe verkehren lassen; die Gesellschaft ist zu verpflichten, innerhalb zweier Jahre nach Beendigung des Krieges ausschließlich neue Schiffe in Verkehr zu stellen und für eine entsprechende Beleuchtung der Schiffe, Stationen und Wartehallen zu sorgen; für die Fahrten sollen Höchsttarife festgesetzt werden, und zwar 20 Heller im Lokal- und 10 Heller im Uferverkehr, an Wochentagen bis 9 Uhr früh 10, beziehungsweise 6 Heller. In einer neueren Zuschrift teilt nun der Handelsminister der Hauptstadt mit, daß er die Gesellschaft zur Schaffung von mehr Linien und Fahrten als der frühere Minister bestimmt habe, nicht verpflichten könne, doch werde er dafür sorgen, daß die Gesellschaft, sobald ihr Schiffsbestand und ihre Geschäftsverhältnisse es gestatten, den Lokalschiffverkehr entsprechend entwickle, in erster Reihe aber die Lokalschiffahrt bis zum Römischen Bad und bis Ujpest ausdehne. Eine Erhöhung der Fahrpreise wird derzeit nicht gestattet, doch hat sich der Minister das Recht vorbehalten, eine Tarifierhöhung, falls diese unvermeidlich sein sollte, zu bewilligen. Was den Wunsch der Hauptstadt betrifft, die Lokalschiffahrt eventuell ablösen zu dürfen, so steht der Bewirklichung einer solchen Absicht grundsätzlich nichts im Wege; da diese Frage jedoch eingehender Beratungen und Vorbereitungen bedarf, der Abschluß des Vertrages mit der Unternehmung aber keinen Aufschub leidet, so kann diese Frage in dem Vertrag nicht endgültig geregelt werden. Sollte sich jedoch die Ablösung als notwendig erweisen, so wird der Umstand, daß diese Frage in dem Vertrag nicht geregelt wurde, die Ablösung nicht verhindern können.

20. X. 1917

214

die Reise dahin Schnellzug 1. Klasse auf 7 K. 90 Heller (früher 3 Z. 60 H.), 2. Klasse 4 K. 80 H. (2 K. 40 H.), 3. Klasse 2 K. 90 H. stellen. Dazu kämen aber noch die Fahrttaxen von Marchegg nach Wien, und zwar erster Klasse 7 K. 76 H., zweiter Klasse 4 K. 66 H. Vorderhand ist jedoch noch nicht konstatiert, ob nicht auch die österreichischen Staatsbahnen auf dieser Linie eine Tarifierhöhung werden eintreten lassen. Was den Personenzug bis nach Marchegg betrifft, so wird er sich ab 1. November wie folgt stellen: 1. Klasse 2 K. 60 H. (Marchegg—Wien 6 K.), 2. Klasse 1 K. 50 H. (Marchegg—Wien 3 K. 60 H.), 3. Klasse 86 Heller (Marchegg—Wien 2 K. 50 H.).

Am empfindlichsten trifft die Tarifierhöhung diejenigen, die berufsmäßig viel reisen, wie beispielsweise die reisenden Kaufleute, deren Abonnementskarten im Preise wesentlich steigen. Ein Jahresabonnement wird vom 1. November an kosten: Erste Klasse K. 3200 (bisher 1300), zweite Klasse K. 1800 (bisher 900) und dritte Klasse K. 1000 (bisher 500), ein Abonnement für ein halbes Jahr erste Klasse K. 2300 (bisher 900), zweite Klasse K. 1300 (bisher 650) und dritte Klasse K. 720 (bisher 360). Ein Abonnement für zwei Personen derselben Firma, sowie fünfzehn Tage gültige Abonnementskarten werden in Zukunft nicht mehr ausgegeben werden. Derartige bereits ausgegebene Abonnementskarten, sowie sämtliche übrigen, für eine bestimmte Zeit lautenden Karten behalten jedoch ihre Gültigkeit bis zum Tage ihres Verfalles. Die zur Lösung halber Karten berechtigenden, mit Photographie versehenen Jahreslegitimationen werden erster Klasse K. 640, zweiter Klasse K. 360, dritter Klasse K. 200 kosten.

Ermäßigte Tour- und Retourkarten werden vom 1. November an nur im Verkehr mit den Budapest Stationen und den Amtssitzen der Komitate ausgegeben. In den übrigen Relationen werden die ermäßigten Tour- und Retourkarten an diesem Tage außer Kraft gesetzt. An Stelle der bisherigen Preise der aus dreißig Karten bestehenden ermäßigten Fahrkartenhefte treten die erhöhten Preise, doch bleiben die vor dem 1. November 1917 bereits ausgegebenen Fahrkartenhefte bis zum 31. Dezember 1917 in Kraft. Die am 1. Jänner 1918 noch vorhandenen Fahrscheine verlieren ihre Gültigkeit, doch werden sie bis Ende 1918 in barem abgelöst. Nach jedem solchen Fahrschein ist ein Dreißigstel des tarifmäßigen Preises des Heftes zu vergüten. Die Preise der für staatliche Angestellte, Verwaltungsbeamte, Offiziere und sonstige Militärgäste ausgegebenen Fahrkartenhefte mit dreißig Fahrscheinen, der Regiekarten, der Schüler-Monatskarten und der für zwei Wochen gültigen Arbeiter-Abonnementskarten bleiben auch weiterhin unverändert. Die Grenze der für

Die Erhöhung der Personen- und Gepäcktarife der Staatsbahnen.

Wie wir in unserer gestrigen Nummer meldeten, ist der neue Personen- und Gepäcktarif der Staatsbahnen bereits fertiggestellt und wurde auch schon im Amtsblatt der königlich ungarischen Staatsbahnen veröffentlicht. Man steht also hier bereits vor einer vollzogenen Tatsache, während der Gütertarif sich noch im Stadium des Entwurfes befindet.

Uebersichtlich zu sagen, daß der neue Personen- und Gepäcktarif eine neuerliche schwere Belastung für das reisende Publikum bedeutet. Gleichwohl kann man sich der dringenden Notwendigkeit dieser Tarifierhöhung kaum verschließen. Die riesige Steigerung der Staatsausgaben, die der Krieg mit sich bringt, zwingt die Regierung Gen. auf die Staatsbahnen in höherem Maße als bisher zur Deckung der ungeheuer gemachten Ausgaben heranzuziehen, und da die Erhöhung der Gebühren für den Personen- und den Gepäcktransport Mehreinnahmen im Betrage von viele Millionen verspricht, ist es nur natürlich, wenn sie diese Einnahmsquelle besser auszunutzen bestrebt ist, als dies bisher geschehen ist. Ma

21/X. 1917

215

(Verkauf von Schiffen des Oesterreichischen Lloyd an einen chinesischen Unternehmer.) Offiziell wird mitgeteilt: „Nach einer dem Ministerium des Aeußern durch die holländische Gesandtschaft in Peking zugekommenen Mitteilung sind die in chinesischen Häfen befindlichen Schiffe des Oesterreichischen Lloyd „China“, „Silesia“ und „Bohemia“ noch vor erfolgter Kriegserklärung dieses Staates für den Betrag von 4 Millionen Dollar in Gold an einen chinesischen Unternehmer verkauft worden.“ — Der Bilanzwert dieser drei Schiffe betrug nicht ganz 1 Million Kronen. In der Generalversammlung des Oesterreichischen Lloyd vom 30. Juni 1916 wurde hierüber folgende Mitteilung gemacht: „Für die drei in Schanghai liegenden Dampfer „Bohemia“, „China“ und „Silesia“, die zusammen mit 936,000 K. zu Buch stehen, wurde uns ein Kaufanbot mit 14 Millionen Kronen gestellt, welchem wir jedoch aus Kriegsrückständen zugestimmen nicht in der Lage waren.“ In der nächstfolgenden Generalversammlung vom 30. Juni 1917 wurde über denselben Gegenstand nachstehende weitere Mitteilung gemacht: „Auch im Jahre 1916 sind uns von verschiedenen Stellen des Auslandes Kaufanträge auf unsre in heimischen und fremden Gewässern befindlichen Dampfer gemacht worden, auf die wir jedoch trotz der verlockenden Angebote im Berichtsjahre nicht eingehen konnten.“ Als jedoch im laufenden Jahre aus der feindlichen Haltung Chinas zu schließen war, daß dieser Staat sich den Kriegführenden gegen uns anschließen werde, und insolgedessen die Gefahr drohte, daß die Lloydschiffe, die sich im Jahre 1914 in den damals neutralen Hafen Schanghai geflüchtet hatten, von der chinesischen Regierung ohne Entgelt beschlagnahmt werden würden, erhielt die Lloydgesellschaft die Bewilligung, diese Schiffe zu verkaufen. Trotz des der Buchwert um das Vielfache übersteigenden Verkaufspreises wäre es jedoch ganz und gar ungerechtfertigt, sich in den Spekulationskreisen großen Hoffnungen in bezug auf die künftigen Dividenden hinzugeben. Von dem Kriegsgewinn, der bei dem Verkauf erzielt wurde, fällt vor allem mehr als die Hälfte als Kriegsgewinnsteuer dem Staat zu. Aus dem der Gesellschaft verbleibenden Rest werden die Betriebsverluste vom jetzt schon mehr als drei Jahren zu decken sein, die dadurch entstanden sind, daß die Ausgaben für das Personal, für die Zinsen der Goldprioritätenschuld, für Abschreibungen und für die Dotierung des Pensionsfonds fortliefen, dagegen wegen der Einstellung der Seeschifffahrt die Einnahmen nur gering waren. Diese Betriebsverluste, die sich auf Millionen belaufen (in den ersten zwei Kriegsjahren schon beinahe 10 Millionen), werden den Rest des Kriegsgewinnes allein schon aufzuzehren imstande sein, besonders wenn die Unterbindung des Seeverkehrs noch längere Zeit andauern sollte. Außerdem ist zu berücksichtigen, daß es wohl nicht möglich sein wird, die verkauften Schiffe um den Preis, zu welchem sie in der Bilanz figurierten, wieder anzuschaffen. Von den drei verkauften Dampfern hat die „China“ (3000 Pferdekraft) einen Bruttotonnengehalt von 6017 Tonnen, die „Silesia“ (2500 Pferdekraft) 5174, die „Bohemia“ (5000 Pferdekraft) 4318 Tonnen. Der Oesterreichische Lloyd ist bisher direkt von der Verkaufsstransaktion nicht verständigt worden und hat auch noch keine Mitteilung über den Zahlungsort und die Zahlungsmodalitäten empfangen.

Die Erhöhung der Eisenbahntarife.

Die Zustände bei den Staatsbahnen.

Es war in den letzten Wochen viel die Rede von der beabsichtigten Erhöhung der Personen- und Frachttarife auf den Linien der ungarischen Staatsbahnen und auch Handelsminister Graf Béla Serényi, der das Erbe Baron Johann Karlányi's nicht gerade unter günstigen Auspizien angetreten, hat auf die Nothwendigkeit einer wesentlichen Erhöhung der Tarife in der nachdrücklichsten Weise hingewiesen. Mehrere Blätter wußten sogar schon Einzelheiten über diese die weitesten Kreise der Bevölkerung interessirende Reform zu melden und allgemein glaubte man, daß die neuen Tarife bereits am 1. November ins Leben treten werden. Es hieß, daß in Zukunft das Reisen auf den Strecken der ungarischen Staatsbahnen eine gar kostspielige Sache sein werde und daß im Durchschnitt die Fahrten um hundert Prozent mehr kosten werden als bisher. Und um nicht viel weniger, hieß es weiter, soll auch der Frachttarif erhöht werden.

Wir sind auf Grund von Informationen, die uns von maßgebender Quelle zur Verfügung gestellt wurden, in der Lage, all diese Gerüchte in der entschiedensten Weise dementiren zu können. Davon, daß die Erhöhung bereits am 1. November ins Leben treten soll, ist überhaupt keine Rede. Diese Frage ist viel zu wichtig, als daß man an kompetenter Stelle ihre Lösung beschleunigen würde. Thatsache ist, daß die darauf bezüglichen Verhandlungen schon vor einiger Zeit abgeschlossen worden sind und daß mehrere Entwürfe dem Handelsminister übermittleit wurden. Welcher von diesen Entwürfen Gültigkeit erlangen wird, das ist derzeit noch höchst ungewiß, hängt auch nicht ausschließlich vom Handelsminister ab, sondern von der Tarifkommission, in die, wie bekannt, Vertreter des Handelsministeriums, der ungarischen Staatsbahnen und der industriellen Interessentkreise entsendet werden. Unseren Informationen gemäß wird zuerst der neue Personentarif ins Leben treten, und zwar aller Wahrscheinlichkeit nach noch in diesem Jahre, möglicherweise aber erst zu Beginn des nächsten Jahres. Das hängt, wie erwähnt, von dem Termin des Zusammentritts der Tarifkommission ab. In Prozenten läßt sich die Erhöhung jetzt noch nicht ausdrücken, doch steht so viel fest, daß sie eine ziemlich wesentliche sein und sich nach den Fahrklassen richten wird. Es versteht sich von selbst, daß die Erhöhung auf der ersten Wagenklasse eine größere sein wird als auf der zweiten und dritten Klasse. Während des Krieges ist der Tarif überhaupt nicht erhöht worden, zum letzten Male im Jahre 1912 und auch damals war die Erhöhung so gering, daß das Plus fast gar nicht in Betracht kam. Eine viel komplizirtere Arbeit war die Reform der Frachttarife, doch sind auch die darauf bezüglichen Entwürfe bereits fertiggestellt. Auch hier läßt sich eine prozentuelle Berechnung noch nicht aufstellen, da die Erhöhung von den betreffenden Strecken abhängt und demnach verschieden ist, doch wird die Erhöhung keine so hohe sein, wie die interessirten Kreise glauben. Diese Reform wird in der Weise durchgeführt, daß zum Beispiel ein Quantum von zehntausend Kilogramm Eisen, das bisher auf Grund des Frachtsatzes der A-Klasse transportirt wurde, nunmehr in die B-Klasse eingereiht werden wird. Auf der Strecke Budapest—Kassa beträgt der bisherige Frachtsatz für Eisen per 100 Kilogramm 1 K. 39 S., der neue 2 K. 17 S. Jedemfalls werden die Einnahmen der ungarischen Staatsbahnen durch die Reform eine bedeutende Erhöhung erfahren.

Es ist für die ungarischen Staatsbahnen ein Lebensinteresse, daß ihre Einnahmen jetzt im Kriege gesteigert werden, denn die Erhaltungskosten nehmen von Jahr zu Jahr zu. Der Krieg hat auf den ~~Strecken~~ Zustände geschaffen, die höchst bedauerlich

sind, denen aber, so lange der Krieg nicht beendet ist, nur schwer abgeholfen werden kann. Dabei bieten die verantwortlichen Faktoren Alles auf, um diese desolaten Zustände zu verbessern, und es ist Thatsache, daß so manchen Uebelständen schon abgeholfen worden ist. Aber der immer größer werdende Mangel an Rohmaterial legt diesen Bestrebungen große Schwierigkeiten in den Weg. In Friedenszeiten haben wir einen großen Theil des Rohmaterials aus England, Amerika und Frankreich bezogen, Quellen, die mit dem Ausbruche des Krieges versiegten. Unsere heimische Produktion und die Produktion in Deutschland und Oesterreich genügt aber nicht, um den Mangel zu decken. Aber trotz der bestehenden Schwierigkeiten wird in den Werkstätten fleißig gearbeitet, und heute, im vierten Jahre des Krieges, besitzen wir um 20,000 Waggons mehr als in normalen Zeiten, nämlich rund 100,000 Waggons. Auch die Zahl der Lokomotiven hat sich im Kriege vermehrt; es wurden 500 neue Maschinen gebaut, so daß deren Gesamtzahl derzeit 5300 beträgt. Das Publikum, das in diesen Zeiten Reisen unternimmt, wird sich noch an so manche Unbequemlichkeiten gewöhnen müssen. So wurde mit der Abmontirung der Leder- und Blüschstühle bereits begonnen, vorläufig allerdings nur auf den Nebenstrecken und in den Waggons zweiter Klasse. Aber wenn der Krieg noch lange dauert, wird die Reihe auch an die auf den Hauptstrecken verkehrenden Waggons erster Klasse kommen. Wie lange der Krieg aber auch noch währen mag, die Staatsbahnen, dieser in den jetzigen Zeiten doppelt wichtige Betrieb, werden ihren Aufgaben stets gerecht werden.

Der Tarifausschuß des Kommunikationsraths hält am 26. d. im Handelsministerium eine Sitzung, auf deren Tagesordnung die Berathung über die beabsichtigte Erhöhung des Personentarifs auf den ungarischen Staatsbahnen steht.

Die Dienstsprache bei den Eisenbahnen.

Bericht des Abgeordneten Kroy an den Eisenbahnausschuß.

Die „Politischen Tagebücher“ schreiben: Der nunmehr fertiggestellte Bericht des Abg. Kroy über den Resolutionsantrag Radical und den ihn ergänzenden Antrag Konecny führt aus, daß die Ausnahme der beiden Anträge für die Abwicklung des Verkehrsdienstes in Oesterreich ziemlich einschneidende und nachteilige Wirkungen hätte, daß dadurch auch die Interessen des Staates auf das Ernsteste gefährdet und die Schlagkraft unserer Wehrmacht in empfindlichster Weise gelähmt würde. Bekanntlich wird in den beiden Anträgen vor allem der § 20 des Organisationsstatutes der k. k. österreichischen Staatsbahnen vom 19. Jänner 1896, welches den Wirkungsbereich des damals neugeschaffenen Eisenbahnministeriums umschreibt, bekämpft. Durch diesen Paragraph, der von den grundsätzlichen Bestimmungen über die Dienstsprache der Staatseisenbahnverwaltung spricht, wurde die deutsche Sprache als Dienstsprache bestimmt. Gleichzeitig wurden für Galizien einige Sonderbestimmungen festgelegt. Das Organisationsstatut in seiner heutigen Fassung wurde unter der Regierung des Polengrafen Badeni im Einvernehmen mit der k. u. k. Heeresleitung herausgegeben und war für dasselbe lediglich das wohlverstandene Interesse des österreichischen Staates und nicht das des deutschen Volkes maßgebend; denn eine straffe Organisation des Eisenbahndienstes stellt eines der wertvollsten Instrumente der Landesverteidigung dar. Beweis hierfür ist wohl, daß bis zum Weltkriege das Organisationsstatut und vor allem der vielgenannte § 20 desselben von keiner nationalen Partei angegriffen, sondern sogar in den kritischsten Parlamentszeiten anstandslos respektiert wurde.

Mit Beginn des Weltkrieges wurde der Eisenbahnverkehr im Operationsgebiete auf ein riesiges Maß gesteigert und es mußten daher bei der Vermehrung der Verkehrsleistungen im Stappenraum zur Bewältigung derselben die ungenügende Anzahl ständig stationierter Eisenbahner des Kriegesgebietes durch solche aus dem Nichtkriegsgebiete ergänzt werden. Es kamen daher zu den polnischen Eisenbahnern deutsche und czechische zur ausfallsweisen Dienstleistung nach Galizien. Aber auch ungarische Eisenbahner sind für das Kriegesgebiet herangezogen worden. Hier führte der Mangel einer einheitlichen Sprache zwischen denselben und den österreichischen Eisenbahnern zu einer

völligen Verstopfung der Strecke,

aber auch zu mehrfachen Zusammenstößen, so daß die Strecke durch unsere Heeresbahn übernommen werden mußte, welche den Verkehr wieder in die normalen Bahnen gelenkt hat. Jetzt erkannte man vor allem den großen Wert einer einheitlichen Dienstsprache im Eisenbahnverkehr und es wurden daher durch einen Erlaß des Eisenbahnministeriums vom 6. Juli 1915, der im Einvernehmen mit der obersten Heeresleitung erlassen worden war, die einschlägigen Bestimmungen des § 20 des Organisationsstatutes neuerlich eingeschärft, da die österreichische

Staatsbahnverwaltung die Durchführung desselben bis dahin leider nicht mit der nötigen Energie überwacht und vielfach Ausnahmen zugestanden hat. Ein zweiter Erlaß vom 30. Juli 1917 brachte sprachliche Erleichterungen für die der Dienstsprache unkundigen Eisenbahner und Eisenbahnarbeiter.

Eine einheitliche Dienstsprache im Eisenbahnverkehr gilt in allen mehrsprachigen Ländern, so auch in Rußland und Nordamerika, wo es gar keinem Eisenbahner einfallen würde, seinen Dienst in einer anderen Sprache als der russischen, beziehungsweise der englischen auszuüben. Nur in Oesterreich wird gegenwärtig von den Czechen die einheitliche Dienstsprache der Eisenbahner bekämpft, indem die Aufhebung der beiden genannten Erlasse des Eisenbahnministeriums sowie des § 20 des Organisationsstatutes verlangt wird. Man stützt sich dabei auf den Artikel 19 der Staatsgrundgesetze, der allerdings durch die Festlegung der deutschen Dienstsprache innerhalb einer Staatsbehörde keine Schmälerung erfährt. Außerdem werden noch weitere Erleichterungen bezüglich des Gebrauches der deutschen Dienstsprache dort eintreten, wo den Eisenbahnern die Möglichkeit fehlt, sich die deutsche Sprache gründlich anzueignen und auch in solchen Arbeitszweigen, wo die Einheitlichkeit der Sprache nicht unbedingtes Erfordernis für eine glatte Abwicklung des Verkehrs ist. Ferner führen die Antragsteller auch an, daß die Kenntnis der jeweiligen Landessprache zur Abwicklung des Dienstes genüge. Daß dies aber nicht der Fall ist, ergibt sich aus den praktischen Erfahrungen, welche man bei dem Mangel einer einheitlichen Dienstsprache im Eisenbahnverkehr des Kriegesgebietes gemacht hat. Die Abschaffung der einheitlichen Dienstsprache bei den Eisenbahnern würde

das Ende jeglicher Verkehrssicherheit

und weiters die wirtschaftliche und militärische Lähmung Oesterreichs bedeuten, indem die Beamten zweier Nachbarstationen an den Sprachgrenzen einander nicht mehr verstehen würden, ganz abgesehen davon, daß auch entferntere Stationen im ständigen Verkehr miteinander stehen müssen. Durch die Beseitigung einer für das ganze Reich geltenden Dienstsprache würde auch die Freizügigkeit der Beamten aufgehoben und die Staatsbahnverwaltung außer Stande gesetzt werden, über ihre Beamten zu verfügen, wie es das Dienstinteresse erheischt. Aus allen diesen Erwägungen stellt der Berichterstatter Abg. Kroy folgende Anträge an den Eisenbahnausschuß:

„Der Eisenbahnausschuß nimmt die im Einvernehmen mit dem Kriegsministerium herausgegebenen Erlasse des Eisenbahnministeriums vom 6. Juli 1915, Z. 21.913, beziehungsweise vom 30. Juli 1916, Z. 27.503/6 b, über genaue Einhaltung der geltenden Vorschriften betreffend die Kenntnis und den Gebrauch der Dienstsprache im Bereiche der Staatseisenbahnverwaltung zur Kenntnis.“

Der Eisenbahnausschuß gibt seiner Ueberzeugung Ausdruck, daß die Außerkräftsetzung des Artikels 20, Grundsätzliche Bestimmungen über die Dienstsprache der Staatseisenbahnverwaltung des Organisationsstatutes für die staatliche Eisenbahnverwaltung vom 19. Jänner 1896“, zu unhaltbaren Verkehrsverhältnissen führen und damit auch in empfindlichster Weise die Schlagkraft unserer Wehrmacht lähmen müßte und lehnt daher die diesbezüglichen Anträge Radical und Konecny ab.“

(Donaukonferenz der Mitteleuropäischen Wirtschaftsvereine.) Die von den Mitteleuropäischen Wirtschaftsvereinen in Deutschland, Oesterreich und Ungarn beschickte Donaukonferenz beschäftigte sich heute, wie bereits im Abendblatt gemeldet wurde, unter dem Vorsitz des Geheimen Rates Alexander v. Matlekovits mit dem Entwurfe einer Donauakte, die bestimmt ist, das öffentliche Recht der Donauschifffahrt auf neue Grundlagen zu stellen. Als administrativ-technisches Zentralorgan soll unter voller Wahrung der Staatshoheit aller Uferstaaten eine Uferstaatenkommission gebildet werden. Die Geschäftsführung der Kommission soll ihren Sitz in Budapest erhalten. Die Kommission hätte jedes Vierteljahr ihre Sitzungen am Orte der Geschäftsführung oder an anderen Orten in den Donauuferstaaten zu halten, die von Fall zu Fall von der Kommission bestimmt werden. Mittags fand auf dem Dampfer der Ungarischen Fluß- und Seeschifffahrt-N.-G. „Erzherzogin Sophie“ ein Donauausflug statt. An den Beratungen der Konferenz haben teilgenommen: von seiten des Deutschen Vereins: Geheimer Rat Professor Dr. Julius Wolf, Geheimer Rat Dr. v. Graßmann, Geheimer Rat Professor Oswald Flamm, Syndikus Dr. Freymark, Syndikus Dr. Raug, Generalsekretär Steller, Kapitänleutnant Reichenbacher; von seiten des Oesterreichischen Vereins: Hofrat Dr. Friedrich v. Csatary, Ministerialrat Anton Fischer, Ministerialrat Rudolf Reich, Magistratsrat Dr. Friedrich Müller; von seiten des Ungarischen Vereins: Staatssekretär Dr. Wilhelm Lers, die Ministerialräte Eugen v. Krassay, Baron Dr. Friedrich Wimmerzberg, die Sektionsräte Udránky, Mathasobky und Telsbesniczky, Kurialrichter Dr. Armin Jodor, Hofrat Karl v. Bégh, Direktor Dr. Moriz v. Domony, Ministerialsekretär Dr. Elemér Jarmay, Magistratsrat Eduard Fod, königlicher Rat Trebitsch, Staatsbahnkontrollor Hoitsch, Inspektor Jordan und königlicher Rat Andreas Vossányi.

25./X. 1917

219

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Wirtschafts-
Kongress. Wie verlautet, wird Mitte November in Hamburg
der Deutsch - Oesterreichisch - Ungarische Wirt-
schaftsverband eine gemeinsame Tagung mit dem Oester-
reichisch-Deutschen Wirtschaftsverbände und dem Ungarisch-Deut-
schen Wirtschaftsverbände abhalten. Den einleitenden Bericht über
die See-Interessen der Mittelmächte hat deutscherseits Direktor
Huldermann von der Hamburg-Amerika-Linie, Oesterreichi-
scherseits der Direktor des Oesterreichischen Lloyd, Dr. A u s p i e r,
und für Ungarn der leitende Direktor der „Adria“-Seeschiffahrts-
Aktien-Gesellschaft, Dr. K o v á c s, übernommen. Ueber die Her-
stellung des Großschiffahrtsweges von der Elbe zur
Donau wird der Wasserbaudirektor der Stadt Hamburg, Geheim-
rat B u b e n e y, der Oesterreichische Wasserstraßen-Baudirektor
Hofrat S c h n e l l e r und der Magistratsrat F o d aus Budapest
Bericht erstatten.

Gegen die Verkehrsnot im Frachtenverkehr.

Die Direktion der Staatsbahnen verlautbart:

Die Eisenbahn hat zunächst den großen Bedürfnissen der Kriegswirtschaft zu dienen. Die Kohlenausbringung ist wesentlich geringer als im Vorjahre. Der Frachtenverkehr für bürgerliche Zwecke muß daher stark eingeschränkt werden. Jedermann muß mithelfen den Bahnweg zu entlasten. Jede nicht unbedingt erforderliche Sendung im Eisenbahnwege ist zu vermeiden. Der bürgerliche Bedarf ist dort zu decken, von wo er auf dem kürzesten Wege bezogen werden kann. Das Fahren von Frachten auf Umwegen zur Zielstation — aus welchem Grunde immer — ist zu vermeiden. Von einer Hin- und Herverfrachtung von Gütern, d. i. einer Uenderung des Ursprungweges während des Laufes des Gutes ist abzusehen. Bei Versendungen von Massengütern sind Laderaum und Ladegewicht bis zur Tragfähigkeit des Wagens voll auszunützen. Die Empfänger kleinerer Sendungen ein und derselben Zielstation mögen sich im Einvernehmen mit der Aufgabestation zu Bezugsgemeinschaften zusammenschließen, um die Wagenausnützung zu fördern. Empfänger und Absender haben im Einvernehmen zu arbeiten. Es dürfen nur so viele Waggonn zur Güterverladung verlangt werden, als in der Beladefrist beladen werden können. In der Empfangsstation sollen nur so viele Wagen einlaufen, als der Empfänger rechtzeitig entladen kann. Es muß die rascheste Be- und Entladung und die schleunigste Abfuhr der Güter, und zwar auch an Sonn- und Feiertagen durchgeführt werden, da sonst Störungen in der Entladung eintreten, Waggonstauungen unvermeidlich werden und die notwendige Bewegungsmöglichkeit auf den Geleisen unterbunden wird. Die rascheste Entladung und die beschleunigte Abfuhr ist insbesondere bei jenen Verpflegungsgütern durchzuführen, bei denen die Gefahr raschen Verderbens und somit einer Einschränkung der Ernährungsmöglichkeit der Bevölkerung besteht.

Der Verkehr im Freudenauer Winterhafen. Neben die Entwicklung des Verkehrs in den von der Donauregulierungskommission errichteten und vom Lagerhause der Stadt Wien betriebenen Lagerhäusern und Umschlagseinrichtungen im Freudenauer Winterhafen wurde dem Stadtrat vom Vizebürgermeister Hof nachfolgender Bericht vorgelegt: Vom Beginne des Betriebes (1. April 1916) bis 30. Juni 1917 wurden im Winterhafen 1.522.515 Meterzentner (15.225 Waggon) Güter aller Art umgesetzt. Davon langten 690.581 Meterzentner (6906 Waggon) mit der Bahn und 79.223 Meterzentner (792 Waggon) mit Schiffen an, während 434.698 Meterzentner (4346 Waggon) mit der Bahn und 318.103 Meterzentner (3181 Waggon) mit Schiffen australen. Von Schiffen zur Bahn wurden 27.403 Meterzentner (274 Waggon), von Bahn zur Bahn 246.520 Meterzentner (2465 Waggon) und von der Bahn auf Schiff 316.002 Meterzentner (3160 Waggon) umgeschlagen. Die Speicher waren ständig belegt und der Raum reichte für die an dringenden Güter oft bei weitem nicht aus. Im ganzen wurden 179.789 Meterzentner (1798 Waggon) Güter im Werte von Kr. 26.696.970 eingelagert und 162.696 Meterzentner (1627 Waggon) im Werte von Kr. 21.326.590 ausgelagert. Der höchste Lagerstand betrug 823 Waggon im Werte von Kr. 8.816.600. Aus diesen Ziffern ergibt sich, daß in den Winterhafen seit der Errichtung der Speicher ein reger Verkehr eingezogen ist und die Umgestaltung des Freudenauer Hafens aus einem Schutzhafen zu einem Handelshafen in ausichtsvoller Weise angebahnt ist. Der Bericht wurde zur Kenntnis genommen.

30./X. 1917

* Ein ständiger **Fachauschuß für Binnenschiffahrt** ist unter Führung des **Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt** gegründet worden. Die Aufgabe dieses Ausschusses ist, die eigentlichen Fragen aus der Praxis der Binnenschiffahrtreibenden unter Einfluß der Kleinschiffer zu bearbeiten. Der Ausschuß soll allen zuständigen Behörden als **Auskunftsstelle** dienen und gegebenenfalls sachkundige Beratungen erteilen. Der Ausschuß setzt sich zusammen aus Männern der Praxis aus sämtlichen deutschen Stromgebieten. In der Gründungsversammlung sind bezüglich der zunächst in Angriff zu nehmenden Arbeiten folgende Beschlüsse gefaßt worden:

Der Fachauschuß lenkt die Aufmerksamkeit der deutschen Schiffahrtreibenden auf die neuerdings wiederum erörterte Frage des **Schiffsbeleihungswesens**. Er beabsichtigt, diese Frage in ihrer allgemeinen Bedeutung zu behandeln und bittet die deutschen Schiffahrtkörperschaften um Einsendung von Material an den „Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt“. Gleichzeitig gibt der Fachauschuß dem Wunsche Ausdruck, daß die zuständigen Reichs- und Staatsbehörden entscheidende Entschlie-
gungen erst nach Anhörung des Fachauschusses treffen.

Der Fachauschuß hält für notwendig, daß die Erfahrungen, die bei der Durchführung der Ausführungsbestimmungen zum **Verkehrssteuergesetz** von den Schiffahrtbetrieben in den einzelnen Stromgebieten gemacht werden, gesammelt, einheitlich bearbeitet und nach Besprechung im Fachauschuß den zuständigen Behörden übermittelt werden, und beantragt, daß der „Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt“ durch Umfrage bei den Schiffahrtkörperschaften der deutschen Stromgebiete das Nötige veranlaßt.

Kamhafte **Wirtschaftsvereinigungen** Deutschlands und Oesterreich-Ungarns haben sich in dankenswerter Weise mit dem Entwurf einer **Donauschiffahrtsakte** befaßt und mit den hierfür nötigen Vorarbeiten eine besondere **Donauf Kommission** beauftragt. Der Fachauschuß empfiehlt den deutschen Schiffahrtkörperschaften, diese Vorarbeiten nach Möglichkeit zu unterstützen. Er gibt gleichzeitig dem Wunsche Ausdruck, daß der Fachauschuß rechtzeitig Gelegenheit erhält, sich zu den verschiedenen überaus wichtigen **Schiffahrtstechnischen Fragen**, die hierbei zu lösen sind, eingehend zu äußern, da auch diese Spezialfragen von außerordentlich praktischer Bedeutung sind und die Schiffahrtreibenden wertvolle Erfahrungen mit internationalen Abmachungen ähnlicher Art besitzen.

Die **Geschäftsführung** des Fachauschusses liegt in den Händen des „Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt“, Charlottenburg, Kantstraße 140.

Beraubte Bahngüter.

Die Massendiebstähle im Frachtenverkehr.

Im Abgeordnetenhause wurde kürzlich eine Anfrage über die in erschreckender Weise überhandnehmenden Diebstähle an Eisenbahn- und Postsendungen eingebracht. Tatsächlich ist es ein im Handelsverkehr außerordentlich schwer empfundener Nebelstand, welcher durch die unausgesetzte Beraubung von Bahngütern entstand. Bei einer Verhandlung, die vorgestern bei einem Wiener Gerichte durchgeführt wurde, gab der dem Kommissariat Favoriten zugewiesene Polizeiagent Tzischka an, daß die Diebstähle von Warengütern im Wiener Ostbahnhofe allein in der letzten Zeit einen derartigen Umfang angenommen haben, daß die durch diese Diebe verursachte Schadenssumme mit 50.000 Kronen im Tage zu beziffern wäre.

Diebstähle von Bahngütern und Beraubungen einzelner Sendungen sind immer vorgekommen, aber noch nie hat die Unsicherheit im Frachtverkehr derartige Dimensionen angenommen, wie es gegenwärtig der Fall ist. Heute gehört es zu den Seltenheiten, daß eine Sendung vollständig am Bestimmungsorte anlangt und trotz aller getroffenen Vorkehrungen mehrten sich die Bahndiebstähle in einer beunruhigenden Weise. Die allgemeine Not und die Teuerung, wie auch die Schwierigkeiten bei der Beschaffung verschiedener Bedarfsartikel sind in erster Linie die Ursachen des Ueberhandnehmens derartiger Diebstähle. In vielen Fällen waren die Diebe, wie die polizeilichen Erhebungen feststellten, Personen, die im Gelegenheitsverhältnisse standen und die das gestohlene Warengut im eigenen Haushalte verwendeten oder im Schleichhandel zu hohen Preisen veräußerten. Ferner wurde die Wahnehmung gemacht, daß schulpflichtige Knaben sich zu Banden von Eisenbahndieben vereinigen und, alten Verbrechern gleich, in Stationen und Rangierbahnhöfen plombierte Waggons erbrechen, ihres Inhaltes zum Teile berauben.

In dem Verbrecheryargon, den diese „Jugendlichen“ geläufig sprechen, nennen sie es „impfen geben“, wenn sie beispielsweise bei einem Wein gefüllten Fasse den Eisenreif in die Höhe schlagen, die Holzbohlen anbohren, dem Fasse einen Teil seiner Flüssigkeit entnehmen, das kleine Loch dann wieder verkitten und den Eisenreif herüberschlagen. Vor zwei Wochen hat ein Sicherheitswachmann im Bereich des Kommissariats Brigittenau eine derartige Knabenbande bei einem Eisenbahndiebstahl überrascht. Einer der Knaben, ein elfjähriger Junge, konnte sofort festgenommen werden. Die übrigen ent-

flohen. Später wurden aber alle zwölf Mitglieder dieser durchweg aus Schulknaben bestehenden Eisenbahndiebe ausgeforscht. Die sittliche Verrohung der Schuljugend, denen jetzt der väterliche Erzieher fehlt, bildet hier die Ursache. Die Väter dieser Knaben sind zum Teil eingerückt, zum Teil gefallen. Die Mutter, die einem Erwerb nachgehen muß, kann die ungebärdigen Jungen nicht genügend beaufsichtigen und so werden sie zu Eisenbahndieben, meist nicht durch eigene Schuld, sondern durch verbrecherische Fehler dazu verleitet, welche ihnen die Beute für ein Spöttelgeld abnehmen.

Die Diebstähle an Eisenbahngütern werden aber nicht etwa nur in Wien allein verübt, sondern auch während der Transporte sowie während des oft stundenlangen Verweilens der Frachtzüge in den einzelnen Stationen. Der Schaden, welcher dadurch entsteht, und der von Tag zu Tag in unheimlicher Weise steigt, ist in Oesterreich-Ungarn mit Millionen zu beziffern. Selbstverständlich haben die in Betracht kommenden Behörden, Polizei und Bahnen sowie auch die Gendarmerie umfassende Maßnahmen getroffen, um nach Tunlichkeit dem Treiben der Eisenbahndiebe zu steuern. Zahllose Verhaftungen sind bereits vorgenommen worden, viel Gestohlenes wurde wieder sichergestellt und dem rechtmäßigen Eigentümer übergeben, aber immer wieder bilden sich neue derartige Diebsbanden, welche Eisenbahngüter und Postsendungen berauben und die Behörden sind fortgesetzt tätig, um dieser Diebe habhaft zu werden.

Wie bengen wir der Verkehrsnot im Reiseverkehr vor?

Wir erhalten folgende Mitteilung: Die Eisenbahnen haben derzeit vor allem den großen Bedürfnissen der Kriegswirtschaft zu dienen. Lokomotiv- und Wagenbauanstalten haben Mangel an Baustoffen und Arbeitskräfte; deshalb ist größtmögliche Schonung der Beförderungsmittel geboten. Es ist notwendig, im Eisenbahnverkehr auch mit Kohle zu sparen, wo wesentlich weniger Kohle als im Vorjahr aufgebracht werden kann. Ein entlasteter Eisenbahnbetrieb erspart Kohle, die der Bevölkerung zugute kommt. Der Verkehr für bürgerliche Zwecke muß daher stark verringert werden. Jedermann lege sich daher die weitestgehende Beschränkung im Reiseverkehr auf und helfe so den Bahnen zu entlasten. Zunnütze oder aufschiebbare Bahnfahrt ist zu unterlassen. Zur Beförderung können nur so viele Personen zugelassen werden, als der Zug aufnehmen kann; o. Unterwegsreisende muß auch Rücksicht genommen werden. Erforderniszüge zur Beförderung zurückgebliebener Reisender können nicht eingeleitet werden. Ueberfüllte Züge machen in den gegenwärtigen Verhältnissen Verspätung unvermeidlich. Unregelmäßigkeit des Verkehrs ist eine der schlimmsten Gefahrenquellen für die Betriebssicherheit. Wer durch überflüssige Reisen zur Ueberfüllung der Züge beiträgt, gefährdet sich und andere.

Eine Massenversammlung der Eisenbahner.

Am 30. Oktober fand im Favoritener Arbeiterheim eine massenhaft besuchte Eisenbahnerversammlung statt, die sich mit dem im Parlament eingebrachten sozialdemokratischen Antrag auf Zuvendung von hundert Millionen Kronen für die Staatsbediensteten beschäftigte. Der große Saal samt den Galerien war zum Überfüllen gefüllt und viele Hunderte von Eisenbahnern, die keinen Platz mehr fanden, mußten wieder umkehren. Als erster Redner sprach der Abgeordnete Genosse Tomšič über die jüngsten Vorgänge im Parlament und über die bisher eingeleiteten Aktionen für die Eisenbahner. Obwohl die Not der Eisenbahner der Regierung schon lange bekannt sei, habe man lange gezögert, etwas Durchgreifendes dagegen zu tun. Erst für das Jahr 1918 habe man Zulagen eingeführt, die aber eine volle Binderung der drückenden Notlage nicht brachten. Die Forderungen, die dann neuerlich im Mai dieses Jahres der Regierung unterbreitet wurden, seien bis heute noch nicht erfüllt. Der Antrag, der nun im Parlament neuerlich vom Redner eingebracht wurde und der hundert Millionen in das Budgetprovisorium eingestellt wissen will, bezwecke, daß mit dieser Summe die dringlichsten Wünsche der Eisenbahner durchgeführt werden. Der Antrag fand im Parlament die einstimmige Annahme und man darf erwarten, daß die Regierung nun bald die aller notwendigen Reformen eintreten läßt. Als nächster Redner sprach dann Abgeordneter Genosse Rudolf Müller, der auf die trassen Ernährungszustände hinwies und dem Verrlangen nach einem baldigen Kriegsende Ausdruck gab. (Stürmischer Beifall.) Der Vertrauensmann der Simmeringer Staatsbahnwerkstätte Genosse Nechaz teilte dann der Versammlung mit, daß die Arbeiter in dieser Werkstätte die Arbeit niedergelegt haben, da die Direktion den Arbeitern wohl schon im Juni eine Aufbesserung der Affordräge zugestanden, bis heute jedoch noch nicht durchgeführt habe. Anstatt nun jetzt mit den Vertrauensmännern zu unterhandeln, wurde einfach mit der Militarisierung gedroht. Diese Mitteilung löste in der Versammlung stürmische Erregung aus und die Vertrauensleute hatten Mühe, die Ruhe wieder herzustellen. Schließlich wurde die erregte Massenversammlung vom Vorsitzenden Genossen Schwab mit der Mahnung, Ruhe und Disziplin zu halten, geschlossen. Sie bewies jedenfalls, daß es an der Zeit ist, den Notstand ernstlich zu mildern, unter dem heute das Eisenbahnerpersonal Dienst verrichten muß.

Schnellzugzuschläge bei Dienstreisen.

Der preussische Finanzminister hat in einem Erlaß vom 29. Oktober wegen des Erlasses der den Staatsbeamten insolge Einführung der Zuschläge zu Schnell- und Eilzügen erwachsenden höheren Reisekosten u. a. folgendes angeordnet: Die Ergänzungsbeträge sind bei Zurücklegung von Dienstreisen besonders zu vergüten, wenn die Benutzung des Eil- oder Schnellzuges notwendig war. Zur Nachweisung der Notwendigkeit ist die pflichtmäßige Vorsehung des Beamten auf der Reisekostenrechnung erforderlich und ausreichend. Die Notwendigkeit ist im allgemeinen nur gegeben, wenn ohne die Benutzung des Eil- oder Schnellzuges die Dienstreise entweder höhere Tagegelder verursacht hätte, oder wenn die schleunige Erledigung der Reise aus dienstlichen Gründen erforderlich war. Mit der Verkehrsliste kann die Notwendigkeit nicht begründet werden. Ohne zwingende Notwendigkeit sind gegenwärtig Dienstreisen überhaupt nicht zu machen.

Wie beugen wir der Verkehrsnot im Frachtenverkehr vor?

Wir erhalten folgende Mitteilung: Die Eisenbahn hat zunächst den großen Bedürfnissen der Kriegswirtschaft zu dienen. Lokomotiv- und Wagenbauanstalten haben Mangel an Baustoffen und Arbeitskräften, können daher den Bestellungen nicht voll genügen. Die Kohlenaufbringung ist wesentlich geringer als im Vorjahre. Der Frachtenverkehr für bürgerliche Zwecke muß daher weitestgehend eingeschränkt werden. Jedermann muß mithelfen, den Bahnweg zu entlasten. Jede nicht unbedingt erforderliche Sendung im Eisenbahnwege ist zu vermeiden. Der bürgerliche Bedarf ist dort zu decken, von wo

er auf dem kürzesten Wege bezogen werden kann. Das Fahren von Frachten auf Umwegen zur Zielstation — aus welchem Grunde immer — ist zu vermeiden. Von einer Hin- und Herbefrachtung von Gütern, das ist einer Ueberwindung des Ursprungsweges während des Laufes des Gutes, ist abzusehen. Bei Beförderungen von Massengütern sind Laderaum und Ladegewicht bis zur Tragfähigkeit des Wagens voll auszunützen. Die Empfänger kleinerer Sendungen ein und derselben Zielstation mögen sich im Einvernehmen mit der Aufsichtsstation zu Bezugsgemeinschaften zusammenschließen, um die Wagenausnützung zu fördern. Empfänger und Absender haben im Einvernehmen zu arbeiten. Es dürfen nur so viele Wagen zur Güterverladung verlangt werden, als in der Beladefrist beladen werden können. In der Empfangsstation sollen nur so viele Wagen einlaufen, als der Empfänger rechtzeitig entladen kann. Es muß die rascheste Be- und Entladung und die schnellste Abfuhr der Güter, und zwar auch an Sonn- und Feiertagen, durchgeführt werden, da sonst Störungen in der Entladung eintreten. Wagenstauungen unvermeidlich werden und die notwendige Bewegungsmöglichkeit auf den Gleisen unterbunden wird. Die rascheste Entladung und die beschleunigte Abfuhr ist insbesondere bei jenen Verpflegungsgütern durchzuführen, die leicht dem Verderben unterliegen und die Ernährungsmöglichkeit der Bevölkerung einschränken.

Der Eisenbahnmaterialebedarf im Kriege.
 Aus Sachtreue erhalten wir über den Materialebedarf und Materialersatz im Eisenbahnbetrieb während des Krieges folgende Darstellung: In der großen Deutlichkeit wird zumeist nur dem Investitionsbedarf der Eisenbahnen besondere Beachtung geschenkt. Handelt es sich doch dabei, wie zum Beispiel bei dem vollenden Material, bloß um eine sehr geringe Anzahl von Artikeln, so daß mit Rücksicht auf den großen Umfang der Bestellungen und die Kostspieligkeit der Beschaffung die Aufwendungen für jede einzelne Art von Fahrbetriebsmitteln gewaltige Ziffern darstellen. Im Vergleich mit diesen erscheinen die sonstigen, auf tausenderlei von Sachgütern sich zersplitternden Auslagen sehr geringfügig. Und doch ergeben sie in ihrer Gesamtheit ganz erhebliche Beträge. So werden beispielsweise für das jetzige Verwaltungsjahr die sachlichen Ausgaben der Staatseisenbahnverwaltung bei der Bahnaufsicht und bei der Bahnerhaltung mit rund 66 Millionen Kronen, im Stations- und Fahrdienste mit 18 Millionen Kronen, im Zugförderungsdienste mit 103 Millionen Kronen, im Werkstättendienste mit 43 Millionen Kronen usw. veranschlagt. Nach Hinzurechnung der präliminierten außerordentlichen Aufwendungen für bauliche Herstellung von 50 Millionen Kronen und für Fahrbetriebsmittelbeschaffung von 244 Millionen Kronen zeigt sich die Konsumtionstätigkeit der Staatsbahnen in höchst ansehnlicher Gestalt, wenn auch deren Bedeutung für die Volkswirtschaft erst nach Friedensschluß, nach dem Aufhören der Kriegskonjunktur, in volle Geltung treten kann. Die Lieferungen der Staatsbahnen werden mit ganz vereinzelt nebenfälligen Ausnahmen nur im Inlande vergeben. Trotzdem wurden zur Herstellung der gelieferten Erzeugnisse naturgemäß sehr viel ausländische Stoffe verwendet. Das ist nun während des Krieges anders geworden. Die Absperrung vom Weltmarkt hat auch den Bahnbetrieb zur ausgiebigen Benützung von Ersatzmitteln gezwungen. So werden beispielsweise Feuerbüchsen von Lokomotivkesseln, die bisher fast ausschließlich aus Kupfer angefertigt wurden, aus Flußeisen erzeugt. Viele Bestandteile des Laufwertes, der Hilfsmaschinen, der Brems-, Heiz- und Beleuchtungseinrichtungen an Lokomotiven, Tendern und Wagen, die früher aus Bronze oder Messing bestanden, werden jetzt aus Eisen hergestellt. Eiserner Aufschrifttafeln, Türklinen und Beschläge er-

sehen die bisher aus Bronze oder Messing angefertigten. Auch mit Zinn muß sehr häuslicher gewirtschaftet werden. Deshalb verwendet man bei Herstellung der Lagerachsen, in denen die Radachsen laufen, statt der bisher üblichen Zinnlegierung nur Zinn und Blei, ohne daß dadurch die Sicherheit des Betriebes, für die die Beschaffenheit der Achselager von grundlegender Bedeutung ist, auch nur im geringsten gefährdet wäre. Durch derartige Maßnahmen wurde nicht nur der unentbehrliche Metallbedarf der Staatsbahnen gedeckt, sondern es konnten auch große Kupfermengen der Heeresverwaltung zur Verfügung gestellt werden. Der Gebrauch und die Zusammensetzung von Schmiermitteln haben eine außerordentliche Veränderung erfahren. So war es unter andern notwendig, die Temperatur des überhitzten Dampfes bei Heißdampflokomotiven herabzusetzen, da Öle mit einem genügend hohen Entflammungspunkte nicht mehr zu beschaffen sind. Kautschuk bildete bisher das einzige brauchbare Material für die meisten Kupplungen (der Bremsen und der Zugbeheizung) sowie für die verschiedenen Spritz- und Füllschläuche. Die in den Werkstätten der Staatsbahnen nach dem Verfahren von Keller aus Papier hergestellten Schläuche bieten hierfür teilweise Ersatz. Im Waggonbau wurden ausländische Hölzer durch einheimische ersetzt; wegen der geringeren Länge des inländischen Hartholzes mußten gewisse Werkstücke aus Einzelteilen zusammengefügt werden. Die Kasten gerippe der gedeckten Güterwagen werden nicht mehr aus Holz, sondern aus Eisen verfertigt; die Untergestelle, Zug- und Stoßvorrichtungen werden verstärkt. Der Leinwandüberzug der Wagendächer, der nur unter Verwendung einwandfreier Deckfarben möglich ist, wurde durch sorgfältig verbundene Blechtafeln ersetzt. Auch die Beleuchtung der Personenwagen konnte nicht mehr in der bisherigen Weise aufrechterhalten werden. Paraffinlampen boten vielfach einen allerdings nicht vollkommenen Ersatz für die hellen Gasflammen. Fast unbeeinflusst blieb die elektrische Waggonbeleuchtung, die sich durch ihre Unabhängigkeit von allen ortsfesten Anlagen bewährt hat, da für jeden Wagen der erforderliche Strom in einer mit der Radachse in Verbindung stehenden Dynamomaschine erzeugt, oder einer mitgeführten, von dieser Maschine gespeisten Speicherbatterie entnommen wird. Für Leder, Textilwaren, Leinwandtapeten usw. werden vielfach minderwertigere Ersatzstoffe (zum Beispiel Papiergewebe) verwendet, die durch entsprechende Anpassung an die Bedürfnisse des Wagenbaues immerhin gebrauchsfähig gestaltet werden. Diese Beispiele ließen sich noch reichlich vermehren. Zwar werden viele Ersatzmittel in späteren Friedensjahren verschwinden. Aber auch diese werden während der Uebergangswirtschaft entsprechende Dienste leisten, viele Importe entbehrlich machen können und dadurch die Wiederherstellung unserer Währung erleichtern. Zahlreiche Ersatzmittel sind aber von bleibendem Wert. Deren Herstellung wird zur besseren Ausnützung inländischer Produkte führen und in Anbetracht des erheblichen Bedarfes der Eisenbahnen der heimischen Volkswirtschaft in hohem Maße zugute kommen.

8./X 1914.

Seen an der Oberspree als Staubecken.

Zur Hebung des Wasserstandes der Spree und zur Regelung der Wasserversorgung Groß-Berlins beabsichtigt bekanntlich die Regierung, wie anlässlich einer von der Gemeinde Steglitz geführten Verhandlung zur Durchleitung eines Wasserleitungsrohrs durch die Spree bekannt wurde, mehrere im Gebiet der Oberspree gelegene große Seen durch Auffpeicherung von Wasser zu Staubecken zu machen. Wenn auch dieser Plan infolge des Krieges nicht durchgeführt werden konnte, so wird er doch, sobald die Verhältnisse es gestatten, wieder aufgenommen werden, wie aus einer der Lichtenberger Stadtverordnetenversammlung unterbreiteten Vorlage des Magistrats hervorgeht. Einem gemäß den Bestimmungen des Wassergesetzes von der Stadt Lichtenberg gestellten Antrage auf Verleihung des Rechts der Grundwasserentnahme im Kaulsdorfer Busch hatte der Regierungspräsident zu Potsdam als Chef der Verwaltung der märkischen Wasserstraßen bisher widersprochen. Der Regierungspräsident ist aber nunmehr bereit, seinen Widerspruch gegen die für das neue Wasserwerk der Stadt Lichtenberg erforderliche Grundwasserentnahme zurückzuziehen, wenn sich die städtischen Körperschaften Lichtenbergs rechtsverbindlich verpflichten:

„für Erzeugung der aus dem Grundwasserstrom oder mittelbar aus der Spree entnommenen Wassermengen durch Auffpeicherung von Wasser oberhalb Berlins und Zuführung desselben in die Spree in wasserarmen Zeiten zu sorgen oder sich entsprechend an den Kosten der Herstellung, der Unterhaltung und des Betriebes der hierauf gerichteten Unternehmungen zu beteiligen, sofern dies von den Ministern der öffentlichen Arbeiten und für Landwirtschaft, Domänen und Forsten für erforderlich erachtet wird.“

Mit der Aufnahme einer dieser privatrechtlichen Verpflichtung entsprechenden Bedingung in den Verleihungsbeschluss hat sich der Lichtenberger Magistrat einverstanden erklärt und ersucht nunmehr die Stadtverordnetenversammlung, gleichfalls der Abgabe dieser Erklärung zuzustimmen. Bereits im Frühjahr dieses Jahres hatten sich die städtischen Körperschaften mit einer gleichlautenden Verpflichtung für die Sicherstellung des Rechts zur Fortleitung von Wasser aus dem Kaulsdorfer Busch einverstanden erklärt.

8./XII. 1917

232

Kaiser Karl für den Ausbau der Rintschgaubahn. Aus Meran wird berichtet: Am 21. August d. J. sprachen Abg. Kraft und Bürgermeister Gemahner von Meran in Sonderaudienz bei Seiner Majestät Kaiser Karl vor, um ihn zu bitten, den Ausbau der Rintschgaubahn als gemeinsamen Wunsch der ganzen Tiroler Bevölkerung und durch militärische Kräfte in Angriff nehmen zu lassen. Der Kaiser sagte zu, den Ausbau anzuordnen, wenn genügend Arbeitskräfte vorhanden sein werden. Bei einer Ende Oktober in Bozen stattfindenden Audienz sagte Seine Majestät zu Bürgermeister Gemahner und Abg. Kraft angesuchte Bahn wird jetzt gebaut. Nunmehr erhielt Abg. Kraft die Verständigung, daß das Armeekorps oberkommando die Anordnungen für die baldige Anbahnung der Linie Mals-Landeck getroffen habe. Nach Fertigstellung der Klemensbahn, die in diesem Jahre erfolgen dürfte, wird wahrscheinlich vorerst die Teilstrecke Landeck-Pfunders in Angriff genommen werden. Damit wird ein langjähriger Wunsch Tirols erfüllt und das ganze Land wird voll tiefer Dankbarkeit erfüllt werden, daß Seine Majestät ein Werk geordnet hat, das bisher nie recht gedeihen wollte, aber eine Lebensbedingung Südtirols darstellt. Hoffentlich wird auch das letzte Teilstück Pfuaders-Mals gleichzeitig in Angriff genommen, wodurch die großen Schäden des Krieges, die Südtirol insbesondere durch Unterbindung des Fremdenverkehrs so stark geschädigt haben, wenigstens zum Teil wieder gut gemacht wären.

• **Verwendung von Güterzügen zur Personenbeförderung.** Die Nordwestbahndirektion teilt mit: Da die Beförderung aller Reisenden mit den gegenwärtig zur Verfügung stehenden der Personenbeförderung dienenden Zügen nicht mehr möglich, eine Vermehrung der Züge unter den bestehenden außergewöhnlichen Verhältnissen jedoch ausgeschlossen ist, wird mit Gültigkeit vom 12. d. bei einzelnen Güterzügen die Personenbeförderung eingeführt. Die Reisenden werden aufmerksam gemacht, zu

ihren Reisen, insbesondere auf kürzere Strecken und nach Zwischenstationen, von dieser Einrichtung ausgiebigst Gebrauch zu machen. Vom genannten Tage an wird in nachstehenden Strecken bei einzelnen Güterzügen die Personenbeförderung eingeführt: Wien-Nordwestbahnhof—Innau—Jglau-Nordwestbahnhof, Deutschbrod—Caslau, Deutschbrod—Skutsch, Josefstadt—Jaromer—Barschnitz—Trautenau, Linischt—Kön:grätz—Chlumetz—Gr. Bojet, Lissa—Wraa-Nordwestbahnhof, Chlumetz—Alt-Prato—Trautenau.

11./XII. 1917

234

(Die Schiffswerftenindustrie in Oesterreich.)

Durch die Befreiung und Zurückeroberung Monfalcones ist der Cantiere Navale die Möglichkeit gegeben, an den Wiederaufbau und die Betriebsfähigkeit ihrer in Monfalcone etablierten, von den Italienern zerstörten Schiffswerft zu schreiten. Die Ausrüstungswerft (Stabilimento Tecnico), die San Rocco & C. und die in ihrem Betriebe allerdings noch gehemmte Cantiere Navale waren schon früher auf eine Vergrößerung bedacht und werden nunmehr ihren Betriebsumfang erweitern, sobald die Vorbedingungen hierfür gegeben sind. Zu diesem gehören Mann und Material. Beides fehlt derzeit in empfindlicher Weise. Andererseits ist durch die Flucht der Italiener aus dem Nachbargebiet Triests die Arbeitsmöglichkeit gesteigert worden, und es ist schon seit einiger Zeit keine Unterbrechung der Arbeit in der Ausrüstungswerft infolge von Fliegerangriffen notwendig geworden. Sowohl in Oesterreich wie in Ungarn sind übrigens auch neue Schiffswerften im Entstehen begriffen oder geplant, so in Dalmatien. Es wäre dies ein weiterer Schritt zu der wünschenswerten Erschließung Dalmatiens und zur Ruhbarmachung der reichen Wasserkräfte, über welche dieses südliche Kronland verfügt. Eine neue Schiffswerft soll auch in Fiume entstehen, woselbst sich bereits die zwei Schiffswerften der „Danubius“ befinden. Für die Monarchie wird demnach der Schiffsbau nicht zu große Schwierigkeiten bieten, wenn nach dem Kriege das Problem der Rohstoffbeschaffung zu lösen sein wird.

(Einführung eines Kriegszuschlages zu den Personentarifen der österreichischen Staatsbahnen.) Die österreichischen Staatsbahnen werden, wie wir hören, im Hinblick auf die fortschreitende Steigerung aller Betriebsmaterialien und das Anwachsen der Erfordernisse für die Personalauslagen für die Dauer des Krieges schon in der nächsten Zeit einen Zuschlag zu den Personentarifen einführen. Im Vergleich zu den am 15. d. auf den ungarischen Staatsbahnen einzuführenden Personentarifen ergibt sich gegenüber den heutigen Fahrpreisen der österreichischen Staatsbahnen folgendes Bild: Es beträgt zum Beispiel für die Strecke Wien-Salzburg (314 Kilometer) der Preis für die dritte

Klasse Personenzug der I. I. Staatsbahnen heute 14 K. 50 S., nach dem ungarischen Tarif würde sie 17 K. 30 S. betragen, die zweite Klasse Personenzug auf den I. I. Staatsbahnen kostet gegenwärtig 21 K. 75 S., in Ungarn würde sie 31 K. kosten, die erste Klasse in Oesterreich 36 K. 25 S., in Ungarn 53 K. 90 S. Bei den Schnellzügen kostet bei den österreichischen Staatsbahnen die dritte Klasse 18 K. 10 S., bei den ungarischen 31 K., die zweite Klasse bei uns 27 K. 15 S., in Ungarn 44 K. 80 S., die erste Klasse in Oesterreich 45 K. 25 S., in Ungarn 76 K. 30 S. In Deutschland beträgt der Preis bei einer Strecke wie die angegebene für die dritte Schnellzugsklasse 36 K. 45 S., für die zweite 56 K. 90 S., für die erste 86 K. 70 S. Auf der Strecke Wien-Brünn (144 Kilometer) zum Beispiel kostet die dritte Personenzugsklasse bei uns heute 7 K. 20 S., in Ungarn würde sie 8 K. 80 S. kosten, die zweite Klasse bei uns 10 K. 80 S., in Ungarn 15 K. 80 S., die erste 18 K., in Ungarn 27 K. 50 S., auf den Schnellzügen die dritte bei uns 9 K., in Ungarn 15 K. 80 S., in Deutschland 12 K. 40 S., die zweite Klasse bei uns 13 K. 50 S., in Ungarn 22 K. 80 S., in Deutschland 24 K. 60 S., die erste bei uns 22 K. 50 S., in Ungarn 38 K. 90 S., in Deutschland 39 K. 60 S. Auf der Strecke Wien-St. Pölten (61 Kilometer) beträgt der Preis für die Personenzüge dritter Klasse bei uns 3 K. 10 S., in Ungarn würde er sich auf 4 K. 10 S. belaufen, bei der zweiten Klasse in Oesterreich 4 K. 65 S., in Ungarn 7 K. 20 S., bei der ersten Klasse bei uns 7 K. 75 S., in Ungarn 12 K. 80 S. Der Schnellzugspreis dritter Klasse beziffert sich in Oesterreich mit 3 K. 90 S., in Ungarn mit 7 K. 20 S., in Deutschland mit 8 K., zweiter Klasse bei uns mit 5 K. 85 S., in Ungarn mit 10 K. 60 S., Deutschland 10 K.; die erste Schnellzugsklasse bei uns mit 9 K. 75 S., in Ungarn 18 K., in Deutschland 20 K. 30 S. (Der Kurs ist mit 100 Mark = 1538 K. umgerechnet.) Auf den deutschen Bahnen sind die Schnellzugpreise mehr als verdoppelt worden.

[Erhöhung der Personen- und Gütertarife auf den österreichischen Eisenbahnen.] Der am 30. November zusammentretende Staatseisenbahnrat wird sich auch mit den vom Eisenbahnministerium in Aussicht genommenen Maßregeln zu befassen haben, welche die Erhöhungen der Personen- und Gütertarife betreffen. Die geplanten Tarifmaßnahmen im Güterverkehre bestehen bekanntlich im wesentlichen darin, daß die nach der Güterklassifikation in die verschiedenen Tarifklassen eingereihten Artikel zum Teil in die nächst höhere Klasse versetzt werden. Ferner wird in Oesterreich und in Ungarn für alle Güter ein einheitlicher einmaliger Zuschlag zu den Manipulationsgebühren eingehoben werden, der für Stückgüter 30 Heller und für Wagenladungen 16 Heller für 100 Kilogramm betragen soll. Der voraussichtliche Ertrag der vom Eisenbahnministerium in Aussicht genommenen Maßregeln wird unter Annahme der Verkehrsziffern des letzten Friedensjahres mit zirka 400 Millionen Kronen berechnet. Auch im Deutschen Reiche wird mit Beginn des neuen Jahres eine allgemeine Erhöhung der Gütertarife eintreten. Im Personenverkehre haben die deutschen Eisenbahnen bereits ab 1. November eine Erhöhung der bisherigen Schnellzugpreise durchgeführt, die bis über hundert Prozent des eigentlichen Fahrpreises beträgt.

Abmatt
13./X. 1917

13

237

Zugseinschränkungen ab 15. November auf der West- und Franz Josefs-Bahn.

Ab Donnerstag, den 15. d., wird der von Wien-Westbahnhof um 8 Uhr 50 Minuten vormittags nach Salzburg abgehende Schnellzug und ab Freitag, den 16. d., der in Wien-Westbahnhof um 8 Uhr 25 Minuten abends von Salzburg eintreffende Schnellzug aufgelassen.

In der Strecke Wien-Franz Josefs-Bahn-Krems a. d. Donau unterbleiben ab Donnerstag, den 15. November, der um 6 Uhr 28 Minuten früh von Wien-Franz Josefs-Bahnhof abgehende Personenzug und der in Wien-Franz Josefs-Bahnhof um 9 Uhr 35 Minuten früh eintreffende Schnellzug.

Weiter unterbleiben in den Strecken Krems a. d. Donau-Spitz und Krems a. d. Donau-Maria-Theresia die nur an Sonn- und Feiertagen von Krems a. d. Donau um 9 Uhr 15 Minuten vormittags und 2 Uhr 10 Minuten nachmittags abgehenden, beziehungsweise um 11 Uhr 58 Minuten vormittags und 7 Uhr 7 Minuten abends in Krems a. d. Donau eintreffenden Personenzüge. Dagegen wird der nur an Werktagen von Krems a. d. Donau um 1 Uhr 15 Minuten nachmittags nach Klein-Pöchlarn und der von Klein-Pöchlarn um 3 Uhr 7 Minuten nachmittags nach Krems a. d. Donau verkehrende Personenzug auch an Sonn- und Feiertagen geführt.

Ab 15. November wird bei dem um 7 Uhr 10 Minuten früh Wien-Westbahnhof nach Salzburg abgehenden und in der Gegenrichtung bei dem um 11 Uhr 15 Minuten nachmittags von Salzburg in Wien-Westbahnhof eintreffenden Schnellzug die Führung des Speisewagens aufgelassen.

Zur Wagennot auf den österreichischen Eisenbahnen.

(Von besonderer sachmännischer Seite.)

Durch die kriegerischen Ereignisse ist aus dem auf den österreichischen Eisenbahnen schon zu normalen Zeiten wiederholt aufgetretenen Mangel an Güterwagen ein schleichendes Uebel geworden, das gerade im jetzigen Zeitpunkt durch die Rübencampagne, den Obst- und Kartoffelverkehr sowie durch den großen Kohlenverbrauch im Zusammenhang mit den Vorgängen auf dem italienischen Kriegs-

schauplatz eine wesentliche Verschärfung erfahren hat, ohne daß man sich der Hoffnung hingeben könnte, bereits am Höhepunkt der Entwicklung dieses Übels angelangt zu sein. Die sonst angewandten landläufigen Abhilfemittel der Ladestrukenföhrung, der Zwangsentladung durch die Eisenbahn verfahren zufolge nicht genügend vorhandener und nicht ausreichend genährter Arbeitskräfte sowie zufolge Mangels an Besspannungen zum größten Teil; nicht viel anders steht es mit der Aushilfe mit Militärarbeitern. Eine gründliche Behebung dieser die Volkswirtschaft außerordentlich schädigenden Erscheinung liegt außerhalb des Bereiches der Möglichkeit, und können im nachstehenden daher nur einige Mittel zur teilweisen Vinderung des Übels vorgeschlagen werden.

1. Durch einen peremptorischen, durch keinerlei Ausnahmeverfügungen zu durchbrechenden Auftrag der Eisenbahnaufsichtsbehörde müssen alle jene Güter, deren Beförderung ohne nennenswerte wirtschaftliche Schädigung unterbleiben kann, vom Eisenbahntransport für Kriegsdauer und für die Zeit der Demobilisierung ausgeschlossen werden. Hierzu gehören: Pflanzpflanzen, Obstbaumfrüchte, Obsttrebern und alle Erzeugnisse von Feuerungsmaterial (zum Beispiel Brennholze), letztere schon deshalb, weil der Wagenpark zur Verführung der Kohle und des Brennholzes bei weitem nicht ausreicht. Die Uebertretung dieses Verbotes ist für Verfrächter und Eisenbahnorgane unter empfindliche Strafe zu stellen. Für die Zeit der nächstjährigen Obsterte wäre ein allgemeines Verbot, frische Pflaumen ohne Verpackung (in loser Schüttung) zu versenden, in Aussicht zu nehmen, da dieser Artikel erfahrungsgemäß zum größten Teil im verbrauchsfähigen Zustande am Bestimmungsort einlangt. Ebenso sind auszuschließen: Pflastersteine und Schotter, letzterer nur insoweit, als er nicht für Eisenbahnzwecke erforderlich ist.

2. Seitens der Militärverwaltung dürfen Verpflegsartikel aller Art (lebendes Vieh, Konserven, Futter) erst verladen werden, wenn die Möglichkeit des Abtransportes in unmittelbarer Nähe gerückt ist. Zum Zwecke der Ueberwachung einer ökonomischen Wagengebarung sind bei allen größeren Militärverpflegsmagazinen im Eisenbahntransport- und Wagendienst ausgebildete Eisenbahnbeamte zu exponieren, die angesichts des beschränkten Personalstandes der Bahnverwaltungen durch Rückbeurlaubungen vom Militärdienst zu gewinnen wären. Ihre Funktion wäre bei der derzeitigen Wagennot mindestens ebenso wichtig wie jene der Eisenbahnlinienkommandanten.

3. Einen außerordentlich ungünstigen Einfluß auf den Wagendienst nehmen weiter nachträgliche Verfügungen der Absender oder Dispositionen der Empfänger über das Weiterrollen von Wagenladungen, da hierdurch immer größere oder geringere Wagensteckzeiten erwachsen, was unbedingt vermieden

13./II. 1918 238
werden muß. Diesfalls ist besonders hervorzuheben, daß Wirtschaftsvereinigungen, auch politische Landes- und Bezirksbehörden für den Kreis der von ihnen zu Versorgenden Nahrungsmittel oder Feuerungsmaterial an ihre Adresse und an den Ort ihres Sitzes kommen lassen und erst auf die Benachrichtigung von dem Einlangen der Sendungen mit einer Neuaufgabe nach dem eigentlichen Bestimmungsort vorgehen, statt schon ab Fabrik oder ab Grube nach dem eigentlichen Bestimmungsort zu disponieren. Die hierdurch hervorgerufenen Wagenstillager betragen in jedem einzelnen Falle mindestens mehrere Stunden, was sich, insbesondere bei schlechter Postverbindung, auf Tage steigern kann.

4. Als eines der größten Hindernisse eines raschen Wagenlaufes stellt sich der Verkehr von und ab Schlepfbahnen (Industriegleisen, Privatanschlüssen) dar. Wenn es im allgemeinen möglich sein wird, einen in einer Station beladen eingelangten Eisenbahngüterwagen nach acht bis zehn Stunden entleert wieder ins Rollen zu bringen, so erleidet jeder solche Wagen im Falle seines Ueberganges auf eine Schlepfbahn, auf die ja nur zu gewissen Zeiten Bedienungsfahrten gemacht werden können, ein weiteres Stillager von mindestens sechs Stunden. Da die wirtschaftliche Zweckmäßigkeit, ja vielleicht sogar Not-

wendigkeit der Privatanschlussgleise außer jedem Zweifel steht, die Eigentümer solcher Gleise die Bahnverwaltungen jedoch nur für die Kosten der Güterbeförderung auf den Gleisen, die Benützung des Bahngrundes und die Erhaltung des Gleises entschädigen, wäre es nach Vorstehendem nur recht und billig, die Eigentümer von Privatanschlussgleisen, die statt eigener Wagen jene der Bahnen benützen, nach Analogie der Lokalbahnunternehmungen zur Beitragsleistung zum Wagenpark des anschließenden Bahnunternehmens heranzuziehen, und dies um so mehr, als die Zahl der Schlepfbahnen in Oesterreich rund 2500 beträgt und von den im Jahre 1913 auf den österreichischen Eisenbahnen beförderten Gütern in einer Menge von 150 Millionen Tonnen rund 60 Millionen Tonnen von Anschlussgleisen herrühren oder auf solche übergegangen sind.

Ein Bild, in welchem Maße die Privatgleisebesitzer zur Wagenbeschaffung herangezogen werden könnten, ergibt nachstehende Proportion: $x:146.000$ (Zahl der offenen und gedeckten Lastwagen der österreichischen Eisenbahnen) = 60 (auf Schlepfbahnen beförderte Güter, in Millionen Tonnen) : 150 (auf den österreichischen Bahnen beförderte Güter, in Millionen Tonnen) = 1489 (Länge der Schlepfbahnen) : 24.489 (Betriebslänge der österreichischen Bahnen einschließlich Industriegleisen). Der für x ermittelte Wert, rund 3500, stellt die Zahl der offenen und gedeckten Güterwagen dar, welche die Gesamtheit der Privatgleisebesitzer auf ihre Kosten zu beschaffen, zu erhalten und den österreichischen Bahnen zur Verfügung zu stellen hätten. Die Aufbringung der hierfür erforderlichen materiellen Mittel von rund 20 Millionen Kronen wäre aus Vereinfachungsgründen einem ad hoc zu gründenden Verbands der Schleppegleisehaber zu überlassen.

13./X. 1914

239

* Höchstgewicht für Reisegepäck. Der Personengepäckverkehr hat zurzeit so erheblich zugenommen, daß er zu Betriebsschwierigkeiten geführt hat. Wie die königliche Eisenbahndirektion Berlin bekanntmacht, ist insbesondere das Gewicht der einzelnen Stücke häufig so groß, daß es von den jetzt für den Gepäcdienst zur Verfügung stehenden, namentlich den weiblichen Hilfskräften, nicht bewältigt werden kann. Es wird daher mit Gültigkeit ab 15. November das Gewicht für das einzelne Gepäckstück auf 50 Kg. beschränkt. Dieser Gewichtsbeschränkung unterliegen nicht: Fahr- und Rollstühle, die Kranke oder Gelähmte mit sich führen, Kuriergepäck, Gepäck der Offiziere, Musterkoffer der Geschäftsreisenden, soweit die Musterkoffer in Personenzügen befördert werden sollen und der Reisende eine Bescheinigung der Handelskammer über die Notwendigkeit der Mitführung als Gepäck vorweist, Musikinstrumente in Kästen, Futteralen oder anderen Umschließungen, sofern sie unzweifelhaft zum persönlichen Gebrauche des Aufgebers dienen, sowie Geräte von Artisten und Schaustellern.

(Die Erhöhung der Gütertarife.) In An-
 gelegenheit der Erhöhung der Gütertarife der ungarischen
 und der österreichischen Eisenbahnen erhalten wir die folgende
 Mitteilung: Die finanzielle Lage der Staatsbahnen hat sich
 im Laufe des Krieges infolge der ungeheuren Steigerung der
 Personal- und sonstigen Ausgaben derart ungünstig gestaltet,
 daß zur Deckung dieser Ausgaben weder die im Monat
 Februar dieses Jahres in Kraft gesetzte dreißigprozentige
 Kriegsteuer, noch die am 15. November in Wirksamkeit tre-
 tende Erhöhung der Personentarife hinreichen. Man mußte
 daher wegen Sicherung des finanziellen Gleichgewichtes der
 Staatsbahnen die proportionelle und billige
 Erhöhung des Gütertarifes in Angriff nehmen.
 Dieser Zweck kann gerechterweise nur durch eine Reform er-
 reicht werden, die jene große Verschiebung der Werte berück-
 sichtigt, die bei einzelnen Waren im Laufe des Krieges und
 größtenteils als dessen Folge eingetreten ist. Die gerechte
 Verteilung der Lasten der Tarifierhöhung ist daher durch die
 Abänderung der auf dem Wertsystem fußen-
 den Warenklassifikation anzustreben, um so mehr,
 als einer der wichtigsten Punkte der die Eisenbahnmaterie
 behandelnden Maßregeln unserer mit Oesterreich geschlossenen
 Ausgleichs eben derjenige ist, den sich auf die Aufrechterhal-
 tung und Entwicklung der Einheitlichkeit der Warenklassi-
 fikation bezieht. Die Grundlage dieser Warenklassifikation
 bildet das System, das sich in die drei Güterklassen, drei
 Stückgutklassen und sechs Wagenladungsklassen gliedert.
 Neben der Aufrechterhaltung der Einheitlichkeit der Waren-
 klassifikation mußte es noch zum Gegenstand der Unter-
 suchung gemacht werden, welche Veränderungen die einzelnen
 in die heutige Warenklassifikation eingereihten Güter erfahren
 haben. Nach alledem kann der überwiegende Teil der Güter
 ohne Schädigung der volkswirtschaftlichen Interessen in eine
 höhere Warenklasse verlegt werden, bei vielen
 Gütern aber erweist sich im Verhältnisse zu dem
 Werte der Ware selbst eine weitergehende Tarifier-
 erhöhung als gerecht. Andererseits mußten Güter,
 deren Preissteuerung geringer war und die im Interesse der
 Volksernährung von großer Bedeutung sind, von dieser Ein-
 reihung in eine höhere Klasse ausgenommen werden. Bei An-
 wendung dieser Grundsätze können bei Gütern nur solche
 Güter in den ermäßigten Tarifklassen belassen werden, die

wegen der Gefahr des raschen Verderbens als Güter beför-
 dert werden müssen. Hingegen gehören in die Klasse der
 gewöhnlichen Güter und in die I. Klasse, also in die beiden
 teuersten Klassen solche Waren, die die Tarifierhöhung am
 besten ertragen, jedoch in diesem System nicht höher klassifi-
 ziert werden können. Bei diesen beiden Klassen muß daher
 das Ergebnis im Wege der Erhöhung der Tarifföhe gesichert
 werden, wobei jedoch Rücksicht darauf zu nehmen ist, daß
 einige in diesen Klassen höher klassifizierte Güter der dop-
 pelten Tarifierhöhung entzogen werden müssen. Außerhalb des
 Rahmens der Warenklassifikation ist insbesondere eine
 wesentliche Erhöhung der Nebengebühren not-
 wendig, da diese heute nicht einmal die eigenen Spesen der
 Eisenbahn decken. Auch die in den Rahmen des II. Teiles des
 Tarifs gehörigen Tarifiermäßigungen mußten
 einer Revision unterzogen werden. Ferner war auch
 die Erhöhung der Tarife um einen Betriebsspesen-
 zuschlag nötig, der auf jede Entfernung gleicherweise pro
 Wagonladung 16 Heller, bei Stückgut 30 und bei Gütern
 50 Heller pro 100 Kilogramm ausmachen würde. Die auf
 Grund dieser Prinzipien in Aussicht genommene Tarifier-
 änderung würde am 1. Januar nächsten
 Jahres in Kraft treten. Sobald jedoch auf Grund
 einer Aenderung der Wertverhältnisse der Güter und der zu
 erwerbenden Erfahrungen eine Modifizierung dieses Tarifs
 notwendig und möglich sein sollte, wird diese Reform einer
 eingehenden und systematischen Revision unterzogen werden.
 — Aus Wien wird telegraphiert: Auf allen Bahnlinien
 Oesterreich-Ungarns und Bosnien-Herzegowinas tritt am
 1. Januar 1918 eine auf denselben Prinzipien beruhende
 Erhöhung der Gütertarife in Kraft. Die für Oesterreich
 gültigen Erhöhungen wurden heute verlautbart.

Die Erhöhung der Gütertarife in Oesterreich-Ungarn.

Wir erhalten folgende amtliche Verlautbarung:

Die fortschreitende Preissteigerung aller Betriebsmittel und das Anwachsen der Personalausgaben haben eine derartige Vertenerung des Eisenbahnbetriebes herbeigeführt, daß eine Vermehrung der Einnahmen der Eisenbahnen durch eine weitere Erhöhung der Gütertarife unerlässlich geworden ist. Die in Aussicht genommene Tarifierhöhung besteht im wesentlichen darin, daß die nach der Güterklassifikation der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen in die verschiedenen Tarifklassen eingereihten Artikel im allgemeinen in die nächst höhere Klasse versetzt werden. Von dieser allgemeinen Aufklassifikation werden jedoch alle jene allerdings ziemlich zahlreichen Güter ausgenommen, die wie zum Beispiel Getreide, Kartoffeln, Zucker, Kohle usw. wegen ihrer Bedeutung für die Volksernährung eine stärkere Mehrbelastung nicht gerechtfertigt erscheinen lassen. Um auch jene Artikel in die Tarifierhöhung einzubeziehen, die schon gegenwärtig nach der höchsten Klasse tarifieren, sollen die Sätze für die Klasse I sowie für gewöhnliches Eilgut um fünfzig Prozent erhöht werden. Auch werden im Hinblick auf die übermäßige Belastung der für die Eilgutbeförderung verwendeten Züge nur solche Artikel in der Gruppe der ermäßigten Eilgüter belassen, die wegen ihrer leichten Verderblichkeit der eilgemäßen Beförderung unter allen Umständen bedürfen. Ferner soll bis auf Widerruf von allen Sendungen ein einheitlicher einmaliger Betriebskostenzuschlag eingehoben werden, der ohne Rücksicht auf die Entfernung für Eilgüter 50 S., für Frachtstückgüter 30 S. und für Wagenladungsgüter 16 S. für je 100 Kg. beträgt. Endlich wird auch eine Reihe von Ausnahmetarifen außer Kraft gesetzt, eingeschränkt oder erhöht und der Nebengebührentarif mit Rücksicht auf die gesteigerten Selbstkosten der Eisenbahnen einer Revision unterzogen werden.

* * *

Wie wir vernehmen, wird die Wirkung der erwähnten Maßnahmen für die österreichischen Staatsbahnen bei normalem Güterverkehr in Regierungskreisen auf vierhundert Millionen Kronen jährlich geschätzt. Die Veränderungen der Güterklassifikation, Erhöhung der Nebengebühren, Betriebskostenzuschlag usw. müssen sich naturgemäß auch auf die Privatbahnen erstrecken, denen die Tarifreform in vollem Umfang zugute kommen wird. Von besonderer Bedeutung ist dies für die Südbahn, die damit aus ihrer gegenwärtigen bedrängten finanziellen Lage befreit werden dürfte, aber auch für die Russig-Teplice und für die Buschtiehrader Eisenbahn sowie die Tarifierhöhungen von größter Wichtigkeit.

Günstige Einnahmementwicklung auf den Staatsbahnen.

Schon im Vebahrungsjahre Juli 1915 bis Juni 1916 war in den Transporteinnahmen der Staatsbahnen im Vergleich zum letzten Friedensjahre eine Besserung von rund 68 Millionen Kronen eingetreten. Das Vebahrungsjahr 1916/17 brachte mit der Gesamteinnahmeneziffer von rund 930.8 Millionen Kronen gegenüber dem Vorjahr eine abermalige Zunahme von rund 66 Millionen Kronen. Diese Ziffern übersteigen die Einnahmen des letzten Friedensjahres (1913) um 132 Millionen Kronen und stellen die höchste Einnahme der österreichischen Staatsbahnen seit ihrem Bestande dar. Diese stetige

Steigerung der Einnahmen hält, begünstigt durch die im Laufe des Jahres 1917 getroffenen Tarifmaßnahmen auch in den bisher zur vorläufigen Ermittlung gelangten Einnahmen der Monate Juli-September 1917 an, indem die bisherige Ausweisung mit dem Gesamtbetrage von 247.9 Millionen Kronen gegenüber den Vergleichsmonaten des Vorjahres eine Mehreinnahme von rund 21.5 Millionen Kronen ergibt.

(Die Erhöhung der Gütertarife und die Verbandstarife.) Zur Erhöhung der Gütertarife auf den österreichischen und ungarischen Staats- und Privatbahnen, die, wie gestern ausführlich mitgeteilt, im wesentlichen dadurch erreicht werden soll, daß in niedrigere Tarifklassen eingereihte Artikel in die nächst höhere Klasse versetzt, also aufklassifiziert werden sollen, wird uns von sachmännischer Seite geschrieben: Bei den im Zuge befindlichen Gütertariferhöhungen sind staatsfinanzielle Gesichtspunkte entscheidend gewesen, und die in Anwendung kommende Güteraufklassifikation erscheint als ein einfaches Mittel zur raschen Verwirklichung der Erhöhung. Die erste Klasse mit den höchst tarifierenden Waren wird eine 50prozentige Verteuerung erfahren. Der finanzielle Effekt soll ferner durch die Erhebung eines Betriebskostenzuschlages für alle Sendungen in Oesterreich-Ungarn gesteigert werden, der für Eilgüter mit 50 S., für Frachttüdgüter mit 30 S. und für Wagenladungsgüter mit 16 S. pro Meterzentner bemessen ist. Außerdem sollen noch eine Reihe von Ausnahmestärifen reguliert und auch der Nebengebührentarif revidiert werden. Welche Wirkungen hieraus für den Frachtenverkehr sich ergeben werden, läßt sich derzeit noch nicht überblicken, da die Aufklassifikationen nicht in vollem Umfang bekannt sind und die diesbezügliche Publikation erst abgewartet werden muß. Eine wichtige Frage bezieht sich bei der ab 1. Jänner 1918 gedachten

Tariferhöhung auf die Gestaltung der Verbandstarife im Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn und den ausländischen Bahnen. Der Verbandstarif enthält gleichfalls eine Güterklassifikation. Diese Güterklassifikation mußte nach der bevorstehenden Aufklassifikation in Oesterreich-Ungarn außer Kraft gesetzt werden. So zum Beispiel ist die billigste Klasse Spezialtarif III, dieser basiert auf Klasse O und dem deutschen Spezialtarif III. Wenn nun die Güter der Klasse O der Klasse B eingereiht werden, so muß dieser Spezialtarif im Verband entfallen. Es wäre jedoch möglich, daß der Verbandstarif zunächst für einige Zeit noch unverändert in Geltung bleibt, falls die Bahnen nicht in der Lage wären, die Verbandstarife am 1. Jänner 1918 außer Kraft zu setzen. Nach dem internationalen Übereinkommen müssen nämlich bei Tariferhöhungen die Verbandstarife zwei Monate vorher gekündigt werden. Bleiben die direkten Verbandstarife zwischen Oesterreich-Ungarn und dem Auslande über den 1. Jänner 1918 bestehen, so würden sich hieraus günstigere Transportchancen ergeben als bei der gebrochenen Abfertigung bis und ab österreichisch-ungarische Grenze. So zum Beispiel kostet die direkte Fracht von Wien nach Berlin für 10,000 Kilogramm Petroleumbech 175 Pfennig einschließlich der deutschen Verkehrssteuer, die im gegebenen Fall übrigens nur 5 Pfennig beträgt. Wenn Petroleumbech aus der Klasse O in Klasse B versetzt wird, so berechnet sich die gebrochene Abfertigung einschließlich der deutschen Verkehrssteuer mit 248 Pfennig. Selbstverständlich kann die vorteilhaftere Verfrachtung nur eine vorübergehende Erscheinung bleiben. Es ist übrigens bemerkenswert, daß der 30prozentige Kriegszuschlag zu den Tarifen bis heute in den Verbandstarifen nicht zum Ausdruck gebracht wurde, da die fremde Valuta eine Entschädigung für die Anrechnung des Kriegszuschlages bietet.

18./XII. 1917

245

Die Klage über die zunehmenden Eisenbahndiebstähle.

Die neueste Verbrecherepidemie.

Bei einer Verhandlung, die dieser Tage vor einem Wiener Gericht durchgeführt wurde, hat der dem Kommissariat Favoriten zugeteilte Polizeiaгент Czischka als Zeuge angegeben, daß die Diebstähle von Warengütern im Wiener Ostbahnhof allein in der letzten Zeit einen derartigen Umfang angenommen hätten, daß die Schadenssumme mit 50.000 K. im Tage zu beziffern wäre. Entwendungen von Bahngütern und Beraubungen einzelner Sendungen sind immer vorgekommen, aber noch nie hat die Unsicherheit im Frachtenverkehr derartige Dimensionen angenommen, wie es gegenwärtig der Fall ist. Im Abgeordnetenhaufe wurde demnächst auch über diesen im Handelsverkehr schwer empfundenen Uebelstand interpelliert. Die allgemeine Not und die Teuerung wie auch die Schwierigkeit bei der Beschaffung verschiedener Bedarfsartikel sind in allererster Linie die Ursachen des Ueberhandnehmens derartiger Diebstähle. In zahllosen Fällen ist es den polizeilichen Vorkehrungen und oft Monate hindurch angestellten Ueberwachungen gelungen, Eisenbahnbedienstete als die Verüber solcher Diebstähle zu ermitteln, und erst vor wenigen Wochen wurde beispielsweise in einem Wiener Bahnhof ein Lokomotivheizer von einem militärischen Wachtposten angeschossen, als er, bei einem Diebstahl überrascht, die Flucht ergreifen wollte. Das Gelegenheitsverhältnis bildet da eben die große Verlockung.

Ferner wurde die Wahrnehmung gemacht, daß schulpflichtige Knaben sich zu Banden von Eisenbahndieben vereinigen und gewiegten alten Verbrechern gleich in Stationen und Rangierbahnhöfen plombierte Waggons erbrechen und sie ihres Inhalts zum Teil berauben. In ihrem Verbrechergargon, den sie trotz ihrer Jugend schon sprechen, nennen sie es „inpfen gehen“, wenn sie beispielsweise bei einem mit Wein gefüllten Fasse den Eisenreif in die Höhe schlagen, die Holzdauben anbohren, dem Faß einen Teil seiner Flüssigkeit entnehmen, das kleine Loch dann wieder verkitten und den Eisenreif darüber schlagen. Vor einigen Wochen etwa hat ein Sicherheitswachmann im Bereich des Kommissariats Brigittenau eine derartige Knabenbande bei einem Eisenbahndiebstahl überrascht. Einer der Knaben, ein elfjähriger Junge, konnte sofort festgenommen werden. Die übrigen entflohen. Später wurden aber alle zwölf Mitglieder dieser durcheinweg aus Schulknaben bestehenden Eisenbahndiebe ausgeforscht. Die sittliche Verrohung der Schuljugend, der jetzt der väterliche Erzieher fehlt, hat hierin wohl ihre schärfste Ausdrucksform erreicht.

Die Diebstähle an Eisenbahngütern werden aber nicht etwa nur in Wien allein verübt, sondern auch während der Transporte sowie während des oft stundenlangen Verweilens der Frachtzüge in den einzelnen Stationen. Der Schaden, der dadurch angehäuft wird und der von Tag zu Tag steigt, ist nach den Untersuchungen von kaufmännischer Seite im Umfange der Monarchie wohl mit Millionen zu beziffern. Selbstverständlich haben die in Betracht kommenden Behörden, Polizei und Bahnen sowie auch die Gendarmerie umfassende Maßnahmen getroffen, um dem Treiben zu steuern, zahllose Verhaftungen sind bereits vorgenommen worden, viel Gestohlenes wurde wieder sichergestellt, aber immer wieder bilden sich neue Diebsbanden. Die Not an Lebensmitteln im eigenen Haushalt und der florierende Schleichhandel mit allem, was genießbar ist, sind der günstigste Boden für diese Verbrecherepidemie.

