L 70000
9
1916-1917
29/VII: 16/II.
Verkehrswesen
A
Eisenbahn
Schiffahrt
3.

Reichspost 29./VII. 1916.

junoen.

Anregung zum Bau eines österreichischen Handels-U-Bootes. Der österr. Flottenverein hat sich in seiner letzten Vorstandssitzung mit der Frage des Handels-U-Bootes beschäftigt. Die Verwendung des Tauchbootes als Frachtenfahrzeug wurde allgemein als ein Ereignis von hervorragender Bedeutung gewürdigt. Einen breiten Raum in den Besprechungen nahm die Frage ein, ob unser Vaterland die Anschaffung solcher Boote anstreben soll. Unter Würdigung der außerordentlich großen Schwierigkeiten, sowohl von technischem als auch von rein kommerziellem Standpunkte aus, wurde beschlossen, an die maßgebenden Stellen heranzutreten, der Frage des Baues, bzw. der Anschaffung von Handels-U-Booten rechtzeitig gebührende Aufmerksamkeit zuzuwenden. Zum weiteren Studium dieser Frage wurde ein Komitee, welches die entsprechenden Fachleute vereinigt, eingesetzt.

Pester Lloyd

30./VII. 1916

6

Das Wesen der Donaufrage.

Von Ministerialrat Eugen v. Kvassay.

Budapest, 29. Juli.

Die Bedeutung der Donau begann in das öffentliche Bewußtsein überzugehen, als die Heere der Mittelmächte und Bulgarien sich im Timoktale vereinigten. Es ist nicht unsere Aufgabe, die politischen und sonstigen Beziehungen dieses Kriegsereignisses zu würdigen, wir wollen aber im Nachstehenden seine Wirkung auf den Donauverkehr mit einigen Daten beleuchten.

Im Jahre 1915 konnte der Verkehr auf diesem Donauabschnitt nur im Herbste aufgenommen werden. In dieser Periode passierten 419 beladene, 344 leere Schlepper und 832 Dampfer mit 1,257.224 Meterzentnern das Eiserne Tor, die Einnahmen an Gebühren betrugen bloß 237.390 Kronen. Bereits in der Periode vom 1. Januar 1916 bis Ende Mai dieses Jahres, also in fünf Monaten betrug die Zahl der das Eiserne Tor passierenden leeren Schleppschiffe 2311, der beladenen 2311, der Dampfer 1529 mit Waren im Gesamtgewichte von 11,535.509 Meterzentnern, die Gebühreneinnahme stieg aber auf 2,393.312 Kronen empor, wobei zu bemerken ist, daß zur selben Zeit der Verkehr unterhalb Galatz, wie auch heute noch, geruht hat.

Aus alledem ist zu ersehen, daß die Mittelmächte zu jener Zeit, da sie vom Seeverkehr ganz abgeschnitten waren, durch das Eiserne Tor in einem halben Jahre einen Verkehr von nahezu 12 Millionen Meterzentnern abzuwickeln imstande waren, dessen überwiegenden Teil Getreidearten bildeten. Dieser Verkehr wird hoffentlich bis zur Beendigung des Krieges keine Behinderung erfahren.

Darin liegt eben das Wesen der Donaufrage. Keine anderweitige Lösung hätte derartige Ergebnisse aufzuweisen vermocht; die riesigen Warenmengen, die dort während dieser Zeit befördert werden mußten und auch gegenwärtig befördert werden müssen, konnte und kann man nur auf dem Donauwege abwickeln, weil zur selben Zeit auch an die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen die höchsten Anforderungen gestellt wurden. Diese Bedeutung der Donau stützt sich in erster Linie auf die Tatsache, daß Rumänien und Bulgarien derartige Produktenmengen an die Zentralmächte abzugeben vermochten, durch die sie die zur Erhaltung des Daseins notwendigen Abgänge ersetzen konnten und auch in Hinkunft werden ersetzen können.

Nehmen wir für einen Augenblick an, daß Bulgarien und Rumänien Gebiete wären, die sich — Griechenland gleich — nicht mit dem benötigten Getreide versehen könnten. In diesem Falle würde die Wichtigkeit der Donau unterhalb des Eisernen Tores aus dem Gesichtspunkte der Lebensmittelversorgung auf ein Minimum herabsinken. Jede Straße, jede Eisenbahn, jeder Wasserweg hat seine Zonen, innerhalb deren sie den Verkehr an sich zu ziehen fähig sind; es kann auch bei der Donau in erster Reihe nur von der Bindung, beziehungsweise der Erweckung dieses Verkehrs die Rede sein, und wir fassen die Donaufrage nur dann richtig auf und lösen sie nur in richtiger Weise, wenn wir ihren Beruf in diesem Belange zu fördern trachten. Uebrigens hat die gesunde Entwicklung nach dieser Richtung bereits in ziemlich großen Dimensionen begonnen.

Daß die Donau als Wasserstraße bedeutend besser als ihr Ruf ist, haben die Tatsachen bereits erwiesen; die Schiffer wissen, daß die Schiffbarkeit dieses Stromes in den letzten zwei Jahrzehnten infolge der großangelegten Arbeiten riesenmäßige Fortschritte gemacht hat. Dies ist aber die Hauptsache und diese Tatsache wird sich in dem öffentlichen Bewußtsein allmählich Bahn brechen.

Die notwendige Folge der gesunden Entwicklung war, daß die Mittelmächte hinsichtlich der Getreideversorgung drei miteinander organisch verbundene Zentralen gegründet haben, die auch nach der Wiederkehr friedlicher Zustände eine gewisse Zeit lang und mit gewissen Aenderungen, eventuell aber für die Dauer bestehen bleiben und dazu beitragen werden, daß der Verkehr auf dem Strome von unten nach aufwärts ständig alimentiert werde. Außer dem Getreide gibt es aber noch viele andere Waren und Produkte, die den Donauweg stromaufwärts vorteilhaft benützen können. All diese Artikel wird der aufzunehmende Verkehr in erster Linie ermitteln und in Bewegung setzen. Eine kaum geringere Bedeutung für den Donauverkehr besitzt die Gründung der Balkan-Kohlenhandels-A.-G, die, wenn sie auch nur einen Teil des auf 25—30 Millionen Meterzentner geschätzten Kohlenbedarfes des Balkans an sich wird reißen können, schon an und für sich der Schiffahrt talwärts bis zu einem gewissen Grade dauernde Beschäftigung sichern wird. Der Transport von Getreide nach aufwärts, jener der Kohle nach abwärts wird zugleich großen Einfluß auf die Herabsetzung der Tarife üben.

Eine weitere Entwicklung der Donaufrage zeigt auch der Umstand, daß die größten Schiffahrtunternehmungen, wie die Donau Dampfschiffahrt-Gesellschaft und die Königlich Ungarische Fluß- und Seeschiffahrtgesellschaft, ihre Kapitalien wesentlich erhöhen, um ihren Schiffspark zu vergrößern. Ueberdies wurde im Bayerischen Lloyd während des Krieges eine neue Schiffahrtunternehmung gegründet. Der Donauschiffspark erfuhr weiterhin noch dadurch eine Vermehrung, daß vom Rhein und von der Elbe 16 Propeller in zerlegtem Zustande auf die Donau herübergebracht wurden.

Ziehen wir noch in Betracht, daß nicht nur die bestehenden Schiffswerften ihre Leistungsfähigkeit erhöhen, sondern auch der Plan der Errichtung neuer Schiffswerften in ein ernstes Stadium getreten ist, so haben wir jene Momente erwähnt, die auf diesem Gebiete seit einem halben Jahre aufgetaucht sind. Hiebei haben wir uns absichtlich nicht über jene Symptome verbreitet, die die Donaufrage in anderen Zweigen des industriellen und kommerziellen Lebens an die Oberfläche gebracht hat und der Lösung näherbringt. Die volkswirtschaftlichen Faktoren an den Ufern der majestätisch dahinfließenden Donau haben sich vielleicht noch niemals so intensiv und verständnisinnig mit der Ausnützung dieses Wasserweges ersten Ranges befaßt, wie seit der Zeit, da „die befreite Donau" zum geflügelten Wort geworden ist.

Es ist natürlich, daß die Verkehrsgrenze der Donau sich nicht nur von Regensburg bis Sulina erstreckt, sie wird vielmehr nach dem Ausbau der geplanten deutschen und österreichischen Kanäle mit der Nord- und der Ostsee in organische Verbindung gelangen. Andererseits wird nach Eintritt des Friedens die Wirkung des Donauverkehrs sich auf das Schwarze Meer, ja sogar über die Dardanellen hinaus auf das Mittelmeer, und durch den Suezkanal auf noch entferntere Länder und Erdteile ausdehnen. Indes würde man das Wesen der Donaufrage verkennen, wollte man sie nicht in erster Reihe im Donautale selbst der Lösung zuführen.

Der bedeutendste Teil des Donauverkehrs wird sich auch in Hinkunft zweifellos in diesem engeren Rahmen abwickeln, da weder Deutschland, noch Oesterreich, noch Ungarn auf das Meer verzichten werden. Ja, es ist im Gegenteil, insbesondere was Deutschland betrifft, eine noch kräftigere Entwicklung zu gewärtigen. Darauf weist auch jene riesige Bautätigkeit hin, durch die Deutschland die Förderung und Vermehrung seiner Handelsflotte auch während des Krieges fortzusetzen bestrebt ist.

Die Zeit

30./VII. 1916

Das Donau-Adria-Problem.

Von Dr. Julius Sylvester,*)
Präsident des österreichischen Abgeordnetenhauses.

Gegenwärtig wird das Reich der Möglichkeiten, wie sich die Verhältnisse nach Beendigung des Krieges in Europa gestalten können, vielfach erörtert und durchdacht. Dabei ist es selbstverständlich, daß viele unfruchtbare Arbeit geleistet wird, daß sich die Wirklichkeit oft ganz anders gestaltet, als sie von einzelnen angenommen wird. Nichtsdestoweniger ist gerade die jetzige Zeit dazu angetan, sich mit den Verhältnissen und mit den allfälligen Gestaltungen nach dem Kriege zu beschäftigen, weil der Zustand, in dem sich Europa nach dem Kriege befinden wird, jedenfalls ganz anders geartet sein wird als der vor dem Kriege. Insbesondere gilt dies von den wirtschaftlichen Verhältnissen.

Bisher waren unsere Blicke unverwandt nach dem Westen gerichtet. Die Abenteuerlust führte unsere Jugend nach Nord- und Südamerika. Auch die Auswanderer richteten ihre Wege nach dem Westen. Darum hat auch die Ausgestaltung des Verkehrs zwischen Europa und Amerika ungeheuer an Ausdehnung gewonnen. Voraussichtlich dürfte aber künftighin in dieser Richtung ein Stillstand, wenn nicht gar ein Rückgang eintreten. Die Blicke, die bisher unverwandt nach Westen gerichtet waren, werden sich mehr und mehr nach Osten wenden. In der Tat stehen wir vor einer Wiedergeburt (Renaissance) des Ostens. Zwei große Wasserarme sind hierbei in erster Linie von uns zu beachten, das sind die Donau und die Adria. Sie umfassen den größten Teil des Balkans und vermitteln schon jetzt den Hauptverkehr nach den östlichen Ländern. Der Verkehr in der Adria wie auch auf der Donau war bis jetzt ziemlich einseitig gestaltet. Die Unternehmer der Adria-Schiffahrtgesellschaften kümmerten sich wenig um die Schiffahrtgesellschaften der Donau. Im Warenverkehr machte sich ab und zu sogar ein Wettbewerb geltend. Von einem Zusammenarbeiten war kaum die Rede. Obwohl die meisten Schiffahrtgesellschaften vom Staate ausgiebige Hilfsgelder bezogen, so nahm auch der Staat wenig Einfluß, daß der Verkehr auf diesen großen Wasserarmen im Interesse der Gesamtheit der beiden Staaten Oesterreich und Ungarn gelöst werde. Es ist daher notwendig, schon jetzt darauf hinzuweisen, daß künftighin sowohl im Warenverkehr wie auch im Personenverkehr ein Zusammenarbeiten unbedingt notwendig werden wird, wenn den Anforderungen der Zukunft im Verkehr mit dem Osten Genüge geleistet werden soll. Lange hat es gebraucht, um den Verkehr der Schiffahrtgesellschaften in der Adria in eine gewisse Ordnung zu bringen. Die einzelnen Gesellschaften kümmerten sich wenig um die anderen Gesellschaften, sie fuhren vom Hafenort ab, wann es ihnen beliebte, kümmerten sich nicht um die Anschlüsse, traten ab und zu zum Schaden des Verkehrs in Wettbewerb. Trotzdem waren fast alle von den beiden Staaten Oesterreich und Ungarn subventioniert. Erst nach und nach gelang es, eine gewisse Ordnung im Dalmatiner Verkehr, im Verkehr nach Nord- und Südamerika, nach Konstantinopel und Smyrna und darüber hinaus ins Schwarze Meer zu bringen. Insbesondere der Oesterreichische Lloyd hat sich in dieser Richtung schon seit vielen Jahrzehnten außerordentliche Verdienste erworben. In den jüngsten Verträgen, die der Lloyd mit dem Staate abschloß, war ja auch der Suez-, Indien- und Japanverkehr entsprechend berücksichtigt. Allmählich traten auch die Schiffahrtgesellschaften unter sich in Verbindung und in Vertragsverhältnisse, um den Verkehr nach Osten und Westen zu regeln und ihre Fahrgebiete einzuteilen. Schon vor Jahren wurde ein derartiger Vertrag zwischen der Ungarischen Schiffahrtgesellschaft Adria und dem Oesterreichischen Lloyd abgeschlossen. In neuerer Zeit haben sich auch der Oesterreichische Lloyd und die Austro-Americana auseinandergesetzt. Trotzdem blieb insbesondere im Dalmatiner Kleinverkehr noch vieles zu wünschen übrig, und in Zukunft muß das Handelsministerium, das zur Ordnung des Schiffsverkehrs berufen ist, das größte Gewicht darauf legen, daß die Verkehrsverhältnisse in der Adria den Verkehrsbedürfnissen streng angepaßt werden.

Dabei soll es aber nicht sein Bewenden haben. Um den Verkehr nach Osten zweckmäßig und den Bedürfnissen entsprechend einzurichten, ist es notwendig, daß die Ministerien der beiden Staaten sich in Verbindung setzen und im Verein mit den Vertretern der Schiffahrtgesellschaften der Donau und der Schiffahrtgesellschaften der Adria einen einheitlichen, zielbewußten und allen Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Verkehr nach dem Osten einrichten. Der bis jetzt schon teilweise bestandene Rundreiseverkehr Donau—Bosporus—Adria mit seiner Fortsetzung nach Norden mit Südbahn und Tauernbahn muß noch mehr ausgestaltet werden. Die Anschlüsse müssen so eingerichtet werden, wie dies bei dem internationalen Bahnverkehr jetzt schon eingerichtet ist. Die Einberufung einer Verkehrskonferenz der beteiligten staatlichen Behörden und der Vertreter der beteiligten Schiffahrtgesellschaften erscheint unter solchen Umständen schon jetzt geboten. Der Donau- und Adriaverkehr muß einheitlich gestaltet werden. Ein Wettbewerb zwischen beiden soll künftighin möglichst ausgeschaltet werden. Hierbei ist insbesondere auf die Affluenzlinien im Schwarzen Meere, auf den Bahnverkehr in Kleinasien und in der Richtung des Suezkanals Bedacht zu nehmen. Die Fahrplankonferenzen, die schon jetzt beim europäischen Bahnverkehr von Zeit zu Zeit stattgefunden haben, müssen künftighin auch beim Donau—Adria-Verkehr eingerichtet werden. Durch eine zweckmäßige Einrichtung der Verkehrsverhältnisse wird zweifellos am besten der nahe Osten erschlossen werden, und die beiden Staaten werden hiervon den größten Vorteil genießen.

Bei der letzten Wirtschaftskonferenz in München wurden auch Vorträge über die Ausgestaltung des Kanalsystems in Bayern gehalten und insbesondere die Verbindung des Rheins und der Donau wieder in bestimmte Aussicht genommen. Auch die Ausgestaltung des Verkehrs bis Ulm soll in Angriff genommen werden. Es wäre daher zweckmäßig, zu einer in Aussicht genommenen Konferenz das bayrische Verkehrsministerium einzuladen. Alle diese Arbeiten, die so notwendig sind, müssen schon jetzt gemacht werden, damit bei Beginn des Friedens die Vorarbeiten für diesen Zweck bereits geleistet sind. Oesterreich soll in dieser Richtung seinem Namen gerecht werden.

*) Diese Ausführungen erscheinen gleichzeitig in der vom gewesenen ungarischen Minister Geheimen Rat Dr. Georg Lukacs redigierten Revue Die Monarchie.

Tägliche Rundschau
30./III. 1916

320
4

Kein Reisender ohne Ausweispapier!

Durch Verfügung der betreffenden stellvertretenden Generalkommandos sind alle Besucher und Bewohner von Küstenorten an der Nord- und Ostsee, deren Besuch gestattet ist, verpflichtet, einen Ausweis über ihre Persönlichkeit bei sich zu tragen, in dem unter Beifügung einer Photographie aus neuerer Zeit und der eigenen Namensunterschrift von den Ortspolizeibehörden die Unverdächtigkeit bescheinigt ist. Dieser sehr streng durchgeführte Paßzwang wird leider von vielen Ferien- und Erholungsreisenden nicht genügend, vielfach sogar gar nicht beachtet. In den Küstenorten müssen zahlreiche Reisende, die oft von weither eintreffen, vor den militärischen Wachtposten auf Bahnhöfen, an Dampfschiffsbrücken und Landstraßen wieder umkehren. Wenn nicht die Polizeibehörde der benachbarten Städte durch telegraphische Einholung eines Unverdächtigkeitszeugnisses in gefälliger Weise die Schwierigkeiten, die sich oft zu argen Verlegenheiten steigern, beseitigen hilft, ist sogar die Rückreise in die Heimat mitunter unvermeidlich. Die Ungelegenheiten, die durch die Verfäumung dieses Paßzwanges hervorgerufen werden, treffen oft nicht einmal die Reisenden allein, sondern auch noch die daheim verbliebene Familie, die durch die polizeilichen Nachfragen oft tagelang in nicht geringer Unruhe gehalten wird, weil die Annahme nahe liegt, es könnte ihrem auf der Reise befindlichen Angehörigen etwas zugestoßen sein. Es ist daher eine Beachtung der Vorschrift über die Mitführung eines Ausweispapieres allerdringlichst zu empfehlen. In Deutschland sollte heute überall niemand mehr ohne Ausweispapiere reisen, da sehr oft auch in D-Zügen die Papiere der Reisenden einer Durchsicht unterzogen werden.

Frankfurter Zeitung
30./III. 1916

5

Die Wasserstraße Rhein—Bodensee.

* **Aus der Schweiz**, 26. Juli. Wie die „Zürcher Post" berichtet, fand in Winterthur die achte Generalversammlung des Nordostschweizerischen Schiffahrtsverbandes statt. Es waren vertreten die Abteilung für Wasserwirtschaft des eidgenössischen Departements des Innern, das Oberbauinspektorat, die Regierungen der Kantone Aargau, Appenzell A.-Rh., Basel-Stadt, Schaffhausen, St. Gallen, Thurgau und Zürich sowie eine große Anzahl von Gemeinden. Auch die befreundeten Verbände hatten ihre Vertreter entsandt, so der Basler Verein für die Schiffahrt auf dem Oberrhein, die Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin und der Schweizerische Wasserwirtschaftsverband. Aus dem Ausland waren vertreten der internationale Rheinschiffahrtsverband in Konstanz, die Städte Konstanz, Lindau, Säckingen und Waldshut. Insgesamt nahmen 150 Personen an der Generalversammlung teil. Im Anschluß an die geschäftlichen Verhandlungen hielt Ingenieur H. Sommer aus St. Gallen einen Vortrag über den ersten Ausbau der Rheinwasserstraße Basel—Bodensee mit besonderer Berücksichtigung der hierbei gewinnbaren Wasserkräfte. Diese Tagung hat deutlich gezeigt, daß das Problem der Binnenschiffahrt in der Schweiz immer mehr an Interesse gewinnt. Die Schiffbarmachung des Rheines in Verbindung mit der Regulierung des Bodensee-Abflusses und mit der Ausnutzung der Wasserkräfte sind Projekte, denen für die Zukunft der schweizerischen Volkswirtschaft die größte Bedeutung zukommt.

Neue Freie Presse
3./VIII. 1916

Die Abfahrt der „Deutschland".

Wien, 2. August.

Die „Deutschland" hat gestern nachmittag den Hafen von Baltimore verlassen. Seit dreißig Stunden ist keine Nachricht gekommen, ob diese Abfahrt gestört worden sei und ob die lauernden Feinde dem Tauchhandelsboot etwas anhaben konnten. Die Ladung besteht in fünfhundert Tonnen Nickel und Rohgummi, außerdem Gold im Werte von etwa zwei Millionen Francs. Die Empfindungen folgen mit lebhafter Spannung dem Wege dieses Schiffes, und die Hoffnung ist lebendig, daß es dem Kapitän König gelingen werde, die Feinde zu täuschen und über die gefährliche Strecke bei der Ausfahrt hinwegzukommen.

Verweigerung einer Eskorte der „Deutschland" in den amerikanischen Gewässern.

(Telegramm der „Neuen Freien Presse".)

Berlin, 2. August.

Der „Nationalzeitung" zufolge berichtet „Politiken" aus London:

Das amerikanische Marineministerium hat den Wunsch des Kapitäns des deutschen Handelsunterseebootes „Deutschland", das Boot durch amerikanische Schiffe innerhalb der amerikanischen Gewässer eskortieren zu lassen, um die britischen Kreuzer fernzuhalten, sobald das Unterseeboot ausfährt, abgelehnt. Das Marineministerium hat in der Antwort an den Kapitän mitgeteilt, daß es keine Ursache habe, einen solchen Schritt vorzunehmen, da es dadurch einen Präzedenzfall schaffe, der zur Folge hätte, daß Amerika jedesmal, falls dies gewünscht würde, fremde Schiffe aus amerikanischen Häfen hinauseskortieren müßte.

Fremdenblatt
3. Juni 1916

Rückfahrt der „Deutschland".

Ein Brief des Kapitäns König.

K. Bremen, 2. August. Bösmanns Bureau meldet:

Der Führer des Handels-U-Bootes „Deutschland", Kapitän Paul König, berichtet der deutschen Ozeanreederei G. m. b. H. in Bremen aus Baltimore mit dem Datum vom 13. Juli brieflich:

„Ich teile hierdurch mit, daß unsere Ausreise ohne jeden Zwischenfall verlaufen ist. Unsere Ankunft hier war mit weitestgehender Vorsicht vorbereitet. Bewachung und Liegeplatz sind dank den Bemühungen der Herren Hilken usw. perfekt.

Die Beladung des Bootes geht so schnell vor sich, als es die Verhältnisse gestatten.

Ich sehe der Abfahrt von hier und der glücklichen Heimkehr mit voller Zuversicht entgegen."

Reichspost
3./VIII. 1916

8

Eine neue Donaubrücke nach Serbien. Wie die „Belgr. Nachrichten" melden, nähert sich ein äußerst wichtiger nationalökonomischer Plan der Verwirklichung. Es handelt sich um die leichtere Abwicklung des Verkehrs mit dem Balkan, zu welchem Zwecke die ungarische Regierung anschließend an die Eisenbahnlinie Budapest—Temesvár—Versecz—Báziás bei dieser letzten Station eine Brücke über die Donau erbauen will, durch welche Ungarn in erster Linie mit dem okkupierten Serbien und sodann mit Bulgarien und dem Balkan in direkte Verbindung gelangen will. Dieser Plan wird in erster Linie den Wunsch der Handels- und gewerblichen Kreise des Temeser Komitates verwirklichen. Es ist die Ausführung desselben so gut wie beschlossene Tatsache, indem im Präliminare der ungarischen Regierung schon jetzt einige Millionen für diesen Zweck als erste Rate Aufnahme finden werden. Báziás liegt etwa hundert Kilometer stromabwärts von Belgrad.

Reichspost Abendblatt
3./VIII. 1916

9

* **Von der Donauregulierungskommission.** Am 27. Juli d. J. fand unter dem Vorsitze des Statthalters Dr. Freiherrn v. Bleyleben eine kurze Vollversammlung der Donauregulierungskommission statt. In derselben wurde ein Projekt für eine Plasterung längs der Getreidespeicher im Freudenauer Hafen genehmigt. Weiter wurde der Bericht über den Abschluß der Verhandlungen hinsichtlich des Schleppbahnvertrages für diesen Hafen zur Kenntnis genommen. Aus demselben ist hervorzuheben, daß die „Gemeinde Wien — städtisches Lagerhaus" ebenso wie die Donauregulierungskommission sowie alle jene Personen, welche sich der Vermittlung eines dieser Faktoren bedienen, zur Expedition berechtigt sein werden. Angenommen werden im Freudenauer Hafen sämtliche Güter, welche nicht entweder durch das Regulativ der „Gemeinde Wien — städtisches Lagerhaus" oder durch die Hafenordnung ausgeschlossen sind. Auf Antrag des technisch-administrativen Komitees wurde beschlossen, unter Rücksichtnahme auf den äußerst fühlbaren Mangel an Landungs- und Ladeplätzen im Wiener Durchstiche die sogenannte Schiffmühlenkolonie in der Krieau zur Auflösung zu bringen. Die Kündigung der bezüglichen Bestandverträge wird drei Monate nach Friedensschluß erfolgen. Sonach wurden einige kleinere und Personalangelegenheiten erledigt.

Fremdenblatt
4./VIII. 1916.

10

Der Donau—Elbe-Kanal.

Dresden, 3. August. (Tel. d. „Fremden-Blatt".) Heute fand in der hiesigen Handelskammer eine Beratung aller sächsischer Handelskammern mit den Elbe-Schiffahrtsvereinen über den Plan eines Donau-Elbe-Kanals statt. Morgen folgen Beratungen über den gleichen Gegenstand im Dresdener Rathause. Direktor Petter von der Elbe-Schiffahrts-A.-G. hat in einer Versammlung des sächsischen Schiffervereines in Dresden dargelegt, daß durch einen Donau-Elbe-Kanal gegenüber dem Seewege Ersparnisse gemacht werden könnten, die auf 40 Millionen Mark jährlich berechnet werden. Auch würde der Ausbau dieses Wasserstraßenweges Deutschland und Oesterreich-Ungarn die völlige Unabhängigkeit von England im Verkehr mit dem Orient sichern.

Neues Wiener Tagblatt
4. VIII. 1916

M

Mahnworte für Orientreisende.

Geheimer Rat Professor Dr. Schmidt (Konstantinopel) hat, wie wir der „Frankfurter Zeitung" entnehmen, im Auftrag der Deutsch-türkischen Vereinigung für Orientreisende die nachstehenden beherzigenswerten Mahnworte zusammengestellt:

Das Morgenland ist eine Welt für sich, vom Abendlande völlig verschieden. Zeige dich deshalb nicht befremdet, wenn du vieles anders findest als daheim! Bemühe dich vielmehr, über das vielleicht äußerlich Seltsame hinweg in das Wesen des Orients einzudringen und alles einzelne aus dem Ganzen zu begreifen.

* * *

Einen der Gipfelpunkte orientalischer Erziehung bildet die völlige Beherrschung der Gefühle und Leidenschaften. Willst du dem Orientalen gegenüber nicht als mangelhaft erzogen gelten, so vermeide jegliche Ausbrüche von Gefühl und Leidenschaft. Beherrsche besonders deinen Zorn und schlage nie Krach.

* * *

Die orientalische Erziehung verbietet, strenger als die unsre, ohne Not andrer Leute Aufmerksamkeit in Anspruch zu nehmen. Der Orientale spricht deshalb nie so laut, daß er andre stören könnte. Sprich deshalb, um nicht ungebildet zu erscheinen, wie er, wenig und leise! Dies gilt für Haus und Straße, für Dampfer und Straßenbahn, für Gast- und Speisehäuser, kurz überall und ausnahmslos. Im Orient ist mehr als irgendwo anders Ruhe die erste Fremdenpflicht.

* * *

Der Islam hat das große Verdienst, seine Völker durch das Verbot des Alkohols vor den für Familien- und öffentliches Leben so verhängnisvollen Folgen seines Mißbrauches bewahrt zu haben. Es gibt keine Trunkenheit im Orient. Vermeide deshalb vor Orientalen jedes Uebermaß im Genuß geistiger Getränke, ja enthalte dich ihrer am besten überhaupt.

* * *

In der Türkei gibt es weder Stände noch Kasten, weder Geburts- noch Geldadel. Das gemeinsame, täglich fünfmal abgehaltene Gebet ist ein überaus starkes Mittel zur Erziehung der Brüderlichkeit. Mache deshalb in deiner Behandlung der Menschen keine Rang- und Klassenunterschiede, sondern widme allen die gleiche, der jeweiligen Sachlage entsprechende ruhige Höflichkeit!

* * *

Wie allgemein bekannt, ist die Stellung des Weibes im Orient eine andre als bei uns. Es sind damit aber nicht nur die Schattenseiten verbunden, die dir zunächst ins Auge fallen, sondern mancherlei Vorzüge. Sieh deshalb die türkischen Frauen nicht ohne weiteres als beklagenswert an! Betrachte sie aber ebensowenig im Lichte der Märchen aus Tausendundeine Nacht! Beobachte vielmehr, wie sich die Türken Frauen gegenüber verhalten und richte dich nach ihrem Beispiel!

* * *

In deiner Kritik der Landesverhältnisse sei vorsichtig und maßvoll! Bedenke zunächst, daß du Gast in fremdem Lande bist. Zum andern mache dir klar, daß, wo du gehst und stehst, mehr als sechs Jahrtausende auf dich herniederschauen. Das bedeutet, daß in den Einrichtungen und Verhältnissen, die dir auffallen, zumeist uralte Ueberlieferungen stecken. Es wäre ein Fehler, wolltest du für sie im Guten wie im Bösen die heutige Bevölkerung und Regierung des Landes verantwortlich machen.

Neues Pester Journal
4./VIII. 1916
(12)

‡ **(Die Báziáser Donaubrücke.)** Eine äußerst wichtige, nationalökonomische Frage nähert sich ihrer Verwirklichung. Es handelt sich um die leichtere Abwicklung des Verkehrs mit dem Balkan, zu welchem Zwecke die ungarische Regierung anschließend an die Eisenbahnlinie Budapest—Temesvár—Versecz—Báziás bei dieser letzten Station eine Brücke über die Donau erbauen will, durch welche Ungarn in erster Linie mit dem okkupirten Serbien und sodann mit Bugarien und dem Balkan in direkte Verbindung gelangen wird. Dieser großzügige Plan wird in erster Linie den jahrzehntelangen Wunsch der Handels- und gewerblichen Kreise des Temeser Komitats verwirklichen und ist die Ausführung desselben so gut wie beschlossene Thatsache, indem, wie die „Temesvárer Zeitung" meldet, im Präliminare der ungarischen Regierung schon jetzt einige Millionen für diesen Zweck als erste Rate Aufnahme finden werden. Diese neue Donaubrücke wird selbstverständlich die Semlin—Belgrader Brücke nicht überflüssig machen, sondern den zu erwartenden gesteigerten Balkanverkehr nur erleichtern und fördern. Die österreichische Staatseisenbahngesellschaft hat schon in den Achtziger-Jahren einen regelmäßigen Schiffsverkehr zwischen Báziás und den serbischen Städten aufrechterhalten, um den Frachtenverkehr der in ihrem Besitze gewesenen Eisenbahnlinie zu sichern. Als dann im Jahre 1890 Handelsminister Baross die Eisenbahnlinien dieser Gesellschaft verstaatlichte, gingen auch deren Schiffe in das Eigenthum der königlich ungarischen Staatsbahnen über. Die königlich ungarische Staatsbahn unterhielt damals eine eigene Schifffahrtsabtheilung, bis die Schiffe der ungarischen Fluß- und Seeschifffahrtsgesellschaft in Pacht gegeben wurden.

Neue Freie Presse
5./VIII. 1916

Die Fahrt der „Deutschland".

Mitteilungen des Kapitäns König.

(Telegramm der „Neuen Freien Presse".)

Berlin, 4. August.

Die „Vossische Zeitung" berichtet: Nach Associated Preß hat Kapitän König gegenüber Vertretern der amerikanischen Presse über die „Deutschland" und ihre Fahrt nach Amerika folgende Schilderung gegeben:

„Ehe wir unsere Reise begannen, übten wir mehrere Wochen lang mit dem Schiff in der Ostsee, um mit ihm vertraut zu werden. Natürlich wurde alles geheimgehalten. Außer den Eigentümern und der Admiralität wußte von dem Unternehmen niemand. Als wir Bremen verließen, hatten wir 180 Tonnen Heizöl, wir haben jetzt noch 90 Tonnen. Wir hatten 20 Tonnen Wasser, davon sind noch zehn übrig. Unsere Reise beweist, daß ein Tauchboot der „Deutschland"-Klasse nach jedem Punkte der Welt hinfahren kann. Es hat einen Aktionsradius von 13.000 Meilen.

Befragt, wie er denn unter Wasser seinen Weg finden und Gefahr vermeiden könne, sagte König: „Wir haben zwei Mittel, das Mikrophon und einen Lotapparat. Nach dem Geräusch kann man urteilen, um was für ein Schiff es sich handelt. Ein Zerstörer verursacht ein lautes Geräusch, ein Kreuzer weniger. Der Lotapparat ist in Tätigkeit, wenn wir unter Wasser laufen. Das Kabel wird durch den Boden im Boot hindurchgelassen. Wir können unter Wasser Anker werfen, still liegen, kurz alles, was man auf dem Wasser machen kann. Wir können unter Wasser liegen, bis Nahrung und Wasser ausgehen, und wir haben eine ganze Menge davon mit."

Auf die Frage, wie sie denn auf der Fahrt sich die Zeit vertrieben hätten, erwiderte Kapitän König: „Wir hatten etwa zehn Phonographenplatten, gute Musik, Märsche und Tänze, „Peer Gynt" und andere Sachen. Außerdem hatte ich eine Bibliothek, viel von Shakespeare dabei. Er wird in Deutschland mehr gelesen als in England. Ich bin der Aelteste im Boot, 49 Jahre, der Jüngste ist 21 Jahre. Beinahe alle von uns haben Frau und Kinder in Deutschland zurückgelassen. Ich bin ein Sachse, aber seit 1883 in Bremen ansässig.

Außerdem möchte ich noch erklären, daß wir ebensoleicht zurückkehren werden, wie wir herkamen."

Die Zeit
8./VIII. 1916

15

— (Die Bedeutung der österreichischen Schiffahrt im Außenhandel Oesterreichs.) Unter dem Titel „Die Stellung und Bedeutung des Oesterreichischen Lloyd, der Austro-Americana und der freien Schiffahrt im Außenhandel Oesterreichs" (Verlag Züricher Post) hat Dr. Max Smolensky, diplomierter Absolvent der Exportakademie in Wien, eine Abhandlung in Buchform erscheinen lassen. Er beleuchtet vor allem die Bedeutung des österreichischen Haupthafens Triest für den Außenhandel Oesterreichs in Vergleichung mit den Häfen von Genua und Marseille. Dieses Verhältnis hat sich in den letzten Jahren infolge der neuen Bahnverbindung von Triest mit dem Hinterland bedeutend gebessert. Während im Jahre 1905 in Triest Schiffe mit 3,002.026 Tonnen, in Marseille 7,441.083 Tonnen und in Genua 6,445.153 Tonnen einliefen, stellte sich dieses Verhältnis im Jahre 1913 folgendermaßen: Triest 5,480.074 Tonnen, Marseille 10,509.084 Tonnen und Genua 7,089.859 Tonnen. In kurzen Zügen tangiert der Verfasser die Geschichte Triests, bespricht den Hafen und die k. k. Lagerhäuser von Triest, um sich dann eingehend mit den verschiedenen Dampfschiffahrtunternehmungen zu beschäftigen. Ausführlich wird der Werdegang des Oesterreichischen Lloyd, seine Bedeutung für den österreichischen Außenhandel besprochen. Der Schiffahrtdienst gliedert sich in drei ungleiche Gruppen: a) der adriatische Dienst, b) der Levante- und Mittelmeerdienst, c) der ozeanische Dienst. Der adriatische Dienst leidet viel unter der Konkurrenz der Ungaro-Croata, die einen großen Teil des Dalmatienverkehrs an sich gerissen hat. In den dalmatinischen Dienst drängte sich aber auch bedauerlicherweise immer mehr die italienische Schiffahrtgesellschaft „Puglia" ein. In der letzten Zeit vor dem Kriege (1913) hat sich aber erfreulicherweise wieder ein bedeutenderer Aufschwung im Passagier- und Warenverkehr gezeigt, was von um so größerer Bedeutung ist, als der Handelsverkehr mit Dalmatien auch die Verbindung mit Bosnien und der Herzegowina auf dem Seewege herstellt. Den adriatischen Dienst überragt aber an Wichtigkeit der Levante- und Mittelmeerdienst. Im levantinischen Personen- und Warenverkehr dominiert noch immer der Lloyd trotz verschiedener deutscher, italienischer und französischer Konkurrenz, obzwar seine Tarife höher sind als die der deutschen Levantelinie. Oesterreich-Ungarn wird auch nach dem Kriege infolge seiner geographischen Lage eine hervorragende wirtschaftliche Rolle in der Levante spielen, wenn es diese seine Lage verständnisvoll ausnützen wird. Vom ozeanischen Dienst des Oesterreichischen Lloyd kann erst seit Eröffnung des Suezkanals gesprochen werden, doch ist er um so wichtiger, als aus Triest die schnellste Verbindung mit dem Suezkanal hergestellt werden kann und faktisch auch bis zum Kriege bestand. Es ist im Interesse des Staates zu wünschen, daß diese Verkehrsrelation bei der Wiederkehr normaler Zeiten wieder eingeführt und erhalten werde. Eingehend bespricht der Verfasser die Verträge des Oesterreichischen Lloyd mit der Staatsverwaltung, die pragmatischen Charakter besitzen, der wirtschaftlichen Gesetzgebung der Monarchie angehören, also keine gewöhnlichen privatrechtlichen Abmachungen der Regierung mit einem Verkehrsunternehmen sind. Endlich enthält das Buch noch allgemeine Bemerkungen über Reedereipolitik und Reedereiverbände, über das Verhältnis zwischen Reederei und Werft und bespricht zum Schluß die Auswanderungsfrage in Oesterreich-Ungarn und die große Bedeutung unserer Schiffahrtgesellschaften für das allgemeine Wirtschaftsleben. Der reichhaltige Inhalt und die sachliche Bearbeitung des Materials sind die beste Empfehlung für das Buch.

Hamburger Fremdenblatt 8. VIII. 1916

16

Staatsunterstützung in der belgischen Schiffahrt.

Die Gründung des Lloyd Royal Belge, über dessen Zweck, Absichten und finanziellen Ausbau wir bereits berichtet haben, stößt in der belgischen Presse auf erheblichen Widerstand. Insbesondere setzt die Kritik gegen die belgische Regierung ein, die die Zins- und Tilgungsbürgschaft für die auszugebenden Schuldverschreibungen im Betrage von 100 Millionen Franken zu übernehmen sich bereit erklärt hat, sowie gegen die bisherige Geheimhaltung der Angelegenheit, durch die Argwohn, so schreibt der „Neptun", erweckt worden sei. Dieses Blatt meint, daß das Unternehmen, das sicher alle Belgier einer Meinung gefunden hätte, infolge der Geheimnistuerei unter ihnen Zwietracht verbreiten werde. „Der Marineminister, der die Heimlichkeiten liebt, hat die in ihn gesetzten Hoffnungen enttäuscht; er ist nach unserer Ansicht nicht aus dem Holz geschnitzt, um diese bedeutende Aufgabe der Wiedererweckung unserer Handelsflotte zum Besten zu leiten. Er hat den guten Gedanken bloßgestellt, Unstimmigkeiten erweckt, die für immer schlummern mußten, und hat die Verantwortlichkeit der Regierung auch hineingezogen. Das ist ein Unglück."

Sachlicher und ins einzelnere gehend begründet ein Antwerpener in der „Indépendance Belge", der, wie das Blatt versichert, sehr auf dem laufenden in maritimen Angelegenheiten ist, seine Einwendungen, die er gegen das Projekt vorzubringen hat. Nach seiner Ansicht ist die Regierung nicht berechtigt, sich für die Zukunft zu binden. „Kapitalsteuer und private Unternehmungen, Zinsengarantie und Auszahlung gehören zu einer wirtschaftlichen und sozialen Politik, zu der der Volkswille Stellung zu nehmen hat. Privatleuten zugebilligte finanzielle Begünstigungen erfordern mehr als jede andere Maßnahme die öffentliche Besprechung. Was geht das uns an, daß die Reeder die Schiffe von vier verschiedenen Gesellschaften in eine Gesellschaft zusammenfassen? Dadurch wächst unsere Handelsmarine nicht. Die Dampfer britischer Flagge können nicht kraft dieser Fusion die belgische Nationalität annehmen, sie werden also den gegenwärtigen und zukünftigen Einschränkungen unterworfen bleiben, die die englische Regierung den Schiffen ihrer Flagge, namentlich den Anforderungen und Taxen auferlegt." Der Vorschuß von 75 Millionen durch das arme Belgien an Industrielle, fährt der Antwerpener Gewährsmann fort, ist nicht ein Ausleihen, ist vielmehr ein Geschenk. Dieser Vorschuß ist zu 4 Prozent gegeben in einer Zeit, in der es sicher ist, daß für mehrere Jahre der Zinsfuß 5 Prozent überschreiten wird und der Staat Geld zu teureren Bedingungen wird aufnehmen müssen. Mithin ein Geschenk, das, abgesehen von dem Unterschied zwischen Ausgabepreis und Pari, dem unglücklichen Belgien 1 bis 2 Millionen jährlich kosten wird. Die 100 Millionen, die der Staat in einem Privatunternehmen wagt, laufen ein furchtbares Risiko. Das Gesellschaftskapital von 50 Millionen ist eine ungenügende Bürgschaft, denn es steckt in der von den Anstiftern zum Kriegspreis von 80 Millionen angekauften Flotte. Fraglos hat man den Beratern des Königs die Notwendigkeit der Gründung großer Schiffahrtslinien vor Augen gehalten, um das deutsche Ausbeutungsgebiet zu übernehmen. Was man ihnen aber nicht gesagt hat, das ist, daß die Flotte der begünstigten Reeder in nichts weiter als in regulären Linien besteht. Sie umfaßt vor allem alte Schiffe, die bis zum äußersten in diesem goldenen Zeitalter ausgenutzt und infolgedessen schlecht gehalten sind und nur für rohe Ladung passen. Das Projekt ist so absurd, so gefährlich und parteiisch, so gegen das öffentliche Interesse, daß ein befragter technischer Beistand unmöglich eine günstige Ansicht haben kann. Es ist nicht den in England befindlichen sachverständigen Belgiern unterbreitet worden, im Verborgenen ist es angezettelt worden, und ich erfahre, daß mehrere ehrenhafte Mitbürger, die man zur Deckung eines Geschäftes von zweifelhafter Beschaffenheit um ihre geachteten Namen hat, so unparteiisch waren, die ihnen bei der Verwaltung angebotenen Stellen zurückzuweisen. Der gute Glaube der meisten Regierungsmitglieder ist sicherlich irregeführt worden, vielleicht ist es noch nicht zu spät.

Soweit die Bemängelungen, die belgische Staatsangehörige selbst an dem neuen Unternehmen zu machen haben. Offen bleiben drei Fragen: 1. Wird das belgische Parlament, nachdem sich bereits jetzt so viel Widerspruch zeigt, den Plan der belgischen Regierung unterstützen? 2. Wie wird sich der belgische Staat den andern belgischen Schiffahrtsunternehmungen gegenüber verhalten? 3. Wie wird sich die Zukunft Antwerpens überhaupt gestalten? Drei Fragen, die den deutschen Schiffahrtskreisen recht geben, wenn sie der neuen belgischen Gründung mit dem hochtönenden Namen gleichgültig gegenüberstehen.

Neue Freie Presse
11./VIII. 1916

[Der Verkehr und die Fahrbetriebsmittelindustrie.] In Friedensjahren haben sonst zu diesem Termine die Bahnverwaltungen besondere Vorbereitungen zur Sicherstellung des Waggonbedarfes für die kommende Rübenkampagne und die Zeit der Kohlentransporte getroffen. Es ließ sich bereits ermessen, welche Anforderungen an den Fahrpark gestellt würden, und ob es notwendig sein würde, ihn durch Anmietung von Waggons bei den Wagenleihgesellschaften zu vermehren. Heuer sind derartige Erwägungen aus dem Grunde nicht erforderlich, weil die Staatsbahnen die Verfügung über das ganze rollende Material besitzen, die Waggonleihanstalten ihre normalen Typen bereits zur Gänze vermietet haben und überdies der Fahrpark der Staatsbahnen durch die fortlaufende Fertigstellung neuer Waggons auf Grund früherer Bestellungen eine Vermehrung erfährt. Eine Zeit haben einzelne Wagenleihanstalten daran gedacht, ihren Fahrpark auch während der Kriegszeit in größerem Maßstabe zu vermehren. Sie sind aber ebenso wie verschiedene Private von diesem Plane wohl aus dem Grunde abgekommen, weil die Waggonfabriken mit der Durchführung der staatlichen Bestellungen bis tief in das nächste Jahr hinein beschäftigt sind und private Aufträge nur in zweiter Linie berücksichtigen. Außerdem sind während der Kriegszeit die Preise für Waggons namhaft gestiegen und die Erhöhung der Eisenpreise, die sich in den letzten Monaten vollzog, hat eine weitere Verteuerung in den Kosten der Herstellung von Wagen für private Rechnung gebracht.