— (Bau von Eisenbetonschiffen in Oesterreich.) Wie wir hören, ist nun auch in Oesterreich mit dem Bau von Eisenbetonschiffen begonnen worden, und zwar ist es die Betonbauunternehmung Ing. Paul Zigerli in Wien, die unter dem Titel „Erste österreichische Eisenbetonschiffbauunternehmung“ mit dem Bause in Spalato (Dalmatien) diese Ausführungen als erste in der Monarchie aufgenommen hat. Die Firma, die sich ausschließlich mit dem Bau von Schiffen und Schwimmdocks in Eisenbeton befassen wird, hat mit dem Bau des ersten Eisenbetonschiffes — einer Schute von 100 Tonnen Tragkraft — bereits begonnen, das noch während des Krieges fertiggestellt wird. Dieses Schiff ist zum Transport von Zement, Sand und ähnlichen Materialien bestimmt. Die weiteren Schiffe sollen serienweise in Einheitstypen hergestellt werden, und zwar wird die Unternehmung allmählich auf größere Einheiten bis tausend und mehr Tonnen übergehen. Damit ist Oesterreich in die Reihe derjenigen Länder eingetreten, die Eisenbetonschiffe bauen, wodurch zur Vinderung der kommenden Schiffsraumnot, wenn auch vorläufig in bescheidenem Umfang, beigetragen wird. Ing. Zigerli hat sich durch sein Unternehmen um die heimatische Volkswirtschaft ein anerkanntes Verdienst erworben. Es ist nicht zu zweifeln, daß der Eisenbetonschiffbau einer großen Zukunft entgegengeht, zumal auch nach dem Kriege die zum Bau der eisernen Schiffe notwendigen Materialien schwerlich in auch nur annähernd genügender Menge zur Verfügung stehen werden, während Zement, Sand, Schotter und Betonrunden bedeutend leichter erhältlich sein werden. Der einzige Nachteil der Eisenbetonschiffe gegenüber der bisherigen Bauart, das größere Eigengewicht, wird durch die enormen Vorteile der sofortigen Ausführungsanfälligkeit, der kurzen Bauzeit, der wider alles Erwarten großen Widerstandsfähigkeit gegen Stöße und dergleichen sowie der fast unbegrenzten Dauerhaftigkeit und vor allem der eigentlich gar nicht auftretenden Unterhaltungskosten (die bei den jetzigen Schiffen alljährlich so große Summen verschlingen), reichlich aufgewogen. Eisenbetonschiffe, die man nach fünf Jahren an Land zog, um Reparaturen von eventuell angelegten Mangeln usw. vorzunehmen, konnten ohne weiteres wieder ins Wasser gelassen werden, da die Außenflächen vollkommen rein und glatt geblieben waren.

21. XI. 1917

[Die Vorlage über die Erhöhung der Gütertarife.] Den Mitgliedern des Staatseisenbahnrates ist für die am 30. d. stattfindende Sitzung die Vorlage des Eisenbahnministeriums, betreffend die mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1918 in Aussicht genommene Erhöhung der Gütertarife, zugekommen. Die Vorlage enthält wertvolle statistische Daten, die nicht nur das unmittelbare Tarifmaterial behandeln, sondern auch eine Uebersicht über die Preise der wichtigsten Güter in der Zeit vor dem Kriege und im Herbst 1917 bieten. Zunächst werden die Tarifierhöhungen begründet und dargestellt, wobei die finanziellen Ergebnisse des Staatseisenbahnbetriebes den Ausgangspunkt bilden. Sie sind im Jahre 1909 auf einen vorübergehenden Tiefstand gelangt, indem der Betriebsüberschuß nur 69 Millionen, die Verzinsung des Anlagekapitals 1'66 Prozent betrug und ein Staatszuschuß von 114'6 Millionen Kronen erforderlich war. In den folgenden Jahren trat bis zum Kriege rasch eine Erholung ein, die im ersten Kriegsjahre einem Tiefstande Platz machte und aus folgenden Daten ersichtlich ist:

	1913	1915	1917/18
Betriebsüberschuß in Millionen Kronen.....	202	196	51'5
Staatszuschuß	45'5	51	195'5
Verzinsung des Anlagekapitals in Prozenten .	3'5	3'3	0'87

Im weiteren Verlaufe des Krieges ergibt sich ein vollständig geändertes Bild. Die Einnahmen entwickeln sich zwar sehr befriedigend und erreichen 1915/16 978, 1916/17 nach vorläufigen Ermittlungen 1036 Millionen Kronen; die Ausgaben erreichen aber in der letztgenannten Periode die gewaltige Summe von 1046 Millionen, sind um 355 Millionen größer als im Jahre 1913, und als Resultierende ergibt sich ein effektiver Betriebsabgang von 10 Millionen Kronen. Um ihn und das Verzinsungs- und Tilgungserfordernis zu decken, ist für 1916/17 schon ein Zuschuß von 274 Millionen notwendig, der jenen des letzten Friedensjahres (51 Millionen Kronen) um 223 Millionen Kronen übersteigt. Noch weit ungünstiger sind die Aussichten für das Verwaltungsjahr 1917/18. In dem dem Abgeordnetenhaus vorliegenden Budget ist bei den Betriebseinnahmen auf den ganzjährigen Eingang aus den mit 1. Februar 1917 eingeführten Tarifmaßregeln Rücksicht genommen. Die Einnahmen werden mit 1081 Millionen Kronen, die Ausgaben mit 1184 Millionen veranschlagt, und es resultiert ein Betriebsabgang von 103 Millionen. Der Staatszuschuß wird mit 371 Millionen Kronen veranschlagt, um fast 100 Millionen Kronen mehr als 1916/17 und um 320 Millionen mehr als im letzten Friedensjahre 1913. Die ungünstige finanzielle Lage ist hauptsächlich auf die außerordentliche Steigerung der Personalauslagen zurückzuführen. Sie haben sich seit 1913 nicht viel weniger als verdoppelt, da sie sich seither von 343 Millionen pro 1917/18 nach dem Präliminare auf 645 Millionen, das ist um mehr als 300 Millionen erhöht haben. Die tatsächlichen Erfordernisse belaufen sich auf 313 Millionen und sind seit 1913 um 52 Millionen gewachsen. Von den erwähnten Summen haben die Kriegshilfsmaßnahmen von 1915 bis einschließlich 1917 rund 267 1/2 Millionen beansprucht, wobei jedoch die beträchtlichen Aufwendungen für die Ernährungs- und Bekleidungsversorgung nicht inbegriffen sind. Mit der Ab-

hängung der Betriebsausgaben wird insoweit gerechnet, als nicht eine Wiedergesundung der allgemeinen wirtschaftlichen Verhältnisse, insbesondere ein Abbau der Preise, eintritt. Die Grundlagen für den Voranschlag der Staatsbahnen pro 1917/18 haben jedoch eine einschneidende Veränderung durch die Bestimmung des Gesetzes vom 30. Oktober 1917 erfahren, wonach für das Eisenbahnpersonal weitere 100 Millionen zu verwenden sind. Der Jahreskostenaufwand der betreffenden Personalhilfsmaßnahmen ist mit Rücksicht auf ihre Fortwirkung im restlichen Teile des Verwaltungsjahres auf 130 Millionen einzuschätzen. Der vorhin pro 1917/18 mit 371 Millionen berechnete Staatszuschuß wird sich nunmehr auf über 500 Millionen stellen. Aus den gleichen Gründen wie für die Staatsbahnen ist auch für eine Reihe von Privatbahnen eine Tarifierhöhung unvermeidlich. Da ein sehr bedeutender Teil des heutigen Verkehrs auf Militärtransporte entfällt, wurde auch eine Erhöhung des Militärtarifses erwogen, doch ist die Frage, ob und in welchem Ausmaße seine Erhöhung anzustreben ist, noch nicht gelöst. Bei den Vorbereitungen der Gütertarifierform hat das Eisenbahnministerium großen Wert darauf gelegt, daß in Oesterreich und Ungarn, wo sich gleichfalls ein dringendes Bedürfnis nach einer Vermehrung der Einnahmen ergeben hat, einheitlich und nach gleichen Grundzügen vorgegangen wird, nicht nur zur Ermöglichung von Vereinfachungen bei der Durchführung, sondern insbesondere auch wegen der für jeden der beiden Staaten aus der Gemeinsamkeit des Zollgebietes stichenden Notwendigkeit, im eigenen Interesse in grundlegenden Fragen des Eisenbahntarifwesens einvernehmlich mit dem anderen Staate vorzugehen. In der weiteren Darstellung werden die Grundzüge der geplanten Erhöhung der Gütertarife auseinandergesetzt. Die Vorlage enthält die Mitteilung, daß sämtliche besprochenen Tarifreformen als Maßnahmen, die unter Ausnahmeverhältnissen anlässlich des Krieges getroffen werden, den Charakter eines Provisoriums haben, das bloß so lange in Kraft bleiben soll, bis es die Verhältnisse gestatten, eine grundlegende und systematische Neubearbeitung aller Gütertarife durchzuführen. Dieser provisorische Charakter wird auch den Privatbahnen gegenüber gesichert werden und in den einschlägigen Tarifundmachungen zum Ausdruck kommen. Das Eisenbahnministerium spricht die Ueberzeugung aus, daß sein Weg der richtige ist und daß die bevorstehenden Erhöhungen angesichts der geplanten individuellen Behandlung des Verkehrs nach der Belastungsfähigkeit der Güter und des gesicherten, völlig gleichartigen Vorgehens in Ungarn von der österreicherischen Volkswirtschaft ohne irgendwelche nennenswerte Schädigung getragen werden können, zumal Tarifierhöhungen im gegenwärtigen Zeitpunkt gegenüber den bedeutend gestiegenen Warenpreisen meist eine untergeordnete Rolle spielen werden.

Der Eisenbahnminister über Maßnahmen zur Bekämpfung der Eisenbahndiebstähle.

Der Eisenbahnminister Baron Banhans hat auf eine Anfrage des Abgeordneten Dr. v. Langenhau, betreffend die überhandnehmenden Eisenbahndiebstähle, in ausführlicher Weise über die Maßnahmen erwidert, die von der Eisenbahnverwaltung zur Eindämmung der Eisenbahndiebstähle ergriffen worden sind. In der Erwiderung wird unter anderm ausgeführt, daß das Eisenbahnministerium eine Reihe von Maßnahmen zur Bekämpfung ergriffen hat. Dierher gehören: die Verbesserung der Einfriedigungen und Beleuchtung der Stationsplätze, die Begleitung der Güterzüge durch besondere Aufsichtsbeamte, Ueberwachung der Wagen während ihres Aufenthaltes in den Stationen, die verstärkte Bewachung der Magazine, die Vornahme unvermuteter Streifungen auf den Bahnhöfen und unvermuteter Revisionen in den Personalkasernen und Wächterhäusern, dann eine verstärkte Tätigkeit der Kontrollorgane. Ferner wurde angeordnet, daß Wagen, die mit hochwertigen Gütern beladen sind, nach Tüchtigkeit mit Vorhängeschlössern oder durch Verdrahtung verschlossen werden, daß jenen bahneigenen oder auch bahnfremden Personen, die zur Entdeckung von Eisenbahndiebstählen beitragen, Prämien bis zu 300 K. für den einzelnen Fall ausgezahlt und daß insbesondere Gendarmen, Polizei- und Militärwachen zur Bewachung der Bahnhöfe herangezogen werden.

Dr. Eisenbahndiebstähle haben, wie offen zugegeben werden muß, einen solchen Umfang angenommen, daß — abgesehen von den volkswirtschaftlichen Schäden — auch der finanzielle Erfolg der Staatsbahnverwaltung wegen der enormen Höhe der zu leistenden Schadenersätze beeinflusst wird. Bei gewissen central benutzten Gütern, wie zum Beispiel bei Kartoffeln, wird sogar der Aufbringungs- und Versorgungsplan durch das Abhandenkommen großer Gütermengen gestört. Wie erwähnt, hat das Eisenbahnministerium kein Mittel zur Bekämpfung der Eisenbahndiebstähle unverzucht gelassen, doch hat dieses Uebel infolge der Lebensmittelnappheit und der in weiteren Bevölkerungsschichten eingetretenen Misachtung fremden Eigentums so weite Kreise gezogen, daß nicht nur bahnfremde Leute, sondern auch das Eisenbahnpersonal, ja sogar auch zur Bewachung verwendete Militärpersonen sich diebischer Eingriffe schuldig machten. Dem Eisenbahnministerium sind bei den Abwehrmaßnahmen durch gewisse Erscheinungen die Hände gebunden, die, wie der Personal- und Materialmangel, unter den gegenwärtigen Verhältnissen eben nicht behoben werden können.

Das Eisenbahnministerium hat bisher schon nicht gesäumt, den Direktionen erhebliche Mittel zur Ausgestaltung der seit mehreren Jahren bereits bestehenden sogenannten Aktivkontrolle zur Verfügung zu stellen. Diese Aktivkontrolle, der die Aufgabe zufällt, besonders krasse Fälle von Diebstählen bis ins Detail zu verfolgen, mit Zuhilfenahme von Vertrauensmännern und von Polizei die Diebe dingfest zu machen oder das gestohlene Gut zustandezubringen, insbesondere aber auf künftige Verhinderung und Erschwerung der diebischen Eingriffe hinzuwirken, soll nun mit noch größerem Aufwande entsprechend ausgebaut werden. Das Eisenbahnministerium hofft, gerade auf diese Weise die von ihm selbst am meisten beklagten Uebelstände, wenn schon nicht ganz beseitigen, so doch wenigstens einschränken und ihrer weiteren Ausbreitung wirksam entgegenzutreten zu können.

Riesenschaden durch die Bahndiebstähle.

Der Eisenbahnminister über die Abwehrmaßnahmen. — Enorme Ersatzverpflichtungen. — Störung des Versorgungsplanes.

Eisenbahnminister Baron *Van Hans* hat auf eine Anfrage des Abgeordneten *Dr. v. Langenhan* betreffend die überhandnehmenden Bahndiebstähle in ausführlicher Weise über die Maßnahmen erwidert, die von der Eisenbahnverwaltung zur Eindämmung der Bahndiebstähle ergriffen worden sind. In der Erwidern wird unter anderem ausgeführt, daß das Eisenbahnministerium eine Reihe von Maßnahmen zur Bekämpfung ergriffen hat. Diefier gehören:

Verbesserung der Einfriedungen und Beleuchtung der Stationsplätze, die Begleitung der Güterzüge durch besondere Aufsichtsbeamte, Ueberwachung der Wagen während ihres Aufenthaltes in den Stationen, die verschärfte Bewachung der Magazine, die Vornahme unvermuteter Streifungen auf den Bahnhöfen und unvermuteter Revisionen in den Personalkasernen und Wächterhäusern, dann eine verschärfte Tätigkeit der Kontrollorgane. Ferner wurde angeordnet, daß Wagen, die mit hochwertigen Gütern beladen sind, nach Tüchtigkeit mit Vorhängeschlössern oder durch Verdrahtung verschlossen werden, daß jenen bahneigenen oder auch bahnfremden Personen, die zur Entdeckung von Eisen-

bahndiebstählen beitragen, Prämien bis zu 300 R. für den einzelnen Fall ausgezahlt und daß insbesondere Gendarmerie, Polizei- und Militärwachen zur Bewachung der Bahnhöfe herangezogen werden.

Die Bahndiebstähle haben, wie offen zugegeben werden muß, einen solchen Umfang angenommen, daß, abgesehen von den volkswirtschaftlichen Schäden, auch der finanzielle Erfolg der Staatseisenbahnverwaltung wegen der enormen Höhe der zu leistenden Schadenersätze beeinflusst wird. Bei gewissen zentral bewirtschafteten Gütern, wie zum Beispiel bei Kartoffeln, wird sogar der Aufbringungs- und Versorgungsplan durch das Abhandenkommen großer Gütermengen gestört. Das Eisenbahnministerium hat kein Mittel zur Bekämpfung der Bahndiebstähle unverzucht gelassen. Doch hat dieses Uebel infolge der Lebensmittelknappheit und der in weiten Bevölkerungsschichten eingetretenen Misshandlung fremden Eigentums so weite Kreise gezogen, daß nicht nur bahnfremde Leute, sondern auch das Eisenbahnpersonal, ja sogar auch zur Bewachung verwendete Militärpersonen sich diebischer Eingriffe schuldig machten.

Das Eisenbahnministerium hat bisher schon nicht gesäumt, den Direktionen erhebliche Mittel zur Ausgestaltung der seit mehreren Jahren bereits bestehenden sogenannten Aktivkontrolle zur Verfügung zu stellen. Diese Aktivkontrolle, der die Aufgabe zufällt, besonders krasse Fälle von Diebstählen bis ins Detail zu verfolgen, mit Zuhilfenahme von Vertrauensmännern und von Polizei die Diebe dingfest zu machen oder das gestohlene Gut zustande zu bringen, insbesondere aber auf künftige Verhinderung und Erschwerung der diebischen Eingriffe hinzuwirken, soll nun mit noch größerem Aufwande entsprechend ausgebaut werden. Das Eisenbahnministerium hofft gerade auf diese Weise die von ihm selbst am meisten beklagten Uebelstände einzuschränken und ihrer weiteren Ausbreitung wirksam entgegenzutreten zu können.

Abdruck
23. XII. 1917

252

* Ein Notfahrplan der Staatsbahnen. Die das „Dest.-ung. Eisenbahnblatt“ meldet, ist an eine Besserung der jetzigen Verkehrsverhältnisse auf den Staatsbahnen in absehbarer Zeit nicht zu denken, ja es steht eine neuerliche Verschlechterung des jetzigen Zustandes bevor. Um aber den notwendig werdenden Ausfall weiterer Hilfe trotzdem weniger empfindlich zu machen, hat die Bahnverwaltung eine völlige Umarbeitung des Fahrplanes angeordnet. Die Einführung dieses einheitlich für ganz Oesterreich ausgearbeiteten in erster Linie der Kohlenersparnis dienenden Notfahrplanes kann aus technischen Gründen nicht vor dem 1. Jänner 1918 erfolgen. Die Schnellzüge sollen vom Nahverkehr entfernt werden, wodurch größere Reiseschwindigkeit bei gleichzeitiger Kohlenersparnis erzielt wird. Für den Nahverkehr werden außer

den Personenzügen auch Güterzüge herangezogen werden, wie es derzeit bereits auf einzelnen Lokalstrecken in der Umgebung von Wien geschieht. Im allgemeinen sollen die Personenzüge dadurch besser ausgenützt werden, daß sie bei größerer Belastung wesentlich langsamere Fahrzeiten erhalten werden. Die Auflassung von Personenhaltestellen soll noch weiter ausgedehnt werden. Für die Auflassung kommen nach den für den neuen Fahrplan aufgestellten Richtlinien vornehmlich jene Haltestellen in Betracht, die von Reisenden wenig benützt werden, die in geringer Entfernung von der nächsten Station liegen und dortin brauchbare Wegverbindungen besitzen und noch dazu ungünstige Neigungs- und Neigungsverhältnisse aufweisen. Diese angekündigte neuerliche Einschränkung des Bahnverkehrs wird auch eine neuerliche Verschlechterung der Postverbindungen zur Folge haben, namentlich auch hinsichtlich der rechtzeitigen Zustellung der Posten. Insbesondere wird die Postbeförderung bei einzelnen schwerbelasteten Schnellzügen entfallen und auf Fernpersonenzüge und Güterzüge verlegt werden müssen. Gleichzeitig mit dem Erscheinen der neuen Fahrordnung wird auch ein Anhang zum jetzigen Oesterreichischen Kursbuch herausgegeben werden.

Zugsverbindung Wien—Udine.

Am 20. d. M. wurde, wie amtlich mitgeteilt wird, von Wien Südbahnhof über Bruck a. d. Mur—Leoben—St. Michael—Villach—Pontebba nach Udine und zurück eine neue durchlaufende tägliche Zugsverbindung mit Wagen 1., 2., 3. Klasse eingerichtet; in der Strecke Wien—Villach ist hiefür ein Schnellzug, in der Strecke Villach—Udine ein Personenzug in jeder Richtung vorgesehen; deren Verkehrszeiten sind folgende: Wien Südbahnhof ab 7 Uhr 45 Min. früh, Bruck a. d. Mur ab 12 Uhr 10 Min. nachmittags, Leoben ab 12 Uhr 38 Min. nachmittags, St. Veit a. d. Glan an 3 Uhr 50 Min. (Anschluß nach Klagenfurt an 4 Uhr 18 Min. nachmittags), Villach an 4 Uhr 55 Min., ab 5 Uhr 15 Min. nachmittags, Pontebba an 7 Uhr 40 Min., ab 8 Uhr 10 Min. abends, Udine an 10 Uhr 25 Min. abends. — Zurück Udine ab 6 Uhr 30 Min. früh, Pontebba an 9 Uhr 10 Min., ab 9 Uhr 45 Min. vormittags, Villach an 12 Uhr 5 Min., ab 12 Uhr 35 Min. nachmittags, St. Veit a. d. Glan ab 1 Uhr 40 Min. Anschluß von Klagenfurt ab 1 Uhr nachmittags, Leoben ab 5 Uhr 5 Min., Bruck a. d. Mur ab 5 Uhr 43 Min., Wien Südbahnhof an 9 Uhr 40 abends. Für Zivilreisende ist die Benutzung dieser Züge von Wien bis Pontafel oder umgekehrt mit der Maßgabe zulässig, daß bei Fahrten in das engere Kriegsgebiet die hiefür vorgeschriebenen Ausweise vom Reisenden vorgewiesen werden können.

25./XII. 1917

259

[Einführung eines interministeriellen Transportausschusses.] Die für den Zivilgüterverkehr zur Verfügung stehenden Betriebsmittel der Eisenbahnen werden gegenwärtig zum größten Teile für die Beförderung der Nahrungsmittel und der Kohle in Anspruch genommen. Es muß daher der übrige Güterverkehr wesentlich eingeschränkt werden, so daß nur die jeweils dringendsten Sendungen zur Beförderung zugelassen werden können. Um eine möglichst gleichmäßige Berücksichtigung der verschiedenen Bedürfnisse der Volkswirtschaft und der Industrie zu gewährleisten, wurde über Veranlassung des Eisenbahnministers Freiherrn v. Banhaus ein ständiger interministerieller Transportausschuß im Eisenbahnministerium eingesetzt, in dem die beteiligten Zentralstellen, so insbesondere die Ministerien des Handels, des Ackerbaues, für öffentliche Arbeiten sowie das Amt für Volksernährung, der gemeinsame Ernäh-

rungsausschuß und die Zentraltransportleitung vertreten sind. Man nimmt an, daß es auf diesem Wege gelingen dürfte, die unliebsamen Rückwirkungen der gegenwärtig herrschenden ungünstigen Transportverhältnisse wesentlich zu mildern.

— (Warenpreis und Gütertarife.) Unter den achtsamen Momenten, die für die Aufstellung von Gütertarifen im Bahnverkehr maßgebend sind, spielt der Warenpreis wenn auch nicht eine ausschlaggebende, so doch eine sehr wichtige Rolle. Die hochwertigeren, in verhältnismäßig geringfügigen Mengen zur Beförderung gelangenden Waren werden durch die Höhe der Tarife allerdings in ihrer Verkaufsfähigkeit wenig behindert. Die Massenartikel von geringerem und zumal die von sehr niedrigem Werte sind jedoch gegenüber jeglicher Tarifänderung überaus empfindlich. Wenn daher neuerdings erhebliche Tarifierhöhungen vorgenommen werden, so kann dies ohne Schädigung der Volkswirtschaft nur deshalb geschehen, weil während des Krieges die Warenpreise in horrender Weise gestiegen sind und die Frachterhöhung verhältnismäßig noch immer übertreffen. Freilich könnte die Bahn diese Situation sehr gut ausnützen und beliebig hohe Frachtsätze diktieren, ebenso wie die Produzenten, wenn ihnen der Staat nicht entgegenzutreten würde, in ihrer Preisfixierung nicht beschränkt wären. Daß an eine solche Politik nicht gedacht wird, daß die Tarife nur im Rahmen des Allernotwendigsten hinaufgesetzt

werden und prozentuell hinter der Wertsteigerung der Waren zurückbleiben, beweisen die dem Staatseisenbahnrat zur Verfügung gestellten statistischen Tabellen. Danach hat beispielsweise der Preis des Bieres vor dem Kriege R. 16, im Herbst 1917 aber R. 80 pro Hektoliter betragen, während sich die Eilgutfracht vor dem Kriege — stets für eine Strecke von 150 Kilometer gerechnet — auf R. 2,77 belief und nach dem 1. Januar 1918 R. 10,90 betragen wird. Der Anteil der Fracht an dem Warenpreis wird mithin von 17,3 auf 13,6 Prozent sinken. Bei Rindfleisch ist in den angegebenen Zeiträumen der Preis von R. 165 auf R. 1000 für 100 Kilogramm gestiegen, der Frachtanteil (für Einzelsendungen) wird hingegen von 1,7 auf 1 Prozent hinuntergleiten. Bei Weizen ist eine Steigerung von R. 27 auf R. 42 eingetreten, Frachtanteil früher 6,2 Prozent, nach dem 1. Januar 1918 6,4 Prozent. Bei Hafer: Erhöhung von R. 17 auf R. 41; Frachtanteil früher 9,9 Prozent, später 6,5 Prozent. Bei Butter: Friedenspreis (stets für 100 Kilogramm gerechnet) R. 360, Preis im vergangenen Herbst R. 1580; der Frachtanteil wird von 0,7 auf 0,3 Prozent sinken. Kalbleder: Preiserhöhung von R. 500 auf R. 2500; Frachtanteil 0,5 gegen 0,2 Prozent. Zucker: Preis von R. 96 auf R. 147 gestiegen; prozentueller Frachtanteil früher 2,5 Prozent, später 3 Prozent. Bei halben Wagenladungen belief sich der Frachtanteil an dem Preise von Rindschuhleder (Steigerung von R. 500 bis 550 auf R. 900 bis 1300) früher auf 0,5 Prozent, während er nach der Tarifregulierung bloß 0,3 Prozent betragen wird. Bei Schweinefleisch Preis R. 160 gegen 880, Frachtanteil 1 gegen 3 Prozent. Frische Pflaumen: Preis R. 10 gegen 100, Frachtanteil 16,8 gegen bloß 2,6 Prozent. Bei ganzen Wagenladungen: Hoher Weizen, Preis R. 450 gegen 40,—; Frachtanteil 2,6 gegen 2,1 Prozent. Eisenbahn, Preis R. 26 gegen 60; Frachtanteil 5 gegen 3,2 Prozent. Stabeisen, Preis R. 22 gegen 40; Frachtanteil 5,9 gegen 4,7 Prozent. Glaswaren, Preis R. 12 gegen 25; Frachtanteil 10,8 gegen 7,5 Prozent. Landwirtschaftliche Maschinen, Preis R. 130 gegen 450; Frachtanteil 1 gegen 0,4 Prozent. Briefpapier, Preis R. 160 gegen 700; Frachtanteil 1 gegen 0,4 Prozent. Kristallisierte Soda, Preis R. 8 gegen 24; Frachtanteil 16,3 gegen 7,8 Prozent. Schmalz, Preis R. 32 gegen 144; Frachtanteil 6,3 gegen 2,4 Prozent. Da jedoch die vorstehende Preisbewegung ganz unnatürlich ist, so kann sie keineswegs die Grundlage für eine dauernde Tarifierung bilden. Wir haben es demnach, wie es die Staatsbahnverwaltung selber betont, bloß mit provisorischen Tarifmaßnahmen zu tun, die sofort nach Eintritt normaler Verhältnisse von volkswirtschaftlich durchdachten Tarifen abgelöst sein werden.

27. XI. 1918

Die Seeschifffahrt nach dem Kriege. In der letzten Sitzung des Budgetausschusses erklärte Sektionschef Dr. Riedl für das Uebergangswirtschaftsamt: Neben der Vorsorge für die nötigen Herstellungsarbeiten in unseren Häfen, denen im Laufe der Zeit Neubauten folgen sollen, muß schon jetzt auf die Sicherung des Schiffsraumes nach Friedensschluß Bedacht genommen werden. Es geht nicht an, nach dem Kriege die Verfügungen über den Schiffsraum in die Hände Einzelner zu legen. Der Staat muß sich einen Einfluß auf den Schiffsraum sichern, damit dieser im gegebenen Zeitraume jener Verwendung zugeführt werden könne, die im allgemeinen Interesse als die zweckmäßigste erscheint. Es wird durch eine Verordnung dafür Vorsorge getroffen werden müssen, daß der Staat im äußersten Falle mit der Beschlagnahme des Schiffsraumes vorgehen kann. Dabei würde Oesterreich nur dem Beispiele folgen, das andere Staaten, auch neutrale, gegeben haben. Um nach Friedensschluß über eine möglichst

große Tonnage verfügen zu können, wurde durch das eben eingebrachte Marineunterstützungsgesetz eine Steigerung der Bauprämien von 25.000 auf 60.000 Tonnern jährlich vorgesehen.

Güterberaubung während des Transportes.

Wien, 27. November.

Im Ausschusse des Staatseisenbahnrates gelangten die Anträge der Mitglieder v. Baczewski, Rauch und Rufmann, v. Boschan und Genossen, Erdlik, Epstein und Wachtl, Groditschegg, Dr. Günther, Kuffler, Zemberger, Dr. v. Oberleitner, Dr. Biskovska, betreffend Maßnahmen zur Hintanhaltung der im Eisenbahnverkehr sich häufenden Verraubungen der Güter während des Transportes, zur Verhandlung.

Der Regierungsvortrag Ministerialrat Dr. Deschka führte hierzu aus, das Eisenbahnministerium habe zur Bekämpfung der Eisenbahndiebstähle, deren beklagtes Ueberhandnehmen letzten Endes wohl auf die große Knappheit an allen Bedarfsgegenständen und den wirtschaftlichen Notstand weiter Bevölkerungsschichten zurückzuführen sei, eine Reihe von Maßnahmen ergriffen. Diefür gehören die Verbesserung der Einfriedungen und der Beleuchtung der Stationsplätze, die Begleitung der Güterzüge durch besondere Aufsichtsbeamte und die Bewachung der Wagen während des Aufenthaltes in den Stationen, ferner die verschärfte Bewachung der Magazine, unvermutete Streifungen auf den Bahnhofsplätzen und unvermutete Revisionen in den Personalkasernen und Wächterhäusern sowie eine verschärfte Tätigkeit der Kontrollorgane. Ferner sei angeordnet worden, daß mit hochwertigen Gütern beladene Wagen nach Zulässigkeit mit Vorhängeschlössern oder durch Verdrahtung verschlossen und daß jenen Bahnbediensteten und auch bahnfremden Personen, die zur Entdeckung von Eisenbahndiebstählen beitragen, Prämien bis zu 300 K. für den einzelnen Fall ausbezahlt werden. Hierbei sei gegen Bedienstete, die sich Diebstähle zuschulden kommen ließen, stets mit der größten Strenge vorgegangen worden. Die Direktionen seien angewiesen worden, zur Bewachung der Bahnhöfe und für die Streifungen auch Gendarmen, Polizei- und Militärwachen in möglichst ausgiebigem Maße zu verwenden und sich diesbezüglich mit den betreffenden Behörden ins Einvernehmen zu setzen. Leider seien diese Maßnahmen infolge des empfindlichen Material- und Personemangels vielfach unzulänglich. In dem Bestreben aber, kein Mittel zur Bekämpfung der Eisenbahndiebstähle unversucht zu lassen, habe sich das Eisenbahnministerium — abgesehen davon, daß in einem besonderen sachmännischen Ausschusse die Frage eines neuen Wagenverschlusses studiert wird — entschlossen, die bereits seit Jahren bestehende sogenannte Aktivkontrolle weiter auszugestalten, allerdings nach Maßgabe des stark verminderten Personalstandes.

Mitglied v. Baczewski bemerkte, daß auch das Reisgepäck besser überwacht werden sollte, als es jetzt geschieht.

Der Regierungsvortrag verweist darauf, daß die Begleitung von Spiritus, Zucker und Tabak schon heute geübt werde.

Mitglied Erdlik erklärt, die Erfahrungen lehren, daß die Verraubungen hauptsächlich in den Hauptstationen, besonders in den Uebergangstationen, wo die Güter länger stehen bleiben, erfolgen, weshalb in diesen Stationen bei Tag und bei Nacht strenge Kontrolle geübt werden sollte.

Sektionschef Ritter v. Solvis weist darauf hin, daß diese Zustände, die wir alle tief beklagen, Begleitumstände des Krieges seien, und daß es unter den gegenwärtigen Verhältnissen wirklich außerordentlich schwer sei, dem Uebel beizukommen.

Mitglied Dr. Biskovska macht auf die schlechte Versorgung der Eisenbahnbediensteten aufmerksam. Als die Eisenbahner mit Kartoffeln versorgt waren, hätten die Kartoffel-diebstähle nachgelassen. Hierauf gibt Ministerialrat Dr. Deschka Aufklärungen über die Approvisionierungsmaßnahmen zugunsten der Eisenbahnbediensteten, während Berichterstatter Dr. Vampc wohl zugibt, daß eine bessere Verpflegung der Eisenbahner ein Mittel sei, die beklagten Zustände zu mildern, keineswegs aber ein unfehlbares Mittel darstelle.

Staatseisenbahnrat.

Angelegenheiten des Personenverkehrs.

Im Staatseisenbahnrat beriet heute der Zweite Ausschuss unter dem Vorsitz des Obmannes Niedel v. Niedenstein über Angelegenheiten des Personenverkehrs. Zunächst wurden jene Gegenstände in Beratung gezogen, die nicht Angelegenheiten der Fahrordnung betreffen. Die Mitteilungen des Eisenbahnministeriums wurden zur Kenntnis genommen.

Im Nachhinein zu diesen Mitteilungen wurde vom Regierungsvertreter Sektionschef Ritter v. Solbis die Erklärung abgegeben, daß sich das Eisenbahnministerium in ähnlicher Weise wie die deutschen Bahnen vor allem aus zwingenden Verkehrsbedürfnissen zur Vornahme einer neuerlichen Erhöhung der Fahrpreise der österreichischen Staatsbahnen genötigt gesehen hat. Diese Erhöhung besteht darin, daß von 1. Dezember an bis auf weiteres zu den gegenwärtigen tarismäßigen Zivildarpreisen der österreichischen Staatsbahnen ein 50prozentiger Zuschlag erhoben wird. Frei von diesem Zuschlag bleiben Arbeitstourenkarten, Schülermonatskarten und die für Personenzüge geltenden Streckenkarten. Ungeachtet des Zuschlages werden die Fahrpreise der österreichischen Staatsbahnen zum Teil noch billiger, im übrigen nicht erheblich höher als die neuen Fahrpreise der ungarischen Bahnen und — was die Schnellzugpreise anbelangt — sogar durchwegs billiger als jene der deutschen Eisenbahnen samt Zuschlägen sein. Mit Rücksicht auf die äußerste Dringlichkeit dieser Maßnahme konnte eine gutachtliche Meinungsäußerung des Staatseisenbahnrates nicht eingeholt werden.

Auf eine Anfrage des Mitgliedes Dr. Seidl gab Regierungsvertreter Regierungsrat Langer einige Aufklärungen über die Änderungen des Fahrplanes, worauf die Erklärung der Regierung einstimmig zur Kenntnis genommen wurde.

Das Verbot der Reservierung von Coupés.

Bei der Beratung der Anträge der Mitglieder Epstein und Wachtel betreffend Erleichterung des Zivildarverkehrs unbeschadet der derzeit notwendigen Einschränkungen, des Mitgliedes Dr. Hochfeld betreffend Verbot der Beistellung von Wagenabteilen auf Bestellung und des Mitgliedes Kocharowski betreffend Verbot der Reservierung von Personenwagenabteilen auch in der ersten Klasse wenigstens für die Zeit des Krieges, beklagte Mitglied Kocharowski die Schwierigkeiten bei Reisen aus Galizien nach Wien und brachte Fälle zur Kenntnis, wo trotz des bestehenden Verbotes Wagenabteile reserviert worden seien.

Regierungsvertreter Regierungsrat Langer wies auf das bald nach Kriegsausbruch erlassene Verbot der Beistellung von Wagenabteilen auf Bestellung hin, und sagte zu, daß Zuwiderhandlungen gegen dieses Verbot strenge Ahndung finden werden.

Nachdem noch die Mitglieder Epstein und Kocharowski zum Gegenstand gesprochen hatten, richtete der Berichterstatter Mitglied Gesselle an das Eisenbahnministerium das Ersuchen, die Interessen der Zivildarbevölkerung auf das Nachdrücklichste zu wahren, um ihr das Durchholten zu ermöglichen.

Regierungsvertreter Regierungsrat Langer bemerkte hierzu, daß sich das Eisenbahnministerium die Vertretung der Interessen der Zivildarbevölkerung sehr angelegen sein lasse, daß es aber darauf angewiesen sei, daß ihm konkrete Fälle von Mißbräuchen zur Kenntnis gebracht werden.

Was die Führung von Schlafwagen betreffe, so werden Schlafwagen nur im Verkehr nach den Fronten und nach dem Ausland geführt. Sollte noch eine weitere Einschränkung unausweichlich sein, so wird sie auch durchgeführt werden.

Die künftigen Schnellzugzuschläge.

Die Verkehrssteuer im Personen- und Gepäckverkehr soll gleichzeitig mit einer Erhöhung der Tarife am 1. April durchgeführt werden. Der Schnellzugzuschlag soll betragen von 1 bis 75 Kilometer in der 3. Klasse 50 Pf., in der 1. und 2. Klasse 1 M., von 75 bis 150 Kilometer 3. Kl. 1 M., 1. und 2. Kl. 2 M., von 151 bis 350 Kilometer in der 3. Kl. 1,50 M., in den oberen 3 M., über 350 Kilometer in der 3. Kl. 2 M., 1. und 2. Kl. 4 M. Die jetzigen Sätze gehen von 25 Pf. bis 2 M. Für Feriensonderzüge sollen die Einheitsätze in der 3. Kl. von 4½ auf 6 Pf. für den Kilometer mit Einschluß der Verkehrssteuer erhöht werden, in der 2. Kl. von 6½ auf 9,2 Pf. Gesellschafts- und Sonderzüge sollen kosten in der 3. Kl. statt 1,75 Pf. in Zukunft 2,5 Pf., während in der 2. Kl. eine Erhöhung von 2,5 auf 4 Pf. und in der 1. eine von 4 auf 6 Pf. erfolgen soll. Für die Aufbewahrung von Gepäck wird der Satz von 10 auf 20 Pf. für die ersten beiden Tage zusammen erhöht, für die folgenden Tage wie bisher.

Die besondere Ergänzungsgebühr für Schnellzüge ist steuerfrei. Diese Zuschläge werden ohne Rücksicht auf die Wagen-

klassen lediglich nach dem Fahrpreis erhoben. Die darüber ausgegebenen Zuschlagscheine oder Ergänzungsarten sind, wie eine Verfügung des Finanzministers feststellt, als abgabefrei zu behandeln.

30. XI. 1917

263

Die Transportkrise.

Im Eisenbahnausschuß des Abgeordneten-
hauses brachte heute der Abg. Heine die gegenwärtige
Transportkrise zur Sprache. Eisenbahnminister Doktor
Frh. v. Vanhans erklärte hierzu, er wolle über die
Transportkrise heute nur soviel sagen, daß diese auf
die italienische Offensive zurückzuführen sei,
die einen bedeutenden Prozentsatz des Gesamtlandes
an Fahrbetriebsmitteln in Anspruch nahm und zu einer
Zeit vorbereitet werden mußte, als gerade die wich-
tigsten zivilen Transportbedürfnisse zu befriedigen
waren und die Bahnen auf die Hebung ihrer stark ge-
sunkenen Kohlenvorräte bedacht sein mußten. Es sei
jedoch mit Rücksicht auf die gegenwärtige militärische
Lage, das Ablaufen der Rübenkampagne und die Be-
hebung der Störungen auf der Südbahn und Nordbahn
nunmehr zu hoffen, daß in der nächsten Zeit
eine fühlbare Besserung eintreten werde. Im
übrigen seien seitens der Regierung Vorkehrungen ge-
troffen worden, um künftig eine bevorzugtere Berücksich-
tigung der zivilen Bedürfnisse zu erreichen, als es bisher
der Fall war.

Ausnützung der Wasserkräfte.

In einer Zeit, da die Ausnützung der Wasserkräfte allenthalben gesteigert Beachtung begegnet und auch die Regierung durch die Erklärung des Ministerpräsidenten Dr. Ritter v. Seidler in entschiedenster Weise die Absicht bekundet hat, werktätig an der Nutzbarmachung des unverfügbaren Naturerbes der Wasserkräfte Oesterreichs mitzuwirken und hierbei führend voranzuschreiten, werden die im Eisenbahnministerium bearbeiteten und anlässlich der Einberufung des Staatseisenbahnrates der Öffentlichkeit übergebenen „Mitteilungen über die Studien und vorbereitenden Maßnahmen der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung zur Ausnützung der Wasserkräfte und Einführung des elektrischen Betriebes auf Volkbahnen“ weiten Kreisen besonders willkommen sein.

Die Veröffentlichung des Eisenbahnministeriums weist einleitend auf die durch den weltberühmten und bahnbrechenden Lausener Versuch der Fernübertragung elektrischer Energie (1891) ausgelösten Bestrebungen zur erhöhten Ausnützung der Wasserkräfte sowie darauf hin, daß das österreichische Abgeordnetenhaus die erste Volksvertretung war, in der — und zwar schon im Jahre 1891 durch eine Rede des Abgeordneten Dr. Neuwirth — in weit vorausblidender Weise die zahlreichen Fragen wirtschaftlicher und staatsfinanzieller Natur erörtert worden sind, die durch die erhöhte Ausnützung der in den Wasserläufen liegenden großen Kraftquellen aufgerollt wurden.

Nach einer kurzen Darstellung der in das Ende des vorigen Jahrhunderts zurückreichenden Entwicklung der Maßnahmen der Staatseisenbahnverwaltung zur Sicherstellung von Wasserkräften für die allfällige Einführung der elektrischen Zugführung, der bei Einleitung der Studien eingehaltenen Richtlinien werden im 2. Abschnitte die bei Ausführung und Auswahl der Wasserkräfte in technischer und wirtschaftlicher Beziehung maßgebenden Gesichtspunkte erörtert. Der 3. Abschnitt befaßt sich mit den verschiedenen Möglichkeiten der rechtlichen Sicherstellung der Wasserkräfte, während im 4. Abschnitt Zweck, Umfang und Ergebnisse der Studien zur Vorbereitung des elektrischen Betriebes von Volkbahnlagen in Oesterreich behandelt werden. Hierbei wird auch eine fesselnde Uebersicht über die im Anschlusse an Wasserkraftwerke bereits elektrisch betriebenen Bahnlagen Oesterreichs — mit einer gesamten Betriebslänge von 492 km. — gegeben, worauf jene Umstände erörtert werden, die bisher einer Umwandlung von mit Dampf betriebenen Hauptbahnlagen auf elektrischen Betrieb hinderlich waren.

Der letzte Abschnitt bietet einen Rückblick auf die bisherigen und einen Ausblick auf die zukünftigen Maßnahmen zur Nutzbarmachung der Wasserkräfte, wobei einzelne Fragen, wie die Beziehung zwischen der Ausnützung der Wasserkräfte und der Kohlenversorgung, die verschiedenen wirtschaftlichen Möglichkeiten der Nutzbarmachung der Wasserkräfte, das staatliche Eingreifen in die Elektrizitätsversorgung usw., zur Erörterung gelangen.

Als Beilage enthalten die Mitteilungen eine Zusammenstellung aller von der Staatseisenbahnverwaltung für Zwecke der Wasserkräftnutzung studierten Gefällsstufen in den österreichischen Alpenländern, aus der die Lage und das Ausmaß ausbaumwürdiger Wasserkräfte entnommen werden kann. Diese Zusammenstellung kommt einem schon oft geäußerten Wunsche weiter Kreise, insbesondere der Industrie, entgegen.

Die von der Staatseisenbahnverwaltung geleisteten umfangreichen Vorarbeiten auf dem Gebiete der Wasserkräftausnützung sind zwar zunächst aus der Bedachtnahme auf die künstliche Einführung des elektrischen Volkbahnbetriebes hervorgegangen; die Staatseisenbahnverwaltung war sich aber bewußt, daß hierbei nicht ausschließlich auf die Anliegen des Betriebes Bedacht genommen werden konnte, daß sie vielmehr mit ihren Arbeiten Aufgaben erfülle, die der Allgemeinheit zugute kommen sollen. Die Staatseisenbahnverwaltung hat ersten Bedenken um Wasserkräfte stets freie Bahn gelassen und sich lediglich durch Sicherung der Lieferung elektrischer Energie zu Betriebszwecken die Befriedigung ihrer Bedürfnisse vorbehalten; sie hat auch vielfach durch Ueberlassung eigener Studien und Vorarbeiten an Privatunternehmer deren Anliegen gefördert. Die Untersuchung der Großwasserkräfte der österreichischen Alpenländer durch die Staatseisenbahnverwaltung war vor Ausbruch des Krieges zum größten Teile beendet; der völlige Abschluß der Arbeiten wurde aber durch die Kriegsergebnisse verhindert. Erst im Laufe dieses Jahres war es möglich, bereits anhängige wasserrechtliche Verfahren wieder aufzunehmen und auch die Einleitung neuer Verfahren in Erwägung zu ziehen, so daß die Möglichkeit gegeben erscheint, die der Staatseisenbahnverwaltung seinerzeit übertragene

Aufgabe wieder nachdrücklicher aufzuweichen, nach Eintritt fester Verhältnisse zu einem baldigen Abschluß zu bringen und die erforderlichen Wasserkräfte in jenem Umfange sicherzustellen, wie es unter Berücksichtigung der Anliegen der allgemeinen Volkswirtschaft den berechtigten Bedürfnissen der Eisenbahnen am besten entspricht.

(Der Gütertarif der Staatsbahnen im Tariffomitee.) Ueber die heutige Sitzung des Tariffomitees, über die wir bereits im Abendblatte berichtet haben, wurde das folgende halbamtliche Communiqué ausgegeben: Das Tariffomitee des Landes-Kommunikationsrates hielt

heute vormittag unter dem Vorsitze des Handelsministers Grafen Béla Serényi, später unter dem Vorsitze des Staatssekretärs Dr. Elemér Hantos eine Sitzung, in der die beabsichtigte Aenderung der Gütertarife verhandelt wurde. Die Beratung eröffnete Handelsminister Graf Béla Serényi mit einer kurzen Rede, in der er auf die dringliche und begründete Aenderung der Gütertarife hinwies. Im Laufe der Debatte sprachen Staatssekretär Baron Stefan Bottlik, die Magnatenhausmitglieder Adolf v. Allmann, Manfred v. Weiß und Franz Chorin, die Geheimen Räte Johann v. Telekfy, Leo Lánosz und Julius v. Ludwig, Direktor Julius v. Rubinel, Abgeordneter Alexander Söplézy und Kammersekretär Josef Bágó. Die Redner nahmen gegenüber dem Klassifizierungssystem mehr für die lineare Erhöhung der Tarife Stellung. Handelsminister Graf Béla Serényi verwies auf die von Seiten der Interessenten bereits zum Ausdruck gebrachte Stellungnahme gegenüber dem Entwurfe, aus der hervorgeht, daß die Interessenten die Klassifizierung gebilligt haben. Im übrigen beruhigte er die Kommission darüber, daß die geplanten Maßnahmen nur einen provisorischen Charakter besitzen und im Sinne der Vereinbarung zwischen der österreichischen und der ungarischen Regierung wann und durch welche Partei immer gekündigt werden können. Staatssekretär Dr. Elemér Hantos resümierte die im Laufe der Diskussion vorgebrachten Bemerkungen. Er führte aus, daß die Regierung behufs Erhöhung der Einnahmen der Staatsbahnen drei Maßnahmen plant. Die erste ist die Umklassifizierung der Güter, die zweite der Betriebskostenzuschlag, die dritte die Nebengebühren. Gegen die Nebengebühren sei keinerlei Anwendung erhoben worden. Der Betriebskostenzuschlag besitze den Charakter einer Gebühr, deshalb wurde diese für jede Ware, unabhängig von der Entfernung, einheitlich festgestellt. Die Idee ist jedoch zu beherzigen, ob auf Grund der Belastungsfähigkeit der Waren nicht auch hier eine progressive Steigerung eingeführt werden soll. Die heikelste und am meisten diskutierte Frage sei die Klassifizierung der Waren. Der Standpunkt der proportionellen Belastung erfordere es, daß der höhere Wert mit einer größeren Last belegt werde. Wird man später sehen, daß einzelne Waren die Klassifizierung nicht vertragen, so kann man dem in der Weise abhelfen, daß die Tariffkommission sich von Zeit zu Zeit versammelt und die Klassifizierung einer Revision unterzieht. Der Staatssekretär betonte nachdrücklich, daß die Reform nur einen provisorischen Charakter besitzt und daß die Regierung der österreichischen Regierung gegenüber nicht gebunden ist, sondern die Vereinbarungen wann immer kündigen könne. Das Tariffomitee nahm die Aufklärungen des Staatssekretärs mit Beruhigung zur Kenntnis.

Staatseisenbahnrat.

Der Eisenbahnminister über die Staatsbahnen im Kriege.

Im Staatseisenbahnrate hat Eisenbahnminister Dr. Freiherr v. Banhans gestern ausführliche Mitteilungen über die Entwicklung der Staatsbahnen im Kriege gemacht. Die Ausführungen des Eisenbahnministers gewähren tiefsten Einblick in die gewaltigen Leistungen, welche unsere Staatsbahnen im Weltkriege vollbracht haben. In Fortsetzung des schon im Abendblatt begonnenen Berichtes teilen wir hier aus den weiteren Ausführungen des Eisenbahnministers das Nachstehende mit:

Die Erklärungen des Eisenbahnministers.

Und nun gestatten Sie, meine sehr geehrten Herren, Ihnen, wenn auch nur in gedrängter Kürze, einiges über die Bestrebungen und Arbeiten meines Ressorts während des Krieges mitzuteilen und nach Möglichkeit unsere Absichten für die nächste Zukunft anzudeuten. Sie werden dann vielleicht in manchen Belangen zu einem etwas günstigeren Urteil über die Erfolge unserer Bemühungen gelangen, als sich bei der Betrachtung der Vorgänge vom Standpunkt des außenstehenden Beobachters bisweilen ergeben haben mag.

Die Mobilmachung.

Am 26. Juli 1914 wurde die teilweise, am 31. Juli 1914, wie bekannt, die allgemeine Mobilisierung angeordnet. Schon einige Tage früher setzte infolge der bedenklichen Spannung zwischen den europäischen Großmächten ein sehr starker Personenverkehr ein, der sich nach der Mobilisierung durch die große Zahl der Eintreffenden sowie der aus den Bädern, Sommerfrischen und von Vergnügungsfahrten fluchtartig heimkehrenden Reisenden berart steigerte, daß Schnellzüge bis zu vier Teilen und Personenzüge bis zu acht Teilen gefahren werden mußten. In der Nacht vom 5. auf den 6. August 1914 erfolgte der Übergang von der Friedens- zur Kriegsfahrordnung auf allen Linien, für die eine solche vorgesehen war. Mit der Einführung des Kriegsverkehrs mußten die in der vollen Durchführung begriffenen umfangreichen Friedensarbeiten eingestellt und an deren Stelle die für den Kriegsverkehr vorgesehenen Vorrichtungen, wie Verköstigungs- und Krankenhaltstationen, zahlreiche Unterkünfte usw., raschest in Angriff genommen werden. Auch viele und einschneidende bauliche Änderungen am Bahnbestand wurden erforderlich. Insbesondere mußten im Stappenbereich streckenweise zweite Gleise zugelegt, Stations-, Zugspörderungs- und Werkstättenanlagen ausgestaltet und erweitert und besondere, ausschließlich den Kriegszwecken dienende Anlagen errichtet werden. Zur Veranschaulichung der Leistungen an 888 Eisenbahninvestitionsbauten während des Krieges möchte ich nur erwähnen, daß sich die Kosten der in dieser Zeit durchgeführten und in Angriff genommenen Bauten — ausschließlich der Kosten der Wiederinstandsetzungsarbeiten und der für Zwecke der Heeresverwaltung ausgeführten Herstellungen — auf 188,8 Millionen Kronen belaufen, wozu allein auf das Verwaltungsjahr 1916/17 ein Betrag von mehr als 57 Millionen entfällt.

Während der feindlichen Besetzung Galiziens waren umfangreiche Vorkehrungen zu treffen, um das Material und Personal für die Wiederinstandsetzung und Wiederbesetzung der in Feindeshand befindlichen Bahnlagen und nebstdem auch die von der Heeresverwaltung noch für sonstige Zwecke benötigten Eisenbahnmaterialien bereitzustellen. Um welche gewaltigen Mengen es sich dabei handelte, mögen die Herren daraus entnehmen, daß zum Beispiel bis anfangs 1917 1.200.000 Schwellen und 16.000 Extrahölzer mit einem Gesamtkosten betrag von rund 8 Millionen Kronen, ungefähr 108.000 Tonnen Schienen, Weichen und Kleinmaterialien mit einem Kostenbetrag von 42 Millionen Kronen, rund 1000 Waggonladungen Telegraphen, Telephone, Signale und Sicherungseinrichtungen im Werte von 8 Millionen Kronen und vieles andere beschafft werden mußte.

Wieviel hierbei zu leisten war, wollen die Herren daraus entnehmen, daß eine große Zahl von Aufnahmsgebäuden, Amtsräumen, Magazinen, Wasserstationen, Heizhäusern und Werkstätten instand gesetzt, zahlreiche von der Heeresverwaltung nur ganz flüchtig hergestellte Brückenprovisorien gegen Eisgänge und Hochwässer gesichert, und behufs Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecken verstärkt und ausgestaltet, die zerstörten Verständigungsmittel (Telegraphen und Telephone) und zahlreiche Signal- und Sicherungsanlagen wiederhergestellt werden mußten.

Die Brückenbauten.

Im weiteren Verlaufe der Wiederinstandsetzungsarbeiten wurden die Brückenprovisorien durch neue Tragwerke ersetzt, wobei die umfangreichen Arbeiten die Leistungsfähigkeit der inländischen Brückenbauanstalten und einschlägigen Industrien bis zum äußersten in Anspruch nahmen. Diese Aktion ist der Hauptsache nach beendet. Sie umfaßt 150 Konstruktionen im Gesamtgewicht von rund 15.500 Tonnen und erforderte einen Kostenaufwand von mehr als 12 Millionen Kronen. Einschließlich der weiteren Vergebungen im Juni und Dezember 1916 sowie im Mai 1917 wurde bisher im Zuge der nordöstlichen Staatsbahnlinien die Permanenzierung von 140 Brücken mit 280 eiserne Tragwerken im Gesamtgewicht von zusammen 20.500 Tonnen mit einem Kostenaufwand von 17 Millionen Kronen an die österreichischen Brückenbauanstalten übertragen. Die Einführung der Kriegsfahrordnung im August 1914 hatte zunächst den bürgerlichen Verkehr allgemein ins Stocken gebracht, da dessen Bedürfnisse völlig in den Hintergrund gestellt werden mußten. Von Mitte August 1914 an erfolgte nach und nach eine gewisse Ausgestaltung des Personenverkehrs.

Das Eisenbahnministerium hatte beabsichtigt, am 1. Juni 1917 eine den wirklichen Bedürfnissen möglichst entsprechende Zugszunahme durchzuführen. Diese Absicht scheiterte an den wachsenden Schwierigkeiten der Kohlenversorgung, die das Eisenbahnministerium nötigten, eine große Anzahl von Zügen, deren Einführung für den 1. Juni 1917 in Aussicht genommen war, fallen zu lassen.

Die Ueberlastung der Bahnen.

Die Eisenbahnen waren und sind einer ununterbrochenen Ueberlastung ausgesetzt, deren Folgen insbesondere im Herbst 1916 — und jetzt wiederholt sich ja dasselbe — in die Erscheinung traten. Sie bestanden vor allem in der Abnützung des gesamten Fahrplans, in der Schwierigkeit, zum Teil auch in der Unmöglichkeit seiner Ausbesserungen wegen Mangel an Stoffen,

Arbeitern und Zeit, in empfindlichen Störungen auf der Südbahn und den königlich ungarischen Staatsbahnen, die längere Zeit andauerten und auch im Bereich der österreichischen Staatsbahnen zu Störungen führten, in der Ueberlastung der Züge und den dadurch verursachten Verspätungen, in der Verstärkung zahlreicher Verkehrsgleise mit aufgehaltenen Wagen, in dem immer drückender werdenden Lokomotivmangel usw.

Im März 1917 lösten sich — nach der Eroberung der Walachei, womit der Bewegungskrieg in Rumänien vorläufig zum Abschluß kam und unter dem Einfluß der auch im Frieden stets fühlbaren günstigeren Witterung und Tageslänge im Frühjahr — allmählich die größten Schwierigkeiten, und der Verkehr konnte nach und nach wieder in geregelte Bahnen gebracht werden.

Der Güterverkehr.

Im Güterverkehr machten sich die Wirkungen des Krieges noch einschneidender geltend als im Personenverkehr, da unter der Annahme einer kurzen Kriegsdauer alle im Frieden erlassenen Vorschriften darauf berechnet waren, daß der bürgerliche Verkehr sich im wesentlichen auf die Versorgung mit Lebensmitteln und mit Dienstkohle beschränken werde. Der Güterverkehr, der bei Kriegsausbruch stark gesunken war, erholte sich in der Folge sehr rasch. Die Rübenproduktion ist seit dem Jahre 1914 ständig zurückgegangen. In der laufenden Kampagne hat sich die Rübenzufuhr zu den Fabriken infolge der Trockenheit um etwa 14 Tage verzögert, und es sind die täglich verfrachteten Mengen gegen das Vorjahr wesentlich zurückgeblieben. Der Rübenmangel wird die Rübenverfrachtung vorzeitig zum Abschluß bringen. Die Abbeförderung der Rübe vollzog sich bisher befriedigend.

Im Verkehr mit Getreide und Mahlprodukten machte sich der Eingriff der Zentralkartoffelbeförderung nach Wien besonders fühlbar. Für die Kartoffelbeförderung nach Wien wurden besondere Züge geführt. Der im Herbst 1917 abzuwickelnde Kartoffelverkehr begegnete infolge der starken Beanspruchung des Wagenparkes durch die Militärverwaltung besonderen Schwierigkeiten. Diesen wurde durch Einräumung eines Vorranges und durch vorübergehende Verwendung offener Wagen begegnet, so daß, soweit der Eisenbahnbetrieb in Betracht kommt, die Verfrachtung der Ernte gesichert erscheint.

18.7.1917

1

L 70 000
9
1917
18/7 - 1/11
Verkehrswesen
A
Eisenbahn, Schifffahrt

Das Main-Donau-Projekt.

Die Linienführung.

Am 21. Februar 1827 kam Goethe in einer Unterhaltung mit Eckermann über Alexander von Humboldts Reisebeschreibungen auf den Vorschlag der Durchstechung der Sandenge von Panama zu sprechen und bemerkte dabei, es erschiene ihm verlockend genug, die Verwirklichung solch eines großen Planes noch erleben zu können. Dann fuhr er fort: „Zweitens möchte ich erleben, eine Verbindung der Donau mit dem Rhein hergestellt zu sehen. Aber dieses Unternehmen ist gleichfalls so riesenhaft, daß ich an der Ausführung zweifle, zumal in Erwägung unserer deutschen Mittel...“ Der Gedanke, der den Dichter so lebhaft beschäftigte, die beiden großen Ströme, Rhein und Donau, durch einen schiffbaren Kanal miteinander in Beziehung zu bringen, fand im Ludwig-Donau-Main-Kanal seine erste Erfüllung. Neuzeitlichen Verkehrsansprüchen genügt die alte Linie aber seit langem nicht mehr. Und seit vielen Jahren wird die Forderung der Schaffung eines modernen Main-Donau-Schiffahrtsweges mit Nachdruck vertreten. Vor allem ist König Ludwig von Bayern der alte, bisher nur in recht bescheidenem Umfang verwirklichte Idee ein tatkräftiger Förderer. Die Erfahrungen, die wir auf dem Gebiet des Verkehrswesens im Krieg gesammelt haben, tragen das Ihre dazu bei, weitestente Kreise vom Wert eines großen neuzeitlichen mitteleuropäischen Wasserstraßennetzes zu überzeugen. Das Vorhandensein einer leistungsfähigen Schifffahrtsverbindung vom Rhein zur Donau — das wichtige Projekt besteht unter den zahlreichen Kanal- und Kanalierungsplänen ganz besondere Bedeutung — würde die Bewältigung der Verkehrsaufgaben in dieser Zeit wesentlich erleichtert haben. Die Vorlage der bayerischen Regierung über das Donau-Main-Projekt, die in der „Frankfurter Zeitung“ bereits mehrfach erwähnt und auszugsweise veröffentlicht wurde, weist darauf hin, daß bei Ausnützung einer für den Jahresverkehr von 10 Millionen Tonnenn ausgebauten Wasserstraße vom Rhein nach der Donau Eisenbahnmateriale (Lokomotiven und Güterwagen) für 800 000 Wagenladungen mit einem Durchschnittsgewicht von je 12,5 Tonnen frei geworden wäre. Es versteht sich von selbst, daß die Wirtschaftskraft Deutschlands und Oesterreich-Ungarns durch einen solchen Schifffahrtsweg auch vom Gesichtspunkt des Kriegserfolges eine beträchtliche Verstärkung erfahren hätte. Daß sich in allen Schichten unseres Volkes die Erkenntnis vom Wert einer großen Schifffahrtslinie vom Rhein nach der Donau Bahn gebrochen hat, erhellt auch aus der Tatsache, daß die eben erwähnte bayerische Denkschrift und der mit ihr bekannt gewordene Gesetzentwurf in dem die ersten Mittel zur Gewinnung von baureifen Entwürfen für die Herstellung einer Großschifffahrtsstraße von Aschaffenburg bis zur Reichsgrenze unterhalb Passau angefordert werden, allenthalben freudig begrüßt wurde.

Ueber die Begründung, die die bayerische Regierung dem Donau-Main-Projekt zuteil werden läßt, ist an dieser Stelle ausführlich berichtet worden. Doch bleibt noch einiges über die geplante Linienführung und die Frage der Abflurungsmöglichkeit in der Tracierung der Schifffahrtslinie zu sagen. Die oben wiedergegebene Karte läßt den allgemeinen Verlauf des Wasserweges von Aschaffenburg — bis zu diesem Punkte wird die Kanalierung des unteren Maines in nächster Zeit vollendet sein — bis zur Reichsgrenze unterhalb Passau in einer punktierten Linie erkennen. Die kleine Uebersichtsskizze will die Bedeutung der Großschifffahrtsverbindung zwischen Main und Donau im Rahmen des großen Projektes eines Wasserweges von der Nordsee nach dem Schwarzen Meer darthun. Die geplante Schifffahrtslinie würde — bei einer Gesamtlänge von 734 Kilometer von Aschaffenburg bis unterhalb Passau — bis Bamberg

mainaufwärts und von hier in gesondertem Kanal über Nürnberg nach Stepperg führen, wo sie das Donautal erreicht. In diesem soll sie teilweise in Seitenkanälen bis Soal oder Regensburg und dann auf der Donau bis zur Reichsgrenze ziehen. Für die Wahl dieser Trace sprechen vorhandene Verkehrsbeziehungen, Rücksichten auf bestehende Umschlagsanlagen, Interessen der angesiedelten Industrie usw. Daß für die Teilstrecke zwischen Nürnberg und Stepperg an der Donau die Linie des alten Ludwig-Donau-Main-Kanals nicht beibehalten werden kann, hängt damit zusammen, daß dieser, in seiner Scheitelhaltung das Oberflächengebiet des Jura durchziehend, hinsichtlich der Wasserbeschaffung Schwierigkeiten bietet. Die Unmöglichkeit, den erhöhten Wasserbedarf durch Inanspruchnahme des Oberflächenwassers und durch Ausnützung von Grundwasserdecken zu decken, zwingt zur Heeranziehung von Wasser aus der Donau und ihren südlichen Nebenflüssen. Damit ist die Richtung des Kanals mit einem Anschluß an die Donau bei Stepperg gegeben. Wasserabfluß- und Geländeverhältnisse lassen es zweckmäßig und wirtschaftlich erscheinen, das Spielwasser dem Lech zu entnehmen und dieses in einem offenen Kanal der Scheitelhaltung der neuen Linie bei Stepperg zuzuführen.

Auch der Nichttechniker, der mit dem Auge dem Lauf der in Aussicht genommenen Linie des Schifffahrtsweges von Aschaffenburg bis zur Donau folgt, wird leicht auf die Frage stoßen, ob es nicht möglich und nützlich sein würde, die Trace etwa durch Durchstiche usw. abzukürzen. Die Denkschrift der bayerischen Regierung geht denn auch auf die Abkürzungsmöglichkeiten, an die man denken könnte, im einzelnen näher ein. Sie untersucht zunächst eine solche Abkürzungslinie, die von Ochsenfurt nach Nürnberg führen könnte. (Linie 1 der Kartenplatte.) Durch sie würde der Weg über Schweinfurt-Bamberg usw. „abgeschnitten“ und zwar betrüge die Abkürzung gegenüber dem Weg über Bamberg 94 Kilometer. Indessen würde an Baukosten schätzungsweise nichts erspart werden, weil mehr reize Kanalfreie zu bauen wäre. Auch würde der nordöstliche Teil Bayerns zu kurz kommen. Ferner wäre eine Annäherung an Nürnberg nur bis auf 8 Kilometer zu erreichen. Der Kanal würde rund 47 Meter höher als das Nürnberger Halengelände verlaufen, während die Linie über Bamberg eine für Nürnberg wesentlich günstigere Richtung und Höhenlage erhält. Aus diesen und anderen Gründen, vor allem auch wegen außergewöhnlicher Schwierigkeiten des Baus, wie des Kanalbetriebs auf der Abkürzungslinie, wird diese in der bayerischen Vorlage als nicht bauwürdig angesprochen. Für eine Abkürzungslinie von Kreuzwertheim nach Nürnberg (Linie 2) ergeben sich bezüglichen ungünstige Verhältnisse aus dem Umstand, daß die zu schaffenden Kanalabschnitte wesentlich kostspieliger würden als der Ausbau der Flußstrecke. Auch kämen ausgedehnte Gebiete Nordbayerns mit reger Geschäfts- und Handelsbetätigung völlig ins Hintertreffen. So wird dieser Vorschlag ebenfalls auszuschließen sein. Was nun ein Abschneiden des Weges von Aschaffenburg bis Lohr im Maintal durch einen Kanal Aschaffenburg-Lohr (Linie 3) angeht, so würde der Wasserweg durch diesen um 66 Kilometer gekürzt werden. Die Geländeverhältnisse wären für die Schaffung eines solchen direkten Kanals indessen ganz außerordentlich schlecht. Insbesondere müßten mehrere Tunnel mit zusammen über 3 Kilometer Länge gebaut werden. Die Baukosten betrügen 60 Millionen mehr als die bei Ausgestaltung der Tallinie. Dazu kämen dann noch sehr große Hindernisse in der Wasserbeschaffung für den Kanal. Endlich ist zu bedenken, daß wichtige bayerische Mainorte und auch die badische Stadt Wertheim unberücksichtigt blieben, kurz, auch dieses Abkürzungsprojekt lockt nicht zur Verwirklichung.

Eine Verkürzung des Wasserweges um 55 Kilometer wäre

durch eine direkte Verbindung von Kreuzwertheim nach Bamberg (Linie 4) zu erreichen, indessen würde entweder ein zwanzig Kilometer langer Tunnel nötig sein, oder man müßte bei freier Führung mit einer verlorenen Steigung von 118 Meter rechnen. Im ersten Fall würden gegenüber dem Ausbau der Tallinie die Mehrkosten 80, im zweiten 95 Millionen Mark betragen. Ein wirtschaftlicher Mehrwert wäre bei Berücksichtigung aller in Betracht kommenden Fragen nicht zu erwarten, sobald auch dieser Abkürzungsplan keine Aussicht ausgeführt zu werden besitzt. Endlich könnte man daran denken, ungefähr von Karstadt nach Schweinfurt die große Krümmung über Würzburg, Ochsenfurt, Rihingen abzuschneiden. (Linie 5). Die Verkürzung des Wasserweges würde sich auf 54 Kilometer belaufen. Die reine Kanal-Linie erfordert aber an Kosten gegenüber der Ausgestaltung der Tallinie ein Mehr von 8 Millionen Mark. Teuer würde sich die Wasserversorgung stellen. Eine weiterer Umstand, der gegen diesen Abkürzungsplan spricht, besteht darin, daß wichtige verkehrsreiche Städte und Orte wie Würzburg, Ochsenfurt, Rihingen abseits des Hauptschiffahrtsweges liegen würden. So kommt die Denkschrift zu dem Schluß, daß auch ein Kanal Karstadt-Schweinfurt oder etwas südlicher dieser Linie keinerlei ausschlaggebende Vorteile bieten würde. Die Untersuchungen der bayerischen Vorlage ergeben demnach insgesamt, daß die besprochenen Abkürzungstrecken gegenüber der Führung des Wasserweges mainaufwärts bis Bamberg und von dort über Nürnberg nach Stepperg keine Gewinne zeitigen würden, die den Verzicht auf die im Maintal verlaufende Linie rechtfertigen könnten. Was die beiden Kanal-Endpunkte Bamberg und Stepperg angeht, so bilden sie günstige Anschlußgelegenheiten für neue Wasserwege nach Norden, nach Westen und nach Süden. Ueber die vorgesehene Abmessung der Kanalierungs- wie der Kanalstrecken, über die Schiffgröße, die als Tonnage gelten soll, über Betrieb, Baukosten, voraussichtlichen Verkehr usw. ist im Auszug aus der Denkschrift, der in der „Frankfurter Zeitung“ vom 4. Februar d. J., Erstes Morgenblatt veröffentlicht wurde, das wesentliche gesagt worden.

Die Konferenz von Vertretern der am Donau-Main-Projekt interessierten Rhein-, Main- und Donau-Städte und Industrien, die vor kurzem in Frankfurt tagte, hat aufs neue gezeigt, welch rege und lebendige Teilnahme dem großen Plan einer neuzeitlichen Verbindung zwischen dem Rhein und der Donau und damit einer entscheidenden Förderung des Gebankens einer durchgängigen Wasserlinie von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer entgegengebracht wird. In Zweifel, wie sie Goethe einst im Gespräch mit Eckermann geltend machte, denkt niemand mehr. Die „deutschen Mittel“ reichen heute aus, die alte Idee einer schiffbaren Verbindung der beiden großen Ströme einer vollkommenen Erfüllung entgegenzuführen, ein Werk zu schaffen, das ein mächtiges Denkmal deutscher und mitteleuropäischer Kraft und Stärke sein wird!

O. E. S.

F Bamberg, 14. Febr. Eine gestern hier abgehaltene Versammlung, die sich mit dem Projekt des Großschiffahrtsweges Aschaffenburg-Passau befaßte, und an der Vertreter sämtlicher bayerischen unmittelbaren Städte teilnahmen, erklärte ihre Bereitschaft, zu den Kosten für die Herstellung der baureifen Entwürfe einen auf drei Jahre zu verteilenden Zuschuß von insgesamt 1 Million Mark zu leisten. Dabei wurde dem Wunsche Ausdruck gegeben, es möge ohne Verzögerung der Ausarbeitung der Entwürfe schon jetzt die Möglichkeit des wirtschaftlich sehr bedeutsamen Anschlusses der Städte Augsburg und München vorgezogen werden.

20. 7. 1917.

Ein Reformvorschlag für die Binnenschifffahrt.

Von

Otto Thomas, Berlin.*)

Seit langer Zeit besteht die Absicht, der ohne Zweifel sehr aniederliegenden Binnenschifffahrt zu helfen. Alle interessierten Kreise, Schiffer-Verein, Schifffahrts-Gesellschaften usw. geben sich unaufhörlich die größte Mühe, der Privatschifffahrt auf die Beine zu helfen. Wenn man Reden und Ansichten von Interessenten vergleicht, die vor 20 Jahren und länger sich vornehmen ließen, mit denen der Jetztzeit, so muß man leider feststellen, daß die bisher aufgewendete Mühe eigentlich Zeitverschwendung war, denn zwischen den Klagen von einst und jetzt besteht fast kein Unterschied, eher kann man behaupten, daß es jetzt schlimmer aussieht als früher.

Ich spreche vorläufig nur von den Gebieten der Elbe, Saale, Oder und der märkischen Wasserstraßen. In Zukunft werden dabei auch die Verhältnisse des Rheins, der Donau, Weichsel usw. eine Rolle spielen, denn wenn nur erst die verbindenden Kanäle ausgebaut sein werden, werden auch Fragen, die jetzt nur die ersterwähnten Flüsse beschäftigen, ohne weiteres auch auf die anderen Wasserstraßen hinüberspielen.

Die Privatschifffahrt hat ja mit ihren Aufbesserungsbestrebungen naturgemäß die wenigsten Erfolge zu verzeichnen, obgleich es nicht an tüchtigen Fachleuten gefehlt hat, die mit dem besten Willen an die Bekämpfung der bestehenden Notlage herangetreten sind. Verfolgung von Sonderinteressen, Ausbeutung der Schiffer durch das Dazwischendrängen sogenannter Prokureure bei Abschluß von Geschäften haben jeden von fern winkenden Erfolg im Keime erstickt.

Daher wird es in diesen Kreisen nach weiteren Jahrzehnten wahrscheinlich auch nicht anders aussehen als jetzt, wenn nicht Hilfe von anderer Seite kommt, worüber weiter unten die Rede sein soll.

Aber auch die großen Schifffahrtsunternehmungen, welche teilweise mit großem Kapital arbeiten, haben nicht das erreicht, was angestrebt wurde; obgleich man hätte annehmen können, daß die Aufsichtsräte und Direktoren dieser Firmen als anerkannte Fachleute etwas Durchgreifendes zu schaffen in der Lage hätten sein müssen, noch dazu, wo die Banken, die teilweise mit großen Beträgen in der Schifffahrt beteiligt sind, ebenfalls das dringendste Interesse hatten, etwas Gutes zu erreichen. Ich denke da besonders an die drei Firmen Kotte, „Nordwest“, „Vereinigte Schiffer“.

Kotte und Nordwest lebten schlecht und recht nebeneinander hin, verdienten ein Jahr etwas und konnten bei bescheidenen Abschreibungen auch eine kleine Verzinsung des Anlagekapitals herauswirtschaften; es kamen aber auch Jahre, wo von einem Verdienst nicht die Rede war. Neben diesen beiden großen Unternehmungen bestanden und bestehen noch einige kleinere und kleine Firmen, die aber auch nicht glänzend dastehen. Eines schönen Tages erschien eine neue Aktiengesellschaft auf dem Plane (die „Vereinigte Schiffer“), welche Dampfer baute und eine Reihe Jahre gute Ertragnisse lieferte, weil die neuen Schiffe keine Reparaturen kostspieliger Art beanspruchten und die gesamte Organisation nicht viel kostete. Der Erfolg wurde auch mit auf Kosten der alten Firmen erzielt: letztere mußten die Frachtmunterbietungen der „Vereinigte Schiffer“ parieren, mit dem Endresultat, daß alle Gesellschaften nichts mehr verdienten.

Nun hoben die Sanierungsbestrebungen an. Neben Betriebsbeschränkungen, außerdem Hinausschieben von Reparaturen, wurden Koalitionen gebildet, um das Frachtenwerfen zu verhindern; es wurden die greifbaren Güterquantitäten nach einem besonderen Schlüssel verteilt, es wurden kleine Unternehmungen, die Konkurrenz boten, aufgekauft, und als das alles nicht half, entschlossen sich die Leiter der drei großen Gesellschaften, ihre Betriebe reslos zu verschmelzen. Wenn man dabei die Meinung der betreffenden Direktoren hörte, so war das Rätsel gelöst, das Uebel endgültig behoben, die Schifffahrt aus der Klemme und allen Beteiligten geholfen. Das Zusammenlegen der Geschäftsstellen brachte große Ersparnisse an Kontor- und Lagermieten, die Gehälter der Beamten beanspruchten trotz Aufbesserung der einzelnen Kategorien nicht solche Summen wie bisher, denn es konnte Personal erspart werden. An den Kohlenrechnungen wurden ebenfalls große Ersparnisse gemacht, denn wo bisher drei schlecht besetzte Dampfer die Strecken abfuhren, wurde dieselbe Leistung neuerdings von einem Dampfer bewältigt. Um die Kaufmannschaft und Spediteure nicht aufsässig zu machen, wurde eine sehr vernünftige Tarifpolitik betrieben, die Frachten also nicht etwa sinnlos in die Höhe getrieben.

Und doch wurde der beabsichtigte Erfolg nicht erreicht, obgleich aller Voraussetzung nach ein solcher nicht ausbleiben konnte.

Das lag daran, daß die Konkurrenz schon wieder vor der Tür stand. Kaum war die Fusion perfekt, da tauchte ein neues Unternehmen auf, und das alte Spiel begann von neuem, auch wieder mit demselben Erfolge. Keine Seite verdiente etwas, sondern man schwelgte in Unterbilanzen und übte sich in Aktien-Zusammenlegungen. Man sollte solche Kurzsichtigkeit nicht für möglich halten. Anstatt, daß nun endlich die Lehre aus der betrüblichen Vergangenheit gezogen würde, soll der alte Tanz wieder von frischem losgehen, denn neuerdings wird in den Blättern abermals Stimmung für Fusionen usw. gemacht.

Dabei wird zur Abwechslung nach dem Staate geschrien. Die Schifffahrt soll verstaatlicht werden, das soll helfen. Wo sollte das hinaus! Soll der Staat vielleicht alle Privatschiffer und sämtliche Schifffahrtsgesellschaften, Dampfervereinigungen usw. übernehmen und das Personal zu Staatsbeamten machen? Selbst wenn sich die beteiligten Uferstaaten (in Gemeinschaft mit Oesterreich) in Friedenszeiten zu etwas derartigem aufgeschwungen hätten, jetzt im und nach dem Kriege werden die öffentlichen Mittel jedenfalls nötiger für andere Zwecke gebraucht. Dabei wäre nicht zu verkennen, daß jetzt gar nicht ein so ungeeigneter Zeitpunkt für den Bundesrat oder das Reich wäre, der Frage näher zu treten, denn es ließen sich jetzt manche Dinge, an die im Frieden nur nach Lösung vieler Schwierigkeiten heranzukommen wäre, im Kriege kurzerhand ordnen, wie dies auf anderen Gebieten auch der Fall ist.

Dabei denke ich auch an die in Bildung begriffene Schifffahrtsgruppe der Heeresverwaltung, die trotz ihrer Jugend schon viel geleistet hat und die auch, in die Friedenszeit hinübergeleitet, nicht wieder einzugehen braucht, sondern entsprechend ausgebaut werden könnte. Eventuell könnte auch eine andere Zentralstelle, ähnlich der Eisenbahn-Verwaltung, für die Schifffahrt geschaffen werden.

Verstaatlichung muß ausgeschlossen sein, denn das ist aus pekuniären und sonstigen Gründen nicht möglich. Fusionen, und seien es solche durchgreifendster Art, helfen nur für kurze Zeit. Mein Vorschlag geht nun dahin, der Schifffahrt dadurch

zu helfen, daß die bestehenden Unternehmen sowie die Privatschiffer konzessioniert werden, dergestalt, daß das augenblicklich vorhandene Material an Kähnen und Dampfkräften, also der vorhandene Laderaum und die vorhandene Schleppkraft, nicht vermehrt, resp. erweitert, sondern nur ersetzt und betriebsfähig erhalten werden darf. Registriert und vermessen sind ja durch die Wasserbauverwaltungen alle Fahrzeuge, eine Aufnahme macht also keine Schwierigkeiten. Neue Konzessionen werden nicht erteilt, sondern die heranwachsenden Kräfte, welche z. B. als Bootsleute fahren, rücken nach besonderem Examen in die durch Tod usw. entstandenen Lücken in die Reihen der Schiffsführer auf, neuer Kahnraum und Dampfkraft wird nur zugelassen, wenn Bedarf vorliegt, worüber eine amtliche Stelle, der ein Stab von Fachleuten zur Seite steht, zu befinden hätte. Auf diese Weise würde gleich eine ungesunde Schiffbautätigkeit, an der die Werften gewiß kein Interesse haben, unterbunden.

Wird nach diesem Vorschlage gehandelt, könnte sich die Binnenschifffahrt in wenigen Jahren zu einem normalen Ertrag durchmausern, ohne daß von irgend einer Seite pekuniäre Aufwendungen zu machen wären. Befürchtungen, daß die Konzessionäre ihre Bäume in den Himmel wachsen lassen, bestehen nicht, denn die Eisenbahnen mit ihren vielfach unrationellen Ausnahmetarifen schieben da schon einen Riegel vor.

Auch für das Reich könnte dabei etwas abfallen. Es Heßen sich Neukonzessionen besteuern, sei es durch eine einmalige Zahlung oder laufende Abgaben. Es wird sich niemand weigern, für eine solche Konzession zu zahlen, da diese doch, nachdem die Frachten durch Numerus clausus sich allmählich gehoben haben, für gute Existenz bürgen leistet. Auch die Altkonzessionäre wären vielleicht, sobald nach Verlauf von einigen Jahren der erstrebte Erfolg sich zeigt, nicht abgeneigt, in irgend einer Form dem Staate eine neue Einnahmequelle zu eröffnen, wenn sie sehen, daß das Niederhalten ungesunder Konkurrenz ihnen ein ruhiges Arbeiten gewährleistet.

*) Wir geben diese Äußerungen aus Interessentenkreisen wieder, ohne uns in allen Punkten mit dem Verfasser einverstanden zu erklären.

Eine schweizerische Handelsmarine?

o. Ein angesehenes Schweizer, der letzten Gelegenheit jano, sich auch im Ausland über die Frage zu informieren, schreibt uns:

Leise und schüchtern hat sich der Gedanke an eine schweizerische Handelsmarine an die Öffentlichkeit gewagt. Andeutungen darüber sind auch schon in der Presse erschienen, aber fast so, als befürchte man den Spott der Galerie, als ob die Operettengestalt des «Amiral suisse» es uns für ewig verunmöglich, auf dem Meere festen Fuß zu fassen. Ueberlassen wir diese Theaterfigur ruhig der Bank der Spötter — «La folie d'un jour est la sagesse du lendemain» hat einst ein Weiser gesagt.

So wie die Verhältnisse heute liegen, ist kein Grund vorhanden, über diesen Gedanken zu spotten. Wer in der letzten Zeit im Auslande auf Transportfragen zu sprechen kam, konnte bemerken, daß man dort weit davon entfernt ist, ihn lächerlich zu finden; man ist im Gegenteil vielerorts der Ansicht, daß es für die Schweiz geradezu eine Frage der Erhaltung ihrer Industrie ist, nicht nur mit allem Ernste, sondern auch mit entschlossenem raschem Handeln an diese Sache heranzugehen. Ich habe mit verschiedenen im Welthandel bewanderten Persönlichkeiten gesprochen, einem rein privaten Antrieb folgend; aber ich halte es als meine Pflicht, meine Wahrnehmungen nicht für mich zu behalten.

Mag das eine oder das andere, ja vielleicht auch das Ganze, vorerst Mühe haben, vor den klugen Führern unserer Wirtschaftspolitik und unserer Industrie zu bestehen, meinetwegen. Eines halte ich trotzdem für absolut angeeignet: Wir müssen ohne Verzug die breiten Interessenschichten unseres Landes an den Gedanken heranbringen, damit die ausführenden und verantwortlichen Stellen so rasch als möglich auf gut vorbereitetem Boden ans Werk gehen können. Denn es eilt!

Vor dem Kriege, also vor 1914, durfte man einen solchen Gedanken ohne weiteres als verwegen bezeichnen. Unser Export und Import verfügte über sehr günstige Verschiffungsgelegenheiten; auch lagen keine Gründe vor, unsere Ueberseetransporte besonders zu schützen. Der Krieg, der brutal über alle Traditionen hinwegschreitet, hat aber auch hier die alten Grundlagen erschüttert, ja teilweise wohl für immer weggewischt. Die deutsche Blockade hat für die Neutralen Verhältnisse geschaffen, denen sie nicht rasch genug Rechnung tragen können. Einerseits ist eine große Anzahl von Schiffen verschwunden, die durch keine Rekonstruktionen ersetzt werden konnten, andererseits sind große Tonnengehalte in fremden Häfen blockiert. Die Summe der verfügbaren Schiffe ist kleiner geworden, das Importbedürfnis für Europa hat dagegen zugenommen.

Innerhalb der Entente ist eine Organisation geschaffen worden, die die Aufgabe zu erfüllen hat, die Verschiffungen vorab unter den Vertragsstaaten zu regulieren. Alle Verfrachtungen für die andern und für Private sind ohne Autorisation verboten, unter Androhung von Raperung.

Wie stellt sich die Lage für die Schweiz dar? Die schweizerische Regierung hat eine gewisse Anzahl Schiffe gemietet zur Sicherung der Landesernährung. Für die Privatbetriebe, gleichviel ob Export oder Import, wird es aber je länger je schwieriger, sich die notwendigen Transportgelegenheiten zu verschaffen. Gewiß bringen die amerikanischen Schiffe trotz der Seesperre noch Waren nach Europa und werden solche auch weiterhin bringen. Aber anstatt der frühern regelmäßigen Verschiffungsgelegenheiten ist der Privatbetrieb auf stets seltener werdende Möglichkeiten angewiesen. Das hat zur weitem schweren Folge, daß er nicht mehr imstande sein wird, die Konjunkturen auszunützen. In Paris und London ist man weit von der Annahme entfernt, daß sich diese Verhältnisse nach dem Frieden rasch bessern werden, man sieht im Gegenteil eine noch größere Erschwerung voraus, die die europäische Import- und Exportindustrie vor schmerzhaften Problemen stellen wird.

Unser Land, so wie es heute dasteht, ist ohne Import- und Exportindustrie nicht lebensfähig. Wir haben durch die Organisation unseres Eisenbahn- und Tarifwesens von jeher dafür gesorgt, günstige Zufahrtsbedingungen zu den hauptsächlichsten europäischen Meerhäfen zu bekommen; heute müssen wir unsere Aktion weiter lenken, hinaus auf das Meer selbst. Es kann sich allerdings nicht darum handeln, spezifisch schweizerische Meerhäfen zu schaffen; aber ein neutraler Meerhafen, womöglich auf neutralem Gebiet, ließe sich gewinnen. Wir dürfen auch nicht auf eine rein staatliche Handelsmarine abstellen; wird doch diese ebenso sehr auch den Bedürfnissen unserer Industrie zu dienen haben. Das verlangt von letzterer, daß sie ohne Zaudern große Mittel zur Verfügung stelle. Der Staat muß ihr dabei kräftig helfen und seinen Schutz angedeihen lassen. Unter welcher Flagge aber würde diese Marine segeln? Wohl nur unter dem weißen Kreuz im roten Feld! Darüber muß man sich international zu verständigen suchen; denn die Schweizerflagge kann den Schiffen die Legiti-

mation verschaffen, deren sie unbedingt bedürfen.

Wie kommen wir zu Schiffen? Wie lösen wir die Frage der Kohlenversorgung? Wie erledigen wir die Frage der Bemannung? Das sind alles große, schwierige Fragen, ich weiß das nur zu gut. Es liegen bereits Angebote von Schiffen vor, und es sind unserer Landesbehörde auch solche eingereicht worden. Angebote erfolgten gewiß in der festen Ueberzeugung, daß nach dem Kriege ein sogenannter «Russe», eine Jagd nach Raum eintreten werde. Man sieht diese Jagd in Amerika nicht bloß für die Dauer von sechs Monaten, sondern für drei Jahre voraus.

Es können für unsere Zwecke wohl nur die mittleren Größen von Schiffen, so um 3000 Tonnen herum, in Betracht kommen, schon wegen der rationalen Repartition der Versicherungen. Wir können diese brennende Frage nur mit Hilfe bestehender Reedereien und von Marineingenieuren lösen. Einzelheiten der Organisation zu besprechen, muß ich mir versagen. Eines aber ist für mich sicher: Wir müssen uns sputen und zugreifen, bevor alle verfügbaren und tauglichen Schiffe vergeben sind. Die Seemächte und die Schiffskompanien sind während des Krieges nicht imstande gewesen, ihre Handelstonnage auf dem alten Niveau zu erhalten; weit entfernt davon, haben sie große Einbußen erlitten. Wir dürfen deshalb nicht mehr in der Abhängigkeit solcher Gesellschaften bleiben; es kann sich nur noch um die Beschaffung eigener Schiffe handeln. Daran reiht sich in zwingender Logik die Forderung der Schiffbarmachung unserer beiden Hauptströme.

Unsere Vorfäter stiegen einst von ihren Bergen herunter, um sich mit dem Einsatz von Gut und Blut den Besitz der fruchtbaren Ebene zu erzwingen. Heute ist es für uns unerklärlich, uns durch weitsichtiges, rasches Handeln unsern Platz im Welthandel zu sichern. Wir haben während diesen Kriegsjahren neue Industrien geschaffen, die wir mit gutem Grund beibehalten wollen. Das bedingt eine vermehrte Zufuhr von Rohmaterialien.

Enalliche Zeitungen schrieben dieser Tage zum ersten Male über die Beendigung des Krieges. Kommt diese, dann sollte sie uns für den Frieden gerüstet finden; das gehört mit zu den Opfern, die uns diese schweren Zeiten auferlegen. Ein französischer Volkswirtschaftler hat kürzlich geschrieben: «Wir haben uns vom Kriege überraschen lassen, lassen wir uns nicht überraschen vom Frieden!» Es darf sich nicht nur eine kleine Privatorganisation mit der wichtigen Angelegenheit befassen (Eine solche Privatgesellschaft scheint dieser Tage in Gené gegründet worden zu sein. Red.), denn es handelt sich um eine Lebensfrage, die die ganze Volksgemeinschaft angeht und die in alle Wirtschaftsfragen unseres Handels hineingreift. Kein Opfer kann zu groß sein, wenn es sich darum handelt, unsere vor dem Kriege so blühende Industrie am Leben zu erhalten.

(Die vorstehenden Ausführungen wurden, wie unschwer herauszufinden ist, von warmem Interesse für unser Land diktiert. Der ihnen zugrunde liegende Gedanke entbehrt nicht der Aktualität. Eines läßt der Artikel dagegen fast völlig außer acht: die praktische Seite der Frage. Darauf wird noch zurückgekommen werden müssen. Die Red.)

Eine Schweizerische Handelsflotte?

I.

Im gestrigen Mittagsblatt des „Bund“ wurde der Zuschrift eines Schweizers, der sich zum Teil an Ort und Stelle über die dem Transit von und nach der Schweiz gegenüberstehenden Schwierigkeiten informierte, Raum gegeben. Allen Ernstes wurde darin ein Zusammenschluß wirtschaftlicher Kreise zu einer kapitalkräftigen Organisation gefordert, die den Zweck hätte, die Schaffung einer Schweizerischen Handelsflotte vorzubereiten. Und in der Tat, die Zeiten sind vorbei, wo sich nur ganz vereinzelt spekulative Köpfe, Träumer und Späsmacher mit dieser Sache beschäftigten. Das will natürlich nicht heißen, daß nicht auch heute mit der Idee noch Anflug getrieben werde. Aber mit diesem Anflug auszuräumen, ist nun die Pflicht aller derer, denen der Krieg nicht nur von Gegenwartsproblemen redet. Es handelt sich um eine Angelegenheit, die uns in neue und direkte Berührung bringt mit einem Großteil des Auslandes; sich kompromittieren heißt hier sich doppelt schaden. Und dilettantisch vorgehen, hieße sich kompromittieren. So kann leider auch die Nachricht nicht ernst genommen werden, wonach sich in Genf eine Aktiengesellschaft gegründet habe zur Gründung einer Schweizerischen Handelsflotte. Soll doch das Kapital dieser Gesellschaft nach der Eintragung im Handelsregister — 25,000 Franken betragen und der Verwaltungsrat aus einem einzigen Mitgliede, einem Kommiss, bestehen!