Die Zeit 13./VIII. 1916.

20

Die Donaukonferenz.

Aus Budapest, 12. d., wird telegraphiert: Die mit Einbeziehung der in Betracht kommenden deutschen, österreichischen und ungarischen Donaustädte und Interessentenvertretungen zu veranstaltende Donaukonferenz wird am 4. September und an den darauffolgenden Tagen in Budapest stattfinden. Die Referenten in den einzelnen Fragen sind folgende: Für die Frage der technischen Arbeiten im Interesse der freien Schiffahrt der hauptstädtische Rat Ingenieur Eduard Fock aus Budapest, der Direktor des österreichischen Donauregulierungsausschusses Ministerialrat Rudolf Reich aus Wien und der bayrische Baurat August Wiedenmann aus Deggendorf; für die internationalen Rechtsfragen der Donauschiffahrt Bürgermeister Josef Bleyer aus Regensburg; für zivilrechtliche Fragen der Binnenschiffahrt Rechtsanwalt Richard Löbl aus Aussig.

Pester Lloyd
13./VIII. 1916

21

(Die Donaukonferenz.) Zur Vorbereitung der Donaukonferenz fand heute vormittags im Zentral-Stadthause eine vertrauliche Beratung statt, für die Donaukonferenz, die am 4. September und eventuell an den folgenden Tagen im Gebäude der Ungarischen Akademie der Wissenschaften abgehalten wird, äußert sich in Deutschland, Oesterreich und Ungarn so lebhaftes Interesse, daß ihr Erfolg schon im vorhinein gesichert erscheint. Das Vorbereitungskomitee versendet jetzt die Einladungen; diejenigen, die auf eine Einladung Anspruch erheben, aber keine erhalten haben, mögen sich im Bürgermeisteramt melden. Die Konferenz wird sich mit folgenden Fragen beschäftigen: 1. Technische Arbeiten im Interesse der freien Schiffahrt; Referenten: Magistratsrat Eduard Fock, von österreichischer Seite Ministerialrat Rudolf Reich, Direktor der österreichischen Donau-Regulierungskommission; von bayerischer Seite kön. bayerischer Baurat August Wiedenmann, Leiter des kön. bayerischen Straßen- und Strombauamtes in Deggendorf. 2. Rechtsfragen der internationalen Donau; Referent Josef Bleyer, erster Bürgermeister von Regensburg. 3. Privatrechtliche Fragen der Binnenschiffahrt; Referent Advokat Dr. Richard Loebl, Präsident des Aussiger Elbevereins.

Die Zeit
15./VIII. 1916

22

— (**Die Außerkraftsetzung der Mühlenrefaktie.**) Die Frachtbegünstigung für Weizen, Buchweizen, Roggen (Korn), rohe Hirse und Halbfrucht, beziehungsweise Mahlprodukte aus Getreide, und Hülsenfrüchte usw., die bekanntlich bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember dieses Jahres, verlängert worden war, ist mit Gültigkeit vom 1. September 1916 aufgehoben worden. Wie wir bereits am 7. d. berichtet haben, ist hierfür wohl die Erwägung maßgebend, daß mit Rücksicht auf die staatliche Regelung des Getreide- und Mehlverkehrs in Oesterreich die Mühlen derzeit kein Interesse an der Aufrechterhaltung der Mühlenrefaktie haben. Auch sind die durch die Gewährung der Mühlenrefaktie im Rückvergütungswege bedingten Mehrarbeiten mit den gegenwärtigen Personalverhältnissen bei den Eisenbahnen unvereinbarlich. Der Termin für die Vorlage der Dokumente zwecks Ausgleiches der Refaktienbeträge ist nicht alteriert worden. Die Dokumente sind also bis längstens Ende Juni 1917 in Vorlage zu bringen. Die Aufhebung der Frachtbegünstigung bezieht sich dem Tarifanzeiger zufolge auf die Linien der Staatsbahnen, der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der Buschtiehrader Bahn und vorläufig des Westböhmisch - Tirol - Vorarlberger Eisenbahnverbandes. Hinsichtlich der übrigen Verbandstarife, in deren Rahmen die Mühlenrefaktie Aufnahme gefunden hat, ist die Aufhebung zu erwarten. Auch seitens der Südbahn, die gleichfalls eine Reihe von Tarifmaßnahmen zugunsten der Mühlenindustrie verlautbart hat, steht vermutlich die Aufhebung der Begünstigungen bevor.

Neues Pester Journal 23
17./VIII. 1916

Die Donauwege.

— Von **Aage Madelung.***) —

Budapest, im August.

Wenn man die Donau nennen hört oder an sie denkt, erscheint sie Einem als Sinnbild aller Lebensfreude in jenen uns Nordländern so fernen Landen: die blaue Donau, die Wiener Walzer, die heißbewegte Seele Ungarns! Was wußten wir noch, ich meine wir, die nie die Donau gesehen? Nun wohl: ein großer Strom, aus dem Schwarzwalde herstammend und in das Schwarze Meer sich verlierend, das „Eiserne Thor"! Wäre sonst etwas nennenswerth? Ich jedenfalls wußte nicht viel mehr, bevor ich so weit kam, darüber nachzusinnen. Ich bin durch Ulm und Regensburg gekommen, ohne an die große Strommutter zu denken, obschon sie von dort aus schon ein richtiges Schiff tragen kann und es auch thut. In Wien ist sie noch nicht als Großfluß einleuchtend. Der Nebenarm, der durch die Stadt greift, scheint nur da zu sein, um Gelegenheit zu bieten, diese kunstvoll erhabene Stätte mit schönen Brücken zu schmücken und die Profile der Höhenzüge im Hintergrunde Wiens zu offenbaren. Und schaut man von diesen Höhen hinab, macht man an einem sonnenleuchtenden Sommernachmittag, während des Weges hinauf, Kehrt, um in die Ebene hinabzuschauen, so scheinen die Stadt und die Donau in dem silbernen Dunst des vergehenden Tages eins zu sein und ineinander aufgegangen: zwei neben einander liegende Farbentöne eines alten Meisterstückes. Nein: ein matt-bläulich schimmernder Perlenschmuck, von der hingehauchten Lebenswärme vieler Geschlechter gesättigt, an eine zart-blaue Seidenbandschleife gebunden — das ist Wien von der Donau umschlungen, so wie ich sie gesehen habe.

Die Donau selbst muß man weiter suchen. In Ungarn biegt sie entschieden nach Süden ab. Da ist ihr Knie, und Budapest ist ihr Herz. Vor der Margaretheninsel ist sie breit wie eine Meerenge. Sie umfaßt die Insel und treibt aus ihrem Boden einen wild gewordenen Park mit Urwaldbäumen und tausenden Blüthen. Hinter der Insel strömt sie, breit gedehnt, unter der sechsfach gewölbten Margarethenbrücke, stemmt sich, Anlauf nehmend, gegen die steinernen Quais der Pester und Ofner Ufer und schlägt gurgelnd gegen die zwei Triumphbogen der fast hundertjährigen Kettenbrücke. Sie streicht unter die schwebenden Eisengespinste der Elisabethbrücke und noch andere Brücken dahin, um jenseits der Stadt wieder ihren eigenen Weg durch die gewaltige Stromebene ungehemmt zu ziehen.

Budapest ist vor Allem die Donaustadt. Es gibt vielleicht keine zweite Flußstadt, die einer wirklichen Hafenstadt so ähnlich ist wie Budapest, sicher keine von so ungewöhnlicher Schönheit. Hier ist die Donau die Herrscherin. Vor den großen Hotels und dem akazienbeschatteten Corso liegen die Donauschiffe, von dem scharfgehenden Strom umspült. Alle Größen und Arten von Flußschiffen kommen hier zusammen. Einen Umsatz von drei Millionen Tonnen hatte der Budapester Handelshafen vor dem Kriege. So bald wie möglich will man ihn erweitern, denn die großen Wasserstraßen Centraleuropas haben während des Krieges eine Bedeutung gewonnen wie nie zuvor.

Die Donau ist, von ihren großen Nebenflüssen abgesehen, schiffbar in einer Länge von 2382 Kilometern. Große Schiffe können bis Regensburg, kleinere bis Ulm hinaufgehen. Dagegen ist der Rhein nur 861 Kilometer, die Elbe 868 Kilometer und die Oder 675 Kilometer schiffbar, oder alle zusammen weniger als die Donau. Verbunden würden sie aber eines der großzügigsten Binnenwassersysteme bilden, das einen Flußverkehr zwischen der Nord- und Ostsee bis zum Schwarzen Meer möglich machen würde. Um diesen Plan näher zu erörtern, tritt Anfang September in Budapest ein Kongreß der Donaustädte der verbündeten Mittelmächte zusammen, dessen Kosten von Wien und Budapest getragen werden. Die Tagesordnung besteht aus drei Hauptpunkten: 1. Die technischen Arbeiten. 2. Internationale Rechtsfragen (zum Beispiel das Verhältniß zu Rumänien). 3. Privatrechtliche Fragen, hauptsächlich die Uferrechte betreffend. Die Mittelmächte sind während des Krieges und ebenso nachher aufeinander angewiesen, weil die Folgen des Krieges auf den überseeischen Märkten unabsehbar sind und der Waarenverkehr sich jedenfalls nur langsam wieder anbahnen läßt. Außerdem ist die Tonnage um so viel verkleinert, und die Seefrachten sind so ungeheuer gestiegen, daß der Seeweg nicht dieselben Vortheile bietet wie vorher. Dieser Lage entsprechend ist der Plan des centraleuropäischen Fluß- und Kanalprojekts entstanden.

Was besonders den Donauverkehr betrifft, herrschte bisher keine einheitlich organisirte Frachtvertheilung. Die Schiffahrt war zu periodisch und unregelmäßig. Nach der Ernte gingen Riesenladungen hinauf. Die Schiffe mußten aber von Baiern und Oesterreich leer zurückkehren, weil eine organisirte Wechselwirkung zwischen Landprodukten und Industrieartikeln fehlte. Eine Beseitigung dieser Umstände sowie der Bau von Umladestationen, Speichern und hauptsächlich Industrieanlagen an der Donau selbst würde eine Verbilligung der Flußfrachten zur Folge haben, was den Flußverkehr gegen die Konkurrenz der Seewege schützen würde, wenn auf diesen die alten Frachtsätze wieder angenommen werden. Damit verbunden sind auch sehr nöthige Regulirungsarbeiten, besonders im österreichischen und deutschen Donauabschnitt, um die Tragfähigkeit der Dampfer zu erhöhen. Die Dampfer sind durchschnittlich 650 Tonnen groß, aber bei niedrigem Wasser können nur 55 Perzent und bei kleinem Wasser sogar nur 35 Perzent des Tonneninhalts ausgenützt werden, was ja natürlich auch nicht der Frachtverbilligung dient.

Die Verbindung der großen Wasserstraßen Deutschlands mit der Donau könnte ideal genannt werden, falls eine Zollunion der Mittelmächte innerhalb des Möglichen wäre. In dieser Frage aber darf man sich keinen Illusionen hingeben. Eher kann man die Flüsse dazu bringen, rückwärts zu fließen, als in Zollfragen Alle befriedigen. Der Bund der ungarischen Landwirthe hat schon Schritte gethan, damit auf dem Kongreß seine Interessen gewahrt werden. Er ist für eine intensive Ausnützung der Donauwege, aber gegen eine Ueberschwemmung Ungarns mit — besonders kleinasiatischen und mesopotamischen — Landwirthschaftsprodukten. Entsprechendes gilt auch von den Industriellen in Oesterreich und Ungarn. Die Verwahrung des Bundes der ungarischen Landwirthe gegen ausländische Konkurrenz ist im heutigen „Neuen Pester Journal" zu lesen und entspricht der hier auch in industriellen Kreisen herrschenden allgemeinen Stimmung genau. Hierüber ein Urtheil zu fällen, ist nicht meine Sache. Logischerweise möchte ich doch annehmen, daß es möglich sein müßte, eine Vereinbarung zu treffen, die Allen gerecht ist. Eine solche Vereinbarung würde die Bedeutung des Donau-Rhein-Kanalprojekts wesentlich erhöhen. Möge der Donauweg allen betheiligten Völkern ein neuer Weg zum Wohlstand und gegenseitigen Verständniß werden!

*) Wir entnehmen diesen schön geschriebenen, instruktiven Artikel dem „Berliner Tageblatt".

Kölnische Zeitung
21./VIII. 1916

21
24

Geschäftsabteile in D-Zügen.

In den Kreisen von Handel und Gewerbe ist es wiederholt beklagt, daß die Stunden der Eisenbahnfahrt auf längern Strecken gewöhnlich nicht oder nur in geringem Umfange zur Arbeit benutzt werden können, da die Reisenden sich in den seltensten Fällen allein oder ungestört in einem Abteil befinden. Auf den Fahrten von München, Frankfurt a. M., Köln, Breslau usw. nach Berlin und zurück würden sich manche Reisende sehr gern auf Sitzungen und neue Geschäfte vorbereiten oder laufende bearbeiten. Namentlich im Kriege, wo zahlreiche Herren aus der Provinz oft zur Teilnahme an Sitzungen nach Berlin kommen müssen, würde man sich gern auf den Fahrten über die Sitzungen aussprechen und Vor- und Nachverhandlungen pflegen. Diese Wünsche veranlaßten die Handelskammer zu Köln in einer an den preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten gerichteten Eingabe für die Einrichtung besonderer Geschäftsabteile in D-Zügen mit entsprechender Ausrüstung (größerm Tisch, Stühlen, Schreibzeug usw.) einzutreten, die den Reisenden gegen eine angemessene Gebühr Gelegenheit bieten, allein oder mit Geschäftsfreunden geschäftliche Angelegenheiten während der Reise zu erledigen. Im Ausschuß des Deutschen Handelstags wurde über die Anregung vor kurzem verhandelt. Er befürwortete ihre wohlwollende Prüfung durch die Eisenbahnverwaltungen.

Neue Freie Presse 23./VIII. 1916
Abendbl.

Die Donaukonferenz in Budapest.

Wien, 23. August.

Das aus deutschen, österreichischen und ungarischen Delegierten gebildete vorbereitende Komitee zur Einberufung einer Donaukonferenz hat den Beschluß gefaßt, die an dem Ausbaue der Donauschiffahrt interessierten Städte und Vereinigungen zu einer Donaukonferenz nach Budapest einzuladen. Der Zeitpunkt dieser Tagung ist nunmehr für den 4. September, eventuell auch die nächsten Tage, bestimmt. Die Konferenz wird im Saale der ungarischen Akademie der Wissenschaften zusammentreten. Zu dieser Konferenz wird sich Bürgermeister Dr. Weiskirchner mit den Mitgliedern des Wasserstraßenausschusses und den Referenten des Magistrats nach Budapest begeben. Anläßlich der Konferenz wird in der ungarischen Akademie der Wissenschaften auch eine Donauausstellung veranstaltet. Zu der Donaukonferenz, dessen Vorbereitungskomitee die Bürgermeister Barczy (Budapest), Weiskirchner (Wien) und Bleyer (Regensburg) angehören, werden auch die Vertreter der an der Donau gelegenen deutschen und österreichischen Städte erscheinen.

Neues Wiener Tagblatt
23./VIII.1916

Die Donaukonferenz in Budapest.

Bekanntlich hat das aus deutschen, österreichischen und ungarischen Delegierten gebildete vorbereitende Komitee zur Einberufung einer Donaukonferenz den Beschluß gefaßt, die an dem Ausbaue der Donauschiffahrt interessierten Städte und Vereinigungen zu einer Donaukonferenz nach Budapest einzuladen. Der Zeitpunkt dieser Tagung ist nunmehr für den 4. September, eventuell auch die nächsten Tage, bestimmt und wird die Konferenz im Saale der ungarischen Akademie der Wissenschaften zusammentreten. Zu dieser Konferenz wird sich Bürgermeister Doktor Weiskirchner mit den Mitgliedern des Wasserstraßenausschusses und den Referenten des Magistrats nach Budapest begeben.

Die Gegenstände der Konferenz umfassen: 1. Technische Arbeiten im Interesse der freien Schiffahrt. Referent diplomierter Ingenieur Eduard Fock, Magistratsrat der Stadt Budapest. — 2. Die Donau-Rechtsfragen zwischenstaatlichen Charakters. Referent Josef Bleyer, rechtskundiger erster Bürgermeister der Stadt Regensburg. — 3. Die privatrechtlichen Fragen der Binnenschiffahrt. Referent Advokat Dr. Richard Loebl, Präsident des Aussiger Elbevereines. Unterreferate erstatten für den österreichischen Teil der Donau der Strombaudirektor der Donauregulierungskommission Ministerialrat Rudolf Reich und für den deutschen Teil der Donau bayerischer Baurat August Wiedenmann, Vorstand des bayerischen Wasser- und Flußbauamtes in Deggendorf. Anläßlich der Konferenz wird in der ungarischen Akademie der Wissenschaften auch eine Donauausstellung veranstaltet. Zu der Donaukonferenz, dessen Vorbereitungskomitee die Bürgermeister Barczy (Budapest), Weiskirchner (Wien) und Bleyer (Regensburg) angehören, werden auch die Vertreter der an der Donau gelegenen deutschen und österreichischen Städte erscheinen.

Neues Wiener Tagblatt 27./VIII. 1916.

27

Die Donautagungen in Budapest und Wien.

Aeußerungen des Bürgermeisters.

Ueber diese bevorstehenden Tagungen, die Montag, den 4. September, in Budapest beginnen, und deren Bedeutung äußert sich Bürgermeister Dr. Weiskirchner in der „Wirtschaftszeitung der Zentralmächte" folgendermaßen:

„Am 8. Juli 1916 traten in Budapest unter dem Vorsitz des Bürgermeisters Barczy Delegierte von Wien, Budapest und Regensburg zusammen, um die Tagung einer Donaukonferenz in der ungarischen Hauptstadt zu beraten.

Die von einzelnen Journalen befürchteten Dissonanzen zwischen Wien und Budapest wegen der von beiden Städten in Aussicht genommenen Tagungen über die Donaufrage kamen nicht zum Vorschein, und ich konnte schon zu Beginn der Beratung die Erklärung abgeben, daß Budapest eine Tagung über die Donaufrage beschlossen habe, der Wiener Gemeinderat aber eine Tagung über die Wasserstraßenfrage in Oesterreich, wobei selbstverständlich auch die österreichische Donaufrage zur Diskussion kommen wird.

Allein beide Tagungen seien jede für sich eine unbedingte Notwendigkeit, sie konkurrenzieren sich nicht, sondern sie seien bei Gliederung der zu behandelnden Materien nur geeignet, ihre Bedeutung und ihren Einfluß wechselseitig nachhaltig zu stärken. Der Verlauf der Budapester Beratung war ein erfreulich harmonischer und ergab das Resultat, daß am 4. September d. J. die Donaukonferenz in Budapest mit festumschriebenem Programm stattfinden wird. Die Donautagung wird vom technischen und juristischen Gesichtspunkt behandelt werden. Hervorragende Referenten sind für die allgemein technischen Fragen und für die der einzelnen Länder, Bayern, Oesterreich, Ungarn, gewonnen, außerdem wird der öffentlich-rechtliche sowie der privatrechtliche Teil der Donaufrage, letzterer vom Advokaten Dr. Löbl in Aussig, behandelt werden. Die Geschäftsordnung für die Konferenz wurde folgendermaßen festgesetzt:

§ 1. Die Konferenz wird zufolge Beschlusses der am 8. Juli 1916 abgehaltenen Sitzung des aus deutschen, österreichischen und ungarischen Delegierten gebildeten Vorbereitungskomitees von den Bürgermeistern der Städte Wien, Regensburg und Budapest veranstaltet. An der Konferenz nehmen als Mitglieder alle jene an dem Ausbau der Donauschiffahrt interessierten deutschen, österreichischen und ungarischen Städte und Interessenvertretungen teil, die im Wege der genannten drei Städte eine Einladung erhalten haben.

§ 2. Den Vorsitz in den Sitzungen führen die Bürgermeister der drei Städte mit gleichem Wirkungskreis.

§ 3. Die Referenten sollen höchstens eine halbe Stunde, die einzelnen Redner aber höchstens zehn Minuten lang sprechen. Das Wort darf bloß zu den einzelnen Beschlußanträgen ergriffen werden. Zu jedem Punkt eines Beschlußantrages darf jedes Mitglied nur einmal sprechen.

§ 4. Zum Wort hat man sich beim Vorsitzenden oder bei dem von ihm bestimmten Schriftführer zu melden. Die Referenten haben das Recht auf ein Schlußwort, jedoch ebenfalls nur innerhalb der erlaubten halben Stunde.

§ 5. Eine Abstimmung über die Beschlußanträge ist nicht zulässig, und der Vorsitzende hat sich bloß auf die Konstatierung dessen zu beschränken, ob in den einzelnen Fragen gegensätzliche Meinungen laut wurden.

§ 6. Die Tagungen finden von vormittags zehn Uhr bis nachmittags ein Uhr dreißig Minuten statt.

§ 7. Die von der Konferenz angenommenen Beschlußanträge werden von den präsidierenden drei Bürgermeistern unterschrieben, und ihre Unterbreitung an die Regierung der einzelnen Staaten wird stets von dem zuständigen Bürgermeister vorgenommen.

An der Budapester Konferenz werde ich mit den Vizebürgermeistern Hierhammer und Hoß und den Mitgliedern des von mir eingesetzten, aus allen Parteien bestehenden Wasserstraßenausschusses teilnehmen. Die Wiener Tagung über die Wasserstraßenfrage dürfte nach den bisherigen Dispositionen Anfang Oktober dieses Jahres stattfinden, und werden sich an derselben über meine Einladung Bürgermeister Barczy von Budapest mit Delegierten der Stadt, aber auch preußische, sächsische und bayerische Delegierte aus den Interessenkreisen der Gemeinde, des Handels und der Industrie beteiligen.

Ich gebe der Erwartung Ausdruck, daß durch beide Tagungen die hochbedeutsame Frage der Donaustraße für das kommende wirtschaftliche Bündnis der Zentralmächte wirksam eingeleitet und zu einem erfolgreichen Ziele geführt werde.

* * *

Die „Rathauskorr." schreibt: Bekanntlich tagt Montag, den 4. September, eventuell die folgenden Tage, in Budapest im Saale der ungarischen Akademie der Wissenschaften die Donaukonferenz. Zu dieser Konferenz werden sich als Delegierte der Gemeinde Wien nach Budapest begeben: Bürgermeister Dr. Weiskirchner, die Vizebürgermeister Hierhammer und Hoß, die Stadträte Angermayer, Regierungsrat Schmid und Baurat Schneider, die Gemeinderäte Breuer, Dr. v. Dorn, Emmerling, Kunschak, Kommerzialrat Partik, Roth und Rotter, weiter Oberkurator Steiner, welcher als Delegierter des Landes Niederösterreich in der Donauregulierungskommission an der Donaukonferenz teilnimmt, sowie Magistratsdirektor Dr. Nüchtern, Magistratsrat Dr. Müller, Baudirektor Goldemund, die Bauräte Strößner und Böck, der Herausgeber der „Rathauskorrespondenz" Chefredakteur Micheu und Magistratsoberkommissär v. Nadler. Weiter nehmen an der Reise außer den schon erwähnten Vertretern der reichsdeutschen und österreichischen Donaustädte und Gemeinden auch Delegierte der Donauregulierungskommission, der Handels- und Gewerbekammern von Wien, Linz und Reichenberg, Abordnungen verschiedener wirtschaftlicher Vereinigungen und industrieller und gewerblicher Verbände, die an der Donaufrage unmittelbar interessiert sind, teil.