Die Idee der Gründung einer Schweizerischen Handelsflotte, die unter eidgenössischer Flagge für den überseeischen Ein- und Ausfuhrverkehr der Schweiz die Meere zu befahren hätte, hat bereits ihre Geschichte. Schon im Jahre 1862 rollte eine Schweizerische Gesellschaft, die sich mit Kolonisationsplänen trug, die Frage auf, ob die Schweizerische Flagge auf dem Meere zulässig sei. Konkreter wurde die Frage gestellt, als zwei Jahre später Eingaben von Schweizern aus Bremen, Triest, Smyrna und Petersburg an den Bundesrat gelangten, denen der Bundesrat dadurch Rechnung trug, daß er der Bundesversammlung beantragte, sie möchte ihn ermächtigen, die Führung der Schweizerflagge auf dem Meere an Schweizerische Schiffe zu bewilligen und bis auf weiteren Beschluß der Bundesversammlung alle zweckdienlichen Maßregeln anzuordnen. Die völkerrechtliche Seite der Frage beantwortete der Bundesrat in seiner Botschaft an die Bundesversammlung kurz und bündig:

„Das Recht der Schweiz zur Mitbenutzung des Meeres ist unbestreitbar; die Flagge selbst folgt der Politik des Landes. Einer besonderen Anerkennung der Flagge oder des Rechtes zu ihrer Führung von Seite anderer Nationen bedarf es nicht. Wohl aber erfordert erstlich die Höflichkeit eine Notifikation, daß die Schweiz von ihrem Rechte fortan Gebrauch machen wolle; zweitens ist ein Gesuch um Zulassung Schweizerischer Schiffe in den Häfen der andern Nationen durch die Sympathie geboten, und es sind drittens Unterhandlungen notwendig mit einzelnen Nationen, um der Schweizerischen Flagge mindestens die Rechte derjenigen der begünstigtesten Nation zu verschaffen.“

Die Bundesversammlung hielt im Gegensatz zum Bundesrat die Angelegenheit nicht für spruchreif, sondern beschloß in der Dezember-session 1864, die Behandlung der Frage zu verschieben und den Bundesrat lediglich zu beauftragen, mit den Seemächten Verhandlungen anzuknüpfen. Dann schloß die Angelegenheit ein.

Ein neues, von verschiedenen Versicherungsgesellschaften unterstütztes Gesuch, die Schweizerische Flagge zur See führen zu dürfen, richtete im Jahre 1889 ein ehemaliger Kapitän in der deutschen Handelsmarine, Karl Messing in Zürich, an den Bundesrat. Der Bundesrat verwies in seiner ablehnenden Antwort vom 12. Nov. 1889 auf zahlreiche Schwierigkeiten:

„Die Schwierigkeiten sind doppelter Art: Es sind solche, die aus innerstaatlichen Verhältnissen entspringen; es sind sodann solche internationalen Charakters. Was die erstern betrifft, so würde die Schaffung einer Schweizerischen Handelsmarine — und diese läge tatsächlich vor, wenn mit der Einwilligung der Behörden die Schweizerische Flagge auf dem Mast eines beliebigen Schiffes aufgehißt würde — die Kreierung eines Schweizerischen See- und Schiffsfahrtsrechtes rufen, oder es müßte vielmehr umgekehrt eine derartige Kodifikation vorausgehen, bevor von einer nationalen Ma-

rine in völkerrechtlichem Sinne gesprochen werden könnte. Nun haben aber die Bundesbehörden die Kompetenz, in dieser Materie zu legislieren, vorderhand nicht; sie müßte durch eine Revision der Bundesverfassung noch geschaffen werden. Uebrigens würde, ganz abgesehen hieron, die Ausarbeitung der diesfalls nötigen Gesetze und Verordnungen über Seehandelsrecht, über Seeverversicherung, über die zivilstandsamtlichen Beziehungen, über die auf Schweizerischen Schiffen begangenen Verbrechen, Vergehen usw. Jahre in Anspruch nehmen, während deren von einer Erlaubnis zur Führung der Schweizerischen Flagge ohnehin nicht die Rede sein könnte. Was die Schwierigkeiten internationaler Natur betrifft, so stehen allerdings Rechtsgründe im Gebrauch der Schweizerischen Flagge nicht entgegen. Die Schweiz hat ohne allen Zweifel das Recht der freien Benützung des Meeres mittelst nationaler Schiffe unserer nationalen Flagge. Allein die Ausübung dieses Rechtes hängt in Ermangelung eigenen Küstengebietes und eigener Häfen mehr oder weniger von dem guten Willen fremder Mächte ab. Diese Abhängigkeit würde die Ausübung ihrer Zivil- und Kriminaljurisdiktion in hohem Maße erschweren und, ohne ihre Verantwortlichkeit für den Mißbrauch der Flagge abzuschwächen, der Unterdrückung und der Bestrafung solchen Mißbrauches fast unübersteigliche Hindernisse in den Weg legen.“

Zwei in den Jahren 1891 und 1907 eingelaufene neue Gesuche (das letztere stammte vom Schweizerischen Generalkonsul in Patras) wurden ebenso ablehnend beschieden, wobei der Bundesrat auf den vorstehenden Entscheid verwies. Ähnlich erging es einem im Jahre 1908 von der Schiffsahrtsgesellschaft des Luganersees gestellten Gesuch, zwei in England gekaufte Schiffe unter eidgenössischer Flagge von London nach Genua führen zu dürfen.

Im Jahre 1913 veranstaltete das Schweizerische Politische Departement eine Enquete über die Flaggenfrage, veranlaßt durch eine Eingabe einer Schweizerischen Firma in China. Die Eingabestellerin wurde vorläufig auf die bisherige ablehnende Stellungnahme des Bundesrates verwiesen, die das Departement wie folgt begründete: 1. Die Schweiz würde keine Mittel besitzen, um ihre Handelsflotte und ihre Flagge zu schützen. 2. Sie besitzt keine Gesetzgebung über das Seerecht und über die Schiffsahrt auf dem Meere. 3. Ohne Spezialabkommen mit einer befreundeten Macht wäre es ihr unmöglich, die Durchführung ihrer Erlasse auf den ihre Flagge führenden Schiffen zu sichern. 4. Es wären Abkommen mit einem oder mehreren andern Staaten nötig, um den Schweizerischen Schiffen einen Heimathafen zu geben.

Die Enquete, veranstaltet unter den diplomatischen und konsularischen Vertretern der Schweiz im Auslande, gab dem ablehnenden Bescheid recht. Zusammengefaßt gingen die Ansichten dahin, daß die großen Schwierigkeiten, die der Schaffung einer Schweizerischen Handelsflotte entgegenstehen, in keiner Weise durch die Vorteile des Projektes aufgewogen werden, und es sei auch kaum zu erwarten, daß sich dieses Verhältnis jemals ändere. In seiner definitiven Antwort an den Gesuchsteller — sie datiert vom 23. Februar 1914! — stellte das Politische Departement dann auch darauf ab, daß die Anzahl der Schweizer, die im Auslande Besitzer oder Anteilhaber von Schiffen sind, gering sei und daß deshalb die schweren Opfer, die sich die Eidgenossenschaft für den wirtschaftlichen Schutz ihres Seehandels aufzuerlegen müßte, nicht rechtfertigen lassen.

Eine schweizerische Handelsflotte?

II.

Wir haben im gestrigen Abendblatt des „Bund“ eine Uebersicht über die Geschichte des Projektes gegeben, wobei der frühere Standpunkt der Bundesbehörden zur Sprache kam. Heute sind die Gründe, die für die Führung der Schweizerflagge zur See sprechen, wesentlich schwerwiegendere geworden. Vor dem Ausbruch des Weltkrieges hätten sich die Opfer für den wirtschaftlichen Schutz unter eigener Flagge fahrender Schiffe nicht gelohnt. Und der Bau von eigenen Schiffen schien damals das Unnützigste von der Welt. Die Frachtpreise standen damals so tief und das Material war so teuer, daß die Schiffe weit überzahlt worden wären. Und dennoch — wenn man damals vom Ausbruch des Krieges gewußt und seine Dauer gekannt hätte, es wäre wohl keine Mühe und kein Opfer gesücht worden, um zu eigenen Schiffen zu kommen. Immer mehr mußte sich im Verlaufe der letzten drei Jahre die Schweiz auf eigene Kräfte verlassen. Sie sah sich genötigt, Schiffe zu chartern, was mit immer größeren Schwierigkeiten verbunden ist, und sich überhaupt des Seeverkehrs und der Hafenverhältnisse in ganz anderer Weise anzunehmen als bisher. Ständig stieg der Mangel an Schiffsraum und damit, wie mit den Unsicherheiten der Seefahrt überhaupt, stiegen die Frachtpreise auf ungeahnte Weise. Heute betragen letztere mehr als fünfzehnmal soviel wie in normalen Zeiten. Es gibt allerdings Optimisten, die annehmen, daß diese Ausnahmezustände bald nach Beendigung des Krieges verschwinden werden. Wir hörten von sachverständigen Leuten die Meinung vertreten, daß der Mangel an Schiffsraum lange nicht so bedeutend sei, wie man in manchen Kreisen glaube; 65 Prozent der Handelsflotte der Entente würden eben zu Truppentransporten verwendet und zehn Prozent bleiben in den heimischen Häfen liegen und fahren nicht aus. Diese zahlenmäßigen Angaben können stimmen, ohne weniger optimistische Meinungen umzustoßen. Der für den Truppentransport verwendete Teil der Fahrzeuge unterliegt den Fährlichkeiten der Sperrgebiete in ebenso starkem Maße wie die übrigen Schiffe, und für den versenkten — auch neutralen — Schiffsraum im allgemeinen sprechen wiederum Zahlen. Es ist klar, daß die unverfehrt bleibenden Schiffe bei dem unendlich verstärkten Zufuhrbedarf, das sich bei Kriegsführenden und Neutralen geltend machen wird, außerordentlich begehrt sein werden. Wo bleibt dann die Berücksichtigung der schweizerischen Ein- und Ausfuhrbedürfnisse, wenn sie ohnehin nur auf indirektem Wege gestand gemacht werden können?

Aus dem gestern publizierten kurzen Uebersicht über die Geschichte des schweizerischen Seehandelsprojektes geht hervor, daß die durch den Bundesrat jeweils erfolgte Abweisung der Gesuche um Bewilligung zur Führung der Schweizerflagge auf dem Meer niemals eine grundsätzliche war. Und die Frage, ob die Schweiz einer besonderen Anerkennung ihrer Flagge oder des Rechtes zu ihrer Führung von Seiten anderer Nationen bedürfe, wurde vom Bundesrat schon im Jahre 1862 glatt verneint. Maßgebend war jeweils die rein praktische Erwägung, daß die unter den gegebenen Umständen von der Bewilligung der Flagge zu erwartenden Vorteile in keinem vernünftigen Verhältnis stehen zu den damit verbundenen Schwierigkeiten und Lasten. Diese Schwierigkeiten sind natürlich im Verlaufe des Krieges noch wesentlich erhöht worden. Aber andererseits hat der Krieg die Schweiz veranlaßt, sich praktisch mit Seetransportverhältnissen zu befassen, die sie bisher nur aus der Ferne kannte, und sodann handelt es sich heute nicht wie ehemals um die Unternehmungs- oder Abenteuerlust einzelner, sondern — wer leugnet es? — um ein wirtschaftliches Bedürfnis des ganzen Landes. Die gewonnenen Verbindungen und Erfahrungen könnten für die Verwirklichung des Projektes von größtem Werte sein.

Stark im Wege steht der Schaffung einer schweizerischen Handelsflotte die Tatsache, daß die Schweiz keinen eigenen Seehafen besitzt. Kein Krieg wie der gegenwärtige hat dargetan, in welsch ungeheurem Nachteil sich ein Binnenstaat befindet, und immer wieder sind in den letzten Jahren Stimmen laut geworden, die für die Gewinnung eines eigenen Seehafens sprachen. So leicht man geneigt war, solche Wünsche als Phantastereien zu bezeichnen, so ernsthaft sind die Erwägungen, aus denen sie entsprangen. Was ist übrigens im Verlaufe des Krieges unter dem Druck der Verhältnisse

nicht alles verwirklicht worden, was man früher als nebelhafte Probleme abzutun pflegte! Weltfremd klingen die Aeußerungen nur, wenn man über die Art der Verwirklichung hin- und herratet, bevor ernsthaft der Versuch gemacht wurde, sich durch Verhandlungen und sachkundige Prüfung über die Verwirklichungsmöglichkeit zu versichern. Einen positiven Vorschlag machte kürzlich der bekannte französische Publizist J u d e t, der unserem Lande viel Sympathie und Interesse entgegenbringt, im Pariser „Eclair“; er möchte in einem französischen Hafen der Schweiz dauernd ein gewisses Gebiet zur Verfügung stellen. Es ist Grund zur Annahme vorhanden, daß die Regierung der Nachbarrepublik dieser freundschaftlichen Auffassung nicht fremd gegenübersteht. Hat doch die offiziöse Havas-Agentur die Anregung sofort aufgegriffen und verbreitet.

Sehr nahe liegt auch der Gedanke, sich in Holland nach einem Heimathafen für die schweizerischen Schiffe umzusehen. Ein holländischer Hafen hätte für uns den Vorteil, daß er mit dem Rhein in Verbindung steht, dessen Schiffsfahrtsprobleme vielleicht bald in einer für die Schweiz sehr bedeutungsvollen Weise gelöst werden. Jedenfalls würde es der Schweiz durch Unterhandlungen mit den in Frage kommenden Seemächten wohl nicht allzu schwer fallen, ihren Fahrzeugen einen ständigen Heimathafen zu sichern.

Viel schwieriger dürfte sich die Gewinnung eigener Schiffe gestalten. Bau oder Kauf, eigene oder fremde Reederei? Sind die Verhältnisse aber wirklich derart, daß wir auf eigene Meeresschiffe nicht länger verzichten können, so findet sich auch hier die Lösung. Bei dieser Frage spielt übrigens die finanzielle Seite die Hauptrolle. Es ist gar nicht an ein Gelingen des ganzen Projektes zu denken, wenn nicht eine finanziell starke Gesellschaft, in der die einflussreichsten, am Import- und Exporthandel beteiligten Kreise vertreten sind, die Sache an die Hand nimmt.

Weit weniger Schwierigkeiten dürften dagegen die Unterhandlungen bereiten, die bezwecken, der schweizerischen Flagge die Rechte derjenigen der begünstigtesten Nation zu verschaffen, und desgleichen wiegt das Bedenken, daß die Schweiz nicht imstande wäre, ihre Handelsschiffe und ihre Flagge zu schützen, nicht allzu schwer. Wer hätte auch ein Interesse daran, die schweizerischen Schiffe zu beschäftigen? Dagegen würde sich auf innerpolitische Gebiete durch den Erlaß von Gesetzen über Schifffahrt und Seerecht ein Arbeitsfeld besonders schwieriger Art auf tun.

Aus den vorstehenden Aufzählungen ergibt sich von selbst, daß von der Schaffung einer Handelsflotte während des Krieges nicht die Rede sein kann. Alle genannten Einzelprobleme sind gegenwärtig komplizierter, als sie es in normalen Verhältnissen jemals sein werden. Dazu kommen noch eine Reihe praktischer Fragen, die sich unter den Voraussetzungen einer friedlichen Zeit viel leichter lösen lassen. Wir erinnern nur an die Kohlenversorgung der Schiffe, an das Heuern der Schiffsmannschaft usw. Aber wenn man nach dem Kriege bereit sein will, gilt es, die Vorbereitungen rasch an die Hand zu nehmen. Ein Davorzurückschrecken hätte nur dann einigen Sinn, wenn sich die Schweiz in altgewohnten normalen Verhältnissen befände. Heute sind aber alle unsere Transportfragen von Grund auf umgestaltet und ständig in Fluß. Da gibt es keine traditionellen Strupeln mehr zu überwinden. Die Schweiz hat bei den Friedensverhandlungen, wenn sie überhaupt daran teilnehmen sollte, keine territorialen Ansprüche geltend zu machen; wer weiß aber, ob ihr nicht gerade in jenem Zeitpunkt ein fertig ausgearbeitetes wirtschaftliches Projekt überaus nützlich wird?

Und ob sich die Schweiz nun auf einem „Friedenskongress“ oder durch Sonderverhandlungen auf die im Weltverkehr eintretenden Neuerungen und Umwälzungen einstellt — es gilt! Unsere Bundesbehörden können selbstverständlich an Unterhandlungen mit andern Staaten und an die innerpolitischen Vorbereitungen erst dann herantreten, wenn der Plan konkrete Gestalt angenommen hat und eine gewisse Sicherheit der Ausführung bietet. Männer aus maßgebenden wirtschaftlichen Kreisen sollten sich an das Studium des Projektes heranmachen und die Notwendigkeit und den sachlichen Hintergrund der geäußerten Wünsche überprüfen. Wenn sie sich vom Wirklichkeitswert der Sache überzeugen können, so bietet sich für großzügige Initiative ein weites Feld. Sie wird an die Arbeit des Aufbaus gehen und nicht eher ruhen, als bis das erste schweizerische Handelsschiff den Seeweg antritt.

hen Staates bildete. Nein, die Armee brauchen vor allen Dingen wir selbst." Redner rechtfertigte die Bildung der Armee unter den gegebenen Verhältnissen auch vom rechtlichen Standpunkte aus.

Nijnarski sprach über den Anteil der Gesellschaft an der staatsbildenden Arbeit.

Weiter kamen noch Vertreter aus der Provinz zu Worte.

Die Tagung nahm mehrere Resolutionen an, in denen dem Staatsrat verschiedene Wünsche unterbreitet werden, darunter auch über der Bildung des Heeres im Wege der Rekrutierung.

In seiner Schlussrede betonte Sembler, daß unter allen Beratungsgegenständen die Frage der polnischen Armee die erste Stelle einnehme. Ohne Armee gebe es keinen Staat. Das Land erkläre sich für die Bildung des Heeres, gestützt auf die Legionen als Kadets, und erwarte den Uebergang von der Werbung zur Rekrutierung.

Das angebliche ungarische Konzentrationstabinett.

Budapest, 20. März. Das Ungarische Telegraphen-Korrespondenzbureau meldet: Die von einzelnen Blättern verzeichneten Gerüchte von der Bildung eines Konzentrationstabinetts werden an kompetenter Stelle als vollkommen grundlos erklärt.

Reichstagsersatzwahl in Budapest.

Budapest, 20. März. In dem durch die Demission des Magnatenhausmitgliedes Albert v. Berzeviczy vakant gewordenen zweiten Wahlbezirk der Hauptstadt Budapest fand heute die Abgeordnetenwahl statt, bei der Advokat Dr. Ludwig Kollar mit dem Programm der nationalen Arbeitspartei einstimmig zum Abgeordneten gewählt wurde.

Die Wasserstraße Mitteleuropas. Eine Publikation von Erzherzog Heinrich Ferdinand.

Der Krieg weist der ökonomischen Gestaltung der europäischen Staaten neue Wege. Man mag über die Wahrscheinlichkeit des seitens der Entente stellungsweise propagierten Wirtschaftskrieges nach Friedensschluß gegen die Zentralmächte verschiedener Meinung sein, so muß man in jedem Fall mit der Notwendigkeit einer Neuorientierung auch im Güterausstausch und Warenverkehr, namentlich in der Uebergangszeit, in den ersten Jahren nach dem Kriege rechnen. Ein unabweisbares Erfordernis vorausblickender Wirtschaftspolitik verlangt insbesondere von den Zentralmächten, sich, soweit erreichbar, auf die Eigenversorgung einzurichten, und demgemäß alle jene Maßnahmen ins Werk zu setzen, welche geeignet erscheinen, die Erreichung dieses Zieles zu fördern. Im Komplex der notwendigen Vorkehrungen ist dem Ausbau schiffbarer Wasserstraßen in Oesterreich-Ungarn und in Deutschland und deren Vereinheitlichung durch verbindende Kanäle zu einem zusammenhängenden Netz eine bedeutende Aufgabe vorbehalten. Unter diesem Gesichtspunkt ist es zu begrüßen, daß in immer zunehmendem Maße die Aufmerksamkeit nicht bloß der engen Fachkreise sich der Erörterung der Wasserstraßenfrage zuwendet. Der Krieg und die Kriegswirkungen verleihen dem Gegenstand unmittelbare und drängende Aktualität. Und je schwieriger die Inangriffnahme, je langwieriger die Verwirklichung, eine um so kräftigere und energisichere Initiative ist geboten, damit das Werk, dessen Schaffung in die erste Reihe der wirtschaftlichen Staatsnotwendigkeiten gehört, bald werde. Namentlich wer Mitteleuropa will, wer die österreicherisch-ungarisch-deutsche Wirtschaftsnäherung für erstrebenswert beurteilt, wird als unumgängliche Voraussetzung die Herstellung eines umfassenden Wasserstraßennetzes erkennen. Mitteleuropa ohne planmäßig ausgebautes Kanalsystem ist nicht denkbar.

Die Propaganda für den Ausbau von Wasserstraßen als Verbindungswege zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn erhält eine verheißungsvolle Förderung in einer soeben erschienenen Schrift: „Die Wasserstraße Mitteleuropas“, deren Autor ein Mitglied des Kaiserhauses, Erzherzog Heinrich Ferdinand, ist. Auf Grund eingehender Studien, wofür die Belege aus der Fachliteratur beigebracht

*) „Die Wasserstraße Mitteleuropas“ von Erzherzog Heinrich Ferdinand. Als Manuscript gedruckt. 1917.

aber unserer Monarchie, wird sich ein mächtiger Durchzugsverkehr entwickeln, welcher im Zuge durch Wien und Budapest diese Städte zu Knotenpunkten des Donauhandels machen wird. Das zu diesem Zweck aufzubringende Kapital repräsentiert demnach eine Investition, welche für die Monarchie von großem Nutzen ist. Mit den Beträgen, welche zur Ausgestaltung der Donau als Großschiffahrtsweg von der Mündung über Budapest bis Wien notwendig sind und die für die österreichische Strecke mit 5,000,000 K. und für die ungarische Strecke, einschließlich der durchzuführenden Kanalisierung der Stromschnellen oberhalb Orsova, mit 55,000,000 K. veranschlagt werden, ergäbe sich für den Staat ein Kapitalerfordernis von insgesamt (60,000,000 K. + 340,000,000 K. für den Donau-Oder-Kanal) 400,000,000 K. Wien wäre nach vollständigem Ausbau der einzelnen proponierten Schiffahrtskanäle mit Rotterdam durch eine 1725 Kilometer, mit Hamburg durch eine 1320 Kilometer, mit Stettin durch eine 990 Kilometer, mit Danzig durch eine 1355 Kilometer und mit Berlin durch eine 900 Kilometer lange Binnenwasserstraße verbunden. Bis Budapest verlängern sich diese Wasserwege um 283 Kilometer.

Erzherzog Heinrich Ferdinand schließt seine sehr aktuelle Schrift mit folgenden Betrachtungen: „Uraht ist der Donauweg über March und Oder. Schon vor zweihundert Jahren war der erste Plan zu einer Verbindung der Donau mit der Oder entstanden. Nun hat der Weltkrieg hundertfünfzig Millionen Menschen von der Nordsee zum Euphrat und von der Adria zum Schwarzen Meer zusammengewiehet. Dieses Band, durch den größten Krieg der Weltgeschichte gelochten, wird wohl als wirtschaftliche Vereinigung auch weiter bestehen müssen, sollen Handel und Wohlstand dieser Völker gefördert werden. Und hier fällt der dem deutschen Wasserstraßennetz angegliederten Donau, als der die Bundesstaaten verknüpfenden mittel-europäischen Binnenwasserstraße, die Hauptaufgabe zu. Sollten sich nun alle maßgebenden Faktoren in dem Streben nach diesem Ziele vereinigen, so ist der Endzweck meiner Zeilen, eine große wirtschaftliche Arbeit einheitlich zu fördern, erreicht, zum Wohl und Ruhm unsres geliebten Vaterlandes!“

Ein fröhlicher Stoff ist durch die Schrift des Erzherzogs in eng zusammenfassender Form und dennoch dem allgemeinen Interesse in genügend erschöpfendem Inhalt näher gebracht, und in dieser Weise am wirkungsvollsten die Notwendigkeit des Baues der Wasserstraßen vor Augen geführt. Hierin ist der Hauptvorzug der Publikation zu erblicken: im richtigen Augenblick die richtige Behandlung einer wichtigen ökonomischen Frage. Erzherzog Heinrich Ferdinand hat sich damit zugleich als der Berufene erwiesen, als Protektor an die Spitze der Aktion, die sich die Herstellung eines Systems schiffbarer Wasserstraßen in Oesterreich-Ungarn zum Ziel setzt, zu treten und durch seine tatkräftige Mitwirkung, die endliche Realisierung zu begünstigen. Die kommenden Zeiten werden gerade auf diesem Gebiete schleunigste Arbeit verlangen.

Dr. Friedrich Leiter.

Der Budapester Handelshafen im Rahmen der Verkehrspolitik Oesterreich-Ungarns und Deutschlands.

Von Franz Karl Grafen Maruzzi.

Budapest, 6. April.

Die Achse Zentraleuropas läuft nunmehr durch Budapest nach der Balkanhalbinsel, der Weltkrieg hat diese geopolitische Korrektur vollzogen. Budapest muß für seinen Binnenhandel, seinen Export und Import, aber auch für Zwecke des Transitverkehrs einen Handelshafen erhalten; die Schaffung desselben liegt also auch im Interesse Oesterreichs und des Deutschen Reiches, überhaupt der kontinentalen Stärke Mitteleuropas. Die Donau ist als kontinentaler Weg in erster Linie berufen, die naturgemäß prävalierende Landgelenkung der Monarchie zu erhöhen, aber auch deren Seegelung indirekt zu befördern. Wir können es an der Geschichte der Adria, aber auch anderer Meere und Küstengebiete lernen, daß die maritime und Küstenskultur im allgemeinen die ältere, die kontinentale Kultur aber im großen und ganzen die jüngere ist. Wir sind erst jetzt dort angelangt, daß Handel und Verkehr vom Inneren des Kontinents gegen die Küsten der Balkanhalbinsel vorzudringen beginnen. Diese Befruchtung wird dann natürlich wechselwirkend auch der wachsenden Seegelung zugute kommen. Land- und Seegelung müssen in einem richtigen Verhältnis stehen; wir haben in der Landgeltung und insbesondere auch im Verkehrsweisen noch manches nachzuholen. Die relative Industrialisierung Ungarns ist unaußersahbar; sie darf aber nur so weit gehen, daß die agrarische Urkraft von Volk und Boden nicht geschädigt, sondern im Gegenteil durch günstige wechsellwirkende Befruchtung auf ein Maximum gehoben werde. Sowohl für den Ackerbau als auch die Industrie und den Handel ist das Verkehrsweisen die wichtigste Voraussetzung. Daher müssen nebst den Eisenbahnen und zu deren Entlastung künstliche Wasserwege geschaffen und die natürlichen verbessert werden. Eine Schifffahrt aber ohne Häfen und Umschlagplätze gleicht einem Eisenbahnwege ohne Stationsanlagen und Bahnhöfe.

Der Weltkrieg hat uns betreffs des Donaubenedens von der Quelle bis zur Eismündung folgendes gezeigt: dieses Gebiet ist vom Feinde frei geblieben, es bot volle Ruhe und Sicherheit für Handel und Wandel. Es war der Schauplatz großer Truppenbewegungen und Materialtransporte, überhaupt eines höchst intensiven Personen- und Warenverkehrs auf dem die Donau einschließenden Kommunikationsbündel. Die Donau selbst aber war der Aufgabe eines Großschiffahrtsweges nicht gewachsen.

Die militärischen Operationen zeigten die Tendenz, die untere Donau und ihr Anland als eine der wichtigsten Lebensadern Mitteleuropas für dieses zu behaupten. Deutschland erkannte besonders im zweiten Kriegsjahre, welches die Niederwerfung Serbiens brachte, die Wichtigkeit der Donau. Der Verlust der Verkehrsfreiheit auf den Meeren hat die Bedeutung aller kontinentalen Verkehrswege gehoben. Man wird sich auch in der Zukunft auf den äußersten Fall einrichten und auf Autarchie hinarbeiten müssen; da müssen aber die Herzklappen Ungarns, die Verkehrseinrichtungen von Budapest, bedeutend gekräftigt werden.

Wir haben gesehen, wie vorteilhaft es gewesen wäre, wenn schon vor dem Kriege Rhein, Elbe und Oder durch die Eisenbahnen entlastende Kanäle mit der Donau verbunden gewesen wären. Insbesondere der Donau-Main-Rhein-Kanal würde eine strategische Transportlinie erster Ordnung schaffen. Budapest ist für die Front gegen Rußland und gegen den Balkan ein strategischer Hauptbasißpunkt. Auch die zu verstärkende Donauflottille wird aus jeder Ausgestaltung dieses Basißpunktes Nutzen ziehen. In der Nähe des für den Handelshafen bestimmten Platzes liegt eine der größten Munitionsfabriken. Alle militärischen Gesichtspunkte sprechen für den zu schaffenden Hafen.

Die ganze Donaufrage ist noch immer mit den Wiener Kongreßbeschlüssen vom Jahre 1815 und jenen der Donauakte vom Jahre 1857 erblich belastet. Die Internationalisierung des Gegenstandes hat seiner nationalen Ausgestaltung geschadet. Was nützt die rechtlich freie Donau, wenn ihre technischen Schifffahrtshindernisse nicht beseitigt sind? Im Sinne der §§ 59 und 65 des ungarischen Gesetzbuchs XII: 1867, sowie des § 2 des österreichischen Ausgleichsgesetzes zählen nur die Eisenbahnlagen, welche beiderseitige Interessen berühren, zu den sogenannten patentierte gemeinsamen Angelegenheiten. Der Art. 8 des G.-A. XII: 1908 streift die Donaufrage, indem er verfügt, daß die Vertretung von Donauangelegenheiten dem Auslande gegenüber dem Ministerium des Äußern zufällt. Hiemit ist der gemeinsame Charakter der Donaufrage nach außen hin präzisiert.

Ist nicht jetzt der Moment gekommen, um für den Eintritt des Friedens die Donau betreffend eine vertragsmäßige Bindung vorerst zwischen Ungarn und Oesterreich und dann zwischen der Monarchie und dem Deutschen Reich vorzubereiten? Gehören nicht die Verkehrsfragen eigentlich in die erste Linie der wirtschaftlichen Vereinbarungen? Der Mitteleuropäische Wirtschaftsverein hat sich bei der Budapester Tagung vom 11. und 12. Dezember 1916 geeinigt, daß auf der ganzen Donau von Regensburg bis zum Eisernen Tor die Tiefe von zwei Metern zu sichern und die Stromgebiete des Rheins, der Elbe und Oder mit der Donau durch leistungsfähige Kanäle zu verbinden seien. Die Staatsregierungen könnten sich jetzt bemühen fühlen, zu sprechen und zu handeln. Jeder Staat hätte seine Strecke auszuführen. Die Finanzierung müßte konkretisiert und die Gebühren nach Maß-

gabe der Ausgaben vertragsmäßig festgestellt werden. Nach Amortisierung der Investitionskosten wären die Gebühren auf das Niveau der Selbstkosten zu reduzieren. Bismarck, zu dessen Zeiten die wirtschaftliche Spannung nicht den heutigen Grad erreicht hatte, war der Ansicht, daß Handels- und Zollfragen unbeinflusst von der eigentlichen Politik zu behandeln wären. Bei Ausbruch des Weltkrieges sahen wir diese Sache meist mit anderen Augen an, wir sahen den engsten Zusammenhang der Wirtschaftsfragen mit der Politik und glaubten sogar an ihre Kongruenz. Je länger aber der Krieg dauert, desto mehr sondern sich das Wirtschaftliche und das Politische gegenseitig ab, so daß wir statt der vermeintlichen Kongruenz den Parallelismus sehen. Wir erkennen aber immer mehr, wenn wir zum Beispiel die Entente-Länder betrachten, die wirtschaftlichen Interessen und Gegensätze als den konstanteren Faktor, während die rein politischen Faktoren oft als variabler bezeichnet werden können.

Politische Freundschaft ist mit einem maßvoll, ehrlich und vornehm geführten wirtschaftlichen Kampfe vereinbar — gewiß aber nur innerhalb gemessener Grenzen. Ein wirtschaftlicher Kampf kann in das Politische übergreifen und umgekehrt. Daher ist bei staatsrechtlich verbundenen Staaten wie Oesterreich und Ungarn politische und wirtschaftliche Harmonie ganz unerlässlich, bei Verbündeten wie wir und das Deutsche Reich ein wahrer Segen. Wir erkennen ferner, daß die wirtschaftlichen Fragen für den Eintritt des Friedenszustandes noch bestimmender sein werden, als für jenen des Kriegszustandes. Das Deutsche Reich, Oesterreich und Ungarn sollen rechtzeitig alle möglicherweise hemmenden Reibungsflächen entfernen, dazu gehört auch eine harmonische Lösung der Verkehrsprobleme. Preußen, das mehr Interesse am Donau-Oberkanal hat, muß sich mit dem Donaustaate Bayern, dem der Rhein-Main-Kanal besonders am Herzen liegt, ausgleichen, ebenso wie Oesterreich mit Ungarn, die beide analoge Interessen wie Preußen, beziehungsweise Bayern in den Relationen Wien-Oderberg und Budapest-Regensburg-Mainz haben.

Wir wollen den Ruf nicht hören: „Nie Ungarn mit Bayern und nie Oesterreich mit Preußen!“

Der Erhaltung der Freundschaft dienen aber am besten „klare Patte“!

Regensburg, dessen Hafenaufbauten bemerkenswert sind, hat schon 1907 Fühlung mit Budapest gesucht. Die Initiative zur vorjährigen Donau-Konferenz, welche für Ungarn besonders wegen des Budapester Handelshafens wichtig war, ging auch von Regensburg aus, dessen „rechtskundiger Bürgermeister“ Bleyer seine Stadt zur Endstation und zum deutschen Emporium des Donauverkehrs machen will. Die Fühlungnahme Bayerns mit Ungarn läuft parallel mit den preußisch-österreichischen Donau-Ober-Bestrebungen. Die Kohle spielt dabei eine sehr große Rolle. Ungarn könnte zu billigen Frachtpreisen westfälische Kohle bekommen, Oesterreich wünscht die preußische Kohle auf dem Donau-Ober-Kanal nach Wien verfrachtet zu sehen. Der starke kontinentale Zug Bayerns, seine militärische Rolle im Kriege hat unverkennbare Analogie mit Ungarn. Es wäre zu bedauern, wenn die Bayern enttäuscht von der Donau-Konferenz nach Hause gegangen sein sollten. Wir rechnen darauf, daß die auf den 18. und 19. März l. J. anberaumte Berliner Tagung der Wirtschaftsverbände Ungarns, Oesterreichs und Deutschlands ein die — nur scheinbaren — Interessengegensätze in diesen Verkehrsfragen versöhnendes Substrat für die Tätigkeit der Regierungen zutage fördern wird. Wir erkennen, daß für Ungarn die Donau sozusagen das Um und Auf ist, während für Oesterreich die Verknüpfung des Donau mit dem Elbe-Ober-System von dominierender Bedeutung ist. Bayern will der Frachter zwischen Rhein und Donau sein. Wir müssen zur Erkenntnis gelangen, daß die Interessen Preußens ebenso wie jene Bayerns zugleich jene des ganzen Deutschen Reiches, jene Ungarns, sowie jene Oesterreichs die Interessen der Monarchie sind und daß schließlich diese und das Deutsche Reich diesen Verkehrs-ausgleich zu gegenseitigem Nutzen abschließen müssen.

Die bayerische Kammer hat die Regierungsvorlage über die Großschiffahrtstraße von Schaffenburg bis Passau vom 30. Januar l. J. einstimmig angenommen. Wir heben aus diesem Gesetzentwurfe nur hervor, daß man sich in Bayern mit Rücksicht auf Oesterreich und Ungarn mit einer Fahrtiefe von zwei Metern (welche dem 650-Tonnen-Schiff entspricht) begnügt und von der eigentlich angestrebten Wassertiefe von 2,5 Metern (1200-Tonnen-Schiff) Abstand nimmt. Wiedenmann, einer der ersten Fachleute Bayerns, bestreitet es übrigens, daß die bayerische Donau ohne Kanalisierung auf eine größere Tiefe als 1,8 Meter gebracht werden kann und behauptet, daß auch in Oesterreich an zahlreichen Stellen die Geschlebebewegung ähnliche Verhältnisse veruracht. Die Baukosten sind auf 650 Millionen Mark präliminiert. In dem Umstande, daß innerhalb des Dezenniums 1903—1913 auf dem Rhein, Main, der Elbe und der Oder eine Verdoppelung des Verkehrs eintrat, werden günstige Aussichten für das Projekt erblickt. Bemerkenswert ist ferner, daß zur Aufbringung der Kosten ein gemischt-wirtschaftliches Unternehmen (Reich, Staat, Städte, Industrien usw.) als „Main-Donau-Stromverband“ in Aussicht genommen ist.

Wien. — In diesem Verkehrsbrüdenkopfe schneidet sich die Donaulinie mit der Marchsenke, welche die Fortsetzung der Ober- und der Weichseln bildet, sowie mit dem Alpenrande. Wien verknüpft so die Alpen mit den Subetenländern. Oesterreich liegt auf dem Wege von ganz Deutschland zur Adria. Den Weg nach dem Orient nehmen die Probenienzen des von Berlin westlichen industriemächtigeren Deutschland durch breite Gebiete Oesterreichs, nur das von Berlin östliche Deutschland gravitiert durch die österreichisch-schlesische Landenge nach dem Orient. Immer aber kann Oesterreich als verkehrspolitischer Zwinger auftreten, da alle für Ungarn bestimmten

Die Wasserstraßen Mitteleuropas.

Von einem hervorragenden Wasserstraßen-techniker.

Da mir die Gabe des Verfassers der Denkschrift „Die Wasserstraße Mitteleuropas“, des Erzherzogs Heinrich Ferdinand (Siehe „N. W. Tagbl.“ vom 21. März d. J.), mit wenigen Worten den schwierigsten Stoff klar und erschöpfend zu behandeln, nicht eigen ist, so muß ich ausführlicher sein. *)

Auf meinen Reisen im Ausland machte ich oft die mein Gefühl als Angehöriger der österreichisch-ungarischen Monarchie kränkende Wahrnehmung, wie wenig wir draußen gelten. Man verteilte die Welt ohne unsre Mitwirkung. Unsre Kaufleute gehen wenig ins Ausland und wir exportieren hauptsächlich billige und gute Arbeitskräfte, die zu unserm Nachteil die wirtschaftliche Kraft unserer Konkurrenten auf dem Weltmarkt und politischen Gegner vermehren. Beispielsweise erfreuen sich die österreichischen und ungarischen Arbeiter des besten Rufes in zahlreichen überseeischen Kohlen- und Kohölgebieten. Welch ungeheuren Nutzen unsre Feinde im Weltkrieg davon hatten, braucht nicht weiter erörtert werden.

Ich konnte die Grundlagen einer Volkswirtschaft, die notwendigerweise solche Erscheinungen zeitigen mußte, nie verstehen. Das Erwachen der Erkenntnis, daß zur zielbewußten Führung einer kräftigen und weitgreifenden Wirtschaftspolitik vor allem moderne und leistungsfähige Verkehrsmittel, insbesondere Wasserwege, notwendig sind, mußte sich ja auch einmal bei uns Bahn brechen. Daß diese Wandlung erst durch einen Sturm kommen mußte, durch einen Sturm wie der Weltkrieg, war zwar nicht vorauszu sehen, doch hat auch hier der Krieg reinigend und klärend gewirkt. Leider brachte dieser Sturm auch beispiellose und ungeheure Verwüstungen. Wir sind genötigt, uns nicht nur auf die Heilung der tiefen Wunden und die Behebung der Schäden zu beschränken, sondern unser liebes Vaterland politisch und wirtschaftlich kräftig auszubauen, wenn wir die einst eingenommene Stellung in der Welt und auf dem Weltmarkt wieder beanspruchen.

Auch auf wirtschaftlichem Gebiete, nicht nur auf politischem und militärischem, brauchen wir aber Führer, die die Bedürfnisse des Ausbaues programmatisch und fest erfassen. Ihre Argumentation muß klar, einfach und dabei so überzeugend sein, daß ihre Vorschläge zum Gemeingut der breiten Volksschichten werden. Eine solche Führerschaft ist uns nun auf dem Gebiete der Verkehrsfragen entstanden. Erzherzog Heinrich Ferdinand führt in seiner Denkschrift in lapidarer Kürze logisch geordnet das aus, was in Hunderten von Werken ausführlich, richtig, oft umständlich geschrieben wurde.

Der prächtige Mittellandkanal der österreichisch-ungarischen Monarchie, die Donau, soll nun mit Kohle, Getreide und vielen andern Massengütern alimentiert werden, soll neuerdings unsrer Monarchie dazu verhelfen, als Mittler des Verkehrs zwischen dem Abend- und Morgenlande aufzutreten. Das Endziel dieser wirtschaftlichen Evolution ist kaum zu fassen. In Mähren, Schlesien und im westlichen Galizien ruhen ja ungeheure Kohlenmässe, die nun erst gehörig verwertet werden könnten und welche dazu berufen sind, uns reich und mächtig zu machen. Es ist hier unmöglich, näher auf die Statistik unsrer wirtschaftlichen Verhältnisse einzugehen, und ich will mich einer andern Betrachtung zuwenden:

Die Denkschrift bietet eine überaus einfache und praktische Lösung der komplizierten Wasserstraßenfrage. Bekanntlich war diese Frage bisher nicht nur nach sachlichen, sondern auch nach politischen Grundsätzen beurteilt, was schon aus dem Inhalte des Gesetzes vom Jahre 1901 hervorgeht und in der im Jahre 1912 eingebrachten, seither gegenstandslos gewordenen Novelle wiederkehrt. Unsre Wasserstraßen verunglückten daher an der Großzügigkeit des aufgestellten Programms, weil die Befriedigung aller Wünsche auf einmal zu teuer

gewesen wäre. Um einseitigen Bevorzugungen nach Möglichkeit auszuweichen, griff man zur Einschränkung der Aktion. So sind Jahre verfloßen; von den geplanten Wasserstraßen ist jedoch keine fertig geworden. Nun kommt das Ei des Kolumbus!

Losgelöst von politischen Rücksichten, beweist Erzherzog Heinrich Ferdinand an der Hand sachlicher Argumente klar, daß es unerlässlich sei, praktisch vorzugehen und vorerst den Donau-Oder-Kanal, diese Hauptarterie des Wasserstraßennetzes, auszubauen, um endlich vorwärts zu kommen. Wie praktisch dieser Vorschlag ist, geht auch daraus hervor, daß die Denkschrift die eventuelle Beschaffung der Mittel für den Bau des Donau-Oder-Kanals im Wege des Privatkapitals in Aussicht nimmt, was bei diesem Kanal, dessen Rentabilität ja mehr als sichergestellt erscheinen muß, einen gut gangbaren Weg bieten würde, sofern man sich darauf beschränkt, das Privatkapital lediglich für das Bauverfordernis in Anspruch zu nehmen, ohne damit die Schlußfassung über den Kanalbetrieb zu verknüpfen.

Dieser Vorschlag hat aber noch eine praktische Seite. Er steht ab von der Inanspruchnahme des Restes des im Jahre 1904 für die österreichischen Wasserstraßen bewilligten Kredits von 175 Millionen Kronen Nominal (154 Millionen Kronen effektiv), dies offenbar in der Voraussetzung, daß es ohortum sei, diesen Kreditrest der Fortsetzung der an der Mittelelbe und in Galizien eingeleiteten Arbeit zu widmen. Es dürfte sich sogar die zeitliche Uebereinstimmung der Verwendung des alten Kredits mit der Vollendung des Donau-Oder-Kanals ergeben, wenn sich für letzteren die allgemein angenommene fünf- bis sechsjährige Bauzeit als erforderlich erweist.

Das Projekt des Donau-Oder-Kanals ist fertiggestellt, die im Zusammenhang befindlichen Studien abgeschlossen und steht der Vergebung und Baueinteilung nichts mehr im Wege. Nur ein Umstand wäre noch ins Auge zu fassen: der Anschluß an die Oder und die Regulierung der Oder selbst. Es müßte auf ehestige Verbesserung ihrer Fahrbarkeit zur Ermöglichung der Frequenz von 600 Tonnenbooten hingewirkt werden, wie dies auch ausdrücklich in der Denkschrift des Erzherzogs vermerkt erscheint. Diese Arbeiten brauchen aber Zeit, nicht viel weniger als der gesamte Bau des Donau-Oder-Kanals.

Die im Zuge einer künstlichen Schiffahrtsstraße eingeschalteten Flüsse sind den Tunnels einer Bahnlinie gleichzustellen, weil die Herstellung beider weitaus mehr Schwierigkeiten bereitet als jene der kurrenten Strecken. Bei dieser Sachlage erscheint es angezeigt, vom sachlichen Standpunkt aus betrachtet, zur Herstellung der praktikablen Verbindung von der Donau zu den deutschen Wasserstraßen gleich nach der Herstellung des Donau-Oder-Kanals an den Bau der Verbindung von Prerau nach Pardubitz zu schreiten, zumal ja die Elbestraße für die Volkswirtschaft weitaus wichtiger als die Oder erscheint. Erfreulicherweise ist die Schiffbarmachung der Mittelelbe von Melnik bis Pardubitz bereits so weit fertig, daß es keinen Schwierigkeiten begegnet, sie noch vor der Vollendung des Prerau-Pardubitzer Kanals zum Abschluß zu bringen. Die Verbindung zu den deutschen Wasserstraßen im Zuge der Elbe würde somit voraussichtlich der Instandsetzung der Oder zum Großschiffahrtswege voranschreiten. Außerdem hätte diese Verbindung den Vorteil, welcher keiner Erörterung bedarf, sie ist auf österreichischem Gebiet gelegen. Gleichzeitig oder knapp anschließend wäre mit der Verbindung Pardubitz-Prerau auch der Kanal zur Weichsel bis Krakau zu ziehen. Diese Kanalstrecke ist bereits angebahnt und verhältnismäßig billig und ist mit ihr der Verkehr und die Erschließung des reichen Polenlandes eröffnet.

Später werden sich dann auch die andern Kanalprojekte anschließen und zur Verwirklichung gelangen. Vorerst den Stammkanal der Monarchie, den Donau-Oder-Kanal, zu bauen, bleibe das hohe wirtschaftliche Ziel jedes Angehörigen der Monarchie. Mit dem Bau des Donau-Oder-Kanals gleichlaufend die Ausgestaltung der Donau als Großschiffahrtsweg, um so rasch wie möglich die Wasserstraße Mitteleuropas zu besitzen.

Seit drei Jahren stürmen auf uns Ereignisse ein, deren Größe und Tragweite sogar den bekannten Ausspruch Ben Alibas, daß alles schon dagewesen sei, Lügen strafen. Der Weltkrieg zeigte uns vorerst sein militärisches Antlitz, allerdings ein ins Ungeheuerliche verzerrtes. Bald trat jedoch die wirtschaftliche Triebfeder des Krieges hervor. Dieses von England angestrebte Ziel zeitigte als Hilfsmittel die zweite Phase: den Versuch, uns und Deutschland auszuhungern. Wir wehrten auch diesen rücksichtslosen Angriff ab und lehnten nun sogar den Spieß um. Mit unerschütterlicher Zuversicht hoffen wir heute auf den vollen Erfolg des beispiellosen Kampfes und einen günstigen Friedensschluß. Nun aber bringt England die dritte Phase des Kampfes: den Kampf im Frieden. Das zähe und verbissene England wird die Niederlage nicht vergessen und mit allen Mitteln — leider hat es genug an eigenen und amerikanischen Geldvorräten — trachten, die Zentralmächte wirtschaftlich zu unterbinden. Diese dritte unausbleibliche Phase — denn hier gibt es keine schützenden Verträge — wird somit den Kommunikationen gelten. Einstrahlen liegt der Vorteil bei England, auch ohne seine Verbündeten, denn es beherrscht die wichtigsten Punkte des Weltverkehrs, wie Suezkanal, Gibraltar, Suezkanal, Kapland, Singapur und einigermaßen auch den Panamakanal. Es hat letzteres auch den von Deutschland nach Indien angebahnten Landweg verlegt und damit gleichzeitig auch Rußland den Zugang zum Persischen Meer abgesperrt. Wollte Gott, daß es gelänge, in dieses rücksichtslose System der Wegverlegung eine ordentliche, haltbare Bresche zu schlagen; damit ist aber in absehbarer Zeit kaum zu rechnen. Daher erwächst Mitteleuropa die Aufgabe, seine Kommunikation nicht nur modern auszubauen, sondern durch ihre Anlage auch den wirtschaftlichen Anschluß an die Nachbarstaaten möglichst zu fördern, auch an jene, die heute noch zu unsern militärischen Gegnern — getrieben durch die ränkevolle Politik Englands — zählen.

Daß bei der Lösung dieser künftigen Verkehrsprobleme den Wasserstraßen eine Hauptrolle zufallen muß, das steht außer jeder Frage. Und deshalb ist das bahnbrechende Erscheinen der Denkschrift des Erzherzogs Heinrich Ferdinand immer wieder und von neuem freudigst zu begrüßen.

*) Die Denkschrift des Erzherzogs Heinrich Ferdinand, ursprünglich als Manuskript gedruckt, erscheint angefügt der vielen Anfragen nach der Publikation, demnächst im Verlag von Deuticke, Wien.

Unsere Seeschifffahrt und die mitteleuropäische Binnenschifffahrt.

Von Josef Lazarus,
Vizepräsidenten der Financier Handels- und
Gewerbetammer.

Budapest, 18. April.

Europa, das alte Kulturland, scheint sich selbst aufzuehren zu wollen. Die Randbewohner greifen sein Zentrum an und stützen ihre Angriffsstrategie auf die Tatsache, daß in der Mitte Europas nicht alle Rohstoffe oder wenigstens nicht in dem Maße vorhanden sind, wie sie der Mitteleuropäer zu seiner Ernährung, seiner Bekleidung und dem Betriebe seines Gewerbes benötigt. Gelingt es — so dachte man — die Meere abzusperren, die Seeschifffahrt zu unterbinden, so wird der Mitteleuropäer sich weder ernähren, noch bekleiden, noch seine Industrie betätigen können.

Indes ist dasselbe geschehen, was sich vor hundert Jahren ereignet hat, als Napoleon I. die Kontinentalsperre über die Meere verhängte, damit Englands Seehandel stillstehe, und die Engländer mit dem Verbote antworteten, Frankreichs Küste anzufahren, damit Frankreich verhungere. Durch diese doppelte Absperrung zur See geriet die französische Zuckerindustrie tatsächlich zum Stillstand, denn das Zuckerrohr fehlte. Die Not lehrt jedoch beten — und erfinden. Es erfanden damals französische Chemiker die Zuckerverzuckerung aus der heimischen Rübe, und von da an hat England für immer den Zuckerröhrexpert nach Europa verloren.

Genau dasselbe spielt sich heute vor unseren Augen ab. Amerika schickt keinen Salpeter mehr, keine Baumwolle, kein Maschinenschmieröl nach Mitteleuropa, Indien keine Jute. Wohl denn, wir erfanden die Stickstoffgewinnung aus der atmosphärischen Luft statt aus Salpeter, wir fanden einen Wattenersatz aus Holzstoff, einen Schmierfetterersatz aus Braunkohle, einen Juteersatz aus Zellulose, der Brennessel gar nicht zu gedenken. Auf diese Weise verlieren die Gegner für alle Zeit wichtige Aktivposten ihrer Handelsbilanz und wir eliminieren für immer große Passivposten aus der unsrigen, zum größten Wohle unserer Valuta.

Es ist anzunehmen, daß die Randbewohner ihre wirtschaftliche Angriffswaffe auch nach diesem Kriege nicht aus der Hand geben werden. Daher werden die Zentralbewohner Europas genötigt sein, ihre wirtschaftliche Defensivwaffe funktionsfähig zu erhalten. Was durch Erfindungen nicht zu ersetzen war, wurde durch ein politisches Bündnis ersetzt, indem der rechtmäßige Besitzer Kleinasien, die Türkei, in den mitteleuropäischen Verband aufgenommen wurde, um Amerika durch Kleinasien zu ersetzen, da der Landweg (oder der Binnenschiffahrtsweg dorthin) immer sicherer in der Hand des Mitteleuropäers ruht, als der Seeweg nach Amerika, den die Randbewohner immer abschneiden könnten. Es genügt aber nicht, für Mitteleuropa eine Nährwurzel in Kleinasien gefunden zu haben, man muß für Kommunikationswege und -mittel sorgen, damit die Nahrung nach Mitteleuropa gelange. Daß die Eisenbahnen für Transporte von großen Massen auf große Weltabstände völlig versagen, kann durch eine kurze Rechnung bewiesen werden. Angenommen, man hätte drei Millionen Tonnen Getreide aus Rumänien nach Bayern per Eisenbahn zu befördern, so würde man hiezu 200.000 große (15tonnige) Waggons benötigen. Dies würde (à 60 Waggons) 3333 Güterzüge ergeben; und diese müßten, wenn man zehn dieser Güterzüge täglich absenden könnte, ein ganzes Jahr fahren, um diese Masse zu bewältigen, denn 3333 : 10 gibt 333 Tage.

Um eine Verproviantierungsposition über zwei Weltteile zu führen, bedarf es der Schifffahrt mit ihren großen Transporteinheiten, und da es sich um das Zentrum des Kontinents handelt: der Binnenschifffahrt. Als Transporteinheit für solche wird das 3000tonnige Flußschiff angekrebt. Die Donau wird die Hauptarterie sein zur Ernährung Mitteleuropas aus der kleinasiatischen Kornkammer. An sie werden sich anschließen: der Donau-Rhein-Kanal zur Versorgung Westdeutschlands, der Donau-Elbe-Kanal zur Versorgung Mitteldeutschlands, der Donau-Ober-Kanal zur Versorgung Ostdeutschlands. Polen, Galizien und Bessarabien bilden einen hydrographischen Block für sich, welcher durch den Dniepr mit dem Schwarzen Meere, durch die Weichsel mit dem Baltischen verbunden ist. Die galizischen Kanäle sollen zwischen beiden Flüssen vermitteln. Das ist der navigatorische Defensivplan gegen den aggressiven Absperrungsplan. Sobald all diese Arbeiten ausgeführt sein werden, wird man vom Schwarzen, vom Baltischen Meere, von der Nordsee, von der Ostsee, von jedem dieser Meere, quer durch Mitteleuropa hindurch, an uns vorüber, gelangen können, von jedem Punkte Mitteleuropas in jedes dieser Meere fahren können, ohne das Mitteländische Meer zu berühren. Nun liegen aber unglücklicherweise beide Hafengebiete unserer Monarchie in einer Sackgasse des Mitteländischen Meeres. Wozu soll dann die atlantische Ware in unsere Seehäfen dirigiert werden, wenn sie über Hamburg die Elbe hinauffahren kann, bis nach Böhmen, dann durch den Donau-Elbe-Kanal bis nach Budapest, durch den Donau-Ober-Kanal bis Schlesien, durch den Ober-Weichsel-Kanal bis Galizien?

Dasselbe gilt auch für die andere Himmelsrichtung. Wozu soll die levantinische Ware nach Fiume dirigiert werden, wenn sie über Galatz die Donau hinaufbringen kann bis Bayern und durch den Donau-Rhein-Kanal bis Holland? In Zukunft wird die mitteleuropäische Schifffahrt auf dem Zusammenwirken zwischen der See- und der Flußschifffahrt beruhen. Aus jedem Seehafen Mitteleuropas, in Deutschland, in Polen, in Bulgarien, sogar in Rumänien, wird die seewärts angelangte Ware flußwärts bis tief ins Binnenland eindringen können. Bloß

in unserer Monarchie wird sie vom Eisenbahnwaggon erwartet; daß dieser aber bei langen Reisen von Massenverfrachtungen keine Rolle spielt, sahen wir an dem eingangs vorgerechneten Beispiel.

Die Flußlosigkeit unserer Seehäfen wird uns von der Seeschifffahrt ausschalten, wenn wir uns nicht durch einen Kanal Fiume—Kulpa—Sava—Drau—Donau mit einem Seekanal Triest—Fiume (als Spiegelbild des deutschen Kaiser-Wilhelm-Kanals) an das mitteländische Kanalnetz anschließen. Bis dahin müßten wir unseren Seehandel auf einen künstlichen Stelzfuß stellen: auf gekünstelte Eisenbahntarife nach Fiume und Triest, um der billigen Donaufracht (beziehungsweise Elbefracht) die Wage zu halten, damit die heimischen Exportgüter aus dem Innern der Monarchie sich unter denselben Bedingungen in Fiume einschiffen können wie in Galatz oder unter denselben Bedingungen in Triest wie in Hamburg.

Bis zum Ausbau dieses Kanals müßten unsere heimischen Seeschifffahrtsgesellschaften aus sich selbst heraustreten und sich um Flußschifffahrtkonzessionen bewerben oder mit Flußschifffahrtsgesellschaften fusionieren. Sie müßten Schiffswerften errichten, aber nicht in der Sackgasse, nicht in Triest oder in Fiume, sondern an Flüssen, die sich ins Meer ergießen; denn so liegen alle deutschen und alle englischen Werften. Bloß dort, wo Süßwasser und Salzwasser sich mengen, herrscht Prosperität und Leben. Wo Salzwasser im abgesperrten Lämpel steht, wird immer eine Stagnation wahrzunehmen sein, umso mehr, als wir aus wirtschaftlichen Defensivgründen unserer ganzen Schifffahrt eine andere Richtung geben müssen: von West nach Ost. Dies muß auch zum Wohle unserer Valuta geschehen, denn diese krankte vor dem Kriege an unseren Rohstoffbezügen aus dem Westen, von wo wir bloß schöpfen, nie aber in demselben Maße auch liefern konnten. Umgekehrt ist es im Osten. Wollen wir aus dem Osten Rohstoffe schöpfen, so müssen wir dorthin auch liefern: zunächst Maschinen und Kommunikationsmittel. In dem Maße, als unsere Pioniere das Lebensniveau der dortigen Landesbewohner heben werden, müssen den Maschinen auch Kleider, Hausgeräte, Wohnungseinrichtungen folgen. Die Wunden, die jeder Import der Valuta schlägt, werden durch den Export geheilt. Dies wollte beim Rohstoffbezug aus dem Westen nie ins Gleichgewicht kommen.

Nicht wegen etwaiger technischer Schwierigkeiten, aber wegen der finanziellen Anforderungen, welche der Fiume-Donau-Kanal an uns stellen würde, scheint seine Durchführbarkeit in der „vierten Dimension“ zu liegen. Burden aber der Suezkanal, der Kanal von Korinth, der Panamakanal nicht ebenfalls aus der „vierten Dimension“ herabgeholt? Je mehr unsere deutschen Verbündeten ihr Kanalnetz ausbauen werden, desto mehr wird unsere Schifffahrt in der abriatischen Sackgasse in den toten Winkel rücken; dagegen gibt es nur ein Mittel: schließen wir unsere heimische Seehäfen an das mitteleuropäische Kanalnetz an, damit unsere Schifffahrt zur See nicht die traurige Rolle des „Nischenbröckels unter den Verbündeten“ spiele.

Der Verfasser des obigen Artikels hielt heute abend über dasselbe Thema in der Budapest Handels- und Gewerbetammer einen Vortrag, dem zahlreiche, sich für diese Fragen interessierende Fachmänner anwohnten. In ihren Reihen befanden sich Staatssekretär Baron Wilhelm Verš, der Präsident der königlich ungarischen Staatsbahnen Staatssekretär Kornel v. Lónay, Präsident-Stellvertreter Hofrat Sigmund v. Kótányi, General Graf Franz Marézi, Graf Armin Miksz, die Ministerialräte Bela Gondra, Eugen v. Kvaszay und Gustav v. Emich, Staatssekretär Josef Adáshy, Direktor Dr. Koloman Balkányi, Julius Szávay, Oberinspektor Dr. Karl Barna und Dr. Max Fejérv. Von Seiten der Kammer waren die Vizepräsidenten Franz v. Heinrich und Andreas v. Thét, Generalsekretär Dr. Rudolf Krejcsy, der geschäftsführende Sekretär Josef Vágó und viele Mitglieder erschienen. Den Vorsitz in der Versammlung führte Hofrat Franz v. Heinrich, der die Gäste und den Vortragenden begrüßte und Herrn Lazarus zum Schluß für seine anregenden Ausführungen, mit welchen sich nunmehr auch die kompetenten Fachkreise beschäftigen werden, Dank sagte.

20./IV. 1917

Kriegszentralen und Transporte.

Ein Vorschlag.

Die Leistungsfähigkeit der Verkehrsmittel wird in der jetzigen Phase des Krieges naturgemäß immer geringer. In keinem der kriegsführenden Staaten können infolge der Inanspruchnahme der Industrie für Seereschwede und aus zahlreichen sonstigen Gründen durch Verbesserungs-, Erneuerungs- und Ergänzungsarbeiten die durch die überaus starke Inanspruchnahme der Verkehrsmittel verursachten Schäden wieder ausgeglichen werden. Da aber der Militärverkehr in vollem Maße bewältigt werden muß, so bleibt naturgemäß für den Zivilpersonen- und, was viel wichtiger ist, für den Zivilgüterverkehr immer weniger übrig. Wir müssen uns daher in der kommenden Herbst- und Winterperiode, gleichgültig, ob der Krieg noch andauern oder der Friedenszustand bereits hergestellt sein wird, auf viel weitergehende Beschränkungen gefaßt machen, als sie in dem abgelaufenen gleichartigen Zeitraum vor sich gegangen sind. Um den vielleicht sehr ernststen Gefährdungen, die daraus dem auch in Kriegzeiten auf dem Verkehrsweesen aufgebauten Wirtschaftsleben erwachsen könnten, rechtzeitig zu begegnen, müssen die Güterversendungen planmäßig verringert werden, und zwar:

1. durch Vermeidung aller überflüssigen Transporte und
2. durch Zurückstellung der weniger dringlichen vor den dringlicheren Beförderungen.

Die Durchführung einer solchen Maßnahme ist und kann — dies möge zur Behebung eines weitverbreiteten Irrtums besonders betont werden — keineswegs die Aufgabe der Transportunternehmungen sein, als die bei den Mittelmächten jetzt hauptsächlich die Bahnen in Betracht kommen. Die Bahn kann nicht beurteilen, ob, um nur irgendein Beispiel anzuführen, eine weithin zu befördernde größere Sendung irgendeines kostspieligeren Dachbedmaterials, die überdies auf einer mit Güterladungen überfüllten Strecke zu laufen hätte, im Grunde genommen unterbleiben könnte, weil vorderhand gewöhnliche Dachpappe, die aus einem der Baustelle weit näherliegenden Ort auf einer wenig benützten Seitenstrecke leicht zu beschaffen wäre, den gleichen Dienst leisten würde. Die Bahn kann auch nicht wissen, ob etwa eine Bierlieferung dringlicher ist als die gleichzeitig aufzugebende Spiritus- oder Rohölfendung. Ihre Aufgabe ist die Bewältigung des vorhandenen Verkehrs nach Maßgabe der vorhandenen Verkehrsmittel, wobei in der Regel (im Seilaut- sowie im Nachtgutverkehr) der Zeitpunkt der Aufgabe für die Reihenfolge der Beförderung ausschlaggebend ist. Genau so, wie die Bahn nicht prüfen kann, ob das Reisemotiv dieser oder jener Person eine größere oder geringere Berechtigung hat; sie befördert bei einer beschränkten Passagieranzahl grundsätzlich den, der sich zuerst seinen Wagenplatz gesichert hat. Von dieser Regel wird in Kriegzeiten allerdings eine Ausnahme gemacht: die Notwendigkeit, die Kohlentransporte für die Zivilbevölkerung im allgemeinen zu vermindern, damit der unbedingt notwendige Kohlenbedarf gedeckt werden könne, führte dazu, daß von einer besonderen Stelle, der Kohlenversorgungs-kommission, bei der auch die Kohleninteressen und die Bahnen vertreten sind, auf den Grund der Versendung eingegangen wird. Kohle, die zum Beispiel für Verpflegsanstalten oder für Spitäler erforderlich ist, wird früher befördert als die für andere Zwecke erforderliche Kohle. Eine derartige Stelle wäre aber auch im Hinblick auf die anderen Gütertransporte erforderlich. Dies um so mehr, als durch die Errichtung von zahlreichen „Kriegszentralen“ das sichere, auf Mischlichkeitsgründen aufgebaute Zueinandergehen der einzelnen Wirtschaftssubjekte naturgemäß aufgehoben ist. In der Transportfrage arbeiten die einzelnen Zentralen ganz unabhängig voneinander; die eine weiß in der Regel nicht, was die andere zur Versendung bringt, welche Mengen von ihr jeweils abgeschickt werden, woher sie kommen, wohin sie gehen. Diese Unvertrautheit erstreckt sich auch auf verwandte Zentralen, mit welchem Ausdruck wir die bezeichnen wollen, deren Tätigkeit sich auf gleichartige Gegenstände oder einen gewissen Geschäftszweig erstreckt. Der Kriegsverband der Baumwollindustrie weiß nichts von den einzelnen Transporten des Kriegsverbandes der Wollindustrie oder der Wollzentrale oder des Kriegsverbandes der Feinwebindustrie oder jenes der Hans- und Rute-Industrie oder der Flachszentrale. Dem Kriegswirtschaftsverband der Kartoffelstärke-Industrie sind die Sendungen des Kriegswirtschaftsverbandes der Kartoffelrodungsindustrie oder der Kriegsgetreideverkehrsanstalt, die sich ebenfalls mit Kartoffelversendungen befaßt, wohl wenig bekannt. Die Malzzentrale ist mit den einzelnen Versendungen der Brauerzentrale oder der Melassezentrale nicht vertraut. Die Altpapierkommission, die Saderkommission und die Saderzentrale oder die Lederbeschaffungsgesellschaft, die Stappenhäutezentrale sowie die Häute- und Lederzentrale usw., sie wissen in dieser Hinsicht nichts voneinander. Und da den Zentralen wiederholt, in Deutschland und bei uns, der Vorwurf gemacht wurde, daß sie die „Güter überflüssigerweise herumwandern lassen“, um wie viel leichter kann es vorkommen, daß eine der Zentralen von weither etwas bezieht, worüber die verwandte Zentrale in der gleichen Ware oder in einem entsprechenden Ersatzstoff am erforderlichen Orte reichlich verfügen könnte. Ueber die Transporthandlungen der Zentralen sollte daher an einer, wir wiederholen es, be-

sonders zu schaffenden Stelle ein Ueberblick gewonnen werden; hier müßten die bei den Mittelmächten nicht mehr durch Preis und Tarife regulierten, durch die Kriegszentralen auseinandergezogenen Fäden des Verkehrs wieder zusammenlaufen.

Also eine neue „Zentrale“?

Durchaus nicht. Diese Stelle hätte keineswegs etwa die Rolle einer Zentralgüter-dirigierung zu übernehmen, sondern sie würde eher einem Clearing-Hause zu vergleichen sein. Sie hätte auch keine weit-ausgreifenden Pläne zu fassen, die in Kriegzeiten durch unvorhergesehene Verkehrsereignisse leicht umgestoßen werden können. Ihre Aufgabe stellen wir uns vielmehr folgendermaßen dar: Die Zentralen und vielleicht auch die größeren, nicht in Zentralen vereinigten Produzenten hätten periodisch ihre voraussichtlichen Transporte im nächsten Monat der in Rede stehenden Stelle, die aus Vertretern der Kriegszentralen und der Bahndirektionen zu bestehen hätte, zu übermitteln. Nach Sichtung des Materials wäre dann über eine Verringerung der Beförderungsaktien, die sich aus Kompensationen und Verkürzung der zu durchfahrenden Wegstrecken ergeben könnten, zu beraten. Der Effekt wäre für die Allgemeinheit gleichsam eine Rayonierung Oesterreichs für die wichtigsten Bedarfsartikel. Der Verbraucher würde das Gut von der ihm am nächsten liegenden Produktionsstätte beziehen. Die Bahnen hätten wieder folgende Vorteile zu gewärtigen:

1. daß auf den wichtigsten Strecken überflüssige Fahrten vermieden werden. Dadurch würde
2. der Wagenumsatz wesentlich beschleunigt,
3. der Wagenmangel erheblich gemildert werden, was
4. eine günstige Rückwirkung auf die Inanspruchnahme von Lokomotiven und Personal ausüben müßte.

Die neu zu schaffende Stelle hätte aber auch dafür zu sorgen, daß — ebenso wie dies schon jetzt bei der Kohlenbeförderung geschieht — dringliche Transporte von weniger dringlichen bevorzugt werden, damit nicht etwa irgendeine Stadt an einem wichtigen Bedarfsgegenstand deshalb Mangel leide, weil auf einer zu ihr führenden Zufahrtsstrecke für den Augenblick entbehrliche Waren befördert werden. Zur Behebung dieses Uebelstandes sind allerdings schon Versuche unternommen worden. Im Deutschen Reich wurden „Dringlichkeitslisten“ für militärische und für Zivilgüter herausgegeben, die fallweise modifiziert werden. Aber eine solche generelle, ganz allgemeine Regelung kann nicht die speziellen Verhältnisse berücksichtigen. So ist es beispielsweise wohl anzunehmen, daß jetzt im allgemeinen die Beförderung von Zuckern dringlicher ist als die von Ziegeln und Zement. Und doch kann auch ein großer Ziegel- und Zementtransport in einem bestimmten Falle zu bevorzugen sein, wenn es sich etwa um den dringlichen Bau irgendeiner Fabrik der Nahrungsmittelbranche handelt. Durch jenseitige gütliche Vereinbarung zwischen den Interessenten und zwischen diesen sowie den Bahnen würde sich am leichtesten ein billiger, der Allgemeinheit nützlicher Ausgleich erzielen lassen. Den hätte die mehrerwähnte Stelle — über deren innere Organisation jetzt noch nicht gesprochen werden soll — herbeizuführen; ihre Aufgabe wäre aber nicht, Transporte aufzuhalten, so daß aus unserem Vorschlag nur Vorteile, aber keine wie immer gearteten Nachteile entspringen können.

Dr. Viktor Krausner.

22. IV. 1917

Wochenchau.

H. A.—r. Zu einer Weltfrage ist die Frage nach dem Frieden immer mehr geworden, seit der Krieg sich über fast den ganzen Erdball ausgedehnt hat. Zu einer Weltfrage, da auch die Neutralen von der Fortdauer des Krieges getrieben sind. Und obwohl diese Frage des Kriegsendes noch immer offen ist, hat sich die Spekulation mehr und mehr von ihr abgewandt und schon die Aufgaben der Uebergangs- und Friedenswirtschaft, der Zukunft, die ja doch einmal kommen muß, auf die Tagesordnung gestellt. In dreihundertdreißig Kriegsmonaten dem man es eben auch, sich in den Krieg zu finden, eine Gewissung, die umso leichter fallen muß, je weiter man sich vom Schlitzengraben entfernt halten darf. So hat, freilich in ganz anderem Sinne, auch die Spekulation im Feuer ergritzten Gernst, ja mit dem Schwinden der Sorge, mit der Beruhigung haben die Bewegungen auf dem Effektenmarke vielfach sogar vorungesterten Charakter angenommen. Der Börsenverkehr ist noch immer beschränkt, er entbehrt der Ueberwachung durch die Öffentlichkeit und so kommt es im Wasserglase dieses Verkehrs wohl auch zu Kursstürmen, die auf der unendlichen Fläche des unbeschränkten Verkehrs vielleicht kaum entstehen oder doch weit rascher abflauen würden. Trifft das zu und gilt andererseits die Rückkehr zum normalen Börsenverkehr noch als ausgeschlossen, dann wird die Spekulation die Forderung nach Restriktionen, nach Selbstbeschränkung gerade jetzt, gerade wegen der jetzigen Art des Börsenverkehrs, gerade wegen seiner Beschränktheit nur noch um so ernster erfüllen müssen. Der Verantwortung, die auf der Spekulation jetzt noch mehr als unter der Freiheit des Verkehrs lastet, muß sie unbedingt gerecht werden, um die Fortdauer wenigstens dieses ohnehin so eingeschränkten Marktes zu ermöglichen.

Daß die Börse schon jetzt auch der Zukunft, des Friedens gedenkt, das ist ganz begreiflich. Nur dagegen verwahrt man sich, daß sie ihn zu hoch eskomptiert. Der Blick über die Mauer, die uns noch immer vom Frieden trennt — man wünschte, es wäre endlich nur mehr die bekannte papierdünne Wand! — ist nur selbstverständlich. Ja, indem die Regierung und die Organisationen der Industrie schon jetzt für die Uebergangswirtschaft vorsorgen, beweisen auch sie die Berücksichtigung, über das Heute, über den Krieg nicht des Morgen, des Friedens zu vergessen. Dieses Sichhinwegheben über die Sorgen und die Forderungen der Stunde ist ja geradezu als Voraussetzung der Sicherung und Sicherheit der Zukunft anzusprechen. Würde die Regierung nicht schon jetzt, also nicht noch während der Fortdauer des Krieges jene Investitionen vorbereiten, die nach dem Kriege auszuführen sein werden, dann würden sie sich dereinst bedenklich verzögern. Daß die Regierung ernstlich strebt, dieser Forderung allen Schwierigkeiten zum Trotz, wie sie der Krieg gebracht hat, gerecht zu werden, das hat sie auch mit der Vorbereitung des dritten Nordbahngleises tatkräftig dargetan. Eine Großzügigkeit, die umso wärmer anzuerkennen ist, als die Staatseisenbahnverwaltung teilweise sogar schon mit dem Bau begonnen hat. Die Nordbahndirektion hatte dabei gewiß mit den allergrößten Hindernissen und Schwierigkeiten zu kämpfen, mit der Verriegerung der Beamten, der Aufsicher und Arbeiter durch den Kriegsdienst. Das mußte schon die Fortführung der Projektarbeiten, die bereits auf etwa fünf Jahre zurückreichen, erschweren. Wenn die Nordbahndirektion trotz alledem in der Lage war, die Projektarbeiten fortzusetzen und wohl auch abzuschließen, so wäre bereits das allein hoch zu werten. Und umso höher ist da die Tatsache des Baubeginnes anzusehen.

Die Herstellung des dritten Gleises auf der Strecke Wien—Oberberg erstreckt sich ja auf ein sehr großes Gebiet, auf 276 Kilometer Strecke. Daß man zunächst nur vom dritten Gleis spricht, bedarf übrigens noch näherer Erklärung, eine Erklärung, bei der man nicht vergessen soll, daß dieses dritte Gleis in der Sprache der Eisenbahner als Gleis 4 bezeichnet wird. Zum Verständnis dessen sei erinnert, daß das erste Gleis in der Richtung von Wien nach Norden und das zweite in der Gegenrichtung, also von Oberberg nach Süden befahren wird. Nun bringt es die Entwicklung unserer Handelsbilanz, das Ueberwiegen der Einfuhr über die Ausfuhr mit sich, daß das Gleis 2 weitaus stärker als das Gleis 1 verkehrsbelastet ist. Dieser Gegensatz verschärft sich zu Ungunsten des Gleises 2 noch dadurch, daß die Züge auf dem Gleis 1 oft viel länger angeordnet werden können, weil ja dort viele Wagen nur leer, also ohne Ladung zurück nach Norden rollen. So tritt unsere Handelsbilanz auch in der Jugstrangierung der Nordbahn zutage! Diese Ungleichheit der Ansprüche des Verkehrs nach und von Deutschland muß sich nun aber auch bei den neu geplanten Gleisen äußern, beim dritten und vierten Gleis. Vor allem darin, daß nicht schon jetzt zwei Gleise, also ein drittes und viertes Gleis, nötig geworden sind, sondern erst ein Gleis, und zwar jenes, das sowie das Gleis 2 dem Verkehr von Oberberg nach Wien dienen soll. In der Sprache des Eisenbahners ist das aber das Gleis 4 und so müßte man, wenn man einmal wirklich ganz genau und richtig sprechen wollte, sagen, das vierte Gleis werde jetzt neben dem zweiten hergestellt und das dritte werde dann neben dem ersten allmählich gebaut werden. Bei der Grundbeinlösung, bei den Dammdauten, wie bei allen anderen Anlagen, wird dem Bedarf des als viertes Gleis herzustellenden Gleises 3 schon jetzt Rechnung getragen.

Hätte die Nordbahn dieses dritte, und zwar das Gleis 4, schon vor dem Kriege ihr eigen genannt, dann hätte sich die Kohlenversorgung auch in Wien unzweifelhaft viel leichter gestaltet. Und wäre der Krieg nicht ausgebrochen, so wäre nicht bloß die Projektarbeit schon längst beendet, sondern auch die Bauarbeit selbst bereits viel weiter gediehen. Denn die Unabweislichkeit dieser Investition war ja schon seit Jahren klar erkannt. So reichen die Projekt-

arbeiten denn schon in das Jahr 1912 zurück. Sehr bald nach Einlösung der Nordbahn hatte sich gezeigt, welches Mißverhältnis zwischen ihrer Anlage und Ausrüstung einerseits und den Verkehrsansprüchen andererseits bestand. In der Modernisierung des Fahrpartes und in der Erweiterung und Neuanlage von Stationen geschah damals das Mögliche: Eisenbahnministerium und Nordbahndirektion setzten alles daran, dem jäh wachsenden Verkehr gerecht zu werden, so große Schwierigkeiten sich da wohl bei der Selbstbeschaffung entgegenstellen haben mögen. Diese ganz außerordentliche Verkehrsentwicklung hatte eben ein so Zwingendes, daß sie auch diese Hemmnisse überwinden ließ. Seit der Einlösung der Nordbahn hat sich ihr Güterverkehr ja von Jahr zu Jahr um etwa 5% bis 6 Prozent gesteigert. Und so konnte man ihn für das letzte Friedensjahr, für 1918, wohl schon auf etwa 22 Millionen Tonnen schätzen, während er vor der Verstaatlichung der Nordbahn rund 15 Millionen Tonnen betragen hatte.

Die Herstellung des neuen Gleises erfolgt selbstverständlich vor allem auf den verkehrsreichsten, auf den am meisten mit Verkehr belasteten Strecken. Zu diesen zählt in erster Linie die etwa 100 Kilometer lange Strecke Oberberg—Pretau. Innerhalb dieser ist für die Teilstrecke Pretau—Leipnik auch schon die Baubewilligung erteilt, ja bereits der Bau selbst begonnen. Die Detailprojekte für die Teilstrecke Leipnik—Oberberg werden übrigens sehr rasch folgen. Hohe Bedeutung und Dringlichkeit kommt aber auch der Linie Lundenburg—Süßenbrunn zu, da sich auch dort eine große Anzahl von Schnell- und Personenzügen bewegt. Finanziell sehr wichtig ist, daß die Gleisvermehrung auf die Donaulübersehung keine Rücksicht mehr zu nehmen hat; die Herstellung der Transillinen hat das entbehrlich gemacht. Und damit ist ein schwieriger Bau, den man unter den Friedensverhältnissen auf etwa 16 Millionen Kronen veranschlagt hatte, entbehrlich geworden. Für die Gleis-Herstellung selbst wurden damals die Kosten mit 70 bis 80 Millionen Kronen geschätzt. Seither haben sich die Baukosten nun freilich beträchtlich gesteigert; manche Materialien haben eine Preissteigerung von 50 bis 80 Prozent erfahren. Indes, auch da werden die Bäume nicht in den Himmel wachsen — gegen allzu hohe Preisforderungen gibt es noch immer den Ausweg des Baues in Eigenregie! Jedoch das sind Fragen weit mehr der Finanzverwaltung. Das für die Volkswirtschaft Wichtige ist die nun geschaffene Sicherheit der Ausgestaltung des Nordbahnverkehrs. Die Herstellung des dritten und vierten Gleises wird nach etwa 6 bis 7 Jahren abgeschlossen sein und dann werden für den Verkehr nach Norden die Bedingungen, die er beanspruchen darf und muß, endlich geschaffen sein.

Südbahn.

Rechnungsabschluss für 1916.

Die Südbahngesellschaft veröffentlicht ihre Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1916, die mit einem Gebirgsabgang von K. 5.897.442 abschließt. Das Jahr 1915 hatte einen Gebirgsüberschuß von K. 294.953 gebracht. Es ergibt sich also für das Berichtsjahr rechnungsmäßig eine Verschlechterung um K. 6.192.395. Das Ergebnis des Jahres 1915 war jedoch mit der Rückstellung von 5.6 Millionen Kronen für außerordentliche Wertminderung an den Bahnanlagen und Betriebsmitteln sowie von 6 Millionen Kronen Kriegsverlustreserve belastet, während im Jahre 1916 derartige Rückstellungen nicht vorgenommen wurden.

Die Gewinn- und Verlustrechnung zeigt folgende Ergebnisse:

Erträge: Betriebseinnahmen K. 193.743.040 (+ 22.455.526), ab: Betriebsausgaben 139.098.174 (+ 39.704.222), besondere Ausgaben, und zwar: Gebührenäquivalent, Realsteuern, Wohlfahrtsauslagen usw. 10.740.663 (+ 2.110.180), österreichische Erwerbsteuer samt Zuschlägen für den Bahnbetrieb 5.068.544 (+ 72.666), ungarische Gesellschaftsteuer samt Zuschlägen für den Bahnbetrieb 1.282.872 (+ 14.788). Daher Reinertrag der Hauptbahnen K. 36.657.787 (- 10.446.231) unter Berücksichtigung der Ergebnisse aus dem Betrieb der Lokal- und Pachtbahnen, einschließlich der Anteile für den verkauften ein Sechstel Anteil an der Wiener Verbindungsbahn mit einem Verlustsaldo von 398.599 (+ 390.233), verbleiben 35.854.188 (- 19.836.564), hierzu: Erträge des Grazer Walzwerkes, der Fabrik für Sicherungsanlagen und der Hotelanlagen auf dem Semmering 1.336.633 (+ 168.527), Summe der Erträge 37.190.821 (- 19.678.037).

Lasten: Erfordernis für die Verzinsung der Anleihen und Beitragsrückstellungen K. 68.837.710 (+ 408.213), ab: Beitragsleistung der Staatsverwaltung zur Verzinsung und Tilgung des 5prozentigen Anlehens 1.524.095 (unverändert), Annuität der ungarischen Regierung 571.429 (unverändert), Annuität der italienischen Regierung 28.158.163 (unverändert), verbleiben 38.584.023 (+ 403.213), Rote- und Stempelgebühren für Aktien und Obligationen 1.802.582 (+ 31.523), den Bahnbetrieb nicht betreffende Zentralleitungskosten 769.874 (+ 95.425), Bezüge des Verwaltungsrates 117.600 (unverändert), Saldo der Zinsen und diversen Abrechnungen, usw. 1.814.244 (- 2.410.802), außerordentliche, durch die erhöhte Abnutzung und das Unterbleiben von Erhaltungsarbeiten im Jahre 1915 hervorgerufene Wertminderung an den Bahnanlagen und Betriebsmitteln 0 (- 5.000.000), Kriegsverlustreserve 0 (- 6.000.000) Summe der Lasten 43.083.323 (- 18.480.641), Gebirgsabgang K. 5.897.442 (+ 6.192.396).

Die Südbahn ist im Berichtsjahre in weit höherem Maße Kriegsinstrument geworden, als sie es schon im Vorjahr gewesen ist. In den ersten fünf Monaten des Jahres 1915, vor dem Eintritt Italiens in den Weltkrieg, hatte die Südbahn sehr große Transporte von Zivilgütern auf ihren Linien, namentlich von den beiden Seehäfen, zu bewältigen. Das Berichtsjahr stand dagegen ganz im Zeichen des Krieges. Der Rechnungsabschluss ist infolgedessen ein nach jeder Richtung hin abnormaler. Ein Vergleich der Geschäftsergebnisse mit denen des vorangegangenen Jahres oder gar des letzten Friedensjahres würde nur zu irrigen Schlüssen führen. Die ungewöhnlichen Verhältnisse und die vollständige Ungewißheit über die Gestaltung selbst der allernächsten Zukunft machen auch einen Rückschluß auf die Entwicklung der Bahn ganz unmöglich. Trotz aller widerwertigen Umstände hat jedoch die Südbahn im Jahre 1916 aufs neue ihre ungewöhnliche Lebenskraft bewiesen, indem sie ihre Betriebsleistung um mehr als 27 Prozent gesteigert hat. Dieser Rekord konnte nur unter Anspannung aller Kräfte des Personals, das unter den schwierigsten Verhältnissen Erstaunliches geleistet hat, und mit voller Ausnützung aller Anlagen und des rollenden Materials erzielt werden.

Die geschäftlichen Ergebnisse sind dadurch ungünstig beeinflusst worden, daß für die Entwicklung des Verkehrs nicht die wirtschaftlichen Bedürfnisse, sondern vielfach die Wünsche und Bedürfnisse der militärischen Faktoren maßgebend waren. Dies war nach beiden Richtungen hin von unangünstigen Folgen begleitet; zunächst in der Richtung, daß die Einnahmen im Verhältnis zum Verkehr sich um so ungünstiger gestalten, je größer der Militärverkehr war, da dieser bekanntlich zu ermäßigten Sätzen geleistet wird. In anderer Richtung wurden aber auch die Ausgaben ungünstig beeinflusst. Die Kalkulation der Ausgaben, die in normalen Zeiten auf einem möglichst gleichmäßigen Verkehr aufgebaut ist, wird naturgemäß umgeworfen, wenn der Militärverkehr eine Hauptrolle spielt. Man muß in diesem Falle auf ein Maximum der Leistungsfähigkeit vorbereitet sein, die manchmal nur von kurzer Dauer ist oder überhaupt nicht eintritt. Der Militärverkehr hat aber noch eine unangenehme Folge. Er geht zumeist nur in eine Richtung und verursacht daher eine unverhältnismäßige Steigerung der Betriebskosten. Standen somit die Einnahmen zu den Leistungen in einem ungünstigen Verhältnis, so wurden die finanziellen Ergebnisse noch wesentlich durch die ungeheure Steigerung der Betriebskosten beeinflusst. Das Erfordernis für Kohle allein hat sich verdoppelt und ist von 15 auf 30 Millionen Kronen gestiegen. Alle anderen Betriebsmaterialien, wie Holz, Öle, Legierungen, sind nicht nur im Preise um mehrere 100 Prozent gestiegen, sondern wiesen eine Qualitätsverschlechterung auf, die nur zum Teil durch einen Mehrverbrauch ausgeglichen werden konnte. Die Preissteigerung aller Lebensmittel und notwendigen Bedarfsgegenstände machte sich weiter indirekt in einer Zunahme der Personalauslagen geltend. Die Zahl der von der Südbahn beschäftigten An-

gestellten und Arbeiter beträgt 45.000. Die geringste Aufbesserung erfordert daher sehr bedeutende Beträge.

Die Betriebseinnahmen, die im Jahre 1915 gegenüber dem ersten Kriegsjahr 1914 eine Steigerung um rund 15.8 Millionen Kronen erfahren hatten, zeigten im Berichtsjahre eine weitere Zunahme um rund 22.5 Millionen Kronen oder rund 13 Prozent, die wieder fast ausschließlich aus Militärtransporten stammt. Der Zivilpersonenverkehr hat sich über den Tiefstand des Jahres 1915 nur unwesentlich gehoben. Auch in den Einnahmen des Zivilgüterverkehrs ist keine erhebliche Veränderung eingetreten. Der Steigerung der Betriebseinnahmen um rund 22 1/2 Millionen steht eine Steigerung der Betriebsausgaben um fast 39 1/4 Millionen gegenüber. Dabei muß noch bedacht werden, daß auch im Berichtsjahre die Erhaltungsarbeiten, wiewohl sie einen weit größeren Kostenaufwand erforderten als in den beiden vorangegangenen Jahren, noch wesentlich hinter dem normalen Ausmaß zurückgeblieben sind. Von der Steigerung der Betriebsausgaben entfallen etwa drei Siebtel auf die Steigerung der Personalkosten und rund vier Siebtel auf die Zunahme der sachlichen Auslagen. Die Steigerung der Personalkosten ist durch die bedeutend erhöhte Betriebsleistung, sodann — abgesehen von der automatischen Fortwirkung bereits in früheren Jahren getroffener Verfügungen — durch weitere nach dem Vorgange der Staatseisenbahnbewirtschaftungen zugunsten des von der Leuerung hart betroffenen Personals vorgenommene Maßnahmen verursacht worden.

Die besonderen Ausgaben, die der Hauptsache nach den Aufwand für Wohlfahrts-einrichtungen und Steuern darstellen, sind im Berichtsjahre um rund 2.2 Millionen Kronen gestiegen. Die Zunahme entfällt fast ausschließlich auf die Wohlfahrtsauslagen, und zwar größtenteils auf besondere Maßnahmen zur Erleichterung der Lebensführung des Personals. Das Erfordernis für die Pensionsfonds ist im normalen Ausmaß gewachsen. Das erhebliche Mehrerfordernis für die Unfallversicherungsanstalt erklärt sich im wesentlichen aus der infolge der erhöhten Personalbezüge erheblich gesteigerten Lohnsumme, auf der die Beitragsleistung an die genannte Anstalt beruht, sowie aus dem Umstand, daß dem Berichtsjahre 1915 eine Entlastung aus der nachträglichen Abrechnung pro 1914 in der Höhe von K. 700.000 zufließen gekommen war. Die österreichische Erwerbsteuer samt Zuschlägen für den Bahnbetrieb wurde, da die Vorschreibung für das Steuerjahr 1916 noch nicht eingelangt ist, in jenem Ausmaß entrichtet, das im Gesetz für die Fälle verspätet einlangender Steuer-vorschreibungen vorgeesehen ist, und somit auch in dieser Höhe in Rechnung gestellt. Der gleiche Vorrang wurde bei der ungarischen Gesellschaftsteuer eingehalten, wofür auch die Vorschreibung für das Steuerjahr 1915 noch anhäftet. Die Änderungen, die eventuell die Steuer-vorschreibung bezüglich dieser Ziffern bringen wird, werden erst in unserer nächstjährigen Gewinn- und Verlustrechnung wirken.

Die Ergebnisse im Betrieb der Lokalbahnen, namentlich aber der Pachtbahnen, haben sich im allgemeinen aus den gleichen Ursachen, die für den Rückgang des Ertrages der Hauptbahn entscheidend waren, ungünstiger gestaltet, und zwar haben weniger erbracht als im Vorjahre die Linien Wien-Pottendorf K. 142.000, Graz-Köflach K. 143.000, Leoben-Borderberg K. 85.000, Radkersburg-Luttendorf K. 7000, Barcs-Pastraz K. 3000, die Lokalbahnen K. 7000. Unter den gesellschaftlichen Industrien zeigen das Grazer Walzwerk ein Mehrerträgnis von K. 74.000 und die Fabrik für Sicherungsanlagen in Wien ein solches von K. 64.000, während der Geschäftsgang der Hotelanlagen auf dem Semmering bereits merklich durch die Einschränkungen des Reiseverkehrs beeinflusst, erlitten und ein um K. 55.000 geringeres Erträgnis lieferte.