Die Zeit 27./VIII. 1916.

Verkehrsfragen.*)

Von besonderer Seite.

Seit Jahrzehnten ist Wien in stetiger aufstrebender Entwicklung begriffen. Das Anwachsen der Bevölkerungsziffer, des Nah- und Fernverkehrs, die Steigerung der Steuerleistung, der industriellen und Handelstätigkeit, der wachsende Fremdenverkehr spiegeln den Aufschwung wider. Ein Krieg von ungeahntem Umfang, der tief in das Erwerbsleben der Bewohner der Hauptstadt eingreift, unterbricht jäh die friedliche Arbeit. Sein Ende wird den Anfang bedeuten für eine neue Zeit. Die politische und wirtschaftliche Geltung der Völker und Staaten wird nach dem Krieg eine andere sein. Durch größere Intensität der Arbeit in Gewerbe, Industrie und Handel müssen wir bemüht sein, Ersatz zu finden für die Schäden, die der Krieg dem Erwerbsleben schlug. Dem Aufschwung, den wir für unser Vaterland erhoffen, sollen aber rechtzeitig die Wege geebnet werden. Die Verkehrseinrichtungen des Reiches und insbesondere auch jene der Hauptstadt sollen für die Periode des erhofften großen Aufschwunges gerüstet sein.

Die gegenwärtige Anordnung der sieben Wiener Fernbahnhöfe, die in der geschichtlichen Entwicklung begründet ist, bedeutet eine arge Zersplitterung vielfach gleichartiger, zusammengehöriger Aufgaben. Hiedurch entstehen mannigfache Nachteile sowohl für die Wirtschaftlichkeit des Bahnbetriebes als auch für die Bevölkerung und für die räumliche Gestaltung der Stadt. Daß diese Nachteile bereits erkannt wurden, beweist die vom Eisenbahnministerium eingesetzte Bahnhofkommission zum Studium der Bahnhofsfragen und gegenseitigen Verbindung der in Wien einmündenden Bahnen. Der Oeffentlichkeit sind die Ergebnisse der Studien der Bahnhofskommission nicht bekannt geworden. Unter den schon vielfach erörterten grundlegenden Gesichtspunkten für die Lösung dieser Fragen seien jene namhaft gemacht, deren tunlichste Beachtung wünschenswert erscheint.

Die in Wien entspringenden gleichgerichteten Fernverkehre, besonders die nördlich, nordwestlich und nordöstlich gerichteten, sind in einem Bahnhof zusammenzufassen. Bei der Wahl des Ortes für einen solchen neu zu schaffenden Gruppenbahnhof ist auf die bequeme Erreichbarkeit von allen Stadtteilen Gewicht zu legen und jede schwere Beeinträchtigung der Stadtentwicklung hintanzuhalten. Eine Vermehrung der Gelegenheiten für die Frachten-Auf- und -Abgabe, insbesondere für die Kohlenabgabe im Stadtgebiet, ist dringend erwünscht, um an Schwerfuhrwerk und damit an Kosten zu sparen. Die Güterannahme- und -Abgabestellen sollen aber auch in zweckmäßiger Schienenverbindung mit allen Fernbahnen stehen, um das Ueberstellen von Gütern zwischen den Bahnhöfen zu vereinfachen und zu verbilligen. Nur derart kann eine Ermäßigung der Frachtkosten und eine Vereinfachung der Tarife erzielt werden, die im Interesse der Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit des Wiener Platzes notwendig erscheint.

Unabhängig hiervon bedarf der Westbahnhof dringend einer Umgestaltung, für die bekanntlich bereits ein Projekt vorliegt.

Die Bodenfläche der Wiener Bahnhofanlagen ist durch die fortschreitende Verbauung des Stadtgebietes sehr wertvoll geworden. Im Interesse der Eröffnung wichtiger Straßen zum Zwecke der Erleichterung des Verkehrs abgeschnürter Stadtteile sind die Flächen einzelner Bahnhofanlagen eher zu verkleinern. Die Entlastung der Bahnhöfe und Linien von nicht für Wien bestimmten Gütern bildet ein Mittel. Durch Schaffung geeigneter Zentral-Güterzugs- und Rangiergüterbahnhöfe, die, außerhalb der verbauten Stadtteile gelegen, in guter Verbindung mit den Bahnlinien sind, und durch Ablenkung des ortsfremden Güterverkehrs über Außenlinien kann die Entlastung der Verbindungsbahn von einem überaus unwirtschaftlichen und die Anwohner belästigenden Güterverkehr erreicht und diese Linie dem Personenverkehr in erhöhtem Maße nutzbar gemacht werden. Hierdurch wird eine wertvolle und gute Erträgnisse versprechende Linie dem Stadtbahnverkehr eigentlich erst erschlossen werden.

Die Betrachtung der Verbindungsbahn leitet zu den Aufgaben des staatlichen Eisenbahnnetzes auf dem Gebiet des innerstädtischen und Vororte-(Lokal-)Verkehrs. Da auf einem Gleispaar unmöglich dauernd Fern-Personen- und -Güterverkehr sowie ein lebhafter Vorortverkehr klaglos bewältigt werden können, ist die Ausgestaltung mit dritten und vierten Gleisen, wo solche noch fehlen, zu beschleunigen, eine Maßnahme, die zur Entlastung der Bahnhöfe und zur Erhöhung der Betriebssicherheit notwendig erscheint.

Seit Jahren steht die Einführung des elektrischen Betriebes auf den Linien der Wiener Stadtbahn auf der Tagesordnung. Die Dringlichkeit dieser Reform erhellt überzeugend aus den erschreckenden Verlusten, die, immer noch steigend, Jahr für Jahr Staat, Stadt und Land belasten. Gegenüber diesen ganz nutzlos in unheimlicher Höhe gebrachten Geldopfern erscheint fast die Rauchplage als unbedeutender, zur Elektrifizierung drängender Grund, obwohl dieser allein schon gerade bei einer Stadtbahn die Elektrifizierung rechtfertigen würde. Im Zusammenhang mit der Stadtbahnelektrifizierung stehen die auf Schaffung neuer elektrischer Schnellbahnlinien abzielenden Bemühungen, die wegen der notwendigen Entlastung der Straßenbahnen, Verbesserungen des Verkehrs der Innern Stadt, Hebung des Verkehrs der Stadtbahn durch Wechselwirkung und Erschließung neuer Wohnviertel von der Bevölkerung einmütig als bereits viel zu lange verzögert bezeichnet werden.

Es ist einleuchtend, daß die skizzierten Verbesserungen an den Wiener Bahnen bedeutende Geldmittel erfordern; es unterliegt jedoch keinem Zweifel, daß es sich um durchaus produktive Aufwendungen handelt. Den Aufwendungen stehen bedeutende frei werdende Bahnhofflächen, große Ersparnisse in den Zugförderungskosten und an Personalaufwand gegenüber, soweit es sich um die Zusammenfassung der nördlichen Verkehre in einen Gruppenbahnhof und Umleitung des Transitgüterverkehrs um Wien handelt.

Fremdenblatt 27./VIII. 1916.

29

(Die Donaukonferenz.) Zu der für Montag den 4. September und die folgenden Tage in Budapest einberufenen Donaukonferenz werden sich als Delegierte der Gemeinde Wien nach Budapest begeben: Bürgermeister Dr. Weiskirchner, die Vizebürgermeister Hierhammer und Hoß, die Stadträte Angermayer, Regierungsrat Schmid und Baurat Schneider, die Gemeinderäte Breuer, Dr. v. Dorn, Emmerling, Kunschak, Kommerzialrat Partik, Roth und Rotter, weiter Oberkurator Steiner als Delegierter des Landes Niederösterreich in der Donauregulierungs-Kommission, sowie Magistratsdirektor Dr. Nüchtern, Magistratsrat Dr. Müller, Baudirektor Goldemund, die Bauräte Strößner, Böck, der Herausgeber der Rathauskorrespondenz Chefredakteur Micheu und Magistrats-Oberkommissär von Radler. Weiter nehmen an der Reise außer den schon erwähnten Vertretern der reichsdeutschen und österreichischen Donaustädte und Gemeinden auch Delegierte der Donauregulierungs-Kommission, der Handels- und Gewerbekammern von Wien, Linz und Reichenberg, Abordnungen verschiedener wirtschaftlicher Vereinigungen und industrieller und gewerblicher Verbände, die an der Donaufrage unmittelbar interessiert sind, teil.

Neues Wiener Tagblatt
31./VIII. 1916

30

* (Die Donaufahrten.) Wir erhalten folgende Zuschrift: „Verehrliche Redaktion! Durch die in Ihrem geschätzten Blatt erschienenen Schilderungen der Genüsse einer Donaufahrt bis Theben, Hainburg oder Budapest veranlaßt, habe ich mich zu Beginn der Sommersaison an Bord eines der Dampfer der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft „eingeschifft", um einen Sonntagsausflug zu unternehmen. Die Tour hat mir derartig gefallen, daß ich seitdem zu einem Stammgast der Dampfer „Budapest", „Wien" oder „Schönbrunn" geworden bin. Ich will über die Schönheiten der Fahrt, die von Berufeneren geschildert worden sind, nicht weiter sprechen; ich fühle mich nur verpflichtet, meiner Dankesschuld an das Personal der Dampfer Ausdruck zu geben, das wirklich unermüdlich ist, den Passagieren den Aufenthalt an Bord angenehm und genußreich zu gestalten. Man wird glänzend aufgenommen, vorzüglich verpflegt und findet bei den Bergfahrten in den Kabinen so ausgezeichnete Schlafgelegenheit, wie man sie sonst nur in sehr guten Hotels antrifft. Der lebhafte Zuspruch, den die Schiffe seitens des Publikums finden, ist daher voll berechtigt. Bei meiner letzten Fahrt auf der „Wien" habe ich das Fremdenbuch durchgeblättert und dabei eine Danksagung gefunden, der ich mich voll und ganz anschließe. Die Eintragung ist vom 7. Juni d. J. datiert und trägt die Unterschrift des Bürgermeisters der Reichshaupt- und Residenzstadt Wien Dr. Weiskirchner, des Bürgermeisters von Regensburg Bleyer und des Landtagsabgeordneten dieser Stadt Hermann Held. Die drei Herren, die die Fahrt offenbar zur Vorbereitung der „Donautagung" in Budapest unternahmen, verewigten sich folgendermaßen im Fremdenbuch der „Wien": „Zur Erinnerung an die reizvolle, vorzügliche Fahrt von Wien nach Budapest und in dankbarer Anerkennung für das Gebotene allen, die sich am Schiffe „Wien" für uns bemüht haben, die Schönheiten der Donau uns vor Augen zu führen, in erster Reihe dem Herrn Kommandanten Farkas Kalman und seinem Stabe." So die Eintragung der Bürgermeister der beiden Donaustädte. Es sei mir gestattet, die Namen der übrigen Funktionäre der „Wien" anzufügen, von denen jeder einzelne ein Separatlob verdient, und zwar die Herren Vizekapitän Peter Krisztinkovich, der Schiffsrestaurateur Rudolf Schwarz und ein Jubilar, der Kabinenkellner Johann Konstantin, der seinen Dienst auf der Donau seit 33 Jahren versieht und wie am ersten Tag noch jetzt emsig bestrebt ist, seine Gäste bei Tag aufmerksam zu bedienen und ihnen bei Nacht ein gutes Bett zu versorgen. Ein Donauverehrer."

Fremdenblatt
1./IX. 1916

Die Donaukonferenz.

Am nächsten Sonntag tritt in Budapest die Donaukonferenz zusammen. Vertreter aus Oesterreich, Ungarn und Deutschland werden sich in der ungarischen Hauptstadt einfinden, um über die Ausgestaltung der Donauwasserstraße einen Meinungsaustausch zu pflegen. Die Stürme des Weltkrieges haben die Aufmerksamkeit auf die großen Probleme der mitteleuropäischen Verkehrspolitik gelenkt, und daraus erklärt sich das gesteigerte Interesse, das sich gegenwärtig der Wasserstraßenpolitik zuwendet. Auf der Tagesordnung der Donaukonferenz stehen nur solche Fragen, die mit der Ausgestaltung der Donau als leistungsfähige Binnenwasserstraße im Zusammenhange stehen, sie ist eine reine Fachkonferenz, politische Fragen sind ausgeschlossen. Die Donaukonferenz verdankt ihre Einberufung einer Anregung des Bürgermeisters von Regensburg, der in einer Denkschrift ausführte, daß die Donau der praktischste und natürlichste Weg für die Abwicklung des mitteleuropäischen Handels sein werde, weshalb es nahe liege, daß im Interesse der Ausnützung dieser großartigen Wasserstraße schon jetzt alles geschehe, um die Aktion der Zukunft vorzubereiten. Unter Zuziehung der Fachkreise der an die Donau angrenzenden Länder müsse eine mächtige Vereinigung zu dem Zwecke geschaffen werden, die praktischen Mittel zur Ausnützung des Wasserweges der Donau ausfindig zu machen. Die Anregung des Regensburger Bürgermeisters hat ungeteilte Zustimmung gefunden, umsomehr als ja der gemeinsame Krieg der Zentralmächte ohnedies den Wunsch nach engeren wirtschaftlichen Beziehungen zwischen den Verbündeten für die kommende Friedenszeit ausgelöst hat. So wird die Konferenz wertvolle Vorarbeit für die gesteigerte Leistungsfähigkeit der Donauwasserstraße in Zukunft bringen, manches Projekt wird eine interessante Beleuchtung erfahren und die Donau wird vielfach erst „entdeckt" werden. Die Vertreter Oesterreichs auf der Konferenz werden aber mit Recht darauf hinweisen können, daß auch in der Vergangenheit der Ausgestaltung der Donau als Wasserstraße größte Aufmerksamkeit geschenkt wurde, und mit welchem Eifer die Donauregulierungskommission sich den schwierigen Aufgaben der modernen Flußregulierung gewidmet hat.

* * *

Die „Ungarische Post" meldet: Die unter Einbeziehung von Vertretern deutscher, österreichischer und ungarischer Städte sowie wirtschaftlicher Körperschaften am 4. September in Budapest beginnende Donaukonferenz wird sich, nach den bisherigen Anmeldungen beurteilt, zu einer großzügigen Kundgebung für die Förderung der Schiffahrt auf der Donau und auf den mit ihr zusammenhängenden Wasserstraßen gestalten. Für die Konferenz hat sich sowohl in Oesterreich wie in Deutschland das lebhafteste Interesse kundgegeben, und die Zahl der Teilnehmer an der Konferenz hat die stattliche Höhe von 600 Vertretern erreicht. Die meisten interessierten Städte und Gebiete sowie zahlreiche wirtschaftliche Körperschaften werden an der Konferenz vertreten sein. Aus Oesterreich haben außer der Residenzstadt Wien und den Donaustädten Linz, Ybbs, Krein, Tulln, Dürnstein, Krems, Korneuburg, Klosterneuburg u. a. folgende Körperschaften Vertreter für die Budapester Beratung entsendet: Schiffbautechnisches Versuchsamt, Oesterreichischer Ingenieur- und Architektenverein, Verein der Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten, Bund österreichischer Industrieller, Zentralverband der österreichischen Industriellen, Industrieller Klub, Zentralverein der österreichischen Kaufleute, Bund deutsch-österreichischer Gewerbevereine, Niederösterreichischer Gewerbeverein, Oberösterreichischer Gewerbeverein, Niederösterreichischer Mühlenverband, Verband der Großmühlen-Industriellen, Oesterreichischer Verein der Holzproduzenten, Verein der Montanindustriellen, Oesterreichisch-deutscher Wirtschaftsverband, Börse für landwirtschaftliche Produkte, Verein der österreichischen Tarifeure, Landesverband für Fremdenverkehr; weiters das Oesterreichische Handelsmuseum und die Handelskammern von Wien, Linz, Reichenberg usw. Aus dem Deutschen Reiche lassen sich folgende Städte vertreten: Ulm, Regensburg, Deggendorf, Ludwigshafen, Dillingen, Straubing, Passau, Nürnberg, Augsburg, Frankfurt, Köln, München, Bamberg, Mainz, Koblenz, Dresden, Offenbach, Karlsruhe, Stuttgart u. a. Weiters eine größere Anzahl von wirtschaftlichen Körperschaften und Schiffahrtsvereinen, darunter auch der Bayrische Kanalverein. Das Programm der Donaukonferenz ist folgendermaßen festgestellt: 1. Technische Arbeiten zur Förderung der Donauschiffahrt. Hauptreferent Stadtrat Eduard Fock, Strombauingenieur von Budapest. Referent für Oesterreich Ministerialrat Rudolf Reich, Direktor der Donauregulierungskommission. Referent für Bayern August Wiedenmann, Baurat, Leiter des bayrischen Strombauamtes in Deggendorf. 2. Internationale Rechtsfragen der Donauschiffahrt. Referent Josef Bleyer, Bürgermeister der Stadt Regensburg. 3. Privatrechtliche Fragen der Binnenschiffahrt. Referent Rechtsanwalt Dr. Richard Loebl, Vorsitzender des Elbevereines in Aussig. — Die Teilnehmer aus dem Deutschen Reiche werden die Fahrt nach Budapest geschlossen von Passau aus antreten, und zwar auf einem von der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft zur Verfügung gestellten Sonderdampfer, der Samstag den 2. September abends in Wien eintrifft. Am anderen Tage um halb 8 Uhr früh wird diese Studienfahrt von Wien aus vereint mit den österreichischen Vertretern mittels des gleichfalls von der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft zur Verfügung gestellten Prachtdampfers „Franz Joseph I." nach Budapest fortgesetzt. In Preßburg begrüßt eine Abordnung des ungarischen vorbereitenden Ausschusses die Gäste aus Deutschland und Oesterreich. Am 4. September vormittags 10 Uhr wird die Konferenz im Festsaale der Akademie der Wissenschaften eröffnet.

Österr. Volkszeitung

1/IX. 1916

Einstellung des Donauverkehrs Orsova-Rustschuk. Die Donaudampfschiffahrtsgesellschaft verlautbart die Einstellung der Postschiffahrten auf der Strecke Orsova-Rustschuk sowie des Güterverkehrs von und nach den Stationen der unteren Donau.

Reichspost
1. [illegible] 1916
X.

34

Die Donaukonferenz in Budapest. Die unter Einbeziehung von Vertretern deutscher, österreichischer und ungarischer Städte sowie wirtschaftlicher Körperschaften am 4. September in Budapest beginnende Donaukonferenz wird sich, nach den bisherigen Anmeldungen beurteilt, zu einer großzügigen Kundgebung für die Förderung der Schiffahrt auf der Donau und auf den mit ihr zusammenhängenden Wasserstraßen gestalten. Für die Konferenz hat sich sowohl in Oesterreich wie in Deutschland das lebhafteste Interesse kundgegeben, und die Zahl der Teilnehmer an der Konferenz hat die stattliche Höhe von 600 Vertretern erreicht. Die meisten interessierten Städte und Gebiete sowie zahlreiche wirtschaftliche Körperschaften werden an der Konferenz vertreten sein. Aus Oesterreich haben außer der Residenzstadt Wien und den Donaustädten Linz, Ybbs, Grein, Tulln, Dürnstein, Krems, Kornenburg, Klosterneuburg u. a. folgende Körperschaften Vertreter für die Budapester Beratung entsendet: Schiffbautechnisches Versuchsamt, Oesterreichischer Ingenieur- und Architektenverein, Verein der Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten. Aus dem Deutschen Reiche lassen sich folgende Städte vertreten: Ulm, Regensburg, Deggendorf, Ludwigshafen, Dillingen, Straubing, Passau, Nürnberg, Augsburg, Frankfurt, Köln, München, Bamberg, Mainz, Koblenz, Dresden, Offenbach, Karlsruhe, Stuttgart u. a. Weiters eine größere Anzahl von wirtschaftlichen Körperschaften und Schiffahrtsvereine, darunter auch der Bayrische Kanalverein. Das Programm der Donaukonferenz ist folgendermaßen festgestellt: 1. Technische Arbeiten zur Förderung der Donaudampfschiffahrt. Hauptreferent Stadtrat Eduard Fock, Strombauingenieur von Budapest. Referent für Oesterreich Ministerialrat Rudolf Reich, Direktor der Donauregulierungskommission. Referent für Bayern August Wiedenmann, Baurat, Leiter des bayrischen Strombauamtes in Deggendorf. 2. Internationale Rechtsfragen der Donaudampfschiffahrt. Referent Josef Bleyer, Bürgermeister der Stadt Regensburg. 3. Privatrechtliche Fragen der Binnenschiffahrt. Referent Rechtsanwalt Dr. Richard Loebl, Vorsitzender des Elbevereines in Aussig. Die Teilnehmer aus dem Deutschen Reiche werden die Fahrt nach Budapest geschlossen von Passau aus antreten, und zwar auf einem von der Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft zur Verfügung gestellten Sonderdampfer, der am 2. September, Samstag abends in Wien eintrifft. Am andern Tage um ½8 Uhr in der Früh wird diese Studienfahrt von Wien aus vereint mit den österreichischen Vertretern mittels des gleichfalls von der Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft zur Verfügung gestellten Prachtdampfers „Franz Josef I." nach Budapest fortgesetzt. In Preßburg begrüßt eine Abordnung des ungarischen vorbereitenden Ausschusses die Gäste aus Deutschland und Oesterreich. Am 4. September vormittags um 10 Uhr wird die Konferenz im Festsaale der Akademie der Wissenschaften eröffnet.

Neue Freie Presse
2./IX. 1916

Die Donaukonferenz.

Wie die „Ungarische Post" aus Budapest meldet, sind die Vorbereitungen für die am 4. September beginnenden Donaukonferenz nahezu vollendet. Die Tagesordnung der Konferenz ist endgültig festgestellt. Sonntag vormittag um 10 Uhr wird im Prunksaale der Ungarischen Akademie der Wissenschaften Bürgermeister Dr. Barczy, der mit Bürgermeister Doktor Weiskirchner und mit dem Bürgermeister von Regensburg Josef Bleyer zusammen den Vorsitz in den Beratungen führt, die Konferenz eröffnet. Am 5. d., nachmittags, wird die Beratung fortgesetzt und voraussichtlich beendet.