Das Erfordernis für den Anleihen dient ist im Sinne des Sanierungsübereinkommens ermittelt und gleich wie im Vorjahr zur geschäftlichen Relation eingestellt. Die als Bedienungspost dienenden italienischen Annuitätsraten, die auch im Jahre 1916 unberichtigt geblieben sind, wurden gleichfalls zur geschäftlichen Relation in die Jahresrechnung aufgenommen. Die Zinsen und Tilgungsrückstände belaufen sich nunmehr auf 139 Millionen Kronen, denen die nicht gezahlten italienischen Annuitäten gegenüberstehen. Der durch die konzeptionsmäßigen Zinsen für die noch unberichtigte Restzahlung auf den Ablösungsbetrag für die ehemaligen lombardisch-venetianischen Staatseisenbahnen belastete Saldo der Zinsen und diversen Abrechnungen z. bildet auch im Berichtsjahre eine Passivpost. Doch erscheint die Verlustziffer — wenn auch die Gebirgsabgang des Jahres 1916 einen höheren Agiraufwand ergab — niedriger als im Vorjahr, weil andererseits die Zinseinnahmen aus der gesellschaftlichen Selbstwirtschaft im Zusammenhang mit dem Anwachsen der Zahlungsrückstände des Obligationendienstes höher waren und überdies unter den Ausgaben die Kosten der Sanierungsaktion, die das Konto im Vorjahr belastet hatten, diesmal nur mit einem geringen Restbetrag eingestellt sind.

Zur Deckung des aus der Gewinn- und Verlustrechnung sich ergebenden Gebirgsabganges ist zunächst übereinkommensgemäß der Ausgleichsfonds pro K. 294.953 heranzuziehen, während der restliche Gehbetrag pro K. 5.602.489 auf neue Rechnung vorzutragen sein wird. Der Aufwand für Inventionen, die seit Kriegsausbruch auf den unabwieslichen Bedarf eingeschränkt wurden, belief sich im Jahre 1916 auf rund 2 Millionen Kronen. Da die nach dem Übereinkommen zur Deckung des Inventionbedarfs ab 1. Januar 1915 vorgehene 4 1/2prozentige Anleihe noch nicht begeben werden konnte, wurde der erwähnte Aufwand vorläufig aus den Kassenbeständen bestritten.

1.10.1917

98

Die Vereinheitlichung des deutschen Verkehrswesens.

Vom Wirtl. Geh. Rat Dr. Hermann Kirchhoff.

Der Reichstag hat in seiner Sitzung vom 27. März 1917 beschlossen:

Den Herrn Reichkanzler zu ersuchen: 1. dem Reichstag mit möglichster Beschleunigung eine Denkschrift über die voraussichtlichen finanziellen und wirtschaftlichen Wirkungen und Ergebnisse einer Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens unter Anbeziehung des Binnenwasserstraßenwesens vorzulegen; 2. zur Vorbereitung und Abfassung dieser Denkschrift eine Sachkommission einzuberufen, die durch sachverständige Mitglieder des Wirtschaftslebens, Parlamentarier, sachverständige Beamte und Vertreter des Großen Generalstabs zu bilden ist.

Mit diesem Beschluß hat der in den Parlamenten geführte schwere Kampf um die Vereinheitlichung des deutschen Verkehrswesens einen vorläufigen günstigen Abschluß gefunden. Die große Zeitfrage ist dem Parteigezinkt entrückt und glücklich in das Stadium sachmännischer Bearbeitung eingelaufen. In dieser neugeschaffenen Werkstatt gilt es, unverzüglich an die Arbeit zu gehen, um im Geiste der Osterbotschaft des Deutschen Kaisers auf dem Verkehrsgebiete etwas zu schaffen, was der neuen Zeit würdig ist. Diese zunächst rüch embryonische Tätigkeit der Kommission vollzieht sich am besten in der Stille; soll sie aber eine fruchtbare sein, so muß sie Elemente anvertraut werden, die etwas Lebensfähiges schaffen können und wollen. Jetzt dürfen nicht erst noch akademische, kontradiktorische Enquêtes — vor denen als totgeborene Kinder Herr von Camp im Reichstag mit Recht gewarnt hat — veranstaltet werden, sondern es müssen von Haus aus zielbewusste praktische Ausarbeitungen nach Art der Mobilmachungspläne für den nächsten Wirtschaftskrieg so schnell wie möglich von der einzuberufenden Sachkommission, als einem dazu qualifizierten Zivilgeneralstab geschaffen und in Form einer Denkschrift so zeitig vorgelegt werden, daß daraufhin die erforderlichen gesetzgeberischen und administrativen Maßnahmen zur rechten Zeit getroffen und in die dafür bestehenden verfassungsmäßigen Wege geleitet werden können.

Das Reich braucht Geld, sehr viel Geld. Das Verkehrswesen, eine Geldquelle ersten Ranges, steht selbst vor den schwersten Aufgaben, die es je zu lösen gehabt hat. Ist da nicht eine Mitarbeit an den sich daraus ergebenden großen Fragen des Schweißes der Edlen wert? Geht es jetzt nicht um das Wohl und die wirtschaftliche Rettung des Vaterlandes? Gilt es da nicht, die Ideale, ohne die sich große Fragen überhaupt nicht lösen lassen, hochzuhalten? Wohin kommen wir, wenn jetzt, wo die Osterbotschaft eine neue Zeit verkündet, in der „der Ausbau unseres wirtschaftlichen Lebens ins Welt geknüpft werden soll“, großartige Reformen auf dem Gebiete des Verkehrswesens deshalb, weil partikularistisch angehauchte Gemüter sich nicht darin zurechtfinden können, noch generell bekämpft werden und der einzelne sich nur fragt: „Wie fahre ich dabei?“ „Wo bleibe ich mit meinem Sonderinteresse?“ Die Zeit ist doch zu ernst und der große Bismarcksche Gedanke, um dessen Verwirklichung es sich jetzt handelt, zu hehr, als daß in solcher Weise um ihn gekämpft werden dürft. Offenbar hat mein Verstand, für das geldbedürftige Reich die ergiebige Verkehrsquelle möglichst nutzbar zu machen, solche unangemessenen Ergüsse bei den prinzipiellen Segnern des Gemeinheitsgedankens im Gefolge gehabt. Aber trotz aller Widerfächer bleibe ich als alter Fachmann dabei, daß — wenn es sein muß — aus dem Eisenbahnwesen die geschätzte eine Milliarde als ein neues, durch nichts engagiertes Aktivum herauszuholen ist. Und daß es sein muß, wird die Zukunft schon zeigen.

Die von mir vorgeschlagene Ausdehnung des Großbetriebes auf sämtliche deutschen Bahnen und dessen systematische Ausgestaltung lediglich nach praktischen Rücksichten unter gründlicher Auscheidung des Transportflusses kann die von mir geschätzten großen Ausgabeersparnisse und Mehreinnahmen dann nicht bringen,

wenn man, wie der preussische Herr Eisenbahnminister, in der Vereinheitlichung und Vereinfachung nicht so weit wie ich gehen will. Er hat unter anderem im Parlament erklärt, „er würde sich aufs äußerste dagegen sträuben, meinen Anregungen zu folgen, in denselben Verkehrsgebieten, in denen sich naturgemäß ein interdeutscher Verkehr entwickelt, unser Personenverkehrssystem, also unseren Fahrplan, auf das intensivste auszubauen, weite Gebiete des platten Landes dagegen in den Verkehrsgelegenheiten zu kürzen, auf die sie einen gewissen Anspruch haben und an die sie sich gewöhnt haben“. Wie kann man es in diesen Zeiten erster Betriebskalamitäten und Verkehrsnot, wo es für alle um Sein oder Nichtsein geht, aber verantwortlich, weite Gebiete des platten Landes, weil sie sich nun einmal an einen relativ mit Bügen reichlich besetzten Fahrplan gewöhnt haben — wie der Herr Eisenbahnminister zugeibt, liegt die Plakausnützung im gesamten Nebenbahnverkehr „ganz zweifellos weit unter 30 Prozent“ — zu schonen, während doch durch die von mir vorgeschlagenen Maßnahmen des Zweiklassensystems und der Betriebsbeschränkungen in verkehrsarmen Gegenden zugunsten der verkehrsreichen mit einem Schlag ein riesiger Fuhrpark, der sich durch Veffestigung bei den überlasteten Fabriken nicht mehr beschaffen läßt, mit einem großen Personal für die hart bedrängten Verkehrszentren frei zu machen wäre. Alle Welt muß sich jetzt einschränken, warum sollten das weite Gebiete des platten Landes in den Verkehrsgelegenheiten nicht können? In diese Zeiten paßt es schlecht hinein, wenn der Herr Eisenbahnminister über das gut versorgte Nebenbahnen weiter väterlich seine Hand hält mit der Begründung:

„Dieses Reiz haben wir relativ reichlich mit Bügen versehen, wohl wissend, daß diese Büge schlecht ausgenutzt sind, aber auch wissend, daß das Vorhandensein dieser Büge gerade dem platten Lande ganz ungewöhnliche wirtschaftliche Vorteile bringt.“

Mit dieser zarten Rücksicht ist doch das große Dilemma, vor dem wir im gesamten Verkehrswesen stehen, nicht zu lösen. Dann darf man aber auch meine Schätzungen der durch Ausdehnung des Eisenbahngroßbetriebes und Befestigung des Transportflusses zu erzielenden großen Ausgabeersparnisse und Mehreinnahmen nicht so, wie es geschieht, zu Felde ziehen. Dieselbe Stelle, die vor einer Reihe von Jahren eine bei der Betriebsgemeinschaft zu erzielende Jahresersparnis von dreißig Millionen Mark für ein „Einsengericht“ erklärte, will sich jetzt auch nicht von der durch Professor Helm auf neuerer Grundlage herausgerechneten Jahresersparnis von hundert Millionen Mark inponieren lassen und nimmt keinen Anstand, meine unter Berücksichtigung aller in Betracht kommenden Umstände gemachten Schätzungen als „lüthig“ zu bezeichnen. Derartige Kritiken mögen auf Fernerstehende Eindruck machen und diesen, falls sie prinzipielle Segner der deutschen Eisenbahngemeinschaft sind, Stoff geben, diesen Gedanken selbst zu betämpfen und die Höhe der von mir geschätzten finanziellen Vorteile einer solchen Gemeinschaft zu beanstanden. Um so freudiger ist es zu begrüßen, daß mit der vom Reichstag beschlossenen Einberufung einer Sachkommission endlich das richtige Forum geschaffen ist, vor dem die finanziellen Vorteile in allen Einzelheiten auf ihre Wichtigkeit geprüft werden können. Ja, wenn es auch nur die vom Herrn Eisenbahnminister zugegebenen finanziellen Vorteile wären, die bei der Ausdehnung des Großbetriebes und der Befestigung des Transportflusses herauskommen, dann müßten sie jetzt, angesichts des Steuerdrucks und der Tarifierhöhung, herausgeholt werden. Ich habe aber keinen Zweifel, daß meine Schätzungen vor der Sachkommission bestehen werden. Um dem Reiche und den Straßen beim Suchen nach Geldquellen zu helfen, und namentlich auch, um möglichst abzuwenden, daß der Verkehr mit Steuern und Tarifierhöhungen zu schwer belastet werden muß, hatte ich auch noch auf die Möglichkeit hingewiesen, daß außer den materiellen Verbesserungen des Verkehrs durch Ausdehnung des Großbetriebes und gründliche Auscheidung des Transportflusses sich auch noch formell durch Einführung der kaufmännischen Buchungs- und Finanzierungsgrundzüge, sowie für die Zeit der Not durch vorübergehende Eistierung der Ver-

mögensvermehrungen (sog. Thesaurierungen) läßt sich mehr als eine halbe Milliarde frei machen ließe, die dann die Verkehrssteuern und Tarifierhöhungen in gleicher Höhe entbehrlieh mache. Auch gegen diesen Gedanken sind vielerlei Bedenken ins Feld geführt worden. Wenn das Kapitel der Einführung der kaufmännischen Finanzgebarung im Eisenbahnwesen in der Sachkommission erst einmal ex fundo bearbeitet werden wird, dann wird sich für jeden Kenner ergeben, wie sich die Eisenbahnfinanzen auf eine ganz neue, weniger bürokratische, mehr kaufmännische Grundlage stellen lassen, die es ermöglicht, die laufende Verwaltung mit angemessenen Reserven auszustatten, durch kaufmännische Abschreibungen unter Bildung von Erneuerungsfonds und Reservefonds sowie eines leistungsfähigen Ausgleichsfonds eine Stetigkeit in die Finanzgebarung zu bringen und durch Scheidung zwischen Betriebs- und Bauetat eine schärfere Abgrenzung der Einnahmen und Ausgaben des Betriebes und Baues herbeizuführen. Nur großzügige Reformen können uns jetzt retten. Kleinliche Bedenken, auf subalterne Urteile gar nicht zu verfallen hier nicht!

...wieder macht der Herr Finanzminister geltend, daß er das Extraordinarium als latente Schuldenbildung nicht entbehren könne. Aber man mache sich doch nur einmal klar, um was es sich jetzt handelt; jährlich, selbst während des Weltkrieges, werden mit dem Extraordinarium Riesensummen — 150 bis 180 Millionen Mark — aus den laufenden Eisenbahneinnahmen für Bauten zurückgelegt, die — wie der Herr Eisenbahnminister jüngst im Parlament offen zugegeben hat — jetzt während des Krieges wegen Mangels an Personal und Material nicht ausgeführt werden können. Ist es da nicht richtiger, in diesen überaus schwierigen Zeiten diese für unausführbare Bauten nicht benötigten Gelder für solche Zwecke heranzuziehen, wofür sonst Steuern und Tarifierhöhungen eingeführt werden müssen? Selbst wenn später für solche Bauten Anleihen begeben werden, bringen diese Bauten ersparnisgemäß doch durchschnittlich 7 Prozent neue Rente, beden die Konsolidinsen also bei weitem. Sollten wir mit dieser Finanzgebarung — wie es der preussische Herr Finanzminister darstellt — auch nur für eine Zeitperiode von 20 Jahren aus den größten Schwierigkeiten herauskommen, so muß ein solches Ausbittelmittel doch jetzt ergriffen werden. Mit meinen Vorschlägen bewege ich mich auf meinem ureigensten Fachgebiete, auf dem ich dezentriert, ohne ein Zerstückeln oder Fantastiker gewesen zu sein, mir habe meine Wege und Lösungen suchen müssen, die seinerzeit den Beifall der Minister Miquel und Thielen sowie der Parlamente gefunden haben. Wenn ich meine, in schwerer Berufszeit bei den Eisenbahnverstaatlichungen, Organisationen und Finanzgebarungen gesammelten Erfahrungen jetzt, wo es um die wirtschaftliche Existenz des Vaterlandes geht und der Ruf an alle erklinat, für dieses ihr Bestes einzusehen, mich freiwillig in den Dienst des Vaterlandes stelle, dann berühren solche Kritiken, selbst wenn sie — was ich bestreite — sachlich berechtigt gewesen wären, doch wegen ihrer unnötigen persönlichen Färbung immerhin peinlich. Auch durch den Hinweis des preussischen Herrn Eisenbahnministers darauf, daß die jetzige Zentralfstelle über die Durchführung des alten Bismarckschen Reichseisenbahngedankens anders denkt, wie die ühere, der ich Jahrzehnte hindurch angehörte, kann und darf ich mich in meiner Ueberzeugung nicht beirren lassen. Ich wäre fast nicht würdig, an einer so großen Aufgabe freiwillig mitzuarbeiten. Meiner Ueberzeugung von der Wichtigkeit des Bismarckschen Reichseisenbahngedankens bin ich stets treu geblieben. Wenn ich in den Varianten für die Durchführbarkeit dieses Gedankens den Zeitströmungen Rechnung zu tragen suchte und jetzt mit dem Weltkrieg den Zeitpunkt für die Schöpfung der Reichsbahn für gekommen erachte, so handelte es sich doch jeweils nur um die äußere Form, in die der Gedanke sich praktisch einleiben und verwirklichen ließ. Dies Umlernen mit der Zeit kann mir nicht als Wankelmütigkeit ausgelegt werden. Politik ist auch im Verkehrswesen die Kunst des Erreichbaren.

Uebrigens bin ich mir klar darüber: wir werden in Zukunft, wie im wirtschaftlichen

Leben überhaupt, so insbesondere im Verkehrswesen mit partianischen, mehr aufs praktische gehenden Verhältnissen stark zu rechnen haben. Populär mag es ja sein, davon zur Zeit nichts wissen zu wollen. Nachgerade sollten aber die jetzt schon im Eisenbahnbetriebe hervorgetretenen Schwierigkeiten eine Mahnung dafür sein, rechtzeitig die weitestgehenden Vorkehrungen in der Richtung der Vereinfachung und Einschränkung für noch schwierigeren Zeiten zu treffen. Gewiß läßt sich in dieser Beziehung mancherlei im Rahmen des gegenwärtigen Staatsbahnsystems machen, und dies geschieht auch, aber — durch Sonderinteresse der Verwaltungen untereinander behindert — nicht weitgehend genug und immer nur mit der unerwünschten Perspektive von Verkehrssteuern und Tarifierhöhungen. Für die bevorstehenden wirtschaftlichen und Verkehrs-Aufgaben aber, die selbst die kühnste Phantasie nicht ausdenken kann, bedarf es nach meiner Ueberzeugung der Durchführung der von mir vorgeschlagenen durchgreifenden Reformen, um aus dem Verkehrswesen das höchste herauszuholen, was aus ihm durch straffes Zusammenfassen und richtige Organisation der Kräfte für das der Sehung so sehr bedürftige gesamte Wirtschaftsleben herauszuholen ist. Die von mir geschätzte eine Milliarde Bilanzverbesserung ist auf den von mir vorgeschlagenen Weg zu erreichen. Dabei bleibe ich, und lasse mich darin durch das spontan kundgegebene Erstaunen: „solche Dinge von einem früheren Fachmann zu hören“, nicht beirren. Ich glaube dies aber jetzt ruhig der Sachkommission überlassen zu können, und hoffe, im nächsten Jahre nicht noch einmal mit einer Denkschrift darüber hervortreten zu brauchen, freue mich vielmehr, daß der praktisch zum Ziel führende Weg durch Bildung der vom Reichstag beschlossenen Sachkommission beschritten ist. Erfreulicherweise ist deren Wirkungskreis, um ein erschöpfender zu sein, auch auf die Binnenwasserstraßen ausgedehnt worden.

Die Hauptsache ist nun, daß diese Sachkommission tatsächlich eine streng unabhängige wird, im Geiste der Osterbotschaft ganze Arbeit macht und wirklich — wie der preussische Herr Eisenbahnminister auch in Aussicht gestellt hat — alle Argumente nach allen Seiten gründlich durchleuchtet. Dann bin ich mir gewiß, daß aus dieser Arbeit zum Wohl des engeren und weiteren Vaterlandes schließlich der vom Reichsbahneinnehmer projektierte stolze Bau der Reichsbahn hervorgehen und dieser als Lohn für alle in diesem Weltkrieg vom deutschen Volk gebrachten Opfer und als sichtbares Wahrzeichen für alle kommenden Geschlechter das große Bismarcksche Werk krönen wird.

Wie mein unvergeßlicher Chef, Minister von Thielen, derzeit den Kanalgegner, so rufe ich zum Schluß den Segner der Reichsbahn zu:
Kommen wird sie doch!

Nummer
36
6. Mai 1917

Zeitbilder

Beilage zur
Vossischen
Zeitung



Die holländische Stadt Dordrecht an der Rheinmündung, der eine Endpunkt des geplanten Rhein—Donau-Kanals.

D E R R H E I N — D O N A U — W E G

Von der Nordsee zum Schwarzen Meer

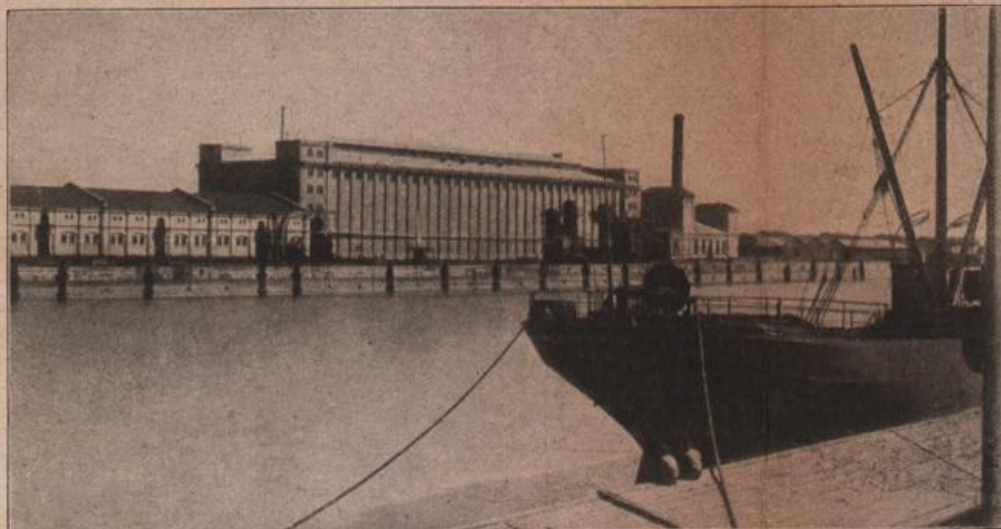
Goethes allumfassender Geist beschäftigte sich an seinem Lebensabend, wie Eckermann in seinen Aufzeichnungen erzählt, mit dem Vorschlag des Durchstichs der Landenge von Panama. Es erschien ihm verlockend genug, die Verwirklichung solch eines großen Planes noch erleben zu können. Der greise Dichter fuhr fort: „Zweitens möchte ich erleben, eine Verbindung der Donau mit dem Rhein hergestellt zu sehen. Aber dies Unternehmen ist gleichfalls so riesenhaft, daß ich an der Ausführung zweifle, zumal in Erwägung unserer deutschen Mittel.“

Neuzeitliche Technik und der kühne, Millionenaufwendungen nicht scheuende Unternehmungsgeist des neunzehnten Jahrhunderts haben selbst einem Goethe zu gewaltig erscheinende Pläne verwirklicht. Die Landenge von Panama trennt nicht mehr zwei Weltmeere, und der Rhein steht, wenn wir als genaue Chro-

nisten berichten wollen, seit fast dreiviertel Jahrhunderten mit den Wassern der Donau in Verbindung. Im Jahre 1845 wurde der auf Veranlassung des Königs Ludwig I. von Bayern erbaute Ludwig—Donau—Main—Kanal eröffnet. Damit war ein Werk zur Ausführung gebracht worden, an das schon Karl der

Große sich gemacht hatte, und woran noch der Name der bayerischen Eisenbahnstation „Fossa Carolina“ erinnert. Bei Kehlheim zweigt der Kanal von der Donau ab und mündet bei Bamberg, der alten Bischofsstadt, in die Regnitz, die sich kurz darauf in den Main ergießt. Damit ist die Verbindung Main—

Rhein, ein ununterbrochener Wasserweg von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer von rund 3000 km Länge, geschaffen. Aber dieser Kanal, dessen Scheitelpunkt etwa 200 m über dem Main und 58 m über dem Spiegel der Donau liegt, braucht zur Ueberwindung dieser Höhen bei einer Gesamtlänge von nur 172 km nicht weniger als 101 Schleusen, und läßt infolge seiner bescheidenen Abmessungen nur Fahrzeuge bis 127 Tonnen Fassungskraft zu. Der Großschiffahrtsweg Berlin—Stettin rechnet mit dem Normalschiff von 600 Tonnen. Schon heute gehen von der Donaumündung,



Galag an der Donau, der letzte Hafen des Rhein—Donau—Wasserweges vor der Einmündung in das Schwarze Meer.

Phot. Leipz. Presse-Büro.

Versammlung eines Ehrbaren Kaufmannes. Hamburgs Stellung zur Elbe-Donau-Verbindung.

Hamburgs neue Zeit bröckelt an. Je näher wir dem Frieden kommen, desto regloser wird die Tätigkeit aller hamburgischen Kreise, die darauf abzielt, Hamburgs Handel und Industrie, Gewerbe und Schifffahrt zu neuer Blüte zu entfalten. Es gilt, den Geist der neuen Zeit zu erfassen. Da muß Veraltetes über Bord geworfen werden, neu erstandene Gemütskräfte müssen befestigt werden, Neues heißt es aufzurichten, damit der Organismus Hamburgs frei atmen kann in der freien Luft, die von der See und vom Binnenlande her wehen wird. Es gilt, die Stunde der Tat nicht zu verpassen, und heute schon — es ist nicht zu früh — beschäftigen sich Hamburgs Regierung, Korporationen und Kaufleute damit, die Wegweiser anzufertigen, die zu neuen, weiter gesteckten Zielen führen.

Von besonderer Bedeutung für Hamburgs Neuorientierung ist seine Stellung im Verkehrswesen. Das betrifft nicht allein die Verkehrspolitik, die nach Uebersee weist, sondern vornehmlich auch den Verkehr nach dem Binnenlande. Heute heißt es, Vorkehrungen zu treffen, daß Bahn und Kanal nicht gegen Hamburgs Interessen arbeiten, sondern daß Mittel und Wege gefunden werden, durch die namentlich auch die Wasserstraßen zu wirklichen und bedeutungsvollen Verkehrsstraßen werden, der Welthafenstadt Hamburg ausgebaut werden.

Diese Notwendigkeit hat die hiesige Handelskammer veranlaßt, zu heute nachmittag die Mitglieder eines Ehrbaren Kaufmanns zu einer Versammlung zu berufen, auf deren Tagesordnung Hamburgs Stellung zur Elbe-Donau-Verbindung stand. Die zahlreiche Zuhörerschaft begrüßte der Präses der Handelskammer, Herr Hebe. Er wies eintretend auf die Veränderungen in der politischen Lage seit dem letzten Zusammentreten des Ehrbaren Kaufmanns am 30. September 1916 hin und betonte, daß im Hinblick auf die schwere Arbeit unserer Truppen im Westen und die anspannende Tätigkeit unserer Marine auch wir in der Heimat den festen Willen zum Durchhalten bekunden müssen, und legte dar, daß die veränderten wirtschaftlichen Verhältnisse den Wiederaufbau von Hamburgs Handel und Schifffahrt gebieterisch fordern. Einen wichtigen Ausschnitt aus dem großen Gebiet dieser Frage bildet die Schaffung günstiger Verbindungen mit dem Hinterland und den Wasserstraßen dorthin. Jeder Hafen hat dank seiner geographischen Lage auch ein geographisches Recht auf das seinen Wasserstraßen angehörende oder bisher an eine der großen Verkehrsstraßen noch nicht angegeschlossene oder zum Anschluß prädestinierte Gebiet. Dieses sozusagen geographische Recht Hamburgs gilt es zu wahren.

Darauf ergriß der Handelskammerpräsident, Herr Dr. Mathies, das Wort, um die einzelnen schwebenden Wasserstraßenprojekte und ihre Wirkung auf Hamburg darzulegen. Wir verweisen hierbei auf die in der Rundschau imilde dieser Nummer wiedergegebene Karte „Mitteluropäische Wasserstraßenpläne“, an Hand deren sich die Ausführungen des Redners leicht verfolgen lassen. Unter den Wasserstraßenplänen ragen zwei hervor, die beide Hamburgs Interessen berühren. Der eine ist die Fortführung des Mittelkanals von Hannover bis zur Elbe. Von den in dieser Hinsicht geplanten beiden Wegen ist die sogenannte Nordlinie die für Hamburg allein höchstwertvolle. Und um den Wasserweg von Hannover nach Hamburg abzukürzen, empfiehlt sich die Ausführung des sogenannten Nord-Süd-Kanals. Der zweite großzügige Wasserstraßenplan zielt auf eine Wasserstraßenverbindung zwischen dem deutschen Stromsystem und der die ganze österreichungarische Monarchie durchziehenden Donau ab. Dr. Mathies legte die einzelnen nach dieser Richtung hin vorliegenden Pläne mit ausführlicher Gründlichkeit dar und kam zu dem Schluß, daß Hamburg im Hinblick auf seine natürliche Binnenwasserstraßenverbindung, die Elbe, gegenüber dem Rhein, dem gewaltigen Zubringers Antwerpen und Rotterdam, überaus ungünstig dastehe, und daß die Aschenbrödelstellung Hamburgs nicht noch dadurch verschärft werden dürfe, daß das Hinterland der Rheinhäfen durch den Main-Donau-Kanal erweitert wird, während die Elbe wieder leer ausgeht. Entweder müssen beide Kanäle, der Main-Donau-Kanal und der Elbe-Ober-Donau-Kanal, gebaut werden oder nur der letztere, der überdies noch der billigere ist und dabei zwei deutsche Ströme mit der Donau verbindet. Das muß und kann das durch den Krieg so schwer — schwerer als irgendeine deutsche Stadt oder ein deutscher Bundesstaat — geschädigte Hamburg und seine Kaufmannschaft vom Deutschen Reich verlangen.

Unter den Mitgliedern eines Ehrbaren Kaufmannes befanden sich auch die Herren Senator Westphal, Senator Strandes und Senator Garrels.

Wir lassen nachstehend die Rede des Herrn Präses der Handelskammer, Hebe, im Wortlaut folgen:

„Seit dem letzten Zusammentreten des Ehrbaren Kaufmanns am 30. Dezember 1916 ist in dem großen Völkerringen noch immer kein Stillstand eingetreten. Unaufhörlich wird auf allen Fronten gekämpft, mit besonderer Erbitterung im Westen, wo Engländer und Franzosen die größten Anstrengungen machen, unsere Stellungen zu durchbrechen. Der uneingeschränkte U-Boot-Krieg mit seinen glänzenden Erfolgen, im April über eine Million Tonnen versenkt, hat seit dem 1. Februar 1917 begonnen, um England, für dessen Interessen auch seine Verbündeten kämpfen müssen, zum Frieden zu zwingen. Die Vereinigten Staaten von Amerika haben sich unseren Feinden offen angeschlossen, nachdem sie seit Kriegsausbruch nicht-militärisch die Entente schon mit allen Mitteln, Waffen, Munition, Geld usw. unterstützt haben. In Rußland hat die Revolution die Regierung des Zaren sorglos geschwemmt, der bis dahin von den Ententemächten als erhabenster Bundesgenosse geachtet und nun, weil machtlos geworden, verhöhnt wird.“

„Fast und unerträglich haben unsere Truppen an den Fronten, um unser Vaterland gegen die Feinde zu schützen, ihre Waffe hält unsere Marine zum Schutze unserer Küste, und ihre U-Boote bringen England die Not um das tägliche Brot, durch die man Deutschland hat auf

die Knie zwingen wollen. Aus tiefstem Herzen sind wir in der Heimat dankbar allen denen, die draußen zu unserem Schutze stehen und dort für uns bluten.“

Dieser Dankbarkeit müssen wir dadurch Ausdruck geben, daß auch wir in der Heimat den festen Willen zum Durchhalten bekunden, daß wir die an der Front stehenden mit allem Unterstüßen, dessen sie bedürftig sind, und uns immer vor Augen halten, daß nur

festeste Entschlossenheit auch im U-Boot-Krieg unseren Feinden begreiflich machen kann, daß wir die Sieger sein werden.“

Wir leben in einer Zeit, in der sich die größten Ereignisse in einem ungeahnten Maße häufen, und täglich sehen wir uns neuen und ganz veränderten Verhältnissen gegenüber. denen bei der Beurteilung der vielen Fragen des Handels, der Industrie und der Schifffahrt Rechnung zu tragen ist.

Wenn die Handelskammer den Ehrbaren Kaufmann gebeten hat, sich heute hier zu versammeln, so geschah das aus dem Wunsch heraus, Ihnen, meine Herren, aus dem großen Gebiet schwebender Fragen einen wichtigen Ausschnitt zu zeigen, der Ihr besonderes Interesse finden wird, denn Hamburgs Handel, Industrie und Schifffahrt sind außerordentlich eng mit der Frage günstiger Verbindungen mit dem Hinterland und den Wasserstraßen dorthin verknüpft. Die Handelskammer legt gleichzeitig Wert darauf, Ihnen zu zeigen, daß in der jetzigen Kriegswirtschaft die Bemühungen im Interesse späterer Friedenswirtschaft nicht ruhen dürfen.

Hamburgs Handel und Schifffahrt haben in diesem Kriege unendlich gelitten, darüber brauchen in diesem Kreise keine weiteren Ausführungen gemacht zu werden. Wir müssen unsere Blicke aber darauf lenken, wie die Schäden geheilt werden und wie Hamburgs Handel und Schifffahrt zu neuer Blüte gehoben werden können.

Dazu gehört vor allem, daß Hamburgs Handel auch im Verkehr mit Uebersee so erhalten oder vielmehr wiederhergestellt wird, wie er vor dem Kriege gewesen ist. Hamburg darf nicht zu einem bloßen Speichersplatz herabgedrückt werden. Es muß seinen Eigenhandel behalten, der seine Stärke war und durch dessen Entwicklung es dem ganzen Deutschen Reich geistliche Dienste geleistet hat. Darum muß Hamburg auch verlangen, daß sich nicht in die Wege seines Handels andere Kreise setzen, die sie erst im Kriege, als der freie Handel ausgeschlossen war, kennen gelernt haben. Wir müssen verlangen, daß die politischen Kriegsorganisationen, die den Handel in ihre Hand konzentrieren, mit dem Friedensschluß verschwinden und nach möglichst kurzer Uebergangszeit dem freien Handel wie in früheren Zeiten Platz machen.

Auch die Sorge um die Wiederbelebung so vieler durch den Krieg zum Stillstand gekommener Firmen, deren Inhaber eingezogen sind, beschäftigt die Handelskammer seit langer Zeit.

Von wesentlicher Bedeutung ist die weitere Entwicklung der hamburgischen Industrie, die einer erheblich größeren Förderung bedarf als bisher. Die Handelskammer widmet dieser Frage auch im Hinblick auf die nach dem Frieden eintretenden besonderen Verhältnisse ihre ganze Aufmerksamkeit.

Wir müssen in Hamburg aber auch Berücksichtigung unserer

Stellung im Verkehrswesen fordern, und zwar auf den Land- wie auf den Wasserwegen. Wir wünschen nicht auf Kosten der Allgemeinheit bevorzugt zu werden, wie das mit Antwerpen geschehen war, dessen Verkehrsorganisation vom ganzen Belgien getragen und zu dessen Gunsten die gesamten Eisenbahntarife einem künstlichen Aufbau unterworfen wurden. Wir dürfen aber fordern, daß in bezug auf die Bahnverbindungen Hamburgs unseren berechtigten Bedürfnissen Rechnung getragen wird und daß wir in Hamburg eisenbahntarifmäßig nicht schlechter gestellt werden als bisher.

Auch die Erfahrungen des Krieges haben uns erneut gelehrt, daß die Eisenbahnen allein den Verkehr nicht bewältigen können. Der Verkehr braucht die Wasserstraßen, die dank ihrer Wassertarife und billigen Frachten weitbin reichende Verkehrsbringer sind. Ihre Richtung ist von der Natur in ihren Grundlinien gegeben. Sie sollen durch den Ausbau der Flüsse verbessert und durch Kanäle erweitert werden. So hat jeder Hafen dank seiner geographischen Lage auch ein geographisches Recht auf das seinen Wasserstraßen angehörende oder bisher an eine der großen Verkehrsstraßen aber noch nicht angeschlossene, aber zum Anschluß prädestinierte Gebiet. Dieses sozusagen

geographische Recht Hamburgs gilt es zu wahren. Wir sind in Hamburg in diesem unfernen Rechte schon jetzt beeinträchtigt dadurch, daß unsere große Verkehrsader, die Elbe, nicht in einem Zustande ist, wie man es verlangen kann und muß. Darüber hinaus müssen wir bestrebt sein, das geographische Gebiet, auf das die Elbe in der Richtung ihres Laufes hinweist und das deshalb geographisch zu ihrem Einflusbereich gehört, für uns zu sichern gegenüber dem jetzt so rührigen Westren, es zum Rhein und seinen außerdeutschen Häfen zu ziehen.

Herr Syndikus Dr. Mathies wird Ihnen jetzt einen Vortag über die Gestaltung der Wasserstraßen, hauptsächlich über Verbindung zwischen Elbe und Donau, halten, und ich denke, daß Sie dessen Ausführungen an Hand der Karten, die Ihnen übergeben sind, bequem werden verfolgen können. Anschließend daran, werde ich dann die Ihnen zugestellte Entscheidung zur Besprechung und Abstimmung zu bringen.“

Nach diesen einleitenden Worten nahm Herr **Handelskammerpräsident Dr. Mathies**

das Wort zu längeren Ausführungen. Dr. Mathies entwickelte folgende Gedanken: Aus der durch den Krieg geborenen Erkenntnis heraus, daß die Wasserstraßen für die glatte Abwicklung des Verkehrs eine ausschlaggebende Bedeutung haben, sind in einer Ueber noch nicht dargelegten Fülle Pläne für die Schaffung neuer Wasserstraßenverbindungen aufgetaucht. Die hamburgische Kaufmannschaft muß deshalb prüfen, was für das Wohl und die Zukunft des hamburgischen Handels von Bedeutung ist, und dafür Sorge tragen, daß Hamburg und sein Handel die ihm zukommende Berücksichtigung findet.

Zwei Wasserstraßenpläne betreffen Hamburgs Interessen am meisten: die

Fortführung des Mittelkanals bis zur Elbe und der Bau einer Wasserstraße bis zur Donau. Die militärische Bedeutung des fehlenden Stüdes des Mittelkanals ist während des Krieges klar zu Tage getreten. Schon deshalb wird er gebaut werden. Von der möglichen nördlicheren oder südlicheren Linienführung liegt die erste im Interesse Hamburgs. Sie ist 29 Kilometer kürzer und hat

weniger Gefälle, ermöglicht also eine schnellere Schifffahrt. Es kommt aber im Zusammenhang mit dem Mittelkanal ein von dem Kbecker Oberbauinspektor Kehler bearbeitetes Kanalprojekt, das sog. Nord-Süd-Kanal, als für Hamburg bedeutungsvoll in Betracht. Dieser führt von der Elbe die Finnen aufwärts über Helm in der Richtung auf Braunschweig in den Mittelkanal. Er kürzt den Wasserweg von Hamburg nach Hannover von 430 Kilometern (über Mittelkanal-Magdeburg) auf 191 Kilometer ab und schafft so eine erheblich günstigere Verbindung nach Westfalen und dem Rheinland. Da beim Bau der Südlinie der Nord-Süd-Kanal nicht in diese einmündend könnte, so wäre nach Hannover weitergeführt werden müßte, würden erhebliche Mehrkosten bei seinem Bau — ganz abgesehen von den dann entstehenden technischen Schwierigkeiten — erwachsen, die die Aussichten für seinen Bau vermindern würden. Auch aus diesem Grunde hat Hamburg ein lebhaftes Interesse an der Ausführung der Nordlinie des Mittelkanals.

Für die **Verbindung der deutschen Wasserstraßen mit der Donau**

liegen Vorschläge für solche mit dem Rhein, der Elbe und der Donau vor. Für die Verbindung mit dem Rhein kommen drei Möglichkeiten in Betracht: über den Main, über den Neckar und über den Bodensee. Am weitesten vorgeschritten sind die Arbeiten für den Main-Donau-Kanal. Der Entwurf der bayerischen Regierung sieht die Kanalstreckung des Mains von Aschaffenburg bis Bamberg, einen 167,5 Kilometer langen Kanal von dort nach Stepperg an der Donau, seine Fortführung teils in, teils neben der Main bis Saal oder Regensburg und den Ausbau der Donau von dort bis zur Reichsgrenze bei Passau vor. Die Wasserstraße Aschaffenburg-Passau wird 734 Kilometer lang sein und 650 Millionen Mark kosten, von denen 330 Millionen Mark auf den eigentlichen Kanal entfallen. Der bayerische Landtag hat kürzlich als ersten Teilbetrag der Kosten für die Ausarbeitung eines ausführlichen Entwurfs 1.000.000 Mark bewilligt. Ferner hat der Haushaltsausschuß des Reichstages kürzlich der Bewilligung einer ersten Rate von 700.000 Mark eines Reichszuschusses von insgesamt zwei Millionen Mark für diesen Zweck zugestimmt.

Der Haushaltsausschuß des Reichstages hat ferner auf Antrag der Abgeordneten Kesching, Gröber, Hirsch, v. Bayer und Scheide-mann beschlossen, für die Vorarbeiten des Neckar-Donau- und des Bodensee-Donau-Kanals 10.000 Mark zur Verfügung zu stellen. Württemberg und Baden nehmen sich dieser Pläne lebhaft an. Für die Vorarbeiten des Neckar-Donau-Kanals hat der Stuttgarter Industrieller Bock 13 Millionen Mark gestiftet.

Wenn man hiermit die Pläne für die **Verbindung der Elbe und Oder mit der Donau**

vergleicht, so muß man leider feststellen, daß hieran lange nicht in dem gleichen Maße ein allgemeines Interesse besteht. Das hängt wohl damit zusammen, daß sie nicht auf deutschem, sondern auf österreichischem Boden liegen. In Österreich hat man sich dagegen schon länger mit dem Gedanken der Verbindung der Elbe und Oder mit der Donau getragen. Im österreichischen Wasserstraßengesetz von 1901 ist ein Ober-Donau-Kanal von Wien nach Oberberg, ein von diesem bei Pretau abzweigender, nach Pardubitz an der Elbe führender Kanal und ein Moldau-Donau-Kanal, sowie die Kanalstreckung der Moldau vorgesehen. Gebaut ist hiervon jedoch wegen des Dazwischentreitens politischer Ereignisse noch nichts. Der für die Elbe für ihre Verbindung mit der Donau vor allem in Betracht kommende Kanal ist der Anschlußkanal an den Donau-Ober-Kanal von Pardubitz nach Pretau. Er weist die günstigsten zu überwindenden Höhenunterschiede auf, nämlich eine Scheitelhaltung von 370 Meter gegenüber einer solchen bei der günstigsten östlichen Linienführung des Moldau-Donau-Kanals von 529 Metern, während die beiden westlicheren möglichen Linien sogar Scheitelhaltungen von 700 und 760 Metern ausweisen würden. Hinzu kommt, daß der Ausbau der Elbe bis Pardubitz bereits — allerdings aus Gründen der Beseitigung der Ueberschwemmungsgefahr — in Angriff genommen ist, und mit ihrer Durchführung sicher zu rechnen ist, während die Moldau von Prag aufwärts erst ganz neu in Angriff zu nehmen wäre und wegen ihres Charakters als Bergstrom mit großen Gefälle-massen der Kanalstreckung große Schwierigkeiten bieten würde. Der Kanal Pardubitz-Pretau würde 195 Kilometer, der Ober-Donau-Kanal 268 Kilometer lang. Die Gesamtkosten beider Kanäle würden unter Zugrundelegung der heutigen Lauerung etwa 540 Millionen Mark bei einem Ausbau für 1000-Tonnen-Schiffe betragen.

Demgegenüber steht der Main-Donau-Kanal mit einem Kostenaufwand von 650 Millionen Mark. Wenn Bayern den Main-Donau-Kanal auf seine Kosten bauen wollte, so wäre dagegen nichts zu sagen. Aber Bayern kann die Kosten nicht allein tragen und muß und will die Finanzen des Reichs in Anspruch nehmen. Damit wird die Frage zu einer allgemeinen deutschen. Wenn das Reich bereit ist, dazu beizutragen, wie das aus der Bereitwilligkeit der Weisener zu den Kosten der Vorarbeiten hervorzugehen scheint, so ist die Frage berechtigt, wo die Interessen der anderen deutschen Bundesstaaten, insbesondere die der Elbstaat und Hamburgs, liegen. Allerdings liegt der Elbe-Ober-Donau-Kanal auf österreichischem Gebiet, aber er kommt nicht nur Österreich, sondern auch Deutschland zugute, darum ist es durchaus angemessen und berechtigt, wenn das Deutsche Reich an Österreich einen Beitrag zu den Baukosten zahlt, über dessen Modalitäten man sich derzeit des näheren wird verständigen können. Die Tatsache der Landesgrenze darf zwischen den beiden in jahrelangem Kampfe verbündeten Staaten kein hemmendes Moment bilden.

Der Elbe-Ober-Donau-Kanal erschließt die Verbindung des Südens mit dem schlesischen und sächsischen Industriegebiet, diese liegen näher als das rheinisch-westfälische, auf das zugunsten des Donau-Main-Kanals oft hingewiesen wird. Er erschließt ferner die wichtigsten märkisch-galizischen Kohlenlager Österreichs und wird dadurch der Donauschifffahrt die ihr so fehlenden Talschichten zuführen.

Vor allem ist aber ein Umstand von allergrößter Bedeutung. Es ist eine Utopie zu hoffen, daß eine mitteleuropäische Wasserstraße dem Seeweg vom Schwarzen Meer nach den Nordseehäfen überlegen wird und die bisher zur See gegangenen Transporte an sich ziehen könnte. Aber durch die neue Wasserstraßen-Verbindung wird der Aktionsradius der nordwesteuropäischen Seehäfen erheblich erweitert werden. Der Main-Donau-Kanal würde in dieser Beziehung nur Antwerpen und Rotterdam zugute kommen, also nicht deutsche Häfen, einem

feindlichen und einem neutralen, dessen Meer während der Zeit unseres Ausschusses vom freien Meer Millionengewinne eingeführt haben, deren Wucht unsere Meeresflotte im Frieden noch genug zu spüren haben wird. Zu einem solchen Ergebnis darf das Deutsche Reich nicht die Hand bieten!

Keine deutsche Stadt und kein deutscher Bundesstaat hat so schwer unter dem Kriege gelitten wie Hamburg, dessen Lebensader durch den Krieg unterbrochen ist. Die hamburgische Kaufmannschaft hat das als unerträgliche Notwendigkeit in dem Bewußtsein getragen, damit zum Siege und der Größe des Deutschen Reiches beizutragen. Darum muß es jetzt aber auch eine

Ehrenpflicht des Deutschen Reiches sein, Hamburgs schwere Schäden zu lindern und seinen Handel wieder aufbauen zu helfen, anstatt es durch Begünstigung Antwerpens oder Rotterdam noch weiter zu schädigen.

Hamburg ist ohnehin schlecht genug mit seinen Zufuhrwasserstraßen daran. Das Fahrwasser der Elbe befindet sich in völlig unzureichendem Zustande. Seine Mischspur ist noch die überlebte Additionalkasse zur Elbeschifffahrt von 1842. Zwar sieht das Reichswasserstraßengesetz von 1911 eine Vertiefung der Elbe vor, aber sie ist von der Erhebung von Schiffsabgaben abhängig gemacht, die wiederum die Zustimmung Österreichs zur Voranschaffung hat. Es muß daher gefordert werden, daß das Reich über diese Frage eine Einigung mit Österreich herbeiführt. Eine solche wird unter den jetzigen Umständen, zumal aber in einer Verbindung mit einer Verhängung über den Elbe-Ober-Donau-Kanal nicht allzu schwer sein.

Steht Hamburg so schon im Hinblick auf seine natürliche Binnenwasserstraßenverbindung viel schlechter als Antwerpen und Rotterdam, so darf diese Aschenbrödelstellung nicht noch dadurch verschärft werden, daß das Hinterland der Rheinhäfen durch den Main-Donau-Kanal erweitert wird, während die Elbe wieder leer ausginge. Im Gegenteil muß in erster Linie auf die Elbe und das schwerer als irgend ein deutscher Bundesstaat geschädigte Hamburg Rücksicht genommen und in erster Linie der Elbe-Ober-Donau-Kanal gebaut werden, der überdies auch erheblich billiger als der Main-Donau-Kanal ist.

(Die Versammlung dauerte bei Schluß des Abends noch an.)

Zur Geschichte des Donau-Main-Projektes.

Von Dipl.-Ing. Otto Ernst Zatter.

Auf dem Kanalventil bei Erlangen steht zu lesen: „Donau und Main für die Schifffahrt verbunden. Ein Werk von Karl dem Großen verjüngt durch Ludwig I., König von Bayern, neu begonnen und vollendet.“ Die Inschrift erinnert an die Fossa Carolina Karls des Großen. Im Herbst des Jahres 793 ließ der Kaiser, während er in Regensburg mit Kriegeren für einen Feldzug gegen Ungarn beschäftigt war, den Graben ausheben, der nördlich von Kreichlingen in der Richtung nach Weisenburg zu, die schwäbische Regat und Altmühl miteinander verbinden und dadurch Regatien und Aufstufen in einen engen Kontakt bringen, sowie die Befestigung von militärischen Verfürungen aus dem Innern des Landes erleichtern sollte. Karls des Großen Werk, dessen Spuren in der Nähe des Dorfes Graben, das nach der Fossa Carolina genannt ist, noch vorhanden sind, blieb unvollendet. Ueber die Gründe des Mißlingens der Pläne des Kaisers gehen die Meinungen der Chronikisten auseinander. Einer von ihnen weiß zu berichten, Erwegen unter den Arbeitern, Krankheiten des Viehes, Spenster, Rauberei und andere schreckbare Ereignisse hätten offenbar werden lassen, daß dem Unternehmen der rechte Segen verjagt bleibe. Jedemfalls waren es technische Schwierigkeiten, die die Bauteu ins Stoen geraten ließen.

Ist der Donau-Main-Gedanke um die Wende des achten und neunten Jahrhunderts gleich nicht zu Verwirklichung gekommen, so war er doch einmal da und ging nicht mehr verloren. Seine Geschichte ist bewegt und unterhaltsam. Wert sie im Zusammenhang kennen zu lernen wünscht, sei auf die Lebenswerte, 1894 erschienene Darstellung von Prof. Dr. Georg Schanz, „Der Donau-Main-Kanal und seine Schicksale“, eine der „Studien über die bayerischen Wasserwerke“ verwiesen. Hier mag, im wesentlichen an der Hand der schätzigen Schrift, nur ein einige der wichtigsten Wendungen in der Vorgangsgeschichte des Donau-Main-Projektes erinert werden. Lebhaft interessierte sich, um das zunächst hervorzuheben, Goethe für die alte Idee einer schiffbaren Verbindung zwischen Donau und Main. Als der gute Ereremann den Dichter am Sonntag den 29. Februar 1824 besuchte, erzählte ihm dieser die Nachricht vom Tode Eugens Napoleons (Herzogs von Leuchtenberg), die am Morgen eingetroffen war.

„Er war einer von den größten Charakteren“ sagte Goethe, „die immer feltener werden, und die Welt ist über-

malis um einen bedeutenden Menschen ärmer. Ich kannte ihn persönlich. Noch vorigen Sommer war ich mit ihm in Marientod zusammen. Er war ein schöner Mann von etwa 42 Jahren, aber er schien älter zu sein. Und das war kein Wunder, wenn man bedenkt, was er ausgehalten, und wie in seinem Leben ein Feldzug und eine große Zeit auf die andere bringte. Er teilte mit in Marientod einen Plan mit, über dessen Ausführung er viel mit mir verhandelte. Er ging nämlich damit um, den Rhein mit der Donau durch einen Kanal zu vereinigen. Ein riesenhaftes Unternehmen, wenn man die unüberwindliche Lokalität bedenkt. Aber jemandem, der unter Napoleon gebietet und mit ihm die Welt erschüttert hat, erscheint nichts unmöglich. Sogar der Große hatte schon denselben Plan und ließ auch mit der Arbeit anfangen. Allein das Unternehmen geriet bald ins Stoen: der Sand wollte nicht stich halten, die Erdmassen fielen an beiden Seiten immer wieder zusammen.“

Drei Jahre später kam die Unterhaltung zwischen Hermann und dem Dichter aufs neue in den Kreis des alten Gedankens vom Donau-Main-Projekt, und Goethe erklärte, — worauf kürzlich schon an anderer Stelle dieses Blattes hingewiesen wurde —, er möchte es noch erleben, eine Verbindung der Donau mit dem Rhein hergestellt zu sehen. Aber dieses Unternehmen ist gleichfalls so riesenhaft, daß sich an der Ausführung zweifelte, zumal in Ermanglung unserer deutschen Mittel.

Neu aufgegriffen hatte man die Idee Karls des Großen bald nach der Gründung der Kammersehleuse, die Möglichkeit feiten bei, den Kanalbau in größerem Stille zu betreiben. Als man um 1665 in Frankreich daran dachte, den Plan des großen Kanals von Languebec zu verwirklichen, lepte Eberhard Wallerburg, der gegen die französische politische und wirtschaftliche Uebermacht scharf ankämpfte, den zu Regensburg versammelten Ständen eine Schrift vor, in der er auf die Bedeutung der deutschen Flüsse für den Handel hinwies, zur Wiederaufnahme des Werkes Karls des Großen mahnte und den Vorschlag machte, den Gedanken von ebendem in einem „Leopolds-Kanal“ endlich zur Ausführung zu bringen. In dem Wasserburgischen Epöke: „Französische Solbrude, den Ständen des heiligen römischen Reiches eröffnet und wiederum aufgenommen und mächtigsten Ströme, haben in Deutschland die herrlichsten und mächtigsten Ströme, die sich ins Meer ergießen, so Rhein, Weiser, Elbe, Donau. Dieser letztere Fluß ist das Haupt der anderen. Unter großer Kaiser Carolus Magnus ist, Deutschland zu Pter und Pflügen, willens gewesen, ihn mit dem Rhein zu vereinigen, damit, was aus dem Orient in die Türkei kommt, mit dem, was im Occident an Handel und Waren vorkommt, ist, gleichsam militen in Deutschland verlaufend werde.“ Wasserburg erörtert dann die Frage der Vinenführung einer Verbindung zwischen Rhein und Donau, wie sie zu Ende des

achten Jahrhunderts projektiert war, und klärt die Umstände auf, die den Plan zum Scheitern brachten. Dann fährt er fort: Warum Durchschneidung, Hochwässrige Kurzfürsten, Dürren und Derrern, die ihr an Rhein, Mosel und Main so treffliche Weingewächse und schiffbare Ströme, also herrliche Gelegenheit, eure Weine darauf zu verhandeln, habet, warum, sage ich, geht ihr nicht besser Achtung auf eure Sachen? Warum mindert ihr nicht die Bälle? Durch sie werden die Weilerlander abgetrennt, mit euch Handel zu treiben. Zu euerem und eurer Untertanen größten Schaden haben eure gewogenen Bälle die Weilerlander, aber auch England, Dänemark, Preußen usw., veranlaßt, französische Weine zu trinken, während alle diese Länder doch eure Mosel, Rhein, Franken, Westreich, schein und Ungarischen Weine viel lieber tranken, da diese gesünder sind, sich länger halten und mit jedem Tag durch Alter, an Farbe, Güte und Geruchad besser werden und sich in den Bältern gleichsam zeitigen.“

Nachdem der Verfasser der temperamentsvollen Denkschrift die Möglichkeiten eines ausgedehnten Schiffsahrtshandels, vor allem mit Wein, dargelegt hat, laßt er sich zusammen: „Hochschmeckliche Stände des römischen Reiches, aber auch Ihr anderen, Ausländer, Spanien, England, Dänen, Schweden, Polen, Sizilien, Preußen, ich erlaube euch hiermit, macht doch eure Augen auf. Nehmet eure alten Sitten wieder an. Vergeht nicht das Lieberliche, besetze tun, und dessen, was nicht nötig ist, enthalten und das was wir benötigen haben, in unseren eigenen Ländern herzustellen laßt uns zu unserm eigenen Besten unsere Schätze einhalten und nicht um Warenwert der französischen Waare veräußern und wie das bis dato geschehen, eine öffentliche Beute des Franzosen werden. Solches geschieht nur werden wir die französische Goldgrube verstopfen, welche Verhörung Frankreich, das nun wie eine Strohflut die ganze Welt überflutet, wiederum in seine richtigen Ufer bringen, der ganzen Christenheit Ruh und der ehrbaren Welt den langverlangten Frieden und die Sicherheit verschaffen wird.“

Um dieselbe Zeit etwa wie der Aufruf Wallerburgs machte ein holländischer Kaufmann eine Reihe von Kanalvorschlägen nach seiner Meinung müßte die Verbindung des Maines mit der Donau so erfolgen, daß man die Tauber bis Rothenburg schiffbar machen, von da mit der Wörnitz durch einen Kanal verbinden und die Wörnitz kanalisierten soll. Unter den Vorzügen einer Vereinigung des Rheins mit der Donau nennt der niederländische Handelsherr u. a. die Möglichkeit, die „gefährliche Mittelmeerfahrt“ durch die Straße von Gibraltar zu ersparen. Ferner könnte man die Transporte von Frankfurt bis nach Wien anstatt zu Lande auf dem Wasserweg bewältigen, auf dem auch italienische Waren mit Seide, Sammet, seidene Strümpfe, Del, Aepeln, Zitronen, Pomerangen usw., um einen viel edlicheren Preis nach Frankfurt gebracht werden könnten.

Besonders eifrig beschäftigte man sich nach 1800 mit der Donau-Main-Idee. Eine ganze Reihe von Schriften, die

im einzelnen zu nennen, der Raum fehlt bemühte sich, ihr Freundschaft zu gewinnen. Lebhafteste Teilnahme brachte u. a. der Generalstaatschef Moreaus, Marquis Desfosses, dem alten Gesandten entgegen; er beauftragte zwei Ingenieure mit der Berechnung der Mühseligkeit und der schiffbaren Regat. Die mannigfache nachhaltige literarische Werbearbeit für das Projekt war nicht nutzlos. Immer weitere Kreise wandten sich ihm zu. Seine Vermittlung ward mit der Zeit sehr nachdrücklich gefordert. König Ludwig I. von Bayern hatte sich schon als Kronprinz lebhaft für den Plan einer Verbindung von Rhein und Donau interessiert, und eine der ersten Entschlüsse, die er, auf den Thron gekommen, traf, galt der Ausarbeitung eines Entwurfs für den Donau-Main-Kanal. Sobald dieser hergestellt, sollte eine Schiffsahrtslinie von München nach der Donau gebaut werden, außerdem beachtliche man Verbesserungen des Main- und Donauaufs, die Schiffsbarmachung von Raab, Bils und Regnitz. Die Pläne zu diesen Vorschlägen lieferte Freiherr v. Rechmann. Rechmann war ursprünglich Hauptmann, wurde später aber, als er 1805 in den Zivildienst übergetreten war, in der Bauverwaltung Frankens angestellt. 1818 hatte man ihn in München zum Oberbaurat ernannt. Dem Gesandten der Donau-Main-Verbindung widmete er seine ganze Kraft.

Als der alte Gedanke einmal greifbarere Form angenommen hatte, setzte es nicht an Männern, die Bedenken gegen ihn vorbrachten. Insbesondere wurde die Frage „Kanal oder Eisenbahn?“ mit viel Temperament erörtert. Friedrich List war es, der in einer „Konnotation der Eisenbahnen und Kanäle in Hinsicht auf Schnelligkeit, auf Sicherheit und Bestimmtheit des Transportes“ der Meinung Ausdruck gab: „Bei einer Verknüpfung der Bahnfahrt, wie sie möglicherweise erreichbar ist, wären die Kanäle samt und sonders als Stimpfe zu betrachten und ihre Auströmung und Ausfüllung als eine öffentliche Verbesserung.“ Der begeisterte, unentwegte Vorkämpfer für die Erbauung von Eisenbahnen spricht aus diesen und ähnlichen Aeußerungen. In einer Darstellung Bedemanns, die solchen Anschauungen entgegen trat, findet man u. a. den bemerkenswerten, durch die Entwicklung der Dinge bestätigten Satz: „Man wird in nicht sehr langer Zeit allgemein einsehen, daß, um das Straßensystem eines Landes zur Vollkommenheit zu bringen, gewöhnliche Straßen, Eisenbahnen und Kanäle in zweckmäßiger Verbindung miteinander angewandt werden müssen, und daß keine dieser drei Straßen geeignet ist, den Wert einer anderen zu vermindern.“ Es würde zu weit führen, den Streit, der damals um das Problem „Eisenbahn oder Kanal?“ entbrannt, im einzelnen zu verfolgen. 1880 konnte Freiherr von Rechmann den vom König mit Ungehörig erarbeiteten Entwurf vorlegen, der dann zwei Jahre später veröffentlicht

wurde.

Im einzelnen zu nennen, der Raum fehlt bemühte sich, ihr Freundschaft zu gewinnen. Lebhafteste Teilnahme brachte u. a. der Generalstaatschef Moreaus, Marquis Desfosses, dem alten Gesandten entgegen; er beauftragte zwei Ingenieure mit der Berechnung der Mühseligkeit und der schiffbaren Regat. Die mannigfache nachhaltige literarische Werbearbeit für das Projekt war nicht nutzlos. Immer weitere Kreise wandten sich ihm zu. Seine Vermittlung ward mit der Zeit sehr nachdrücklich gefordert. König Ludwig I. von Bayern hatte sich schon als Kronprinz lebhaft für den Plan einer Verbindung von Rhein und Donau interessiert, und eine der ersten Entschlüsse, die er, auf den Thron gekommen, traf, galt der Ausarbeitung eines Entwurfs für den Donau-Main-Kanal. Sobald dieser hergestellt, sollte eine Schiffsahrtslinie von München nach der Donau gebaut werden, außerdem beachtliche man Verbesserungen des Main- und Donauaufs, die Schiffsbarmachung von Raab, Bils und Regnitz. Die Pläne zu diesen Vorschlägen lieferte Freiherr v. Rechmann. Rechmann war ursprünglich Hauptmann, wurde später aber, als er 1805 in den Zivildienst übergetreten war, in der Bauverwaltung Frankens angestellt. 1818 hatte man ihn in München zum Oberbaurat ernannt. Dem Gesandten der Donau-Main-Verbindung widmete er seine ganze Kraft.

22. IV. 1917

94

Donaudampfschiffahrtsgesellschaft.

Heute werden auch die Rechnungsabchlüsse der Donaudampfschiffahrtsgesellschaft veröffentlicht. Das finanzielle Ergebnis des Jahres 1916 ist bereits seinerzeit mitgeteilt worden. Der Reingewinn beträgt 1086 Millionen Kronen und zeigt eine Steigerung um 484 Millionen Kronen. Die Divi-

den de wird mit 70 K. für jede Aktie gegen 56 K. im vorigen Jahre in Vorschlag gebracht. Zu dem Gewinne hat den überwiegenden Anteil die Schifffahrt geliefert. Der Betriebsergebnis des Schifffahrtendienstes stellt sich auf 6,381.034 Kronen und zeigt eine Steigerung um 4,164.095 K. Der allgemeine Charakter des Schifffahrtverkehrs schildert der Bericht in den folgenden Ausführungen: Weltweit scharfer als die vorangegangenen Jahre zeigt das Betriebsjahr 1916 die Zeichen des Krieges. Im ersten Halbjahre ein Donauverkehr größter Stills, unter glänzender militärischer Leitung gewaltige Mengen an Nahrungs- und Futtermitteln betz. Zentralmächten zuführend, im zweiten Halbjahre die Donau wieder mitten in den Krieg geworfen, um schließlich zum glückreichen Schlußlage der Niederwerfung Rumäniens zu werden. Deutlich spiegeln die Ergebnisse des Betriebes dieses Bild wieder. Auf der einen Seite jah angestiegene Einnahmepositionen, auf der anderen neben gleicherweise gestiegenen Betriebskosten außerordentliche Entwertungen und Verluste an allen Betriebsmitteln, die Wertes in fliegender Hast nur für die notwendige Erhaltung und Ergänzung der Bestände arbeitend, die Förderung der Kohlenwerke aufs äußerste forciert, der gesamte Apparat bis zur letzten Möglichkeit ausgenutzt, das ist das Bild unseres Betriebes im vergangenen Jahre. Mit den Wirtschaftsformen des Friedensverkehrs hat es kaum mehr etwas gemein. Unabsehbare Mühe und Arbeit wird es kosten, den Betrieb wieder auf diese Formen einzustellen, gewaltig wird aber auch der finanzielle Aufwand sein, den wir benötigen werden, um unseren gesamten Apparat wieder für einen rationellen und ökonomischen Betrieb in stand zu setzen und auf jene Höhe technischer Vollkommenheit zu bringen, die ihn den bevorstehenden Friedensaufgaben des Donauverkehrs gewachsen zeigt. Dafür Vorsorge zu treffen, war eine der wichtigsten Aufgaben des vorliegenden Rechnungsabchlusses. Das Mehrertragnis im Schifffahrtsdienste ist — abgesehen davon, daß infolge günstiger Witterungsverhältnisse die Schifffahrt auch während der Wintermonate aufrechterhalten werden konnte — dem obenwähnten gewaltigen, militärisch organisierten Verkehre zu danken gewesen, der nach Eroberung des serbischen Donaufers eingesetzt und sich in Verbindung mit den großen Importen aus Rumänien zu ganz außerordentlicher Höhe entwickelt hat.

Im Schifffahrtsdienste betragen die Einnahmen aus dem Personenverkehre 2,733.887 (+ 247.180) K., die Einnahmen aus dem Güterdienste 44,857.874 (+ 19,496.385) Kronen, die sonstigen Einnahmen 1,004.076 (+ 472.567) K., die gesamten Einnahmen 48,595.838 (+ 20,216.132) K. Demgegenüber betragen die Ausgaben: Betriebsauslagen 34,175.602 (+ 12,825.990) K., die Wertabschreibungen 6,724.872 (+ 3,189.751) K., die Beiträge für den Pensionsfonds 1,314.328 (+ 36.296) K., die Gesamtausgaben 42,214.804 (+ 13,052.038) K. Die Gesamteinnahmen sind um 7123 Prozent, die Gesamtausgaben um 6133 Prozent gestiegen. Die Steigerung der Einnahmen ist hauptsächlich durch die wachsende Inanspruchnahme der gesellschaftlichen Betriebsmittel seitens der Kriegsverwaltung zu erklären. Befördert wurden 957.559 Personen im Fernverkehre und 1,401.302 Personen im Lokalverkehre. Von Gütern gelangten zur Aufgabe 407.554 Tonnen Kaufmannsgüter, 108.192 Tonnen Getreide und 160.704 Tonnen Regieohle. Das Ertragnis der Mohacs-Fünfkirchner-Bahn blieb um 194.181 K. hinter dem Vorjahre zurück, weil die Ausgaben bedeutend stärker als die Einnahmen gestiegen sind. Das Reinertragnis der Fünfkirchner Kohlenwerke stellte sich auf 1,347.786 K., das ist um 454.695 K. höher als im vorigen Jahre. Die Kohlenförderung erreichte die Höhe von 7,193.721 Meterzentner und zeigt eine Zunahme um 799.575 Meterzentner infolge der intensiven Tätigkeit der technischen Arbeitskräfte und der erhöhten Verwendung von Arbeitsmaschinen in der Grube. Der finanzielle Stand der Donaudampfschiffahrtsgesellschaft am Jahresabschluss ist aus der Bilanz zu entnehmen, deren Ziffern im Vergleiche mit dem Vorjahre die folgenden sind:

Aktiven: Schiffe, Bau und Ausrüstung 21,346.352 (- 3,349.067) K., Stationsinventar 2,934.470 (- 190.324) K., Gebäude und Grundstücke 5,943.202 (- 420.739) K., Mohacs-Fünfkirchner Eisenbahn 13,021.706 K. (unverändert), Eisenbahnbetriebsmittel 4,011.026 (+ 56.992) K., Kohlengruben 28,977.370 (+ 3,774.339) K., Bergwerksinvestitionen 3,604.993 (+ 230.333) K., Schiffswerften und Werftstätten 10,974.150 (+ 758.754) K., Betriebsmaterial, Vorräte 1,695.000 (+ 328.506) K., Winterhafen 200 K. (unverändert). **Debitoren:** Guthaben der Gesellschaft bei den Agenten und dem Kohlenbergwerke 3,058.288 (+ 1,197.001) K., bei fremden Transportunternehmungen, verschiedenen Staatsämtern und Behörden 8,061.862 (+ 4,305.565) K., beim Pensionsfonds der gesellschaftlichen Angestellten 1 K. (unverändert), sonstige Debitoren 4,491.618 (+ 641.011) K., i. l. Staatsverwaltung 312.822 (- 894.724) K., Kassa 1,393.674 (+ 491.069) K., Effekten 19,852.386 (+ 9,090.109) K., Kursverlust bei Prioritäten 68.776 (- 800) K., Summe der Aktiven 129,748.032 (+ 16,618.026) K.

Passiven: Aktienkapital 60,480.000 K. (unverändert), 4prozentige Marxanleihe vom Jahre 1882 5,430.000 (- 240.000) K., 4prozentige Marxanleihe vom Jahre 1886 12,660.000 (- 420.000) K., Schiffsaffektationsfonds 2,640.426 (+ 827.774) K., Gebäudeaffektationsfonds 679.890 (+ 321.597) K., Warentransportaffektationsfonds 1,400.000 (+ 500.000) K., Pensionsfondsanierung 1,680.165 (+ 299.897) K., Eisenbahnreservefonds 1,369.184 (+ 160.800) K., Eisenbahnaufsichtsfonds 2,558.962 (+ 132.314) K., Reservefonds 775.263 (+ 310.208) K., unbehobene Dividenden und Obligationencoupons 49.945 (+ 20.797) K., Obligationseinsparungskassen 130.720 (+ 900) K., **Kreditoren:** Guthaben fremder Transportunternehmungen, verschiedener Staatsämtern und Behörden 1,952.071 (+ 1,832.588) K., Eisenbahn Mohacs-Fünfkirchner 522.786 (+ 522.786) K., sonstige Kreditoren 19,262.960 (+ 10,789.242) K., Bombardierung von Kriegsanteile 5,279.645 (- 2,485.990) K., i. l. Staatsverwaltung 312.822 (- 894.724) K., Kriegsverlustreserve 1,001.000 K. (unverändert), Schiffsreparaturreserve 700.000 K. (unverändert), Reingewinn 10,863.198 (+ 4,939.998) K., Summe der Passiven 129,748.032 (+ 16,618.026) K.

Die Flotte der Gesellschaft besteht aus 126 Raddampfern, 14 Schraubendampfern, einem Motorboot, 851 Warentransportschiffen, 16 Lichterbooten, 52 Röhrenpontons, 176 Stehschiffen und 52 diversen eisernen und hölzernen Schiffen. Der Grundwert der Flotte betrug 818 Millionen Kronen. Zugüglich der neuen Investitionen und Abschreibungen steht die Flotte zu Ende des Jahres 1916 mit 213 Millionen Kronen, das ist um 33 Millionen Kronen niedriger als vor einem Jahre, zu Buche. Die Kohlengruben sind mit 289 Millionen Kronen bilanziert, das ist um 37 Millionen Kronen höher als im vorigen Jahre. Die Bergwerksinvestitionen sind in der Bilanz mit 69 Millionen Kronen ausgewiesen. Die Debitoren sind seit dem vorigen Jahre von 61 auf 156 Millionen Kronen gestiegen. Der größte Teil der Steigerung sind die Guthaben der Gesellschaft bei der Heeresverwaltung, ferner Guthaben bei fremden Transportanstalten, gesellschaftlichen Stellen und Lieferanten. Die Schuld an den Staat wird durch die Rückzahlung des Jahres 1916 vollständig getilgt. An Kriegsanteile besitzt die Gesellschaft für eigene Rechnung 1895 Millionen Kronen. Die Kreditoren sind in der Bilanz mit 27 Millionen Kronen, das ist um 106 Millionen Kronen höher als im Vorjahre ge-

einem hierzu eigens hergerichteten Raume eine Kriegs-
liche für die Angestellten errichtet, in welcher kräftige
Mittagskost auch im Wege der Abgabe in die Woh-
nung zu sehr billigen Preisen verabreicht wird. Die
Ausgaben für außerordentliche Unterstüßungen an
gesellschaftliche Angestellte, Kriegsatishilfen und
-unterstüßungen, sowie für die Versorgung des
Personals mit Lebensmitteln betragen im Jahre 1916
2,358,836 K.

Ueber die Betriebsergebnisse und den
Schiffahrtsverkehr führt der Bericht folgendes aus:
Weitens schärfer als die vergangenen Jahre
zeigt das Betriebsjahr 1916 die Zeichen des Krieges.
Im ersten Halbjahr ein Donauverkehr größten
Stiles, unter glänzender militärischer Leitung ge-
waltige Mengen an Nahrungs- und
Futtermitteln den Zentralmächten zu-
führend, im zweiten Halbjahre die Donau wieder
mitten in den Krieg geworfen, um schließlich zum
glorreichen Schauplatz der Niederwerfung
Rumäniens zu werden. Deutlich spiegeln die
Ergebnisse dieses Betriebes dieses Bild wider. Auf
der einen Seite sah angestiegene Ein-
nahmeziffern, auf der andern neben gleicher-
weise gestiegenen Betriebskosten außerordent-
liche Entwertungen und Verluste an
allen Betriebsmitteln, die Wert in
fliegender Haft nur für die notdürftige Erhaltung
und Ergänzung der Bestände arbeitend, die Förde-
rung der Kohlenwerke aufs äußerste forciert, der
gesamte Apparat bis zur letzten
Möglichkeit ausgenützt, das ist das Bild
unseres Betriebes im vergangenen Jahre.

Mit den Wirtschaftsformen des Friedens-
verkehrs hat es kaum mehr etwas gemein. Unabhän-
gliche Mühe und Arbeit wird es kosten, den Betrieb
wieder auf diese Formen einzustellen, gewaltig
wird aber auch der finanzielle Auf-
wand sein, den wir benötigen werden, um
unsern gesamten Apparat wieder für
einen rationalen und ökonomischen
Betrieb instand zu setzen und auf jene
Höhe technischer Vollkommenheit zu bringen, die
in den bevorstehenden Friedensaufgaben des
Donauverkehrs gewachsen zeigt. Dafür Vorproge
zu treffen, war eine der wichtigsten Aufgaben des
vorliegenden Rechnungsabchlusses.

Das Mehrerträgnis im Schiffahrtsdienste ist —
abgesehen davon, daß infolge günstiger Witterungs-
verhältnisse die Schiffahrt auch während der
Wintermonate aufrechterhalten werden konnte —
dem überwältigend gewaltigen, militärisch organi-
sierten Verkehr zu danken gewesen, der nach
Eroberung des serbischen Donauufers eingesetzt und
sich in Verbindung mit den großen Importen
aus Rumänien zu ganz außerordentlicher Höhe
entwickelt hat.

Die Eisenbahn Mohacs-Fünfkirchen
zeigt gegenüber dem Vorjahre ein Mindererträgnis,
welches auf außerordentliche Vorprogen für Repara-
turen und Erneuerungen zurückzuführen ist, infolge
deren die Steigerung der Ausgaben jene der Ein-
nahmen überwiegt. Das Fünfkirchner
Kohlenbergwerk hat bei erhöhter Produktion
ein besseres Erträgnis gezeigt, das auch den
inmitten der Kriegsschwierigkeiten tatkräftig fort-
gesetzten Investitionen zuzuschreiben ist.

Laut General-Gewinn- und Verlustkonto be-
trägt der Reinertrag 10,863,193 K. gegen 5,932,193 K.
im Vorjahre, ergibt also eine Zunahme um
4,930,998 K. Unter Berücksichtigung des Vortrages
per 1,439,620 K. gegenüber 1,357,155 K. im Vor-
jahre beträgt die tatsächliche Zunahme des Reiner-
gewinnes 4,848,532 K.

Die Güteraufnahme von und nach den
Stationen der für den Zivilverkehr freigegebenen
Strecke Budapest-Bemmen-Belgrad und der Theiß
wurde infolge der milden Witterung am 20. Februar
eröffnet. Der Güter- und Schleppladungsdienst
zwischen Wien-Poszony-Budapest, welcher schon seit
dem Jahre 1914 nicht eingestellt worden war, wurde
auch im Berichtsjahre ohne Unterbrechung fortgesetzt.
Am 27. März wurde auf Grund einer Verein-
barung mit der Seeresverwaltung die Güter-
aufnahme an den wichtigsten österreichischen und
ungarischen Schiffstationen der Strecke von Wien
abwärts nach den bedeutenderen bulgarischen und
rumänischen Donaustationen — bei Abwicklung
des Schiffsdienstes im militärischen
Betriebe — eröffnet. Durch die Ausdehnung
des militärischen Schiffsbetriebes auf die Strecke
oberhalb Wiens ergab sich ab 23. Juli die fallweise
Möglichkeit, im Verkehre zwischen den Stationen
Regensburg, Passau und Linz untereinander sowie
zwischen diesen Stationen und den für den Güter-
verkehr bereits eröffneten österreichischen und ungarischen
Schiffstationen gelegentlich auch Zivi-
ltransporte abzuwickeln. Infolge der durch die
Ereignisse in Rumänien bewirkten Ent-
lassung einer größeren Anzahl von Dampfern und
Schleppern aus dem Seeresdienste konnte der Güter-
verkehr mit 23. September auf sämtliche Zwischen-

stationen der für den Zivilverkehr freigegebenen
Strecke zwischen Regensburg und Belgrad sowie
auf die Stationen der Drat, Theiß, Save und
Bega ausgedehnt werden.

Die Personenverkehre wurden, soweit
die einzelnen Strecken für den Zivildienst freigegeben
waren — namentlich auch auf der oberen Strecke —,
trotz der durch höhere Verfügungen bewirkten Ver-
minderung der Fahrzeugbetriebsmittel mit gewissen,
durch die Verhältnisse bedingten Einengungen im
stetigen fahrplanmäßigen Umfange aufrechterhalten.
Infolge der Kriegs-Kürzung Rumäniens mußten
mit 28. August die gesamten Personen- und Güter-
verkehre auf der Strecke von Orsova abwärts
wieder eingestellt werden.

Die seit Kriegsbeginn — mit einigen durch die
jeweiligen Ereignisse höherer Gewalt bedingten
Schwankungen — anhaltende vertragsmäßige Inan-
spruchnahme des größten Teiles der gesellschaftlichen
Betriebsmittel seitens der Seeresverwaltung — im
Zusammenhange mit der Möglichkeit, den Schiffahrts-
betrieb durch volle zwölf Monate aufrechtzuerhalten. —
gab dem Berichtsjahre sein auch durch das Hin- und
Schnellere der Betriebseinnahmen zum Ausdruck ge-
langendes Gepräge. Die im Seeresdienste gestandenen
gesellschaftlichen Fahrzeugbetriebsmittel haben — außer
dem eigentlichen Kriegsdienste — im Rahmen der
durch die k. u. k. Zentraltransportleitung im mili-
tärischen Betriebe bedienten Verkehre namentlich den
überaus wichtigen Dienst der Getreideeinfuhr
aus der untern Donau nach Oesterreich-Ungarn
und Deutschland vermittelt. Der übrige
Schiffahrtsverkehr — sowohl im Massengut- wie im
Stückgüterdienste und im Remortgeschäfte — war in-
folge Mangels an verfügbaren Fahrzeugbetriebsmitteln,
ferner durch die Einschränkungen der für den Zivi-
lverkehr freigegebenen Strecken sowie durch die zahl-
reichen Transportverbote schwach. Nur der Güter-
verkehr auf der Strecke Wien-Budapest, welchem auch
im Hinblick auf die erschwerten Betriebsverhältnisse
der Eisenbahnen erhöhte Bedeutung zukommt und
welchem besondere Vorproge gewidmet wurde, hat
sich verhältnismäßig lebhaft gefaltet. Der Betrieb
konnte — in Ausnützung der Witterungsverhältnisse
und den Wünschen der Interessenten entsprechend —
bis Jahreschluß aufrechterhalten werden. Ange-
achtet der mit den kriegerischen Ereignissen ver-
bundenen Erschwernisse in der Betriebsführung sowie
in der Materialversorgung und ohne Rücksicht auf die
zu ungeahnter Höhe aufschwellenden Preise waren
wir nach Kräften bemüht, die Erneuerung des Schiff-
parkes und die Ausgestaltung der mechanischen Ver-
lademittel fortzusetzen.

Auf den gesellschaftlichen Werften in
Korneuburg und Budapest wurden auch im
Berichtsjahre umfangreiche Arbeiten durchgeführt.
In Anbetracht der Wichtigkeit, unsern Schiffs-
park möglichst auszugestalten, wurden auch im Bericht-
sjahre fremde Werften herangezogen und bei
der Dresdner Maschinenfabrik und Schiffswerfte A. G.
zwei Personendampfer mit 450 ind. Pferdekraften neu
bestellt. Der im Vorjahre der Asiatravert in Linz
übertragene Bau von zwei Doppelschrauben-Fracht-
dampfern wurde fortgesetzt. Die letztgenannten Fahr-
zeuge dürften demnächst dem Betriebe übergeben
werden. Die im Vorjahre begonnenen Güterverlade-
anlagen in Pozzony und Győr werden demnächst
dem Betrieb übergeben.

Die Einnahmen betragen aus dem Per-
sonaldienste 2,733,887 K. (+ 247,180 K.), aus dem
Güterdienste 44,867,874 K. (+ 19,496,385 K.), sonstige
1,004,076 K. (+ 472,567 K.), zusammen 48,595,838 K.
(+ 20,216,132 K.), die Betriebsanlagen
34,175,602 K. (+ 12,825,990 K.), Wertabschreibungen
6,724,872 K. (+ 3,189,751 K.), Beiträge für den
Pensionsfonds 1,314,328 K. (+ 36,296 K.), zusammen
42,214,804 K. (+ 16,052,088 K.). Die Steigerung der
Gesamteinnahmen des Schiffahrtsdienstes beträgt
71-23 Prozent, die Zunahme der Gesamtausgaben
61-35 Prozent.

Der Gütertransport weist im Gefolge
der seit Kriegsbeginn stetig steigenden Inanspruch-
nahme der gesellschaftlichen Betriebsmittel durch die
Seeresverwaltung die sehr bedeutende Zunahme um
19,496,385 K. auf. Im Eilgutverkehr ist eine
Zunahme um 445,200 K. zu verzeichnen. Bei den
verschiedenen Einnahmen, die infolge vermehrter
Inanspruchnahme der beiden gesellschaftlichen Werften
für fremde Rechnung eine Einnahmesteigerung auf-
weisen, ist auch im Berichtsjahre die frühere Ein-
nahmepost: Agio von den Ueberschüssen der Ein-
nahmen über die Ausgaben in Gold, gänzlich weg-
gefallen. Dagegen ist der aus dem Titel des über-
wiegenden Disagios entstandene beträchtliche Ver-
lust unter den besonderen Ausgaben und Verlusten
des Schiffahrtsdienstes verbucht.

Unter den Ausgaben sind die Personal-
kosten, das sind die Bezüge der Beamten und
Diener, die Gehalte, Löhningen und Wohnungs-
zinsbeiträge der Dampfbootequipagen, die Kilometer-
gelder und Bordgebühren sowie die Löhningen der

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Geschäftsbericht pro 1916.

Die Verwaltung der Donau-Dampfschiffahrts-
Gesellschaft hat, wie bereits gemeldet, auf Grund des
Rechnungsabchlusses pro 1916, welcher ein Reiner-
erträgnis von 10'86 Millionen Kronen ergibt, be-
schlossen, der am 30. d. stattfindenden General-
versammlung die Verteilung einer Dividende von
70 K. pro Aktie (gegen 56 K. im Vorjahre) vor-
zuschlagen. Der nunmehr vorliegende ausführliche
Geschäftsbericht für das verflossene Jahr gedenkt zu-
nächst der furchtbaren Schiffslatastrophe, die sich am
11. April d. J. durch Kollision des Personen-
dampfers „Brinji“ ereignet hat und die 145 Personen
das Leben kostete, ferner der Widmung eines Be-
trages von 300,000 K. zu sozialpolitischen Zwecken an-
lässlich des Ablebens Kaiser Franz Josefs und des
Regierungsantrittes des neuen Monarchen. Was die
geschäftliche Tätigkeit der Gesellschaft im dritten
Kriegsjahre betrifft, so wird konstatiert, daß dieselbe
durch die kriegerischen Ereignisse nach wie vor aufs
schwerste beeinflusst wurde. Seit Kriegsbeginn haben
von den Angestellten bereits 22 den Tod für das
Vaterland gefunden. Weiter wird mitgeteilt, daß die
Gesellschaft und der Pensionsfonds der Angestellten
sich an der Emission der vierten und fünften öster-
reichischen und ungarischen Kriegsanleihen mit
10,000,000 K. beteiligt hat. Hierdurch haben diese
Bezeichnungen auf sämtliche bisherigen österreichischen
und ungarischen Kriegsanleihen den Gesamtbetrag
von 20,100,000 K. erreicht. Die Betätigung auf
humanitären Gebiete durch freiwillige Beistellung von
Sanitätsschiffen, Veranstaltung von Sonderfahrten
zu wohltätigen Zwecken usw. sowie durch Beteiligung
an öffentlichen Wohlfahrtsaktionen werden in un-
geschmälerter Ausmaße fortgesetzt. Das Unternehmen
hat sich insbesondere an der Aktion zur Erbauung
eines Kaiserin Sita-Hospitals mit einem Betrage von
100,000 K. beteiligt. Die im vorjährigen Berichte er-
wähnten Verfügungen über die Gebührenbehandlung
der seit Kriegsbeginn im Felde befindlichen An-
gestellten blieben auch im Berichtsjahre in Geltung.
Neueinstellende werden im Sinne der Dienstordnung
behandelt. Den Bediensteten an den durch die
kriegerischen Ereignisse am meisten betroffenen
Stationen werden die seit Kriegsbeginn bewilligten
Kriegszulagen auch weiterhin gewährt. In Anbetracht
der sich stetig verschärfenden Teuerung wurde den An-
gestellten bis einschließlich 9000 K. Jahresgehalt eine
fanztausende Kriegsaushilfe bewilligt, bei deren Be-
messung — wie in den früheren Fällen — die mit
Kindern gesegneten Familien und die geringer be-
soldeten Kategorien besondere Berücksichtigung
fanden. Dem weiteren Ausbau der schon bestehenden
Organisation für die Versorgung des Personals mit
Lebensmitteln wurde volle Aufmerksamkeit ge-
widmet. Im laufenden Jahre wurde in Wien in

Die Wasserstraße Mitteleuropas.

Nach Mitteilungen des Erzherzogs Heinrich Ferdinand.

Wien, 25. Mai.

Die Denkschrift des Erzherzogs stellt einen Grundstein im Mitteleuropa Naumanns dar.

Einleitend sei ein Grundgedanke dieses epochemachenden Werkes herausgegriffen. „Wie die Gemeinsamkeit des Krieges nicht einen Zufall, sondern eine Notwendigkeit darstellt, so ist auch Grundbedingung des Bestehens und Gedeihens der Zentralmächte im Frieden engstes Zusammenstehen und Einigkeit sowohl in politischer als auch wirtschaftlicher Hinsicht im Inneren und nach außen. Wirtschaftlicher, ungestörter Friede wird auch nach dem europäischen — nach dem Weltfriedensschluß — nicht eintreten.“

Dann wird erst Englands schwerste Waffe abzuwenden sein. Seine — nun auch durch Amerika — gestärkten Reichtümer werden im Einklang mit seiner Seemacht jedenfalls als Waffe zur Schwächung der Zentralmächte auf dem Weltmarkt Verwendung finden. Wenn auch eine solche Vernichtung, wie sie von England oft und laut angekündigt wurde, nicht im Bereiche der Möglichkeiten gelegen ist, so ist dennoch eine Schädigung und Bedrohung des Handels der Zentralmächte, dadurch, daß England die wichtigsten Punkte des Weltverkehrs fest in Händen hat, zu jedem England günstig ändernden Zeitpunkte möglich.

Es wird demnach ein Kampf der Kommunikationen eintreten.

Nach dem Gesagten ist es eine Hauptaufgabe der Zentralmächte, dem Ausbau und der Sicherheit ihrer Großverkehrswege besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden.

Ein rücksichtsloser und gefährlicher Gegner wird England auch nach dem Weltfriedensschluß bleiben. Es ist mit Sicherheit anzunehmen, daß England, seiner alten Politik getreu, den mächtigsten Staat (oder Staatenbund) am Kontinent mit der ihm eigenen Fähigkeit und Stärke stets bedrohen und bekämpfen wird.

Der Gedanke bleibt, nur das System ändert sich.

Gefährlich kann England den Zentralmächten nur zur See — also diesem Großverkehrswege — sein.

Hier gilt es, wenn es auch nicht möglich sein wird, diese Gefahr ganz zu beseitigen, sie doch auf ein Mindestmaß herabzudrücken, und zwar so weit, daß der Lebensnerv der Zentralstaaten, der freie Großverkehr untereinander nicht bedroht werde. Daß hierbei insbesondere die Binnenwasserstraßen eine große und ausschlaggebende Rolle spielen werden, ist zweifellos und hat dies der Verfasser in seiner Denkschrift klar ausgeführt.

Als teilweiser Ersatz des Seeweges können nur wieder Wasser, niemals Landwege, also nur Wasserstraßen, niemals Bahnen in Betracht kommen. Das muß nicht näher erörtert werden, wird im übrigen durch die Verkehrspolitik des auf so hohem wirtschaftlichem Standpunkte stehenden Deutschen Reiches, welches höchstes Tempo in den weiteren Ausbau seiner Binnenwasserstraßen gelegt hat, klar bewiesen.

Es handelt sich nunmehr darum: Wo soll die die Zentralmächte verbindende Binnenwasserstraße geführt werden?

In lapidarer Kürze und in logischer Schlussfolgerung gibt hierin die Denkschrift: „Die Wasserstraße Mitteleuropas“ des Verfassers Aufschluß.

Zuerst vom mitteleuropäischen, dann vom Standpunkte der österreichisch-ungarischen Monarchie betrachtet, mit technischen Argumenten gestützt, die Wichtigkeit der ehebaldigsten Bewirklichung ins Auge fassend, führt Erzherzog Heinrich Ferdinand den Leser zur Wasserstraße Donau-Donau-Oder-Kanal-Oder als der Wasserstraße Mitteleuropas.

Daß diese Verbindung sowohl im Interesse der österreichisch-ungarischen Monarchie als auch Deutschlands — weil mit geringstem Kostenaufwande und am raschesten herstellbar — die zuerst zu erbauende ist, um endlich überhaupt erst eine Verbindung der Donau mit den deutschen Wasserstraßen zu schaffen, ist völlig klar.

Diesen Kanal ehestens zu bauen, ist der Zweck der Denkschrift.

Welchen unübersehbaren Schaden das Nichtbestehen des Donau-Oder-Kanals, hiemit das Fehlen der Verbindung der Donau mit dem deutschen Wasserstraßennetz uns während des Krieges gebracht, oder besser gesagt, welchen ungeheuren Nutzen uns diese künstliche Wasserader geleistet hätte, sei kurz skizziert.

Wenn auch eine Binnenwasserstraße — wie der Verfasser ausführt — für rasche Truppenverschiebungen zur Front nicht in Betracht kommt, so hat sie wohl einen eminenten Wert für den Nachschub von Truppen, Munition, Proviant und schwerem Heeresgerät, außerdem ist durch sie eine Entlastung der Schienenwege bezüglich der für die Kriegsindustrie im Hinterlande nötigen Massengüter, wie Kohle, Eisen, Erze, Holz, Dese, Petroleum, geschaffen.

Die ganzen Operationen, zuerst in Galizien und Rußland, dann aber insbesondere in Siebenbürgen und Rumänien, hätten bezüglich des Armeenachschubes einerseits, als der Einfuhr von Lebensmitteln andererseits beim Bestande des Donau-Oder-Kanals mächtig gefördert werden können.

Infolge der geringen Leistungsfähigkeit der drei Schienenstränge von Ostsiebenbürgen nach Rumänien mußte der Nachschub fast gänzlich auf die Donau verlegt werden.

Als maximale Tagesleistung der drei Schienenwege — was die Getreideeinfuhr anbelangt — gibt ein ungarisches Fachblatt zirka 450 Tonnen an.

Könnte diese Leistung auf etwa 2000 Tonnen — also auf beinahe das Vierfache — gebracht werden, so ist sie dennoch mit der durchschnittlichen Tagesleistung des Donauweges (wobei durch die Kataraktenstrecke und das Eisenerne Tor, als schwere Schiffahrtshindernisse, der Verkehr bedeutend vermindert wird) von 10.000 Tonnen und mit der erzielten Höchstleistung von 24.000 Tonnen nicht annähernd vergleichbar.

wird den schärfsten Widerstand aller Deutschen im Staate hervorrufen.

Auch die staatsrechtlichen Bestrebungen, die in den Erklärungen der südslawischen Abgeordneten unverhüllt zutage getreten sind, wird auf die entschlossene Abwehr aller Deutschen in Oesterreich stoßen. Daß diese Frage aber gerade jetzt, wo durch den Weltkrieg die Notwendigkeit eines starken einheitlichen Gesamtstaates erwiesen wurde, aufgeworfen wird, verurteilen wir auf das schärfste. Dem Reichsrat, der berufen ist, am Neubau des Staates im Sinne seiner Einheitlichkeit und Geschlossenheit zu arbeiten, dürfen nicht Zeit und Kraft durch einen Streit weggenommen werden, von dem erwiesen ist, daß er zu nichts führt. Jetzt mehr als je haben sich alle dem Staate unterzuordnen. Wir Deutschen tun dies und lassen uns von dieser Pflicht durch nichts und am wenigsten durch die heute abgegebenen staatsrechtlichen Erklärungen abdrängen.

Wahl des Abgeordneten Lazaraki zum Obmann des Polenklubs.

Der Polenklub hielt heute vor der Hausitzung eine Vollversammlung zur Wahl des Obmannes ab. Zum Obmann wurde Abg. Dr. Stanislaus Lazaraki gewählt, der außerhalb der Parteigruppen des Polenklubs steht. Von 67 abgegebenen Stimmen erhielt Dr. Lazaraki 60, 6 Stimmzettel waren leer, eine Stimme entfiel auf Dr. German.

Südbahn.

Heute vormittag um 10 Uhr fand im Saale des Industriehauses unter dem Vorsitz des Präsidenten Alexander Freiherrn v. Eger die 68. Generalversammlung der Südbahn statt. Der Vorsitzende erklärte bei Erledigung der Formalien, daß infolge der Kriegsverhältnisse von der Veröffentlichung der Ankündigung der Generalversammlung im Amtsblatte in Paris und durch die „Times“ in London Abstand genommen wurde. Von 415 Aktionären wurden 365.234 Aktien mit 7633 Stimmen deponiert. Genussscheine wurden nicht hinterlegt. Anwesend waren 113 Aktionäre, welche 175.258 Aktien und 2988 Stimmen repräsentieren. Als landesfürstlicher Kommissär fungierte Ministerialrat Dr. Müller-Martini als Schriftführer Notar Dr. Edmund Kundgraber. Der Vorsitzende konstatierte, daß die größte Anzahl von Aktien durch die Kreditanstalt, vertreten durch Direktor Siegmund Löwy, und die Bionostenská Banka, vertreten durch Direktor Josef Spitalak, erlegt worden sei. Die Direktoren Löwy und Spitalak wurden zu Sekretären und Verifikatoren des Protokolls bestimmt.

Vor Eingang in die Tagesordnung erfolgte eine Trauerkundgebung für weiland Kaiser Franz Josef.

Sodann gedachte der Vorsitzende in ehrenden Worten der Beamten und Bediensteten der Gesellschaft, die auf dem Schlachtfelde den Heldentod fanden und erwähnte auch die Aufopferung und Hingabe, mit der die Angestellten den Eisenbahndienst zu Nutzen des Vaterlandes versehen.

Das Andenken an das verstorbene Mitglied des Verwaltungsrates Ludwig Wolheim und den Ministerialrat R. v. Bram, den dahingegangenen Generalbetriebsdirektor der ungarischen Linien, wurde durch Erheben von den Sitzen geehrt.

Ueber Antrag des Truchseß v. Hoefst wurde von der Besetzung des Geschäftsberichtes Umgang genommen.

Präsident Freiherr v. Eger: Bevor wir in die Diskussion eintreten, gestatten Sie mir einige Worte. Ich kann wohl konstataren, daß der Krieg für die Südbahn keine Konjunktur war und ist. Die Betriebsleistung der Südbahn ist im vorigen Jahre um 27 Prozent, die Betriebseinnahmen sind um 11 Prozent, die Betriebskosten um 40 Prozent gestiegen. Daß das ein Mißverhältnis ist, liegt auf der Hand. Die Erklärung liegt darin, daß Einnahmen in Frage kommen, die trotz des gesteigerten Verkehrs nicht in gleichem Maße gestiegen sind, weil der Zivilverkehr stagniert hat, während der Militärverkehr einen kolossalen Aufschwung genommen hat, und der Militärverkehr ja zu dem billigeren Tarif befördert wird. Die Ausgaben wurden durch verschiedene Momente ungünstig beeinflusst; einerseits durch die Unmöglichkeit, im Kriege während der Stoßzeiten dann wieder aussetzenden Belastung der Bahn die Grundsätze der Betriebsökonomie so in Anwendung zu bringen, wie es eigentlich unter normalen Verhältnissen geboten und notwendig ist. Andererseits wuchsen die Ausgaben für Materialien ins Angemessene. Ein Beispiel nur: Die Kohlen kosteten im Jahre 1916 30 Millionen Kronen, im Jahre 1915 15 Millionen Kronen. Die Steigerung beträgt daher 15 Millionen Kronen, wovon ein Drittel zirka auf die Mehrleistung und den Mehrverbrauch und zwei Drittel auf die höheren Preise entfallen. So geht es aber bei fast allen Materialien. Dazu tritt weiter die Notwendigkeit, die Lage des Personals zu verbessern, so daß einerseits die Unmöglichkeit, alle Grundsätze der Betriebsökonomie anzuwenden, andererseits die Verteuerung der Materialpreise und endlich die kolossale Steigerung der Personalkosten dieses ungünstige Resultat ergeben haben. Wir haben uns rechtzeitig schon vor mehr als einem Jahre an die Regierung mit dem Ersuchen um Abhilfe gewendet, die doch nur in der Erhöhung der Tarife bestehen kann. Die Verhandlungen schleppten sich sehr lange hin und das Resultat war die Tarifierhöhung, von der den größten Teil der Staat als Steuer vorwegnimmt und nur ein Teil unserer Bahn als Vermehrung ihrer Einnahmen übrig bleibt. Selbstverständlich konnte selbst diese wenigstens für die Zeit des Krieges nicht genügende Erhöhung dem Jahre 1916 nicht mehr zugute kommen, nachdem sie erst am 1. Februar 1917 in Kraft getreten ist. Ich kann nun nicht verhehlen, daß die ersten Monate des Jahres sich gleichfalls ungünstig anließen. Die Ausgaben steigern sich, die Einnahmen stagnieren, und es blühen uns in der nächsten Zukunft wieder Ausgaben für das Personal. Wir wollen aber die Hoffnung nicht aufgeben, daß bei Wiederkehr normaler Verhältnisse die Südbahn, die schon so viel Krisen überwunden hat, auch diese Krise wird überwinden können, und wir hoffen, daß es dem Zusammenwirken der Verwaltung, die ihre ganze Kraft einsetzen wird, um diesen Zuständen ein Ende zu machen, mit der Regierung gelingen wird, nach Eintritt normaler Zeiten wieder bessere Verhältnisse für die Südbahn zustandzubringen. Mit diesem Wunsche schliesse ich meine Ausführungen.

Aktionär Steinitzer sagt, daß die Aktionäre der Südbahn im Gegenstze zu denen aller anderen Gesellschaften, welche große Gewinne erzielen, eine schwere Enttäuschung erlitten haben. Redner bemängelt, daß man nicht gleich bei Ausbruch des Krieges durch langfristige Verträge den Kohlenbedarf zu billigem Preise gedeckt hatte. Die Südbahn solle ohne Zustimmung der Aktionäre einen Privatbesitz wieder belehnen noch veräußern. Erfreulich sei, daß die Südbahn nunmehr ein spezifisch österreichisches Unternehmen geworden sei, der französische Geist scheine endgültig beseitigt zu sein. Der Aktionär bespricht die Verstaatlichungsfrage und verlangt eine Antwort über das Schicksal der Aktionäre.

Herr Dr. Siegfried Reich stellt namens seines Klienten Ingenieur Ludwig Tauler eine Reihe von Anfragen.

Aktionär Zwan v. Hoffmannsthal erklärt namens des Oesterreichischen Aktionärvereines, daß dieser sich den Ausführungen des Herrn Steinitzer anschliesse. Der Oesterreichische Aktionärverein hofft und empfiehlt daher, daß die Ansichten des Herrn Steinitzer eingehende Beachtung finden.

Erklärungen des Präsidenten.

Präsident Freiherr v. Eger beantwortet sodann die von Dr. Reich namens des Ingenieurs Tauler gestellten Anfragen in folgender Weise:

Für die Beeinträchtigung und Mehrkosten, die der Eisenbahnbetrieb durch die zu militärischen Zwecken getroffenen Verfügungen der Heeresverwaltung erfahren hat, haben wir auf Grund des § 70 der Eisenbahnbetriebsordnung in wiederholten an das Kriegsministerium gerichteten Eingaben unsere Entschädigungsansprüche erhoben. Selbstverständlich konnten diese Eingaben nur provisorische Bezifferungen enthalten und sind die vorläufig gestellten Erfordernisse unter den notwendigen Vorbehalten erhoben worden. Wir behalten uns vor, ganz abgesehen von dem § 70 der Eisenbahnbetriebsordnung, auch aus anderen gleichfalls mit dem Kriegszustand zusammenhängenden Titeln Entschädigungen zu verlangen. Wir halten es als nicht im Interesse der Gesellschaft gelegen, uns über die ziffermäßige Höhe unserer Ansprüche schon jetzt irgendwie näher zu äußern — dies um so weniger, als die zu einer vollständigen Aufstellung notwendigen Rechnungsgrundlagen und sonstigen Belege uns selbst noch vielfach mangeln. Wir werden im gegebenen Zeitpunkt die Interessen der Gesellschaft gemäß mit allem Nachdruck zu wahren suchen und erwarten zuversichtlich, daß die Heeresverwaltung, beziehungsweise die beiden Regierungen, unsere gerechten Ansprüche in Würdigung der großen Opfer, die wir für den Krieg gebracht und der empfindlichen Schäden, die wir durch den Krieg erlitten haben, entsprechend berücksichtigen werden. Betreffs der Zahlung der italienischen Annuitäten haben wir schon vor längerer Zeit die geeigneten Schritte eingeleitet. Wir sind auch überzeugt, daß die Regierung alles aufbieten werde, um im gegebenen Zeitpunkt unsere Interessen mit vollem Nachdruck zu wahren. Was die weiteren Anfragen betrifft, bemerkt Redner: Unsere Barvorräte sind der Hauptsache nach bei der Oesterreichischen Kreditanstalt, bei der Allgemeinen Oesterreichischen Bodenkreditanstalt, bei der Anglo-Oesterreichischen Bank und bei deutschen Bankinstituten zu den im Kontokorrentverkehr üblichen Zinssätzen angelegt. Aus dem Titel der Kosten der Sanierungsaktion ist die Jahresrechnung von 1916 mit einem Betrage von rund 70.000 K. belastet. Die Hauptbelastung hat bekanntlich die Jahresrechnung von 1915 getroffen. Darunter insbesondere die staatlichen Gebühren von rund 2 1/2 Millionen Kronen. Was die neue 4 1/2prozentige Investitionsanleihe betrifft, die bekanntlich auf Francs oder Mark zu lauten haben wird, so können wir die Ansicht, daß für ihre Begebung jetzt der günstigste Zeitpunkt wäre, im Hinblick auf die gegenwärtigen Valutaverhältnisse nicht teilen. Wir werden es uns aber angelegen sein lassen, den für die Begebung geeigneten Zeitpunkt rechtzeitig wahrzunehmen. Ein unmittelbares Bedürfnis zur sofortigen Begebung liegt keinesfalls vor, da die aus dem Erlös zu bestreitenden Investitionen jetzt wegen der Schwierigkeiten der Materialbeschaffung und des Arbeitermangels kaum ausgeführt werden könnten und jedenfalls unverhältnismäßig hoch zu stehen kämen. Die gänzliche oder teilweise Begebung des Investitionsanlehens, ohne daß die Investitionen, für die der Erlös bestimmt ist, in nächster Zeit ausgeführt werden, würde uns mit einem Zinsenerfordernis für den Anlehensdienst belasten, das jedenfalls wesentlich größer wäre als die Zinsen, die wir für eine vorübergehende Veranlagung des Anlehenserlöses im Kontokorrentverkehr erzielen könnten.

Bezüglich der Frage, warum die Verwaltung den hiesigen Prioritätencoupon mit 102 K. 77 S. für 100 Francs einlöst, statt mit dem von der Regierung dekretierten und bezahlten Einlösungskurs von 100 K. 50 S., verweise ich auf die bereits in der letzten Generalversammlung abgegebene Erklärung, daß sich die bezügliche kaiserliche Verordnung vom 20. März 1915 nur auf die Einlösung der auf ausländische Zahlungsmittel lautenden staatlichen Werte bezieht und daß die Südbahn schon vor Erscheinen dieser kaiserlichen Verordnung Verfügungen über die Einlösung ihrer Obligationencoupons zu treffen hatte, 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. Die vorjährige Generalversammlung hat sich in Würdigung der besonderen Schwierigkeiten dieser Frage mit der vorerwähnten Aufklärung zufrieden gegeben und ich darf wohl voraussetzen, daß dies auch heuer der Fall sein wird. Auf die Verteilung des Aktienbesitzes ließen sich Schlüsse höchstens aus den Einlösungen der Aktiencoupons und aus den Aktienverlägen zu den Generalversammlungen ableiten. Da aber der Aktiencoupon seit vielen Jahren nicht zur Einlösung gelangt und da seit Kriegsbeginn zu den Generalversammlungen Aktien in feindlichen Ländern gar nicht und in neutralen Ländern nur in ganz verschwindender Zahl erlegt wurden, so ist die Beantwortung dieser Frage derzeit unmöglich. Von den zur heutigen Generalversammlung erlegten 365.234 Stück Aktien wurden 319.420 Stück bei den heimischen Erlagsstellen und 45.814 Stück bei den Erlagsstellen im Deutschen Reiche deponiert. Eine weitere Frage betrifft die Schaffung einer Lokomotiv- und Waggonfabrik. Wir sind im Sinne dieser Anregung schon bisher vorgegangen und werden sie auch in Zukunft nach Tunlichkeit befolgen. Was den in Oesterreich mit rund 1-28 Millionen, in Ungarn mit rund 0-45 Millionen bewerteten „sonstigen Besitz an Grund, Baulichkeiten usw.“ betrifft, so sind die hiebei in Betracht kommenden Eigenschaften uns teils seinerzeit von der Staatsverwaltung übergeben, teils später von uns erworben worden. Es handelt sich hiebei um zahlreiche an den gesellschaftlichen Linien gelegene Grundstücke, größtenteils von geringem Flächenmaß, die vorwiegend verpachtet sind, oder um Häuser, die von Bediensteten und Arbeitern unserer Gesellschaft bewohnt werden. Die in der Bilanz für den gesellschaftlichen Privatbesitz eingestellten Werte beruhen auf dem feinerzeitigen Erfindungspreis zuzüglich der Kosten späterer Investitionen unter Berücksichtigung der bisherigen Abschreibungen. Wir glauben nicht, daß die Zeitverhältnisse für die Veräußerung unseres Semmeringer Hotelbesitzes günstig wären. Was die Erwerbung eines Kohlenbergwerkes betrifft, befinden sich größere Kohlenlager im Bereich unserer Linien durchwegs in festem Besitz. Aber auch wenn solche Kohlenlager erhältlich wären, würde ihre Erwerbung Geldsummen erfordern, die uns im Rahmen des Sanierungsübereinkommens nicht zur Verfügung stehen. Wir hatten im Winter 1900 ein Kohlenlager in Südsiebenbrunn erworben, das nach Ansicht mehrerer Sachverständiger gute Aussichten verhielt. Leider haben sich unsere Erwartungen nicht erfüllt. Je weiter wir mit den Grabungen in die Tiefe kamen, desto schlechter wurde die gewonnene Kohle, so daß wir uns nach zahlreichen vergeblichen Versuchen endlich gezwungen sahen, den Bergwerkbetrieb wieder aufzugeben. Im übrigen betrachte die Verwaltung die Ausgestaltung der gesellschaftlichen Industrien als eine Aufgabe, der sie — soweit es die Zeitverhältnisse gestatten und die für diese Zwecke verfügbaren oder beschaffbaren Mittel ermöglichen werden — mit allem

Budapest als Donau-Umschlagsplatz.

— Von Franz Karl Graf Marenzi. —

Der Krieg hat Vieles zerstört und der ganzen Welt schwere Wunden geschlagen. In manchen Dingen hat er aber unsere Energien angefaßt und nicht ein nützliches Werk wird seinen Ursprung und seine Förderung dem Kriege verdanken. Unsere Rückständigkeiten im Verkehrswesen wurden unter Anderem so augenfällig, daß man die Dringlichkeit der Abhilfe sieht. Letztere muß sich sozusagen in zwölfter Stunde auch auf die Schiffsahrts- und Transito-Einrichtungen erstrecken. Die Schaffung des Budapester Handels- und Industriehafens ist zur brennenden Frage geworden, mit deren Realisierung nach fünfzehnjährigen Projektstudien nicht mehr gewartet werden kann. Der Tages- und Fachpresse gebührt das Verdienst, redlich zur Erkenntnis der Urgenz des Gegenstandes beigetragen zu haben. Budapest als Centrum des gesamten Kommunikationsnetzes Ungarns, welches seit Langem der Ergänzung durch künstliche Wasserwege harzt, kann nicht ohne modernen Hafen verbleiben. Das Interesse, welches die Stadtverwaltung dem Gegenstande entgegengebracht, ist sehr loblich, doch ist diese Frage über den Rahmen der städtischen Interessen hinausgewachsen und gewinnt sogar durch die Wasserstraßenaktion Deutschlands und dessen innige Verkehrsbeziehungen zur Monarchie einen internationalen Charakter, daher nur der Staat selbst berufen sein kann, das Hafenproblem zu lösen. Der Stadt bereitet ihre durch die große Kraftanspannung des Krieges gesteigerte finanzielle Belastung, die Tilgung ihrer Anleihen, die Aufrechterhaltung ihrer Betriebe eine derartige Arbeitsleistung, daß wohl jede nüchterne Betrachtung zur Erkenntnis führen muß, daß die Stadt den Bau und Betrieb des projektirten Handels- und Industriehafens auf der Csepelinsel dem Staate überlassen muß. Der Tod hat uns kürzlich den hochverdienten Leiter der vor der Realisierung stehenden Projektarbeiten, den Ministerialrath Alois von Hoßpokly des Handelsministeriums, mitten im intensivsten Schaffen entrißen. Wer den Dahingeshiedenen gekannt, wird ermessen, welche tüchtige Kraft, welcher seltenen Charakter wir verloren. Anspruchs- und selbstlos, nur der Sache dienend, ein Muster an Pflichtgefühl und Hingabe an das allgemeine Wohl. Dies war Hoßpokly, der langjährige Leiter der Sektion für See- und Flußschiffahrt, der sich schon seinerzeit als technischer Leiter der Regulierungsarbeiten am Eisernen Thor einen großen Ruf erworben hatte. Seine Thätigkeit wird nunmehr von würdigen Kräften fortgesetzt, die wir mit Beruhigung diese wichtigen Funktionen übernehmen sehen. Ein begeisteter Jünger und Interpret Hoßpokly's, der Ingenieur Benő Koller, ein Mann von weitem Blicke und tiefen Kenntnissen, hat in dessen Geiste kürzlich ein Buch über den Budapester Hafen herausgegeben,*) durch dessen kurze Besprechung wir dem Publikum am besten den Fragenkomplex zugänglich machen wollen.

Die Anfangs September vorigen Jahres in Budapest abgehaltene Donaukonferenz war der Initiative Baierns, genauer gesagt, dem rührigen

Bürgermeister Bleher von Regensburg zu verdanken, welcher unter dem Eindrucke der Erfahrungen des Weltkrieges die schon 1907 einmal versuchte Annäherung an Ungarn unternahm, um dessen Interesse an der Schaffung eines Umschlagsplatzes in Budapest den bairischen Interessen an der Zukunft Regensburgs als Endstation des Donauverkehrs und Anschlußpunkt an den Donau-Rhein-Rheinalkanal nutzbar zu machen und die Basis für eine gemeinsame ungarisch-bairische Aktion zu schaffen. Das größte Schiffahrtshinderniß in der Donau bildet die ungleiche Tiefe. Im österreichischen Kataraktenabschnitt beträgt dieselbe nur 1.25 bis 1.36 Meter, in der bairischen Donau von Passau bis Regensburg höchstens 1.4 Meter. Die Aufforderung der Donaukonferenz, daß die interessirten Staaten für eine Wassertiefe von zwei Metern sorgen sollen, richtet sich daher in erster Linie an Baiern, dann an Oesterreich. In Ungarn sind die Verhältnisse bedeutend günstiger. Koller verlangt, daß Budapest der Grenzpunkt werde, bis zu welchem von Galatz die Tausendtonnen-Schiffe verkehren können. Er bekämpft die Behauptung des Professors Freiherrn v. Dungen, daß Ungarn die Gebühren beim Eisernen Thore zu hoch bemessen hätte. Von Oesterreich ist — nach der Ansicht Koller's — eine Verweigerung der Regulierung der Kataraktenstraße zu erwarten, um hier den Weg Ungarns nach Deutschland ebenso zu versperren, wie beim Annaberger Eisenbahnanschluß. Oesterreich lenkt sein Augenmerk nur auf die Regulierung der Strecke Wien—Debény, in welcher der Donau-Oder-Elbkanal einmünden soll, welcher für den Verkehr mit Preußen und dessen Kohlenrevieren so wichtig ist. Oesterreich wünscht die Konzentration des Donauverkehrs in Wien, in dessen Nähe mehrere moderne Hafenanlagen errichtet wurden. Den preussisch-österreichischen stehen nunmehr die bairisch-ungarischen Interessen gegenüber.

Der Gedanke, die Donau zur Hauptader des Verkehrs mit dem Balkan zu machen, ist in Deutschland während des Krieges entstanden. Bisher hat Baiern für Zwecke der Donauregulierung 25 Millionen Mark, Oesterreich 82.600.000 Kronen, Ungarn aber 345.000.000 Kronen für den gleichen Zweck ausgegeben. Ungarns wirtschaftliche Interessen in der Donaufrage beanspruchen daher Beachtung. Koller will dies dadurch erreichen, daß der Handelshafen in Budapest als Umschlagsstation ehestens gebaut werde, daß aber der Donaustraße Budapest—Debény (österreichische Grenze) nur jene Tiefe gegeben werde, auf welche auch auf der österreichisch-bairischen Strecke zu rechnen ist. Auf der Strecke Budapest—Galatz ist die Dreimeter-Tiefe anzustreben.

Koller erwartet für den Budapester Hafen einen Waarenverkehr von 49.300.000 Meterzentnern, mit Einrechnung des ganzen Balkanverkehrs 64.500.000 Meterzentner. Vom deutsch-serbischen Verkehr ist keine wesentliche Steigerung zu erwarten, vom deutsch-bulgarischen Verkehr wird eine mögliche Steigerung von 180.000 Meterzentnern in Rechnung gestellt, vom deutsch-rumänischen Verkehr 1.500.000 Tonnen. Der Budapester Schiffsverkehr ist von 1903 bis 1913 um 37 Prozent, der Wiener Schiffsverkehr in derselben Zeit um 109 Prozent gestiegen. Wenn auch Wien bisher Budapest nicht überflügelt hat, so ist dies aber sicher für bald zu erwarten. Die Budapester Transitspesen sind unberhältnismäßig

*) A Budapesten létesítendő országos kereskedelmi kikötő jelentősége internacionális gazdasági forgalompolitikai és pénzügyi szempontokból. Irta Koller Benő, okl. mérnök. Budapest, 1917. Benkő Gyula, os. és kir. udvari könyvkereskedés (V., Dorottya-utca 2.). A szerző kiadása.

Die Hochkonjunktur in der fremdländischen Seeschifffahrt.

Die vor einigen Tagen aus Stavanger gemeldete Tatsache, daß eine dortige Reederei eine Dividende von sage und schreibe 1500% verteilen konnte, lenkt wieder einmal die allgemeine Aufmerksamkeit auf die Hochkonjunktur, die der Krieg in der ausländischen Seeschifffahrt, u. zw. in der feindlichen ebensogut wie in der neutralen herbeigeführt hat. Der ungeheure Tonnageverlust und der gewaltige Schaden, den die U-Boote damit unseren Gegnern zufügen, kommt bisher in den Bilanzen der feindlichen Reedereien noch nicht zum Ausdruck. Diese letzteren verstehen es ausgezeichnet, die U-Boot-Verluste zum Teil auf die Versicherungsgesellschaften, noch viel mehr aber auf die breiten Schultern der Bevölkerung der Ententemächte überzuwälzen, die den Schiffahrtsgesellschaften in Gestalt enorm hoher Frachtsätze ihren Tribut entrichten muß. Das finanzielle Ergebnis der englischen Reedereien ist daher wenigstens bis Ende vorigen Jahres ein geradezu glänzendes gewesen. Um welche hohe Gewinnziffern es sich hierbei handelt, das zeigt folgende, die Einnahmen und Reingewinne aller englischen Reedereien umfassende Aufstellung:

	in Millionen Pfund Sterling			
	1916	1913	Zunahme	
Einnahmen	410	127	283	223%
Ausgaben	160	107	50	50%
Reingewinn	250	20	230	1150%
Kapital	200	192	8	4%
Dividende	67 1/2%	10 1/2%	57%	543%

Diese Zahlen sind deutlich genug und haben einen Kommentar nicht weiter notwendig. Sie zeigen besser als Worte es vermögen, in welcher hervorragender Weise die englischen Schiffahrtunternehmen im Kriege gekräftigt wurden und wie groß heute deren finanzieller Rückhalt ist. Selbst die großen englischen Linienreedereien, die infolge starker Schiffsrequisitionen seitens der Regierung und infolge ihres Linienfahrplanes mehr gebunden sind und den jeweils höchsten Frachtenstand nicht in dem Maße ausnützen können wie die Trampdampfer, haben glänzend abgeschnitten, wie aus folgenden Dividenden hervorgeht:

	1914	1915
Royal Mail Steam Packet Co.	5%	11%
Furness Withy & Co.	10%	20%
Cunard Line	25%	25%
Penland & Co.	20%	47%
White Star Line	35%	65%

Ob diese Aufwärtsbewegung im Jahre 1916 noch weitere Fortschritte gemacht hat, darüber sind bisher zahlenmäßige Angaben nicht veröffentlicht worden. Fest steht nur das eine, daß die englischen Schiffahrtsgesellschaften an dem durch die U-Boote verursachten Tonnageverlust weit weniger leiden wie die englische Volkswirtschaft als Ganzes genommen.

Noch glänzender sind die Verdienstmöglichkeiten in der neutralen Seeschifffahrt. Von den nordischen Reedereien hat man ausgerechnet, daß sie im Jahre 1915 ihr

Kapital mit rund 43% verzinsen konnten. In vielen Fällen geht die Dividende noch um ein beträchtliches über diesen Durchschnittsatz hinaus und bei einigen Schiffahrtsgesellschaften wurden 100% Dividende und noch mehr ausbezahlt, wie aus folgender Zusammenstellung hervorgeht.

Dividenden schwedischer Reedereien:

	1914	1915
A.-S. Kallefatt, Varberg	15%	167%
A.-S. Philio, Helsingborg	10%	100%
A.-S. Sall, Helsingborg	?	100%

Dividenden dänischer Reedereien:

Torm	12%	100%
Myren	8%	60%
Safnia	10%	50%
Detmald	8%	50%

Dividenden norwegischer Gesellschaften:

Bergenske D. S.	7 1/2%	75%
Selmerske Reederei	10%	80%
Gressfadt & Horloffsohn A.-S.	?	200%
A.-S. Felske	?	200%

Solche Riesengewinne mußten die Spekulation natürlich gewaltig anschwellen lassen. In Holland, Dänemark und Schweden, besonders aber in Norwegen setzte ein Gründungsfieber ein, von dem die breitesten Schichten der Bevölkerung ergriffen wurden. In den Monaten Juli, August und September v. J. sind allein in Norwegen 105 neue Schiffahrtsgesellschaften gegründet worden mit einem Kapital von 209,840.000 Kronen. Der Zuwachs der norwegischen Flotte ist denn auch ein ganz außerordentlicher. Ende Oktober v. J. waren norwegische Dampfer mit einer Gesamttragfähigkeit von 1.300.000 Gewichtstonnen = zirka 800.000 Bruttotonnen im Bau. Zweidrittel dieser Schiffe wurden an amerikanische und japanische Werften vergeben und nur der zehnte Teil der im Auftrage gegebenen Tonnage gelangt auf heimischen, das ist norwegischen Werften zur Ausführung.

In diesem Zusammenhange bedarf es auch eines Hinweises auf die weitgehenden Projekte, die gegenwärtig im Auslande erörtert werden und die auf eine weitgehende staatliche Förderung der Handelsschifffahrt nach dem Kriege hinauslaufen. In England ist der im vorigen Jahr eingesetzte Schiffskontrolleur berechtigt, den Neubau von Schiffen durch staatliche Subventionen zu unterstützen. In Frankreich hat das Parlament auf Grund einer Regierungsvorlage 200 Millionen Franken bewilligt, von denen 120 Millionen für Neubauten bestimmt sind, während 80 Millionen für Ankäufe von Schiffen den Reedern zur Verfügung gestellt werden. Bei dieser Gelegenheit sei bemerkt, daß auch die französischen Reedereien während des Krieges viel höhere Gewinne erzielt haben wie in Frieden. Auch Italien hat erhebliche Summen ausgeworfen, um die nationale Handelsflotte zu heben. Man beabsichtigt die Gründung einer großen Gesellschaft, der „Societa del Naviglio Nazionale“ mit einem Kapital von 500 Millionen Lire, wovon die Regierung 200 Millionen aus eigenen Mitteln aufbringen soll. Dieses Projekt wurde im vorigen Jahre aufgestellt, ohne daß man seither wieder etwas davon vernommen hätte. Die Regierung in Rom, die ohnehin nicht an Geldfülle leidet, scheint sich also bei ihren Millionenprojekten etwas reichlich Zeit lassen zu wollen. Umso reger ist dafür die Tätigkeit des Privatunternehmertums. Erst vor wenigen Tagen ist ein gewaltiger Trust zwischen den Werften und Kanonenfabriken Ansaldo, der Fiatgruppe und einer neuentstandenen Schiffahrtsgruppe zustande gekommen. Bei dieser Schiffahrtsguppe handelt es sich um die „Societa Nazionale di Navigazione“, die vor kurzem in Genua mit einem Kapital von 110 Millionen Lire gegründet wurde und die nicht weniger wie 16 Dampfer zu je 8000 Tonnen in Auftrag gegeben hat. Daneben will sie noch eine größere Anzahl von 2000-Tonnen Seglern bauen, die mit Dieselmotoren zu je 450 Pferdestärken ausgerüstet werden sollen.

Überall in der Welt herrscht jetzt eine fieberhafte Bautätigkeit auf den Werften, um einerseits die Konjunktur auszunützen und andererseits den durch den U-Bootkrieg verursachten Tonnageverlust auszugleichen. Es hat ein Wettrennen begonnen zwischen den Werftarbeitern und den U-Boot-Mannschaften, bei dem der Werftarbeiter anscheinend immer mehr ins Hintertreffen gerät. Damit verbessern sich die Aussichten für unsere heimische Seeschifffahrt, die bisher im Kriege nur Verlust über Verlust erlitten hat. Freilich, die fabelhaften Kriegsgewinne, die den feindlichen und neutralen Reedereien bisher in den Schoß fielen, lassen sich nicht mehr hinwegdividieren und unsere Schiffahrtsgesellschaften werden einen harten Kampf zu bestehen haben, sobald einmal die Flut der Frachtaufträge, die unmittelbar nach dem Kriege einsetzt wird, abgeebbt haben wird. Die Millionen, die die Austro-Americana und der Lloyd unlängst durch den Verkauf von ein paar Schiffen verdient haben, werden dann in der Zeit des Konkurrenzkampfes dringend benötigt werden, dringender jedenfalls als gegenwärtig die Spekulanten von der Wiener Börse anzunehmen gewillt sind.

für Wien:
 monatlich K 4.20
 vierteljährlich 12.—
 halbjährlich 24.—
 Für Oesterreich-Ungarn:
 monatlich K 5.—
 vierteljährlich 14.66
 halbjährlich 29.—
 Bei täglich einmaliger Zustellung (das Morgenblatt zugleich mit der Nachmittagsausgabe des vorherigen Tages) für auswärts:
 monatlich K 4.20
 vierteljährlich 12.—
 halbjährlich 24.—
 Für Deutschland:
 vierteljährlich Kreuzbandl. K 18.—
 und durch die Postämter laut dort aufliegender Postzeitungsliste.
 Länder des Weltpostvereines:
 vierteljährlich Kreuzbandl. K 22.—
 und durch die Postämter laut dort aufliegender Postzeitungsliste.
 Einzelpreise für auswärts:
 Morgenblatt 14.—
 Sonn- und Feiertage 16.—
 Nachmittagsblatt 6.—

ichspost.

Tagblatt für das christliche Volk Oesterreich-Ungarns.

Wien, Dienstag, den 19. Juni 1917

XXIV. Jahrgang

er einer neuen Umwälzung? amten Rabinettes Clam-Martinić. dschlagcs: Selbstzersehung der Füllung feindlicher Granaten.

Der Oesterreichische Wasserstraßentag.

Von Dr. Franz Heiderich,
 ordentl. Professor an der k. k. Export-
 akademie.

In voller Erkenntnis der Wichtigkeit und Dringlichkeit des Ausbaues der österreichischen Wasserstraßen hat der Wiener Gemeinderat bereits vor mehr als Jahresfrist seine Stellung zu dieser Frage genau geformt und in einer sachlich vorzüglichen Eingabe der Regierung bekannt gegeben. Die Einberufung des Wasserstraßentages, der am 20. und 21. Juni in Wien beraten wird, gibt die sichere Gewähr, daß man kraftvoll auf das gesteckte Ziel lossteuert und sich nicht durch die kleinen Mittel einer veralteten Verschleppungstaktik irre machen läßt. Dafür gebührt dem Wiener Gemeinderat der aufrichtige Dank aller, die in der vollen Auswertung der reichen physischen und geistigen Produktivkräfte des heimischen Bodens die festen Grundpfeiler für den Aufbau eines neuen Oesterreichs sehen.

Die Eisenbahnen haben im Kriege Gigantisches vollbracht und kein Lob ist zu hoch in der Anerkennung ihrer Leistungen. Aber was schon die Friedenswirtschaft mit ihrem ungeheuren Anschwellen des Gütertransportes gelehrt hatte, ist von den Erfahrungen des Krieges mehrfach unterschrieben worden: daß die Eisenbahnen einer Entlastung dadurch bedürfen, daß man nach Möglichkeit den Transport von Massen- und Schwerartikeln, die auf weitere Entfernung hin verschifft werden sollen, auf die Wasserstraßen abwälzt, die durch wesentlich billigere Transportmöglichkeit den Eisenbahnen weit überlegen sind. Uebertrifft doch, wie ich schon einmal angeführt habe („Die Donau als Wasserstraße“, Z. Deutsche, 1916) die Investition des Fahrparkes bei der Eisenbahn den im Binnenschiffsverkehr um das Fünf- bis Sechsfache, und während beim Eisenbahnbetriebe auf die Gewichtseinheit Nutzlast durchschnittlich 55 bis 58 % totes Gewicht kommen, entfällt in der Binnenschifffahrt auf die gleiche Nutzlast nur 20 bis 30 % totes Gewicht. Deutschland hat im Norden begünstigt durch die geographische Gestaltung des Landes, Großes und Vorbildliches für die Ausgestaltung der Wasserstraßen getan, indem es alte Kanalanlagen für den Großschiffsverkehr umbaute. Nicht weniger als ein Viertel des gesamten Güterverkehrs Deutschlands vollzieht sich auf den Binnenwasserstraßen, deren Verkehr in den Jahren 1875 bis 1910 um das 6 1/2 fache gestiegen ist bei gleich gebliebener Länge, während er auf den Bahnen, die sich in dieser Zeit um 121 % verlängert hatten, nur um das 5 1/2 fache gewachsen ist. Oesterreich hat vieles für die Verbesserung der Wasserstraßen, aber bisher gar nichts für ihre Verknüpfung durch Kanalbauten getan. Trotzdem hat sich auch hier in dem Jahrzehnt 1902/12 der Binnenschiffsverkehr um 11.2 % gesteigert (auf der Donau um 71.6 % !) und er ist beträchtlich größer als der gesamte Seeverkehr über österreichische Häfen. Den Mangel eines ausgebauten Wasserstraßennetzes haben wir im Kriege besonders bitter empfunden. Wie schwer ist es geworden, den galizischen Kriegsschauplatz zu alimentieren, und welche Härten hat uns u. a. die Stockung der Kohlenzufuhr gebracht! Man wird nicht weiter die Kühnheit haben, den riesigen Kohlenbedarf einer Millionenstadt mit ihren

Fabriksunternehmungen, ihren Gas- und Elektrizitätswerken fast ausschließlich auf die Zufuhr einer einzigen Bahnlinie zu stützen, und sei diese auch mit einem dritten oder vierten Geleise ausgestattet.

Vor allem hat der Krieg die hohe Bedeutung der Donaustraße erwiesen, seitdem durch die Zerschmetterung Serbiens und Rumäniens der Weg frei geworden ist. Zwei Drittel des zur Versorgung Mitteleuropas herangezogenen rumänischen Getreides sind auf der Donau abtransportiert worden und mit der eingetretenen Steigerung der Betriebsmittel wird sich diese Leistung in den nächsten Monaten noch gewaltig erhöhen. Mit der Kraft eines Volksbewußtseins wird immer besser erkannt, welche herrlichen Naturschatz wir an der Donau besitzen, wie sie berufen erscheint nach Beseitigung aller natürlichen und öffentlich-rechtlichen Hemmnisse geradezu eine zentrale Verkehrsader Mitteleuropas und der mit diesem verbundenen Staaten zu sein, Orient und Okzident verknüpfend, den kürzesten billigsten und bequemsten Verkehrsweg nach der Balkanhalbinsel und den gegneten Randlandschaften des Schwarzen Meeres weisend. Die mit dem Frieden zu erwartende Wirtschafts-entwicklung Mitteleuropas, der Balkanhalbinsel und des nahen Orients sowie das Austauschbedürfnis der industriellen, agrarischen und montanistischen Produktion dieser Länder lassen für die alte Donaustraße einen Niesenverkehr erwarten, für dessen Bewältigung in der Weise Vorsorge getroffen werden muß, daß wir den Strom selbst durch weitere Regulierungen und Bereinerung der öffentlich-rechtlichen Fragen, sowie durch entsprechende Kanalananschlüsse zur höchsten Schiffsahrt-tauglichkeit bringen. Erst durch Kanäle wird die Donau aus ihrer nachteiligen Isolierung befreit, die größte Ausnützung der Schiffsräume, die weiteste Verzweigung des Warentransportes und die Erstellung billiger, die Seefracht mit Erfolg konkurrierender Tarifsätze gewährleistet. Eine ausgebaute und gesicherte Donaustraße verheißt uns Freiheit von fremder Seetryrannei und wirtschaftliches Selbstgenügen.

Im besonderen muß die von allen Uferstaaten nach einheitlichen Prinzipien anzustrebende Regulierung des Stromes das Ziel haben, dem ganzen Strome von Regensburg bis zu seiner Mündung eine Wassertiefe von mindestens 2 Meter bei niedrigstem Wasserstand zu geben, welche Tiefe für den rationell beladenen Normalschlepper von 670 Tonnen ausreicht. Erfreulicher Weise haben die umfangreichen Regulierungsarbeiten der letzten 3 Jahrzehnte sehr erfolgreich auf dieses Ziel hingearbeitet, so daß das, was noch zu tun erübrigt, an Umfang und Kosten hinter den bisherigen Leistungen ganz zurücktritt. Bayern hat für die Regulierung seiner Donaustraße 25 Millionen Mark, Oesterreich 171 Millionen Kronen und Ungarn 185 Millionen Kronen verausgabt; relativ am meisten hat Oesterreich auf seiner nur 341 Kilometer langen Donaustraße geleistet und verausgabt. Bayern hat durch mühsam Regulierungsarbeiten eine Stromtiefe von 1.4 Meter gewonnen; in Oesterreich wurde die mit dem Durchstich bei Wien ansehende Mittelwasserregulierung zu einer Niederwasserregulierung erweitert und der erstrebten Mindesttiefe von 2 Meter so vorgearbeitet, daß neben geringeren Tiefen im Aschacher und Brandstätter Rachtlet (1.3 Meter) und im Greiner Struden (1.2) sich nur noch zwei oder drei andere Untiefen befinden, an deren

Der Volkswirt.

Die Beratungen des Oesterreichischen Wasserstraßentages.

Heute vormittag begannen im Konzerthausaal die meritorischen Beratungen des Oesterreichischen Wasserstraßentages. Zu der Tagung waren 900 Anmeldungen eingelaufen. Unter den Ungemeldeten sind insbesondere zu nennen als Vertreter des Erzherzogs Heinrich Ferdinand Oberleutnant Hans Viktor Suppan, Sektionschef Jppen vom Ministerium des Neubau, Kriegsminister G. d. J. v. Stöger-Steiner, Handelsminister Dr. Urban, Statthalter Freiherr v. Bleyleben, Minister für öffentliche Arbeiten Dr. v. Erla mit Sektionschef Siebel, vom Ackerbauministerium Ministerialrat Dr. Deutsch; ferner Oberleutnant Kralowitzer und Major Ulreich vom Armeekorpskommando, Statthalter von Oberösterreich Graf von Meran mit den Delegierten der Statthaltereien Hofrat Ramboulet. Von den Landesauschüssen wurden delegiert, und zwar aus Niederösterreich Landesauschuß Graf Colloredo, Landesamtsdirektor Dr. v. Mannagetta, Landesoberbaurat Ingenieur Schumann; von Oberösterreich Prälat Hauser und Oberlandesrat Danzer; von Salzburg Landeshauptmannstellvertreter Dr. Stöckel, Landesauschuß Daniel Etter und Oberlandesrat Schweinbach; von der Landesverwaltungskommission in Böhmen Oberlandesrat Dr. Krejci; von Mähren Landesauschuß Dr. Freiherr v. Baratta, Oberlandesrat Sebesta, Landesbauratdirektor Hollersche; von Schlesien Oberlandesrat Wzentel und Landesoberbaurat Rosmanith. Von den Hochschulen, und zwar von der Wiener Universität Rektor Hofrat Reich, die Professoren Dr. Brückner und Dr. Dorfmann; von der Hochschule für Bodenkultur Hofrat Professor Friedrich; von der Deutschen Technik in Prag; Hofrat Professor Ingenieur Kippel; von der Deutschen Technik in Brünn Professor Ingenieur Dastinger und Professor Dr. Meigner; von der Böhmischem Technik in Brünn Professor Ingenieur Smrcek;

weiter die Gemeindevertreter Vizebürgermeister Dr. Deri aus Budapest, Bürgermeister Dr. Dinghofer aus Linz und Regierungsrat Schnitzler aus Brünn; vom diplomatischen Korps: in Vertretung der Deutschen Botschaft Legationsrat Dr. Bohe, ferner Prinz Erbach, in Vertretung der sächsischen Gesandtschaft Gesandter v. Mostk-Ballwitz und Geheimer Baurat vom sächsischen Finanzministerium Schmidt, in Vertretung der bayerischen Gesandtschaft Geschäftsträger Freiherr v. Hoffmann; weiter Delegierte der Handelskammern, Delegierte des Oesterreichischen Ingenieur- und Architektenvereines, des Niederösterreichischen Gewerbevereines, der Eisenbahngesellschaften, ferner aus Ungarn: Vertreter der Budapestener Handels- und Gewerbekammer, zweiter Bürgermeister von Preßburg Kumlit, Bürgermeister der Stadt Gran Dr. Bela, Vertreter der Handelskammer Fürstlichen; aus Deutschland: Oberbürgermeister von Dresden Blüher, Oberbürgermeister von Augsburg Geheimer Hofrat Wolfram, vom württembergischen Ministerium des Innern Präsident v. Leibbrand, Delegierte der Handelskammern in München, Nürnberg, Passau, Dresden, Hamburg, Stuttgart, Delegierte des Senats aus Hamburg und Lübeck, des Magistrats Danzig und Breslau, des Elbe-Donau-Vereines in Dresden und des Schlesischen Provinzialvereines für Fluß- und Kanalschifffahrt in Breslau.

Bürgermeister Dr. Weiskirchner eröffnete die Tagung mit folgender Ansprache: Mitten in die Sorgen, die der Krieg uns aufbürdet, aus dem mühevollen Tagewort der Aufbringung und Verteilung der zum Leben notwendigen Nahrungsmittel, aus der Kriegswirtschaft heraus, die unsre Länder samt und sonders zum wirtschaftlichen Kriegsgebiet in der wahren Bedeutung des Wortes gemacht hat, sind wir zusammengekommen, um über den Bau von Wasserstraßen und Ausgestaltung des Donauweges zu beraten. Eine Welt Handelsstraße vom Rhein donauabwärts und hinüber in die uralten und nun so lange schon verödeten Kulturstätten des südwestlichen Asiens! Völker wollen sich besinnen und sich aufrichten zur wirtschaftlichen Freiheit: ein Wirtschaftsgebiet soll die Länder umfassen von der Nordsee hinab bis zur Adria und der unteren Donau und soll mit seinem Segen befruchten jene Gebiete im fernen Osten, welche die Kultur durch Jahrhunderte entbehren mußten. Dieses große Ziel ist unsrer Anstrengungen wert, und wenn wir auch während des Krieges so viel Kulturschaffen zurückstellen mußten — dieses eine wollen wir ohne Aufschub beginnen, denn an ihm, das haben wir in diesem Kriege erkennen gelernt, hängt zum großen Teil unsre Zukunft und die Zukunft unsrer Kinder.

Sie wollen in diesen Tagen eine Fülle von Arbeit leisten, indem Sie untersuchen und feststellen, auf welche Weise wir unser Ziel erreichen können. Sie werden beraten über die Herstellung eines Oesterreichischen Wasserstraßennetzes und dessen Verbindung mit den Wasserstraßen des

Der Wasserstraßentag.

Aus Linz wird uns berichtet: Zum Empfang der reichsdeutschen Teilnehmer in Linz, die heute früh mit dem Passauer Schiff anlangten, um sodann die Fahrt mit dem Gildampfer nach Wien fortzusetzen, hatten sich am Landungsplatz von der Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft eingefunden: Präsident Erzellenz Schonka, Generalsekretär Dr. Neumann, Zentralinspektor Müller, Präsidialsekretär Dr. Thon und Oberoffizial Verden.

Beim Betreten des Gildschiffes „Schönbrunn“, das in reichster Flaggengala prangte, hielt Bürgermeister Dr. Weiskirchner eine Ansprache, in welcher er sagte:

Es war mir ein aufrichtiges Bedürfnis, Ihnen, meine sehr geehrten Herren, die Sie aus weiten deutschen Gauen zum Oesterreichischen Wasserstraßentag nach Wien kommen, mit einer Abordnung der Wiener Gemeindeverwaltung in die oberösterreichische Hauptstadt entgegenzufahren und Sie auf österreichischem Boden im Namen der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien aufs herzlichste willkommen zu heißen. Wir sind zueinander gekommen, um Fragen von außerordentlicher kultureller und wirtschaftlicher Bedeutung zu besprechen, um an der Vorbereitung eines Werkes zu arbeiten, das den fernsten Geschlechtern noch zum Segen gereichen soll und dessen Größe Zeugnis geben wird von der Lebenskraft und dem Lebenswillen, die unsre Völker beherrschen. Zur selben Zeit, da unsre heldenmüthigen Heere die Absicht unsrer Feinde in beispiellosem Opfermut zunichtemachen, wollen wir uns neue Verkehrsmöglichkeiten schaffen, wollen wir an den Ausbau der Wasserstraßen schreiten, den Donauweg uns erschließen. Wir haben nachzutragen, was in Jahrhunderten vernachlässigt worden ist, und der Weltkrieg hat uns gelehrt, wo wir anzusetzen haben. Wenn wir die Donau hinabfahren, werden wir an ihren Ufern blühende Städte und Dörfer sehen, Zeugen tausendjähriger deutscher Kultur, und bei ihrem Anblick wird sich uns die Geschichte nicht nur des österreichischen Heimatländes, sondern zum großen Theil unsres deutschen Volkes überhaupt entrollen. Hier brandeten die Wogen der Weltherrschaft Roms, hier zog der Nibelungen treue Schar ins Hunnenland und wehrte Karl der Große den Ansturm der Ostvölker ab; die Burgruinen zu Seiten des Stromes aber werden uns erinnern an alte deutsche Ritterpracht. In der herrlichen Wachau endlich umgürtet sich der Strom mit seinem schönsten Kleide, und es gibt keinen Meister, der auf der Welt Herrlicheres schaffen könnte. So darf sich dieses Stück unsrer Donau würdig gesellen zu der Pracht des deutschen Rheins. Aber eines fehlt hier und wir werden es bei unsrer Fahrt vermissen: es fehlen die Schiffe, die den Strom beleben. Nicht immer war es so, und die Städte und Märkte an den Ufern der Donau waren einst reiche Handelsplätze für den Verkehr nach Osten. Nun haben wir uns besonnen und wollen unser altes Recht wieder für uns in Anspruch nehmen. Ein Wille befehle uns und unsre gemeinsame Kraft wird diesen Willen durchzusetzen vermögen. Was uns zueinander geführt hat, das ist das Herrliche an unserm Bunde; Bürger zweier verschiedener Staaten und doch im Herzen und Sinn so einig in unserm Wollen und Denken!

In diesem beseligenden Gefühle herzinniger Blutsfreundschaft wollen wir die gemeinsame Donaufahrt nach Wien antreten. Und wenn wir am Abend Wien erreicht haben werden und der alte Stephansdom Sie grüßt, dann seien Sie versichert, daß Sie den Wienern willkommen sind als liebe Freunde und deutsche Blutgenossen. Meine ersten Grüße aber entbiete ich Ihnen im Namen der Reichshaupt- und Residenzstadt Wien auf dem Strome, der uns in Einkunft noch inniger verbinden soll. Ein Heil unsern lieben Brüdern aus dem Deutschen Reiche!

Lebhafter, stürmischer Beifall folgte diesen alle tief ergreifenden Worten. Während des Mittagmahles auf dem Schiffe begrüßte dann Erzellenz Schonka die Gäste aus dem Deutschen Reiche und führte aus, daß man in den Teilnehmern am Wasserstraßentage Pioniere des zukünftigen Donauverkehrs sehen könne. Ein Wort des deutschen Kaisers variierend, möchte er dem Wunsche aller Ausdruck geben in dem Satze: Wir wollen nicht den Krieg, wir wollen den Frieden gewinnen damit sich die Früchte Ihrer Arbeit zeigen können und die Saat, die Sie bei Ihrer Tagung austreuen, wirklich aufgehe zum Wohle unsrer verbündeten Völker und nicht zuletzt auch der Donau selbst.

Reichstagsabgeordneter Geheimrat Paasche brachte im Namen der reichsdeutschen Teilnehmer den herzlichsten Dank für die lebenswürdige Einladung des Präsidenten Schonka und die warmen Begrüßungsworte des Bürgermeisters Dr. Weiskirchner bei der Ankunft in Linz zum Ausdruck und schloß mit einem Hoch auf die schöne Donau und ihre wirtschaftliche Entwicklung zum Segen beider Länder.

Bei der abendlichen Zusammenkunft auf dem Pöfllingberg in Linz begrüßte Präsident Doktor Beuerle die Teilnehmer der Linzer Tagung und sagte: Wir haben heute vormittag über ernste und große Dinge gesprochen, und es werden noch viele Wasser die Donau hinabfließen, ehe alles Wirklichkeit wird, aber mit Ernst, gutem Willen und treuem Zusammenhalten wird auch dieses Ziel erreicht werden und die Zeit kommen, wo das erste Großschiff auf dem Wege von West nach Ost seinen Kiel in die Donau tauchen und dahin ziehen wird am Beginne einer neuen, glücklichen Aera. Möge es uns allen vergönnt sein, diesen Tag eines großen Werkes selbst mitzuerleben.

Bürgermeister Dr. Weiskirchner führte aus: Die Wiener Gemeindeverwaltung hat es als ein Herzensbedürfnis empfunden, unsern liebwerten Gästen aus dem Deutschen Reiche schon in Linz die Hand zu drücken und ihnen zuzurufen: „Grüß Gott, deutscher Bruder, wir empfangen dich mit aller Herzlichkeit!“ Bürgermeister Dr. Weiskirchner dankte so dem Präsidenten Beuerle und dem Bürgermeister Dr. Dinghofer für den warmen Empfang in Linz und brachte ein begeistert aufgenommenes Heil auf die Schwesterstadt Linz aus.

Oberbürgermeister Dr. Gehler von Nürnberg sagte: Ganz Deutschland schaut in diesen Tagen auf die Stammesbrüder in Oesterreich, Deutschland erkennt dankbar an, was österreichisch-ungarisches Blut in diesem Kriege für das Heil der verbündeten Völker geleistet hat. Oft sind wir zusammen auf undankbarem Posten gestanden, aber oft ist auch der Feinde Gewalt an dem unerschütterlichen Wall unsrer Truppen gebrochen worden. Lange haben wir im Reiche nicht mehr die Siegesglocken läuten können, aber als die zehnte Jünglingschlacht von Ihrer tapferen Armee abgeschlagen war, sind heiße Siegesgefühle in uns aufgestiegen. Was die Tagung anlangt, freuen auch wir uns des ersten Schiffes, das vom Rhein in die Donau fährt. Im September feiern wir das silberne Jubiläum des Bayerischen Kanalkages und da hoffen wir die Herren aus Oesterreich recht zahlreich zu sehen und Ihnen zu zeigen, daß sie auch bei uns zu Hause wie unter Stammesbrüdern sind. Kommen Sie im Herbst zu uns mit derselben herzlichen Gesinnung, wie wir in diesen Tagen zu Ihnen gekommen sind. Gott erhalte Oesterreich!

Sektionschef Lauda von der Donauverwaltungs-Kommission führte aus, daß man als Techniker Bayern um die Aufgabe beneiden müsse, die obere Donau in jenen Zustand zu versetzen, in dem sich die österreichische Donau dank des Werkes der Technikerschaft bereits befinde. Oesterreich werde die Donau stets hochhalten und alles daransehen, damit sie das werde, was man mit Recht von ihr verlangen könne.

Gemeinderat Dr. v. Dorn erinnert an die Zeit, da er mit der Pferdebahn Budweis-Linz, der ersten Schienenbahn Europas, nach Linz gefahren sei. Diese Reise war ja nicht gerade ideal, aber schließlich habe sich aus dieser Bahn doch unser gesamtes heutiges Verkehrsnetz entwickelt. Auch die Donau befinde sich heute in einem ähnlichen Anfangsstadium, aber auch sie werde sich zu einer Großverkehrsstraße entwickeln.

Morgen um 9 Uhr früh beginnen die Beratungen im Konzerthausaal.

131

Sinnenwasserstraße und Massengüterbahn.

Von Erzherzog Heinrich Ferdinand.

— Standort, 15. Juni.

Wenn schon im Frieden der große Wert der Wasserstraßen und insbesondere der Wert einer durchgehenden mitteleuropäischen Wasserstraße schon vor zweihundert Jahren erkannt wurde, so hat doch der jetzt tobende größte Krieg der Weltgeschichte erst die Erkenntnis gebracht, wie hoch ihr Wert einzuschätzen, welchen Nutzen ihr Bestand und welcher Schaden durch ihr Bestehen hätte vermieden werden können. Die Erfahrungen des Krieges haben uns erneut gelehrt, daß die Eisenbahnen allein den Verkehr nicht bewältigen können. Auch der Gedanke, daß die Erbauung einer Massengüterbahn, auf welcher Waggons mit größerem Tragvermögen verkehren, den Großschiffahrtsweg ersetzen könnte, ist als unwirtschaftlich von der Hand zu weisen. Auf diesen Gedanken soll des näheren eingegangen werden.

In der verkehrstechnischen Ueberlegenheit der Wasserstraßen gegenüber den Eisenbahnen liegt deren hoher wirtschaftlicher Wert. Bei den Eisenbahnen ist zur Erzielung der erforderlichen Zugkraft eine verhältnismäßig große Last auf den Betriebsrädern notwendig, um die nötige Reibung auf den Schienen zu erzeugen. Um bei Bahnsteigungen das für die Zugkraft notwendige Adhäsionsgewicht zu erreichen, muß die Lokomotive ein großes Eigengewicht und eine starke Maschine erhalten. Der Zugwiderstand ist infolge der Reibung auf den Schienen unter der Komponente der Schwerkraft auf den Steigungen wesentlich größer als jener, der beim Zug eines Schiffes in dem nahezu stromlosen Wasser eines Kanales entsteht. Zur Beförderung einer bestimmten Last auf einem zeitgemäß erbauten Kanale ist nach Suppan „Wasserstraßen- und Binnenschiffahrt“ bei einer Zuggeschwindigkeit von 5 Kilometer per Stunde etwa ein Fünftel des Gewichtes jener Zugkraft erforderlich, welche auf einem Schienenwege in wogender Bahn zur Bewegung derselben Last mit 25 Kilometer Geschwindigkeit benötigt wird.

In Bezug auf die Größe der Beförderungsgesäße, Güterwägen oder Eisenkähne steht der Binnenschiffahrtsbetrieb jenem der Eisenbahnen weit voraus. Während auf dem Kanal und dem durch ihn verbundenen Strömen — hier sei als baureichster und wichtigster der Donau-Oberkanal mit seinen Abzweigungen genommen — vorläufig der Verkehr von 700 Tonnen Schleppe möglich ist, verfügt der Eisenbahnbetrieb in Europa über keine größeren Güterwägen als 10 bis 20 Tonnen Tragfähigkeit.

Ein 700-Tonnen-Schlepp kann somit auf einmal den Inhalt zweier größter Eisenbahnlastzüge aufnehmen, und ein Schleppzug von 6000 Tonnen Nutzlast, wie er im Donauverkehre — die schwierige, unvollkommen regulierte Kataraktensperre bei Osowa ausgenommen — von der Mündung bis Ghnyü geführt wird, ist gleich 20 großen Güterzügen mit zusammen etwa 600 Waggons, welche Güterzüge eine Länge von 4 Kilometer einnehmen. Bei großer Transportkapazität sind darüber die Geleise einer Eisenbahn bald vollständig besetzt. Ein auf einer Station einer so überlasteten, verkehrsreichen Linie

Güterzüge zum Stillstand.
Durch die geringen Abmessungen der Güterwägen ist das Verhältnis der toten zur Nutzlast ein sehr ungünstiges. Das Verhältnis des Eigengewichtes zum Tragvermögen beträgt fast 50 Prozent, nur bei den neuesten amerikanischen Güterwaggons aus gepreßtem Stahl für 25 bis

40 Tonnen etwa 36 Prozent. Bei einem gewöhnlichen, auf den österreichisch-ungarischen Bahnen üblichen Güterzug von 30 Waggons mit je 10 Tonnen Tragvermögen, welcher 300 Tonnen Nutzlast befördern kann, beträgt das Eigengewicht des ungeladenen Zuges 150 Tonnen, während ein Schlepp mit der doppelten Belastung nur ein Eigengewicht von 130 Tonnen hat. Die Wirtschaftlichkeit der Eisenbahnen stellt sich noch ungünstiger, wenn man die auf eine Tonne Laderaum entfallenden Anschaffungskosten berechnet. Beim Eisenbahngüterwaggon stellen sich diese per Tonne auf 250 Kronen, beim 700-Tonnen-Schlepp auf 100 Kronen, daher die Tonne Laderaum eines Waggons zweieinhalbmal so teuer als eine Tonne Schiffsraum ist. Noch ungünstiger stellen sich die Bemannungskosten per Tonne Laderaum im Eisenbahnbetrieb gegenüber dem Schiffsahrtsbetrieb.

In diesen technischen Vorteilen der Wasserstraßen kommt noch der Umstand, daß dieselben entlang ihres ganzen Laufes an allen Punkten die Möglichkeit geben, die Güter ein- und auszuladen, während die Eisenbahn durch ihre baulichen Anlagen nur auf bestimmte Anlagen, Haltestellen, Stationen, beschränkt sind. Der Donau-Oberkanal wäre in dieser Beziehung eigentlich eine ununterbrochene große Bahnhofanlage von Wien bis Oderberg mit 282 Kilometer Länge. Endlich muß als Vorzug der Wasserstraßen hervorgehoben werden, daß auf denselben alle Gattungen Beförderungsgesäße verkehren können, daß somit auf denselben ein freier Wettbewerb der Frachtführer möglich ist, während auf dem begrenzten Geleise der Eisenbahn nur ganz bestimmte einheitliche, streng an Fahrzeiten gebundene Fahrmittel in Verwendung gelangen können.

Als Nachteil der Binnenwasserstraßen bleibt allein deren, gegenüber den Eisenbahnen, geringere Transportgeschwindigkeit und die Winterperre, welche mit anderthalb Monaten während eines Jahres anzunehmen ist, übrig.

Die geringe Transportgeschwindigkeit fällt jedoch bei den in erster Linie auf Wasserstraßen zu führenden Massengütern nicht ins Gewicht, außerdem ist bei den hier in Betracht kommenden großen Transportdistanzen die Transportdauer infolge der Stetigkeit des Wassertransportes nicht größer als bei den Bahnen. Bei gewissen Talfrachten sogar geringer.

Die Winterperre wird einerseits durch immer besser werdende Eisküchvorrichtungen bedeutend gekürzt, andererseits wird diese Zeit sehr gut zu Reparaturarbeiten am Kanal, Schleusen und Schiffpark verwendet werden können.

Das Zusammenwirken der verkehrstechnischen Vorteile der Binnenwasserstraßen verursacht, daß die Frachtkosten auf denselben naturgemäß geringer sind als auf den Eisenbahnen. Sympher berechnet, daß die Wasserstraßen den Tonnenkilometer um 1 Mark 30 Pfennig billiger als die Eisenbahnen befördern. Hierdurch ermöglichten die deutschen Wasserstraßen im Jahre 1895 eine wirtschaftliche Ersparnis von 7500 Millionen Tonnenkilometer \times 1 Mark 30 Pfennig = 97.5 Millionen Mark.

Die Möglichkeit, auf den Binnenwasserstraßen gegenüber den Eisenbahnen wesentlich niedrigere Frachtsätze der Industrie und der Landwirtschaft zur Verfügung zu stellen, rechtfertigt vom wirtschaftlichen Gesichtspunkt aus die Anlage eines Kanals schon dann, wenn sich eine volle Verzinsung des angewandten Baukapitals nicht ergibt. Selbst für den Fall, als die Rentabilität eines Kanals ungünstiger als berechnet (mit 3 bis 6 Prozent) sein sollte, wären die indirekten Vorteile desselben für die Volkswirtschaft und damit für den Staat derart überragende, daß mit seiner endlichen Herstellung nicht mehr gezögert werden darf.

Wenn die der Industrie zugute kommenden jährlichen Frachtersparnisse im Vergleich zur höheren Eisenbahnfracht nur einen Teil der aus dem staatlichen Baukapital und der staatlichen Unterhaltung jährlich erwachsenden Last decken und der andere Teil durch eine entsprechende Kanalgebühr hereingebracht werden kann, so ist der Kanal wirtschaftlich schon berechtigt. Es bringen auch die Eisenbahnen nicht immer eine befriedigende Verzinsung des Baukapitals auf, wie dieses die

in Anspruch genommenen Zinsgarantien zeigen. Eine solche Eisenbahnlinie rechtfertigt sich wirtschaftlich auch dann nur durch ihre unmittelbaren Vorteile für die Industrie und die Landwirtschaft oder durch strategische Zwecke.

Welche Verkehrsstraße, Eisenbahn oder Kanal der Staat zu einem gegebenen Zeitpunkt bauen soll, muß in erster Linie von der verkehrstechnischen Vollkommenheit des einen oder des anderen Verkehrsmittels beurteilt werden. Findet der Staat, daß trotz der höheren Baukosten eines zeitgemäßen Kanals die Einheit der Beförderungsleistung nicht geringer ausfällt als bei einer Schienenstraße und daß er dabei eine dem staatlichen Bahneze nahe kommende Verzinsung voraussichtlich erreicht, so wird er sich für die Schaffung des Kanals entscheiden. Eine gesunde Verkehrspolitik wird daher dem Bedürfnis nach Verbilligung der Transportpreise durch Ausbau bestehender natürlicher Flußläufe und Schaffung neuer künstlicher Wasserwege Rechnung tragen.

Durch die Wasserstraßen werden aber auch die Eisenbahnen gehoben. Dadurch, daß die Wasserstraße die minderwertigen Massengüter, welche nur niedere Frachtsätze vertragen, infolge ihrer billigeren Zugskosten an sich zieht, steigt dann die Leistungsfähigkeit der Eisenbahn in bezug auf den Verkehr der übrigen, höher tarifierbaren Güter. Wenn die staatlichen Eisenbahnen den ganzen Verkehr zu bewältigen haben, müssen sie, durch die Ansprüche des Handels und der Industrie gedrängt, um den öffentlichen Interessen zu genügen, für minderwertige Massengüter ihre Tarife herabsetzen, und da sie für niedertarifierter Güter fast die gleich hohen Betriebskosten wie für hochtarifierter haben, erstere Güter aber immer in großen Mengen auftreten, so muß sich folgerichtig eine Verminderung ihres Reinertrages ergeben. Aus diesem Grunde ist die gegenüber den österreichischen und ungarischen Staatsbahnen wesentlich höhere Rente der Bahnen in Deutschland, abgesehen von deren streckenweise großen Verkehrsstärke, auf den Umstand zurückzuführen, daß sie durch das weitverzweigte deutsche Wasserstraßennetz in der Beförderung geringwertiger, daher niedertarifierter Güter entlastet werden.

Der abermals auftauchende Gedanke, die den Verkehrsanforderungen nicht mehr genügenden Eisenbahnen durch die Herstellung einer Massengüterbahn zu entlasten und zu ergänzen, ist daher hinfällig. Der einzige verkehrstechnische Vorteil der Eisenbahnen gegenüber der Schifffahrt, ihre große Verzweigungsfähigkeit, ginge bei der Massengüterbahn verloren, da die bestehenden Bahngeleise die Waggons der Massengüterbahn mit 40 Tonnen Ladevermögen und 15 Tonnen Eigengewicht nicht tragen können, daher eine Verzweigung, ein Uebergang der Züge der Massengüterbahn auf bestehende Hauptbahnen oder gar Nebenbahnen und Industrie- und andere Geleise unmöglich ist. Auch würden die für eine Massengüterbahn notwendigen Schienenstränge, Unterbauten, die dazugehörige Anlage von Bahnhöfen und Rampen usw. ganz bedeutende Investitionen erfordern, ganz abgesehen von den beträchtlichen Anschaffungs- und Erhaltungskosten des Ober- und Unterbaues und des rollenden Materials.

Tatsächlich ist bisher, selbst in den größten Industrie- und Verkehrsgebieten, eine Massengüterbahn nirgends gebaut worden. Von einer Konkurrenz zwischen Wasserstraße und Eisenbahn kann nicht gesprochen werden. Land- und Wasserverkehrswege müssen sich ergänzen und gegenseitig fördern.

Die Beratungen des Oesterreichischen Wasserstraßentages.

Gestern wurden, wie wir bereits im Abendblatt berichtet haben, die Beratungen des Oesterreichischen Wasserstraßentages begonnen. In der meritorischen Verhandlung referierten sodann Stadtbauinspektor Dr. Goldemund über die Geschichte und die Entwicklung der oesterreichischen Wasserstraßen, die Abgeordneten Friedmann und Kunschak und Gemeinderat Herold über den Donau-Ober-Kanal und seine Verbindungen mit Elbe und Weichsel. In die Referate trübte sich eine lebhafteste Diskussion. Wir setzen im nachstehenden den Bericht aus dem Abendblatt fort.

Geschichte und Entwürfe der oesterreichischen Wasserstraßen.

Stadtbauinspektor Dr. Goldemund erstattet einen ausführlichen Bericht über die Geschichte und Entwürfe der oesterreichischen Wasserstraßen. Er bespricht die natürlichen Wasserstraßen Donau, Elbe, Weichsel und Dnjestr und den Schiffsverkehr auf den oesterreichischen Flüssen, erläuterte das Wasserstraßengesetz vom 11. Juni 1901 und die getroffenen Maßnahmen zur Durchführung des Gesetzes, zergliederte die Bauentwürfe für den Donau-Ober-Kanal und die Kanalverbindung zur Weichsel, erörterte die Kanalverbindung der Moldau und der Elbe, die Studien für einen Weichsel-Dnjestr-Kanal, Donau-Moldau-Kanal und die Kanalverbindung Bregenz-Paradubitz und kam sodann auf den Plan einer Schiffsverbindung der Donau mit Triest zu sprechen. In der finanziellen Frage übergehend, gab er als Gesamtaufwand für die oesterreichischen Wasserstraßen einen Betrag von 1200 Millionen Kronen an und besprach gleichzeitig die Rentabilität des Donau-Ober-Kanals. Er sagte dann: Das Wasserstraßenprogramm vom Jahre 1901 entstand aus politischen und inneren Interessen einzelner Länder. Heute treten durch den naturgemäßen Zusammenschluß Mitteleuropas an Stelle dieser Interessen allgemeine, das ganze Reich und Mitteleuropa umfassende Verkehrs- und Handelsinteressen. Durch weite Beschränkung des ursprünglichen Programms der Wasserstraßen kann mit erreichbaren Mitteln das Stromgebiet der Donau mit jenem der Oder, der Weichsel und der Elbe verbunden werden. Damit sind zusammenhängende Wasserwege von Hamburg über Bregenz und Paradubitz zur Donau und bis zum Schwarzen Meer und von Stettin ebenfalls zur Donau und dem Schwarzen Meer zu erzielen. Bisher wurden durch die einseitige Bevorzugung des Meereseverkehrs die mitteleuropäischen Wasserwege und ihre Ausgestaltung und Entwicklung zu sehr vernachlässigt; die Erfahrungen des Krieges haben aber gezeigt, daß sich diese Verkehrsgrundzüge ändern müssen.

Der Wiener Wasserstraßentag dürfte zu dem Ergebnis führen, in längerer Beschränkung vorerst nur die Ausführung des Donau-Ober-Kanals und im Anschluß daran die Verbindung vom Donau-Ober-Kanal zur Elbe, etwa von Bregenz nach Paradubitz, und die Fertigstellung der Kanalisierung der Elbe in Böhmen und der Weichsel bei Krakau in erster Linie zu verlangen, um so mehr, als für den Donau-Ober-Kanal bereits ein fertiger baulicher Entwurf besteht.

In bezug auf den Donau-Ober-Kanal ist keine technische Frage mehr offen, und es ist nur noch die Lösung der Donauregulierung bei Wien, beziehungsweise der Ergänzung des Hochwasserschutzes notwendig, um auch die Wiener Hafenfrage entgeltlich zu lösen. Bezüglich der Beschaffung des Baumaterials wäre hervorzuheben, daß die Bauwürdigkeit des Donau-Ober-Kanals nach dem Ergebnis aller bisher angestellten Studien nicht bezweifelt werden kann. Der Krieg hat gezeigt, daß wir früher in bezug auf produktive Ausgaben zu ängstlich waren. Es erscheint unzweifelhaft, daß die am Donau-Ober-Kanal und seiner Verbindung zur Elbe beteiligten mächtigen Reiche imstande sind, die Baukosten für diese Wasserstraße wohl sofort auszubringen. Die seinerzeit ermittelte Bauzeit von acht Jahren für den Donau-Ober-Kanal wird womöglich auf etwa sechs Jahre beschränkt. Die erforderlichen technischen Leistungen sind bei der Vollkommenheit unserer Bautechnik nach dem Kriege sicherlich in diesem Zeitraum erzielbar.

Zum Schluß macht der Referent die Bemerkung, daß, wenn der Entschluß, zu bauen, gefaßt, und das Geld beschafft sein wird, es notwendig ist, womöglich noch vorher die Verwaltung in bezug auf die Wasserwirtschaft reibungslos zu organisieren als dies heute der Fall ist. Die Zentralisierung der Wasserbauangelegenheiten in die verschiedensten Kompetenzen, deren geteilte Verwaltung in Kommissionen, Landes- und Zentralstellen bedarf einer Umgestaltung zur Erzielung der notwendigen Klarheit und Einheitlichkeit in der Verwaltung und eines erfolgreichen Dienstbetriebes.

Der Referent bemerkte schließlich, daß zur Durchführung des beschränkten Programms außer dem bereits bewilligten Betrag von 350 Millionen Kronen (von denen 95 Millionen erübrigt wurden) noch 511 Millionen Kronen notwendig seien. Dieser Betrag hätte zu dienen für die Herstellung des Donau-Ober-

Kanals (Wien-Krakau-Kanal), für die Verbindung Bregenz-Paradubitz und für die Regulierung der Flüsse in Böhmen (Elbe und Moldau). Für die Durchführung dieses vorläufigen Entwurfes genüge ein Kredit von 511 Millionen.

Die Ausführungen wurden mit lebhaftem Beifall aufgenommen.

Bedeutung der bestehenden und der geplanten Wasserstraßen.

Zum zweiten Punkt der Tagesordnung „Bedeutung der bestehenden und der geplanten Wasserstraßen mit besonderer Hervorhebung des Donau-Ober-Kanals und seiner Verbindungen mit der Elbe und Weichsel“ ergriff als erster Redner Abg. Max Friedmann das Wort. Abg. Friedmann erklärte zunächst, daß trotz der ungeheuren Kosten dieses Krieges und der gebotenen Sparsamkeit vor großen Ausgaben für gewinnbringende Investitionen nicht zurückgeschreckt werden dürfe. Zur Wiederherstellung und Hebung unserer Volkswirtschaft dürfen wir nicht verharren oder es verschließen, für die Verdichtung und Verbilligung unseres Verkehrs, die Steigerung der Produktivität, Ausnützung unserer Naturschätze und die Sicherung billiger Zufuhren für Industrie und Gewerbe vorzugehen. Die Erbauung künstlicher Wasserstraßen sei nicht mehr eine Frage der Utilität, sondern der unabweislichen Notwendigkeit. Mit besonderer Genehmigung begrüßt der Redner die vor kurzer Zeit erschienene Broschüre des Erzhertogs Heinrich Ferdinand und daß in ihrem Titel der große Gedanke „Mitteleuropa“ zum Ausdruck kommt. Abg. Friedmann weist auf die ausgedehnten Kanalnetze Frankreichs, Englands und Deutschlands hin, auf die großen Entwürfe, welche Frankreich nach dem Deutsch-französischen Krieg für Kanalverbindungszwecke in Anspruch genommen und noch kurz vor dem Krieg im Jahre 1912 angebrochen hat. Sein Land sei vermöge seines kontinentalen Charakters, seiner ungünstigen Konfiguration mit unproduktivem Hinterland und seiner relativen Armut an schiffbaren Flüssen so sehr wie Oesterreich auf künstliche Wasserstraßen angewiesen.

Der Redner legt dar, daß es verfehlt ist, die Rentabilität einer Wasserstraße nach dem Verkehr, der das Gebiet durchziehenden Eisenbahn zu berechnen, da der Zuwachs des originären Verkehrs und die der Volkswirtschaft mittelbar zuzurechnenden Vorteile, die Befruchtung des Gewerbelebens, der Landwirtschaft und des Handels unberechenbar sind. Der Redner will mit Zahlen nicht ermüden, in dem Rahmen seines Referats auf Einzelheiten nicht eingehen, aber hinsichtlich des für Oesterreich in erster Linie in Betracht kommenden Donau-Ober-Kanals nur einige Beispiele herausgreifen: Unter der Annahme eines Bezuges von 4 Millionen Tonnen Kohlen für Wien und daß nur die Hälfte auf dem Wasserwege transportiert würde, sowie unter der Voraussetzung einer Frachtpremie von 40 Heller pro 100 Kilometer, wie sie seinerzeit Excellenz Dr. Ruz in einem ausgezeichneten Artikel angegeben habe, würde die Erparnis für Wien allein 8 Millionen Kronen jährlich betragen. Oder für die städtischen Werke bei einem Jahresbezug von 750,000 Tonnen 3 Millionen Kronen. Niederösterreich braucht ungefähr jährlich 1 Million Kubikmeter Basaltfäbber. Bei dem Bezug aus Schiefen durch den Kanal wäre eine Transportersparnis von 3 bis 4 Millionen Kronen zu erzielen. Unleugbar wäre ferner der Vorteil des Bezuges heimischer Erzeugnisse für die Industriebezirke Mährens und Schlesiens oder die Transportersparnis für den Bezug aus- und inländischer Rohle und Holz nach den Alpenländern. Abg. Friedmann weist ferner auf die Notwendigkeit der Ausbeutung unserer Kohlenschätze in Westgalizien hin und die Verdrängung der englischen Kohle, sowie auf die Bedeutung, welche billige Frachten von Baumaterialien für unsere Baugewerbe hätten.

Den größten Einfluß hätten die oesterreichischen Kanalprojekte auf die Belebung der Donau, dieses wirtschaftlich und politisch so wichtigen Stromes, der berufen ist, die drei Großhandelswege des Rheins, der Elbe und der Oder Deutschland, Oesterreich und Ungarn mit dem Balkan und dem Bändergebiete am Schwarzen Meer zu verbinden, um die Donau, wenn sie verkehrstechnisch leistungsfähig gemacht wird, was noch nicht an allen Stellen der Fall sei, zu einer Welt Handelsstraße zu machen.

Der Redner führt weiter aus, daß angesichts der Grundsätzen unserer Technik sowie der völkischen Zeiten und Verhältnisse, welche dieser Krieg bringen werde, die Verbindung der Donau mit der Adria durchaus nicht in das Reich der Phantasie verwiesen werden dürfe und daß erst dann Triest den ihm gebührenden Aufschwung erhalte. Die Wasserstraßenfrage ist durch den Krieg viel dringlicher als vordem geworden; auch unter dem Gesichtspunkt der Notwendigkeit umfassender Investitionen nach dem Kriege. Die beste Finanzpolitik ist eine ausgiebige Investitionspolitik für rentable Investitionen. Hier zu sparen war immer verfehlt. Nach dem Kriege, wo die restlose Ausnützung aller Kräfte und aller von der Natur uns gebotenen Vorteile notwendig ist, wäre es verhängnisvoll. Weit entfernt, die große Wasserstraßenfrage vom Standpunkte des Strens zu betrachten, obwohl gerade Wien als die Hauptstadt unseres Reiches und als größter Konsument das volle Unrecht auf besondere Berücksichtigung hat, möchte der Redner zum Schluß der Hofnung Ausdruck geben, daß der Zeitpunkt in nächster Nähe gerückt wird, da Wien der Zentralhaxe des gesamten mittel-europäischen Wasserstraßennetzes wird, Wien, das

berufen ist, einen hervorragenden Platz im Welt-handelsverkehr einzunehmen. (Lebhafter Beifall.)

Der zweite Berichterstatter über den Punkt 2, Gemeinderat Herold, führte aus: Die großen Ströme Mitteleuropas, der Rhein und die Donau, hatten durch Jahrhunderte eine gewaltige Bedeutung für den Verkehr. Erst als die Eisenbahnen ausgebaut wurden und der Verkehr auf ihnen sich immer rascher und bequemer gestaltete, wurde die Schifffahrt zurückgedrängt, und in den letzten Jahrzehnten sah man auf die Annehmlichkeiten, die die Wasserstraßen bieten, beinahe ganz zu vergessen. Der Weltkrieg hat die Anschauungen über die Wasserstraßen ganz wesentlich geändert, und so wie gar viele, die bisher den Wert der Wasserstraßen für die Güterbeförderung verkannt haben, infolge der Erfahrungen des Krieges anderer Meinung geworden sind, so werden auch die Anhänger der Reisen zu Wasser immer zahlreicher werden. Der Redner schließt mit den Worten: Die Bewegung, die sich allerorts zugunsten der Wasserstraßen erhoben hat, wird niemals mehr zum Stillstande kommen. Wir sind überzeugt, daß die maßgebenden Stellen unserer Regierung wie der Regierungen der mit uns verbündeten Staaten die Wichtigkeit und Notwendigkeit der Wasserstraßen erkennen und einsehen, daß der Ausbau des mitteleuropäischen Wasserstraßennetzes nicht mehr lange auf sich warten lassen darf. (Lebhafter Beifall.)

In den beiden letzten Referaten hatte sich eine größere Anzahl Redner vorgemerkelt. Bürgermeister Dr. Dinghofer (Wiz) betonte, daß die Ausgestaltung der Donau in ihrer ganzen Ausdehnung zu einer leistungsfähigen Großschiffahrtsstraße bei allen Bestrebungen die Hauptlinie bleiben müsse. Die Herstellung einer Kanalverbindung der Elbe mit der Oder ohne Fertigstellung des Donau-Moldau-Kanals und ohne Ausgestaltung der oberen Donau bedeute eine vollständige Nichtbeachtung der wirtschaftlichen Interessen der Kronländer Oberösterreich, Salzburg, Tirol, des größten Teiles von Niederösterreich, von Süd- und Westböhmen und im gewissen Maße auch von Bayern. Der Redner bespricht nun eingehend die notwendigen technischen Feststellungen und bemerkt, daß hierfür seit dem Jahre 1870 16 Millionen Kronen aufgewendet wurden. Es müsse in Zukunft ein anderes Tempo eingeschlagen werden, da man nicht noch ein Jahrhundert lang auf die Schifffahrtswegen warten könne.

Oberbürgermeister Vesler (Münchberg) überbringt die herzlichsten Grüße der Bayern und erklärt, daß der Ausbau der mitteleuropäischen Wasserstraßen auch für Bayern eine Lebensfrage geworden ist. Der König von Bayern habe während der Kriegszeit den Ausbau der Wasserstraßen mit großer Energie in die Hand genommen, und es wurden 5 Millionen Mark vom Reich, von Bayern und den Interessenten bewilligt, um ein hartnäckiges Projekt für die Verbindung Rhein-Donau zu erlangen. Wir wollen uns durchaus nicht in einen Rangstreit einlassen, welche Wasserstraße zuerst gebaut werden soll, wir wollen aber alles tun, damit das Projekt, welches uns am Herzen liegt, möglichst rasch durchgeführt werde.

Handelskammersekretär Bago (Budapest) bemerkt namens der ungarischen Interessenten, daß diese auf die ehestige Ausführung der Regulierungsarbeiten auf der oberen Donau (von Regensburg abwärts) besonderes Gewicht legen.

Abgeordneter Hofrat Held (Regensburg) erklärt, daß dem Ausbau der oberen Donau die größte Bedeutung zukomme.

Reichstagsabgeordneter Gotthein (Breslau) begrüßt die Versammlung als Vertreter der deutschen Bundesstaaten und hebt mit Anerkennung hervor, daß bei der heutigen Beratung nicht eine Wasserstraße gegen die andere ausgespielt werde.

Sulbzigungsfundgebung für die verbündeten Herrscher.

Die Beratung wurde sodann abgebrochen und die Herren vereinigten sich zu einem gemeinsamen Mittagmahl, in dessen Verlauf Bürgermeister Dr. Weiskirchner die Herren herzlich begrüßte, unsern Helden an der Front gedachte und mit einem jubelnd aufgenommenen Beifall auf Kaiser Wilhelm, Kaiser Karl und die verbündeten Herrscher schloß.

Namens der Teilnehmer an dem Tage dankte Oberbürgermeister Dr. Blüher dem Bürgermeister für die Einberufung des Tages, gab der Freunde der Gäste Ausdruck, wieder einige Tage in der herrlichen Donaustadt verleben zu können, und schloß mit einem Hoch auf die Stadt Wien.

Zu Beginn der nachmittägigen Tagung verlas Bürgermeister Dr. Weiskirchner folgendes Telegramm des Abgeordneten Bürgermeister Rinz: Namens der Oesterreichischen Mitglieder des Rhein-schiffahrtsverbandes in Konstanz wünsche ich der Tagung erfolgreichen Verlauf und erlaube, in eine allfällige Entschädigung die Aufforderung an die Regierung aufzunehmen, dem für Borsberg und die westlichen Alpenländer hochwichtigen Projekte der Schiffbarmachung des Rheins bis zum Bodensee gebührende Aufmerksamkeit und vollste Unterstützung angedeihen zu lassen.

In Fortsetzung der Debatte wendet sich der Delegierte Dr. Löbl von Linz gegen den Vorwurf, als wenn seine Interessentengruppe für eine

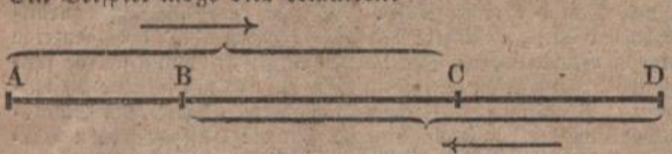
Beförderungersparnisse.

Von Dr. Viktor Krafauer.

Wien, 20. Juni.

In unserer Monarchie sind vier Gruppen von Bahnen zu unterscheiden: ungarische Bahnen, österreichische Bahnen, gemeinsame (ungarische und österreichische) und schließlich bosnisch-herzegowinische Eisenbahnen. Die Wagen aller dieser Bahnen bilden bekanntlich seit dem Augenblicke der Mobilmachung einen einzigen Wagenpark, über den ausschließlich die Militärverwaltung verfügt. Ihr untersteht auch der Lokomotivpark und dessen Mannschaft. Das hat den großen Vorteil, daß ein solches Verkehrshindernis leichter bewältigt, die etwa bloß auf ein Gebiet beschränkte Wagenknappheit leichter behoben werden kann, da über die Anwendung tauglicher Mittel nicht viele Interessenten, sondern eine einzige Stelle entscheidungsberechtigt ist. Daraus ergibt sich aber auch weiter, daß ernsthafte Verkehrserschwerisse, wie wir sie im abgelaufenen Winter erlebt haben, nicht etwa den Bahnverwaltungen — die während des Krieges auch in unserer Monarchie ganz Hervorragendes geleistet haben — zugeschrieben werden dürfen, sondern daß sie auf tiefere Ursachen zurückzuführen sind, und zwar, um es kurz auszudrücken, auf das Mißverhältnis zwischen Abnutzung und Nachschaffung des Bahninventars. Da dieses Mißverhältnis mit der Dauer des Krieges immer größer wird, da es sich immer schwieriger gestaltet, Fahrpark und Oberbau in einer der gewaltigen Verkehrsbewegung entsprechenden Weise zu verbessern und zu ergänzen, wird die Verkehrsbewältigung in der kommenden Herbst- und Winterkampagne zu einem überaus komplizierten Problem werden. Dies ohne Rücksicht darauf, ob der Krieg noch weiterdauert, oder ob uns schon, wie wir hoffen wollen, der Friede beschieden sein wird, da sogar der letztere Fall mit den großen Anforderungen der Demobilisierung in dieser Zeitperiode eher ein Ergebnis als eine Erleichterung bedeuten würde. Wollen wir aus allen diesen Tatsachen die entsprechenden Folgerungen ziehen, so müssen wir, um drohenden Gefährdungen der Volkswirtschaft vorzubeugen, einen ganz anderen Weg als in Friedenszeiten einschlagen: wir müssen, da eine Anpassung der Bahn an die Verkehrsbedürfnisse unmöglich ist, umgekehrt die Verkehrsbedürfnisse der Leistungsfähigkeit der Bahn anpassen. Wir müssen an Beförderungsakten sparen.

Ein solches Ziel kann jetzt hauptsächlich durch eine Rationierung des Verkehrs erreicht werden. Es darf nicht vorkommen, daß Güter von weither bezogen werden, die aus einer dem Verbrauchsorte viel näher liegenden Bezugsquelle erhältlich wären. Daher hat auch, nebenbei bemerkt, der Staffeltarif, der in Friedenszeiten die Zurücklegung weiter Wegstrecken auf den Bahnen erleichtert, im Kriege seine Daseinsberechtigung verloren. Denn die Frachtkostenfrage rückt derzeit in die zweite Linie; in erster Linie handelt es sich darum, auch im Verkehrsweisen selbst bei größerer Kostenentfaltung, alles vorzulehen, damit das unbedingt Erforderliche erlangt werden kann. Des weiteren muß es auch vermieden werden, daß Waren gleicher Art, wie dies in normalen Wirtschaftszeiten oft vorzukommen pflegt, nebeneinander hin- und herfahren. Ein Beispiel möge dies erläutern:



So bezieht eine in B domizilierende Firma Schnittholz aus einem befreundeten Sägewerke in D, obwohl sie trotz des Staffeltarifs dafür mehr Fracht zahlen muß, als wenn sie die Ware aus der viel näher liegenden Holzlage in A beziehen würde; letztere ist wieder in der Lage, auf Grund günstiger Vertragsabschlüsse, bis nach C zu liefern. So kommt es, daß auf der Strecke B—C Güter gleicher Art stets nebeneinander rollen. Würde aber B, wie es der geographischen Lage entspricht, die Bretter von A und der Kaufmann in C die Bretter von D beziehen, so würde die sonst stets doppelbefahrene Strecke B—C von diesen Transporten überhaupt gar nicht befahren werden. Woraus sich eine erhebliche Transportersparnis ergäbe. Mag sein, daß dadurch die Ware sich etwas teurer stellt, mag sein, daß in der Qualität gewisse Unterschiede bestehen, — aber trotzdem ist dieser Zustand für alle Beteiligten der Eventualität bei weitem vorzuziehen, daß infolge von Verkehrsstockungen nichts bezogen und nichts geliefert werden könnte. Man kann auch einwenden, daß, wenn man den Käufer wie den Lieferer an einen anderen, wenn auch ihm örtlich näher liegenden Kontrahenten weist, dies einen Eingriff in den freien Handel bedeutet. Aber ganz abgesehen davon, daß sich der „freie Handel“ in Kriegszeiten ganz andere Eingriffe gefallen lassen muß, stellen wir uns die hier vorgeschlagene Rationierung im Wesen nicht als ein Ergebnis des Zwanges, sondern freier Ueberkunft vor. Die kann jetzt um so leichter erzielt werden, als gegenwärtig einzelne Verkehre, wie die von Getreiden, Metallen, Papier usw., durch das Vorhandensein von Kriegszentralen einer straffen Zentralisierung unterliegen. Hierbei vollziehen sich die Verkehrsakte ganz unabhängig voneinander; die eine Kriegszentrale weiß nichts von den einzelnen Beförderungen der anderen, wodurch die Systemlosigkeit im Verkehrsweisen bedeutend vergrößert wird, da der den Verkehrsakten sonst zugrunde liegende rein privatwirtschaftliche Kausalzusammenhang im Kriege nicht vorhanden ist.