Die Gemeinde Wien entsendet den Bürgermeister Weiskirchner und die beiden Vizebürgermeister Hierhammer und Hoß mit 21 Mitgliedern des Gemeinderates. Aus Linz erscheint Bürgermeister Dinghofer und Landeshauptmann-Stellvertreter Dr. Ritter v. Jäger; aus den anderen österreichischen Donaustädten meistens die Bürgermeister oder Mitglieder des Gemeinderates. Die österreichische Regierung wird durch den Sektionsrat Dr. Latka und den Binnenschiffahrtsinspektor Regierungsrat Ebner aus dem Handelsministerium und Ministerialrat Polt aus dem Arbeitsministerium vertreten sein.

Weiter erscheinen an der Konferenz folgende Vertreter des österreichischen Wirtschaftslebens: Finanzminister a. D. Freiherr v. Engel, die Geheimen Räte Dr. v. Derschatta, Exner, Ruß und Schonka, weiter Hofrat Professor Oelwein, Ministerialrat Reich, Linienschiffskapitän Laufer, Direktor Neurath von der Oesterreichischen Creditanstalt, Direktor Korner von der Anglobank und Senatspräsident Frans. Die Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft wird durch Hofrat Csatary, nautischen Direktor Suppan, kommerziellen Direktor Wertheimer und Generalsekretär Neumann, die Süddeutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft durch Generaldirektor Hofrat Bardas vertreten sein. Das Handelsmuseum vertritt Hofrat Karminski, die Handelskammer von Wien Erster Sekretär Regierungsrat v. Tayenthal, die Reichenberger Handelskammer Sekretär Regierungsrat Carus und Vorstandsmitglied Petschek, die Kammer von Linz Präsident Hoffmann mit dem stellvertretenden Vorstande Herbsthofer. Weiter werden vertreten sein: Der Deutsch-österreichische Wirtschaftsverband durch Reichsratsabgeordneten Friedmann, der Ingenieur- und Architektenverein durch Oberingenieur Halter, die Genossenschaft der Schiffsmüller durch kaiserlichen Rat Vogel, der Verband der Großmühlenindustriellen durch Generaldirektor Resch, der Niederösterreichische Gewerbeverein durch Präsidenten Schill, Vizepräsident Doktor Meißl und Oberbaurat Engelmann, der Verein der Montanindustriellen durch Generaldirektor Bergmann, weiter erscheinen die Landtagsabgeordneten Pittner, Dr. Beurle, Oberbaurat Grünbeck, Direktor Gebers, kaiserlicher Rat Berl, Präsident Janosi-Engel, kaiserlicher Rat Balvin, Professor Kobatsch u. a.

Zur Donaukonferenz meldet die „Rathauskorrespondenz": Montag beginnt in Budapest die Tagung der Donaukonferenz. Die Teilnehmer an dieser Konferenz aus Deutschland und den österreichischen Donaustädten, zirka 60 Personen, kommen unter Führung des Bürgermeisters Bleyer aus Regensburg bereits morgen abend mit dem Eildampfer der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft in geschlossener Reiseordnung in Wien an. Am Sonntag früh wird sodann mit dem von der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft zur Verfügung gestellten neuen Personendampfer „Franz Josef I." gemeinsam mit den Teilnehmern aus Wien die Fahrt nach dem Konferenzorte Budapest angetreten. Mit dem Dampfer „Franz Josef I." wurde bekanntlich Anfang Juni eine Informationsreise offizieller Persönlichkeiten nach der unteren Donau angetreten. An der Donaufahrt nach Budapest werden sich von Wien aus insgesamt über 200 Personen unter Führung des Bürgermeisters Dokto Weiskirchner beteiligen.

Reichspost
3./IX. 1916

Neue Balkanbahnen. Wie die „Frkft. Ztg." meldet, wird in maßgebenden Kreisen der Monarchie die Errichtung eines den wirtschaftlichen Anforderungen entsprechenden Bahnnetzes in Serbien, Montenegro und Albanien geplant. Nach dem Projekte soll das Bahnnetz aus drei Hauptlinien bestehen, nämlich aus der Nord-Südlinie (normalspurig), welche mit der Budapest—Belgrader Linie in Zusammenhang stehen und über Syrmien, Vjelina nach Bosnien führen und sich bis zum Quellgebiet der Drina erstrecken soll. Stepanow Dalje wäre hier die wichtigste Station. Von hier würde die Eisenbahn durch das Piva- und Pavatal bis nach Sirvoce in Montenegro, von dort weiter bis Podgorica über den Cemove Polje bis zum Skutarisee, von dort über Albanien nach Ljes und dann der Küste entlang bis nach Valona ziehen. Die Hauptbedeutung dieser Linie bestünde in der Handelsverbindung mit Nordafrika und Aegypten. Die zweite Hauptlinie wäre die von Uesküb nach San Giovanni di Medua, welche über Prizrend gehen würde; die dritte jene zwischen Saloniki und der Adria. Diese Linie müßte von Monastir über die Babunagebirgsgegend geführt werden. Ihre Gesamtlänge (Saloniki—Valona) würde sich auf 510 Kilometer belaufen.

Neues Pester Journal

3./IX. 1916

38

* **Die Tagesordnung der Donaukonferenz.** Nunmehr liegt die endgiltige Tagesordnung der am Montag im Saale der Ungarischen Akademie der Wissenschaften beginnenden und auf zwei Tage festgesetzten Berathungen der Donaukonferenz vor. Die Tagesordnung ist folgende:

Am 4. September: 1. Eröffnungsrede, gehalten vom Bürgermeister Stephan Bárczy. 2. Begrüßung der Konferenz durch den Handelsminister Baron Johann Harkányi. 3. Technisch-nautische Fragen der Donau: a) Spezialbericht für den deutschen Theil der Donau, des kön. bairischen Baurathes August Wiedenmann, Vorstand des kön. bairischen Wasser- und Flußbauamtes in Deggendorf; b) Spezialbericht für den österreichischen Theil der Donau des k. k. Ministerialraths Ing. Rudolf Reich, Strombaudirektor der Donau-Regulirungskommission in Wien; c) Spezialbericht für den ungarischen Theil der Donau des Magistratsraths Eduard Fock; d) allgemeiner Bericht über die technisch-nautischen Fragen der Donau des Magistratsraths Eduard Fock. 4. Debatte über die technisch-nautischen Fragen. 5. Internationaler Theil: Bericht des Bürgermeisters der Stadt Regensburg Joseph Bleyer. 6. Debatte über den internationalen Theil. 7. Privatrechtlicher Theil (Binnenschifffahrt): Bericht des Präsidenten des Aussiger Elbevereins Dr. Richard Loebl. 8. Debatte über den privatrechtlichen Bericht. 9. Schlußwort.

Aus Wien wird telegraphirt: Heute Abends langten die reichsdeutschen und österreichischen Theilnehmer an der Donaukonferenz mit dem Eilschiff der Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft in Wien ein. Am Landungsplatz am Praterquai hatten sich zur Begrüßung eingefunden: Vizebürgermeister Hierhammer, Generaldirektor Hofrath v. Csatáry und andere Funktionäre der Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft. Generalinspektor Weinberger war den Gästen bis Linz entgegengefahren, wo er sie namens der Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft begrüßte und nach Wien geleitete. Vizebürgermeister Hierhammer hieß die Gäste mit dem Bürgermeister Bleyer von Regensburg an der Spitze herzlich willkommen. Morgen Früh erfolgt die gemeinsame Weiterfahrt mit den Wiener Theilnehmern auf dem Separatdampfer „Ferencz József I." der Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft nach Budapest.

Neues Pester Journal 39

3./IX. 1916

Donauwellen.

Dem Verkehre auf der Donau winken neue, große und bedeutungsvolle Ziele. Dieser mächtige, dem Osten zugewandte Strom soll fortan die große Völkerstraße werden, auf welcher das brüderlich vereinte Mitteleuropa, der befreundete Orient, aneinander vorüberziehend und sich begegnend, ihre geistigen und materiellen Güter tauschen. Kluge und weitblickende Männer, welche die Gestade dieses Stromes ihre Heimath nennen, werden sich in Ungarns schöner, gastlicher Hauptstadt versammeln, um alle Vorbereitungen zu treffen, damit der Donauverkehr, sobald die Zeit dazu gekommen ist, richtig und zweckmäßig in die Wege geleitet werde. Glänzenden Auges sieht Budapest einer vielverheißenden Zukunft entgegen, und gerüstet für die kommende Zeit ist auch die uralte Donaustadt, die Metropole Oesterreichs, die vielbesungene Kaiserstadt Wien.

Wien, einst ein Hauptstapelplatz des Handels mit dem Orient, ist mit seiner jüngeren Schwester Budapest wohl wie kein anderer Ort Mitteleuropas dazu berufen, den Treffpunkt aller Beziehungen zu bilden, die sich durch den Donauverkehr zwischen den skandinavischen Ländern und dem fernen und fernsten Osten auf direktestem Wege anknüpfen und verzweigen sollen. Nicht nur seine einzige geographische Lage, auch seine kulturelle Entwicklung prädestiniren Wien zu einer Handels- und Fremdenstadt allerersten Ranges. Wien bietet Höchstleistungen der Wissenschaft und Industrie, es bietet erlesenste Kunstwerke, einzig schöne Stadtbilder und — wenn man noch so sagen darf, last but not least — erstklassigste Hotels.

Der Fremde, welcher Wien nicht zum ersten Male besucht und seine Schritte dem wohlbekannten Centrum nächst der Hofoper zulenkt, wird an der Ecke der Kärntnerstraße und des Kärntnerringes ein neues Haus entdecken, einen hohen und hellen Bau, der sich trotz seiner, der Maximilianstraße, Kärntnerstraße und Kärntnerring zugekehrten modernen Façaden doch harmonisch seiner Umgebung einfügt. Es ist der neugebaute Annex des Hotel Bristol, dieses weltbekannten Fremdenpalastes, welcher behaglichsten Komfort mit erlesenem Luxus in glücklichster Weise vereint. Dieser letzte und modernste Hotelbau Wiens, in welchem alle Errungenschaften neuester Hoteltechnik zur Anwendung gelangt sind, legt Zeugniß ab für die außerordentlich hoch entwickelte österreichische Hotelindustrie.

Mit lebhaftestem Interesse folgt Wien den Berathungen der Donaukonferenz in Budapest und herzlich wird es deren Theilnehmer begrüßen, wenn sie sich nach gethaner Arbeit wieder stromaufwärts der Kaiserstadt an der Donau zuwenden.

Pester Lloyd
3/IX. 1916

(Programm der Donaukonferenz.) Das Programm der am 4. und 5. d. im großen Saale der Ungarischen Akademie der Wissenschaften stattfindenden Donaukonferenz ist folgendes: Eröffnungsrede des Bürgermeisters Dr. Stefan Bárczy. — Begrüßung der Konferenz durch den Handelsminister Baron Johann Harkányi. — Technisch-nautische Fragen der Donau: a) Spezialbericht über den deutschen Teil der Donau; Referent: königl. bayrischer Baurat Artur Wiedenmann, Vorstand des kön. bayrischen Straßen- und Flußbauamtes in Deggendorf; b) Spezialbericht über den österreichischen Teil der Donau; Referent: k. k. Ministerialrat Ingenieur Rudolf Reich, Baudirektor der niederösterreichischen Donauregulierung; c) Spezialbericht über den ostungarischen Teil der Donau; Referent: hauptstädtischer Magistratsrat Ingenieur Eduard Fock; d) allgemeiner Bericht über die technisch-nautischen Fragen der Donau; Referent: Magistratsrat Eduard Fock. — Debatte über die technisch-nautischen Fragen. Internationaler Teil. Bericht des Herrn Josef Bleyer, erster Bürgermeister der Stadt Regensburg. — Debatte. — Privatrechtlicher Theil (Binnenschiffahrt). Bericht des Herrn Dr. Richard Loebl, Präsident des Aussiger Elbevereins. — Debatte. — Schlußwort. — Man telegraphiert aus Wien: Heute abends langten die reichsdeutschen und österreichischen Teilnehmer an der Donaukonferenz mit dem Eilschiff der Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft in Wien ein. Am Landungsplatz am Praterquai hatten sich zur Begrüßung eingefunden: Vizebürgermeister Hierhammer, Generaldirektor Hofrat v. Csatáry und andere Funktionäre der Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft. Generalinspektor Weinberger war den Gästen bis Linz entgegengefahren, wo er sie namens der Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft begrüßte und nach Wien geleitete. Vizebürgermeister Hierhammer hieß die Gäste mit dem Bürgermeister Bleyer von Regensburg an der Spitze, herzlich willkommen. Morgen früh erfolgt die Weiterfahrt mit den Wiener Teilnehmern auf dem Separatdampfer „Franz Josef I." der Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft nach Budapest.

Neues Wiener Tagblatt
3./IX. 1916

I
45

Die Donaukonferenz.

Gestern abend langten die reichsdeutschen und österreichischen Teilnehmer mit dem Sillschiff der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Wien an. Auf dem Landungsplatz am Praterkai hatten sich zur Begrüßung eingefunden: Vizebürgermeister Hierhammer, Generaldirektor Hofrat v. Csatary der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft sowie der Oberinspektor Hallasch, Hafeninspektor Ritter v. Peithner sowie die Inspektoren Scheiblauer und Beer der genannten Gesellschaft. Generalinspektor Weinbrenner war den Gästen bis Linz entgegengefahren, wo er sie namens der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft begrüßte und nach Wien geleitete. Vizebürgermeister Hierhammer hieß die Gäste, mit dem Bürgermeister Bleyer von Regensburg an der Spitze, herzlichst willkommen. Heute früh erfolgt bekanntlich die gemeinsame Weiterfahrt mit den Wiener Teilnehmern auf dem Separatdampfer „Franz Josef I." der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft nach Budapest.

* * *

Stimmen zur Donaukonferenz.

Arbeitsgemeinschaft auf der Donau.

Von Hofrat Friedrich v. Csatary.

Generaldirektor der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Wien.

In der „Wirtschaftszeitung der Zentralmächte" schreibt Hofrat v. Csatary:

Der größte Krieg aller Zeiten hat den Gedanken eines engeren wirtschaftlichen Zusammenschlusses der politisch und militärisch seit langem verbündeten Mittelmächte in den Vordergrund der zu lösenden Aufgaben gestellt. Von einer die mannigfachsten Gebiete in sich schließenden „gemeinsamen Wirtschaft" — die „Zollgemeinschaft" allein wurde vielfach als ungenügend bezeichnet — bis zu den engeren Begriffen der „wirtschaftlichen Annäherung" und der „Arbeitsgemeinschaft" sind die verschiedensten Arten der Lösung auf der Tagesordnung.

Viele staatsmännische Aeußerungen haben dieses Neugestaltungsbedürfnis in der Wirtschaftspolitik der Zentralmächte in erster Reihe als Abwehrmaßnahme gegen den von England her angedrohten Handelskrieg, gegen die Abdrosselung unsres Weltverkehres bezeichnet.

Unsre Wirtschaftsverbände haben schon im tiefsten Frieden die innere Notwendigkeit eines Zusammenschlusses erkannt. Nicht der Not gehorchend, sondern dem eigenen Triebe, durchdrungen von einer vernünftig abgetönten freihändlerisch-verkehrsfreudigen Ueberzeugung, sind sie schon seit vielen Jahren an der Arbeit, so manchen Weg zu ebnen, welcher zur Wohlfahrt unsrer Völker führen soll.

Ich glaube nicht, daß es eine irdische Macht gibt, welche uns vom Weltmarkte abzuschließen, altbewährte Seehäfen des Weltverkehres stillzulegen imstande wäre, ich zweifle selbst daran, daß es den Engländern, diesem hervorragend konservativen, selbstsüchtig kühl berechnenden Volke, um ihre Drohungen ernst sei, ich bin vielmehr überzeugt, daß die Freiheit der Meere einen erhöhten völkerrechtlichen Schutz erhalten und unser Ueberseeverkehr seine normale Entwicklung allmählich wieder fortsetzen wird.

Wie dem aber auch sei, die Binnenschiffahrtswege und obenan der altehrwürdigste aller Völkerwege, unsre Donau, als wirksamstes Mittel zur wirtschaftlichen Annäherung der Zentralmächte, ihrer Verbündeten und Freunde, bedürfen dringend der Verkehrssicherung und Ausgestaltung.

Ob als Waffe und zur Abwehr gegen feindliche Mächte, ob zur Förderung der friedlichen Wechselbeziehungen befreundeter Völker, die Aufgabe muß gelöst werden.

Das große Interesse, welches dem Donauproblem in allen Uferstaaten zugewendet wird, die vortrefflichen Referate und Publikationen hervorragender Politiker und Techniker berechtigen zur Hoffnung, daß es nach hundertjährigen Peripetien unsrer Zeit beschieden sein wird, zumindest den im Jahre 1815 durch den Wiener Kongreß aufgestellten Prinzipien die unsern wohlverstandenen politischen und wirtschaftlichen Bedürfnissen entsprechende Geltung zu verschaffen.

Um dieses große Ziel zu erreichen, scheint es mir von ausschlaggebender Bedeutung zu sein, daß die Vorarbeiten so rechtzeitig in Angriff genommen und abgeschlossen werden, daß die zunächst beteiligten befreundeten Staaten womöglich noch vor Beginn der Friedensverhandlungen nicht nur über die Grundprinzipien, sondern auch über wichtige Durchführungsbestimmungen einig werden.

Was das oberste grundlegende Prinzip betrifft, so werden sich die Uferstaaten ohne Zweifel die Freiheit ihrer Schiffahrt gegenseitig auch ferner gewährleisten.

Schon dieses Prinzip allein bietet eine verheißungsvolle Grundlage für die im gemeinsamen Interesse liegende Vereinheitlichung einer Reihe von Fragen auf dem Gebiete der Binnenschiffahrtslegislative, der Stromregulierung und der Wechselbeziehungen zwischen der Schiffahrt und den Eisenbahnen.

Auf diesem von der Natur und von der Geschichte seit alters her vorgezeichneten Gebiete fruchtbringender „Arbeitsgemeinschaft" sei die Städtekonferenz herzlichst begrüßt!

Die Donau als mitteleuropäische Verkehrsstraße.

Von Wirkl. Geh. Rat Dr. Viktor Ruß, Wien, Präsidenten des Zentralvereines für Fluß- und Kanalschiffahrt in Oesterreich, Mitglied des Herrenhauses.

Da die Leitung der „Wirtschaftszeitung der Zentralmächte" mich ehrend auffordert, ein Wort anläßlich der Budapester Konferenz zu sagen, so darf ich mich deshalb auf weniges beschränken, weil in den letzten Monaten die Bedeutung der Donau als mitteleuropäische Wasserstraße auch jenen zum Bewußtsein gekommen sein könnte, welche Wasserstraßen überhaupt gering geachtet hatten, weil sie in den Eisenbahnen das alleinseligmachende Verkehrsmittel zu schätzen gewohnt waren, oder welche, fern von dem mächtigen Strom seßhaft, seinen hohen Wert zu erkennen nicht Gelegenheit hatten oder nahmen. Nicht bloß jedes Donauland, selbst das nördliche Deutschland strebt nun zu diesem Wasserwege, das der verstorbene Finanzminister des Großherzogtums Baden, vormals der Vorstand seines heimischen Wasserbauwesens, das „Rückgrat der österreichisch-ungarischen Monarchie" genannt hat. Dermalen ist ja die Großschiffahrt der Donau schon dadurch als hochwichtiges Moment unsrer österreichischen Verkehrspolitik erkennbar, daß wir der ältesten Schiffahrtsunternehmung eine staatliche Unterstützung gewähren und eine jüngere ganz in unsrer Hand haben.

Neues Wiener Tagblatt
3. IX. 1916

II
46

die Donaukonferenz.

Die Donaukonferenz nun soll für die Regierungen der Donauländer eine Vorarbeit leisten, weil zum vollen Geltendmachen dieser Verkehrsstraße nicht wenig zu tun sein wird. Technisch sowohl, wie verkehrspolitisch. Die Schöpfungen der stürmisch fortschreitenden Wasserbautechnik sind so maßgebend und ihre Ergebnisse sind so aussichtsreich, daß auch an die Verbesserungen des Donauweges Forderungen gestellt zu werden beginnen, vor deren Uferlosigkeit zu warnen nicht unangebracht sein dürfte, weil sonst das leicht und rasch Erreichbare nicht unschwer in Gefahr geraten kann. Es kann nicht meine Sache sein, auf einzelne Wünsche hinzuweisen, deren Ausführung durch die Voraussetzungen sehr langer Zeit und unbegrenzter, weil fast unberechenbarer Geldmittel nahezu unmöglich erscheint. Noch bevor die Verbindung der Donau mit den nördlichen Strömen Mitteleuropas wird vollzogen sein können, muß für die Donau jene technische Arbeit in Angriff genommen oder geleistet sein, welche sie in Anspruch nehmen kann. Es hieße Wasser in die Donau tragen (deren sie ja regelmäßig genug hat, wenn sie überall richtig reguliert ist), die einzelnen Forderungen über Fahrwasser, Landungs- und Umschlagplätze, Schutz- und Handelshäfen zu wiederholen, zumal in jedem Uferstaate diese Dinge ebensolange bekannt wie zu wenig gewürdigt worden sind. Die Fahrbetriebsmittel müssen sich überdies dem Zustande der Fahrstraße anpassen; ihre Größe und Bauart hängt von diesem Zustande ab. Haben die technischen Gedanken durch Beachtung der Voraussetzungen ihrer Durchführbarkeit sich in Taten umgesetzt, so kann es auch an der Einsicht nicht fehlen, verkehrspolitisch zu handeln. Da werden die Staatsregierungen vor allem, da sie doch vielfach die Eisenbahnen beherrschen, sich von dem großen Verkehrsirrtum des vorigen Jahrhunderts, der leider noch in das gegenwärtige hereinragt, befreien müssen, daß Schiene und Wasserweg im Wettbewerb zu stehen haben. Noch leuchtet die Wahrheit nicht in alle Verkehrskanzleien, daß jene zwei sich zu ergänzen und zu unterstützen berufen sind. Unter dem Titel mancher Notstandstarife zum Beispiel verbirgt sich noch immer jener alte Irrtum, ja die Handhabe hoher Umschlagsgebühren verhindert noch immer ein segensreiches Einvernehmen von Schiff und Bahnwagen. Noch immer kann man an Flußufern den historischen Packträger oder den alten Schubkarren statt elektrischer Krane beobachten. Das ganze Gebiet von Staffel-, Anstoß- und Umschlagstarifen bedarf großzügiger Umwandlung.

Freie Frachtkonferenzen sind die Pioniere der Staatsverwaltungen; sie machen vor allem den Weg frei für die öffentliche Meinung, die das Ziel sehen will, nach dem sie geführt werden soll.

* * *

Aus Budapest wird uns berichtet: Das „Neue Pester Journal" veröffentlicht unter anderm folgende Aeußerungen:

Dr.-Ing. h. c. Albert Ballin,
Generaldirektor der Hamburg-Amerika-Paketfahrt-A. G., Hamburg.