Wenn nun die Vertreter der Kriegszentralen zusammen mit anderen größeren Verfrächtern und im Einvernehmen mit den Bahnverwaltungen diesen Kausalzusammenhang wenigstens auf formalem Wege wieder herstellen, so

bilden sie zugleich eine Stelle, die über die (vorwiegend freiwillige) Rationierung des Verkehrs schlüssig werden kann. Die Bildung einer solchen Stelle halten wir, in Budapest ebenso wie in Wien, als eine nicht zu vermeidende Notwendigkeit. Es ist besser, wenn sich schon jetzt alle Verfrächter darauf gefaßt machen, daß in der kommenden Herbst- und Winterperiode nicht alle Transporte bewältigt werden können. Auf Grund eines von Monat zu Monat von jeder Zentrale und jedem Großverfrächter im voraus zu erstellenden und entsprechend zu bearbeitenden Ausweises über die nächsten Beförderungen soll dann gemeinsam darüber beraten werden: a) welche Transporte überhaupt entfallen müßten; b) bei welchen Transporten durch Rationierung (darunter auch durch gegenseitige Anshilfen der Zentralen) Beförderungersparnisse erzielt werden könnten und c) welche Transporte vor den anderen zu bevorzugen wären. Dieser letztere Vorgang ist gegenüber generellen, schon jetzt üblichen Verfügungen bei weitem vorzuziehen; er wird auch bei der Kohlenversorgung der Monarchie gehandhabt. Daß sich bei Vorhandensein einer Stelle, deren Bildung wir im Vorstehenden anregen, auch noch andere Ersparnismöglichkeiten ergeben, ist klar. So wurde beispielsweise kürzlich auch im Deutschen Reich von dem derzeit in Brüssel weilenden Regierungsbaumeister Falk angeregt, die zeitliche Zusammenlegung gleichgerichteter Wagenladungsendungen auf eine größere Zahl von Verfrächtern innerhalb eines gewissen Gebietes auszudehnen. Dem Verfrächter komme es in vielen Fällen gar nicht darauf an, sein Gut an einem bestimmten Tage zu versenden; er wird häufig eine Zeitlang warten können, bis die Eisenbahnverwaltung über eine besonders günstige Beförderungsgelegenheit verfügt, oder sie unter Umständen für einen Kreis von Verfrächtern eigens beschafft.

Es könnte daher in unser bestehendes Verkehrssystem eine neue Art von Sammelverkehr eingegliedert werden, die durch folgendes gekennzeichnet ist: 1. Der Versender meldet seine Fracht durch die Wagenbestellung nach Menge und Ziel gleichsam nur an und begibt sich seines Anspruches auf sofortige Beförderung, soweit er zurzeit besteht; 2. die Eisenbahnverwaltung ist berechtigt, die leeren Wagen erst dann zuzuwenden, wenn Zahl und Ziel der aus einem Verkehrsgebiete vorliegenden Bestellungen die Möglichkeit zur beschleunigten Bildung geschlossener Wagengruppen oder ganzer Züge nach einer Richtung bieten. Naturgemäß muß die Frist, innerhalb welcher derartige „Sammelbestellungen“ spätestens auszuführen sind, in einer beiden Teilen gerecht werdenden Weise festgelegt werden. Diese gerechte Festlegung ist nur in einer von den Beteiligten gebildeten Stelle möglich, die ohne Einfluß auf die bereits aufgegebenen Verkehre nur Gutes schaffen könnte. Denn neuerdings möchten wir betonen: Lieber einen kleinen, geordneten und sicheren Verkehr, als Verkehrsstockungen und Verkehrsstörungen bei zwangslöser Massenaufgabe von Gütern.

Wochenblatt

Politik
aller Stände



Art, durch
ang unter
h-Ungarn
Vororten
lit 12421.

Anzeigenpreise: Grundpreis der sechsgespaltene Kleinzeile
oder deren Raum im Morgenblatt 80 Pf., im Abendblatt
sowie in der Montagausgabe 1 M. Reklamen: Grundpreis
der dreigespaltene Zeile 2.50 M. Zu diesen Preisen treten
10 v. S. Teuerungszuschlag. Stellengesuche die Zeile 40 Pf.

37. Jahrgang

bogen.

Die Donau: die mitteleuropäische Wasserstraße der Zukunft.

(Münchener Brief.)

Die Aber der handels- und verkehrspolitischen Verschlebung, die der Weltkrieg mit seiner Absperrung der Mittelmächte vom Ueberseeverkehr bewirkt hat, ist die Donau. Deshalb ist jetzt gerade dieser Strom der unworbenste, deshalb sind die westlichen wie östlichen Wasserstraßenpläne, die seit Monaten die handels- und verkehrspolitischen Kreise beschäftigen, alle auf die Donau zugeschnitten und suchen in der denkbar besten Verbindung zu diesem Strome ihre wirtschaftliche Zukunft. Im Westen Rhein—Main—Donau, im Osten Weichsel—Oder—Elbe—Donau.

Wägt man die Vorteile der östlichen und der westlichen Wasserstraßenpläne kaufmännisch gegen einander ab, so sagt ein Blick auf die Landkarte, daß die östlichen Kanalprojekte über 600-Tonnenschiffe nicht hinausgehen können, daß der Wasserweg vom Balkan her lediglich durch Agrargebiet in das Herz der Mittelmächte führt. Ganz anders dagegen die Wasserstraße Rhein—Main—Donau! Hier haben wir das Rückgrat des deutschen Binnenwasserweges, hier haben wir die natürliche Fortsetzung der Verkehrsstraße der Zukunft vom Deutschen Reiche durch Oesterreich—Ungarn, durch den Balkan bis hin zum Orient.

Daher steht es für die maßgebenden Reichsstellen wohl außer Frage, daß lediglich das seit dreißig und mehr Jahren von König Ludwig III. von Bayern verfolgte Kanalprojekt Rhein—Main—Donau volle Ausnützung der Donau verkehrs- und handelspolitisch, nicht zuletzt aber auch strategisch gewährleistet. Das Endziel der Verkehrspolitik des Königs von Bayern hat Ludwig III. als Prinzregent von Bayern am 25. Mai 1913 bei der Tagung des bayerischen Kanalvereins im Künstlerhause zu München in den Satz zusammengefaßt: „Die bayerische Donau soll der deutsche Seehafen am Schwarzen Meer, der Rhein soll der bayerische Seehafen an der Nordsee sein.“

Nachdem das Kanalprojekt Rhein—Main—Donau in seinem ersten Stadium unter Dach und Fach gebracht ist, hat die Donau als Bindeglied zwischen Orient und Mittelmächten erhöhte Bedeutung gewonnen. Wir haben ja in den letzten Tagen gehört, daß der „Bayerische Lloyd“ sein Aktienkapital von 4 auf 16 Millionen Mark erhöht hat, daß das Reich und Bayern neben Handel, Industrie, Gewerbe und Städten in dem neu gebildeten Aufsichtsrat des „Bayerischen Lloyd“ Sitz und Stimme haben. Das größte deutsche Binnenschiffahrtsunternehmen ist damit geschaffen.

Seit 1910 war die bayerische Flagge auf der Donau eingezogen. Erst mit der Gründung des „Bayerischen Lloyd“ am 28. Juli 1913 zeigten sich wieder weiß-blaue Wimpel auf der Donau. Diese Feststellung sagt uns, daß — darüber darf auf keinen Fall hinweggesehen werden — die Vorherrschaft auf der Donau der Donaumonarchie gehört und auch für alle Zukunft nicht genommen werden soll.

In den Donauverkehr teilen sich heute: die Erste k. k. privilegierte Donaudampfschiffahrtsgesellschaft, die königlich ungarische Fluß- und Seeschiffahrtsgesellschaft, die süddeutsche Donaudampfschiffahrtsgesellschaft, der Bayerische Lloyd und als jüngstes Unternehmen die erst vor wenigen Wochen gegründete königlich bulgarische Donaudampfschiffahrtsgesellschaft „Dunav“. Vor dem Kriege sah man auf der Donau auch die serbische, rumänische und russische Flagge. Ein Blick in die Geschäftsberichte der erstgenannten drei Donaudampfschiffahrtsgesellschaften der Donaumonarchie klärt reichlich darüber auf, daß Oesterreich—Ungarn auf der Donau Vorrang und Uebergewicht hat.

Die Erste k. k. privilegierte Donaudampfschiffahrtsgesellschaft verfügt über ein Aktienkapital von rund 60% Mill. Kr. und hatte im Jahre 1914 140 Dampfer und 858 Schlepper im Betrieb. Ihr Schiffsmaterial steht mit über 25 Mill. Kr. zu Buch, ihre Schiffswerften mit rund 8% Mill. Kr. Die Bilanz von 1914 schloß mit 103% Mill. Kr. bei einem Gewinn von rund 4% Mill. Kr. ab. Allein aus dem Zivilpersonenverkehr zog die Gesellschaft 1914 insgesamt fast 3 Mill. Kr., aus dem Gütertransport sogar 24% Mill. Kr., so daß die Einnahmen über 28 Mill. Kr. erreichten. Seit 1830 besteht diese Gesellschaft, mit der die österreichische Regierung erst am 23. Februar 1911 einen neuen langfristigen Vertrag abgeschlossen hat. Das Streckengebiet der Gesellschaft umfaßt für den Personenverkehr 2556 Km., für den Güterverkehr 4104 Km.

Von ebenfalls großer Bedeutung ist die königlich ungarische Fluß- und Seeschiffahrtsgesellschaft, die auf ein zwei- und zwanzigjähriges Bestehen zurückblicken kann und in ihrer Bilanz für 1914 bereits mit 43 822 465 Kr. abschloß. Hier sind 15 Mill. Kr. zum Aktienkapital vereinigt, mit einem

139

217

Die finanzielle Entwicklung der österreichischen Staatsbahnen während des Krieges.

Die infolge der langen Kriegsbauer stetig anwachsenden finanziellen Bedürfnisse des Staates haben es unabweislich erscheinen lassen, auch den Staatsbahnbetrieb zur Deckung der finanziellen Kriegslasten heranzuziehen. Die der österreichischen Eisenbahnverwaltung hiebei erwachsende Aufgabe war um so schwieriger, als das staatliche Eisenbahnverkehrsweesen nicht nur einen einkommenserwerbenden, sondern auch einen volkswirtschaftlichen Zweig der Staatsverwaltung bildet und bei den zu treffenden Maßnahmen somit danach getrachtet werden mußte, diese einander oft diametral entgegenstehenden Ziele tunlichst in Einklang zu bringen. Es muß anerkannt werden, daß die österreichische Staatsbahnenverwaltung diese Aufgabe in glücklicher Weise gelöst hat, da es ihr gelungen ist, ohne empfindliche Schädigung unserer volkswirtschaftlichen Interessen die Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen in günstiger Weise zu beeinflussen.

Wie im Motivenberichte zu der vor einigen Tagen im Reichsrate eingebrachten Regierungsvorlage ausgeführt wird, ist der gesamte jährliche Mehrertrag, der sich für den Staatsschatz aus der Einführung oder Erhöhung der Verkehrsabgaben sowie aus der Einführung des Kriegszuschlages auf den Staatsbahnen ergeben wird, bei Zugrundelegung der Statistik des letzten Friedensjahres (1913) mit rund 300 Millionen Kronen zu veranschlagen und dürfte diese Summe bei Hinzurechnung des staatlichen Anteiles an dem Kriegszuschlage zu den Gütertarifen der Privatbahnen sogar nicht unerheblich übersteigen. Der Betrag von rund 300 Millionen Kronen setzt sich, wie folgt, zusammen:

	Mehrertrag in Mill. Kronen
Reform der Fahrkartensteuer	284
Reform der Personentaxen der österreichischen Staatsbahnen	394
Einführung einer Gepäcksteuer	21
Frachtsteuer	1386
Einführung eines Zuschlages zu den Gütertarifen der Staatsbahnen	780
Aufhebung von Ausnahmetarifen der Staatsbahnen	124
Summe jährlich	2989

Unter Berücksichtigung des neuen Aufbaues des Frachtbriefstempels dürfte sich diese Summe um weitere 12 Millionen Kronen erhöhen.

Was die volkswirtschaftlichen Wirkungen der erörterten Steuer- und Tarifmaßnahmen anbelangt, so ist zu bemerken, daß die Belastung, die für den Eisenbahnverkehr mit diesen Maßnahmen verknüpft ist, gerade unter den gegenwärtigen Verhältnissen deshalb leichter erträglich sein wird, weil derzeit die Konkurrenz des ausländischen Handelsverkehrs mit dem österreichischen so gut wie unterbunden ist, und weil unter der Herrschaft der dormalen für die Preisbildung maßgebenden Verhältnisse, welche aller Voraussicht nach auch nach dem Kriege kaum sofort eine einschneidende Aenderung erfahren dürften, die Frachtpreise bei den Anschaffungskosten einer Ware zum Teile überhaupt keine, zum Teile eine nur untergeordnete Rolle spielen. Allerdings dürften die verfügbaren Tarifmaßnahmen ihre volle Wirkung auf die Gestaltung der Staatsfinanzen erst nach Wiedereintritt geordneter Verhältnisse ausüben, da die getroffenen Verfügungen infolge des durch die kriegerischen Ereignisse wesentlich eingeschränkten Zivilverkehrs dormalen nicht im vollen Umfange in Erscheinung treten können, während andererseits die außerordentliche Steigerung der Betriebsausgaben die finanzielle Gebarung schon während des Krieges empfindlich beeinflusst.

Was die vorerwähnte Aufhebung von Ausnahmetarifen betrifft, so hat sich die österreichische Staatsbahnenverwaltung hiebei offenbar vor Augen gehalten, daß eine große Anzahl von Artikeln während des Krieges eine nicht unbedeutende Wertsteigerung erfahren hat und daher diese Artikel einer tariflichen Sonderstellung nicht mehr bedürfen. Im Zuge der durchgeführten Revision gelangte demzufolge eine Anzahl von Ausnahmetarifen und Frachtermäßigungen zur Aufhebung und wurden andere in Anpassung an die geänderten Wirtschaftsverhältnisse einer Abänderung unterzogen.

Von den zur Aufhebung gelangten Ausnahmetarifen der österreichischen Staatsbahnen seien beispielsweise genannt: Ausnahmetarif 1 b für Rots, 4 f für Hornvieh und Kälber nach Wien St. Marg, 22 c und d für Rohpetroleum zur Heizung und zu Motorbetrieb; Exporttarif E 1 a und b für Eier, E 3 a für frisches Obst, E 3 b für getrocknetes Obst, E 4 für Gemüse, E 8 a für Holzstoff, E 8 b für Holzzellstoff, E 9 a für Rohholz und Grubenholz, E 11 für Paraffin, E 14 b für Roheisen, E 16 für Streichhölzer, E 22 a für Rohpetroleum, E 22 b für raffiniertes Petroleum.

Wie aus dieser Zusammenstellung ersichtlich ist, hat sich die Aufhebung der Exportausnahmetarife nur auf Approvisionierungsartikel, Rohstoffe und Halbfabrikate erstreckt, während die Ausfuhrbegünstigungen für Fertigprodukte schon aus valutaren Gründen zum Großteil unberührt geblieben sind.

Die Inlandsausnahmetarife 22 a und b für Petroleum gelangten mit erhöhten Frachttarifen zur Neuauflage,

140

Nach dem Wiener Wasserstraßentag.

Von Ministerialrat Eugen v. Kwassak.

Budapest, 6. Juli.

Auf dem Wiener Wasserstraßentag sind hauptsächlich zwei Fragen behandelt worden: die Regulierung der österreichischen Donau und der Ausbau des Donau-Ober-Kanals. Was die Regulierung der österreichischen Donau anlangt, so hat der Wasserstag einstimmig folgende Resolution angenommen: „Da die schiffahrtstechnischen Verhältnisse der Donau an einzelnen Stellen des Stromlaufes einer Entwicklung des Verkehrs Schwierigkeiten bereiten und seinerzeit auch die geplanten künstlichen Wasserstraßen der Donau neuen Verkehr zuführen werden, verlangt der Wasserstraßentag, daß die Regulierung des ganzen Stromes, entsprechend den Beschlüssen der Budapester Donaukonferenz vom September 1916, ausgestaltet werde, damit er eine leistungsfähige Verbindung zwischen den verbündeten Mittelmächten darstelle.“

In Ungarn besteht diesbezüglich eine gesetzliche Verfügung. Der von der Regelung des Eisernen Tores handelnde G.-N. XVI:1888 ordnet nämlich an, daß die in den Stromschnellen (Katarakten) herzustellenden Kanäle, bezogen auf das Nullwasser des Pegels in Orfoba, das als der niedrigste Schiffahrtwasserstand angenommen werden kann, bis zur Tiefe von -2 Metern auszuheben sind. Später änderte der G.-N. XXXII:1892 diese Bestimmung, jedoch bloß für die Strecke von Orfoba bis zum Eisernen Tor und für das Eisernen Tor dahin ab, daß für diese Strecke eine Tiefe von -3 Metern bei einem Wasserstande von 0 Meter Pegel zu Orfoba vorgeschrieben wurde.

Wir können demnach mit Bejahung feststellen, daß der Wiener Beschluß sowohl diesem Gesetze als auch den Vereinbarungen der Budapester Donaukonferenz vom Jahre 1916 entspricht, und erachten es für unmöglich, daß auch die Wiener Regierungskreise nach einer derart einstimmigen und imposanten Offenbarung der öffentlichen Meinung der verbündeten Staaten der Erstellung eines zweimeterigen Fahrwassers auf der gesamten Donau-Strecke nicht ohne jeden Hintergedanken beistimmen würden. Ebenso glauben und hoffen wir auch, daß jene Strömungen, die in der Ausführung der zwei Arbeiten einen zeitlichen Unterschied machen wollten, namentlich daß der Ausbau des Donau-Ober-Kanals der Regelung der österreichischen oberen Donau vorangehe, im österreichischen Staate selbst — infolge der ernsthaften Stellungnahme Oberösterreichs und der Alpenländer — eine entsprechende Gegenwirkung auslösen werden, um so mehr, als — wie dies aus den Referaten der Berichterstatter ersichtlich ist — weder die zu bewältigenden Schwierigkeiten noch die Kosten so groß sind, wie man sie vorhergehend von gewisser Seite anzugeben bestrebt war.*) Die Regulierungskosten der österreichischen oberen Donau veranschlagte Herr Dr.-Ing. G o l d e m u n d, Stadtbauinspektor der Stadt Wien, in seinem gelegentlich des Wiener Wasserstraßentages gehaltenen Vortrage mit 35 Millionen Kronen, was einen kaum in Betracht kommenden Teil der vor dem Kriege mit 260 Millionen Kronen berechneten Kosten des Donau-Ober-Kanals ausmacht.

Damit können wir nun zur zweiten auf dem Wasserstraßentage verhandelten Frage: auf die des Donau-Ober-Kanals übergehen. Bevor wir jedoch auf die am Wasserstraßentage angeführten Erörterungen und die Stellungnahme daselbst reflektieren würden, müssen wir uns mit dem in der Nummer vom 1. Mai 1917 in der „Wasserwirtschaft“ erschienenen Aufsatz des Herrn Hofrates Ingenieur v. S c h n e l l e r „Soll der Donau-Ober-Kanal die Donau bei Wien oder bei Eeben erreichen?“ eingehender befassen, um so mehr, als die darin enthaltenen Auseinandersetzungen die Grundlage des Wiener Beschlusses bilden. Vor allem beanstandet Herr v. Schneller die ungarischerseits für die Kanalisierung der March veranschlagten Kosten, indem er ihnen die für die Regulierung des Flußbettes entfallenden Kosten zuschlägt, die jedoch bekanntermaßen in der Grenzstrecke der March die interessierten beiden Staaten bereits zu ihrer Last übernahmen. Zudem verfügt in Innermähren über diese Frage ein besonderes Gesetz, die Arbeiten selbst sind bereits in Ausführung begriffen, so daß diese Kosten bei der Kanalisierung um so mehr außer acht gelassen werden müssen, als die in Ausführung begriffenen, vom Standpunkte der Ableitung der Hochwässer wichtigen Regulierungsarbeiten der March sich den Kanalisierungsarbeiten nicht nur vollständig anpassen, sondern auch deren Grundlage bilden. Die beiden Arbeiten an der March könnten zum mindesten unter denselben, wenn nicht unter noch günstigeren Umständen zur Ausführung gelangen, als an der Oberelbe oder an der Oder.

Weiter geht Herr v. Schneller, statt die tatsächlichen Kosten der Flußregulierung der March, wie diese von Seiten der österreichischen und ungarischen Exposituren für die March auf Grund eingehender Planung berechnet wurden, zugrunde zu legen, von den Kosten der Regulierung und Kanalisierung der Oberelbe aus und setzt diese mit 800.000 Kronen für das Kilometer und für die Stauweisen mit je 2-5 Millionen Kronen an; er gelangt somit zum Ergebnis von 180 Millionen Kronen bloß für die Kanalisierung gegenüber den von ungarischer Seite veranschlagten 50 Millionen Kronen. Auf dieser Grundlage gelangte Herr v. Schneller zu dem Ergebnis, daß die

mit 140 Millionen Kronen ermittelten Kosten des besonderen Seitenkanals noch immer bedeutend geringer seien als die der Kanalisierung. Bringt man jedoch von dieser Summe den auf die Länge von 170 Kilometern mit 800.000 Kronen für das Kilometer entfallenden, so nach sich auf $170 \times 800.000 = 136.000.000$ Kronen entfallenden Betrag in Abzug, so steht die Frage vor jedermann ganz anders da.

Herr v. Schneller geht sonach von zwei falschen Grundlagen aus: 1. Setzt er die Angaben der Exberregulierungskosten für die Marchregulierung an, wo doch für diese die Detailprojekte und die Kostenvoranschläge sowohl für die Grenzstrecke als auch für die innermährische Strecke des Marchflusses allgemein bekannt sind und mit den Regulierungskosten der hydrographisch ganz anders gestalteten Oberelbe kaum in Einklang gebracht werden können. 2. Werden diese Kosten in ihrem ganzen Umfange zur Last der Kanalisierung gerechnet, wo diese doch im ganzen die bereits in Ausführung begriffene Flußregulierung zu belasten haben. Daß bei der Kanalisierung außer den Kanalisierungskosten und jenen der Stauweisen auch noch andere Kosten entstehen, ist auch uns wohl bekannt und es wurde dies unsererseits auch entsprechend in Rechnung gezogen. Bringt man sonach von den durch Herrn v. Schneller für die Regulierung der March berechneten Kosten die für die in Ausführung begriffene Regulierung des Flusses und die beiderseitigen Eindeichungen den veränderten Verhältnissen entsprechend berechneten Voranschlagskosten in Abzug, so erhält man mit geringem Unterschied die unsererseits rein für die Kanalisierung angenommene Summe. Es ist geradezu unmöglich, daß bei einer derartigen Einstellung der Frage der durch die Kanalisierung der March zu erwartende finanzielle Vorteil nicht ersichtlich würde.

In Ungarn wurde bis jetzt die Flußkanalisierung in einer Länge von 150 Kilometern vollendet, weitere 200 Kilometer wurden vorbereitet und ihre Ausführung unterblieb nur infolge des Krieges. Im Gesetze über die Wasserinvestitionen sind die Kosten für mehr als das Doppelte dieser Längen bewilligt. All diese Daten bilden wohl eine sichere Grundlage für die Ermittlung eines zur Orientierung dienenden Voranschlags für eine allfällige Marchkanalisierung, so daß wir an unserer Ueberzeugung, wonach zwischen den Ausführungskosten des Seitenkanals und der Marchkanalisierung ein Unterschied von wenigstens 100 Millionen Kronen zum Nachteil des erstgenannten zu gewärtigen ist, festhalten. Wir waren der Meinung, daß eine derartig ansehnliche Summe, die sich eher vergrößern denn vermindern wird, genügender Grund wäre, um einer technisch noch so gelungenen und unanfechtbaren Lösung gegenüber, wie dies der Wiener Seitenkanal ist, gewichtig in die Waagschale zu fallen. Um so mehr, als die Größe der Umlagekosten auch bei dem anzuwendenden Frachtsatze zur Geltung kommen muß und infolge der wesentlichen Erhöhung der Transportkosten die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber der freien Donau, beziehungsweise der Donau-Main-Verbindung noch mehr verringern wird. Wenn jedoch Österreich diesen Argumenten gegenüber dennoch an dem Wiener Kanal festhält, so können wir Ungarn — wie ich dies in der Nummer vom 21. März 1917 des Pester Lloyd erklärte — dies nicht verhindern, müssen aber auch weiterhin darauf bestehen, daß uns die Möglichkeit geboten werde, bei Ungarn eine kurze Verbindung mit dem Marchflusse nach Dévén zu erstellen. Der Umstand, daß durch diese Arbeiten auch österreichisches Gebiet berührt wird, kann kein Hindernis sein. Es besteht hierfür bereits ein Präzedenzfall, indem eine der mächtigsten österreichischen Bahnlagen, die Nordbahn, in der Gemarfung der Gemeinde Dimburg (Dimvár) in einer Länge von 670 Metern über ungarisches Gebiet läuft.

Herr Hofrat v. Schneller macht in seinem obenwähnten Aufsätze Bemerkungen darüber, daß wir unseren hinsichtlich des Donau-Ober-Kanals eingenommenen entgegengelegten Standpunkt zum Ausdruck bringen und ihn sogar in Deutschland propagieren. Diesbezüglich sei es uns gestattet, den Herrn Hofrat darauf aufmerksam zu machen, daß das Herrenhausmitglied Dr. R u ß, Vorsitzender des Österreichischen Zentralvereins für Binnenschiffahrt, gelegentlich der Konferenz der mitteleuropäischen Wirtschaftsbereine am 11. Dezember 1916 folgende Proposition stellte: „Es bildet sich eine österreichische Gesellschaft mit einem Kapital von einem Teile der für alle Kanäle aufzuwendenden Gesamtsumme. Für die Zinsen und Tilgung dieses Gesellschaftskapitals übernimmt Österreich die Garantie. Die Genossenschaft erhält von Deutschland, Ungarn und von Österreich (unter Heranziehung der anliegenden Kronländer, Bezirke, Gemeinden und größeren Interessenverbände) Subventionen in der Höhe des restlichen Bauauswandes, so wie die Gotthardbahn-Gesellschaft von Deutschland, Italien und der Schweiz solche Subventionen erhalten hat, die nach dem darüber abgeschlossenen Staatsvertrag erst dann zu einer Verzinsung gelangen sollten, wenn die Gesellschaft eine Dividende über sieben Prozent zu verteilen in der Lage gewesen wäre.“ Meines Erachtens wird es jeder natürlich finden, daß in dem Falle, wenn ich von jemand eine Subvention verlange, diesem das Recht zusteht, die Bedingungen seinerseits zu bestimmen und sich an jenen Stellen Unterstützung zu suchen, die mit ihm identische Interessen haben. Im gegebenen Falle ist diese Stelle eben das Deutsche Reich, dessen Hauptinteresse es bildet, auf dem möglichst kürzesten Wege an die untere Donau sowie auch auf den Balkan und zurück zu gelangen.

Schließlich muß ich Herrn Hofrat v. Schneller noch bezüglich eines Mißverständnisses aufklären. In dem bereits erwähnten Aufsatz heißt es weiter: „Zur weiteren Unterstützung seiner Anschauungen führt Herr v. Kwassak

*) Hofrat v. S c h n e l l e r behauptet in seinem im Gesetze der „Wasserwirtschaft“ vom 1. Mai 1917 veröffentlichten Artikel trotzdem, daß sowohl das bayerische als auch das Reichsgesetz bezüglich der Donau-Main-Verbindung bereits geschaffen war: „Die Regulierung der oberen Donau von Passau aufwärts für die Großschiffahrt steht noch in weiter Ferne.“

Eisenbahn und Eisenbahner im Kriege

Von Geheimen Rat Dr. Ideno Freiherrn
v. Forster, I. L. Eisenbahnminister a. D.
(Aus der „Oesterreichisch-ungarischen Kriegs-
korrespondenz“.)

Die Ende Juli 1914 angeordnete allgemeine Mobilisierung der österreichisch-ungarischen Wehrmacht traf die Eisenbahnen mitten in der Hochkonjunktur des sommerlichen Friedensverkehrs, der gerade im Jahre 1914 infolge eines außerordentlich günstigen Sommerwetters sehr stark war. Tausende erholungsbedürftige Städter aus allen Teilen des Inlandes und viele Ausländer weilten in den Sommerfrischen und Badeorten fern von ihrem ständigen Wohnsitz, an den vor allem die wehrpflichtigen Männer in größter Eile zurückkehren mußten, um dem Rufe ihres Kaisers folgend, zu den Waffen zu greifen. Andre mußten aus geschäftlichen Gründen heimkehren, die übrigen litt es in diesen so ernsten Zeiten überhaupt nicht mehr am Lande, und ihnen allen schlossen sich fast ausnahmslos ihre Familien an, so daß die im Laufe von Wochen Tag für Tag allmählich abbeförderte Menschenmenge nunmehr mit dem Schläge den Rückweg antrat.

Für die Bewältigung dieses Massenverkehrs, der sich noch im Rahmen des normalen Zivilverkehrs abspielte, standen nach den Mobilisierungsbestimmungen insgesamt drei Tage zur Verfügung, wobei in diesem Zeitraum auch schon Truppenbewegungen nach den vom Feinde bedrohten Grenzgebieten stattfanden, also Militärzüge dringender Art neben den Zügen der Friedensfahrordnung in Verkehr gesetzt werden mußten. Trotz dieser beispiellosen Belastung des Verkehrs ist es den Eisenbahnen gelungen, den weitens größten Teil der Sommerfrischer, Touristen, Urlaubser usw. zeitgerecht an ihren Bestimmungs-ort zu bringen.

Am Mitternacht des dritten Mobilisierungstages, um welche Zeit der gesamte Zivilverkehr zur Einstellung gelangte und die Kriegsfahrordnung einsetzte, trat an Stelle dieses buntbewegten gemischten Verkehrs die Regelmäßigkeit des seit Jahren bis ins kleinste vorbereiteten reinen Kriegsverkehrs mit der den Daten vielleicht nicht ohne weiteres verständlichen, für Sicherheit und Pünktlichkeit des Verkehrs aber unerläßlichen Fahrzeit-erstattung der Züge. Dieser Zustand des Verkehrs blieb unverändert während des Aufmarsches der Armeen.

Aber schon nach etwa sechs Wochen ward im Hinterlande das Bedürfnis nach Wiederbelebung des fast völlig lahmgelegten Zivilverkehrs, und zwar sowohl des Personen- als auch des Güter- (insbesondere des vermehrten Lebensmittel-) Verkehrs rege, welchem Erfordernisse nun in der Weise Rechnung getragen wurde, daß auf den wichtigsten Linien einzelne Züge der Kriegsfahrordnung dem Zivilverkehr zur Verfügung gestellt wurden. Damit konnten fürs erste natürlich nur die dringendsten Bedürfnisse befriedigt werden, wogegen dem auf allen Gebieten teils wieder, teils neu erwachten wirtschaftlichen Leben mit diesem Notbehelf auf die Dauer nicht genügt werden konnte. So erfolgte gewissermaßen als Uebergang zu einer weiteren Ausgestaltung des Zivilverkehrs die Einlegung schneller fahrender Personenzüge in die Kriegsfahrordnung.

Das stetig anschwellende Wirtschaftsleben und ein erhöhtes Verkehrsbedürfnis führten im weiteren Verlauf dazu, daß auch an dieser schon modifizierten Kriegsfahrordnung nur auf den wichtigsten Armeezufuhrlinien festgehalten wurde, während ansonsten wieder die Friedensfahrordnung in Geltung trat. Im Laufe der Zeit erfuhr diese Fahrordnung unter möglichster Wahrung der Betriebsökonomie eine entsprechende Ausgestaltung und Regelung, die schließlich zu den heute bestehenden, als gefestigt zu bezeichnenden und voraussichtlich bis zum Kriegsende in Kraft bleibenden Verkehrsverhältnissen führte.

Während der geschilderten Zeitläufte war das Verkehrsbild ein außerordentlich wechselvolles, bedingt durch die in ständiger Bewegung und Veränderung begriffenen militärischen Bedürfnisse und die ebenso schwanken-

den wirtschaftlichen Erfordernisse. Gegenüber den Friedensverhältnissen trat eine völlige Verschiebung der kommerziellen und wirtschaftlichen Beziehungen dadurch ein, daß neue Erzeugungs- und neue Verbrauchszentren an Orten entstanden, die früher verkehrspolitisch keine Rolle spielten, während manche im Frieden mit den besten Hilfsmitteln des Verkehrs bedachte Orte, wenn auch nur vorübergehend, zu völliger Bedeutungslosigkeit im Verkehr herabsanken. Diesen Umschwung in einer den tatsächlichen Bedürfnissen entsprechenden Weise zu erfassen und ihm nach Kräften Rechnung zu tragen, mußte vor allem Sorge der Eisenbahnbehörden sein. In Anpassung an die militärische Lage war es notwendig, den Zivilverkehr bald zu drosseln, bald aber wieder alle jene Zeiträume, in denen die militärischen Anforderungen nachließen, voll auszunützen.

Noch fehlen uns abschließende statistische Daten über die gesamten Leistungen der Eisenbahnen seit Kriegsbeginn; wir wissen wohl von vordem nie erlebten Ziffern über die Beförderung von Menschen und Gütern, von gigantischen Zahlen der geleisteten Wagen- und Zugkilometer und sonstigen Neußerungen eines Friedensverkehrs. Dermalen mag es genügen, die Voraussetzungen näher zu betrachten, die diesen ungeheuren Verkehr ermöglichten.

Es ist klar, daß das rollende Material — Lokomotiven und Wagen — die denkbar strengste Probe auf ihren Wert auszuhalten hatten. Einer um ein vielfaches der Friedensausnützung gesteigerten Inanspruchnahme ausgesetzt, ist Lokomotiven und Wagen im Kriege nicht immer jenes Stillager gegönnt, um währenddessen die laufenden Ausbesserungsarbeiten, Revisionen und sonstigen Herstellungsarbeiten nach dem Friedensmaßstab zu besorgen. Und doch mußten die beiden unerläßlichen Gebote, das sind Regelmäßigkeit und Sicherheit des Verkehrs, durch eine von Verantwortlichkeitsgefühl geleitete Verwaltung gewissenhaft gehalten werden. Die größten Schwierigkeiten ergaben sich aus dem zunehmenden Mangel an geeignetem Rohmaterial, aus der Inanspruchnahme der Fabriken und Werkstätten für unmittelbaren Kriegsbedarf und nicht zuletzt aus der Knappheit geschulter Arbeitskräfte.

Die österreichische Staatseisenbahnverwaltung hat es an rechtzeitigiger Einleitung einer umfangreichen Investitionstätigkeit nicht fehlen lassen. Sie begann bereits im zweiten Halbjahr 1914 mit Nachschaffungen von Fahrzeugmitteln, bei deren Herstellung sich die Leistungsfähigkeit der österreichischen Lokomotiv- und Wagenschliffe auf voller Höhe erwies. Diese Neubestellungen, die sich naturgemäß vorwiegend auf solche Lokomotiv- und Wagentypen bezogen, die für die Abwicklung des Militärverkehrs in Betracht kamen, weisen sehr ansehnliche Ziffern auf; ihr Verhältnis zu dem Friedensstand an Lokomotiven und Wagen kommt in der Feststellung zu überzeugendem Ausdruck, daß die Zahl der Lokomotiven um fast ein Viertel (22,9 Prozent) und jene der Wagen um mehr als ein Drittel (33,6 Prozent) vermehrt worden ist. Wenn ungeachtet dessen ein Mangel an Fahrzeugmitteln bestehen bleibt, so liegt die Ursache hierfür eben in den unermesslichen Ansprüchen dieses Krieges an Kriegsgeräten, die hierzulande wie anderwärts dem ungeheuren Völkerringen sein nie vordem erlebtes Gebräuge geben. Weiter aber auch in der im Kriegsverlaufe auftretenden starken Abnützung und den natürlichen Abgängen an Fahrzeugmitteln, die wenigstens teilweise dem Zuwachs an solchen wieder einschränken.

Zimmerhin entrollen die bisherigen Fahrzeuganschaffungen, deren Kosten den Betrag von 600 Millionen Kronen übersteigen, ein anschauliches Bild von dem Umfang nur eines Teiles des sachlichen Kriegsaufwandes der Eisenbahnen und bilden wohl mit einer Erklärung für die während des Krieges durchgeführte Erhöhung der Tarife.

Zur möglichsten Schonung der Fahrzeugmittel wurde die Geschwindigkeit der Züge um ein geringes herabgesetzt, für nicht genug vorhandenes oder fehlendes Material wurde auf Ersatz gesonnen. Die Erziehung hat im Eisenbahnbetrieb eine Ausdehnung und Vervollständigung erreicht, die der heimischen Industrie zur hohen Ehre gereicht.

Die Wasserstraße Mitteleuropas.

Vom Geheimen Rat Josef Esterhazy.

Staatssekretär a. D., Mitglied des ungarischen Reichstages.

Budapest, 14. Juli.

Die wirtschaftlichen Annäherungsverhandlungen mit dem Deutschen Reiche stehen vor der Tür. Schon vor Wochen hätten sie endlich aus dem Stadium der Vorbereitungen und vertraulicher Fühlungnahme hervortreten sollen, aber da trat erst die ungarische, dann die österreichische Regierungskrise dazwischen und wirkte hindernd ein. Nunmehr scheinen die Verhältnisse soweit geklärt zu sein, daß die meritorischen Verhandlungen endlich begonnen werden können. Um so rascher werden sie zu führen sein, denn gar zu viel Zeit steht dazu nicht zur Verfügung.

Einen wichtigen Gegenstand dieses Verhandlungsmaterials möchte ich hier kurz behandeln, nicht so sehr in bezug auf Deutschland, sondern vielmehr im gegenseitigen Verhältnisse der beiden Staaten der Monarchie. Es ist dies die Wasserstraßenfrage, jene alte Frage, welche seit jeher einer Lösung harret, ohne daß es dazu gekommen wäre; auch eine jener Fragen, die zwar einseitig gelöst werden können, aber in diesem Falle das Verhältnis der beiden Staaten zueinander nicht nur nicht verbessert, sondern unsere Reibungsfläche noch erweitert.

Diese alte Frage wurde auch nur durch die traurigen Kriegserfahrungen wieder in den Vordergrund gestellt, sonst würde sie wahrscheinlich noch lange zurückgestellt bleiben, wie so viele andere große Fragen, welche schon längst einer Lösung harren. Leider ist es ein Charakteristikum unserer Monarchie, daß die wichtigsten Lebensbedingungen bei uns in der Regel nur durch ganz außerordentliche, oft katastrophale Ereignisse in den Vordergrund gebracht werden können. Partei- und Nationalitätenhader waren stets wichtiger als die wichtigsten Lebensfragen. Ueber diese Umstände wird zumeist nur geklagt, aber um diesen abzuweichen, wird nie ernst gearbeitet. Leider stehen die beiden Gezeugungen unter dem Banne der Tagespolitik; hier sind es die schärfsten Parteikämpfe, dort die Nationalitätenfragen — nicht möglich, über diese Zwistigkeiten hinwegzukommen, wenn die Nationen und Völker noch so viel darunter leiden müssen. Die Hauptsache ist schließlich doch die Politik! Oder ist es keine traurige und mehr als betäubende Erscheinung, wie zum Beispiel die großen Finanz- und Wirtschaftsprobleme der allernächsten Zukunft hüten und drücken, von deren Lösung die Widerstandsfähigkeit unserer beiden Staaten und somit der Monarchie abhängig sein wird, der Politik weichen und ganz, aber ganz in den Hintergrund treten mußten? Wenn man da sieht, wie der deutsche Reichstag, die deutschen Landtage und ihre wirtschaftlichen Kommissionen eingehend mit diesen aller schwersten Fragen der Zukunft sich befassen; wer es mit Interesse verfolgt, welche Fragen nebst jenen der Kriegführung die Parlamente unserer Feinde beschäftigen, wie sich diese für eine wirtschaftliche Regenerierung und zum wirtschaftlichen Kampfe nach dem Kriege rüsten: dem muß es recht bange werden über unsere diesbezüglichen Verhältnisse in der Monarchie. Es ist keinesfalls ein Lapsum, wenn ich hier in wirtschaftlicher Beziehung von der Monarchie spreche, während doch Wirtschaftspolitik eigentlich die beiden Staaten derselben als solche zu betreiben haben. Nein, ich spreche wesentlich hierüber, denn diese Fragen bilden zwar interne Angelegenheiten jedes der beiden Staaten, in ihren Erscheinungen aber berühren sie unmittelbar die internationale Stellung der ganzen Monarchie. Deshalb müßten sie auch im engsten Einverständnis behandelt und gelöst werden, ohne natürlich neue gemeinsame Angelegenheiten zu schaffen und das selbständige Verfügungsrecht der beiden Teile auch nur im geringsten berühren zu wollen.

Ein solches hochwichtiges Problem der Zukunft bildet die auch am jüngsten Wiener Wassertag behandelte Donau- und Wasserstraßenfrage, der auch die ganz hervorragende Abhandlung des Erzherzogs Heinrich Ferdinand „Die Wasserstraßen Mitteleuropas“ (als Manuskript gedruckt, 1917) gewidmet ist. Es muß bedauert werden, daß diese Arbeit von wirtschaftspolitischer Bedeutung nicht weiteren Kreisen zugänglich gemacht wurde. Sie braucht selbst die schärfste Kritik vom wirtschaftlichen und technischen Gesichtspunkte nicht zu fürchten, sie kann der Kritik leicht standhalten. Dabei aber würde ihre Verbreitung viel zur Erkenntnis der hohen Bedeutung und Dringlichkeit der Lösung der Wasserstraßenfrage beitragen. Denn leider wird diese Bedeutung noch immer nicht in genügendem Maße anerkannt. Noch immer wird insbesondere die Dringlichkeit der Lösung derselben verkannt. Und wie die bayerische Kanalfrage insbesondere von König Ludwig von Bayern ständig auf der Tagesordnung gehalten wurde und dieser Landesherr unermüdet in der Propagierung der Wasserstraßenfrage war und bis heute ist, so erfreulich ist es, ja von ganz besonderer Bedeutung für die Lösung der Frage, daß sich nun auch bei uns ein Prinz unseres kaiserlichen und königlichen Hauses an die Spitze dieser Bewegung stellt und in Wort und Schrift für deren Lösung eintritt. Nie hätte dies zeitgemäßer geschehen können, wie eben jetzt, wo es heißt, die Lehren des Krieges nach allen Richtungen abzuleiten. Mit weitem Blick in die Zukunft behandelt der Erzherzog die mitteleuropäische Wasserstraßenfrage. Eine Wasserstraße der Monarchie soll die Verbindung der Donau mit der Oder und der Elbe werden. Hierin liegt der Kernpunkt der Frage. In Verbindung mit dem nahen Orient und dem Deutschen Reiche soll die Monarchie die Wasserstraße beherrschen, das ist sein Grundgedanke. Wichtig in seiner Bedeutung vom politischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkte. Die Schienenstränge Oesterreichs und Ungarns beherrschen die Verbindung des Westens mit dem Osten, daselbe soll auch auf dem Wasserwege erreicht werden. Wir sollen unseren Verbündeten von Ost und West auch auf diesem Gebiete wesentliches bieten können, durch uns soll die Donau zu einer Weltverkehrsstraße werden. Denn ohne solche Verbindung würde sie immer nur eine Binnenwasserstraße bleiben. Durch unsere Leistungen und durch unsere Invention soll Ost mit West

unmittelbare Verbindung erhalten, wenn es sich einmal wiederholen sollte, was seit drei Jahren der Fall ist, daß die Meere für uns verschlossen sind. Auch im Frieden kommt dieser Verkehrsstraße eine wichtige Rolle zu, was sie aber für den Kriegsfall zu bedeuten hat, dafür liefern unsere Tage schlagendste Beweise.

Hierin liegt eben ihre große Bedeutung für unsere Monarchie in Verbindung mit dem Deutschen Reiche; hierin die Wichtigkeit der Frage eben vor den Vertragsverhandlungen. Mit scharfem Blick hat Erzherzog Heinrich Ferdinand diese politisch wie wirtschaftlich gleich bedeutende Seite der Frage erfaßt, das verleiht seiner ausgezeichneten Studie ganz besondere Aktualität. Und doch möchte ich mich bei Behandlung der Frage nicht so sehr mit ihrer Wichtigkeit in bezug auf unser Verhältnis zu Deutschland befassen, als mit derselben — wie schon erwähnt — in unserem gegenseitigen Verhältnisse. Von diesem Gesichtspunkte möchte ich es vorerst ganz besonders betonen, daß diese Kanalfrage eine gleichsam wichtige wirtschaftliche Angelegenheit Oesterreichs wie Ungarns darstellt. Es ist übersichtlich, diese wirtschaftliche Bedeutung näher zu betrachten, es hieße, Gemeinplätze zu wiederholen. Ich unterlasse es auch und will lieber der Lösungsfrage näher treten, denn mit theoretischen Erörterungen kommen wir nicht weit.

Bezüglich der Lösung dieses Kanalprojekts bestehen sehr große Differenzen in den Auffassungen. Doch glaube ich nicht, daß diese solcher Natur wären, daß ein Ausgleich derselben nicht möglich wäre oder gefunden werden könnte. In meiner Ansicht nach muß dieser gefunden werden, denn wir müssen die drohende Erweiterung der Reibungsfläche zwischen uns vermeiden. Die Differenzen sind wirtschaftlicher und verkehrspolitischer Natur. Als solche mit keinen prinzipiellen Komplikationen behaftet, was deren Lösung allerdings schon erleichtert. Es handelt sich dabei rein um die Führung und Mündung des Kanals. Die March als Kanalführung zu benützen, beziehungsweise entsprechend auszubauen, demzufolge Deveny als natürliche Mündung zu wählen, ist der ungarische Standpunkt. Diese Lösung wird als technisch leichter durchführbar bezeichnet und soll sich um etwa vierzig Millionen Kronen billiger gestalten. Es wäre dies der natürliche Weg, ohne jedwede künstliche Verlängerung der Wasserstraße, daher dem verkehrspolitischen Gesichtspunkte entsprechend. Demgegenüber steht der österreichische Standpunkt: die Mündung des Kanals muß Wien sein, Wien kann als Ausgangspunkt des Kanals, somit als Verkehrszentralpunkt und als Umschlagplatz nicht umgangen werden; es hieße Wien seine wirtschaftliche führende Rolle abspitzen, sollte eine andere Lösung gewählt werden; Oesterreich könnte einer solchen unter keinen Umständen beipflichten.

Ist es aber begründet und richtig, daß diese beiden Standpunkte einander so gegenübergestellt werden, und gefährdet diese Gegenüberstellung nicht überhaupt die ganze Kanalfrage? Meiner Ansicht nach muß diese Differenz ehestens ausgeglichen und somit als Hindernis der Lösung ausgeschaltet werden. Denn die Interessen Oesterreichs, somit die vollste Rücksichtnahme auf Wien können ebenso berücksichtigt werden wie der ungarische Standpunkt bezüglich der Mündung bei Deveny. Diesen Kanal müssen beide Staaten der Monarchie im Einverständnis erbauen, nur so kann dieser zur Wasserstraße der Monarchie werden. Ist einmal hierüber eine Einigung erzielt — und diese muß eben erzielt werden — und ist dabei das Politikum ausgeschaltet, dann erübrigt nur mehr die technische Seite der Frage einer Lösung. Die Linie von Deveny unter Benützung des Marchbeckens bis Angern würde dabei den einen Zweig der Kanalstraße bilden — dies wäre eine Befriedigung der ungarischen Interessen — und, von Wien ausgehend, ebenfalls bis Angern wäre der andere Kanalteil zu erbauen, womit der österreichische Standpunkt vollauf zur Geltung käme, bei Angern aber hören die einseitigen Interessen auf, dort vereinigen sich beide Teile zu gemeinsamen Interessen. Technisch ist diese Lösung leicht möglich, der Wasserstand der Donau und der March ist dazu ganz genügend, allerdings wird damit der ungarischerseits behauptete finanzielle Effekt nicht erreichbar sein, aber wenn es da heißt, die Interessen der beiden Staaten in Einklang zu bringen, ist diesem großen Ziele gegenüber diese Frage untergeordneter Natur.

Wie stellt sich nun die Frage vom verkehrspolitischen Gesichtspunkte? Da muß unterschieden werden zwischen dem Durchzugsverkehr von und über Ungarn und dem speziellen österreichischen, oder Wien ausgehenden und nach Wien gravitierenden Verkehr. Daß letzterer über die Linie Angern-Wien führen muß, ist ebenso natürlich, als daß der Durchzugsverkehr über die kürzere Angern-Devenyer Strecke abzuwickeln sein wird, denn der Verkehr darf seinen natürlichen Wegen nicht entzogen werden; Künsteleien sind auf wirtschaftlichem Gebiete nicht recht möglich. Seien wir uns dessen bewußt, daß der Wasserweg bei seinen vielen Vorteilen auch schwerwiegende Nachteile hat. Diese zu vermehren durch unnatürliche, künstliche Ableitung des Verkehrs wäre ein grober Fehler und würde zumindest nicht fördernd wirken. Aber auf diese Weise, daß der Durchzugsverkehr aus, nach und über Ungarn über Deveny-Angern, jener ober und nach Wien über Angern-Wien geführt werden würde, könnten die verkehrspolitischen Differenzen ausgeglichen werden.

Die womöglich eheste Erbauung des Donau-Oder-Kanals ist ein Gebot der unbedingten Notwendigkeit, in dieser Frage müssen die beiden Staaten sich einigen, ihr vitales wirtschaftliches Interesse, aber auch ein großes Interesse der Monarchie wünscht dies gebieterisch, wir müssen in das Wasserstraßennetz des Deutschen Reiches eingeschaltet werden.

Aber mit der Erbauung dieser Wasserstraße ist unser Anschluß noch nicht ganz gelöst, speziell Ungarn hat ein nicht zu unterschätzendes Interesse auch an dem bayerischen Kanalprojekt.

Für den Massenverkehr Ungarns hat diese Linie eine sehr große Bedeutung und kann in manchen Beziehungen auch für Oesterreich nicht ohne Bedeutung sein. Allerdings muß es anerkannt werden, daß das überwiegende österreichische Interesse an der Donau-Oder-Elbe-Verbindung liegt, auch ganz abgesehen vom politischen Interesse, welches sich an dieses Projekt knüpft, denn nur dieser Kanal könnte

Steinkohle und Wasserkraft.

Von J. Jahniger,
dipl. Ingenieur.

Budapest, 18. Juli.

Es war im September des Jahres 1864, als der Verein der englischen Industriellen und Ingenieure seine Jahresversammlung hielt. Der Präsident des Vereins, der rühmlichst bekannte Ingenieur Armstrong, hielt eine sehr bemerkenswerte Größnungsrede. Er führte darin den Nachweis, daß, wenn der Bedarf an Steinkohle in England in demselben Maße zunehmen sollte wie bisher, die Kohlenvorräte dieses Landes nach zweihundert Jahren gänzlich erschöpft sein werden, fügte jedoch zum Trost für die anwesenden Industriellen hinzu, daß England in seinen Kolonien, speziell in Kanada, einen so reichlichen Vorrat an Wasserkraften besitzt, daß diese einen mehr als genügenden Ersatz für den Entgang der Kohle bieten können.

Seitdem diese Rede gehalten wurde, ist mehr als ein halbes Jahrhundert verflossen. Der Kohlenbedarf hat sich teils durch die Hebung der Industrie, teils durch die Vermehrung der Eisenbahnen, der Kriegs- und Handelsmarine enorm gesteigert. Welche Größe er erreichte, wird durch die Darlegung folgender Zahlen ersichtlich. Gegen das Ende der fünfziger Jahre des vorigen Jahrhunderts betrug der jährliche Kohlenverbrauch der Welt 70 Millionen Tonnen; im Jahre 1901 800 Millionen; gegenwärtig hat er bereits die enorme Höhe von 1000 Millionen Tonnen erreicht. Dieser riesige Kohlenkonsum, der eine fortwährend steigende Tendenz verfolgt, ist ein Punkt, der zum Nachdenken anregt und das Verhalten des Menschengeschlechts zur Oekonomie der Natur manifestiert.

Es ist klar, daß der geistige und materielle Fortschritt der Menschheit, der in zahlreichen Erfindungen, in der Hebung der Industrie und des Verkehrs sich kundgibt, eben durch den Konsum so riesiger Kohlenmassen erreicht wurde. Wäre dieser Zweck ausschließlich nur durch die Anwendung dieses Mittels erreichbar, so läge hierin eine genügende Erklärung und Motivierung. Wenn man aber bedenkt, daß andere Mittel dem Menschen zu Gebote stehen, die mit der Oekonomie der Natur mehr in Einklang gebracht werden können, so muß das bisherige Vorgehen der Menschheit als ein unberechtigter Eingriff in die Oekonomie der Natur bezeichnet werden. Der Mensch befindet sich daher der Natur gegenüber in einem Kriegszustande, dem dringend ein Ende gemacht werden muß.

Um dieses Problem zu lösen, ist es notwendig, die Frage zu untersuchen, wie dieser Kriegszustand zu beseitigen sei, ohne daß der Fortschritt der Menschheit und dessen weitere Entwicklung gehemmt würden. Es handelt sich hierbei, Mittel ausfindig zu machen, wie die durch den menschlichen Fortschritt beabsichtigten Ziele erreicht werden könnten, ohne daß die Oekonomie der Natur darunter leidet. Soll der bedeutende Steinkohlenverbrauch beschränkt werden, so ist es vorerst notwendig, zu erfahren, welchen Zwecken er bisher gedient hat. Der bei weitem größere Teil dieses Quantum findet seine Verwendung zur Versorgung jener Dampfmaschinen, die als Motoren bei den Eisenbahnen, Dampfschiffen und industriellen Etablissements tätig sind; der andere Teil wird von den Hüttenwerken und chemischen Fabriken sowie von Haushaltungen beansprucht. Diese letzteren Zwecke können vorläufig durch andere Mittel ökonomisch nicht erreicht werden und es muß daher für sie die Steinkohle noch weiter in Verwendung bleiben, da es sich hierbei um die Erzeugung von Wärme und hohen Hitzegraden handelt. Hingegen kann die Steinkohle dort, wo es sich um die Beschaffung mechanischer Arbeitsleistungen handelt, mit Vorteil durch die Wasserkraft und die Elektrizität ersetzt werden. In diesem Falle handelt es sich darum, zu ermitteln, ob die Summe der auf der Erde befindlichen Wasserkraften genügt, um die bisher konsumierte Steinkohlenmenge von jährlich 1000 Millionen Tonnen, die sich jedenfalls noch steigern wird, zu ersetzen. Wir wollen hierbei den ungünstigsten Fall voraussetzen: daß dieses gesammte Steinkohlenquantum ausschließlich der Erzeugung mechanischer Arbeit diene.

Ein Jahresquantum von 1000 Millionen Tonnen verbrauchter Steinkohle repräsentiert einen stündlichen Konsum von 114.000 Tonnen = 114 Millionen Kilogramm. Eine gut konstruierte Dampfmaschine benötigt pro Stunde und Pferdekraft 1 Kilogramm Kohle. Es können daher mit diesem Kohlenquantum Dampfmaschinen im Gesamteffekte von 114 Millionen Pferdekraften, die in kontinuierlichem Betriebe stehen, versorgt werden. Wie steht es nun mit dem Ersatze dieses Heizmaterials durch Wasserkraften? Verlässliche, ja selbst annähernde Daten über die Wasserkraften der Erde stehen uns nicht zu Gebote. Von allen Staaten der Welt waren Ungarn und die Schweiz die ersten, die sich der Aufgabe unterzogen haben, das Quantum der auf ihrem Territorium vorhandenen Wasserkraften ziffermäßig zu konstatieren. Im Jahre 1897 hat das kön. ungarische Ackerbauministerium die Lösung dieses Problems in die Hand genommen und die Landes-Wasserbaudirektion mit deren Durchführung betraut. Diese Betrauung erstreckte sich jedoch nicht auf Kroatien und Slavonien, auf deren Gebiet die Wasserkraften nicht aufgenommen wurden. Das Endresultat ergab rund 1.7 Millionen theoretischer Pferdekraften à 75 Meterkilogramm als Gesamtsumme der Wasserkraften, die auf einem Gebiete von 280.000 Quadratkilometern ermittelt wurden.

Ungarn ist ein Land, das als Typus eines Territoriums zu betrachten ist, wo die Wasserkraften einen Mittelwert repräsentieren; es eignet sich daher als Maßstab, mit dessen Hilfe die Wasserkraften der Erde ziffermäßig annäherungsweise bestimmt werden können. Das der Kultur zur Disposition stehende Festland der Erde

umfaßt 120 Millionen Quadratkilometer. Von dieser Fläche sind in Abzug zu bringen: der größte Teil von Afrika im Ausmaße von 20 Millionen, und ganz Australien mit 9 Millionen, zusammen 29 Millionen Quadratkilometer. Es verbleiben somit 91 Millionen Quadratkilometer Territorium, dessen Wasserkraften in Betracht zu ziehen sind. Wir haben Afrika und Australien aus der Betrachtung ausgeschaltet, weil ersteres im Vergleich zu seiner Größe nur sehr wenige Flüsse, Australien nur unbedeutende Küstenflüsse besitzt. Vergleicht man das Territorium Ungarns mit der Fläche des in Betracht gezogenen Kontinents von 91 Millionen Quadratkilometern, so erhält man rund 540 Millionen Sekundenpferdekraften, welche die fließenden Wasser der Erde bei Niederrwasser enthalten.

Diese hier angeführte Zahl genügt mehr als notwendig, um sämtliche Dampfmaschinen der Erde zu ersetzen. Da nun eine rationelle Ausnützung der Wasserkraften an die Einführung einer rationellen Forst- und Wasserwirtschaft gebunden ist, werden durch die mit dieser verbundene Anlage von Reservoirs in den Gebirgstälern mit Hilfe von Fallsperren die bisher unbenützten, oft schädlichen Hochwassermengen magaziniert, um bei Eintritt von Nieder- oder Minimalwässern zur Ergänzung und Vermehrung der Wassermengen herangezogen zu werden. Auf diese Art werden die vorhin berechneten Wasserkraften der Zahl nach bedeutend erhöht.

Wir haben vorhin erwähnt, daß auch die Elektrizität berufen ist, die Dampfkraft zu ersetzen. Wohl muß die elektrotechnische Kraft, oder richtiger gesagt, die mechanische Arbeit erst erzeugt werden, und zwar mit Zuhilfenahme anderer Motoren, allein der große Vorzug der elektrotechnischen Kraft besteht darin, daß sie auf sehr weite Distanzen übertragen werden kann. Während nun die stabilen Dampfmaschinen direkt durch Wasserkraft ersetzt werden können, ist infolge der Fernübertragbarkeit der Elektrizität die Möglichkeit geboten, durch Anwendung von mit Wasserkraft erzeugten elektrischen Strömen die Dampfkraft bei den Lokomotiven und Kanaldampfern zu ersetzen. Das Problem, die Dampfkraft bei den Eisenbahnen durch Elektrizität zu ersetzen, wurde im Anfang dieses Jahrhunderts glänzend gelöst. Das auf dem Gebiete der Elektrotechnik rühmlichst bekannte Ganzsche Etablissement hat auf einer der vielen Bahnen Norditaliens den elektrischen Betrieb eingerichtet und verwendet zur Erzeugung des elektrischen Stromes einen Teil der zahlreichen Wasserkraften, die auf dem südlichen Abhang der Alpen sich vorfinden.

Nach dieser Darlegung der Verhältnisse gelangt man zu dem Schlusse, daß die Verwendung der Steinkohle noch sehr lange Zeit anhalten wird. Namentlich werden die Hüttenwerke, die chemischen Fabriken und der Seeverkehr mit Dampfmaschinen, wie auch viele Eisenbahnen, die in zu großer Entfernung von Wasserkraften gelegen sind, auf die Benützung dieses Heizmaterials angewiesen sein. Es handelt sich hier auch nicht um die Ausschließung der Steinkohle, sondern um deren Gebrauch zu solchen Zwecken, für die sie nicht entbehrt werden kann. Die Benützung der Wasserkraften nach vorhergehender Regulierung der Wasserläufe und Einführung einer rationellen Forst- und Wasserwirtschaft bildet jenen Teil der menschlichen Tätigkeit, welche die Sicherung und Erhaltung der Erdoberfläche bezweckt, deren Durchführung die Menschheit sich für die Dauer nicht entziehen kann. Die wirtschaftliche Bedeutung der Wasserkraften tritt am glänzendsten in der Schweiz zutage. In diesem Lande, das eine hochentwickelte Industrie besitzt, werden zu deren Betrieb ausschließlich Wasserkraften benützt. Nur diesem Umstande verdankt es die Schweiz, trotz der Ungunst der übrigen Verhältnisse, wie Kohlenmangel, teure Zufuhr sämtlicher zur industriellen Verarbeitung notwendigen Rohprodukte, daß sie mit ihren Industrieerzeugnissen erfolgreich auf dem Weltmarkte konkurrieren kann.

Es erübrigt nur noch eine Schlussbemerkung. Die Natur ist das Muster eines gut organisierten Staates, der sich seine Gesetze selbst gegeben hat und nur mit deren Hilfe regiert werden kann. Die Natur bietet somit der menschlichen Gesellschaft das erhebende Schauspiel eines konstitutionellen Staates, und wenn der Mensch — um mit der Bibel zu sprechen — zum Herrn der Schöpfung berufen ist, so kann er dieses Amt nur als konstitutioneller Herrscher ausüben. Er kann eben die Natur nur mit Hilfe jener Gesetze regieren, die sie sich selbst gegeben, und nicht indem er ihr seine eigenen oktroyiert. Der Krieg des Menschen gegen die Oekonomie der Natur ist somit als eine Verletzung ihrer Konstitution und als unberechtigter Eingriff in das wichtigste parlamentarische Recht, in das Budgetrecht der Natur, anzusehen.

Die Binnenschifffahrt nach dem Kriege.

Die nachstehenden Darlegungen können als Ausführungen eines hervorragend unterrichteten Sachmannes besondere Beachtung beanspruchen. Der Verfasser schlägt seinerseits vor, die durch das Reichsgesetz vom 24. Dezember 1911 vorgegebenen, aber noch nicht praktisch gewordenen Schiffsabgaben durch Zuschläge zur Reichsverkehrsabgabe zu ersetzen. Er will damit einen Streitgegenstand beseitigen, zugleich aber auch Mittel zum Ausbau der Binnenwasserstraßen nach dem Kriege gewinnen. Es ist wahrscheinlich, daß sich über diesen, hiermit zur Erörterung gestellten Plan zunächst die beteiligten Schiffahrtskreise selbst äußern. Die Ausführungen verdienen auch um deswillen Beachtung, weil eine den modernen Verkehrsansprüchen gerecht werdende Regelung der Binnenwasserstraßen in der Ausgestaltung Mitteleuropas unentbehrlich ist.

Die Förderung der Binnenschifffahrt durch den Ausbau unseres Wasserstraßennetzes wird eine der wichtigsten Aufgaben unserer Verkehrspolitik nach dem Kriege sein. Die einzelnen Bundesstaaten, vor allem Preußen, und im Rahmen seiner Zuständigkeit auch das Reich werden es in dieser Hinsicht gewiß nicht an sich fehlen lassen.

Aber auch abgesehen und unabhängig von dieser staatlichen Fürsorge, deren Maß immerhin von der Finanzlage abhängig bleiben wird, kommen für die nächste Zukunft nach dem Kriege einige wirtschaftliche Tatsachen in Betracht, die geeignet sind, die Lage der Binnenschifffahrt günstig zu beeinflussen.

Einerseits wird das Angebot von Schiffsraum und Transportleistungen sich verringern, weil Hunderte von Fahrzeugen, namentlich von älteren, ganz oder teilweise hölzernen Rähnen in der langen Kriegszeit bei ungenügender Unterhaltung zugrunde gegangen sind, während die Neubautätigkeit fast ganz geruht hat, und weil auch die Reih der schiffahrtskundigen Mannschaft gelichtet sind, nicht nur durch Tod und Kriegsbeschädigung, sondern wahrscheinlich auch durch dauernden Uebergang von Schiffsteuten, die in der Rüstungsindustrie lohnende Beschäftigung fanden, in andere Berufe. Auch nach dem Kriege wird die Neubautätigkeit noch längere Zeit durch hohe Preise gehemmt sein.

Andererseits ist mit großer Wahrscheinlichkeit anzunehmen, daß das Angebot von Gütern und die Nachfrage nach Schiffsräumen stark zunehmen wird. Für diese Annahme spricht die Erwägung, daß die Wiederherstellung unseres so lange gehemmten Wirtschaftslebens nach dem Frieden, die Wiederherstellung des früheren Standes in Hervorbringung und Verbrauch, eine gewaltige Güterbewegung sowohl im eigenen Wirtschaftsgebiet als auch im Wechselverkehr mit dem Ausland erfordert, also ein außerordentliches Bedürfnis nach Transportleistungen zeitigen wird. Nur des Beispiels halber mag hier auf den Häuserbau hingewiesen werden, der schon vor dem Kriege lange darniederlag und seitdem völlig zum Stillstand gekommen ist, demnächst aber in entsprechend vergrößertem Maße wieder einsehen wird, sowie auf die Landwirtschaft, die dem jahrelang überanstrengten Acker die nötige Kraft wieder zuführen muß; schon hieraus ergibt sich für zwei wichtige Schiffstransportgüter, für Baustoffe und Düngemittel, eine sehr verstärkte Nachfrage nach Raum.

Im Auslandsverkehr wird die völlige Räumung unserer Lager von überseeischen Rohstoffen eine stürmische Nachfrage nach solchen und eine entsprechende Güterbewegung in den Seehäfen zur Folge haben, ebenso wie etwas später unsere Industrie wieder ihre Erzeugnisse auf den Weltmarkt bringen wird, um die Einfuhr zu bezahlen und Absatzgebiete zurückzugewinnen oder sich neu zu schaffen. Das lange zurückgehaltene Rohstoffbedürfnis des Auslandes wird sich alsbald in bringender Form geltend machen. Freilich wird diese Entwicklung durch den — infolge des großen Verlustes von Seeschiffsräumen zu gewärtigenden — sehr hohen Stand der Seefrachten und der seitlich die Einfuhr in Betracht kommt, durch das Sinken der deutschen Währung zunächst empfindlich gehemmt werden. Aber ein gewisses, immerhin recht beträchtliches Maß von Ein- und Ausfuhr wird trotz hoher Frachten und Warenpreise von vornherein notwendig stattfinden müssen, und jene Hemmungen werden allmählich sich mindern.

Außerdem werden aller Wahrscheinlichkeit nach die Verhältnisse sich in nächster Zukunft infolge der Gunsten der Binnenschifffahrt verschieben, als sie — sowohl für den Auslandsverkehr als auch für den inneren Güterumlauf — auf eine im Vergleich mit der Eisenbahn geringere Erhöhung ihrer Unkosten und demnach mit einer Vergrößerung ihres bisherigen Frachtvorsprungs rechnen kann. Diese Verschiebung wird einerseits durch staatlichen Eingriff, andererseits durch die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung einreten. Der staatliche Eingriff liegt in der prozentualen Reichsfrachtsteuer, die bei gleicher Höhe des Steuerjahres von den höheren Eisenbahn- und den niedrigeren Wasserfrachten die Spannung zwischen beiden vergrößert. In gleicher Richtung, aber in weit stärkerem Maße wird sich wahrscheinlich die Steigerung der Beförderungselbstkosten geltend machen. Diese sind bekanntlich für die Wasserstraßen und die Schifffahrt weit geringer als für die Eisenbahnen; die letzteren haben mit viel größeren Aufwendungen für Anschaffung und Unterhaltung der Transportmittel, für die bewegende Kraft und für Löhne zu rechnen. Die Tatsache der geringeren Selbstkosten für die Güterbewegung auf Wasserstraßen enthält die eigentliche wirtschaftliche Rechtfertigung jeder Wasserstraßenpolitik. Wenn sie aber zutrifft, ist auch die Annahme gerechtfertigt, daß die Verteuerung der Materialpreise und Löhne, die wir nach dem Kriege zu erwarten haben, die Selbstkosten der Schifffahrt viel weniger als die der Eisenbahn in die Höhe treiben und demgemäß den Abstand zwischen beiden vergrößern wird. Die Frachtlage werden auf die Dauer nicht umhin können, der Bewegung der Selbstkosten sich anzupassen. Die Staaten mit Eisenbahnbesitz werden weder geneigt noch auch imstande sein, auf ihre bisherigen Reineinnahmen aus diesem Besitze zu verzichten, und deshalb ihre Eisenbahntarife auf die eine oder die andere Art erhöhen müssen.

Die Richtung, in der sich die künftige Entwicklung der Binnenschifffahrt im allgemeinen und ihres Verhältnisses zur Eisenbahn im besonderen bewegen wird, ist abhängig von einer Anzahl von Faktoren, die sich im einzelnen schwer vorabbestimmen lassen. Immerhin kann von den hier besprochenen doch gesagt werden, daß sie geeignet sind, den Beschäftigungsgrad und die Verdienstmöglichkeit der Schifffahrt in günstigerem Lichte erscheinen zu lassen. Denn je größer die Spannung zwischen den Frachten der beiden Wettbewerben den Verkehrsanstalten ist, um so entschiedener werden Handel und Verkehr sich der billiger arbeitenden zuwenden. Die Güterbewegung sucht diejenigen Straßen, auf denen sie die geringsten Reibungswiderstände in Gestalt von Frachtkosten findet. Sie tut es um so stärker und nachhaltiger, je größer die Unterschiede in der Höhe dieser Kosten — hier der Eisenbahnen und Wasserstraßen — sind. Auch werden die kommenden Zeiten des schweren Kampfes um die Wiederaufrichtung unseres Wirtschaftslebens Hervorbringer und Verbraucher unserer nötigen, ihre Unkosten zurechnen zu kalkülieren und — im Gegensatz namentlich zur Kriegswirtschaft — jeden Frachtwortteil schärfer auszunutzen als bisher. Die Schifffahrt wird hieraus den Vorteil einer gesteigerten Nachfrage nach Raum und Schleppkraft, einer entsprechend höheren Frachtkonjunktur und eines erhöhten Ertragnisses ziehen können.

So sehr diese Konjunktur auch der lange darniederliegenden Schifffahrt zu gönnen wäre, so sind andererseits doch im Interesse der gesamten deutschen Volkswirtschaft hohe Frachten, sondern möglichst niedrige Beförderungskosten das dauernd Erstrebenswerte. Die Senkung des Frachtenstandes ohne Schwächung des angemessenen Verdienstes der Schifffahrt, die wichtige Mittelstandsinteressen in sich schließt und vor Nachteile bewahrt bleiben muß, ist aber nur durch Verbesserung unserer Wasserstraßen erreichbar, weil Herabdruck der Unkosten der Güterbeförderung ermöglicht werden. Denn je größer und gleichmäßiger die Fahrwege auf den Strömen sind, umso mehr Güter können in einem Jahr

zeug befördert, umso weniger Gesamtstreckraum braucht für die gesamte Güterbewegung bereitgehalten zu werden, weil Material und Personal besser ausgenutzt werden können.

Es gilt also die Weiterarbeit am Ausbau der deutschen Wasserstraßen nach dem Frieden. Diese Aufgabe kann freilich bei dem Ernst unserer künftigen Finanzlage ohne Erschließung neuer Einnahmequellen nicht gelöst werden; aber vielleicht lassen sich auch hierfür neue Mittel und Wege finden, die unter den im Kriege geschaffenen neuen Verhältnissen zu einer annehmbaren Lösung führen. Die neuen Verhältnisse sind dadurch gegeben, daß nunmehr von Reichswegen eine Steuer von allen Schiffsfrachtbriefen eingeführt werden, neben der die Erhebung der früher geplanten Schiffsabgaben offenbar ungewinnlich wäre. Die Schifffahrt würde durch Zeitverlust, Kontorarbeit und Schreibwerk unnötig belastet werden, wenn man ihr neben der prozentual berechneten und deshalb leicht einzulegenden Frachtsteuer noch die nach einem dreifachen Maßstabe: Streckenfernung, Gewicht und Güterklasse, für jedes Frachtkollo zu kalkulierende Verkehrsgebühr oder Schiffsabgabe abfordern wollte. Es liegt schon aus dieser praktischen geschäftlichen Erwägung nahe, die früher so hart umstrittene Schiffsabgabe nunmehr ganz fallen zu lassen und die Strombaukostenbeiträge, die man der Schifffahrt nicht umhin kann aufzuerlegen, als Zuschläge zur Reichsfrachtsteuer zu erheben.

Die Strombauverbände der Uferstaaten würden hier dem Reiche ähnlich gegenüberstehen wie die Gemeindeverbände den Staaten bei Erhebung von kommunalen Zuschlägen zu den Staatssteuern.

Da das Reich zur Erhebung seiner Steuer einen Verwaltungsapparat in Bewegung setzen muß, dessen Tätigkeit durch Miteinziehung von Zuschlagsprozentsen, nicht stärker beansprucht wird, so entstehen durch die letztere keinerlei besondere Unkosten; der Ertrag würde ungekürzt für die Arbeiten zur Verbesserung des Fahrwassers verwendet werden können, während die Erhebung von Schiffsabgaben neben der Steuer einen besonderen Erhebungsaufwand verursachen würde. Auch nach einer anderen Richtung würde vielleicht die Zuschlagsfrachtsteuer sich vorteilhaft von der Schiffsabgabe unterscheiden, insofern nämlich die Abgabe zu allen Zeiten gleichmäßig das Frachtgeschäft belastet, während die Steuer — vermöge ihres prozentualen Charakters — die Schifffahrt stärker heranzieht bei hohen Frachten, wie sie bei günstiger Lage der Schifffahrt gezahlt werden, sie aber schon und relativ entlastet bei niedrigen Frachten, bei schlechterem Geschäftsgange und geringem Verdienst. Der Ertrag müßte natürlich in beiden Fällen derselbe sein, entsprechend dem natürlichen an Baukosten.

Eine mäßige Steigerung der Steuerprozente von Schiffsfrachtbriefen würde die Wettbewerbsstellung der Wasserstraßen gegenüber den Eisenbahnen umso weniger gefährden, als die ersteren ohnehin gegenüber den letzteren eine Vergrößerung des Frachtvorsprungs zu erwarten haben.

Die Zuschläge würden in staatsrechtlicher Hinsicht denselben Charakter haben, wie die Abgabe, auf der sie sich aufbauen, nämlich den einer Reichssteuer; sie würden sich von der Grundbelastung nur dadurch unterscheiden, daß ihr Ertragnis vom Reiche den Strombauverbänden oder, wo solche nicht bestehen, den Einzelstaaten gewissermaßen als Dotation für volkswirtschaftliche Neubauten, d. h. für die wirksame Ausgestaltung des deutschen Wasserstraßennetzes zugeführt wird. Ohne ein solches Eingreifen und Ausschließen sind die hochfliegenden, aber auch sehr nötigen und vielversprechenden Pläne, die in allen Gebieten unseres deutschen Vaterlandes für die Herstellung neuer und die Verbesserung bestehender Wasserstraßen eifrig betrieben werden, niemals zu verwirklichen; darüber kann kein realpolitisch denkender Kopf sich irgend welchen Illusionen hingeben.

Im übrigen können und müssen die Organisationen der Strombauverbände mit der darin geordneten Beteiligung der Strombauverbände an der Verwaltung, mit der finanziellen Struktur bei den Stromlassen und allen anderen Einrichtungen bestehen bleiben. Nur die Kanäle, aus welchem die Stromlassen gespeist werden sollen, müßten neu und anders gehalten werden, insofern die Schiffsabgaben verschwinden und eine Steuer an ihre Stelle tritt.

Das militärische Interesse an den Binnenwasserwegen.

R. H. Auf einem Gebiete stand die deutsche Kriegsbereitschaft und militärische Rüstung anerkanntermaßen nicht auf der Höhe: nämlich in Bezug auf die Ausnutzung der im Lande vorhandenen Wasserstraßen für die Zwecke der Kriegsführung. Eine Autorität wie Oswald Flamm konnte im Sommer 1916 geradezu erklären:

„In diesem schweren Krieg, den wir zu führen haben, konnte die deutsche Binnenschifffahrt nur in sehr beschränktem Maße an den großen Transportleistungen Ost-West und Nord-Süd teilnehmen.“

Das Bewußtsein, daß in dieser Hinsicht schwerwiegende Fehler begangen wurden, wirt um so niederdrückender, wenn man hört, daß die preussische und deutsche Regierung schon seit Jahrzehnten eifrig bestrebt waren, einen großzügigen Ausbau der Wasserstraßenverbindungen aus militärischen Gründen nach Möglichkeit zu fördern. Wenn ihr diese Absichten nur zum kleineren Teile gelungen sind, so trugen die Schuld daran ausschließlich parteipolitische Gegensätze und jene parlamentarischen Vorgänge der Jahre 1899 bis 1905 im preussischen Landtag, die durch das Schlagwort „Kanalkämpfe“ charakterisiert sind. Im Gegensatz zu allen anderen politischen Streitfragen, deren Lösung durch den militärischen Gesichtspunkt sonst zumeist ermöglicht wurde, hat in den Kanalkämpfen das militärische Bedürfnis, obwohl es eindringlich hervorgehoben wurde, keine restlose Erfüllung erreichen können. Keinesfalls darf man dem Generalstab den Vorwurf machen, daß er nicht rechtzeitig die Notwendigkeit der Schaffung eines zusammenhängenden Binnenwasserstraßennetzes erkannt hätte. Hat doch kein Geringerer als Moltke bereits am 16. August 1874 auf Grund einer Anfrage ein vom „Reisequartier Lübeck“ datiertes Gutachten über die Bedeutung der Wasserstraßen abgegeben, worin es u. a. hieß:*)

Die Vermehrung und Verbesserung der schiffbaren Wasserstraßen in Deutschland resp. zunächst in Preußen kann besonders als Stärkung des Defensiv-Vermögens militärischerseits nur durchaus befürwortet und empfohlen werden.“

Da in einer bestimmten Kriegslage kaum jemals zu viel Transportmittel offenstehen können, ist auch vom militärischen Standpunkte die Pflege und Entwicklung der Wasserstraßen neben der Eisenbahnen dringend zu befürworten.“

Und 9 Jahre später gab Graf Moltke im Parlament am 13. Juni 1883 eine Erklärung ab, deren schlichte Einfachheit leider in der Folge nicht immer beachtet worden ist: „Ich glaube, daß die Eisenbahnen und Kanäle sich gegenseitig ergänzen müssen. Die Eisenbahn kann den Kanal nicht ersetzen und der Kanal nicht die Eisenbahn.“ Ungefähr gleichzeitig, im Jahre 1882, veröffentlichte General v. Blume eine sicherlich von Moltke stark inspirierte Denkschrift, die in sachkundiger Weise eingehend den hohen Wert der Wasserstraßen für Militärtransporte im Kriegsfall darlegte und die allgemeineren Angaben Moltkes spezialisierte, indem sie nachwies, welche Arten von Transporten dabei in erster Linie in Frage kommen. So hieß es in seiner Denkschrift z. B.:

Allerdings eignen sich für nicht eilige Beförderung von Kriegsmaterial sowie von Kranken- und Verwundetentransporten auch Wasserstraßen. Eine in gutem Zustand befindliche Wasserstraße leistet nicht nur mehr als eine Landstraße, sondern unter gewissen Umständen selbst mehr als eine Eisenbahn.“

Um diese Auslassungen recht zu würdigen, muß man beachten, daß Lazarettenschiffe, wie sie im jetzigen Kriege an der Ost- und Westfront mit vortrefflichem Erfolg verwendet worden sind, zwar den Eisenbahnen in Bezug auf die mehr nebensächliche Schnelligkeit der Beförderung ganz erheblich unterlegen sind, daß sie aber dafür den nicht hoch genug zu schätzenden Vorteil einer sachgemäßen Unterbringung der Verwundeten und Kranken und eines stoßlosen, gleitenden, nicht rollenden Transports aufweisen. Was aber die Blumesche Behauptung betrifft, daß die Wasserstraße gelegentlich auch der Eisenbahn überlegen sein kann, so ist zu beachten, daß ein einziges Flußschiff von normaler Größe so viel Waren zu befördern vermag wie eine ganze Reihe von Eisenbahngüterwagen. Schon in Friedenszeiten ist ja die Entlastung der Bahnen durch die Flußschiffe viel größer, als es das große Publikum annimmt. Zum Beweise hierfür sei auf eine lehrreiche Aeußerung hingewiesen, die der Abgeordnete v. Rauchhaupt am 26. Mai 1886 im Abgeordnetenhaus tat:

Es ist bekannt, daß, wenn sich die Kanäle Berlins nur für einige Tage schließen sollten, Berlin verhungern müßte. Fast die Hälfte aller Produkte, die nach Berlin kommen, kommt zu Wasser herein.“

Für den Kriegsfall, in dem selbstverständlich jede verfügbare Eisenbahn militärisch bis zum äußersten ausgenutzt werden muß, wächst demgemäß der Wert guter Wasserwege. Wenn die Binnenschifffahrt Deutschlands dennoch, wie wir hörten, im Weltkriege „nur in beschränktem Maße an den großen Transportleistungen Ost-West und Nord-Süd teilnehmen“ konnte, so war lediglich die höchst unzuverlässige Anlage des Wasserstraßennetzes und das Fehlen jeglicher Kanalverbindung zwischen Elbe und Weser, zwischen den norddeutschen Strömen und der Donau daran schuld. Mit Recht ergänzte Flamm seinen schon oben erwähnten Anspruch:

„Man darf der Binnenschifffahrt daraus keinen Vorwurf

*) Mitteilung des Obersten Bubde in der Sitzung des Preuss. Abgeordnetenhauses vom 16. August 1899.

machen. Ebenso wenig hätten die Eisenbahnen diese Transporte bewältigen können, wenn ihre Schienenstränge vom Rhein nur bis Hannover und vom Oden nur bis Magdeburg, ferner von der Nord- und Ostseeküste nur bis zum Main und nach Schlesien und von Süden her nur bis Regensburg gegangen wären.“

Als in den 90er Jahren die preussische Regierung dem zeitgemäßen Gedanken eines umfassenden Ausbaus der Wasserstraßen und Kanalverbindungen nähertrat, suchten die militärisch interessierten Kreise den Plan nach Kräften zu fördern und von ihrem Standpunkt aus den widerstrebenden Elementen möglichst schmachhaft zu machen. Zu diesem Zwecke wurde 1896, wie drei Jahre später öffentlich mitgeteilt wurde, ein Geheimbuch verfaßt: „Gesichtspunkte für die militärische Benützung der Wasserstraßen.“ Ebenso wurden in den parlamentarischen Druckfachen, die die wiederholten Kanalvorlagen der Regierung seit 1899 begründeten, die militärische Notwendigkeit eines „guten, zusammenhängenden Binnenschifffahrtsnetzes“ eindringlich hervorgehoben. In der Session des Landtags 1901 behandelte z. B. Druckfache Nr. 23 auf S. 33 und 34 die strategische Bedeutung der Binnenwasserwege. Die großzügigste Darlegung aller militärischen Gesichtspunkte, die für den Ausbau des Wasserstraßennetzes sprachen, gab jedoch vor der breitesten Öffentlichkeit im Namen des Generalstabs der damaligen Obersten (spätere Minister) Bubde in seiner meisterhaften Landtagsrede vom 16. August 1899. In überzeugender Weise wies er damals die hohen militärischen Vorzüge von guten Schifffahrtsstraßen, die alle Landesteile mit einander verbinden, nach und erstreckte seine Darlegungen in allererster Linie auf den in jenen Augusttagen so heiß umkämpften und dennoch zunächst ganz und später teilweise abgelehnten Mittellandkanal, der trotz des geflügelten Wortes „Gebaut wird er doch!“ bis auf den heutigen Tag nicht vollendet werden konnte. Der fehlende Mittellandkanal ist denn auch der unerfreulichste Punkt in dem Bilde militärischer Schädigungen infolge ungenügenden Ausbaus unserer Wasserstraßen.

Grade auf das strategisch Bedenklische des im Kanalgesetz vom 1. April 1905 trostlos verstämmelten Mittellandkanals und der unbegreiflichen Lücke im deutschen Kanalnetz zwischen Hannover und Magdeburg ist noch in der letzten Zeit vor dem Kriege wiederholt warnend hingewiesen worden.

Wenn im Jahre 1911 das Deutsche Reich als solches die Förderung der Binnenschifffahrt sich angelegen sein ließ, die bis dahin vollständig dem Herrschaftsbereich der einzelnen Bundesstaaten überlassen worden war, so trug das militärische Interesse nicht wenig dazu bei. Das Schifffahrtsabgabengesetz vom 24. Dezember 1911 nahm nicht ohne Absicht vor allem den Ausbau solcher Flußstrecken in Aussicht, die nahe den Grenzübergängen zwischen den einzelnen Bundesstaaten liegen, damit alsdann die Einzelstaaten, jeder auf seinem Gebiet, zusammen mit dem Reich an einer Erweiterung des deutschen Wasserstraßennetzes mitwirkten. Praktische Bedeutung hat diese Binnenschifffahrtspolitik des Reiches für den Weltkrieg allerdings nicht erlangen können.

Ähnliche Bestrebungen in Oesterreich waren ebenso wenig erfolgreich. Zwar wurde von der Regierung das großartige Kanalbau-Programm vom 11. Juni 1901 in die Öffentlichkeit gebracht, aber als es sich um die Ausführung handelte, ergaben sich so viele Bedenken und Schwierigkeiten, daß der schönste Teil des Programms in einer neuen Vorlage vom Jahre 1911 wieder gestrichen wurde und daß bei Ausbruch des Weltkrieges, 13 Jahre nach der Veröffentlichung des Kanalgesetzes, noch so gut wie nichts von den weitsehenden Plänen in Angriff genommen, geschweige denn fertiggestellt war. Dabei gab es in Oesterreich anerkannte Sachautoritäten, die, wie der kürzlich verstorbene Prof. Delwein, gerade die militärische Bedeutung guter Binnenwasserstraßen mit allem Nachdruck hervorhoben. Es berührt eigenartig genug, wenn man heute nachträglich feststellt, daß Delwein auch auf die militärischen Unterlassungssünden Deutschlands im Ausbau seiner Wasserwege, insbesondere auf die schweren Bedenken der Nichtvollendung des Mittellandkanals, schon frühzeitig mit hoher Bestimmtheit hinwies. Am 1. Juli 1913, ein Jahr vor Ausbruch des Krieges, veröffentlichte Delwein in der „Neuen Freien Presse“ einen Aufsatz, der sich insbesondere mit der Binnenschifffahrt im verbündeten Deutschen Reich beschäftigte und der u. a. das prophetische Wort enthielt:

Zur Zeit, wenn die Eisenbahnen durch den Krieg in Anspruch genommen sind, wird die Binnenschifffahrt ganz unentbehrlich werden. Das Fehlen des Bindegliedes Hannover-Magdeburg wird sich dann verhängnisvoll rächen.“

Gerade das Fehlen des Mittellandkanals wurde in seiner schädlichen Rückwirkung auf einen künftigen deutschen Zweifrontenkrieg zufälligerweise noch unmittelbar vor Ausbruch des Weltkrieges im Juliheft 1914 der Zeitschrift „Weltverkehr und Weltwirtschaft“ durch einen militärischen Fachmann Oberst v. Purnatowski dargelegt. In gedanklich engster Anlehnung an die oben erwähnten Ausführungen des Obersten Bubde in der Landtagsitzung vom 16. August 1899 schrieb v. Purnatowski:

Große Massen Kriegsverpflegungs- und Kampfmittel aller Art können von den Kriegsdepots, wie Spandau und Magdeburg, von Berlin mit seinen bedeutenden Hilfsmitteln, von Hamburg und anderen Küstenstädten auf dem Wasserwege an die Operationsbasis herangeführt werden, wenn — der ganze Mittellandkanal vorhanden wäre! Ebenso dient der Kanal als Zubringer zur Operationsbasis nach dem Osten, denn er erschließt die ganze westfälische Industrie, die für die Kriegsbedürfnisse arbeitet.“

Das Fehlen des Mittellandkanals, d. h. jeden schiffbaren Uebergangs zwischen Elbe und Weser, dazu die Unmöglichkeit, von der im Kriege so unerwartet wichtig gemordenen Donau mit Hilfe von Kanälen Schiffe in die großen west- und norddeutschen Ströme Rhein, Weser, Elbe und Oder zu senden — der Ludwigskanal zwischen Donau und Main spielt eine bescheidene Rolle — ist in allen Stadien des Krieges militärisch wie auch wirtschaftlich hinderlich genug gewesen, hat sich, um den Delweinschen Ausdruck zu gebrauchen, „verhängnisvoll gerächt“. Der Weltkrieg wird nun hoffentlich das eine Gute haben, daß er alle die mehr oder weniger kleinen Widerstände gegen das große Werk ausschalten und die Bahn zur Durchführung frei machen wird. In Süddeutschland beginnen die Früchte bereits zu reifen: der Plan einer Erneuerung des Donau-Main-Kanals in zeitgemäßen Größenverhältnissen ist gutgeheißen. In Oesterreich und Ungarn regt es sich ebenfalls: Donau-Rhein- und Donau-Ober-Rhein sind wohl nur noch eine Frage der Zeit. Da wird auch Norddeutschland nicht lange mehr zögern dürfen und den ganz en Mittellandkanal bauen müssen.

12./VIII. 1917.

Neuerliche Erhöhung der Gütertarife.

Von Ferdinand Keller,

Direktorstellvertreter a. D. des k. u. k. ungarischen Staatseisenbahnen- und Verkehrspolitischen Konsulenten der Budapest. Handels- und Gewerbesammer.

Budapest, 10. August.

Mit 1. Februar l. J. wurden die Eisenbahngütertarife in Ungarn und in Oesterreich um 30 Prozent erhöht. In Ungarn unter dem Titel Kriegsteuer, in Oesterreich in der Doppelform einer Kriegsteuer von 15 Prozent und eines ebenso hohen Zuschlags zugunsten der Eisenbahnen.

Auch in Deutschland mußte sich der Reichstag entschließen, zur Deckung der Riesenlasten des Krieges den Güterverkehr heranzuziehen. Es geschah dies in der Form einer seit 1. August l. J. zur Einhebung gelangenden Abgabe von 7 Prozent des Beförderungspreises, ohne Rücksicht auf die Natur der Transportmittel, demnach unter Einbeziehung des Wasserstraßen- und Landwegverkehrs.

Der Kohlenverkehr, der bekanntlich vor kurzem mit einer Wertabgabe von 20 Prozent belastet wurde, blieb von dieser Abgabe frei und hat nur den Frachtfuhrdenstempel in der doppelten Höhe des bisherigen zu entrichten.

In Ungarn scheint die dreißigprozentige Kriegsteuer die daran geknüpften Erwartungen nicht voll befriedigt zu haben. Der zuletzt veröffentlichte Einnahmehausweis für das Staatshaushaltsjahr vom 1. Juli 1916 bis Ende Juni 1917, dessen Ziffern durch die noch rückständige endgültige Abrechnung der letzten Monate kaum wesentlich beeinflusst werden dürften, weist bei den Staatsbahnen eine Gesamteinnahme von rund 571 Millionen Kronen, also — trotz der dreißigprozentigen Steuer ab 1. Februar l. J. — einen Rückgang von nahezu 40 Millionen Kronen aus. Leider fehlt die Bekanntheit der auf diese Zeit entfallenden Ausgaben, so daß man auf bloße Vermutungen angewiesen ist, wenn man sich ein Bild von der finanziellen Lage der ungarischen Staatsbahnen konstruieren will.

Die Personal- und Materialkosten sind um 80—100 Prozent — für eine große Zahl von Bedarfsgegenständen des Betriebes noch um viel mehr — gestiegen, und neue Zuwendungen an die Bediensteten erweisen sich als unumgänglich notwendig, zu deren Bedeckung, wie der Herr Handelsminister in seiner Putznote Rede erklärte, außer der Erhöhung der Personentaxen, eine abermalige Steigerung der Gütertarife in Aussicht genommen wurde. Die Erhöhungen sollen sich zwischen 30 und 50 Prozent bewegen und nur Massengüter betreffen. Bei Festsetzung der Tarifierhöhung — die Interessenten werden dies gewiß mit einiger Gemütsruhe registrieren — sollen auch die Kreise des Handels, der Industrie und des Ackerbaues gehört werden. Tatsächlich hat an den kürzlich stattgefundenen Beratungen des Bundes der Fabriksindustriellen auch ein Delegierter der Staatsbahnen teilgenommen. Dem Unternehmen nach soll bei diesem Anlasse in erster Reihe den verschiedenen Ausnahmetarifen an den Leib gerückt werden. Man beabsichtigt, alle Ausnahmetarife für die ein wirtschaftliches Bedürfnis nicht anerkannt werden kann, aufzuheben.

Um es nun offen herauszusagen: dies hätte schon längst geschehen müssen. Wenn man die lange Reihe der in die Ausnahmetarife der ungarischen Staatsbahnen eingereihten Artikel einer flüchtigen Durchsicht unterzieht, muß es — um nur das Allergrößte festzuhalten — unter anderem auffallen, daß beispielsweise Wein und Spiritus (Güter, deren Wert sich seit Kriegsausbruch verzehnfacht hat) im Verhältnis zu ihrem Werte zu Spottpreisen befördert werden.

Auch in Deutschland und Oesterreich ist man hinsichtlich der Ausnahmetarife zur Ueberzeugung ihrer Revisionsbedürftigkeit gelangt. Der Weltkrieg hat eben eine Lage geschaffen, die in allen Staaten die Erkenntnis reifen ließ, daß man einer Neuordnung des Tarifwesens nicht aus dem Wege gehen kann.

Wenn wir aber mit unseren Ausnahmetarifen, denen auch die auf den Lokalbahnen gültigen zuzuzählen sind, im Wege selbständiger Verfügung — allerdings mit der weisen Beschränkung, das Kind nicht mit dem Bade auszugießen — Ordnung machen, so reiht sich hieran die ebenso wichtige, ja die wichtigste Frage, wie die mit Oesterreich gemeinsame, unserem selbständigen Verfügungsrecht entrückte Güterklassifikation, der bekanntermaßen das Wertsystem als Grundlage dient, unter Rücksichtnahme auf die namhaften Wertverschiebungen abgeändert werden soll. Verhandlungen mit Oesterreich, die sich lange Zeit hinziehen würden, versprechen nicht, zum Ziele zu führen, zumindest nicht mit der erwünschten Raschheit, denn — und dies kann nicht nachdrücklich genug betont werden — man wird in allen Fragen der Tarifierhöhungen, gleichviel ob sie durch den Wegfall von Ausnahmetarifen, Ermäßigungen usw. oder durch eine Uenderung des Barometres, durch prozentuale Erhöhungen oder sonstwie herbeigeführt werden, unentwegt an dem Grundsatz festhalten müssen, daß ein Unterschied zu machen ist zwischen dem, was angesichts der augenblicklichen wirtschaftlichen Möglichkeiten schon jetzt durchführbar ist, und dem, was nach dem Kriege als Ergebnis der mit dem Kriegsende eintretenden Verschiebung der Wertverhältnisse endgültig zu gestalten sein wird.

Die endgültige Neuordnung im Wege einer systematischen Revision der mit Oesterreich gemeinsamen Güterklassifikation kann naturgemäß erst nach dem Kriege eintreten und erfordert ein so gründliches Studium unter Zugiehung der Interessenten, daß die Eisenbahnen damit rechnen müssen, daß sie die Früchte dieser Neugestaltung erst geraume Zeit nach dem Friedensschluß werden genießen können.

Was soll aber zwischenzeitlich angesichts der brennenden Frage der Sanierung der Eisenbahnfinanzen geschehen?

Außer der Aufhebung der zurzeit wirtschaftlich unmotivierten Ausnahmetarife, die kaum einem ewigen Widerspruch begegnen dürfte, ist auch davon die Rede gewesen, die Frachten der Massengüter neuerlich um 30 bis 50 Prozent zu erhöhen. Wer ein offenes Auge für unsere Wirtschaftslage und deren Abhängigkeit von jener der Nachbarländer hat, muß gegen die Absicht einer solchen Pauschalbehandlung entschieden Verwahrung einlegen. Dieser Weg kann nicht betreten werden, es darf nicht höher tarifiert werden, als der Verkehr es zu ertragen vermag. Als Beispiel diene das Deutsche Reich, das sich zögernd und zagend erst jetzt mit einer siebenprozentigen Abgabe (gegenüber fünf Prozent Transportsteuer und 30 Prozent Kriegsteuer bei uns) an den Verkehr heranzuwagen hat.

Wenn außer der Aufhebung der unbilligen Ausnahmetarife zur Rettung der finanziellen Lage der Staatsbahnen weitere Tarifierhöhungen sich als unerlässliche Notwendigkeiten erweisen, dann wird sich vielleicht der Weg hiezu — allerdings nicht in dem radikalen Ausmaße der dreißig bis fünfzig Prozent — in Änderungen finden, die im Schema der ungarischen Staatsbahnen selbst durchgeführt werden können. Hierauf in nähere Erörterungen einzugehen, ist aber im Rahmen eines Zeitungsartikels nicht gut möglich.

Nun aber zum Kern alles Übels. Die mißliche finanzielle Lage der Staatsbahnen, wie der Eisenbahnen im allgemeinen, stammt nicht vom Zivilverkehr, sondern vom Militärverkehr, wie dies im Bund der Industriellen mit Recht betont wurde.

Die außerordentlichen Anstrengungen der ungarischen Staatsbahnen, der Aufwand aller Kräfte, der zur Bewältigung des Militärverkehrs notwendig war, findet kein entsprechendes Entgelt im Militärtarif, der kaum als vollwertige Entschädigung für den Dienst normaler Zeitleistungen in Anschlag kommen kann. Nur so erklärt es sich, daß die Eisenbahnen bei Inanspruchnahme ihrer ganzen Leistungsfähigkeit so klägliche finanzielle Resultate aufweisen, zu deren Verschlechterung auch noch die einschränkenden Verfügungen beitragen, denen der besser rentierende Zivilverkehr unterworfen werden muß. Es liegt gewiß eine Unbilligkeit darin, dem gedrosselten, mit so vielen Schwierigkeiten kämpfenden Zivilverkehr zuzumuten, alle in für die Mehrkosten aufzukommen, die in erster Reihe dem Militärverkehr entspringen und auf das Konto zu buchen sind, auf das sie eigentlich gehören: — auf das Kriegskonto!

Die Ueberzeugung, daß man die prekäre Lage der Eisenbahnen in erster Linie dem Mißverhältnis zwischen Leistung und Gegenleistung im Militärverkehr und nicht im Zivilverkehr zuschreiben hat, verdrängt sich zur Gewißheit, wenn man einen Blick auf die Bilanzen wirft, welche die Schiffsahrtgesellschaften, die heute gleichfalls im Dienste militärischer Interessen stehen, ihren Aktionären vorzulegen in der Lage waren. Diese Transportanstalten werden zumeist im Wege der Schiffvermietung für ihre Leistungen entschädigt und ziehen aus dem Kriegsverkehr, trotz gesteigerter Personal- und Materialkosten, den ihnen gebührenden Nutzen, während die Bahnen ihre gesamten Einrichtungen, ihren Wagen- und Lokomotivpark zur Verfügung der Heeresverwaltung halten müssen, ohne auf eine andere Entschädigung, als die des unrentablen Militärtarifs Anspruch erheben zu können.

Man wird gut tun, in maßgebenden Kreisen die finanziellen Schwierigkeiten der Bahnen auch von diesem Gesichtspunkte etwas näher ins Auge zu fassen.

Die sengende Glut macht meine Luftröhre schmerzen, und Wasser darf man nicht trinken trotz Typhus- und Cholera-Impfung. Ueberall an den Ufern spärliche Mauerreste uralter Burgen, fast versunken und eingespült in den Schlamm, überwuchert vom Urwald. Darauf und daneben die zerschossenen, verbrannten Ruinen der Neuzeit. Zwei mächtige Adler sitzen im glühenden Sande und lassen mich ganz nahe herankommen, bis sie sich aufmachen. Reiher, Enten, Brachvögel, Eistern, Krähen und Buntspechte. Ich verirre mich in dem vom Strom zerrissenen Inselgewirr, das hinter der großen Temeszigel beginnt, der „Niemandinsel“ von Maurus Jokai, der Schauplatz seines berühmten Romans „Der Goldmensch“, den ich aber leider, wie so viele berühmte Romane, nicht gelesen habe. Von je her zog ich es vor, sie selbst zu erleben.

Riesige Baumstämme ragen aus dem glatten Wasser, die sich auf den Sandbänken festgefahren haben. Inseln über Inseln, mit herrlichen Bäumen bewachsen, auf denen niemals der Axtschlag eines Menschen ertönte. Unter Weidenbüschen heraus rinnt der kleine Bedfluh aus dem serbischen Hochland in die Donau. Seine goldführenden Wasser werden bei Neresnica von unseren Truppen zur Gewinnung auch dieses bekanntlich für die Kriegsführung so nötigen Erzes ausgebeutet.

Reihenweise liegen die traurigen Gerippe zerschossener, verbrannter Dampfer am Ufer und auf den Sandbänken. Sorglos lärmend tummeln sich im lauwarmen Wasser Hunde, splitternachte, fast schwarze Kinder, halbtotbückte Weiber; Mazedonische Flüchtlinge, die hier in Beliki Grabsteine angesiedelt sind.

Der erste bulgarische Posten. Ob er mich wohl anrufen oder gleich schließen wird? Ich bin gewarnt worden, da hier sehr stark geschmuggelt werden soll. Keins von beiden, er steht wie eine Wächtermauer und glöht und glöht. Auf der anderen Seite des schmalen Fluhs steht eine ungarische Ochsenherde bis zum Bauch im Wasser und tut desgleichen. Unter schattigen Weiden, hoch hinauf bewachsen mit grünen Wasseralgeln vom letzten Hochwasser her, die wie eine zottige Wähne von den Nesten herabhängen, ziehe ich mein Boot auf Land und schruppe seinen Boden, der ebenfalls schon dicht bewachsen ist mit dichtem Flechtenbart; denn seit Budapest ist Kiebindewelt nicht aus dem Wasser gekommen. Darauf loche ich mir mein Mittagessen. Es knackt im Gestrüpp, und drohend wachsen zwei Wachtposten der verbündeten Nation aus der Erde. Beim Anblick meiner friedlichen Beschäftigung grüßen diese Kinder der Natur ehrerbietig mit rauher Stimme und schauen eine Stunde lang sprachlos meiner Handlung zu.

Weiter in trostlos einsamer Stille suche ich meinen Weg durch Sandbänke und Inseln. Schon neigt sich die Sonne, da erblicke ich bei einer scharfen Biegung die strahlenden Trümmer der Römerburg Rama auf steilem Felssockel hart am Ufer, ein herrliches Bild, um so erquicklicher, als ich nun endlich wieder genau wußte, wo ich war. Kahle Felsenberge, mit Ginster und anderem Gesträuch bewachsen. Von den berühmten Osttürmen, der Rossfoda, sind riesenhafte, scharfrandige Sanddünen zusammengeweht, die sich von hoch oben zum Strom herabsenken, geriffelt wie an den Meerestüften, wie erstarrte kleine Wellen. Das andere Ufer noch ganz flach; aber auch hier schon einige Felsblöcke mit Resten ehemaliger Befestigungsmauern, hier vor dem Eingang in das seit Jahrtausenden umstrittene Felsenloch zwischen Ost und West. Wie in einem tiefen Alpensee spiegeln sich regungslos die Karpathen- ausläufer in der tostillen Donau.

Abends genöÙ ich das Döhl von Bazias, am FuÙe des Lokoo-Gebirges. Ein postleuchtträntes Erlebnis, aus welchem ein dicker Roman entstehen könnte, trotzdem Benzin und Petroleum hier der täglichen Arbeit den Stempel aufdrückt. Die Hauptpersonen ein leidender, aber von eifernem Pflichtbewußtsein und glühender Vaterlandsiebe erfüllter höherer Offizier und sein blutjunger, schwer verwundeter Adjutant, die hier ein richtiges Emsiedlerleben führen.

Aus alten Brettern und Kisten haben sie sich die Zimmereinrichtung geschaffen, hier oben in einem verwahrlosten WingergehöÙ hoch am Berge. Unter ihren FüÙen gährt der Wein in mächtigen Fässern und aus der glühenden Umarmung Laube schweift der Blick über das gewundene Donautal, das dem Kazaupak zustrebt, auf die wilden, fast kahlen serbischen Berge, in die trostlose Melancholie der ungarischen Tiefebene. Eine Landschaft, wie sie großartiger nicht ausdenken ist; und während wir einer Flasche des feurigen roten Ungarweins den Hals brechen, taucht die rote Scheibe des Sonnenballs hinab in den Hihedunst der Steppe, wie ein Feuerstrom die mehrere Kilometer breite Donau durchleuchtend.

Am Vormast die Flagge Oesterreich-Ungarns, am Besan die bulgarischen Farben, als Heßflagge schwarz-weiß-rot; so ziehe ich ein, mein linker Arm überdies noch vorchriftsmäßig geschmückt mit der vom Generalstab gelieferten leuchtendgelben Armbinde, in den Engpaß zwischen dem Felsen Babakaj mitten im Donaustrom, an den ein eiserfuchigequälter Türke seine Lieblingsfrau geschmiedet haben soll, und der Serbenburg Goliubac, wo einst die Mannen Brantovics den Romanzen der Spielleute lauschten, bis sie von den Janitscharen des vierzehnten Jahrhunderts hingemehelt wurden. Für die Ewigkeit gebaut, wie die Ruinen Semendrias, erscheinen auch diese stolzen uralten Türme, verbunden durch zackige Mauern, die hoch von den Bergen bis in den felsen- gespaltenen Strom hinabreichen. Von der steilen Felswand gähnt die Müdenhöhle herab, aus der Milliarden von Stehmüden das Land überschwemmen sollen, dem weidenden Vieh ein sicherer Tod.

So still und klar ist die Luft; so trocken, daß man meilenweit jeden Baum, jeden kleinen holperigen Feldweg zwischen den Kukuruz- und Weindäckern, in den Wäldern hinter mir, jede Künzel der gigantischen Felsmauern vor mir erkennen kann, die sich immer enger zusammenschließen, wie der Eingang zum Tal des Todes, in das ich nun langsam hineinschwimme. Rechts die sich immer höher übereinandertürmenden Berge der Klissura, überragt vom Beliki Strbac, links die ebenso jäh abstürzenden Wadberge Siebenbürgens, die zu noch gewaltigeren Höhen ansteigen. Wie mit scharfem Axtschlag erscheint die Erde gespalten; nur eine Götterdämmerung, ein weltenererschütterndes Erdbeben kann diesen Felsenpaß geschaffen haben, der noch sechzig Meter tief mit Wasser gefüllt ist. Von den Schrednissen der Katarakte merkte ich aber nicht viel. Zwar drehten sie mich manchmal etwas plötzlich herum, sodah statt des Siebens das Heß fast nach vorn zeigte, auch schoß ich mit unheimlicher Geschwindigkeit an den „Schwemmern“ vorbei, die dem Schiffen das Fahrwasser weisen;

Vom Schwarzwald zum Schwarzen Meer. Eine Donaufahrt im Weltkriege. Von Otto Progen.

Wo soll ich beginnen, welchen Abschnitt herausgreifen aus dieser endlosen Kette von Eindrücken, von Erlebnissen, die mir der gewaltige Strom in immer neuen Formen darbietet? Nur einzelne Rosinen kann ich vorläufig naschen aus dem Riesenkuchen meiner Fahrt, um mir dann aber sagen lassen zu müssen, das eine andere, vielleicht die etwas hellere, oder das Südtürken- Dingwer daneben viel besser geschmeckt haben würde. In Semlin fand ich die entrüstete Aufschrift eines Lokospatrioten, ob ich vielleicht den Ulmer Münstersturm auf meiner Reise nicht gesehen hätte. Er schickt mir eine Ansichtskarte von dieser größten Kirche der Welt. — Nun, ich kann's nicht nachmessen, ob es wahr ist. — In Semendria schmettete mich der Vorwurf nieder, daß ich weder über Wien noch Budapest etwas erzählt habe. Zu meiner Verteidigung möchte ich nur anführen, daß es nicht in meiner Absicht liegt, mit den großen Verlegern der Reisehandbücher im Wettbewerb zu treten. — In Orsova erteilte mich das tadelnde Monstrum, ich solle doch einige Angaben machen über gute Gasthöfe, Landungsstellen und andere wertvolle Fingerzeige für etwa nachfolgende Wasserreisende geben, und eine weitere Aufschrift wünscht erschöpfendere Auskunft über meinen Kiebindewelt, als ich sie in den knapp gemessenen Spalten der „Täglichen Rundschau“ bieten kann.

Ich verspreche Besserung; aber erst für die hoffentlich nicht zu ferne Zeit, wenn die Papiernot gehoben, wenn Vertriebsanstalten zur Unterstützung des geschriebenen Wortes meine Skizzen und Lichtbildaufnahmen wieder auf die Zinkplatten zaubern können, wenn der Buchbinder wieder seinem volksaufklärenden Beruf nachgehen und vor allem, wenn die sehr geschätzten Herren Verleger neuen Unternehmungsmut geschöpft haben werden aus den Wassern der Donau, die nur darauf wartet, von uns besser als vorher gekannt, gepflegt und — ausgeschöpft zu werden.

Soll ich von Semendrias gigantischer Türkenfeste berichten, die gleich den Ruinen von Memphis aus dem Wasser ragt, oder soll ich die Waffentaten der Unseren schildern, von denen dort jeder Berg, jede Straße zu mir spricht; aber auch jedes Grab? — Soll ich erzählen von dem, was in stiller aber gewaltiger Arbeit von Bukoraz, ja eigentlich schon von Wien abwärts Tag und Nacht von unseren Landsleuten trotz Fieber und Seuchengefahr geleistet wird? — Es wäre eine Aufgabe, nicht im entferntesten zu lösen im Rahmen eines kleinen Reiseberichts. Auch diese sei für später aufgespart, wie so vieles andere, was ich sah und erfuhr.

Täglich, stündlich eine Fülle ganz neuer, ewig wechselnder Bilder auf meiner nun schon über zwei Monate währenden Stromfahrt. Rechts neben mir ist jenseits der Morawa kumpfiger Rindung der von den Bulgaren besetzte Teil des Serbenlandes. Aber auch hier in dem schmalen Seitenarm, den ich einschlage, weht mir plötzlich die liebe deutsche Flagge entgegen. Es ist die Verladungsstelle des Kohlenbergwerkes Kostolac, das von unseren Feldgrauen fleißig betrieben wird zum gemeinschaftlichen Nutzen auf der Donau. Ein sauberer, kleiner Friedhof mit Denkstein daneben. Auch hier ruhen die Gebeine unsrer Helden, die Serbien in unwiderstehlichem Ansturm niederwarfen.

Fast still steht die schmutzige Flut; Schlammflocken schwimmen darauf, wie in einem Soolbad so warm, daß die Jägerweiber sich samt Kleidung hineinsetzen und sich mit den Schweinen um die Wette darin wälzen. Allen tut's gleich not.

Die Donau.

Von Dr. Karl Wolf,
Mitglied des Ragnatenhauses.
Budapest, 21. August.

Nicht einmal die Donau wollen sie uns gönnen, die Herren von der Entente! Darin sind sie einig, die großen Volksbeglucker in New York, London, Paris und Rom! Der New York Herald entsetzt sich bei dem Gedanken, daß die Donau nach Friedensschluß von Orsova bis Surlina neu ausgebaut werden könnte, um den Verkehr von Seeschiffen zu ermöglichen. In diesem Falle habe Deutschland den Weg bis Persien offen und der Kaukasus würde von Rußland abbrechen. Um dieses Unglück zu verhindern, müsse die Donau bei der Friedenskonferenz „aufgeteilt“ werden. Hochfahrend, wie immer, meint die Times: „Serbien und Rumänien müssen zu solchen Rechten kommen, daß sie nicht zu Wasserstaaten . . . werden. Die Freiheit der Donau werden wir überwachen und Garantien verlangen, die eine noch größere Machtentfaltung der Zentralmächte verhindern. Die untere Donau gehört uns und wenn wir die Deltas absperren, so kann Deutschland aus der Mausefalle kaum entkommen. England wird seine Pflichten gegenüber den kleinen Nationen nicht vergessen.“ Natürlich dürfen die Franzosen nicht zurückbleiben. „Die Donau ist international“ — schreibt Voire — „und in den Balkanfragen dulden wir kein Wort der Einrede!“ Am giftigsten sind, wie gewöhnlich, die Italiener. Corriere della Sera schreibt: „Die Adria ist unser Leben und Sterben. Wenn die Zentralmächte das Kanalystem Drau—Save mit Hilfe zur Ausführung bringen, so ist die Adria für uns wertlos geworden. Fiume, die Drau und Save müssen unsere Nordgrenze bleiben, sonst haben wir unläufig gekämpft.“ Und auch der Wapiti verlangt, daß in Deutschland und Oesterreich-Ungarn an der Donau Hafenanlagen errichtet werden, die zur Hälfte mit Engländern, Franzosen und Italienern besetzt werden können. Das Rumänien der Bratianus will nicht nur die Donau, sondern auch das Anland uns rauben. Vintila Bratianu, der verflozene rumänische Kriegszwinger und Bruder Joan Bratianus, will die Donaufrage vor die Friedenskonferenz bringen. Der Aboverul schreibt: „Orsova muß uns gehören! In Ada-Kaleh werden wir und die Serben gemeinsam sein. Orsova und Ada-Kaleh sind für uns Lebensfragen. Heute, wo Deutschland und Oesterreich-Ungarn in Bukarest die Herren sind, können wir nicht diktieren, aber England, das alle Kolonien Deutschlands in Beschlag nahm, wird uns bald zum Sieger machen. Nationen wie Deutschland und Oesterreich-Ungarn haben kein Recht zu einem Siege.“

Die österreichisch-ungarische Monarchie wird sich das Recht auf Leben von ihren haßerfüllten Feinden nicht nehmen lassen. Ihr Bestand und ihre Entwicklung sind mit der Adria und mit der Donau, diesen einzigen Wasserwegen, welche sie mit dem Südosten verbinden, auf das engste verknüpft. Der letzte Mann und der letzte Groschen müßten daran gesetzt werden, um zu verhindern, daß sie von dieser Verbindung abgeschnitten werden. Die Monarchie darf nicht zulassen, daß Italien in Balona oder an einem anderen Punkte der adriatischen Ostküste sich dauernd festsetze, um uns vom Meere abzuriegeln, und daß Rußland, England, Frankreich oder eine andere Macht uns den Ausgang in das Schwarze Meer an den Donaumündungen versperren. In unserer, an Widersprüchen sonst so reichen Monarchie herrscht nur eine Stimme, es müsse der durch den Pariser Vertrag geschaffene widernatürliche Zustand, daß Mächte, wie England und Frankreich, die mit der Donau nichts zu tun haben, sich in der Donaukommission breit machen, beseitigt und die Donaukommission lediglich aus den Uferstaaten zusammengesetzt werden.

Die größte Bedeutung kommt der Ausgestaltung der Donau zum Großschiffahrtswege zu, der das Schwarze Meer mit der Nordsee durch den Rhein-Mainkanal, möglicherweise auch durch einen Rhein-Scheldekanal mit Antwerpen und dem Atlantischen Ozean verbinden soll. An der baldigen Schaffung dieses Großschiffahrtsweges ist die Monarchie, insbesondere Ungarn, in hervorragender Weise interessiert. Unter allen Uferstaaten besitzt Ungarn die längste Strecke des Donaustromes und hat bisher auch die größten Aufwendungen für die Regulierung gemacht. Diese Umstände geben ihm das Recht, bei der Einrichtung des Großschiffahrtsweges in erster Stelle gehört zu werden. Allerdings soll auch nicht geleugnet werden, daß die Ausgestaltung der Großschiffahrtsstraße Ungarn die größten Vorteile bringen würde. Unser Vaterland würde noch mehr, als bisher, das Verbindungsstück zwischen Morgen- und Abendland und das Durchzugsland für den von der Nordsee nach dem Schwarzen Meere und über dieses hinaus sich bewegenden Handel sein. Budapest würde namentlich in dem Falle, wenn der Strom von Galatz bis zur ungarischen Hauptstadt durchweg auf mindestens drei Meter vertieft würde, so daß Seeschiffe aus dem Schwarzen Meere bis zu unserer Hauptstadt verkehren könnten, ein bedeutender Umschlagplatz werden und einer ungeahnten Zukunft entgegengehen. Die Gunst dieser verkehrsgeographischen Lage ist kein Grund für Ungarn auf ihre Vorteile zu verzichten, vielmehr eine Pflicht, sie in vollem Maße zu erreichen, um so nicht, als unser Vaterland auch in dieser Frage sich in guter Gesellschaft befindet. Die Einigkeit von Ungarn, Oesterreichern und Deutschen trat in der am 16. September 1916 in Budapest abgehaltenen Donaukonferenz deutlich zutage und fand in Konferenzbeschlüssen Ausdruck, daß der Großschiffahrtsweg auszu-

bauen und mit einer Fahrtiefe von mindestens zwei Metern zu versehen sei. Dieser an Bayern und Oesterreich gerichteten Aufforderung hat das erstere bereits entsprochen, indem der bayerische Landtag die Kosten für die Ausarbeitung des Projekts über die Regulierung der bayerischen Donau bis Passau und über die Verbindung derselben mit Main und Rhein in der Art, daß mindestens 1200-Tonnen-Schiffe verkehren können, bewilligt hat. HOFFENTLICH wird auch Oesterreich nicht versagen, vielmehr die Strecke von Wien bis Passau ebenfalls für 1200-Tonnen-Schiffe fahrbar machen. Die kurzfristigen Treibe-reien, die österreichischen Donaukatarakte unberücksichtigt zu lassen, um die Donau aufwärts von Wien bis Passau für größere Schiffe abzuriegeln, damit der Schwerpunkt des Donauverkehrs angeblich nicht nach Regensburg verschoben werde, sind bisher ohne Erfolg geblieben. Der jüngst in Wien abgehaltene österreichische Wasserstraßentag hat diejenigen enttäuscht, die da meinten, es könne gelingen, den Donauverkehr wohl abwärts von Wien zu vergrößern, aber stromaufwärts in die Elbe und Ober durch den projektierten Donau-Oberkanal zu lenken. Für diesen Plan war eine Agitation in Sachsen, Schlesien, Berlin und Hamburg tätig. Eine im Mai abgehaltene Versammlung des „Ehrbaren Kaufmannes“ in Hamburg war von der Besorgnis erfüllt, daß die Rhein-Donauverbindung Rotterdam auf Kosten Hamburgs heben würde. Als ob eine Binnenwasserstraße den Seeweg dauernd verdrängen könnte! Der österreichische Wasserstraßentag hat wohl dem Donau-Oberkanal kräftig das Wort geredet und seinen Ausbau in erster Linie gefordert, aber auch zugleich erklärt, daß der ganze Donaustrom, entsprechend den Beschlüssen der Budapester Donaukonferenz vom 16. September 1916, zu regulieren sei. Für eine andere Resolution, welche etwa die Donauregulierung oberhalb Wien abgelehnt hätte, wären Oesterreich, Salzburg und die westlichen Teile von Niederösterreich den Dank schuldig geblieben. Gewiß wird auch in Ungarn kein billig denkender Mensch der österreichischen Kaiserstadt die unverkennbaren Vorteile, welche der Donau-Oberkanal ihr schon durch die bessere Kohlenversorgung bietet, mißgönnen. Die Oesterreicher mögen den Donau-Oberkanal erbauen und recht viele Erfolge davontragen! Nur gegen eine Weigerung Oesterreichs, die Katarakte auf seiner Donaustraße zu beseitigen, um den direkten Wasserweg Ungarns nach Deutschland ebenso zu versperren, wie dies beim geplanten Eisenbahnanschluß bei Annaberg geschehen ist, müßte energische Einsprache erhoben werden.

Die auf dem österreichischen Wassertag in Wien er-schiedenen Ungarn und Bayern haben den Donau-Oberkanal nicht bekämpft, aber auch nicht für die Resolution gestimmt, da sie voll und ganz auf dem Boden der Budapester Konferenzbeschlüsse stehen. Denn an strategischer Bedeutung und an Leistungsfähigkeit für den Handelsverkehr steht die Donau-Rheinverbindung allen anderen Fluß- und Kanalbauprojekten voran. Sie ist für die verbindenden Staaten auch im Kriege der sicherste Wasserweg, der ihre Gebiete quer durchschneidet, während die Donau-Oberstraße zu nahe an der russischen Grenze verläuft. Die größere Leistungsfähigkeit in kommerzieller Beziehung wird schon dadurch gekennzeichnet, daß von Mainz bis Wien 1200-Tonnen-Schiffe und von Budapest abwärts noch größere Schiffe nach der Regulierung verkehren können, während auf der Elbe und Ober im besten Falle nur 600-Tonnen-Schiffe fahren könnten. Der Rheinverkehr beträgt mehr als das Dreifache des Elbe- und Oberverkehrs zusammengekommen. Holland, Rheinland und Westfalen und — wenn die Schelde mit dem Rhein verbunden werden würde — Belgien würden ihren Bedarf an Agrarprodukten zum großen Teil aus den Donauländern decken und an diese die Erzeugnisse ihrer hochentwickelten Montanindustrie, Eisen und Kohle abgeben können, so daß der wechselseitige Austausch dieser Güter, Frucht und Rückfrucht, eine gedeihliche Entwicklung der Rhein-Donauschiffahrt sichert, während die Ober zum großen Teil durch agrarisches Gebiet fließt.

Die Wasserstraße, welche das Schwarze Meer mit der Nordsee verbindet, hat große Bedeutung auch über die Grenzen Mitteleuropas hinaus. Namentlich für Rußland. Wenn dieses seinem hohen Traum, auch die Südküste des Schwarzen Meeres mit Trapezunt sich anzueignen und dieses Meer ganz zu einem russischen Binnenmeer zu machen, entzagen und das Hoch der Westmächte abschütteln würde, dann könnte es seine Handelschiffe in die Donau einfahren lassen, um seine Produkte nach dem Herzen Mitteleuropas zu verfrachten, ja sogar Frankreich und England über Donau und Rhein mit Getreide, Holz, Petroleum zu versorgen. In der Wiederannäherung an Mitteleuropa liegen für Rußland wirtschaftliche und politische Vorteile. Ein wirklicher russischer Staatsmann kann nur diesen Rettungsweg aus dem Wirrsal betreten. Die Miljukows und Sterenskis sind seine Verderber.

Die Internationalisierung der Donaumündung ist ein Irrlicht, mit welchem England und Frankreich das Moskowiterreich nur noch tiefer in den Sumpf führen.

Bereinsnachrichten.

Ratholischer Volksbund für Oesterreich.

Zentralstelle: Wien, I., Predigerstraße 5.
 In der nächsten Zeit werden folgende Versammlungen abgehalten: Sonntag, den 16. September: Ober-Bellabrunn, 5 Uhr, Brechlmachers Gasthaus, „Krieg und Jugend“. (Gestl.). — Groß (Gestl.). — Ruffig a. d. Elbe, 8 Uhr abends, Rosenberg in Ruffig „Böhmen's, Verfassung“ (Kung.). — Donnerstag, 20. September: Wieden, 8 Uhr abends, IV., Allee-gasse 8, „Wird der Papst den Frieden bringen?“ (Fried.). — Freitag, 21. September: Leopoldstadt, 8 Uhr abends, II., Vereins-gasse 4, Sprechabend (Fried.). — Sonntag, den 23. September: Donaustadt, 5 Uhr nachmittags, II., Vereins-gasse 4, „Volksbund als unterstützender Faktor in der Seelsorge“ (Fried.). Nach der Versammlung Theater-vorstellung. — Sonntag, 23. September: Döbling, 6 Uhr, XIX., Ruckwaldgasse 2, „Die soziale Frage nach dem Kriege“ (Bürgerschulrathekol Pelzmann).

Volkswirtschaft.

Die Förderung des heimischen Schiffbaues.

Die in der letzten Sitzung des Herrenhauses eingebrachte Regierungsvorlage, mit welcher die Geltungsdauer des Gesetzes vom 23. Februar 1907, betreffend die Unterstützung der Handelsmarine und die Förderung des Schiffbaues, erstreckt wird, ist nunmehr in Druck erschienen. Nach der Regierungsvorlage soll die Geltungsdauer des genannten Gesetzes um drei Jahre, d. i. rückwirkend vom 1. Jänner 1917 bis 31. Dezember 1919 erstreckt werden. Diesen Termin hat man offenbar in der Erwägung gewählt, daß sich bis dahin ein Ueberblick über die zukünftige Gestaltung der nationalen Schifffahrt gewinnen läßt. Die wesentlichste Aenderung gegenüber dem bisherigen Gesetz besteht in der Erhöhung des Tonnenkontingents für die Bauzuschüsse. Das Gesetz vom 23. Februar 1907 hat das Gesamtkontingent mit 270.000 Tonnen festgesetzt, wobei pro Jahr höchstens ein Bauzuschuß für 25.000 Tonnen geleistet werden dürfte. Dieses jährliche Kontingent soll jetzt mit Rücksicht auf die durch den Krieg verursachten Lonnageverluste auf 60.000 Bruttotonnen erhöht werden. Diese Erhöhung des jährlichen Kontingents wird dadurch erreicht, daß der von dem bisherigen Kontingent von 270.000 Tonnen bis 1. Jänner 1917 noch unverbrauchte Rest von zirka 161.000 Tonnen auf die drei Jahre der Geltungsdauer des neuen Gesetzes verteilt wird. Die Mehrbelastung, die dem Staatschat durch die Erhöhung des Kontingents erwächst, beträgt nach Schätzung zirka 2:24 Millionen Tonnen. Der Gesetzentwurf soll ferner der Staatsverwaltung das Recht einräumen, bis zur Wiederaufnahme der Schifffahrt den Reedern für die Weiterführung des Betriebes und die Bestreitung der notwendigen Auslagen Darlehen aus den für die Marineunterstützung zur Verfügung stehenden Krediten zu gewähren. Jenen Reedern, die Schiffe besitzen, die im Genuß eines Betriebszuschusses stehen, soll die Verpflichtung auferlegt werden, die inaktiven Offiziere, Seefahrer und Seekadetten der k. u. k. Kriegsmarine bei Anstellung im Seedienst zu bevorzugen.

Regelung des Wärschverkehrs in Budapest. Aus Budapest wird gemeldet: Die Mitglieder des Vereines der Effektenhändler hielten am 9. d. eine Konferenz ab um die Mittel zu besprechen, durch die der Privatverkehr an der Effektenbörse in normale Bahnen zurückgeführt werden könnte. Die Konferenz beschloß, daß auf dem Lokalmarkte nur die Mitglieder des Vereines der Effektenhändler untereinander sowie die Bevollmächtigten der Banken und der Bankiers Geschäfte sollen abschließen dürfen. Auf dem sogenannten Terminmarkte, auf dem hauptsächlich Bankwerte gehandelt werden und auf dem die Preisschwankungen nicht so große Dimensionen angenommen haben wie auf dem Lokalmarkte, soll jeder Agent in der Lage sein, an der Abwicklung des Geschäftes auch durch eine gewisse Zahl von Bevollmächtigten teilzunehmen. In den Kassehäusern dürfen keine Geschäfte mehr abgeschlossen werden. Die Vereinsmitglieder verpflichten sich, eine Kaution für die Einhaltung dieses Uebereinkommens zu erlegen. Diejenigen, die das Uebereinkommen übertreten, haben eine Geldbuße zu zahlen, doch kann in Wiederholungsfällen auch die Ausschließung aus dem Vereine verfügt werden. Ferner sollen die Bankvertreter aufgefordert werden, im eigenen Wirkungskreise ein Kursoberwachungsomitee zu bilden. Die Konferenz nahm auch Stellung zugunsten der Wiederaufnahme des amtlichen Börseverkehrs. Das von den Anwesenden sofort unterzeichnete Uebereinkommen tritt am 19. September l. J. in Wirksamkeit.

Höchstpreise für Wickenfasen in Ungarn. Das ungarische Amtsblatt veröffentlicht eine Regierungsverordnung, wonach der Höchstpreis für Wickenfasen mit 70 Kr. per 100 Kilogramm festgesetzt wird.

Die Getreideernte im Jahre 1917. Das „Internationale Landwirtschaftsinstitut“ in Rom bringt in seinem soeben erschienenen Augustheft einen kurzen, zusammenfassenden Bericht über den Saatensstand in den wichtigsten Ackerbaugebieten der Erde und das voraussichtliche Ergebnis der Getreideernte pro 1917. In dem Bericht heißt es u. a.: Saatenstände: In Nord-europa klagt man über übermäßige Hitze und andauernde Dürre, die die Entwicklung der Sommergetreide verzögert und den Brand des Wintergetreides verursacht hat. In diesem Lande lassen die Saatenstände eine Verminderung von ungefähr $\frac{1}{4}$ bis $\frac{1}{2}$ in der Durchschnittsproduktion der Getreidearten fürchten. In Schweden lassen die Saatenstände eine Produktion voraussehen, die unter dem Durchschnitt zurückbleibt um ungefähr 15% für Weizen, 10% für Roggen und 5% für Gerste und Hafer. Für Zentraleuropa liegen als neueste Auskünfte die für die Schweiz vor, wo der Monat Juli die Saatenstände ein wenig verbessert hat, so daß man außer für den Roggen, der noch die Wirkung des strengen Winters verspürt, auf einen Durchschnittsertrag rechnen kann. Der Mais hingegen steht ganz und gar günstig. In West-europa ist man der Ansicht, daß der Monat Juli die Saatenstände verbessert hat. Für die Gesamtheit von Großbritannien nähern sich die Saatenstände merklich dem Durchschnitt und wenn man dem Umstande Rechnung trägt, daß die bestellten Anbauflächen dieses Jahres ausge-

183

Schiffahrtsfragen.

Dem Reichsrat liegt u. a. ein Gesetzentwurf vor, wonach die Geltungsdauer des Marine-Unterstützungsgesetzes vom Jahre 1907 bis 31. Dezember 1919 erstreckt wird. Dieser Gesetzentwurf, der eine Mehrbelastung des Staatschazes in Höhe von etwa 2-24 Millionen Kronen vorsieht und der nur als Vorläufer neuer Anforderungen für die Handelsflotte angesehen werden muß, gibt der Volksvertretung passende Gelegenheit, um sich einmal eingehend mit dem Stand der österreichischen Handelsflotte und mit den Mängeln zu befassen, die sich in ihrem Gefüge zeigen. Da ist die Frage der Vertrustungsbestrebungen einerseits und die der tollen Haussa in Schiffahrtswerten andererseits. Das phantastische Dinaufwirbeln der Kurse der Schiffahrtsaktien, sowie es vor mehr als zwei Monaten eingesehen hat, ist noch in aller Erinnerung. Damals war man sich nicht ganz im klaren darüber, ob man es hier nur mit einem simplen Manöver der Effektenpekulation zu tun hatte, oder ob hinter der Kulisse einflußreiche Drahtzieher stehen, die ihre Vertrautheit mit der wirklichen Lage der Dinge in umfangreichen Effektenankäufen verwerthen. In ein ganz neues Licht würde dann die ganze Sache durch die recht eindeutigen Auslassungen eines den Industriellenteils nahestehenden Fachblattes gebracht, in dem von einer Art Vertrustung der Ueberseeschiffahrt die Rede war, um dergestalt die Grundlage für eine ganz im Belieben der Schiffseigner stehende Dividendenpolitik zu schaffen. Die Haussa in den Schiffahrtsaktien, die in den durch die Familie Cosulich vorgenommenen Effektenkäufen und in den Meldungen über Schiffverkäufe in Amerika und Ostasien einen kräftigen stimulus fand, war also im Grunde nichts anderes als eine Eskompierung der riesenhaften Gewinne, die man nach dem Kriege mit Hilfe der Tarisschraube auf Kosten der österreichischen Volkswirtschaft einzuheimsen hoffte und wie es scheint, auch jetzt noch hofft. Denn anders wäre es nicht erklärlich, wie so sich die Kurse der Schiffahrtsaktien auch heute noch auf ihrer schwindelnden Höhe halten, wie so es ferner möglich war, daß die bekanntesten offiziellen Verwarner so ganz ohne Wirkung blieben. In Reederkreisen scheint man sich ziemlich sicher zu fühlen vor staatlichen Eingriffen und um ja jede Gefahr zu beseitigen, tritt Hofrat A. Frankfurter, Generaldirektor des österreichischen Lloyd in einer hiesigen volkswirtschaftlichen Wochenschrift für möglichste Ungebundenheit, und zwar nach jeder Richtung hin ein. „Die Schutzorganisationen, die dem Krieg ihr Entstehen verdanken und die noch für die Uebergangszeiten bis zur vollen Friedenswirtschaft bestehen bleiben dürften, müsse man ehestens auflassen, um wieder der Betätigung der freien Wirtschaftskräfte Raum zu geben. Handel und Industrie müßten wieder freie Hand bekommen.“ Gegen diese Auffassung ist nun an und für sich nicht das Geringste einzuwenden. Einen ganz andern Sinn gewinnen diese Worte jedoch, wenn bald hernach speziell auf den Charakter der Schiffahrt als Erwerbszweig und auf die „günstige Konjunktur nach Friedensschluß“ hingewiesen wird. Die Absicht, sich für die im Krieg erlittenen Ausfälle, die man noch obendrein dem Staat aufhalsen will, ordentlich schadlos zu halten tritt da augenfällig in Erscheinung. Für den Generaldirektor einer Schiffahrtsgesellschaft mag der

Gedanke an tausendprozentige Tarifierhöhungen, so wie sie jetzt im Kriege gang und gäbe sind, freilich etwas verlockendes haben und deshalb heißt es jetzt schon Sorge dafür tragen, daß derartigen Beutezügen ein Riegel vorgeschoben wird. In diesem Sinne ist es auch zu begrüßen, wenn jetzt im Abgeordnetenhaus ein Antrag eingebracht wird, der folgende Bestimmungen enthält:

1. Kein österreichisches Handelsschiff darf verkauft werden.
2. Ist ein Schiff früher verkauft worden, so ist der Erlös bis zur Höhe der von dem Eigentümer bezogenen staatlichen Subvention einzuziehen, insoweit er nicht von der Kriegsteuer erfaßt wurde.
3. Der gesamte Schiffsraum ist in bezug auf Fahrten, Frachten und Tarife unter staatliche Kontrolle zu stellen.

Der Sinn dieser Bestimmungen liegt auf der Hand. Es soll vor allem der Regierung eine verstärkte Kontrolle über Schiffsraum und Frachten eingeräumt werden, um jede Ausschreitung privatwirtschaftlichen Unternehmertums wenigstens auf diesem Gebiete unmöglich zu machen. Mit anderen Worten: eine Art Preisregulierung, übertragen auf die Friedens- bzw. Uebergangswirtschaft im Schiffahrtswesen. Findet der oben erwähnte Antrag die Zustimmung der Volksvertretung — und daran ist bei der Entrüstung, die das Treiben der Börse gerade in den Kreisen der Abgeordneten ausgelöst hat, kaum zu zweifeln —, so ist wenigstens ein Schritt vorwärts getan auf der Bahn zur Gesundung der Verhältnisse in der österreichischen Seeschiffahrt. Um dieses Endziel zu erreichen, bleibt freilich auch dann noch genug zu tun übrig. Reform- und ausbaubedürftig sind da vor allem unsere Gesetzgebung, soweit sie den Seeverkehr betrifft, ferner das Subventionswesen und ganz besonders die leidigen Personalverhältnisse. Was wir zu allererst benötigen, das ist eine nautische Schule mit deutscher Unterrichtssprache, die dem Deutsch-Österreicher die Karriere in der Handelsmarine überhaupt erst möglich macht. Bisher lagen die Dinge leider meist so, daß an Bord der österreichischen Dampfer oft nicht einmal die Offiziere der deutschen Sprache mächtig waren. Oder soll dies ein Beweis dafür sein, daß der gewisse italianisierende Geist aus der Zeit vor dem Kriege auch heute noch im österreichischen Lloyd lebendig ist? Beinahe möchte es so scheinen. Sonst wäre nicht auch heute noch das Italienische beim Lloyd Dienst- und Kommandosprache; sonst würden die auf den Lloyd dampfern befindlichen k. k. Postämter neben der italienischen auch noch eine deutsche Aufschrift tragen; sonst würde man vor allem auch dafür Sorge tragen, daß jeder der Dampfer ein Kaiserbildnis besitzt, was bisher nur bei der „Habsburg“ der Fall ist. Nicht umsonst erweckten bisher Schiff und Offiziere des Lloyd wie überhaupt der österreichischen Handelsflotte im Ausland oft genug den Eindruck als gehörten sie der italienischen Marine an. Eine Wendung zum Besseren ist nach dem Gesagten kaum zu erwarten. Diese Wendung dürfte erst eintreten, wenn einmal die ganze Angelegenheit, über deren wirtschaftliche und politische Tragweite kein Wort zu verlieren ist, vor dem Forum der Volksvertretung zur Sprache kommt.

In dem in der Nummer 370 der „Reichspost“ vom 11. August 1917 (Nachmittagsausgabe) unter der Rubrik: „Die Versorgungsfragen“ unter der Spitzmarke: „In der Zeit der Futtermittelknappheit“ veröffentlichten Artikel wurden gegen Herrn Dr. Abraham Baumöhl, Hof- und Gerichtsadvokaten in Wien, 1. Bez., Riemergasse Nr. 9, mehrfache unwahre Angaben gemacht. Ich habe mich nunmehr davon überzeugt, daß diese Angaben jeder tatsächlichen Grundlage entbehren, Herr Dr. Baumöhl vielmehr die hinsichtlich des Heues bestehenden behördlichen Anordnungen, insbesondere das Verbot der Veräußerung, genau beobachtet und sich für die Verwertung des von ihm geernteten, durch die allgemeine Beschlagnahme getroffenen Heues bei den zuständigen Behörden (k. k. Bezirkshauptmannschaft Giezing Umgebung und k. k. Ernährungsamt) monatelang, jedoch vergeblich bemüht hat. Ich habe mich weiters auch davon überzeugt, daß Herr Dr. Abraham Baumöhl auch bezüglich der Bewirtschaftung der Wiesen seiner Pfalzauer Besitzung keinerlei Vorwurf gemacht werden kann. Ich bedauere lebhaft, daß die obervähnten, gänzlich unwahren Angaben aus Versehen in den eingangs zitierten Artikel aufgenommen wurden und Herr Dr. Baumöhl hiedurch gekränkt wurde. Ich verpflichte mich, diese Erklärung noch im Laufe des Monats September 1917 im Morgenblatte der „Reichspost“ im redaktionellen Teile mit denselben Lettern wie dem inkriminierten Artikel kostenlos zu veröffentlichen und verpflichte mich weiters, die bei Herrn Dr. Hugo Schulz, Hof- und Gerichtsadvokaten in Wien, als Nachhaber des Herrn Dr. Abraham Baumöhl erlaufenen Vertretungskosten im gerichtlich zu bestimmenden Betrage binnen 14 Tagen bei Exekution zu bezahlen. Heinrich Ambros, verantwortlicher Redakteur der „Reichspost“.

Die vorstehende gerichtlich vereinbarte Erklärung bezieht sich auf eine Zuschrift, deren Verfasser nachträglich für seine Angaben nicht einzustehen vermochte, so daß unserem Verantwortlichen nichts übrig blieb, als der geforderten Erklärung zuzustimmen.

Die Sprachenfrage bei den Bahnen.

Sitzung des Eisenbahnausschusses.
Der Eisenbahnausschuß verhandelte gestern über die von den Tschechen beantragte Resolution wegen sofortiger Aufhebung des Erlasses des Eisenbahnministers, mit welchem die deutsche Dienstsprache für die Staatsbahnen angeordnet wurde.

Die Anträge der Referenten.

Berichterstatter Dr. Brobel (Pole) stellte folgende Anträge:

1. Die Regierung wird aufgefordert, den Erlass des Eisenbahnministeriums vom 6. Juli 1915 als den Bestimmungen des Artikels 19 des Staatsgrundgesetzes nicht entsprechend aufzuheben.

2. Die zur Durchführung der Bestimmungen dieses Erlasses seitens des Eisenbahnministeriums und anderer Bahnbehörden angewendete Praxis einzustellen und die erlassenen Verordnungen aufzuheben.

3. Dem infolge ungenügender Kenntnis der deutschen Sprache in seinem Fortkommen geschädigten Bahnpersonale den dadurch zugefügten Schaden wieder gutzumachen.

4. Alle für die Anwendung der nichtdeutschen Sprache über das Personal verhängten Strafen nachzulassen.

5. Eine dem Artikel 19 des Staatsgrundgesetzes Rechnung tragende Gesetzesvorlage betreffend die Regelung der Sprachenverhältnisse im Bereiche der Staatseisenbahnverwaltung dem Parlament binnen einer Frist von zwei Monaten vorzulegen.

Abg. Kroy stellte als Korreferent folgenden Antrag: Der Eisenbahnausschuß nimmt die im Einvernehmen mit dem Kriegsministerium hinausgegebenen Erlasse des Eisenbahnministeriums vom 6. Juli 1915, beziehungsweise 30. Juli 1915 über genaue Einhaltung der geltenden Vorschriften, betreffend die Kenntnis und den Gebrauch der Dienstsprache im Bereiche der Staatseisenbahnverwaltung zum Kenntnis. Der Eisenbahnausschuß gibt seiner Ueberzeugung Ausdruck, daß die Auserkennung des § 20, „Grundsätzliche Bestimmungen über die Dienstsprache der Staatseisenbahnverwaltung“ des Organisationsstatuts für die staatliche Eisenbahnverwaltung vom 19. Jänner 1896 zu unhaltbaren Verhältnissen führen und damit auch in empfindlichster Weise die Schlagkraft unserer Wehrmacht lähmen müßte und lehnt daher die diesbezüglichen Anträge Kadlecak und Konecny ab.

Erklärungen des Eisenbahnministers.

Die deutsche Dienstsprache.

Eisenbahnminister Dr. Freiherr v. Banhaus führte aus: Gleichwie es mir nicht angängig erschiene, in der jetzigen Kriegszeit mit irgendwelchen einschneidenden Änderungen des geltenden Organisationsstatuts für die staatliche Eisenbahnverwaltung vorzugehen, kann ich auch nicht dafür eintreten, eine der wichtigsten und grundlegenden Bestimmungen dieser Organisation, als welche sich der § 20 darstellt, einer Änderung zu unterziehen. Dies um so weniger, als das bestehende Organisationsstatut seinerzeit unter Mitwirkung und im Einverständnis mit der Seeresverwaltung hinausgegeben wurde, und somit jede Abänderung dieses Statuts nur wieder im Einvernehmen aller beteiligten Stellen getroffen werden könnte. § 20 regelt einerseits den sogenannten äußeren Dienst der Staatseisenbahnverwaltung, das ist den Verkehr ihrer Dienststellen und Organe mit den Parteien und dem Publikum, andererseits den inneren Dienstverkehr der Staatseisenbahnverwaltung selbst. In letzterer Beziehung ist nach dieser Bestimmung die deutsche Sprache als die Dienstsprache der Staatseisenbahnverwaltung erklärt, in der insbesondere der gesamte innere Dienst mit Einschluß des Verkehrs aller Organe der Staatseisenbahnverwaltung untereinander stattzufinden hat, und in der auch alle Organe der Staatseisenbahnverwaltung — unbeschadet gewisser Ausnahmsbestimmungen für Galizien — mit den Militär- und Zivilbehörden zu verkehren haben.

Ebenso enthielt auch bereits die für das der im Jahre 1882 errichteten „k. k. Direktion für den Staatseisenbahnbetrieb in Wien“ unterstellte Personal erlassene Dienstpragmatik (Dienstordnung) die Anordnung, daß jeder Bewerber um eine Anstellung als Beamter, Unterbeamter, Aspirant oder Diener unter anderem auch nachzuweisen habe: „Die Kenntnis der deutschen Sprache in Wort und Schrift als Dienstsprache und außerdem nach Umständen noch jene Sprachkenntnisse, welche für den zu besetzenden Dienstposten aus Rücksicht des dienstlichen Verkehrs mit dem Publikum unerlässlich erscheint.“ (§ 7). Diese Bestimmung ist jodann in ihrem vollen Wortlaut in alle späteren Dienstordnungen für das Personal der österreichischen Staatsbahnen und auch in die gegen-

wärtig geltende gleichartige Vorschrift übernommen worden.

Eine unerlässliche Voraussetzung.

Aus diesem kurzen historischen Rückblick geht hervor, daß die Einheitlichkeit der Dienstsprache der Staatsbahnen so alt wie die Staatseisenbahnverwaltung selbst und dem Bedürfnisse dient, der Staatseisenbahnverwaltung einen gedeihlichen dienstlichen Verkehr in den viel-sprachigen österreichischen Ländergebieten zu ermöglichen. Das Erfordernis der Kenntnis der Dienstsprache aber seitens aller definitiven Bediensteten der Staatsbahnen bildet eine unerlässliche Voraussetzung der Sicherheit und Einheitlichkeit der Betriebsführung einerseits, und der Möglichkeit der jederzeitigen Anpassung der Verkehrsabwicklung an die nach Zeit und Ort wechselnden Bedürfnisse des Staates und die wirtschaftlichen Interessen der Bevölkerung andererseits.

Wenn nun von Seite der Herren Antragsteller erklärt wird, daß der § 20 mit dem Artikel 19 des Staatsgrundgesetzes über die allgemeinen Rechte der Staatsbürger in Widerspruch stehe, so möchte ich — was zunächst die Festsetzung der einheitlichen inneren Dienstsprache anlangt — dem entgegenhalten, daß nach der übereinstimmenden Anschauung der Vertreter der Staatsrechtswissenschaft wie auch der Rechtsprechung der obersten Gerichtshöfe (Reichsgericht, Verwaltungsgerichtshof) das erwähnte Staatsgrundgesetz das Verhältnis zwischen dem Staate und seinen Organen einerseits und der Bevölkerung andererseits zu regeln bestimmt ist, daher auf die Frage der inneren Dienstsprache der Verwaltungsbehörden keine Anwendung finden kann. Durch die Sprache des inneren Dienstes, deren Regelung zu den amtlichen Aufgaben des Staates gehöre, können demnach auch die in den Staatsgrundgesetzen gewährleisteten Rechte der Staatsbürger nicht berührt werden.

Daß aber die Herren Antragsteller auch die den äußeren Dienstverkehr regelnden Bestimmungen des § 20 als mit den Staatsgrundgesetzen im Widerspruch stehend ansehen sollten, kann ich schon deshalb nicht annehmen, weil die dem Eisenbahnministerium wiederholt zugekommenen Beschwerden über Verletzung der sprachlichen Gleichberechtigung seitens einzelner untergeordneter Dienststellen stets unter Hinweis darauf, daß die staatsgrundgesetzlich gewährleistete Gleichberechtigung der landesüblichen Sprachen im § 20 des Originalstatuts ausdrücklich festgelegt sei, die genaue Beobachtung und Durchsetzung dieser Bestimmung verlangt haben.

Sichtlichlich der durch § 20 geregelten Frage der inneren Dienstsprache der Staatseisenbahnverwaltung möchte ich noch hervorheben, daß der viel berufene Sprachenerlass vom 6. Juli 1915 weder eine grundsätzliche Aenderung noch eine gewaltsame Interpretation des § 20 beinhaltet, sondern lediglich dessen Bestimmungen in Erinnerung bringt und nähere Weisungen zur Sicherstellung der genauen Beachtung dieser pragmatischen Vorschriften erteilt.

Die Regierung für die Ablehnung der Aufhebung.

Ich bin nun weit davon entfernt, zu übersehen, daß gerade bei der praktischen Handhabung dieser Vorschriften sehr viel von der Art und Weise ihrer Durchführung abhängt und will nicht in Abrede stellen, daß in dieser Richtung vereinzelt Mißgriffe begangen worden sein mögen, die bei einer den Intentionen des Eisenbahnministeriums Rechnung tragenden Handhabung hätten vermieden werden können. Ich habe daher, so sehr ich auch meinerseits auf die Einhaltung der bestehenden allgemeinen sprachlichen Vorschriften dringen muß, nicht verfehlt, entsprechende Weisungen zu erlassen, um einer etwaigen tendenziösen Handhabung der bestehenden Vorschriften vorzubeugen. Dergleichen werde ich es mir angelegen sein lassen, die in bezug auf die sprachlichen Einrichtungen der Staatseisenbahnverwaltung vorgebrachten Wünsche und Beschwerden einer besonders sorgfältigen Prüfung zu unterziehen und auf diesem Gebiete alle jene Erleichterungen zu schaffen, die sich insbesondere nach Uebergang in normalere Verkehrsverhältnisse als durchführbar erweisen werden. Schließlich werde ich mit allem Nachdruck dahin wirken, daß die in völlig mißverständlicher Auffassung des sogenannten Sprachenlasses bisweilen erfolgten bedauerlichen Uebergriffe einzelner Bediensteter gegenüber dem Publikum sich nicht wiederholen.

Der Minister ersuchte sodann den Ausschuß im Namen der Regierung, den in Verhandlung stehenden Anträgen des Abg. Konecny beziehungsweise der Resolution Kadlecak die Zustimmung zu versagen.

Annahme eines Vertagungsantrages.

Abg. Zaunegger beantragte, die Anträge des Berichterstatters und des Minderheitsberichterstatters, sowie die Ausführungen des Eisenbahnministers in Druck legen zu lassen und die Verhandlungen des Ausschusses bis zur Drucklegung zu vertagen. Dieser Antrag wurde mit 23 gegen 20 Stimmen angenommen und die Sitzung geschlossen. Mit den Deutschen stimmten auch die Ruthenen.

Die Einschränkungen und Tarifierhöhungen im Eisenbahnverkehr.

N. Berlin, 10. Oktbr. (Priv.-Tel.) Mit der langen Dauer des Krieges hat sich immer mehr die Notwendigkeit herausgestellt, alle Kräfte der deutschen Volkswirtschaft auf die Erfordernisse des Krieges selbst einzustellen. Dieser Notwendigkeit haben sich auch die deutschen Eisenbahnverwaltungen unterordnen müssen, und deshalb ist der Personenverkehr für die Zivilverwaltung immer mehr eingeschränkt worden. Bis jetzt wurden noch etwa 54 Prozent Zugkilometer des Friedensverkehrs gefahren. Durch den umfangreichen Betrieb in den besetzten Gebieten — am 1. September befanden sich 155 000 Güterwagen in Belgien, Polen, Rußland, Rumänien und Serbien — durch das gewaltige Ansteigen der Rüstungsindustrie in der Heimat und durch eine stärkere Abnutzung sind weitere Maßnahmen notwendig, um den Eisenbahnbetrieb für die Kriegszwecke leistungsfähig erhalten zu können.

Die Zahl der Güterwagen, die am 1. Juli 1914 etwa 622 000 Stück betrug, ist um rund 91 000 erhöht worden, die Lokomotiven haben sich um 4153 vermehrt. Aber noch größer ist die Inanspruchnahme gewesen. Der Getreidetransport kann nicht mehr über die Ostsee und Nordsee durch den Rhein aufwärts erfolgen, sondern spielt sich auf den Eisenbahnen quer durch Deutschland ab. Während bis zum Kriege durchschnittlich im Jahre 4,2 Millionen Tonnen Kartoffeln befördert wurden, wurden im Jahre 1916 6,5 Mill. Tonnen abgefahren. Gegenüber dem Vorjahre wurden im August dieses Jahres 43 000 Wagen und im September dieses Jahres 65 000 Wagen mehr zur Kartoffelabfuhr gebraucht. Wie stark der Güterverkehr gewachsen ist, zeigt, daß die Mehreinnahmen im August gegen das Vorjahr 10,71 Prozent betragen.

Da nun eine Einschränkung des Güterverkehrs nicht möglich ist, die Ersparnisse durch bessere Regelung des Verkehrs nicht mehr erheblich vermehrt werden können, aber der Anspruch an den Gütertransport dauernd wächst, so sehen sich die deutschen Eisenbahnverwaltungen genötigt, an eine weitere Einschränkung des Personenzugverkehrs heranzugehen. Alle Ermahnungen zur freiwilligen Einschränkung des Personenzugverkehrs sind bis jetzt fruchtlos geblieben. Im vorigen Jahre wurde vor der Weihnachtszeit ein Appell an die Bevölkerung gerichtet, das Reisen einzuschränken. Der Erfolg war, daß 50 Prozent mehr Fahrkarten verkauft wurden als im vorausgegangenen Jahr. Auch in den letzten Monaten hat der Personenverkehr dauernd zugenommen. Die Mehreinnahmen von 33 Prozent gegenüber dem Vorjahre beweisen es, und die Gesamteinnahmen des Personenzugverkehrs haben dieselbe Höhe erreicht, wie in dem Friedensjahre 1913. Mit der Zunahme des Verkehrs haben sich die Personenzüge verlängert. Das hat eine Herabminderung der Pünktlichkeit bedeutet, und durch die entstehenden Verspätungen wurden die Schnellzüge auf den viel befahrenen Strecken, namentlich nach dem Westen, zu einem Hindernis für die auf der Strecke liegenden Güterzüge. Mit Rücksicht auf eine Erleichterung des Güterzugverkehrs und getragen von dem Wunsche, an Kohlen, Betriebsmaterial und vor allen Dingen auch an Menschen zu sparen, soll nun eine erhebliche Einschränkung im Schnellzugs- und Eilzugsverkehr durchgeführt werden. Eine Reihe von Schnellzügen sollen ganz gestrichen werden, andere sollen verkürzt werden. Als wichtigste Maßnahme, um den Verkehr abzumildern, wird aber die Erhöhung der Fahrpreise um etwa 100 Prozent geplant und bald durchgeführt werden. In der Praxis soll das derart erfolgen, daß zu den bisherigen Fahrkarten eine Ergänzungskarte verabfolgt wird, die folgende Beträge aufweist: auf ein Fahrgeld bis zu 5 Mark = 3 Mark, über 5 bis 10 Mark = 8 Mark, über 10 bis 15 Mark = 13 Mark, über 15 bis 25 Mark = 20 Mark, über 25 bis 35 Mark = 30 Mark, über 35 bis 45 Mark = 40 Mark usw. Diese Zuschläge sollen für alle Klassen gleichmäßig gelten. Aber sie sollen ebenso wie die Einschränkungen des Schnell- und Eilzugsverkehrs nur eine vorübergehende Maßnahme sein.

Da in den Schnellzügen der Soldatenverkehr fast 70 Prozent ausmacht, hat sich die Heeresverwaltung entschlossen, während des starken Herbstverkehrs den Urlaub einzuschränken. Bevor man zu der Preiserhöhung schritt, erwog man bei den Eisenbahnverwaltungen die Einführung von Erlaubnisscheinen. Aus praktischen Gründen hat sich dieser Weg als ungangbar erwiesen. Bei der preussischen Eisenbahnverwaltung allein werden täglich etwa 1½ Millionen Fahrkarten verkauft. Diesen Fahrkartenverkauf auf seine Notwendigkeit hin zu überprüfen, würde zu Ungerechtigkeiten führen und einen großen Personalapparat erforderlich machen.

Neben den Tarifierhöhungen, die wahrscheinlich schon in

Die Erhöhung der Personen- und Gepäcktarife der Staatsbahnen.

Budapest, 18. Oktober.

Die Leitung der königlich ungarischen Staatsbahnen bereitet bekanntlich seit Monaten eine Revision der Personen- und Gütertarife vor. Während aber der Gütertarif sich noch im Stadium des Entwurfes befindet, der noch manche Änderungen erfahren dürfte, wenn die berechtigten Einwendungen, die von seiten unserer Industrie und unseres Handels gegen ihn erhoben werden, auch nur einigermaßen berücksichtigt werden, steht man hinsichtlich des Personentarifs bereits einem fait accompli gegenüber, das kaum mehr abgewendet oder auch nur geändert werden kann. Der neue Personen- und Gepäcktarif ist nämlich schon im Amtsblatt der königlich ungarischen Staatsbahnen veröffentlicht worden. Den Schleier des bisher sorgsam gehüteten Geheimnisses hat die gestrige Nummer des Vasuti és Közlekedési Közlöny enthüllt, in dessen Kereskedelmi Kendeletok (Kommerzielle Verordnungen) beistellter Beilage die betreffenden Publikationen enthalten sind. Wohl ist diese Beilage „ausschließlich“ zur amtlichen Benützung der königlich ungarischen Staatsbahnen bestimmt, allein wir begehen sicherlich keine Indiskretion, wenn wir die nunmehr der großen Schar der Staatsbahnbeamten zugänglich gemachten Mitteilungen vierzehn Tage vor dem für den 1. November geplanten Inkrafttreten des neuen Tarifs auch der großen Öffentlichkeit bekanntgeben.

Uebersichtlich zu sagen, daß der neue Personen- und Gepäcktarif eine neuerliche schwere Belastung für das reisende Publikum bedeutet. Gleichwohl kann man sich der dringenden Notwendigkeit dieser Tarifierhöhung kaum verschließen. Die riesige Steigerung der Staatsausgaben, die der Krieg mit sich bringt, zwingt die Regierung eben, auch die Staatsbahnen in höherem Maße als bisher zur Deckung der ungeheuer gewachsenen Auslagen heranzuziehen, und da die Erhöhung der Gebühren für den Personen- und den Gepäcktransport Mehreinnahmen im Betrage von vielen Millionen verspricht, ist es nur natürlich, wenn sie diese Einnahmequelle besser auszunutzen bestrebt ist, als dies bisher geschehen ist. Man kann sich mit diesen Maßnahmen in dem vorliegenden Falle umso eher abfinden, als die Leitung der Staatsbahnen eine im Wesen der Sache begründete Differenzierung vorgenommen hat, indem sie einerseits den Sitzungsverkehr mehr belastet als die Personen- und die gemischten Züge, andererseits aber die die besseren Wagenklassen benützenden wohlhabenderen Reisenden stärker in Kontribution setzt, als die auf die dritte Wagenklasse angewiesenen ärmeren Passagiere. Im Durchschnitt beträgt die Erhöhung der Fahrgebühren im Nah- wie im Fernverkehr bei den drei Klassen der Sitzzüge 120, beziehungsweise 100 und 90 Prozent, bei den drei Klassen der Personenzüge aber 120, beziehungsweise 90 und 70 Prozent. Die kilometrische Einteilung des Personentarifs ist wohl unverändert beibehalten worden, doch sind die je nach 10 Kilometer im Fernverkehr festgestellten Tarifsätze entsprechend erhöht worden.

Zur Illustrierung des Ausmaßes der jetzigen Tarifierhöhung führen wir in nachstehendem die folgenden Beispiele an: Eine Fahrt nach Szolnok (101 Kilometer) kostet vom 1. November an auf Sitzzügen I. Klasse k 25.50 (bisher k 12.90), II. Klasse k 15 (8.40), III. Klasse k 10.30 (6.10), auf Personenzügen I. Klasse k 18 (9.10), II. Klasse k 10.30 (6.10), III. Klasse k 5.80 (3.80), nach Nagyváradi (247 Kilometer) auf Sitzzügen I. Klasse k 65.10 (29.60), II. Klasse k 38.20 (19.10), auf Personenzügen I. Klasse k 46 (20.96), II. Klasse k 26.40 (13.90), III. Klasse k 14.80 (8.70), nach Kolozsvár (400 Kilometer) auf Sitzzügen I. Klasse k 82.30 (37.40), II. Klasse k 48.40 (24.20), auf Personenzügen I. Klasse k 58.10 (26.40), II. Klasse k 33.40 (17.60), III. Klasse k 18.70 (11), nach Brassó (732 Kilometer) auf Sitz-

zügen I. Klasse k 95 (42.80), II. Klasse k 55.80 (27.70), auf Personenzügen I. Klasse k 67.10 (30.20), II. Klasse k 38.60 (20.20), III. Klasse k 21.60 (12.60), nach Marégg (232 Kilometer) Schnellzug I. Klasse k 62 (28.20), II. Klasse k 36.60 (18.30); Personenzug I. Klasse k 43.80 (19.90), II. Klasse k 25.30 (13.30), III. Klasse k 14.10 (8.30); nach Szeged (190 Kilometer) Schnellzug I. Klasse k 51.70 (22.40), II. Klasse k 30.40 (14.50), Personenzug I. Klasse k 36.50 (15.80), II. Klasse k 20.90 (10.60), III. Klasse k 11.70 (6.60); nach Temesvár (303 Kilometer) Schnellzug I. Klasse k 75.50 (34.30), II. Klasse k 44.40 (21.20), Personenzug I. Klasse k 53.20 (24.20), II. Klasse k 30.80 (16.20), III. Klasse k 17.20 (10.10); nach Győr (151 Kilometer) Schnellzug I. Klasse k 41.10 (18.70), II. Klasse k 24.20 (12.10), Personenzug I. Klasse k 29 (13.20), II. Klasse k 16.70 (8.80), III. Klasse k 9.40 (5.50); nach Arad (255 Kilometer) Schnellzug I. Klasse k 67.30 (30.60), II. Klasse k 39.60 (19.80), Personenzug I. Klasse k 47.50 (21.60), II. Klasse k 27.40 (14.40), III. Klasse k 15.30 (9.00); nach Zagreb (387 Kilometer) Schnellzug I. Klasse k 81.60 (37.10), II. Klasse k 48.00 (24.00), Personenzug I. Klasse k 57.60 (26.20), II. Klasse k 33.10 (17.40), III. Klasse k 18.50 (10.90); nach Finne (615 Kilometer) Schnellzug I. Klasse k 90.40 (41.10), II. Klasse k 53.20 (26.60), Personenzug I. Klasse k 63.80 (29.00), II. Klasse k 36.90 (19.40), III. Klasse k 20.60 (12.10).

Am empfindlichsten trifft die Tarifierhöhung diejenigen, die berufsmäßig viel reisen, wie beispielsweise die reisenden Kaufleute, deren Abonnementskarten im Preise wesentlich steigen. Ein Jahresabonnement wird vom 1. November an kosten: Erste Klasse k 3200 (bisher 1800), zweite Klasse k 1800 (bisher 900) und dritte Klasse k 1000 (bisher 500), ein Abonnement für ein halbes Jahr: erste Klasse k 2300 (bisher 900), zweite Klasse k 1300 (bisher 650) und dritte Klasse k 720 (bisher 360). Ein Abonnement für zwei Personen derselben Firma, sowie fünf- bis zehn Tage gültige Abonnementskarten werden in Zukunft nicht mehr ausgeben werden. Derartige bereits ausgegebene Abonnementskarten, sowie sämtliche übrigen, für eine bestimmte Zeit lautenden Karten behalten jedoch ihre Gültigkeit bis zum Tage ihres Verfalles. Die zur Lösung halber Karten berechtigenden, mit Photographie versehenen Jahreslegitimationen werden erster Klasse k 640, zweiter Klasse k 360, dritter Klasse k 200 kosten.

Ermäßigte Tour- und Retourkarten werden vom 1. November an nur im Verkehr mit den Budapest Stationen und den Amtsstellen der Komitate ausgegeben. In den übrigen Relationen werden die ermäßigten Tour- und Retourkarten an diesem Tage außer Kraft gesetzt. An Stelle der bisherigen Preise der aus dreißig Karten bestehenden ermäßigten Fahrkartenscheite treten die erhöhten Preise, doch bleiben die vor dem 1. November 1917 bereits ausgegebenen Fahrkartenscheite bis zum 31. Dezember 1917 in Kraft. Die am 1. Januar 1918 noch vorhandenen Fahrscheine verlieren ihre Gültigkeit, doch werden sie bis Ende 1918 in Barem abgelöst. Nach jedem solchen Fahrschein ist $\frac{1}{30}$ des tarifmäßigen Preises des Heftes zu vergüten. Die Preise der für staatliche Angestellte, Verwaltungsbeamte, Offiziere und sonstige Militärgastgen ausgegebenen Fahrkartenscheite mit dreißig Fahrscheinen, der Regiekarten, der Schüler-Monatskarten und der für zwei Wochen gültigen Arbeiter-Abonnementkarten bleiben auch weiterhin unverändert. Die Grenze der für Schüler-Abonnementkarten festgestellten Zone von 41 bis 55 Kilometern wird sogar bis auf 60 Kilometer hinausgeschoben.

Der Gepäcktarif wird bis 50 Kilogramm je nach der Kilometerzahl k 0.80 bis k 13.50 betragen, über 50 Kilogramm werden nach je 10 Kilogramm je nach der Entfernung k 0.20 bis k 3.60 berechnet. Für Expressgüter werden je nach der Entfernung auf den Personenzügen k 0.40 bis k 7.20, auf Sitzzügen, sowie bei kombinierten Zugverbindungen k 0.60 bis k 10.80 berechnet.

Auf den von den Staatsbahnen verwalteten Lokal- und Privatbahnen tritt am 1. November ein mit jenem der Staatsbahnen identischer Gepäck-, Express- und Hundetransporttarif ins Leben. Dagegen bleiben die Lokal-Zivil-Personentarife dieser Bahnen unverändert. Im unmittelbaren Personen- und Gepäckverkehr der Staatsbahnen mit den in staatlicher Verwaltung befindlichen Lokalbahnen, sowie mit den übrigen heimischen, den österreichischen, den bosnisch-herzegowinischen und den ausländischen Bahnen werden am 1. November unter Einrechnung der jetzigen Erhöhungen neue unmittelbare Tarife, beziehungsweise Tarifszuschläge für den Personen- und den Gepäckverkehr in Kraft treten.

26./X. 1917

26
221

Wirtschaftliche Ausnützung der Eisenbahngüterwagen.

Von Moriz Naghsalusi.

Oberkontrollor der königlich ungarischen Staatsbahnen beim Eisenbahn-Zentral-Rechnungsbureau.

Szeged, 24. Oktober.

Es braucht nicht eingehender erörtert zu werden, von welcher hochwichtigen Bedeutung und Tragweite es für das wirtschaftliche Leben und die Verproviantierung des Landes ist, daß der Eisenbahngüterverkehr auch unter den heutigen außergewöhnlichen Verhältnissen, die vom stärkeren Herbstverkehr noch beeinflusst werden, eine glatte Abwicklung erfahre. Auch das dürfte offenkundig sein, daß zur Verringerung und teilweisen Beseitigung des auch unter normalen Verhältnissen in der Herbstkampagne auftretenden Eisenbahngüterwagenmangels das transportierende Publikum beträchtlich beitragen kann, wenn es seinerseits alles mögliche anbietet, um bei der Sebarung der Güterwagen wirtschaftliche Vorteile zu bekunden. Vorzüglich nach zwei Richtungen hin ist es dem transportierenden Publikum möglich, eine wirksame und ersprießliche Tätigkeit zu entfalten: einerseits, indem es das Verladen und Ausladen der Güterwagen möglichst rasch bewerkstelligt, andererseits aber, indem es die zu verladenden Güterwagen gut, nach Tunlichkeit bis zum Höchstgrade ausnützt.

Was die erste Frage anlangt, muß nachdrücklich betont werden, daß es nicht genügt, die Ver- und Ausladung binnen der vorgeschriebenen Frist zu bejorgen, die derzeit mit sechs nacheinanderfolgenden, durch die Mittagsruhe nicht unterbrochenen Tagesstunden festgesetzt ist, sondern es muß alles aufgeboten werden, um das Verladen und Ausladen sofort nach Beistellung des betreffenden Güterwagens von seiten der Eisenbahn am schnellsten derart zu vollziehen, daß die vorgeschriebene Frist bedeutend abgekürzt und der betreffende Wagen der Eisenbahn wieder schnell zur Verfügung gestellt werde, um zu weiteren Transporten verwendet werden zu können. Hierbei soll erwähnt werden, daß die Direktion der Staatsbahnen mit Rücksicht auf die großen Interessen, die sich an die rasche Sebarung der Wagen knüpfen, ihren Stationen die strenge Weisung erteilte, den Parteien das Ver- und Ausladen auch über die Amtsstunden hinaus sowie auch an Sonn- und Feiertagen zu ermöglichen und sie von ihren anlangenden Wagenladungsgütern auf das pünktlichste und sorgfältigste zu verständigen.

Mit der zweiten Frage, die ziemlich kompliziert ist, pflegen die Parteien erfahrungsgemäß nicht ganz im reinen zu sein. In erster Reihe muß darauf hingewiesen werden, daß es aus tarifarischem Standpunkte, beziehungsweise aus dem finanziellen Gesichtspunkte der Parteien, hauptsächlich in ihrem Interesse liegt, die Eisenbahngüterwagen wirtschaftlich oder, besser gesagt, bis zur Höchstgrenze auszunützen. Hierbei spielen drei Faktoren eine Rolle, und zwar das zur Auslieferung gelangende Gut, der zu verladende Güterwagen und die zu befahrende Bahnstrecke. Bekanntlich ist nach gewissen Wagenladungsgütern die Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, zumindest aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, zu berechnen. Diese Güter sind im Abschnitt A/III des allgemeinen Tarifs (Oesterreichischer, ungarischer und bosnisch-herzegovininischer Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung B) namhaft gemacht. Diese sind: Asphaltstein, roth, Asphaltsand und rothe Asphalterde, Bauschutt, Bauxit (Wochemit), Dolomit, Eis und Schnee, Eisen (roh) aller Art, in Massen (Broden) oder Prismen, Ferromangan, Ferrosilizium, Ferromangansilizium, Eisenbahnschwellen aus Eichenholz bis zu 2,7 Meter lang, Erde, Erze, Kartoffelpulpe, Kohlen, mineralische, mit Ausnahme von Koks, Koksstücke, Koksstücke (Zünderkoks) und Koksstückzänder, Magnesit, Rüben, Schlacken, Steine mit Ausnahme von Schiefer, Ziegel, ausgenommen Schamotteziegel, frische Zuckerrüben, Zuckerrübenschnitzel. Ferner ist in den einzelnen Lokaltarifarten der Eisenbahnen, in den Verhandeltarifen, sowie auch bei den im Verlaubarungswege kundgegebenen Ermäßigungen bezüglich einiger Güter, wie Dünger, Gips, Kartoffeln, Kunstdünger, Kalk usw., ebenfalls die Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des beigestellten Wagens vorbedungen.

Was die Güterwagen betrifft, gibt es hinsichtlich ihres Ladegewichtes beziehungsweise ihrer Tragfähigkeit mehrere Typen, und zwar 10-, 12,5-, 15-, 20- und noch sonstige tonnige Wagen. Es muß bemerkt werden, daß es zulässig ist, die Güterwagen der inländischen Eisenbahnen um 5 Prozent des am betreffenden Wagen ersichtlichen Ladegewichtes zu überladen. Daher kann ein zehntonniiger Wagen mit 10.500 Kilogramm, ein fünfzehntonniiger mit 15.750 Kilogramm usw. verladen werden.

Was nun endlich die Bahnstrecken betrifft, unterscheiden wir aus dem Gesichtspunkte ihrer Belastungsfähigkeit zwei Gruppen, und zwar 1. solche mit schwächerem (beschränkter) und 2. solche mit stärkerem Oberbau (unbeschränkter). Als Bahnstrecken mit schwächerem Oberbau sind aus diesem Gesichtspunkte jene Bahnstrecken zu betrachten, auf denen der höchste zulässige Radbruch 6000 Kilogramm nicht erreicht, das sind daher jene Bahnstrecken bis zu einer Höchstbruttobelastungsfähigkeit von 24 Tonnen, während die Bahnstrecken mit stärkerem Oberbau eine Bruttobelastungsfähigkeit über 24 Tonnen (unbeschränkte) besitzen. Die Eisenbahnen mit schwächerem Oberbau in Oesterreich, Ungarn, Bosnien und der Herzegovina nebst Angabe der auf diesen Bahnen zulässigen höchsten Bruttobelastung der Eisenbahnwagen sind in einem Verzeichnisse namhaft gemacht, das bei den beteiligten Verwaltungen erhältlich ist. Die königlich ungarischen Staatsbahnen aber geben noch ein besonderes Ver-

zeichnis über die Strecken mit schwächerem Oberbau ihrer und der in ihrem Betrieb stehenden Lokal- und Privatbahnen heraus (zuletzt erschien dieses Verzeichnis als Beilage der 104. Nummer der Vasuti és Közlekedési Közlöny vom Jahre 1915); alle im Verzeichnis nicht angeführten übrigen Strecken sind unbeschränkte Bahnstrecken. In jenem Verzeichnisse, bei dem lediglich Bahnstrecken mit stärkerem Oberbau — das sind unbeschränkte — in Betracht kommen, können daher die Güterwagen bis zur Höchstgrenze ihrer Tragfähigkeit, das heißt noch fünf Prozent über ihr Ladegewicht verladen werden. Wenn daher in solchen Stationsverbindungen, bei denen es sich um unbeschränkte Bahnstrecken handelt, die obbezeichneten Güter zur Auslieferung gelangen, erheischt es das gemeinsame Interesse, in erster Reihe aber jenes der Partei, daß der betreffende Güterwagen auch bis zur vollen Tragfähigkeit verladen werde, da die Fracht ohnehin zumindest für das Ladegewicht entrichtet werden muß. Wenn die Partei daher in einem fünfzehntonniigen Wagen bloß 11.000 Kilogramm Mineralkohle verladet, zahlt sie nutzlos für 4000 Kilogramm und fügt demzufolge sich selbst Schaden zu.

Komplizierter gestaltet sich die Frage, wenn von solchen Stationsverbindungen die Rede ist, bei welchen auch Bahnstrecken mit schwächerem Oberbau in Betracht kommen. Im Verkehre von Stationen solcher Bahnstrecken mit schwächerem Oberbau nach Stationen solcher Bahnstrecken mit stärkerem Oberbau ist die Fracht, laut der bezüglichen Bestimmungen des allgemeinen Gütertarifs, für jenes Gewicht zu berechnen, das in der betreffenden Verhandlung in den verwendeten Güterwagen verladen werden darf, mindestens jedoch nach 10.000 Kilogramm für den Wagen. Die Direktion der königlich ungarischen Staatsbahnen hat diese Bestimmung im obbezeichneten Verzeichnis im Bereiche ihrer sämtlichen (eigenen und in ihrem Betriebe stehenden) Linien auch im entgegengesetzten Verkehre, das heißt von Bahnstrecken mit stärkerem Oberbau nach Bahnstrecken mit schwächerem Oberbau, sowie in allen Stationsverbindungen, wo auch im Durchzuge ihre Strecken mit schwächerem Oberbau in Betracht kommen, als Begünstigung derart erstreckt, daß zur Grundlage der Frachtzahlung jenes Gewicht genommen werde, das bei Berücksichtigung der Höchstbruttobelastung der Abgabstrecke in den Wagen verladen werden kann.

Es fragt sich nun, wie jenes Höchstgewicht festzustellen ist, das in den verwendeten Wagen verladen werden darf. Dieses Gewicht ist derart festzustellen, daß wir von der im obbezeichneten Verzeichnis bei der bezüglichen Strecke, auf der die betreffende Station liegt, angegebenen Höchstbruttobelastung das am verwendeten Wagen ersichtliche Eigengewicht in Abzug bringen. Beträgt beispielsweise die Höchstbruttobelastung der Station 21 Tonnen, das sind 21.000 Kilogramm, das Eigengewicht des Wagens 7800 Kilogramm, so ist die Fracht für 13.200 Kilogramm zu berechnen, falls ein geringeres Gewicht als dieses in den Wagen verladen ist, und nach dem wirklichen Gewicht, falls es mehr als 13.200 Kilogramm beträgt. Falls aber die laut obiger Berechnungsart in den Wagen verladbare Gewichtsmenge eine höhere Ziffer ergibt als das Ladegewicht des verwendeten Wagens, ist die Frachtzahlung natürlich höchstens für das Ladegewicht des Wagens zu berechnen, insofern die in den Wagen tatsächlich verladene Gewichtsmenge geringer ist als das betreffende Ladegewicht des Wagens. Beträgt beispielsweise die Höchstbruttobelastung der Strecke 24.000 Kilogramm (24 Tonnen), das Eigengewicht eines verwendeten fünfzehntonniigen Wagens 8000 Kilogramm, so wäre die Frachtzahlung für 16.000 Kilogramm zu zahlen (24.000—8000=16.000), jedoch ist bloß für 15.000 Kilogramm zu zahlen, falls im Wagen 15.000 oder unter 15.000 Kilogramm verladen sind; beträgt aber das Ladegewicht des Wagens 20 Tonnen, so ist die Frachtzahlung für 16.000 Kilogramm zu berechnen, falls natürlich 16.000 oder weniger als 16.000 Kilogramm im Wagen verladen sind. Aber auch bezüglich solcher Güter, deren Frachtzahlung an das Ladegewicht des Güterwagens nicht gebunden ist, wie beispielsweise Holz, ist die gehörige Ausnützung der Wagen ebenfalls im Interesse der Parteien angezeigt, denn falls die Partei beispielsweise Holz für Brennzwede oder Getreide alla rinfusa in einer Menge von 8800 Kilogramm in einem zehntonniigen Wagen verladet, muß sie die Frachtzahlung der betreffenden Wagenladungsklasse dennoch nach 10.000 Kilogramm leisten, und sie schädigt sich daher mit der Frachtzahlung nach 1200 Kilogramm.

Obwohl die Eisenbahnverwaltungen, namentlich aber die oberste Leitung der königlich ungarischen Staatsbahnen alles anbietet und weder vor materiellen Opfern, noch vor der Mühe zurückscheut, das erforderliche Ziel bei Vor Augenhalten sämtlicher Interessen zu erreichen, liegt es doch in erster Reihe an den Parteien, dazu beizutragen, daß das nicht zu unterschätzende Ergebnis auch tatsächlich erlangt werde. Jedenfalls ist es angezeigt, daß sich die Parteien gegebenenfalls behufs entsprechender Aufschlußerteilung an die betreffende Station wenden, in der die Verladung stattfinden soll, denn wie aus dem Dargestellten erhellt und wie bereits eingangs ausgeführt wurde, werden durch das wirtschaftliche Ausnützen der Güterwagen nicht bloß die Gemeininteressen, sondern vor allem die finanziellen Interessen der betreffenden Parteien gefördert.

27/X. 1917 223

Die Erhöhung der Eisenbahntarife.

Von Dr. Joltán v. Urbanovich,
Direktor der Ungarischen Bank und Handels-
Aktiengesellschaft.
Budapest, 26. Oktober.

Die schon seit geraumer Zeit geplante Erhöhung der Tarife der königlich ungarischen Staatsbahnen wird nunmehr bald verwirklicht werden. Der Personen- und Gepäcktarif ist heute bereits vom Tariffomitee des Landes-Kommunikationsrates in Verhandlung gezogen worden und soll den Vorschlägen dieses Komitees gemäß tunlichst bald in Kraft gesetzt werden. In kurzer Zeit wird auch der neue Gütertarif die Retorte der Komiteeberatung durchmachen, und es ist nicht daran zu zweifeln, daß auch er in naher Zukunft ins Leben treten wird. Daß die neuen Tarife erhebliche Erhöhungen beinhalten, versteht sich unter den obwaltenden Verhältnissen fast von selbst. Schreiber dieser Zeilen hat schon vor geraumer Zeit darauf hingewiesen, daß man bei uns viel zu lange an den billigen Eisenbahntarifen festgehalten hat, und zu Beginn des laufenden Jahres, als der Reichstag den Gesetzentwurf über die Eisenbahntragssteuer verhandelte, legten wir dar, daß die erhöhte Ausnutzung der in den Eisenbahnen liegenden großen finanziellen Kraftquellen im Interesse der Staatsfinanzen in höchstem Maße begründet ist. (Siehe Bester Lloyd vom 24. Januar 1917.) Im gegenwärtigen Zeitpunkte also, wo es sich nicht um eine Verteuerung der Tarife durch eine Steuer handelt, sondern um eine den geänderten Verhältnissen entsprechende Erhöhung, müssen wir diese Tarifrevision noch in erhöhtem Maße für begründet halten. Eisenbahntarife sollen sich stets den jeweiligen wirtschaftlichen Verhältnissen anpassen. Bei dieser allgemeinen Richtschnur werden vom eisenbahnfinanziellen Gesichtspunkte die Grenzen der Personentarife einerseits durch die Selbstkosten der Eisenbahnen, andererseits durch die Zahlungsfähigkeit des reisenden Publikums gezogen, die Warentarife aber sind je nach den Selbstkosten der Eisenbahnunternehmung und dem Werte der zur Beförderung gelangenden Waren festzustellen. Parallel damit muß auch die richtige Bewertung des Zahlungsmittels zur Geltung kommen, weil das Steigen oder Sinken der Kaufkraft des Geldes zur Folge haben kann, daß die Tarife, obschon ziffermäßig unverändert, in Wesen dennoch teurer oder billiger werden.

Wenn wir nun in Betracht ziehen, wie sich im obigen Sinne die Faktoren der richtigen Feststellung der Eisenbahntarife während des Krieges gestaltet haben, kommen wir zu folgenden Ergebnissen: Vor allem ist es allgemein bekannt, daß die Selbstkosten der Eisenbahnen in hohem Maße gestiegen sind, und diese Erhöhung hat bei weitem noch nicht ihren Höhepunkt erreicht; ganz im Gegenteil wird die Besserung der Personalgehälter, die andauernde Verteuerung der Betriebsmaterialien, der Ersatz der durch die überpaunten Kriegseinsparungen verursachten großen Abnutzung und schließlich die unumgänglich notwendige Steigerung der Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen diesen noch solche neuere große Lasten auferlegen, die als natürliche Folge eine weitere, ganz bedeutende Erhöhung der Eisenbahnbetriebskosten nach sich ziehen werden. Was aber den anderen, für die Tarifgestaltung maßgebenden Faktor, insbesondere die Zahlungsfähigkeit des reisenden Publikums und die der tarifmäßigen Warenklassifikation als Basis dienenden Wertverhältnisse der Waren betrifft, ist diesbezüglich noch in erhöhtem Maße bekannt, daß im Vergleich zu den Verhältnissen vor dem Kriege über jede Vorstellung hinausgehende riesige Verschiebungen eingetreten sind. Infolge der Inflation ist bei der Bevölkerung des Landes ein solcher Geldüberfluß eingetreten, daß selbst die untersten Schichten der Bevölkerung, die ehemals nie oder doch nur höchst selten die Eisenbahn in Anspruch nahmen, heute schon sozusagen täglich reisen. Der Wert der Waren aber hat sich in so unglaublichem Maße erhöht, daß selbst solche Waren, die ehemals trotz Ausnahmetarife und Frachtbegünstigungen in kaum neuem Wertem Maße zur Beförderung gelangten, heute selbst die teuren Eilgutfrachtfäße leicht vertragen. Bei den in die höheren Warenklassen gehörenden Waren aber kommt der Eisenbahntarif gar nicht mehr in Betracht, weil er seine Auswirkung auf die Preisbildung gänzlich eingebüßt hat. Unter solchen Umständen, wo alle Waren teurer geworden sind, wo die Kaufkraft des Geldes sich verringert hat und breitere Schichten der Bevölkerung sozusagen Heberfluß an Geld haben, läßt eigentlich die unveränderte Belastung oder die unter dem Maße der allgemeinen Teuerung bleibende Erhöhung der Tarife dieselbe Wirkung und ist im Wesen ebenso zu beurteilen wie unter normalen Verhältnissen die Ermäßigung der Tarife. Das will mit anderen Worten besagen, daß heute, wo die Selbstkosten unserer Eisenbahnen sich in riesiger Maße erhöht haben und wo die Bedeckung des Geldbedarfes des Staates diesem die größten Sorgen verursacht, unsere Eisenbahnen, und in erster Reihe unsere Staatsbahnen, billiger befördern als zu welcher früheren Zeit immer.