In Hamburg steht man den Bestrebungen, durch eine Verbindung der Donau mit der Elbe engere wirtschaftliche Beziehungen zwischen Oesterreich-Ungarn und Norddeutschland zu schaffen, mit herzlichster Sympathie gegenüber. Auch wir hoffen, daß die Freundes- und Bundesbrüderschaft, die der Krieg zwischen Ungarn und Deutschland neu besiegelt hat, eine verstärkte wirtschaftliche Grundlage finden wird, für welche möglichst enge Verkehrsbeziehungen eine Notwendigkeit sind. Den Verhandlungen über die Schaffung solcher Verkehrsbeziehungen folgen wir deshalb mit dem lebhaftesten Interesse und wünschen ihnen einen durchschlagenden Erfolg.

Arthur v. Gwinner,
Generaldirektor der Deutschen Bank, Mitglied des preußischen Herrenhauses.

Die Deutsche Bank hat ihre Stellung zu den Zielen der Donaukonferenz neuerdings und mitten im Kriege durch die Errichtung der Ungarischen Erdgas-Aktiengesellschaft bekundet. In Wilhelm Meisters Lehrbrief steht: „Die Worte sind gut, aber sie sind nicht das Beste. Wo die Worte fehlen, spricht die Tat."

Geheimer Rat Professor Dr. **Gustav v. Schmoller,**
Mitglied des preußischen Herrenhauses, Mitglied der Akademie der Wissenschaften.

Deutschland und Ungarn haben stets in geographischer Lage, nationalen Interessen und Geschichte begründete Sympathien für einander gehabt. Die natürliche historische Eifersucht, die früher zwischen Oesterreich und Preußen vorhanden war, hat zwischen Deutschland und Ungarn nie bestanden. Aber seit Oesterreich und Preußen sich neuerdings immer enger verbündet haben, muß auch Ungarn vermeiden, was dieses Bündnis stören könnte. Eine Handels- und Zolleinigung zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn liegt auf der Basis der gemeinsamen Interessen beider Reiche, ist nötig gegenüber den Mitteleuropa feindlichen Weltmächten. Auf dieser Basis bildet es aber ein gefährliches Hindernis, wenn Ungarn den Zoll- und Handelsverband mit Oesterreich beseitigen will.

Fr. Naumann,
der Verfasser von „Mitteleuropa".

Sehr geehrte Redaktion!

Da ich bei der Rückkehr von der bulgarischen Reise der deutschen Reichstagsabgeordneten auf dem schönen Budapester Dampfer „Herzogin Sophie" von Rustschuk bis Budapest stromauf gefahren bin, und da ich den größten Teil der fahrbaren Strecke oberhalb Budapest von früher kenne, so tritt bei Empfang Ihrer freundlichen Anfrage die Donau in ihrer ganzen Größe und Kraft vor mein geistiges Auge, und ich sehe den mächtigsten der mitteleuropäischen Ströme in seiner völkerverbindenden Bedeutung. Noch ist es nicht an der Zeit, über das Gebiet der untersten Donau etwas Bestimmtes zu sagen. Alles aber, was oberhalb von Orsova liegt, gehört heute den verbündeten Staaten, und das rechte Ufer gehört noch weiterhin unsern tapferen bulgarischen Waffenbrüdern. Da sich nun aus der gemeinsamen Kriegsarbeit schon jetzt ganz von selbst eine Gemeinsamkeit der wirtschaftlichen Interessen ergibt, so wächst der Wert der Donauschiffahrt für Kultur und Politik aller anliegenden Länder. Die Herbeiführung eines umfangreichen, billigen und technisch vollkommenen Flußschiffahrtssystems ist ebensowohl ein Interesse der Brotverbraucher im nordwestlichen wie der Kohlenverbraucher im südöstlichen Gebiet. Die neuen Verkehrsanlagen in der Nähe des Eisernen Tores sind sicherlich von guter Vorbedeutung für eine Zeit, in der durch gemeinschaftlichen Fleiß alle bisherigen Schwierigkeiten überwunden werden. Dann wird auch zugleich mit dem steigenden Güteraustausch der Personenverkehr wachsen, und den Reichsdeutschen werden die Schönheiten der Hauptstädte an der Donau und die wunderbaren Landschaftsbilder von Passau bis Budapest und von Belgrad bis Rustschuk sehr viel bekannter und vertrauter werden als bisher. Gerade in den nächsten Jahren nach dem Kriege, in denen sich der Besuch französischer und italienischer Küstenorte für uns fast von selber verbietet, kann das Südgelände der Donau bei rechtzeitiger Herstellung geeigneten Unterkunftsorte eines Teil des großen Verkehres an sich heranziehen.

Ich schließe mit dem Wunsche, daß die Beratungen der Donaukonferenz in Budapest von bestem Erfolg sein mögen.

In vorzüglicher Hochachtung
Fr. Naumann.

Neues Wiener Tagblatt
3./IX. 1916

47

Die Donau und die Wirtschaftspolitik der Zentralmächte.

Vom Geheimen Rat Dr. Alexander v. Matlekovits, Mitglied des ungarischen Magnatenhauses.

Der Krieg, der heute die europäischen Mächte in aufregender Tätigkeit hält, wird für die Wirtschaftspolitik der Zukunft von großer Wichtigkeit sein. Es erscheinen bereits Zeichen, die in dieser Richtung, wenn auch nur Tendenzen, vielleicht auch nur Gefühle ausdrücken wollen, aber immerhin das Streben andeuten, eine andere als die bisher befolgte Wirtschaftspolitik anzubahnen.

Das brüderliche Zusammenwirken der Zentralmächte und noch mehr die energische Abschließungspolitik der Entente hat die Notwendigkeit des engeren Zusammenschlusses und dessen großen Erfolg auch in wirtschaftlicher Hinsicht erwiesen. Die Wirtschaftspolitik der Zukunft muß diesen Zusammenschluß sichern. Wie die so sehr gewünschte Annäherung auf wirtschaftlichem Gebiet Gestalt erhält, ist fast eine Nebensache, die Form muß gefunden werden, wenn die Tatsache erreicht werden will.

Und zur wirtschaftlichen Annäherung bietet uns die Natur jenes mächtige Band dar, welches Deutschland, Oesterreich und Ungarn mit seinen reichen Wassermengen durch freundschaftlichen Verkehr verbindet. Die Donau nötigt uns zum gegenseitigen Zusammengehen und zeigt uns die Richtung, wo wir unsre zukünftige Wirtschaftspolitik eingehender als bisher entwickeln können und müssen.

Das Deutsche Reich wird über kurze Zeit die schon lange geplante Verbindung des Rheins mit der Donau herstellen, und dann ist das kohlen- und industriereiche Gebiet Deutschlands für den nahen Osten durch den Donaustrom eröffnet, findet leichten Weg zu sicheren Absatzgebieten und erhält zur Deckung der Bedürfnisse in Rohprodukten den Verkehr mit manchen reichen Ländern.

Oesterreichs Industrie hat in nächster Zukunft mit ganzer Energie die Länder der unteren Donau und die an diese sich anschließende Türkei zu erobern. Diese Herrschaft, die einst Oesterreich auf wirtschaftlichem Gebiet dort innehatte, muß wieder errungen werden, und die Donau zeigt die Richtung, in der sich der österreichische Handel entfalten muß. Und wenn Oesterreichs Export den nahen Osten zum Markt hat, dann werden die reichen Produkte dieser Gegend auch für die Rückfahrt sorgen. Kleinasien mit seinen Südfrüchten, Gerbmitteln, Rohhäuten und manch andern wertvollen Materialien wird reichlich die Bedürfnisse der österreichischen Bevölkerung decken können, und unsern Donauschiffen, wenn richtig angelegte Umschlagsstationen errichtet werden, reichliche Frachten liefern.

Ungarn, dessen Donau den Osten mit dem Westen verbindet, hat in dem Strom für seine Ausfuhrwaren, namentlich Getreide, Obst, Mehl, schon bisher ein wichtiges Transportmittel. Seine Industrieartikel, Zucker, Eisen, Eisenwaren, Maschinen, Zement und dergleichen, fanden in den angrenzenden südöstlichen Ländern schon jetzt sicheren Absatz. In beiden Richtungen soll in Zukunft eine steigende Tätigkeit entfaltet werden. Der Donauverkehr ist also zu fördern.

Die Donau muß als ein Hauptmittel der zukünftigen Wirtschaftspolitik der Zentralmächte betrachtet werden. Es muß alles aufgeboten werden, um den Verkehr auf diesem Verbindungsmittel sicher und dichter zu gestalten. Die Donau muß den freien Verkehr in jeder Hinsicht sichern. Die Donau muß so wie das Meer ohne Hindernisse die Transporte ermöglichen. Die Donau soll durch richtig angelegte Umschlagsplätze das Eisenbahnnetz der Zentralmächte alimentieren. Die Donau kann und muß das Bindemittel werden, das Ungarn an Oesterreich und an das Deutsche Reich eng und dauernd in wirtschaftlicher Beziehung bindet. Die Donau muß den Zentralmächten die Richtung ihrer zukünftigen Wirtschaftspolitik zeigen. Die wirtschaftliche Entwicklung des nahen Ostens ist durch die Verbindung der Donau mit den Zentralmächten gegeben.

Fremdenblatt
3./IX. 1916

Die Donaukonferenz.

Von **Dr. Richard Weiskirchner.**
Wirklicher Geheimer Rat,
Bürgermeister der Reichshaupt- und Residenzstadt Wien.*)

Seit mehr als zwei Jahren stehen Deutschland und Oesterreich-Ungarn in hartem Kampfe mit übermächtigen Gegnern; siegreich haben sie an vielen Stellen den Kampf weit in die feindlichen Lande vorgetragen und an ihren eisernen Fronten zerschellen die wütenden Angriffe unter blutigsten Verlusten. In der Erkenntnis, daß die Mittelmächte militärisch nicht zu besiegen sind, haben unsere Gegner von vornherein ihr Hauptbestreben dahin gerichtet, uns wirtschaftlich zu vernichten und die Bevölkerung auszuhungern. Aber auch diese, dem Völkerrecht hohnsprechende Absicht ist zu schanden geworden. Die reichen Bodenschätze und die hochentwickelte Industrie, unterstützt durch hervorragenden Erfindungsgeist und vorsehende Einteilung, schufen die Möglichkeit, mit den vorhandenen Mitteln auszukommen und auch auf wirtschaftlichem Gebiete sieghaft durchzuhalten. Ein wertvoller Gewinn war es, als infolge der Niederringung Serbiens im Herbste vorigen Jahres zwischen den Mittelmächten und ihren treuen Verbündeten im Osten eine von jeder Behinderung freie Verbindung hergestellt werden konnte. Noch vor dem Winter wurde die Donauschiffahrt nach dem Balkan wieder eröffnet, im Jänner dieses Jahres folgte der Balkanzug Berlin—München—Wien—Budapest—Konstantinopel. So war es möglich geworden, daß die Mittel- und Ostmächte wertvolle und wichtige Güter austauschen können. Beschränkt sich dieser Austausch auch heute hauptsächlich auf solche Güter, die für den Kriegsbedarf und für die Ernährung der Bevölkerung notwendig sind, so ist nicht zu zweifeln, daß der Handelsverkehr zwischen den Mittelmächten untereinander sowie zwischen ihnen und den Ostmächten nach dem Kriegsende eine wesentlich höhere Bedeutung annehmen wird als früher, da die verbündeten Mittel- und Ostmächte vielmehr auf sich selbst angewiesen sein werden wie vor dem Kriege.

Leider ist aber die Donau nicht allen Anforderungen gewachsen, die an sie herantreten werden; die Bedeutung des Binnenwasserweges wurde früher nicht entsprechend gewürdigt, die Binnenschiffahrt ist dermalen nicht genug leistungsfähig. Für den noch tobenden Weltkrieg können die Versäumnisse früherer Zeiten nicht mehr gutgemacht werden; es ist aber zu hoffen, daß die verbündeten Staaten die Erfahrungen des Krieges verwerten und den Ausbau des mittel- und osteuropäischen Wasserstraßennetzes baldigst in die Wege leiten werden.

In weiten Kreisen, auch in solchen, die sich früher ablehnend verhalten haben, ist die Erkenntnis der hohen Bedeutung der Binnenwasserstraßen erweckt worden. Den Kundgebungen zahlreicher Kanalvereine sowie der eindrucksvollen Tagung des Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen und des Oesterreichisch-Deutschen Wirtschaftsverbandes in München soll nun in Budapest eine Donaukonferenz der an der Hebung der Donauschiffahrt interessierten Städte und wirtschaftlichen Körperschaften Deutschlands, Oesterreichs und Ungarns folgen und bald darauf in Wien der über meine Anregung vom Wiener Gemeinderate im April beschlossene Oesterreichische Wasserstraßentag stattfinden. Auf der Budapester Tagung sollen die Mängel und Hindernisse der heutigen Donauschiffahrt sowie die für die Zukunft nötigen Maßnahmen von berufenen Fachmännern der verbündeten Reiche erörtert werden, und es ist zu erwarten, daß die Budapester Konferenz eine bedeutsame Grundlage für den Ausbau der Donau und damit für die Entwicklung der Donauschiffahrt liefern wird.

Wenn aber ein leistungsfähiger Großschiffahrtsweg auf der Donau gesichert und dieser mit den anderen Stromgebieten Mitteleuropas in Verbindung gebracht sein wird, dann kann sich Handel und Verkehr frei von jeder Bevormundung und frei von allen fremden Einflüssen entwickeln; dann wird die Donau auch im Frieden ein einigendes wirtschaftliches Band zwischen den heute im blutigen Kriege treu verbündeten Mittel- und Ostmächten darstellen.

Pester Lloyd Abendblatt
3./IX. 1916

49 3

Gruß an die Mitglieder der Donaukonferenz.

Von Dr. Stefan Bárczy,
Bürgermeister von Budapest.

Budapest, 3. September.

Nicht unverträglich mit dem sich stauenden Ernst der gegenwärtigen Tage ist die innige Freude, mit der wir die zur Donaukonferenz eintreffenden österreichischen und deutschen Gäste in unserer Stadt begrüßen. Ja, nach unserem Empfinden ist der zur planmäßigen Arbeit, zur Vorbereitung der Zukunft aufgebotene Eifer, der auch in dieser Konferenz zum Ausdruck gelangt, ein wenn auch geringes Stück, so doch jedenfalls ein Stück jenes Heroismus, mit dem unsere Völker alle Proben der Gegenwart in diesem Kampfe für eine bessere Zukunft bestehen.

Das Ziel, das unsere Gäste nach Budapest bringt, ist weder ein Spiel, noch ein Prahlen. Der ganze Krieg ist ein Vorarbeiten für den Friedensschluß, der ein besseres Leben schaffen soll, als dasjenige war, das vom Kriege unterbrochen worden ist. Nur im allgemeinen kann die Kriegsarbeit die Bedingungen dieses besseren Lebens schaffen. Wir aber müssen im einzelnen und in allen Beziehungen wissen, was wir wollen, und es bewußt vorbereiten, bis der Krieg die Möglichkeiten dieser neuen Entwicklung erstritten und der Friedensschluß sie herbeigeführt haben wird. Und füglich darf man sagen: die Donau ist zugleich Sinnbild und Rahmen der großen wirtschaftlichen und politischen Interessen, die unsere Länder aneinanderknüpfen, und der Vorteile, die aus solchem Ineinandergreifen ihnen erwachsen können.

Es wird wohl kaum ein Moment auf dem Gebiete des Handels, der Industrie, des Verkehrs, der Finanzen, der Verwaltung und des Rechtes geben, das nicht in irgendeinem Zusammenhang mit der Donau stünde und nicht darauf zurückwirkte, wenn wir die Donau, diese großartige Gabe der Natur, für unser Kulturleben in vollkommenster und zweckmäßigster Weise nützen wollen. Dementsprechend interessiren sich ja auch für die Angelegenheit der Donau Städte und Interessengruppen jeglicher Art. Wenn diese Konferenz, was ich vertrauensvoll erwarte, sich auf einen lückenlosen Plan der Ausnützung der Donau einigt, dann werden wir denn auch sagen dürfen, daß da die deutsche, die österreichische und die ungarische Gesellschaft für die Staaten, Regierungen und für den künftigen Frieden vorgearbeitet haben.

Und wenn wir Völker vom Donaulauf es zuwege bringen, unsere mit der Donau im Zusammenhang stehenden Sonderinteressen in Einklang zu bringen, uns in die erforderlichen Arbeiten und Kosten brüderlich zu teilen, unsere Rechtsinstitutionen bis zu einem gewissen Grad einheitlich zu gestalten im Dienste der Notwendigkeit, betreffend den Verkehr in allen Ländern im allgemeinen eine Uebereinstimmung in den Zuständen zu schaffen, und wenn wir schließlich uns gleichmäßig unseren allfälligen gemeinsamen Einrichtungen und Behörden zu unterwerfen wissen: dann haben wir der zivilisierten Menschheit, die mit dem wiederkehrenden Frieden ihre Vernunft wieder erlangen wird, nicht bloß eine großartige Weltverkehrsstraße geschenkt, sondern gleichzeitig ein leuchtendes Beispiel der im edelsten Sinn zu begreifenden Internationalität geliefert.

Als Bahnbrecher dieses hohen Berufes begrüße ich die Männer, die zur Donaukonferenz in unsere Stadt kommen, die Städte und Körperschaften, deren Wort und Wissen sie in diesen Beratungen vertreten werden. Ich begrüße die Bürgerkraft, die sich in ihnen verkörpert, und die Arbeitsgenossenschaft unserer im Kriege verbündeten Nationen, die der Wegweiser und die Bürgschaft unserer künftigen Entwicklung ist.

Pester Lloyd 4/IX. 1916

II

51

Die Donaukonferenz.

keiten des zu schaffenden Werkes gewarnt werden müssen. Wir haben uns davon überzeugt, daß die Hindernisse gar nicht mehr so groß sind, wie man insbesondere bei uns im Reiche noch vor kurzer Zeit angenommen hat. Besonders die ungarische Strecke ist weit besser als ihr Ruf, und es ist bereits sehr viel Tüchtiges und Zweckentsprechendes auf ihr geleistet worden, insbesondere auf dem verrufensten Teile, zwischen Dévény und Gönyö. Für das 600-Tonnen-Schiff ist die Donau schon jetzt fast durchaus und fast das ganze Jahr hindurch fahrbar. Wir brauchen freilich das Tausend-Tonnen-Schiff. Aber hier muß die Schiffbaukunst mit eingreifen und so der Regulierung des Wasserweges einen Teil der schwierigsten und kostspieligsten Arbeit abnehmen. Das tut sie auch. Es dürfte Sie interessieren, daß in Regensburg allein während des Krieges drei neue Schiffswerften entstanden sind, die schon sehr bemerkenswerte Ergebnisse in dieser Anpassung des Schiffbaues an ungünstigere Stromverhältnisse erzielt haben. Die von ihnen gebauten Schiffe wurden alle von der Z.-E.-G. (Zentral-Einkaufs-Gesellschaft) für Transporte nach und von Rumänien, die von dieser Zentrale besorgt wurden, in Dienst gestellt.

Eine sehr wichtige und gewiß auch nicht leicht zu lösende Frage ist die der Kosten. Ich persönlich bin für eine gleichmäßige Tragung der notwendigen Kosten von bedeutenden Anlagen, die allen beteiligten Staaten zugute kommen, durch alle drei Reiche, wo immer, beziehungsweise in welchem immer sie geleistet wurden. Man hat sich auch schon sehr den Kopf über die Frage zerbrochen, ob Schiffahrtabgaben zur Deckung des Zinsendienstes eingeführt werden sollen. Es gibt Fachleute, die der Ansicht sind, daß selbst mäßige Abgaben solcher Art die Schiffahrt hemmen. Ich selbst war niemals dieser Ueberzeugung und halte es jedenfalls für klüger und besser, lieber — wie gesagt — mäßige Schiffahrtsabgaben zu wagen, als, aus Angst vor den Kosten, gar nichts zu machen.

Damit sind wir eigentlich auch schon bei der Frage der Tarife angelangt, die künftig erstellt werden müssen, damit einerseits die gemachten Auslagen sich lohnen, andererseits der Verfrächter, der ja seine Route mit dem Rechenstift in der Hand wählt, zur Benützung unseres Großschiffahrtweges bewogen wird. Die Donautarife sind in der letzten Zeit, vor dem Krieg, bereits erheblich niedriger geworden. Der große Unterschied zwischen der Seefracht und der Binnenschiffahrtfracht, mit dem man uns bisher geschreckt hat, ist schon etwas zusammengeschrumpft. Vor allem aber darf man nicht vergessen, daß die Seefracht, wie immer sich die Verhältnisse beim Abschluß dieses Krieges auch gestalten mögen, durch den Mangel an Schiffsraum sicherlich auf etwa ein Jahrzehnt gewaltig ansteigen wird. Wenn die Binnenschiffahrt diesen Zeitraum gehörig ausnützt, kann sie gewiß ausgezeichnete Ergebnisse erzielen.

Dr. Löbl (Reichenberg),
Vorsitzender des Elbevereins in Aussig.

Die Donau-Dampfschiffahrtgesellschaft hat bisher der Erlassung eines österreichischen Binnenschiffahrtgesetzes und der Einführung eines Binnenschiffregisters Widerstand entgegengesetzt. Aus diesem Grunde hat auch die Wiener Handels- und Gewerbekammer bisher ihr Gutachten an das Handelsministerium in dieser Frage noch nicht erstattet, obgleich die Aufforderung hiezu bereits im Jahre 1906 an sie ergangen ist. Sämtliche vom österreichischen Ministerium hiezu aufgeforderten Kammern, außer der Wiener, haben ihre Gutachten bereits abgegeben, darunter Reichenberg ein mustergültiges, die gesamte Materie erschöpfendes, das bedingungslos auf dem Standpunkt der vollständigen Rezipierung des deutschen Rechtes auf diesem Gebiete steht. Auch Prag, Feldkirch und Linz haben ihre Gutachten abgegeben. Sie sind für die Annahme des deutschen Rechtes eingetreten, Prag mit Einschränkung verschiedener Bestimmungen des Havarierechtes. Ich hoffe nun, daß diesmal die Konferenz den Widerstand, der bisher der Schaffung dieses Gesetzes und der Einführung der Schiffsregister unter möglichster Anlehnung an das deutsche Recht entgegengesetzt wurde, nicht aufrechterhält, sondern die österreichische Regierung auffordert, die Wiener Kammer dazu zu bestimmen, daß sie das Gutachten endlich vorlege. Ich hoffe auf dieses Ergebnis umso eher, als von ungarischer Seite Bedenken gegen die Einführung des Binnenschiffsregisters und die übrigen Forderungen derzeit nicht erhoben werden dürften, weil schon im Jahre 1906 bei der ersten Konferenz der mitteleuropäischen Wirtschaftsvereine, also der Oesterreichs, Ungarns und Deutschlands, der mir beigestellte Korreferent, der damalige Sektionsrat Freiherr v. Wimmersperg, mir in allen Punkten von Bedeutung zugestimmt hat.

Stadtbaudirektor Ingenieur **Heinrich Goldemund.**

Ich habe sehr viel und sehr oft, wenn von der Donaukonferenz, ihren Zielen und ihren Wegen die Rede war, auch von einem Gegensatz zwischen Wien und Budapest gehört, der irgendwie hemmend und drohend vorhanden wäre. Ich habe diese Ansicht niemals begriffen. Es mag ja hüben und drüben Leute geben, die sich einbilden, Wien oder Budapest müßten ihre Arbeiten und ihre Anlagen so einrichten, daß dadurch der künftige Handel entweder für Wien oder für Budapest gleichsam monopolisiert würde. Beides ist nach meiner Ansicht nicht möglich, und man würde zu dem entgegengesetzten Ergebnis kommen, selbst wenn man alles versuchen wollte, um diese Monopolisierung zu erreichen. Ich glaube, daß Wien Budapest nützt, je besser, je bequemer seine Hafen- und Lichteranlagen sind, und daß Budapest es in gleicher Weise nicht vermeiden könnte, auch den oberen Donauverkehr, für den ja Wien in erster Reihe in Betracht kommt, zu fördern, wenn es durch ausgezeichnete Budapester Hafenanlagen für sich selbst am besten vorsorgt. Das Gute, das oben geleistet wird, kann unten nicht schaden, und ebenso umgekehrt. Die Hafenfragen sind weder für Wien noch für Budapest leicht zu lösen. Aber die beste Lösung für jede der beiden Städte wird, wie gesagt, auch für die andere das Beste sein. In dieser Ueberzeugung und mit diesem aufmunternden Bewußtsein beginnen wir die Arbeiten der Budapester Donaukonferenz.

Die Zeit 4./IX. 1916

Die Donaukonferenz in Budapest.

Abreise der Teilnehmer von Wien.

Etwa zweihundert Teilnehmer an den heute und morgen in Budapest stattfindenden Beratungen der Donaukonferenz fuhren gestern Sonntag halb 8 Uhr früh mit dem prächtigen Dampfer „Kaiser Franz Josef I." vom Praterkai ab. An der Fahrt nahmen unter anderen teil: Finanzminister a. D. Dr. Freiherr von Engel, als Delegierte der Gemeinde Wien Bürgermeister Dr. Weiskirchner, die Vizebürgermeister Hierhammer und Hoß, Oberkurator Steiner, Magistratsdirektor Dr. Nüchtern, Stadtbaudirektor Goldemund, in Vertretung der staatlichen Behörden Hofrat Otto v. Schmeller, Ministerialrat Ondraczek und Sektionsrat Dr. Latka vom Handelsministerium, Ministerialrat Polt vom Ministerium für öffentliche Arbeiten, Sektionsrat Dr. Redl vom Eisenbahnministerium, Strombaudirektor Ministerialrat Reich, Binnenschiffahrtinspektor Regierungsrat Ebner, der Direktor des Handelsmuseums Hofrat Dr. Karminski, Oberbaurat Prof. Halter, von der Donau-Dampfschiffahrtgesellschaft Generaldirektor Hofrat von Tsatary, Verkehrsdirektor Ministerialrat von Neugebauer, Direktor Wertheimer, Zentralinspektor Müller und Generalsekretär Dr. Neumann, der Senatspräsident beim Obersten Gerichts- und Kassationshof i. P. Ritter von Fraus-Wagner, der Vizepräsident der schiffbautechnischen Versuchsanstalt Linienschiffsleutnant Lauffer, Landeshauptmannstellvertreter Dr. Jäger (Linz), die Abgeordneten Friedmann und Winter (Wien), Pittner (St. Pölten), Bürgermeister Dr. Dinghofer und Dr. Beuerle (Linz), kais. Rat Redek (Spitz), zahlreiche Bürgermeister und Vertreter von österreichischen Städten, Generaldirektor Hofrat von Bardas von der Südbeutschen Donau-Dampfschiffahrtgesellschaft, als Delegierte von Handels- und Gewerbekammern Regierungsrat Dr. v. Tavenkal und Konsulent Dr. Klofetz (Wien), Kammerpräsident Hofmann, Vorsitzender Herbsthofer und Sekretärstellvertreter Dr. Banskv (Linz), Regierungsrat Dr. Carus (Reichenberg), Dompropst Dr. v. Pichler (Passau), Direktor Regendanz von der Kreditanstalt, vom Niederösterreichischen Gewerbeverein Vizepräsident Dr. Meisl und Prof. Dr. Kobatsch und zahlreiche Funktionäre der Gemeinde Wien, von der Börse für landwirtschaftliche Produkte Vizepräsident Kommerzialrat Kohn und Generalsekretär Dr. Horowitz, Generaldirektor Reich für den Großmühlenverband, der Vorsteher der Genossenschaft der Schiffmüller kais. Rat Vogel, der Direktor des Bayrischen Lloyd Salzer (Regensburg), der Geschäftsführer des Bayrischen Kanalvereins Steller (Nürnberg), Obmann des Elbevereins Dr. Löbl (Reichenberg) und Oberbaurat Engelmann. Aus Deutschland nahmen unter anderen teil: Geheimer Regierungsrat Dr. Paasche (Berlin), die Abgeordneten Magistratsrat Häberlein (Nürnberg) und Held (Regensburg), Erster Bürgermeister Bleyer (Regensburg), die Oberbürgermeister Dr. Dullo (Offenbach), Dr. Geßler (Nürnberg), Dr. Göttelmann (Mainz), Krafft (Ludwigshafen), Siegrich (Karlsruhe) und Voigt (Frankfurt), Bürgermeister Hofrat Degen (Dillingen), ferner Syndikus Brandt (Berlin), Freiherr von Büsing-Orville (Linneberg), Geheimrat Christlieb (Regensburg), Rechtsrat Ditthorn (Regensburg), Magistratsrat Egger (Passau), Hauptmann Dr. Escalles (München), viele sonstige Vertreter von Städten, Schiffahrtverbänden und Vertreter der Industrie und des Handels. Die Herren von der Donau-Dampfschiffahrtgesellschaft begrüßten am Praterkai die Gäste und führten sie zu dem Schiff, das festlich beflaggt war. Kurz nach halb 8 Uhr dampfte das Schiff ab.

Die Donaufahrt.

Aus Budapest, 4. d., wird telegraphiert: Die österreichischen und reichsdeutschen Teilnehmer an der am 4. und 5. d. in Budapest stattfindenden Donaukonferenz sind gestern um halb 9 Uhr abends mit dem Sonderschiff „Franz Josef I." der Donau-Dampfschiffahrtgesellschaft hier eingetroffen. In Vertretung der Regierung war gestern Ministerialrat v. Kvassay bis Preßburg, in Vertretung der Hauptstadt Magistratsrat Fock bis Wien entgegengefahren. Auf der Fahrt von Wien nach Budapest wurden die Gäste in Preßburg von Bürgermeister Brolly und mehreren Mitgliedern der Munizipalität sowie von Ministerialrat v. Kvassay begrüßt. Bürgermeister Dr. Weiskirchner erwiderte mit einer kurzen Rede, worin er sagte, es dränge ihn beim ersten Betreten ungarischen Bodens vor allem der Helden und Märtyrer Siebenbürgens zu gedenken, und führte aus: Ebenso wie die Söhne Ungarns mit den österreichischen Kriegern Schulter an Schulter an der Isonzofront kämpfen, so wollen auch die Oesterreicher Schulter an Schulter mit den Ungarn stehen, bis Siebenbürgen wieder vom Feinde befreit ist. Bei der Mittagstafel brachte Generaldirektor der Donau-Dampfschiffahrtgesellschaft Hofrat v. Tsatary einen Trinkspruch auf die Gäste aus.

In Gran besichtigten die Gäste die Kathedrale und die Geburtsstätte des heiligen Stephan und setzten sodann die Reise nach Budapest fort.

In Budapest hatten sich zum Empfang am Landungsplatz eingefunden: Bürgermeister Dr. Barczy, Vizebürgermeister Dr. Deri, Magistratsnotär Dr. v. Miklos, ferner der Direktor der Donau-Dampfschiffahrtgesellschaft Ministerialrat v. Neugebauer, Generaldirektor der Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrtgesellschaft v. Domony, der Generaldirektor der „Atlantica" Seeschiffahrtgesellschaft v. Polnay, der Generaldirektor der Levante-Seeschiffahrtgesellschaft v. Hoffmann sowie viele andere Persönlichkeiten der Finanz- und Handelswelt und der politischen Kreise. Das Stationsgebäude der Donau-Dampfschiffahrtgesellschaft prangte in reichem Flaggenschmuck in den deutschen, österreichischen, ungarischen, türkischen und bulgarischen Farben.

Bürgermeister Dr. Barczy begrüßte die Gäste, die sich sodann in die ihnen zugewiesenen Hotels begaben. Auf dem Wege waren sie Gegenstand herzlichster Sympathiekundgebungen.

Die Eröffnung der Konferenz.

Aus Budapest, 4. d., wird uns telegraphiert: Die Donaukonferenz wurde heute im Saale der Akademie der Wissenschaften abgehalten. 3000 Teilnehmer aus Oesterreich-Ungarn und Deutschland füllten den großen Saal. Es waren Vertreter aller Schiffahrtgesellschaften erschienen. Das Programm der Konferenz hat eine Aenderung erfahren; es wurde abgekürzt, und die Konferenz wird bereits heute abends beendet.

Es waren zur Konferenz erschienen: Handelsminister Harkanyi und Ackerbauminister Baron Ghillanyi, Graf Albert Berzeviczy, der türkische Konsul, viele Angehörige der Teilnehmer und Damen.

Bürgermeister Barczy eröffnete die Konferenz mit einer deutschen Rede, begrüßte die Anwesenden und verwies auf die Bedeutung der wirtschaftlichen Arbeiten nach dem Kriege. Er erklärte, daß der Gedanke bezüglich der Konferenz von dem Regensburger Bürgermeister aufgeworfen und vom Wiener Bürgermeister in der kräftigsten Weise gefördert worden war. Minister Harkanyi begrüßte die Anwesenden. Sodann entschuldigte Bürgermeister Barczy das Fernbleiben der österreichischen Minister, die sich durch Regierungsorgane vertreten ließen. Dr. Weiskirchner übernahm hierauf den Vorsitz. Ministerialrat Reich sprach über die Regulierung der Donau in Niederösterreich, Ministerialrat Hock über die Donauorte in Ungarn. Sodann übernahm Bürgermeister Bleyer den Vorsitz.

Die Zeit Abendbl
6/IX. 1916

Barczy für Weiskirchner.

Schutz vor Presseangriffen.

Budapest, 6. September. (Priv.-Tel.)

Ein Teil der Budapester Presse macht dem Wiener Bürgermeister Dr. Weiskirchner die heftigsten Vorwürfe, weil er durch sein Veto verhindert habe, daß Budapest als Sitz der Donauzentrale bestimmt wird.

Der Budapester Bürgermeister erklärt hierauf, daß die Vorwürfe gegen Dr. Weiskirchner vollständig ungerechtfertigt seien. Man müsse dem Wiener Bürgermeister das Zeugnis ausstellen, daß sich derselbe vollständig korrekt und loyal verhalten habe. Andererseits sei es selbstverständlich, daß er als Bürgermeister von Wien versucht hat, die Wiener Interessen zu vertreten. Dies habe er in mannhafter Weise getan, ohne den Interessen Budapests entgegenzuarbeiten, um so mehr, als die Entscheidung über die Errichtung der Donauzentrale weder dem Wiener noch dem Budapester Bürgermeister zufällt.

Barczy ersucht sodann noch die Presse, das gute Einvernehmen, das zwischen dem Wiener und dem Budapester Bürgermeister herrscht, nicht zu stören.

Arbeiterzeitung 6./IX. 1916

60

Die Donau als Großschiffahrtsstraße.

Die Donaukonferenz, die dieser Tage in Budapest getagt hat, rührt an eine Frage, deren Ungelöstheit für ganz Europa eine Schande und für uns ein schwerer Schaden ist. In einer Zeit, wo europäisches Kapital das ganze Erdenrund absagt, um Anlage zu suchen, liegt der schiffbare Strom beinahe brach, der das Herz Europas mit dem Osten verknüpft. Wir aber und mit uns alle Uferstaaten leiden unter dieser Unterbindung einer Verkehrsstraße, die eine unserer wichtigsten Lebensadern sein könnte. Eine wirkliche und wirksame Erschließung der Donau wäre an sich ein großes Kulturwerk, für die Uferstaaten wäre es zugleich unmittelbare Lebensförderung. Dem Sozialisten erscheint dieses Werk eine technische, wirtschaftliche und kulturelle Aufgabe und damit Selbstzweck. Daß es nicht längst schon bewältigt ist, danken wir der Rivalität der Großmächte. Nicht die technischen Hindernisse sind derart, daß sie nicht bewältigt werden könnten: Es gibt keine Stromschnelle, die nicht mit dem Sprengstoff- und Geldaufwand eines Schlachttages zu beseitigen wäre, noch versandete Ufer, die nicht mit einem Bruchteil des Jahresaufwandes der Uferstaaten für Prestigezwecke fahrbar gemacht werden könnten. Die wahren Stromschnellen und Sandbänke der Donau liegen auf politischem Boden.

Darum wäre wenigstens ein Ergebnis dieses unseligen Krieges zu begrüßen, wenn er eine staatliche und völkerrechtliche Konstellation zeitigte, die das Kulturwerk der Donau binnen kurzem beendete. In diesem Sinne begrüßen wir die Ergebnisse der Donaukonferenz und beklagen nur, daß die Wechselfälle des Krieges der einen Uferstaat Rumänien der gemeinsamen Aufgabe entfremdet haben.

Schon im Altertum trieben die Römer auf der Donau eine rege Schiffahrt, sie ging in den Völkerstürmen des ersten Mittelalters unter. Sobald sich in Ungarn wieder ein festes Staatswesen herausgebildet hatte, belebte sich der Verkehr wieder und Mitte des zwölften Jahrhunderts besaß die Stadt Regensburg schon eine beträchtliche Donauflotte, die Deutschland mit dem Schwarzen Meer und den Küsten Kleinasieus verband. Das Vordringen der Türken machte seit der Wende vom fünfzehnten zum sechzehnten Jahrhundert den Donauverkehr ganz unsicher. Erst seitdem die kaiserlichen Heere unter Prinz Eugen Ungarn, Bosnien und die kleine Walachei von der Türkenbesetzung befreit hatten, seit dem Frieden von Passarowitz 1718 und dem durch ihn abgeschlossenen Handels- und Schiffahrtsvertrag zwischen Oesterreich und der Türkei beginnt die Donauschiffahrt wieder und von damals stammen die wachsenden Handelsbeziehungen zwischen Wien und dem Balkan. Der gemeinsame Krieg Oesterreichs und Rußlands gegen die Türkei unter Josef II. schloß mit einem für uns noch günstigeren Handels- und Schiffahrtsvertrag (1784). Zur Zeit der Napoleonischen Kontinentalsperre tat die Donauschiffahrt dem Festland die besten Dienste, sie gelangte dabei selbst zu großer Blüte.

Im neunzehnten Jahrhundert begann Rußland sein Auge auf die Donaumündungen zu werfen. Sie sind das natürliche Ausfallstor für den Handel Mitteleuropas nach dem Südosten, aber dieses Tor liegt zugleich auf dem Landweg Rußlands nach Konstantinopel und im Bereich des Schwarzen Meeres, das vormaleinst Konstantinopel als türkisches und später Moskau als russisches Binnenmeer zu behaupten strebten. Die Mittelmächte haben von jeher um die Wegfreiheit, Rußland und die Türkei um den ausschließlichen Besitz des Bodens gekämpft. Die Bestrebungen Rußlands, das Schwarze Meer durch den Besitz der Dardanellen zu einem russischen Binnensee — mit allen Rechtsfolgen — zu machen, kreuzten sich bald auch mit den Interessen der englischen und französischen Handelsschiffahrt. Aus diesem Widerstreit entstand der Krimkrieg. Er war — neben anderem — ein Handelskrieg um das Schwarze Meer, ein Krieg um die Dardanellen und die Donaumündungen. Der Pariser Friede von 1856 — eine Kulturtat ersten Ranges und gerade für uns bedeutsam, im übrigen für alle Suchenden ein lehrreiches Vorbild des künftigen Friedens — machte die Donau wieder frei, errichtete die Europäische Donaukommission und ordnete die Schiffahrt von den Mündungen aufwärts bis ans Eiserne Tor. Der Berliner Vertrag von 1878 erweiterte die Rechte der Kommission. Eine Londoner Konferenz von 1883 versuchte einen weiteren Fortschritt, aber dieser scheiterte an dem Einspruch Rumäniens, desjenigen Uferstaates, der in dem Bestreben nach

Fremdenblatt

6/IX. 1916

61

Die Donaukonferenz.

In ihrem Beschlußantrag hat bekanntlich die Donaukonferenz auch ausgesprochen, daß die Regulierungsarbeiten durch die betreffenden Regierungen dahin zu ergänzen wären, daß die notwendige Tiefe von zwei Metern überall erreicht werde. Der Baudirektor der niederösterreichischen Donauregulierung Ministerialrat Ingenieur Rudolf Reich führte darüber aus: Die Resultate der bisher in Niederösterreich durchgeführten Niederwasserregulierung können kurz dahin zusammengefaßt werden, daß die angestrebte Mindesttiefe von zwei Metern unter dem Niedrigwasser mit Ausnahme einiger weniger Stellen, die noch im Ausbau stehen und daher in Entwicklung begriffen sind, durchgehends erreicht worden ist. Insbesondere ist in der Strecke Wien—Deveny, das heißt in jener Teilstrecke der österreichischen Donau, wo der Donau- oder Elbekanal, sohin die angestrebte Schiffahrtsverbindung von Norddeutschland nach dem Balkan einmünden soll, das angestrebte Regulierungsziel vollständig erreicht worden, und in dieser Teilstrecke können bereits gegenwärtig die Schiffe auch bei niedrigstem Schiffahrtwasserstand mit voller Tauchtiefe verkehren. Auch im Wiener Durchstich, d. h. in jener 15 Kilometer langen Stromstrecke bei Wien, wo der Hauptgüterumschlag stattfindet, sind Fahrwassertiefen erzielt worden, die bei Niederwasser an den seichtesten Stellen 2,5 Meter und im Durchschnitt 2,8 Meter betragen. Mit Ausnahme der bereits erwähnten Kataraktstrecken bei Aschach und Brandstatt, beziehungsweise Struden, sind an der österreichischen Donau nur mehr vierzehn Stellen zu verzeichnen, wo die angestrebte Minimaltiefe noch nicht in ihrer Gänze zu konstatieren ist. Mit dem Fortschreiten der Regulierungsarbeiten, insbesondere seit Durchführung der Niedrigwasserregulierung, ist auch in der österreichischen Donaustrecke eine erfreuliche Steigerung des Donauverkehrs eingetreten. So hat im Jahre 1912 der totale Donauverkehr in Oesterreich 2,65 Millionen Tonnen betragen; hievon ist der weit überwiegende Teil, und zwar 2 Millionen Tonnen auf den Verkehr bei Wien entfallen. Gegenüber dem Jahre 1902, also während einer zehnjährigen Periode, hat der totale Donauverkehr in Oesterreich eine Steigerung von rund 72 Prozent und der Verkehr bei Wien eine solche von 109 Prozent erfahren. Diese steigende Tendenz des Schiffahrtverkehrs, die durch die stetig zunehmende Verbesserung der Fahrrinne und Ausgestaltung der Umschlagseinrichtungen unterstützt wird, ist wohl ein sichtlicher Beleg dafür, daß die österreichische Donaustrecke schon gegenwärtig geeignet ist, den Anforderungen der Großschiffahrt zu entsprechen.

Die Donaukonferenz erklärte in ihrem Beschlußantrage auch, daß die Schaffung eines einheitlichen Privatrechtes der Binnenschiffahrt notwendig sei. Einen Beitrag zu dieser Frage liefert Dr. Heinrich Schreiber in seinem Artikel „Die Teilnovelle des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches und die Schiffahrt" in der „Wasserwirtschaft".

Reichspost
10./IX. 1916

66

* **Reiseverkehr aus den Sommerfrischen auf den Linien der Staatsbahnen.** Anläßlich der Rückreise aus den Sommerfrischen und Kurorten nach Wien ist für die Mitte des Monats September eine besonders starke Benutzung der in Betracht kommenden Schnell- und Personenzüge zu gewärtigen. Mit Rücksicht auf die herrschenden außergewöhnlichen Verkehrsverhältnisse kann jedoch die Beförderung der Zivilreisenden nur nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Betriebsmittel stattfinden und die Beförderung mit bestimmten Zügen nicht unbedingt gewährleistet werden. Zur tunlichsten Vermeidung einer Ueberfüllung der Züge wird jenen Reisenden, deren Rückkehr nach Wien nicht durch den Schulanfang an einen bestimmten Termin gebunden ist, dringendst empfohlen, die Rückreise erst nach Schulbeginn, also in der zweiten Hälfte September, anzutreten.

Die Zeit. 15./IX. 1916

Die Seeschiffahrt nach dem Kriege.

Aus Fachkreisen wird uns geschrieben:

In England und Deutschland sind Blätterstimmen laut geworden, die der Seeschiffahrt in den ersten Friedensjahren eine ungünstige Prognose stellen. Es wird dabei darauf hingewiesen, daß die gegenwärtigen hohen Seefrachten dadurch einen jähen Niedergang erfahren sollen, daß einerseits nicht nur die ganze Tonnage der Zentralmächte wieder in den Weltverkehr eintritt, sondern daß auch ein erheblicher, gegenwärtig für Kriegszwecke verwendeter Teil der Entente-Handelsflotte wieder frachtsuchend auf dem Markt erscheinen wird. Hierzu könnte man auch noch fügen, daß die Vereinigten Staaten von Nordamerika in der Zwischenzeit ihre Handelsflotte vergrößert haben. Weiter wird betont, daß man mit Maßnahmen zu rechnen haben wird, die eine volle Wiederaufnahme des Handels verhindern sollen, und es wird befürchtet, daß die ungeheuren Kriegsausgaben auf die Währungsverhältnisse noch auf Jahre hinaus einen Druck ausüben werden und daß die hiervon betroffenen Staaten naturgemäß diesen Druck nicht durch übermäßig gesteigerte Verschuldung an das Ausland infolge unnötiger Einfuhren noch werden vermehren wollen. Ein weiteres Argument sind die erheblichen Kapitalsverluste, die der Krieg allenthalben verursacht hat und die für das Aufkommen einer günstigen Gesamtkonjunktur als hinderlich betrachtet werden. Und endlich wird besonders eine kürzlich gemachte Aeußerung des Präsidenten des British Steamship Moestment Trust ins Treffen geführt, der auf die hohen Preise für neue Schiffe in Verbindung mit den enorm gestiegenen Betriebskosten der Schiffahrt hingewiesen und dabei hervorgehoben hat, daß diese Umstände den Ersatz der zerstörten britischen Schiffe zu einer wenig hoffnungsvollen Spekulation machten. Der Preis für Neubauten während des Krieges sei so bedeutend gestiegen, daß der Ankauf neuer Schiffe für die Reeder mit Verlustgefahr verbunden sei, weil die gegenwärtigen hohen Frachtraten nach dem Kriege bald abflauen würden. Deshalb zogen zahlreiche Reeder es schon jetzt vor, Schiffe zu verkaufen, statt ihren Schiffspark zu vergrößern.