Auf die Personentarife zurückkommend, die unsere Staatsbahnen in erster Reihe zu erhöhen wünschen, müssen wir vor allem die Tatsache festhalten, daß auf diesem Gebiete die Verhältnisse auch schon vor dem Kriege ganz bedeutende Umgestaltungen erfahren haben und daß die Tarifpolitik unserer Eisenbahnen diesen Umgestaltungen nur langsam und zögernd gefolgt war. Der sehr billige Zonentarif weilsand Gabriel Baroß' war eine weise und großzügige Verfügung zu jener Zeit, als das ungarische Publikum aus seiner Lethargie, die es an die Scholle fesselte, erst aufgerüttelt werden mußte, und als es galt, erst noch die großstädtischen Grundsteine unserer Hauptstadt und der wichtigeren Brennpunkte der Provinz

niederzulegen, wozu die Belebung des Personenverkehrs den ersten Schritt bilden mußte. Die Wirkung des Zonentarifs ist denn auch nicht ausgeblieben: der Personenverkehr hat sich in solchem Maße gesteigert, daß während unsere Staatsbahnen in dem dem Inslebenreten des Zonentarifs vorhergegangenen Wirtschaftsjahre, das ist im Jahre 1888/89 nur 6 1/2 Millionen Reisende hatten, die Zahl der Reisenden im nächstfolgenden Jahre 1889/90 bereits auf 16 Millionen, im letzten Jahre der Geltung des Zonentarifs (1912) auf 73 Millionen gestiegen war. Dieser beispiellose Aufschwung des Verkehrs rechtfertigte in vollem Maße den kühnen Schritt, den der Zonentarif auf dem Gebiete der Eisenbahntarife bedeutete und der einen der grundlegenden Faktoren der wirtschaftlichen und kulturellen Entwicklung Ungarns bildete. Als aber der Zonentarif seine Aufgabe bereits erfüllt hatte, war seine weitere Aufrechterhaltung nicht mehr begründet; hätte Gabriel Baroß länger gelebt, so wäre sicherlich er der erste gewesen, der seine große Schöpfung den veränderten Verhältnissen entsprechend modifiziert, ja zweifellos ganz außer Kraft gesetzt hätte. Als daher unsere Staatsbahnen den Zonentarif schrittweise abänderten und schließlich im Jahre 1912 an dessen Stelle den derzeit in Geltung stehenden Kilometer-Personentarif ins Leben treten ließen, haben sie damit keineswegs die große Schöpfung Gabriel Baroß' desavouiert, sondern lediglich den veränderten Verhältnissen Rechnung getragen, was ja schließlich die Grundlage einer jeden gefunden Tarifpolitik bilden muß. Noch wesentlich größeren Änderungen aber stehen wir heute gegenüber, da der Krieg das Volk viel beweglicher gemacht hat, als dies je für wünschenswert gehalten worden war. Der Krieg hat eine förmliche Völkerverwanderung in Bewegung gesetzt. Abgesehen von dem im strengen Sinne des Wortes genommenen militärischen Verkehr haben die Urlaubskreisen der Soldaten, die Besuche der Angehörigen der eingerückten Soldaten, die große Anziehungskraft der für die Produkte der Provinz hohe Preise zahlenden städtischen Märkte, die rastlose, gar nicht einmal vom wirklichen Bedarfe getriebene Beweglichkeit des zu Geld gekommenen Volkes eine solche Unmenge von Reisen geschaffen, die das Fassungsvermögen der Eisenbahnzüge auf die äußerste Probe stellt. Leute, die früher nur anlässlich wirklich großer Ereignisse aus ihren vier Wänden zu bringen waren, machen heute ohne weiteres Reisen von mehreren hundert, ja sogar tausend Kilometern, und die Bauernweiber des Alfölds besuchen ihre in Böhmen stationierenden Ehemänner, ihre eingerückten Söhne mit derselben Leichtigkeit, mit der ehemals nur der raffinierteste Globetrotter die Grenzen des Landes überschritten hat. Wir sind an dem Punkte angelangt, daß gegen diese vom volkswirtschaftlichen Gesichtspunkte nicht nur unnötige, sondern aus mehreren Ursachen entschieden bedenkliche Beweglichkeit direkte Gegenmaßnahmen notwendig geworden sind. Es ist also zur kategorischen Notwendigkeit geworden, daß die Eisenbahnpersonentarife den von Grund aus geänderten Verhältnissen entsprechend umgestaltet und die veränderten Konjunkturen des Personenverkehrs im Interesse des finanziellen Gleichgewichtes der Eisenbahnen entsprechend ausgenützt werden.

Das gleiche gilt auch von den Warentarifen, denn wenn der Produzent und der Vermittler den Preis der Waren oft ohne jede zwingende Notwendigkeit, lediglich in Ausnutzung der Konjunktur von heute auf morgen gar um hundert Prozent erhöht, sind die alten Warentarife wahrlich zum Anachronismus geworden. Man darf getrost behaupten, daß unsere Eisenbahnen auch schon bisher eine ziemlich komische Rolle gespielt haben, da sie den Nutzen der durch die Verfrachtung der Waren ermöglichten riesigen Wertverhöhungen ganz den Produzenten und Vermittlern überließen zu einer Zeit, wo die heutigen Tarife nicht nur die finanziellen Grundlagen der der Eisenbahnen harrenden zukünftigen großen Aufgaben nicht sichern, sondern bei vielen Waren und Relationen nicht einmal die heutigen Selbstkosten der Eisenbahnen decken. Aus dem Gesagten kann auch der Laie zu dem Schlusse kommen, daß eine großzügige Erhöhung der Eisenbahntarife notwendig geworden ist und daß ganz besonders eine neue, den geänderten Verhältnissen sich anpassende Feststellung der Staatsbahntarife geradezu unaufschiebbare Pflicht einer auf der Höhe stehenden, gewissenhaften Regierung bilden muß. Daß übrigens die Notwendigkeit einer bedeutenden Erhöhung der Tarife und einer künstlichen Einschränkung des heute schon geradezu ungeund hypertrophen Verkehrs auch anderweitig vorliegt und daß die Berechtigung solcher Verfügungen auch anderweitig anerkannt worden ist, wird am besten durch die bevorstehende Erhöhung der Fahrpreise der deutschen Eisenbahnen illustriert. Während man aber in Deutschland die hundertprozentige Tarifierhöhung ohne jede Differenzierung durchführt, wird bei uns — zumindest in der bereits bekanntgewordenen Reform der Personentarife der Staatsbahnen — eine richtige und gesunde Progression zur Geltung kommen, was besonders gegenüber der im Beginn dieses Jahres ins Leben getretenen Eisenbahntragssteuer — die einen gleichen Steuermaßstab enthielt — erwähnt zu werden verdient.

Laut der bisher bekannt gewordenen Verfügungen auf dem Gebiete des Warenverkehrs wird bei der Änderung der Warentarife eine präzisere Differenzierung, beziehungsweise Progression nicht geplant, allein wir glauben, daß diesbezüglich die in einer der letzten Sitzungen des Landesverbandes der Fabrikindustriellen laut gewordenen Einwendungen ein klein wenig übertrieben sind. Ganz besonders unbegründet scheint das Bedenken, daß die geplanten tarifmäßigen Verfügungen der österreichischen Industrie auf Kosten der ungarischen Vorteile zuwenden würden, beziehungsweise die österreichische Industrie noch konkurrenzfähiger machen könnten. Bei dem heutigen großen Mangel an Waren spielen nämlich die Eisenbahntarife bei der Wahl der Einkaufsquellen der Waren nur eine sehr mäßige Rolle, und der Produzent

kann die Lasten der Eisenbahnfracht heute leichter auf den Konsumenten überwälzen als jemals zuvor. Dies aber bedeutet, daß die Höhe der Frachtpreise eigentlich nicht den Produzenten, sondern die materielle Situation des Konsumenten berührt. Vom eisenbahnfinanziellen Gesichtspunkte aber wäre es jedenfalls wünschenswert, daß die Frachtfäße der höheren Warenklassen und ganz besonders für Stückware in wesentlich höherem Ausmaße erhöht werden mögen als bei den billigeren Warenklassen.

Indem wir nun nach dem Gesagten die bevorstehende Tarifierhöhung unserer Staatsbahnen als begründet und richtig anerkennen müssen, müssen wir zugleich wiederholen, daß die Eisenbahntarife den jeweiligen wirtschaftlichen Verhältnissen angepaßt werden müssen. Von diesem Gesichtspunkte müssen wir der jetzigen Tarifreform schon von vornherein ein nur kurzes Leben prophezeien. Abgesehen nämlich davon, daß unsere Bedürfnisse und unsere Aufgaben auf dem Gebiete der Eisenbahntechnik und Tarifpolitik sich auch noch während des weiteren Verlaufs des Krieges ganz wesentlich ändern können, ist es zweifellos, daß wir nach Wiederherstellung des Friedens anderen gründlich geänderten wirtschaftlichen Verhältnissen gegenüberstehen werden. Da wir aber hoffen müssen, daß diese Veränderung sich im Zeichen einer raschen wirtschaftlichen Erleichterung vollziehen wird, müssen die kompetenten Kreise sehr darauf achten, daß die während des Krieges aus Not und Zwang durchgeführten Verfügungen die wirkliche Notwendigkeit auch nicht um einen einzigen Tag überleben und daß jene Harmonie, die zwischen den wirtschaftlichen Verhältnissen und den Eisenbahntarifen unerlässlich notwendig ist und die der Krieg von Grund aus gestört hat — eventuell durch die Einführung ganz neuer Tarifsysteme — nach Eintritt des Friedens je eher wiederhergestellt werde.

Die neuen Tarife in Oesterreich-Ungarn.

Von Alexander Freund.

Mitglied des Staatseisenbahnrates.

Wien, 13. November.

Der Krieg hat in die Gestaltung der Eisenbahntarife aller europäischen Staaten tief eingegriffen. Die gleichen Ursachen haben überall die gleichen Wirkungen ausgelöst. Die Erhöhung der Personalauslagen und der Materialpreise auf der einen Seite, die Verteuerung der beförderten Güter auf der anderen haben nicht nur die Krieg führenden, sondern auch die neutral gebliebenen Staaten zu äusserst weitgehenden Tarifierhöhungen veranlaßt. Das Rußland seine Tarife um mehr als 100 Prozent erhöht hat, kann nicht Wunder nehmen, aber selbst das neutrale Norwegen ist eben daran, eine Tarifreform durchzuführen, die einmündig in der Verdoppelung der bisherigen Tarife für Eis- und Frachtgüter besteht. Bei Lebensmitteln soll die Tarifierhöhung „nur“ 70 Prozent, bei lebenden Tieren „nur“ 50 Prozent betragen. Schweden hat seine Tarife um 50 Prozent hinausgesetzt, die Schweiz hat im abgelaufenen Monat 70 Zuschläge, welche in einer gewissen Relation zur Güterart und zur Entfernung stehen, eingeführt. Dabei ist in allen Staaten einem anfänglich zögernden Zugreifen eine radikale Tarifbewegung gefolgt. Schweden und die Schweiz haben ihre Tarife im Kriege schon dreimal erhöht, das gleiche haben die Krieg führenden Staaten Rußland und Italien getan. Am besten gehalten hat sich Deutschland, welches bisher nur eine Reihe von Ausnahmsstarifen aufgehoben und eine bloß 7prozentige Frachtpreuer eingeführt hat. Aber nach Nachrichten, deren Richtigkeit nicht zu bezweifeln ist, plant man auch in Deutschland weitgehende Tarifierhöhungen.

Die finanzielle Lage der österreichischen Staatsbahnen ist bekannt aus dem Budget für das Jahr 1917/18. Die Staatsbahnen präsumierten für das Verwaltungsjahr 1917/18 einen Betriebsabgang von 102,9 Millionen Kronen, so daß gegen das letzte Friedensjahr 1913, in welchem noch ein Betriebsüberschuß von 196 Millionen Kronen erzielt wurde, eine Verschlechterung des Ergebnisses um 298,9 Millionen Kronen zu verzeichnen ist. Die hauptsächlichsten Ursachen dieser Erscheinung liegen in einer ungeheuren Steigerung der Beförderungskosten. Der Eisenbahnminister Baron B a n h a u s hat dem Subkomitee des Eisenbahnausschusses am 4. Oktober mitgeteilt, daß seit Kriegsbeginn die persönlichen Ausgaben von 340 auf 640 Millionen Kronen und die Materialkosten von 261 auf 312 Millionen Kronen gestiegen sind. Diesen Mehrauslagen steht ein starker Rückgang des Zivilgüterverkehrs gegenüber, welcher je nach den militärischen Erfordernissen zeitweilig auf ein Mindestmaß beschränkt werden muß. Ueber den Umfang und die Ertragsverhältnisse der Militärtransporte fehlt uns jegliche Kenntnis, allein es scheint, daß der Militärtarif die besonderen Leistungen der Bahnen bei der Beförderung von Militärpersonen und -gütern nicht mehr entspricht und daß in diesem Umstande mit ein gewichtiges Moment für den starken Rückgang der Einnahmen zu finden ist.

In den Jahren 1915 und 1916 hat die finanzielle Situation der Staatsbahnen in deren Tarifen keinen Widerhall gefunden. Erst im Jahre 1917 setzten in Oesterreich und in Ungarn Tarifierhöhungen ein. In Ungarn vorerst nur durch Beseitigung zahlreicher Frachtbegünstigungen. In Oesterreich aber, dessen Tarifsystem — trotz mancher Mängel — ein feinmaschiges Netz individualistischer Wirtschaftsmaßnahmen darstellte, begann man vor allem mit der Beseitigung zahlreicher Ausnahmsstarife, die seinerzeit als dem heimischen wirtschaftlichen Interesse entsprechend aufgestellt worden waren. Es sind zu Beginn dieses Jahres zahlreiche viele Jahre bestandene Ausnahmsstarife für den Binnenvorkehr und Exportverkehr beseitigt worden, darunter die besonderen Tarife für Kohöl, Petroleum und Derivate. Im September wurden die verschiedenen Ausnahmsstarife für Holz zum Versägen, für Schleifholz an Holzstoff- und Papierfabriken adressiert und für Grubenhölzer aufgehoben. Im Oktober folgte die Aufhebung der Ausnahmsstarife für Rohzucker und Raffinade und die Erhöhung der Braunkohlenstarife im Wege der Gleichstellung der Braunkohlenstarife mit jener für Steinkohlen. Neben diesen reinen Tarifierhöhungen werden seit 1. Februar l. J. in Oesterreich-Ungarn sowie Bosnien und der Herzegovina die 30prozentigen Verkehrsabgaben eingehoben.

Alle diese im vorstehenden nur knapp skizzierten Tarifierhöhungen reichten nicht aus, dem zunehmenden Defizit des Betriebes zu steuern, und so wird denn mit 1. Januar 1918 eine neuerliche, und zwar grundlegende Aenderung der Eisenbahntarife geplant.

Bevor auf das Wesen der neuen Tarifmaßnahmen eingegangen wird, sei festgestellt, daß diese im Einvernehmen mit der ungarischen Regierung festgelegt und in Ungarn gleichzeitig zur Durchführung gelangen werden. Die Notwendigkeit, mit Ungarn Fühlung zu nehmen, ergab sich schon daraus, daß die künftigen Tarifmaßnahmen vorwiegend auf einer Aenderung der Güterklassifikation beruhen und nach Artikel IX der Ausgleichsgesetze die Güterklassifikation nur einverständlich abgeändert werden kann. Ein Einvernehmen war weiter in dem Umstand sachlich begründet, daß durch ein selbstständiges Vorgehen in der Tariffrage in einem der beiden Staaten die wirtschaftlichen Interessen des anderen hätten eine Schädigung erfahren können. Die Verhandlungen zwischen der österreichischen und ungarischen Regierung haben zur vollen Uebereinstimmung geführt, und die neuen Maßnahmen werden also hier wie dort am 1. Januar 1918 eingeführt.

*) Als wichtigere Tarifmaßnahme aus dieser Zeit ist bloß die Aufhebung des Kohlentarifes zu verzeichnen.

14. XI. 1918 201

Diese Maßnahmen bestehen 1. in einer Aenderung der Güterklassifikation durch Aufklassifikation; 2. durch Festsetzung einheitlicher, von der Entfernung unabhängiger Betriebskostenzuschläge; und 3. durch eine Erhöhung des Nebengebührentarifes.

Die Aufklassifikation besteht darin, daß im allgemeinen alle Güter in die nächst höhere Klasse versetzt werden. Zum Beispiel: Stab- und Fassoneisen (-stahl) aller Art ist jetzt als Stückgut in Klasse II, als halbe Waggonladung in Klasse A und als volle Waggonladung von 10.000 Kilogramm in die Klasse B eingereiht, die künftige Klassifikation lautet dementsprechend I-II-A. Bei einer Entfernung von 300 Kilometer steigt hiedurch die Fracht für 10.000 Kilogramm Fassoneisen von 216 auf 306 Kronen (einschließlich Betriebskostenzuschlag). Die gleiche Erhöhung trifft Gemüse, Tafelglas, Hohlglaswaren, Holzzellstoff (trocken), Kreide, Mühlsteine, Soda, Wasserglas und andere. Eier, Fleisch, Mineralwasser, Obst (frisches, verpackt) und andere Artikel, welche jetzt nach II-A-A taxieren, sind künftig in die Klasse I-II-II versetzt. Das ergibt für 10.000 Kilogramm auf eine Entfernung von 300 Kilometer eine Erhöhung von 280 auf 612 Kronen (einschließlich Betriebskostenzuschlag).

Es muß zugegeben werden, daß die Durchführung von Tarifierhöhungen durch „Drosselung“ der Güterklassifikation ein tariftechnischer Einfall ist, der Frigidität verrät. Er ermöglicht es, ohne nennenswerte tariftechnische Arbeiten den beabsichtigten Zweck zu erreichen. Die Aenderung des Barèmes hätte ungeheure Rechenungsarbeiten und die Neuausgabe aller Tarife erforderlich gemacht; die Aufklassifikation macht alle tariftechnische Arbeit entbehrlich.

Die mechanische Durchführung der Verschiebungen innerhalb der Klassifikation hätte bei manchen Artikelgruppen zu brüskem Erfolg, bei manchen die beabsichtigte Erhöhung nicht voll herausgebracht. Solche Wirkungen hat man vermieden durch Ausnahme einzelner Artikel von der Aufklassifikation. Besonders diejenigen Artikel wurden nicht aufklassifiziert, bezüglich deren Ausnahmsstarife bestanden haben, die erst zu Beginn dieses Jahres aufgehoben wurden. So werden unter anderen die nachstehenden wichtigeren Artikel nicht aufklassifiziert: Düngemittel, Senfen und Sacheln, Erze, Futterkräuter, Getreide und Hülsenfrüchte, Holz, Kartoffeln, Kohle, Klee, Mahlproukte, Malz, Dextrosen, Delsaaten, Rüben, rohe Steine, Zement, Zuckerrübe, Zucker und Petroleum in Waggonladungen. In Fällen, in welchen ganz besondere Wertsteigerungen vorliegen, soll eine Aufstarifizierung um zwei, auch drei Klassen vorgenommen werden, so zum Beispiel: bei ordinären Baumwollgeweben, Farbhölzern, Gerbstoffen, Harzen, Garnen, Honig, Zwirn usw.

Die Klasse I stellt in der derzeitigen Klassifikation die höchste Klasse dar, hier also war eine Verschiebung in eine höhere nicht möglich. Die Tarifreform hat für diese Güter den Weg gefunden, daß die Frachttarife der Klasse I um 50 Prozent erhöht werden. Dasselbe geschieht aus denselben Gründen mit den Frachttarifen für „gewöhnliche Eilgüter“. Auch einzelne „ermäßigte Eilgüter“ — als Bier, Eier, Fleisch, Wein und andere — werden mit Tarifierhöhungen bis rund 300 Prozent betroffen, dadurch, daß sie vom „ermäßigten Eilgut“ in das um 50 Prozent erhöhte „gewöhnliche Eilgut“ verschoben werden. Uebrigens werden einige Güter, für welche die Versetzung in die Klasse I und in die Klasse für gewöhnliches Eilgut eine zu starke Belastung nach sich ziehen würde, zu den bisherigen Frachttarifen (plus Betriebskostenzuschlag) befördert werden. Sehr groß sind auch die Tarifierhöhungen für lebende Tiere. Sie werden von Klasse II in die um 50 Prozent erhöhte Klasse I aufstarifiziert. Die derzeit auf Grund der Klasse II aufgebauten Bodenflächentarife für lebende Tiere in Wagenladungen müssen demnach ebenfalls auf die erhöhte Klasse I umgerechnet werden. Die Ausnahmsstarife für Zuchtvieh werden gänzlich aufgehoben.

Für die Wahl der Aufklassifikation spricht nicht bloß die vorhin erwähnte Möglichkeit einfachster tariftechnischer Durchführung. Die Regierungen Oesterreichs und Ungarns können sich vielmehr darauf berufen, daß sie hierbei im System der Güterklassifikation geblieben sind. Es ist bekannt, daß die Klassifikation der Güter sich vorwiegend nach deren Wert richtete, und es kann deshalb die Verschiebung in die nächst höhere Klasse mit der Wertsteigerung, welche alle Güterarten erfahren haben, in Zusammenhang gebracht werden. Ob das auch vollständig gegliedert ist, läßt sich bei einer so umfassenden Aenderung nicht sogleich durchschauen. Das Eisenbahnministerium legt dem Staatseisenbahnrat ein Verzeichnis mit Vergleichen zwischen Frachtkosten und Warenpreisen 1914 und 1918 vor, in welchem an einer Reihe von Beispielen dargelegt ist, daß trotz der weitgehenden Tarifierhöhungen die erhöhte Fracht zum Warenpreis in einem günstigeren Verhältnis steht als früher. Das Bedenken, daß durch die Aufklassifikation unerwünschte Folgen eintreten könnten, die nicht vorhergesehen werden konnten, scheint auch bei den Regierungen in Oesterreich und Ungarn aufgetreten zu sein. Das geht daraus hervor, daß zwischen der österreichischen und der ungarischen Regierung eine Vereinbarung getroffen worden ist, daß, falls sich in Zukunft eine den Verfrächtern günstige Abänderung der Klassifikation einzelner Artikel als wünschenswert herausstellen sollte und diesbezüglich zwischen beiden Regierungen keine Einigung erzielt werden könnte, jene Auffassung zur Durchführung zu gelangen hat, die die Wiederherstellung der gegenwärtigen Klassifikation oder eine Annäherung an diese bezweckt.

Die Aufklassifikation ist nur eine der Komponenten der Tarifreform. Die zweite besteht in der Einführung des Betriebskostenzuschlages. Für alle Güter, welcher Art immer, die innerhalb Oesterreich-Ungarns, Bosniens und der Herzegovina zur Auf- oder Abgabe gelangen, beziehungsweise diese Gebiete durchlaufen, soll einheitlich einmaliger Zuschlag eingehoben werden, der für die

Der Zuschlag zu den Personentarifen der österreichischen Staatsbahnen.

Wien, 16. November.

Bei den österreichischen Staatsbahnen gelangt, wie im Abendblatte mitgeteilt wurde, mit 1. Dezember ein 50prozentiger Zuschlag zu den tarifmäßigen Fahrpreisen zur Einführung. Diese Maßregel stellt sich als die zweite Erhöhung des Personentaris der österreichischen Staatsbahnen während des Krieges dar. Die erste Steigerung erfolgte mit Wirksamkeit vom 1. Februar l. J. und betrug einschließlich der gleichzeitig durchgeführten Erhöhung der Fahrkartensteuer ungefähr 30 Prozent der früheren Fahrpreise. Ungeachtet dieser Erhöhung ist der Personenverkehr der österreichischen Staatsbahnen im laufenden Jahre um etwa 30 Prozent gewachsen. Die Tarifierhöhung und die Zunahme des Personenverkehrs haben bewirkt, daß die Einnahmen aus dieser Quelle im ersten Halbjahre um rund 40 Millionen Kronen gegenüber dem gleichen Zeitraume des Vorjahres in die Höhe gegangen sind. Diese außergewöhnliche Verkehrssteigerung ist nicht nur auf die Ausdehnung des Approvionierungsverkehrs, sondern unzweifelhaft auch auf das größere Reisebedürfnis weiterer Kreise, insbesondere der landwirtschaftlichen Bevölkerung, zurückzuführen. Infolge des bedeutend stärkeren Verkehrs sind die Betriebsausgaben gerade bei der Beförderung von Personen derart angewachsen, daß, wie erklärt wird, die Kosten trotz der früher erwähnten Mehreinnahme das finanzielle Ergebnis der Staatsbahnen in ungünstiger Weise beeinflusst haben und daher jetzt mit einer neuerlichen Fahrpreiserhöhung vorgegangen wird. Die Steigerung der Betriebskosten hat nicht nur die feindlichen Staaten, sondern auch die verbündeten und neutralen Länder im Laufe des Krieges wiederholt zu einer Erhöhung ihrer Personentaris veranlaßt. Zuletzt haben die ungarischen Staatseisenbahnen mit 15. November l. J. eine Steigerung ihres Personentaris um 70 bis 120 Prozent durchgeführt. Die deutschen Bahnen taten dies vornehmlich zu dem Zwecke einer Eindämmung des Reiseverkehrs. Da die Jahrbetriebsmittel für die Bewältigung des Güterverkehrs, insbesondere zur Lebensmittel- und Kohlenversorgung, unerlässlich waren, haben die deutschen Bahnen mit Wirksamkeit vom 18. Oktober l. J. zu den Schnellzugsfahrpreisen Zuschläge von rund 100 Prozent eingeführt.

In welchem Ausmaße die Fahrpreise durch diese Maßnahmen bei den österreichischen, ungarischen und deutschen Bahnen erhöht wurden, ist an nachstehenden Beispielen zu ersehen:

Wien-Brünn (144 Kilometer).

	I.	II.	III.
	K r o n e n		
Österreichische Staatsbahnen vor dem			
1. Februar 1917	17.90	10.90	7.—
gegenwärtig	22.50	13.50	9.—
ab 1. Dezember 1917	33.75	20.25	13.50
Ungarische Staatseisenbahnen für			
144 Kilometer	38.90	22.80	15.80
Deutsche Staatsbahnen für 144 Kilometer	39.60	24.60	12.40*)

Wien-Salzburg (314 Kilometer).

	I.	II.	III.
	K r o n e n		
Österreichische Staatsbahnen vor dem			
1. Februar 1917	38.—	23.20	14.80
gegenwärtig	45.25	27.15	18.10
ab 1. Dezember 1917	67.88	40.83	27.15
Ungarische Staatseisenbahnen für			
314 Kilometer	76.30	44.80	31.—
Deutsche Staatsbahnen für 314 Kilometer	86.70	56.90	36.45

Wien-Tetschen (457 Kilometer).

	I.	II.	III.
	K r o n e n		
Österreichische Staatsbahnen vor dem			
1. Februar 1917	54.40	33.10	21.—
gegenwärtig	61.25	36.75	24.50
ab 1. Dezember 1917	91.88	55.13	36.75
Ungarische Staatseisenbahnen für			
457 Kilometer	84.50	49.80	34.40
Deutsche Staatsbahnen für 457 Kilometer	119.30	67.40	54.—

Aus diesen Beispielen ergibt sich, daß die Erhöhung gegenüber dem gegenwärtig geltenden Preise für eine Schnellzugsfahrt Wien-Brünn vom 1. Dezember ab in der ersten Klasse 11 Kronen 25 Heller, in der zweiten Klasse 6 Kronen 75 Heller, in der dritten Klasse 4 Kronen 50 Heller beträgt. Gegenüber dem vor dem 1. Februar 1917 zu zahlenden Fahrpreise wird sich vom 1. Dezember ab das Billet mit dem Schnellzuge Wien-Brünn in der ersten Klasse um 15 Kronen 95 Heller, in der zweiten Klasse um 9 Kronen 35 Heller, in der dritten Klasse um 6 Kronen 50 Heller höher stellen. Vergleicht man die gegenwärtigen mit den vom 1. Dezember ab wirksam werdenden Preisen, so beläuft sich, wie erwähnt, die Erhöhung auf 50 Prozent; bei einer Gegenüberstellung der vor dem 1. Februar geltenden und der ab 1. Dezember wirksamen Preise kommt man zu einer Erhöhung um etwa 80 Prozent. Auf den ungarischen Staatsbahnen werden die neuen Preise für eine Strecke von der gleichen Länge wie Wien-Brünn in allen drei Klassen höher sein als in Oesterreich, und zwar in der ersten Klasse um 5 Kronen 15 Heller, in der zweiten Klasse um 2 Kronen 55 Heller, in der dritten Klasse um 2 Kronen 30 Heller. Die deutschen Staatsbahnen verlangen auf der gleichlangen Strecke Preise, die in der ersten und zweiten Klasse höher, in der dritten jedoch niedriger sind als in der ersten und zweiten Klasse der österreichischen und ungarischen Staatsbahnen.

Die Personenzugsfahrpreise der österreichischen Staatsbahnen werden einschließlich Zuschlag zum Teil niedriger, im allgemeinen nicht wesentlich höher als die mit 15. November eingeführten neuen Fahrpreise der ungarischen Staatsbahnen sein.

Erhöhungen der Personen- und Gütertarife in den neutralen Staaten.

Wie gemeldet wird, haben die norwegischen Staatsbahnen die Frachten für Eil- und Frachtgut um 100 Prozent erhöht. Die Personentaxen sind bis zu 80 Prozent für die erste und zweite Klasse und 60 Prozent für die

*) Umrechnung: 100 Mark = 163 R. 8 S.

244

20. XI. 1917

Die Tarifierhöhungen der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen.

Von Emil Raut.

Die außerordentliche Zunahme der Lohn- und der sonstigen Personalausgaben sowie die erhebliche Steigerung der Materialpreise, die der Krieg mit sich brachte, hat die finanzielle Lage der österreichisch-ungarischen Bahnen in einem Maße verschlechtert, daß eine Besserung ihrer Einnahmeverhältnisse dringend notwendig wurde. Dann kam noch die Notwendigkeit, die Staatseinnahmen entsprechend zu stärken. Beide Momente boten die Veranlassung, den Personen- und Güterverkehr der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen im Wege einer Erhöhung der Fahr- und Frachtpreise und der staatlichen und sonstigen Nebengebühren entsprechend zu belasten. Die Notwendigkeit einer solchen an sich gewiß bedauerlichen Maßnahme ist nicht nur in allen kriegführenden, sondern auch in allen dem Kriege neutral gegenüberstehenden Ländern hervorgetreten. Demgemäß sind auch in den letzteren mehrfach recht empfindliche Erhöhungen der Personen- und Gütertarife durchgeführt worden. Bis zum Ende des Jahres 1916 sind mit Ausnahme der Aufhebung des Ausnahmstarifes für Kots der österreichischen Staatsbahnen wesentliche Tarifierhöhungen nicht durchgeführt worden. Inzwischen hatte sich die finanzielle Lage der österreichischen Staatsbahnen, die ja bekanntlich nie eine gute war, erheblich verschlechtert. Der Ueberschuß, den sie 1913 noch mit 196 Millionen Kronen erzielen konnten, ist mit der Zeit zu einem Betriebsabgang geworden, der für 1917/18 mit 102.9 Millionen Kronen veranschlagt wurde.

Die erste ausgiebige Erhöhung der Fahr- und Frachtpreise wurde nun durch die kaiserliche Verordnung vom 10. Jänner 1917 angeordnet. Sie führte zunächst eine Frachtsteuer von 15 Prozent für die „entgeltliche Beförderung von Gütern auf österreichischem Staatsgebiete durch eine Eisenbahn“ ein. Diese Steuer hatte aber zunächst den Charakter einer rein staatlichen Finanzmaßnahme. Außerdem wurde neben dieser Staatssteuer auch noch ein Frachtzuschlag eingeführt, dessen Höhe durch die Bestimmung begrenzt wurde, daß Steuer und Frachtzuschlag nicht mehr als 30 Prozent des Beförderungspreises betragen dürfen. Gleichzeitig wurde die bereits bestandene Fahrkartensteuer bei Hauptbahnen auf 20 Prozent, bei Lokalbahnen auf 10 Prozent und bei Nebenbahnen auf 5 Prozent, im Verkehr mit Ungarn und Bosnien auf 18 Prozent erhöht. Für Reisegepäck wurde ein Zuschlag von gleicher Höhe eingeführt, wie er bei der Fahrkartensteuer angegeben wurde. Aus den durch die kaiserliche Verordnung vom 10. Jänner 1917 durchgeführten Frachterhöhungen wird eine jährliche staatliche Mehreinnahme von rund 300 Millionen Kronen erwartet.

Im Jahre 1917 traten nun noch zahlreiche andre und oft recht bedeutende Frachterhöhungen dadurch ein, daß zahlreiche Ausnahmestarife ohne Ersatz aufgehoben wurden. Von besonderer Bedeutung war dabei die Beseitigung der Begünstigungen für Petroleum und Derivate, für Stamm- und Schleifholz, für Zucker und für Braunkohle. Die dadurch eingetretenen Frachterhöhungen waren um so empfindlicher, als die Normalfälle inzwischen von der 30-Prozent-Erhöhung betroffen wurden. Aber auch diese Frachterhöhungen haben nicht genügt, um dem Staat und den Privatbahnen die notwendige Stärkung ihrer Einnahmen zu bringen. Das Bild, das Eisenbahnminister Freiherr v. Banhaus anlässlich der Einbringung des Budgets für 1917/18 von dem finanziellen Stande der Staatsbahnen entworfen hat, war nichts weniger als erfreulich. Danach sind seit Kriegsbeginn die personellen Ausgaben der österreichischen Staatsbahnen um 200, die Materialkosten um 51 Millionen jährlich gestiegen, wogegen die Einnahmen aus dem Zivilgüterverkehr infolge der durch den Krieg erzwungenen Einschränkung desselben

hart zurückgegangen sind. Dem ist beizufügen, daß der Militärtarif mit seinen stark ermäßigten Frachtsätzen keinesfalls geeignet ist, solche Einnahmenverluste auszugleichen.

Es ist daher eine neuerliche ausgiebige Erhöhung der Gütertarife geplant, die am 1. Jänner 1918 in Kraft treten soll. Eine entsprechende Regierungsvorlage wird in der Sitzung des Staatseisenbahnrates am 30. November d. J. zur Verhandlung kommen. Die neuerliche Frachterhöhung besteht aus drei verschiedenen Maßnahmen:

1. In einer Versetzung vieler Güter in eine höhere Tarifklasse, einem Zuschlag für die höchste Tarifklasse und in der Aufhebung von Ausnahmestarifen; 2. in der Einführung von festen Frachtzuschlägen und 3. in der Erhöhung der Nebengebühren.

Die Versetzung der Güter in eine höhere Tarifklasse erfolgt nicht allgemein, sondern nur bei solchen Gütern, bei denen dies nach Meinung des Eisenbahnministeriums infolge der großen Steigerung ihrer Verkaufspreise nicht von Nachteil auf den Verkehr sein kann. Dabei erfolgt bei einigen Gütern die Versetzung nicht in die nächste, sondern in die zweithöchere Tarifklasse. Für Eilgüter und die teuerste Tarifklasse I wird ein Zuschlag von fünf Prozent zu den Beförderungspreisen eingeführt, wobei einige weniger tragfähige Güter vom Zuschlag befreit bleiben. Neben dem werden die Ausnahmestarife noch weiter eingeschränkt.

Bei dem festen Frachtzuschlag, der alle Güter trifft und Betriebskostenzuschlag genannt wird, handelt es sich um eine Erhöhung der Abfertigungsgebühren auf 50 S. für 100 Kilogramm für Eilgüter, 30 S. für 100 Kg. für Frachtstückgüter und 16 S. für 100 Kilogramm für Wagenladungsgüter von mindestens 5000 Kilogramm. Diese Gebühren stellen eine Entschädigung der Eisenbahnen für alle mit der Auf- und Abgabe der Güter verbundenen und bei jeder Sendung vorkommenden Leistungen dar. Die Erhöhung wird durch die Steigerung der einschlägigen Kosten begründet.

Die Erhöhung der Nebengebühren, die die Eisenbahn für Leistungen entschädigen sollen, die wie Verladen und Abladen, Abwiegen und dergleichen, nicht bei jeder Sendung vorkommen, soll bis zu 100 Prozent der bisherigen Sätze betragen. Bei der Festsetzung dieser Gebühren ist bisher nur die Deckung der Selbstkosten angestrebt worden, und es ist anzunehmen, daß dieser Grundsatz auch bei Feststellung der neuen Erhöhungsbeträge beachtet worden ist. Jedenfalls ist nicht anzunehmen, daß den Eisenbahnen trotz der erhöhten Sätze irgend wesentliche Reineinnahmen verbleiben werden.

Außer den Erhöhungen der Gütertarife werden, wie bekannt, auch die Fahrpreise im Personenverkehr, und zwar ab 1. Dezember 1917, um rund 50 Prozent erhöht. Auch diese Erhöhung wird mit den wesentlich gesteigerten Betriebskosten begründet. Voraussetzlich wird die Fahrpreiserhöhung auch eine Einschränkung des Zivilverkehrs bewirken, der auf manchen Strecken infolge der durch die Kriegführung erzwungenen Einschränkung des Zugverkehrs kaum mehr bewältigt werden kann.

Die neue Erhöhung der Fahr- und Frachtpreise stellt selbstverständlich eine erhebliche Mehrbelastung der Bevölkerung dar, die sich nur durch die unabwiesbaren Erfordernisse der Kriegführung rechtfertigen läßt. Gegen die Form, in der die Erhöhung der Frachtsätze durchgeführt werden soll, ließe sich manches einwenden. Im gegenwärtigen Zeitpunkt lämen aber diese Einwendungen zu spät. Das Augenmerk aller am Frachtgeschäft Interessierten wird also hauptsächlich darauf gerichtet sein müssen, rechtzeitig auf einen Ersatz der Kriegstarife durch solche hinzuwirken, die die Erfordernisse des Güterauslaufes besser berücksichtigen. Ein solcher Ersatz wird mit dem Tage des Friedensschlusses jedenfalls erforderlich werden. Da die Bedürfnisse der Bahnen nach erhöhten Einnahmen gewiß noch lange Zeit nach Friedensschluß bestehen bleiben werden, sollten sich die berufenen wirtschaftlichen Körper schon jetzt mit der Frage beschäftigen, was an Stelle der Kriegstarife seinerzeit treten soll.

Die Erhöhung der Güter- und Personen-tarife.

Äußerungen von Fachmännern. Zucker.

Von Dr. Heinrich Friek.

Mitglied des Industriekrates.

Die Wirkung der Tarifierhöhungen auf die Zuckerindustrie wird sich zur Gänze erst übersehen lassen, bis die genauen Details derselben bekannt werden. Schon heute läßt sich jedoch feststellen, daß durch die Tarifierhöhungen die Zuckerproduktion wesentlich verteuert werden wird. Die Zuckerindustrie hat fast ausschließlich mit Massentransporten zu tun. Es müssen die Rüben herbeigeschafft werden, es müssen den Rübenbauern die Rübenzuckerrübe, weiche ein wichtiges Futtermittel bilden, zurückgeschickt werden, die Zuckerindustrie bedarf großer Mengen von Kohlen, Koks und Kalkstein, und der Transport des Rohzuckers zu den Raffinerien und des raffinierten Zuckers nach den Konsumplätzen verursacht ebenfalls bedeutende Frachtauslagen. Wenn auch die Aufklassifikation bei Rübe, Zucker, Kohle und voraussichtlich auch bei Koks und Kalkstein unterlassen wurde, so muß die Zuckerindustrie doch für die große Menge der von ihr transportierten Güter mit dem Betriebskostenzuschlag und mit der Erhöhung der Nebengebühren rechnen. Dieser Betriebskostenzuschlag von 16 Heller per 100 Kilogramm wird bei Zuckerrübe und Rübenschnitten in einzelnen Relationen einer Verdopplung des bisherigen Frachtfußes nahezu gleichkommen. Bei Kohle bedeutet er eine neuerliche Verteuerung, welche mit Rücksicht auf die bereits erfolgte Frachterhöhung und im Hinblick auf die drohende Einführung einer Kohlensteuer nach deutschem Muster besonders empfindlich ist. Im großen ganzen kann man annehmen, daß für 100 Kilogramm Konsumzucker eine Frachtenbewegung von mindestens 1600 Kilogramm erforderlich ist, so daß der Betriebskostenzuschlag allein eine Verteuerung der Zuckerproduktion um mehr als 2 Kronen 50 Heller bedeutet. Unter den gegenwärtigen Verhältnissen, in welchen der Preis einer Ware von Produktionsorten angepaßt werden kann, ist dies eine bedauerliche, aber angesichts der Abhängigkeit gegen hohe Preise ertägliche Tatsache, welche als bedauerliche Konsequenz der Kriegsverhältnisse hingenommen werden muß. Wenn jedoch einmal die Volkswirtschaft in normale Bahnen gelangen wird und wenn sich die Preise im Inland nach den Weltmarktpreisen richten müssen, besonders aber wenn es sich darum handeln wird, daß die österreichisch-ungarische Zuckerindustrie auf dem Weltmarkt wieder in Konkurrenz trete, was aus valutariischen Gründen von größter Bedeutung ist, dann wird es erforderlich sein, die jetzt getroffenen Maßnahmen dahin zu überprüfen, ob durch dieselben die Produktions- und Exportmöglichkeit der Zuckerindustrie nicht geschädigt werde. Ich spreche mit Bedacht hierbei auch von der Produktionsmöglichkeit, da bei einer in normalen Zeiten verhältnismäßig geringwertigen Ware, wie es die Rübe ist, die Transportkosten eine große Rolle spielen und es daher leicht geschehen könnte, daß Gegenden, welche trotz ihrer zureichenden Entfernung von Zuckerfabriken bisher doch zur Rübenproduktion herangezogen wurden, infolge der höheren Tarife den Rübenbau aufgeben müßten. Dieser Umstand, die Einengung des Attraktionsgebietes der Zuckerfabriken, wäre nicht nur für die hievon betroffenen Gegenden ein großes Unglück, sondern muß auch im Interesse der Versorgung unseres Konsums und im Interesse des so wünschenswerten Zuckereports nach dem Kriege möglichst vermieden werden. Eine große Produktion wird nach dem Kriege noch wichtiger sein als eine gute Bilanz der Staatsbahnen.

Brennholz.

Ferdinand Maschke.

Gesellschafter der Firma Friek & Maschke.

Die Tatsache, daß so wichtige Artikel des täglichen Bedarfes wie Brennholz und Schnittmaterial durch die beachtliche Erhöhung der Tarife eine neuerliche Verteuerung erfahren sollen, darf in ihrer Bedeutung nicht überschätzt werden. Da diese Artikel nicht der Aufklassifikation unterworfen werden sollen, sondern mit Rücksicht auf ihre Unentbehrlichkeit für die Haushaltungen nur den Betriebskostenzuschlag zu tragen haben werden, dürfte die Tarifierhöhung nicht allzu sehr in die Waagschale fallen. Bei Brennholz beispielsweise beträgt die Frachterhöhung, auf den Raummeter umgerechnet, zirka 60 bis 80 Heller, beim Schnittmaterial 1 Krone bis 1 Krone 30 Heller für den Festmeter. Wenn man den gegenwärtig außerordentlich hohen Preisstand aller Holzgattungen berücksichtigt, so beträgt die Verteuerung kaum ein halbes Prozent des Gesamtwertes. In der gegenwärtigen Kriegszeit kann daher die Frachterhöhung einen Einfluß auf die Preisgestaltung nicht ausüben. Im Frieden würde die Tarifierhöhung viel stärker in Betracht kommen, da sie einen weit größeren Prozentsatz des Wertes umfassen würde. Während gegenwärtig die Holzhändler Brennholz zum Preise von 50 bis 60 Kronen kaufen, wurden die gleichen Qualitäten im Frieden mit 8 bis 10 Kronen bewertet. Im Frieden würde die Tarifierhöhung daher acht bis zehn Prozent des Wertes ausmachen.

Die Steigerung der Personentarife und des Reiseverkehrs.

Siegmond Körner.

Direktor des Vereines Reisender Kaufleute.

Die reisenden Kaufleute und die Vertreter des Handels gehören zu jenen Erwerbsgruppen, die durch den Krieg auf das härteste betroffen wurden. Gleich zu Beginn desselben wurde die Reisetätigkeit auf das empfindlichste eingeeengt, da damals der Verbrauch außerordentlich stark eingeschränkt wurde. Durch die hierauf folgende Einführung der staatlichen Bewirtschaftung, die in den Zentralen ihren Ausdruck findet, wurde in vielen Erwerbszweigen eine völlige Aus-

schaltung der Geschäftsreisenden und der Handelsvertreter bewirkt. Der Reiseverkehr beschränkte sich auf jene Branchen, in denen der Handel noch frei war. Da sich aber die Menge der zum Anbot gelangenden Waren stetig verringerte, nahm auch der Reiseverkehr ständig ab, und derzeit kann die Zahl der in ihrem Berufe beschäftigten Reisenden auf höchstens 15 Prozent der in Friedenszeiten tätigen Personen veranschlagt werden. Eine neuerliche Belastung des Reiseverkehrs bedeutete auch die zu Beginn des Jahres verfügte Aufhebung der Zeit- und Abonnementkarten sowie die Beseitigung der Begünstigungen des Transports der Musterkoffer. Dazu kommt die Erhöhung der Eisenbahntarife. Die Steigerung der Kosten für Wohnung, Verköstigung und Entlohnung in den Hotels und Gastwirtschaften bewirkten, daß die Reisenden von ihren Firmen höhere Spesen und die Handelsvertreter höhere Provisionen fordern mußten, ein Umstand, der gleichfalls dazu beitrug, daß viele Geschäftshäuser das Reisegeschäft aufgaben. Wenn auch die nunmehr in Kraft tretende Erhöhung der Personentarife angesichts des geschiederten verringerten Umfanges der Reisetätigkeit gegenwärtig nicht allzu sehr in Betracht kommt, so muß doch unbedingt angestrebt werden, daß diese den Reiseverkehr belastende Maßregel nach Beendigung des Krieges wieder verschwindet. Wenn man annimmt, daß sich in einem Geschäftshause ein Reisender im Durchschnitte zweihundert Tage auf der Tour befindet und ein Geschäftshaus kleineren Umfanges drei Reisende beschäftigt, so ergibt sich aus den neuen tariflichen Verfügungen eine Mehrbelastung, die auf etwa 3000 Kronen jährlich geschätzt werden kann. Die Handelsfirmen werden die erhöhten Geschäftskosten auf die Kundschaft zu überwälzen trachten. In der Uebergangszeit vom Krieg zum Frieden und in der Friedenszeit wird nach der voraussichtlich erfolgenden Auflösung der Zentralen zweifellos eine intensive geschäftliche Reisetätigkeit einsetzen, die davon ihren Ausgangspunkt nehmen wird, daß die Geschäftshäuser sich bemühen werden, die jetzt unterbrochenen Beziehungen zu den Kunden in den Kronländern wieder anzuknüpfen. Es wird dann notwendig sein, daß die wirtschaftlichen Vertretungskörper sich für eine Ermäßigung der Eisenbahntarife einsetzen.

Michael Ritzner.

Leiter des Reisebureaus der Firma Schuler & Co.

Die neuerliche Erhöhung der Personentarife um 50 Prozent, die am 1. Dezember in Kraft treten soll, wird, vorläufig wenigstens, voraussichtlich den Reiseverkehr nicht wesentlich vermindern. Schon die letzte am 1. Februar eingeführte Tarifierhöhung hat den Verkehr nicht nachteilig beeinflusst, sondern es war im Gegenteil noch eine Zunahme zu beobachten. Es ist eben eine Tatsache, daß in der gegenwärtigen Zeit Reisen nur von jenen Personen unternommen werden, die aus geschäftlichen oder anderen wichtigen Gründen dazu gezwungen sind, und bei diesen spielen die höheren Kosten keine wesentliche Rolle. Einen gewissen Einfluß könnte die Tarifierhöhung bei den Sommerreisen ausüben. Im nächsten Sommer wird sich dann zeigen, ob eine weitere Abnahme der Vergnügungstreffen, die im Kriege naturgemäß überhaupt eingeschränkt sind, erfolgen wird. Die deutschen Staatsbahnen haben mit Wirksamkeit vom 18. Oktober einen 100prozentigen Zuschlag zu den Schnellzugpreisen in Kraft gesetzt. Ob der Reiseverkehr im Frieden unter den erhöhten Tarifen zu leiden haben wird, läßt sich vorläufig noch nicht beurteilen. Es kann aber wohl nicht daran gezweifelt werden, daß die Steigerung im Ausgabenetat großer Geschäftshäuser, die viele Reisende beschäftigen, stark in die Waagschale fallen dürfte.

Staatsbahnenrat.

Gestern ist, wie berichtet, im Sitzungssaal des niederösterreichischen Landhauses unter dem Vorsitz des Obmannes Leopold von Baczewski der Ausschuss für die Angelegenheiten des Güterverkehrs zusammengetreten. Den wichtigsten Punkt der Tagesordnung bildete die Begutachtung der vom Eisenbahnministerium mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1918 in Aussicht genommenen Erhöhung der Gütertariife.

Die Verhandlung wurde durch den Sektionschef Ritter v. Solbis mit nachstehendem Erpose über die Tätigkeit der Staatsbahnenverwaltung im Kriege auf kommerziellem Gebiete eingeleitet.

Die Tätigkeit der Staatsbahnenverwaltung im Kriege auf kommerziellem Gebiete.

Der Krieg hat die Staatsbahnenverwaltung auch in kommerzieller Beziehung vor eine Reihe schwieriger und umfassender Aufgaben gestellt. Auf dem Gebiete des Transportwesens wie auch auf jenem der Eisenbahntarife sind infolge der außerordentlichen Verhältnisse Erscheinungen zutage getreten, gegenüber denen die geltenden Normen und Vorschriften sich als unzulänglich erwiesen haben. Um die Regelmäßigkeit und Ordnung in der Abwicklung des kommerziellen Eisenbahndienstes nicht in Frage zu stellen, hat sich demnach die Notwendigkeit ergeben, besondere, den außerordentlichen Verhältnissen Rechnung tragende Verfügungen und Anordnungen zu erlassen. Darüber hinausgehend oblag der Staatsbahnenverwaltung die weitere Aufgabe, auf die Bedeckung der Betriebskosten der Staatsbahnen Bedacht zu sein, die infolge der namhaften Verteuerung der Materialien und der wiederholten unvermeidlichen Aufbesserung der Gehälter und Löhne im Verlaufe des Krieges außerordentlich gestiegen waren. Bei der allgemeinen Finanzlage des Staates konnte die Staatsbahnenverwaltung dieser Verpflichtung nur durch eine Erhöhung der Einnahmen gerecht werden. Die Lösung dieses Problems war um so schwieriger, als die Wirtschaftsverhältnisse während des Krieges fast bei jedem einzelnen Wirtschaftszweige in einschneidender Weise geändert haben. Auf diese neuen Verhältnisse hatte die Staatsbahnenverwaltung Bedacht zu nehmen, damit Maßnahmen vermieden werden, die eine Schädigung unserer Volkswirtschaft zur Folge gehabt und anstatt einer Einnahmesteigerung eine Verminderung der Einnahmen ergeben hätten. Die Staatsbahnenverwaltung darf für sich wohl in Anspruch nehmen, diese Aufgabe einer Lösung zugeführt zu haben, die den richtigen Mittelweg darstellt, — wenn auch einige Härten nicht zu vermeiden waren — doch keine nachteiligen Folgen für die Produktion und den Handel im Gefolge haben wird.

Die Einnahmen der Staatsbahnen.

In den dem Kriege unmittelbar vorhergegangenen Jahren bot die Entwicklung der Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen ein ziemlich erfreuliches Bild. Dierin trat ein störförmige Abwärtswendung ein, als die Mobilisierung begann und dies sowie die Stillelegung vieler Betriebe den Güterverkehr lähmte, während sich gleichzeitig eine außerordentliche Steigerung der Betriebskosten bemerkbar machte. Lange Zeit hat sich die Staatsbahnenverwaltung darauf beschränkt, zur Verbesserung des finanziellen Ergebnisses der Staatsbahnen die schon früher angewandten beschriebenen Mittel heranzuziehen. Diese Mittel bestanden in weiteren Einschränkungen der in den Abhängen zu den Lokal- und Verbandstariifen sowie im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt gewährten Frachtermäßigungen und in der Aufhebung einzelner Exporttarife für Lebensmittel und Rohstoffe. Die Revisionen der Frachtermäßigungen wurden nach dem wirtschaftlichen Gesichtspunkte durchgeführt. Viele der gewährten Ermäßigungen beruhten auf der Uebernahme von Uch- und Aufschlüssen. Da diese Konventionen mit Ausbruch des Krieges aufhörten, weil Bespannung und Klöcher mobilisiert wurden, so war die Aufhebung der betreffenden Frachtermäßigungen nur gerechtfertigt. Andere Frachtermäßigungen konnten aus dem Grunde zur Aufhebung gelangen, weil entweder die Absatzverhältnisse des begünstigten Produktionszweiges sich verbessert hatten, oder die sonstigen Zwecke des eingeräumten Nachlasses erreicht waren, oder endlich die weitgehende Individualisierung der Tariffälle für bestimmte Transporte sich mit der ungünstigen finanziellen Lage der österreichischen Staatsbahnen nicht mehr vertrug. Ganz ähnlich lagen aber die Verhältnisse bei den Exporttarifen für einige Lebensmittel und Rohstoffe insofern, als die durch den Krieg erhöhte Nachfrage nach diesen Artikeln im Inlande die Aufrechterhaltung der ermäßigten Ausfuhrtarife entbehrlich machte.

Zur Aufhebung der Ausfuhrtarife für Eier, für Gemüse, für Holzstoff und

Holzstoff, für Rohholz und Grubenholz und für Roheisen, die mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1916 erfolgte, vermochte sich daher die Staatsbahnenverwaltung unschwer zu entschließen. Im übrigen nahm jedoch die Staatsbahnenverwaltung zunächst noch eine abwartende Haltung ein, da sie für eine individualisierende, die tragfähigeren Verkehre stärker heranziehende Tarifierhöhung angesichts der ungelärten Verhältnisse den Zeitpunkt noch nicht für gekommen erachtete. Die weitere Einnahmen- und Ausgabenentwicklung ließ aber schon in der zweiten Hälfte des Jahre 1916 ein derart ungünstiges Ergebnis des Budgetjahres befürchten, daß es geboten erschien, die Revision der Ausnahmetarife nunmehr auch auf jene für den Inlandverkehr auszudehnen. Gegenstand der Aufhebung waren vor allem die Ausnahmetarife für jene tarifmäßig begünstigten Produktionszweige, bezüglich deren sich durch den Krieg die Frachtkonvergenz dermaßen geändert hatten, daß das allgemeine wirtschaftliche, eine Staatsaushilfe fordernde Bedürfnis nicht mehr zu erkennen war. Von diesem Gesichtspunkt erfolgte am 1. Oktober 1916 die Aufhebung der ermäßigten Tarife für Holz von inländischen Erzeugungstätten, an die sich am 1. Jänner 1917, um nur die wichtigeren Maßnahmen zu nennen, die Aufhebung der Ausnahmetarife für gewöhnliche Güter in Wagenladungen, für Zementblockziegel, Borke und Lohse, für Schiffsbauweisen, Tiefbohrgeräte und Tiefbohrwerkzeuge, Aluminium, Möbel und Möbelbestandteile aus gebogenem Holz, Flach, Sopfen, Glas und Hohlglaswaren sowie Glassallons und am 1. Februar 1917 die Aufhebung des Exportausnahmetarifs für rohes und raffiniertes Petroleum sowie eine Erhöhung der Petroleumtarife für den Inlandverkehr anschloß.

Mit der zunehmenden Dauer und Ausbreitung des Krieges mußte man jedoch bald zu der Ueberzeugung gelangen, daß mit Einzelmaßnahmen nicht mehr das Auslangen zu finden sein werde, zumal die Staats- und Privatbahnen der meisten feindlichen und neutralen Länder des Kontinents bereits im Laufe der Jahre 1915 und 1916 mit ausgiebigen Erhöhungen ihrer Gütertariife und ebenso auch mit Erhöhungen ihrer Personen- und Gepäcktariife vorgegangen waren.

Die Tarifierhöhungen.

Für Oesterreich war die Frage einer ausgleichlicher Erhöhung der Staatseinnahmen nicht so leicht zu lösen, da im Interesse der Vermeidung einer stärkeren Belastung der österreichischen Volkswirtschaft mit der ungarischen Regierung wegen eines gleichartigen Vorgehens in Ungarn verhandelt werden mußte, und weil staatsfinanzielle Erwägungen es zur gebieterischen Notwendigkeit machten, den zu treffenden Maßnahmen einen solchen Inhalt zu geben, daß nicht nur die Einnahmen der Staatsbahnen, sondern auch die Einnahmen des Staates aus andern Titeln, insbesondere aus der Besteuerung der Privatbahnen, gesteigert würden. In dieser Erwägung wurde die Fahrkartensteuer erhöht, die auf Hauptbahnen mit 20 Prozent, auf Lokalbahnen mit 10 Prozent und auf Kleinbahnen mit 5 Prozent des Fahrpreises festgesetzt wurde, und eine Gepäcksteuer von 20 Prozent der Fracht auf Hauptbahnen, 10 Prozent auf Lokalbahnen und 5 Prozent auf Kleinbahnen sowie eine Frachtkosten im Betrage von 15 Prozent des Beförderungsbreises eingeführt. Mit der Frachtkosten wurde ein Kriegszuschlag mit der Maßgabe zur Einführung gebracht, daß Frachtkosten und Kriegszuschlag zusammen genommen nicht mehr als 30 Prozent der Beförderungsgeld betragen. Unter einem wurde eine Reform der Personentariife durchgeführt, bei der die Tarifmaterien zunächst vereinfacht und durch Schaffung eines einheitlichen Klassenverhältnisses für alle Zustellungen und Staffeln bedeutende Vereinfachungen des Abfertigungs- und Nachzahlungswesens herbeigeführt wurden. Die Einrichtung der Jahres-, Halbjahres- und Abonnementarten wurde abgeschafft, wofür einerseits die äußerst niedrigen, in gar keinem Verhältnis zu ihrer oftmaligen Ausnutzung stehenden Preisanfätze, andererseits die zahlreichen bei ihrer Benutzung vorkommenden Mängel maßgebend waren. Endlich wurde auch die Gepäcktariifbegünstigung für Musterkoffer von Handlungreisenden außer Kraft gesetzt, eine Begünstigung, die nicht nur vielfach durch widerrechtliche Inanspruchnahme zu Hinterziehungen der normalen Gepäckfracht führte, sondern da sie auf Grund der Handelsverträge auch den Handlungsreisenden der zur Monarchie im Vertragsverhältnis stehenden Staaten zugänglich war, bei dem Mangel reziproker Tarifbestimmungen der ausländischen Bahnen eine einseitige Bevorzugung der bezeichneten Personen auf Kosten der Staatsbahnenverwaltung darstellte. Die bezeichneten Steuer- und Tarifmaßnahmen traten sämtlich am 1. Februar 1917 in Kraft.

Hiermit hatte die erste Periode der auf die Herabminderung des staatlichen Betriebsaufwandes oder besser gesagt auf die Verlangsamung seines Anwachses gerichteten Tätigkeit der Staatsbahnenverwaltung ihren Abschluß gefunden, da die mit gleichartigen Maßnahmen der deutschen und schweizerischen Eisenbahnenverwaltungen, insbesondere aber der preussischen und bayerischen Staatsbahnen

27. XI. 1918

258

Staatseisenbahnrat.

Zusammenfallenden weiteren Aufhebungen von Ausnahmstarifen, namentlich des Ausnahmstarifes für Braunohle von inländischen Werken unter Einwirkung dieses Artikels in den höheren Ausnahmetarif für inländische Steinkohle, die Aufhebung des Inlandstarifes für raffinierten Zucker und die Aufhebung des Ausnahmstarifes für Stammholz beim Bezuge durch inländische Sägen, für Schleifholz beim Bezuge durch inländische Holzstoff-, Zellulose- und Papierfabriken, für Eisenbahnschwellen, für Stäbe und Brettchen, für Holzpfasterstübel und für Grubenholz bereits als Vorläufer der zur Beratung stehenden allgemeinen Tarifierhöhungen zu betrachten sind.

Die tarifarische Kriegsfürsorge der Staatseisenbahnverwaltung.

Bevor ich auf diese übergehe, möchte ich noch der tarifarischen Kriegsfürsorge der Staatseisenbahnverwaltung, die infolge der durch den Krieg hervorgerufenen Umwälzung des gesamten Wirtschaftslebens allerdings eine sehr mannigfaltige war, zurückkommen. So wurden die Reexpeditious- und Zwischenlagerungsfristen erstreckt, damit die Verfrachter nicht der Nachteile der direkten Tarife verlustig würden. Ebenso wurden bei den an den Nachweis der Ausfuhr des Finalproduktes geknüpften ermäßigten Tarifen für die betreffenden Rohprodukte die Fristen für den Export des Finalproduktes verlängert. Für Sendungen, die nach Unterbrechung des Transports durch Zwischenlagerung auf einer Unterwegsstation ihren ursprünglichen Bestimmungsort erreichten, sowie für Sendungen, die unterwegs angehalten und später in die ursprüngliche Versandstation zurück geleitet wurden, wurden Erleichterungen bezüglich der Frachtabrechnung gewährt. In diesem Zusammenhange verdienen auch jene Maßnahmen Erwähnung, die während des Krieges im Interesse der Aufrechterhaltung des Verkehrs und der Pflege des Exports der Monarchie getroffen wurden.

Um auch hier nur einige der in dieser Richtung getroffenen Verfügungen anzuführen, sei erwähnt, daß, so lange im Hinblick auf die zunehmende Ausbreitung des Krieges an einen Export nach überseeischen Ländern überhaupt noch zu denken war, für Exportgüter der Monarchie nach heimischen, deutschen und neutralen Häfen, ferner für die überseeische Ausfuhr über Zwischenstapellplätze bedeutende Frachtnachlässe gewährt wurden, die bei Wagenladungsgut 30 Prozent der auf die österreichischen und ungarischen Verwaltungen entfallenden Frachttanteile betragen und bei Stückgütern in der Enträumung der nächstniedrigeren Tarifklasse bestanden. Hierdurch erfuhr unser Export in kritischer Zeit eine um so wirksamere Unterstützung, als die deutschen Bahnen für den Export der Monarchie über See die gleichen Frachtnachlässe zur Verfügung stellten. Für Exportgüter, die im Zeitpunkt des Kriegsausbruches in Triest oder Fiume lagerten, wurden die an die Verschiffung über Triest gebundenen Exporttarife auch dann gewährt, wenn die Ausfuhr dieser Güter mit der Bahn nach oder über Italien erfolgte. Bei jenen Transporten, die ab Triest weiter via Suezkanal oder via Gibraltar oder nach bestimmten andern überseeischen Destinationen direkt zu verschiffen gewesen wären, begnügten sich die am Triester Verkehr beteiligten Bahnen mit dem Nachweise der Verfrachtung nach Venedig und der erst in diesem Hafen erfolgten destinationsgemäßen Verschiffung. Der Import überseeischer Rohstoffe über neutrale Häfen wurde durch die Enträumung weitgehender Frachtermäßigungen im Verkehre über den Hafen Genua und über die übrigen italienischen Häfen unterstützt. Durch die Zugestellung ähnlicher Ermäßigungen in der umgekehrten Richtung wurde auch dem Export der Monarchie, für den der Hafen Genua damals hauptsächlich in Betracht kam, Förderung zuteil. In diesem Zusammenhange verdienen auch die zur Belebung unseres Exports nach Rumänien vor Eintritt dieses Landes in den Krieg im Rahmen der Dienstorganisation der Merkursendungen getroffenen transporttechnischen und tarifarischen Vorstufen, die nunmehr nach Zulassung eines beschränkten Zivilgüterverkehrs nach dem eroberten Rumänien wieder ins Leben treten sollen, und die auf ähnlicher Grundlage getroffenen Maßnahmen im Verkehre mit Mazedonien, Bulgarien und der Türkei Erwähnung. Mit Serbien und den von den I. u. I. Militärbehörden verwalteten Teilen des Königreiches Polen wurde der Verkehr freigegeben und durch direkte, jedermann zugängliche Tarife gedeckt. Für die Getreide- und Futtermittelversorgung der Monarchie und Deutschlands wurde im Rahmen der Organisation für den Ceres- und Prädaverkehr vorgesorgt.

Demit ist jedoch auch bei einer Darstellung in großen Zügen die Aufzählung der in das Gebiet der Kriegsfürsorge fallenden Maßnahmen der Staatseisenbahnverwaltung noch nicht erschöpft. Der Krieg hat nicht bloß einzelnen Gebieten die gewohnten Bezugsquellen abgeschnitten, sondern auch zum Aufbruche der erhältlichen Rohstoffe und zur Heranziehung von Erfas aller Art geführt. Auch hier hat die Staatseisenbahnverwaltung durch Ein-

gelindert. Für den Kohlenbezug der Hauptstadt und anderer inländischer, zum Teile sehr exponierter Plätze aus Revieren, die unter normalen Verhältnissen für die Versorgung dieser Plätze nicht in Betracht kommen, wurden ermäßigte Frachttarife erstellt, die beispielsweise im Verkehre nach Triest und nach Istrien einer Ermäßigung der tarifmäßigen Frachttarife bis auf die Selbstkosten gleichkamen. Zur Erleichterung der Lebensmittelversorgung der Städte wurden Frachtermäßigungen für Milch, Kartoffeln und Wurzeln gewährt. Durch die Frachtermäßigungen für Brennnesseln, Barietaria, Seidenpflanzen, für Hopfenstengel, für Weidenrinde und Weidenrindefaser hat die Staatseisenbahnverwaltung zur Ermöglichung der Heranziehung neuer Rohstoffe für die Textilindustrie beigetragen. Die neu entstandenen Papiergründindustrien wurden durch Begünstigung ihrer Finalprodukte unterstützt. Für das warme Interesse der Staatseisenbahnverwaltung an den auf die Steigerung der Leistungsfähigkeit unserer Landwirtschaft und Viehzucht gerichteten Bestrebungen gehen die zahlreichen Kriegsausnahmetarife für Düngemittel, Futter- und Strennmittel sowie für Saatgüter Zeugnis. Von den aus öffentlichen Rücksichten getroffenen Verfügungen wäre die fünfzigprozentige Frachtermäßigung für Material zum Wiederaufbaue Galiziens und der Dalmatiner hervorzuhelien.

Die Bedeutung der steigenden Ausgaben.

Der Staatseisenbahnrat ist in einem Zeitpunkt einberufen worden, in dem das Eisenbahnministerium vor dringenden und äußerst wichtigen Entscheidungen steht. Der Krieg dauert fort, und die Bedeckung der erwachsenden Mehrausgaben zwingt die Staatseisenbahnverwaltung, den Verkehr neuerlich und einschneidend zu belasten. Wohl machen sich die günstigen Wirkungen der während des Krieges durchgeführten Tarifierhöhungen geltend, indem sich gegenüber den Ergebnissen des letzten Friedensjahres die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr im Budgetjahr 1915/16 um 17 Prozent und im Budgetjahr 1916/17 um 35,3 Prozent und die Einnahmen aus dem Güterverkehr im Budgetjahr 1915/16 um 6,2 Prozent und im Budgetjahr 1916/17 um 9,5 Prozent steigerten, und es ist gewiß eine beachtenswerte Erscheinung, daß die Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen im letzten Budgetjahr, obwohl sich der Verkehr ganz beträchtlich verringerte, seit der Einführung der großen Privatbahnen durch den Staat den höchsten Stand erreicht haben. Trotz dieser überaus erfreulichen Ergebnisse können wir uns jedoch nicht der Erkenntnis verschließen, daß die schwierige Finanzlage des Staates ein adäquate Verbesserung der Einnahmenseite nicht zuläßt, und so kommt es, daß wir nunmehr vor der Aufgabe stehen, neue bedeutende Mehreinnahmen zu beschaffen und durch Uebertragung der zu diesem Zweck in Aussicht zu nehmenden Maßnahmen auf die Privatbahnen die Zulüsse an den Finanzetat aus der Besteuerung des Eisenbahnverkehrs steigern müssen.

Die Erfüllung dieser Aufgabe ist im vorliegenden Falle um so schwieriger, als die Staatseisenbahnverwaltung bei der Wahl der zu ergreifenden Mittel sowohl auf die Belastungsfähigkeit der einzelnen Verkehre, als auch auf die besondere Dringlichkeit der Erschließung der neuen Einnahmequellen Rücksicht nehmen muß. Von letzterem Gesichtspunkte können Maßnahmen, deren Durchführung die mehrmonatige Arbeit von Tarifumrechnungen erfordern würde, von vornherein nicht in Erwägung gezogen werden. Für die Erzielung des angestrebten finanziellen Erfolges kommen daher nur mechanische oder automatisch wirkende Tarifierhöhungsmaßnahmen in Betracht. Nichtsdestoweniger glaubt jedoch die Staatseisenbahnverwaltung, solche Mittel gefunden zu haben, daß die erforderlichen Mehreinnahmen ohne Aufsechtlassung der Tragfähigkeit der einzelnen Artikel und Verkehre und ohne Schädigung unserer Volkswirtschaft gesichert werden. In dieser Hinsicht beehre ich mich, nachstehendes anzuführen:

Die richtige Erstellung der Tarife.

Einer der wichtigsten Grundsätze der Eisenbahntarifpolitik besteht in der Anpassung der Tarife an die jeweiligen wirtschaftlichen Verhältnisse. Vom eisenbahnfinanziellen Gesichtspunkte aus betrachtet, ist in diesem Grundsatz ausgesprochen, daß für die Höhe der Tarife die Selbstkosten der Eisenbahnunternehmung und der Wert der zur Beförderung gelangenden Waren mitbestimmend sind. Durch die Selbstkosten ist die unterste Grenze des Frachtpreises gegeben, der Wert der zur Beförderung gelangenden Waren seinerseits ist ein Faktor für die Bemessung des Frachtpreises nach oben hin. Sowohl Selbstkosten als auch Warenwert finden ihren Ausdruck in Geldwerten, und aus diesem Grunde ist in eisenbahnfinanzieller Beziehung die Basis einer rationalen Tarifpolitik vor allem auch die Einschätzung der Kaufkraft des Geldes, denn das Steigen oder Sinken der Kaufkraft des Geldes hat zur Folge, daß die Tarife, obschon ziffernmäßig unverändert, dennoch teurer oder billiger werden.

Wenn wir aber in Betracht ziehen, wie sich in diesem Sinne die Faktoren für die richtige Erstellung der Tarife während des Krieges gestaltet haben, so

kommen wir zu folgendem Ergebnis: Die Selbstkosten haben sich bedeutend gesteigert und haben ihren Höhepunkt noch nicht erreicht. Die Erfordernisse für das Personal sind in fortwährendem Anwachsen begriffen. Das Betriebsmaterial hat sich enorm verteuert. Es ist ferner für den Erfas der Abnutzung des Bahnkörpers und der Fahrzeugbetriebsmittel zu sorgen sowie auf die Steigerung der Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen Bedacht zu nehmen. Im Werte der Artikel ist eine bedeutende Verschiebung eingetreten. Waren, die früher nur zu Ausnahmetarifen befördert werden konnten, gehen heute zu Gültartifen, bei höherwertigen Waren haben die Tarife überhaupt jeden Einfluß auf die Preisbildung eingebüßt. Die Voraussetzungen für eine umfassende Erhöhung der Tarife sind also gegeben, und wir können an eine solche Erhöhung mit um so größerer Veruhigung herantreten, als die verringerte Kaufkraft des Geldes geeignet ist, uns in der nächsten Zeit über jene Bedenken hinwegzuhelfen, die eine einschneidende Erhöhung der Tarife vom Gesichtspunkte unserer Handelsbeziehungen mit dem Auslande etwa hervorrufen könnte.

Ich erlaube mir bereits darauf hinzuweisen, daß die finanziellen Anforderungen an die Staatseisenbahnverwaltung diesmal sehr einschneidende sind und daß diesen Anforderungen schon von einem sehr frühen Zeitpunkt an Rechnung getragen werden muß. Es würde daher gewiß nicht unverständlich sein, wenn die Staatseisenbahnverwaltung im Hinblick auf die Zwangslage, in der sie sich befindet, wie in der Zeit der Einführung der Frachtsteuer und des Kriegszuschlages zu linearen Tarifierhöhungen gegriffen hätte, wozu sie sich um so leichter hätte entschließen können, als die zu treffenden Maßnahmen bloß vorübergehenden Charakter tragen sollen. Nichtsdestoweniger hat jedoch die Staatseisenbahnverwaltung nach solchen Maßnahmen gesucht, durch welche den dargelegten eisenbahnfinanziellen und volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten Rechnung getragen wird, ohne daß seitens der Verfrachter auf die Berücksichtigung der für eine Individualisierung von Tarifierhöhungen sprechenden Momente verzichtet werden muß.

Zu den Maßnahmen, mit welchen das finanzielle Erträgnis der Staatsbahnen neuerdings erhöht werden soll, gehört auch diesmal wieder die Aufhebung von Ausnahmetarifen, ein Ausnahmestapel, über dessen sachliche Berechtigung mich zu äußern ich bereits Gelegenheit hatte. Im Zuge der gegenwärtigen Maßnahmen werden sowohl auf den österreichischen wie auf den ungarischen Staatsbahnen von der Aufhebung der Ausnahmetarife für Dachsalzriegel, Zementdachriegel und andres hochwertiges Ziegelmateriale, der Ausnahmetarif für Güter der Klasse A in ganzen Wagenladungen, der Ausnahmetarif für ermäßigte Gültarten in Wagenladungen, die Ausnahmetarif für Gips, Kalk, Zement und Mörtel, der Ausnahmetarif für Brennholz, für Zeitungsdrukpapier, für Seifen- und Sichelstahl andre Ausnahmetarife getroffen.

Der Betriebskostenzuschlag.

Ihre Ergänzung finden die im Rahmen der Tarife, Teil II, in Aussicht genommenen Frachterhöhungen in der Einführung eines Betriebskostenzuschlages. Der lineare Prozentsatzige Frachtsteuer- und Kriegszuschlag vom 1. Februar 1917 hatte den Nachteil, daß er eine prozentuelle Belastung der Fracht bildete und daher die Fernverkehre ungleich stärker heranzog als die Nahverkehre, während im Gegenteile gerade der frachtlieh günstigster gestellte Nahverkehr für Tarifierhöhungen den größeren Spielraum bietet. In Berücksichtigung dieses Umstandes wurde der Betriebskostenzuschlag mit einem einheitlichen Betrag für alle Frachttarife, und zwar mit 50 S. pro 100 Kilogramm für Gültarten, 30 S. für Frachttügelgut und 16 S. für Wagenladungsgut bemessen, wobei sich eine stärkere prozentuelle Belastung des Nahverkehrs gegenüber dem Fernverkehre ergibt. Der Betriebskostenzuschlag wird für jede Sendung bei Aufgabe oder Abgabe in einer österreichischen oder ungarischen oder bosnisch-herzegowinischen Station oder im Durchzuge durch die österreichisch-ungarische Monarchie erhoben und ohne Rücksicht auf die Zahl der angewendeten Tarife jeder Sendung nur einmal angelastet.

Der gemeinsame Reformtarif aus dem Jahre 1876.

In diesen in den Rahmen der Binnen- und Verbandtarife fallenden Maßnahmen treten solche auf dem Gebiete der allgemeinen Tarifbestimmungen der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen. Im Jahre 1876 ist eine Vereinbarung zwischen der Regierung und den Privatbahnen zustande gekommen, der sogenannte Reformtarif, dormalen österreichischer, ungarischer und bosnisch-herzegowinischer Eisenbahngültartarif, Teil I genannt. Dieser Tarif, dessen Abteilung B eine einheitliche Güterklassifikation und einen Nebengebührentarif enthält, ist ein gemeinsamer Tarif aller österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, und durch Artikel IX des Ausgleiches mit Ungarn ist die gleiche Anwendung seiner Bestimmungen auf alle Bahnen in der Monarchie auch gesetzlich verbürgt. Die Staatseisenbahnverwaltung konnte daran nicht vorbeigehen, daß weder der Nebengebührentarif noch die Güterklassifikation des genannten gemeinsamen Tarifs den durch den Krieg geänderten Verhältnissen Rechnung trägt. Die Ansätze des Nebengebührentarifs decken schon vor dem Kriege kaum

Abm. 30. XI. 1914

262

Der Gütertarif im Tariffkomitee.

Budapest, 30. November.

Das Tariffkomitee des Landes-Kommunikationsrates hielt heute unter dem Präsidium des Handelsministers Grafen Béla Serényi eine Sitzung, auf deren Tagesordnung der Entwurf des neuen Gütertarifes der Staatsbahnen stand.

Die Reform des Gütertarifes sucht die finanzielle Lösung diesmal nicht auf dem Gebiete des Lokaltarif (Teil II), sondern auf jenem des Tarifs Teil I, besonders aber in der gemeinsamen Güterklassifikation dieses Tarifs. Die Vorlage der im Tarif (Teil II) durchführbaren Erhöhungsmodalitäten aus dem Grunde, weil der eine Modus, der in einer linearen Erhöhung der Frachtsätze um ein gewisses Prozent besteht, schon damals Veranlassung zu berechtigten Klagen gegeben hat, als ihn das Gesetz über die Eisenbahnkriegssteuer zur Geltung brachte. Die dreißigprozentige Eisenbahnkriegssteuer hat nämlich unverhältnismäßig den Güterverkehr der großen Entfernungen getroffen, während sie den Verkehr der geringen Entfernungen, dessen Tragfähigkeit jedenfalls bedeutend größer ist, kaum belastet hat. Dies hatte dann den finanziellen Nachteil, daß die veranschlagten Einnahmen hinter den tatsächlich erzielten Ergebnissen zurückgeblieben sind, weil die Masse des Güterverkehrs der Staatsbahnen sich im allgemeinen innerhalb kleiner Entfernungsstrecken abwickelt. Den im Tarif Teil II durchführbaren anderen Modus, der in der Erhöhung der als Grundlage der Frachtberechnung dienenden Einheitsätze und Manipulationsgebühren (Bareme) besteht, wollte die Reformvorlage hinwiederum deshalb vermeiden, weil diese Tarifierhöhungsmaßnahme die Umarbeitung sämtlicher Tarife notwendig gemacht hätte, wodurch das dringende Inkrafttreten der Reform verzögert worden wäre. Ein größerer Nachteil dieser Maßnahme besteht indessen darin, daß die Baremeerhöhung die Gesamtheit der in eine und dieselbe Warenklasse gehörigen Artikel mit höheren Frachtsätzen belastet, das heißt ohne Rücksicht darauf, ob die wirtschaftlichen Konjunkturen der letzten Jahre dem einen oder anderen Artikel günstig waren oder nicht. Es müßte jedoch von dieser Maßnahme schließlich auch deswegen Umgang genommen werden, weil die ungarische Regierung hutzunehmen trachtete, daß die österreichischen Staatsbahnen, die sich ebenfalls mit der Erhöhung ihrer Tarife befassen, uns eventuell mit einer solchen Reform überraschen, die den ungarischen Wirtschaftskreisen zu lauten Demonstrationen Anlaß geben könnte, wie dies anlässlich der einseitigen Tarifreform Oesterreichs vom Jahre 1910 der Fall war. Diese Erwägungen haben den Gedanken gezeitigt, dormalen die Art der Lösung im Einverständnis mit den österreichischen Staatsbahnen im Rahmen des Tarifs Teil I zu suchen.

Der Grundgedanke der hier durchgeführten Tarifierhöhungen ist, daß die gemeinschaftliche Güterklassifikation in ihrer heutigen Form nahezu vierzig Jahre besteht und daher wegen der in dieser langen Zeit, namentlich aber seit Ausbruch des Krieges in den Wertverhältnissen eingetretenen Verschiebungen schon längst reif ist zur Revision in einer solchen Richtung, wie sie die darin zur Geltung kommenden Gesichtspunkte des Wertsystems und der Wagnisausnutzung fordern. Aus diesem Grunde wurden mithin jene Artikel, deren Wertverhältnisse sich wesentlich gebessert haben, aus ihrer heutzutage Warenklasse in eine höhere Warenklasse überführt. Bei diesem „Aufklassifizierung“ genannten Vorgange war man nicht ausschließlich auf die heutigen günstigen Konjunktur-Preisverhältnisse der betreffenden Artikel, sondern auch darauf bedacht, wie weit das heutige Preisniveau der einzelnen Artikel in der wirtschaftlichen Uebergangs- und der hierauf folgenden Zeit voraussichtlich sinken oder eventuell noch höhersteigen wird.

Bei der Aufklassifizierung gelangten im übrigen nachfolgende Prinzipien zur Geltung: 1. das Tariffschema wurde unverändert beibehalten; 2. die heutige Konstruktion und Nomenklatur der Güterklassifikation hat man nur in zwingenden Fällen berührt; 3. unter den ermäßigten Gütern wurden bloß jene Nahrungsmittel belassen, die infolge ihrer raschen Verderblichkeit tatsächlich auf eine außerordentliche Beförderung angewiesen sind, die übrigen Artikel dieser Warenklasse wurden in die Klasse für gewöhnliches Güter versetzt; 4. aus der Reihe der besonders ermäßigten Güter hat man alle Verpackungsmittel und Emballagen ausgenommen und ebenfalls in die Klasse der gewöhnlichen Güter eingereiht, weil die Rücksendung der minderwertigen Emballagen vom eisenbahnwirtschaftlichen Gesichtspunkte keine Unterstützung verdient, die höherwertigen jedoch die teureren Frachtsätze der gewöhnlichen Güter ertragen; 5. die Frachtdrücker der Klasse II wurden prinzipiell im überwiegenden Teile der Fälle in die Klasse I überführt; 6. die Anwendung der Wagenladungs-Klasse A bei Stücksendungen wurde eingestellt und die betreffenden Artikel in die Klasse II eingereiht; die Klasse A wurde bei halben Wagenladungen aus Wagnisausnutzungs-Rücksichten nur bei jenen Massengütern beibehalten, die bei Auslieferung von ganzen Wagenladungen in die Klasse B) oder in eine noch billigere Tarifklasse (oder Spezialtarif) gehören; 8. die Tarifierung nachstehender Waren in vollen Wagenladungen wurde unberührt belassen:

a) In der Klasse A): Umzugsgut, Wein, Rohzucker, Rüsse, Öl, Gemüse gedörrt, Obst verpackt, Brot, Steine bearbeitet, Samen, Haselnüsse und Luzernekleesaat, Maschinenteile, Papier, Woll, Mineralöl, Klee, Pflanzennus, Melasse, Seifen und Seife, usw.; b) in der Klasse B): Holzkohle verpackt, Erde in Fässern, Gemüse, Obst unverpackt, usw.; c) in der Klasse C) beziehungsweise im Spezialtarif 2: Schamotte, Zement, Zuckerrüben, Dolomit, Baugeräte, Brennholz, Rundholz, Schleifholz, Zelluloseholz, Eisenbahnschwellen, Grubenholz, Erde unverpackt, Gips, Fässer, Steine, roh behauen, Quarz, Klee, Magnesi, Kalk, Sulfur, Spat, Sulfuräuren, Senf, Stroh, Ziegel usw. d) In dem Spezialtarif 1: Getreide und Hülsenfrüchte, Mehl- und sonstige Mahlerzeugnisse, entölte Samen, Malz, Delfaaten, gebrauchte Säcke usw. e) In dem Spezialtarif 3: Erze, Erde (Adererde und Sand), Eis, Brauchsteine, Schieferen, Schlacke, Torf, Düngemittel und Rohstoffe zur Kunstfärbereizung. 9. Die Frachtsätze der Güter, der Klasse I der sperrigen Güter und der Sammeltarife werden um 50 Prozent erhöht, weil die Artikel dieser Güterklassen mangels teurerer Wagenklassen nicht aufqualifiziert werden können. 10. Jene Begünstigungen, die im Rahmen der Güterklassifikation im Falle der Ausfuhr aus dem Vertragsgebiete der beiden Staaten der österreichisch-ungarischen Monarchie für einzelne Artikel derzeit bestehen, werden infolge der eigenen Unterbindung des Ausfuhrverkehrs außer Kraft gesetzt. Das Maß der Frachterhöhung, das bei den aufstufierten Wagenladungs-gütern eintritt, ist das folgende:

	Prozent
a) Bei Gütern aus der Klasse A in die Klasse I	168-282
b) " " " " " A in die Klasse II	52- 87
c) " " " " " A in den A. T. III b)	88-112
d) " " " " " B in die Klasse A	47- 81
e) " " " " " C bezm. Sp. 2 in die Kl. A	75-135
f) " " " " " C bezm. Sp. 2 in die Kl. B	18- 36
g) " " " " " Sp. 1 in die Klasse A	22- 64
h) " " " " " Sp. 2 in die Klasse B	48- 72

Außer den Aufstufierungen werden im Tarif Teil I und im Lokaltarif noch folgende wichtigere Frachterhöhungen durchgeführt: a) bei Gütern die Aufstufung des frachtzahlenden Gewichtes auf 10 Kilogramm; b) die Anwendung der Klasse II für gebrauchte Emballagen als Frachtgut; c) die Festsetzung eines Mindestgewichtes von 5000 Kilogramm für die in der Anlage C), Punkt Ia und Ib, Gruppe 2 des Eisenbahnbetriebsreglements angeführten feuergefährlichen Güter; d) die Erhöhung der Mindestfrachten bei gewöhnlichen Gütern auf 140, bei anderweitigen Gütern und Frachtgütern auf 100 Heller; e) die Anwendung der Frachtsätze für gewöhnliche Güter, beziehungsweise der Klasse I bei den auf Grund der Einheitsgewichte zu berechnenden lebenden Tieren; f) die Aufhebung der Frachtermäßigung für Kumpferde und Zuchttiere; g) die Erhöhung des Nebengebührentarifes um 50 bis 100 Prozent.

Die finanziellen Bedürfnisse der Staatsbahnen einerseits und die im Teil I geplanten Änderungen andererseits bewirken auch eine Revision der im Lokaltarif, Teil II, enthaltenen Ausnahmetarife. Die Ergebnisse dieser Revision sind die folgenden:

a) Es werden außer Kraft gesetzt: der Ausnahmetarif IV (Güter der Klasse A in Wagenladungen), A. T. VIII (für Schmelze und Schafe nach Budapest bestimmt), A. T. IX (für Kohle und Holz), A. T. XIII (für Kalk, gebrannt), A. T. XV (für Getreide, Mehl, Reis usw.), A. T. XVII (für Asphalt), A. T. XVIII (für Mineralwasser), A. T. XIX (für Wein und Most), A. T. XX (für Seilzüge von Obst- und Waldbäumen), A. T. XXI (für Papier), A. T. XXIV (für Kupfererz), A. T. XXVI (für arabischen Tabak), und A. T. XXVIII (für Feuerlöscherqualitäten).

b) Folgende Artikel sollen aus den Ausnahmetarifen ausgeschieden werden: Aus dem Ausnahmetarif I: Holz zu Grubenarbeiten, Knochen, Moosholzfaser, Holzkohlenbriketts, Gips, roh behauene Steine, Magnesit, Weinpfeile, Ziegel, Dachziegel, Brennholz bis zu 250 Kilometer Entfernung und Wästel. Die Begünstigung des Ausnahmetarifs soll hingegen auf Brennholz über 250 Kilometer Entfernung Anwendung finden, auf welche Entfernung bisher der Ausnahmetarif II bewilligt war. Aus dem Ausnahmetarif II werden ferner in den Ausnahmetarif I versetzt: Pflastersteine, Chlorsilber, Dolomit und Glasand. Aus dem Ausnahmetarif II: Braunkohle, Dolomit, Schwefelkiesabbrände, Eisenerz und Eisenkladen. Aus dem Ausnahmetarif XVI: neue Fässer und Bottiche. Um die Fracht der aus den Ausnahmetarifen ausgeschiedenen Artikel nicht übermäßig zu verteuern, wurde die tarifmäßige Klassifikation dieser Artikel unverändert gelassen.

c) Das Ausmaß der Begünstigung soll in den folgenden Ausnahmetarifen beschränkt werden: Im A. T. XVI (sperrige Güter in Wagenladungen), A. T. XXII (Zanwaren) und A. T. XXIII (Hohlglaswaren).

d) Die Erhöhung der Frachtsätze ist bei folgenden Ausnahmetarifen geplant: Im A. T. VI (Pferde in Wagenladungen), A. T. VII (Hornvieh, Vorkstvieh und sonstiges Kleinvieh in Wagenladungen) und A. T. IX (Geflügel in Wagenladungen).

e) Nachstehende Ausnahmetarife bleiben unverändert: Der A. T. V (Salz), A. T. XII (Gestof), A. T. XIV (Milch), A. T. XXV (Seidenraupenfäden) und A. T. XXVII (arabische Telegraphen- und Telefonbaumaterialien).

Im Anhang zum Lokaltarif endlich werden die Begünstigungen teilweise aufgehoben, teilweise aber beschränkt.

Da die auf Grund all dieser im Rahmen des Tarifs Teil I und II geplanten Frachterhöhungen zu erwartende Bruttomehreinnahme von rund 140 Millionen Kronen jenen Ausfall, mit welchem die Staatsbahnen in der nächsten Zukunft rechnen müssen, nicht zu decken vermag, mußte im Zusammenhange mit der Tarifreform für eine neue Einnahmequelle Vorsorge getroffen werden. Diese Einnahmequelle wurde in der Form eines Betriebskostenzuschlages geschaffen, der auf sämtlichen ungarischen und österreichischen Eisenbahnen in folgender Höhe zur Anwendung gebracht wird:

bei Gütern	50 Heller	} pro 100 Kilo.
Frachtdrücker	30	
Wagenladungsfrachtdrücker	16	} pro Quadratmeter
Pferde in Wagenladungen	100	
sonstigen Tieren in Wagenladungen	60	

Dieser Zuschlag wird nur einmal, und zwar ohne Rücksicht auf die Anzahl der an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen eingehoben und die Hälfte hiebon der Aufgabebahn, die andere Hälfte der Abgabebahn zugute kommen.

Für die königlich ungarischen Staatsbahnen bedeutet die Einführung dieser neuen Gebühr eine Brutto-Mehreinnahme von rund 35 Millionen Kronen. Es kann somit konstatiert werden, daß die am 1. Januar 1918 ins Leben tretende Tarifreform die Geschäftsbilanz der königlich ungarischen Staatsbahnen jährlich um 175 Millionen Kronen aufbessern wird.

Die Sitzung, die von 11 Uhr bis nach halb 3 Uhr dauerte, nahm einen bewegten Verlauf. Zahlreiche angefehene Mitglieder des Komitees erhoben gegen den neuen Tarif ernste Einwendungen und übten an der Vorlage eingehende, mitunter recht scharfe Kritik. Auf die vorgebrachten Bemerkungen reflektierten von seiten der Regierung der Präsident des Tariffkomitees Staatssekretär Dr. Elemér Hantos und von seiten der königlich ungarischen Staatsbahnen Oberinspektor Kapus. Beschlüsse wurden naturgemäß nicht gefaßt. Ueber den Verlauf der Sitzung berichten wir im Morgenblatte.