Nun, die Sache ist wohl nicht so schwarz, als sie uns da gemacht wird. Man darf bei derartigen Aeußerungen, wie es die des Präsidenten vom britischen Schiffsanlagentrust ist, nicht vergessen, daß sie für die weitere Oeffentlichkeit berechnet sind und den immer wieder auftauchenden Vorwürfen des englischen Publikums begegnen sollen, das die Schuld an der Knappheit und den hohen Preisen der allernotwendigsten Bedarfsartikel, wie Zucker, argentinisches Fleisch und Getreide, Tabak u. dgl. mehr, den außerordentlich hohen Seefrachtraten in die Schuhe schiebt. Gleichzeitig soll auch wohl Italien dadurch eine Entschuldigung gegeben werden für die Wucherpreise, mit denen es die englische Kohle beziehen muß, die es so notwendig braucht wie einen Bissen Brot.

Die gegenwärtige Unsicherheit der Schiffahrt und die Knappheit an Tonnage haben schwindelnd hohe Seefrachtraten veranlaßt, von einer enormen Höhe, an die sich tatsächlich die ältesten Leute nicht zu erinnern vermögen. Und mit der Frachtrate schnellt naturgemäß die Baurate automatisch in die Höhe. Dadurch ist erklärlich, warum einzelne englische Reeder schon jetzt es vorziehen, Schiffe zu verkaufen, nämlich weil sie dadurch um schweres Geld ihre unmodernen Typen anbringen, was gerade das Gegenteil von dem beweist, was der Präsident einem leichtgläubigen Publikum aufbinden will; denn zum Verkaufen gehört auch ein Käufer, und wenn sich solche finden, die heute willig das Drei- bis Vierfache des ursprünglichen Wertes für veraltete Typen zu zahlen bereit sind, kann daraus nur geschlossen werden, daß sie noch auf längere Zeit ein gutes Geschäft in der Seeschiffahrt erwarten. Außerdem ist es eine bekannte Tatsache, daß nicht nur die Vereinigten Staaten von Nordamerika, sondern die ganze neutrale Welt, soweit sie an der See liegt, im flotten Tempo baut. Es liegt auf der Hand, daß sie dabei mit einer längeren guten Konjunktur auf dem Seefrachtenmarkt rechnen. Vielleicht sollen sie durch derlei pessimistische Erklärungen entmutigt werden, weil man den Rahm allein abschöpfen will, was ja seit jeher das simple Rezept der britischen Geschäftspolitik gewesen ist. Man sieht es bekanntlich jenseits des Kanals höchst ungern, wenn andere etwas verdienen, ohne daß man selbst dabei den Löwenanteil einstreicht, wozu nach dem Kriege in England die nötige Tonnage entschieden fehlen wird, wenn der Unterseebootkrieg das bisherige Tempo einhält. Für die Knappheit an verfügbarem Schiffsraum zeugt unter anderem die Tatsache, daß man Portugal in eine Kriegserklärung hineingehetzt hat, bei der die dabei zu erlangenden, in portugiesischen Häfen interniert gewesenen dreißig deutschen und österreichisch-ungarischen Dampfer eine größere Rolle gespielt haben dürften als die zwei Divisionen, die Portugal an der Westfront stellen kann. Ohne besonderer Optimist zu sein, kann man ruhig darauf rechnen, daß die Ententemächte bei Kriegsschluß von ihrer 40 Millionen-Tonnage rund ein Siebentel verloren haben werden, wogegen die Zentralmächte die 100 verlorenen Dampfer längst durch Neubauten mehr als ersetzt haben und am Tag des Friedensschlusses mit ihrem vergrößerten Schiffsraum auf dem Frachtenmarkt erscheinen werden.

Der bis dahin unterbunden gewesene Zufuhrstrom an notwendigen Rohstoffen wird, allerdings unter der mit Rücksicht auf die Währungsverhältnisse gebotenen staatlichen Regelung, mächtig einsetzen, und für den Export werden die allergrößten Anstrengungen schon zur Hebung des Wechselkurses gemacht werden müssen. Die Reeder werden daher alle Hände voll zu tun haben, um allen an sie gestellten Anforderungen gerecht zu werden. Dabei ist nicht zu vergessen, daß die Preisregulierung in der Schiffahrt in normaler Zeit ausschließlich ein Produkt der Nachfrage und des Angebots ist, und daß auch nach dem Kriege, selbst wenn der staatliche Einfluß auf die Frachtsätze sich weiter geltend machen sollte, dies wegen der Internationalität der Seewege keinesfalls in einem auch nur annähernd ähnlichen Maße geschehen kann wie bei den festländischen Verkehrsanstalten. Und da überdies wegen der losgelassenen Treibminen die Unsicherheit der Schiffahrt noch auf mindestens ein Jahr nach dem Friedensschluß ein in Rechnung zu ziehender Faktor sein wird, dürfte auch dies zur Aufrechterhaltung hoher Frachtraten beitragen. Was schließlich die Drohungen der Entente mit den Maßnahmen betrifft, durch die der Handel der Mittelmächte nach dem Kriege lahmgelegt werden soll, so werden sie in nüchternen kaufmännischen Kreisen nicht sehr ernst genommen. Die Industrie der Zentralmächte hat vor dem Kriege geblüht, weil die Welt ihre Erzeugnisse gebraucht hat. Und man wird sie nachher ebenso wieder brauchen, wie man sie schon jetzt trotz allen Eiferns und Tobens vermißt. Business is business and not a favour.

Neues Wiener Tagblatt
16/IX. 1916

Die Umleitung des Wiener Frachtenverkehres.

Ein neuer Rangierbahnhof in Breitenlee.

Seit vielen Jahren steht die Frage der Zentralisierung des Frachtenverkehres, der über Wien geführt wird, auf der Tagesordnung. Die Verbindungsbahn war bisher der einzige Weg, auf dem die Frachten vom Nordbahnhof auf die Staats- und Südbahn und umgekehrt geleitet werden konnten. Unter welchen Schwierigkeiten sich der Verkehr über den Hals der Verbindungsbahn, die Strecke zwischen Nordbahnhof und der Station Hauptzollamt, abwickelte, das ist auch in Laienkreisen nicht unbekannt geblieben.

Vor vier Jahren wurde seitens der kompetenten Behörde ein Projekt ausgearbeitet, welches die Umleitung des Frachtenverkehres von der Nordwestbahn und der Nordbahn auf die Staatseisenbahn (Ostbahn) und von da auf die Südbahn im Auge hatte. Auch der Frachtenverkehr der Franz Josefs-Bahn sollte in diesen Umleitungsverkehr aufgenommen werden. Im Zusammenhang mit diesem Umleitungsprojekt entstand auch der Plan des Baues eines großen Rangierbahnhofes an der Ostbahn. Es zeigt nicht zum kleinen Teil von unsrer wirtschaftlichen Stärke und unserm Unternehmungsgeist, daß diese beiden Objekte nun während des Krieges in Angriff genommen wurden und, wie wir erfahren, in kurzer Zeit — man spricht von zwei Monaten — zur vollständigen Ausführung gelangen werden.

Der Frachtenverkehr der Nordbahn wird bei Süßenbrunn abgeleitet und auf neuen Schienensträngen nach Breitenlee zwischen Stadlau und Kagran an der Ostbahn geführt, wo der größte Rollbahnhof Oesterreichs im Werden begriffen ist. Dorthin wird auch der Frachtenverkehr vom Franz Josefs-Bahnhof über eine schon bestehende Linie abgelenkt werden. Die Umleitungsstrecke der Nordbahn beginnt bei Jedlersdorf. Bis zur Ueberkreuzung der Nordbahn wird die Linie auf großen Betonviadukten geführt werden, die im Bau begriffen sind, und dann auf die sogenannte St. E. G.-Linie, welche über die große Donau und den Donaukanal führt, hierauf über die Brucker Linie der Südbahn-Linie abgeleitet. Bei Stadlau wird der Frachtenverkehr auf die Linie der ungarischen Staatsbahn mit Hilfe bestehender Strecken umgeleitet werden. An den Bauten der Umleitungsstrecken sind die Direktionen der Nordbahn, Nordwestbahn und Staatseisenbahn (Ostbahn) beteiligt.

Nach der Fertigstellung der Umleitungsstr wird auch eine Aenderung in der Route des Balk zuges, der von Berlin über Tetschen nach Budap fährt, erfolgen. Der Balkanzug wird auf Nordwestbahnhof einfahren und nicht bisher auf dem Nordbahnhof und von dort d auf die Ostbahnstrecke umgeleitet werden.

Wie weiter verlautet, steht die Inangriffna des Ausbaues der Nordbahn zu einer vi geleisigen Bahn in nicht zu weiter Ferne

Neues Wiener Tagblatt
16./IX. 1916

90

* **(Donaufahrten im Herbst.)** Von geschätzter Seite wird uns geschrieben: Mit dem größten Vergnügen habe ich die wiederholten Schilderungen gelesen, in denen das „Neue Wiener Tagblatt" auf unsre Donaufahrten hinwies; und da ich mir dachte, daß Erleben doch noch reizvoller ist als das bloße Lesen, machte ich mich neulich selbst auf zu solch einer Donaufahrt. Es war ein wunderschöner Herbstmorgen, als wir mit Kind und Kegel an Bord des seiner prachtvollen Einrichtung wegen mit Recht gerühmten Dampfers „Herzogin von Hohenberg", Kapitän Ziebland, stiegen, um auf der ewig schönen Straße durch die goldene Wachau stromaufwärts zu fahren. Zur Linken an Stift Göttweih, zur Rechten an dem uralten Krems, dem holden Dürnstein und dann wieder auf der entgegengesetzten Seite an den zauberischen Punkten Aggstein und Schönbühel mit Schloß Beroldingen vorbei, ging es zur Krone ihrer aller, nach Stift Melk, um von da weiter zunächst nach Linz zu gelangen. Aber freilich, wieviel unsagbar Schönes habe ich da unterschlagen durch die Wahl dieses einen kleinen Wortes „zunächst". Denn wo ist Maria-Taferl, Artstetten mit der Grabstätte, derer jetzt alle gedenken, wo Persenbeug und — das eine lieblich, das andre großartig und gewaltig — Sarmingstein und St. Nikola, Struden und Grein mit all den Riffen und Stromschnellen und aus dem Wasser ragenden Felsen. Dann das Bild, wo der Strom sich seeartig verbreitert, die Berge von der Sonne geküßt, hintereinander sich türmen, und in Wallsee endlich zu Füßen der hochragenden Burg zum Rauschen der Wasser das Eichenrauschen sich gesellt. . . . Nun und dann alles Weitere bis Linz, dieser wunderschönen Stadt, in der auf Schritt und Tritt oberösterreichische Renaissance mit feiner Barocke und hübscher, von Ausartungen freier Moderne sich mischt. Mit dem Postdampfer „Franz Josef", dessen Führung Kapitän Karl Naumra, ein sehr liebenswürdiger Offizier, innehat, ging es dann den Oberlauf des Stromes hinauf, der auch hier durch seine prachtvollen Windungen und Wendungen — siehe Schlögen — den Reisenden vor immer neue Ueberraschungen stellt und durch seinen Burgenreichtum wahrlich hinter dem Rhein nicht zurücksteht. Dann als Schlußpunkt die Stadt Passau, dieses Juwel an mittelalterlicher Pracht und Schönheit, von der Natur formenreich gestaltet, wie unser holdes Salzburg und durch den düsteren Zauber seiner Architekturen, namentlich in Mondnächten gemahnend an Prag. Dazu die Bevölkerung, mit jedem Atemzuge eine verwandtschaftliche Treue bekundend, die uns Oesterreicher in dieser harten Kriegszeit, da alles sich auf Deutschland und Oesterreich-Ungarn gestürzt hat, doppelt erquickt und erhebt. Gleich köstliche Momente brachte dann die Rückfahrt, wobei namentlich des schönen Schwesterschiffes der „Hohenberg", des Dampfers „Erzherzog Franz Ferdinand", der an Komfort und vornehmer Eleganz das Vollkommenste bietet, was die Flußschiffahrt heute erbracht hat, gedacht werden soll. In seinem Kapitän, Herrn Hans Petris, einem Manne von seemännischer Vergangenheit, überdies einen Führer, dessen ausnehmende Umsicht und Liebenswürdigkeit das Vergnügen dieser Fahrt noch mehr erhöht. Von so manchem illustren Passagier, den es beherbergte, hat die Chronik des Schiffes auch zu erzählen. So hatte es die Ehre, den König Ludwig von Bayern zu führen, dann den gegenwärtigen Oberstthofmeister unsres Thronfolgers Grafen Berchtold, als er noch Minister war, und seine Gemahlin; ferner Exzellenz v. Wittek, den Bürgermeister Geheimrat Dr. Weiskirchner und viele andere. Einmal hatte es eine ganze Legion von Amerikanern, 500 Personen, die auf einer von der Canadian Pacific Railway veranstalteten Reise nach Oesterreich gekommen waren, zu Gaste. Die Amerikaner sind, wie man weiß, die verwöhntesten Reisenden, und so ist es gewiß bezeichnend, daß sie voll des Lobes waren über die Führung sowie über die ganze ausgezeichnete Vornehmheit der Einrichtung des Schiffes. Mit dabei darf schließlich auch die Sorgfalt erwähnt werden, mit der die von Herrn Ferdinand Babel geleitete Küche allen Anforderungen gerecht wird, so daß man sich hier fast eher wie in einem großstädtischen Restaurant bedient findet, als wie auf einem Schiff, was ja übrigens der traditionelle Vorzug aller unsrer Donaudampfer ist, denn auch auf der „Hohenberg" zum Beispiel fungiert der Küchenapparat unter Leitung des Herrn Irnsdorfer vollkommen klaglos selbst in dieser Zeit der ewigen Approvisionierungsmisère. So sind es denn wirklich schöne Tage, die die Donaufahrt bietet, und es ist ein wirkliches Verdienst, wenn das geehrte „Neue Wiener Tagblatt" so stetig auf diese reizvollen Dampfertouren hinweist, die ja jetzt im Herbst genau so viel des Gewaltigen und Ergreifenden bieten als nur je zur Sommerszeit.

Berner Bund
20./IX. 1916

Zuschläge zu den Transporttaxen der Eisenbahnen und Schiffahrtsunternehmungen

(Mitgeteilt.)

Die schweizerischen Eisenbahnen und Schiffsunternehmungen erheben vom 1. Oktober 1916, soweit dies auf ihren Abfertigungsstellen schlusses des Bundesrates vom 12. September 1916, soweitd ies auf ihren Abfertigungsstellen durch Anschlag bekanntgegeben ist, folgende Zuschläge zu den in Kraft befindlichen Transporttaxen:

1. im Personenverkehr:

auf jedem Billett im Taxbetrag von 50—95 Rp. 5 Rappen,
auf jedem Billett im Taxbetrag von Fr. 1 und darüber 10 Rappen,
unter Ausschluß der gegen Empfehlungsscheine zur Ausgabe gelangenden Billette für inländische Arme, für aus dem Auslande heimkehrende mittellose Schweizer und für heimreisende mittellose Ausländer;
auf den Abonnementen ein Prozent des Taxbetrags, unter Aufrundung des Zuschlags auf die nächsten 10 Rp., jedoch nicht über Fr. 2 für ein Abonnement;

2. im Gepäck- und Expreßgutverkehr:

für jede Sendung 10 Rp.;

3. im Güterverkehr:

für je 100 Kilogramm Gewicht 1 Rp., unter Aufrundung des Zuschlages auf die nächsten 10 Rappen;

4. für die Beförderung lebender Tiere:

1. bei Abfertigung zur Gepäcktaxe wie für Gepäck;
2. bei Abfertigung zum Tarif lebender Tiere:
a) Tiere der 1. und 2. Klasse per Stück 10 Rp.,
b) Tiere der 3. Klasse per Stück . . . . . 5 Rp.,
c) Tiere der 4. Klasse per Stück . . . . . 2 Rp.,
in den Fällen b) und c) unter Aufrundung des Zuschlages für eine Sendung auf die nächsten 10 Rappen;
d) für im Tarif nicht benannte kleine Tiere in Wagenladungen Fr. 1 für jeden Wagen.

Von dem Zuschlage werden ausgenommen Transporte auf Rechnung der Militärverwaltung, sowie Polizeitransporte gegen Gutscheine.

Auf den Fahrausweisen und Gepäckscheinen werden im allgemeinen nur die tarifmäßigen Taxen, ohne Zuschlag, angegeben.

Auf den Transportpapieren für Güter und lebende Tiere wird der Zuschlag dagegen vorgemerkt.

Fremdenblatt
20./IX. 1916

Lemberg—Czernowitz—Jassy-Eisenbahn-Gesellschaft.

Der Verwaltungsrat hat in der unter dem Vorsitze des Präsidenten Ladislaus Freiherrn v. Dirsztay gestern abgehaltenen Sitzung die Rückwirkung, die infolge der Kriegserklärung Rumäniens in den Verhältnissen der Gesellschaft vorübergehend sich geltend machen wird, einer eingehenden Erörterung unterzogen. Der Präsident machte dann die Mitteilung, daß die erste Hälfte der rumänischen Annuität im Betrage von 1,932.586 Lei Eingang gefunden hat, so daß, falls unvorhergesehene Ereignisse nicht hinzutreten, das voraussichtliche Gebarungsresultat für das Jahr 1916 nach Bestreitung des gesamten Anlehendienstes eine 5prozentige Verzinsung des Aktienkapitals ermöglichen würde.

Der Verwaltungsrat hat hierauf über Antrag des Präsidenten den Beschluß gefaßt, von der in der letzten Generalversammlung der Aktionäre erteilten Ermächtigung zur Einlösung des am 1. November 1916 fällig werdenden Aktiencoupons mit dem Betrage von 10 Kronen nur teilweise Gebrauch zu machen und denselben mit 7 Kronen 50 Heller auszuzahlen. Die Verfügung über den Rest des Ergebnisses des Jahres 1916 bleibt der Beschlußfassung der im nächsten Jahre stattfindenden Generalversammlung der Aktionäre vorbehalten.

Neue Freie Presse
20./IX. 1916

93

[Die rumänische Regierung und die Lemberg-Czernowitzer Bahn.] Der Verwaltungsrat der Lemberg-Czernowitzer Bahn hat heute beschlossen, den Novembercoupon nicht wie in den letzten Jahren mit 10 K., sondern mit 7½ K. einzulösen. Hierüber wird folgende Mitteilung veröffentlicht: „Der Verwaltungsrat hat in der unter dem Vorsitze des Präsidenten Herrn Ladislaus Freiherrn v. Dirsztay heute abgehaltenen Sitzung die Rückwirkung, welche infolge der Kriegserklärung Rumäniens in den Verhältnissen der Gesellschaft vorübergehend sich geltend machen wird, einer eingehenden Erörterung unterzogen. Der Präsident machte dann die Mitteilung, daß die erste Hälfte der rumänischen Annuität im Betrage von 1,932.586 Lei Eingang gefunden hat, so daß, falls unvorhergesehene Ereignisse nicht hinzutreten, das voraussichtliche Gebarungsresultat für das Jahr 1916 nach Bestreitung des gesamten Anlehendienstes eine 5prozentige Verzinsung des Aktienkapitals ermöglichen würde. Der Verwaltungsrat hat hierauf über Antrag des Präsidenten den Beschluß gefaßt, von der in der letzten Generalversammlung der Aktionäre erteilten Ermächtigung zur Einlösung des am 1. November 1916 fällig werdenden Aktiencoupons mit dem Betrage von 10 K. nur teilweise Gebrauch zu machen und denselben mit 7 K. 50 H. auszuzahlen. Die Verfügung über den Rest des Ergebnisses des Jahres 1916 bleibt der Beschlußfassung der im nächsten Jahre stattfindenden Generalversammlung der Aktionäre vorbehalten." Von der rumänischen Annuität ist die erste Jahresrate mit 1·9 Millionen Lei eingegangen und konnte zu einem günstigen Wechselkurse verwertet werden. Die Rate für das zweite Semester wird aber nicht gezahlt werden. Aus der Mitteilung des Verwaltungsrates ist ersichtlich, daß die Rate des ersten Semesters und die sonstigen Einnahmen der Gesellschaft die Bezahlung einer Dividende von 5 Prozent oder 20 K. auf die Aktie ermöglichen würde, während für das vorige Jahr eine Dividende von 30 K. bezahlt worden war. Die Gesellschaft verteilt jetzt den Betrag von 7½ K. als Abschlagsdividende. Die Jahresbilanz wird, wie dies üblich ist, im Laufe des nächsten Frühjahres, etwa im April oder Mai, aufgestellt werden. Die Gesellschaft wird dann nach der allgemeinen politischen und finanziellen Situation darüber entscheiden, ob sie den Rest von etwa 12½ K. per Aktie zur Gänze ausschütten oder einen Teil davon für das Jahr 1917 zurückstellen soll. Hierüber wird die nächstjährige Generalversammlung entscheiden.

Neues Wiener Tagblatt
21./IX. 1916

94

(Die Herstellung einer mitteleuropäischen Großschiffahrtsstraße.) Man berichtet uns aus Dresden: In einem „Donaukonferenz und Wasserstraßentag" betitelten Artikel des Wiener Bürgermeisters Dr. Richard Weiskirchner in den „Dresdner Neuesten Nachrichten" führt der Verfasser aus, daß die auf der Budapester Donaukonferenz gefaßten Beschlüsse, die den Regierungen vorgelegt würden, zum Teile schon bei den Friedensbedingungen zu berücksichtigen, zum andern Teile aber dazu bestimmt sind, die Grundlage von Vereinbarungen zwischen den Mittelmächten und ihren Verbündeten im Osten zu bilden, auf ihnen dann das mächtige und wichtige Werk einer mitteleuropäischen Großschiffahrtsstraße aufgebaut werden kann. Denn mit der Ausgestaltung der Donau allein darf man sich nicht begnügen, sondern die Donau muß mit den Strömen und Wasserstraßen des Deutschen Reiches in Verbindung gebracht werden. Gleichzeitig mit der Regulierung der Donau müssen die Kanalverbindungen zur Oder, zur Elbe und zum Rhein hergestellt werden, damit den Mittelmächten der Binnenweg von der Ost- und Nordsee bis zum Schwarzen Meere und darüber hinaus bis zum Persischen Golf zur Verfügung stehe. Wenn dieses Ziel erreicht ist, dann erst wird der Austausch der Güter vor allen feindlichen Einflüssen gesichert und alle Anstrengungen unsrer Feinde, uns wirtschaftlich niederzuringen, werden vergeblich sein. In Würdigung der Bedeutung eines großzügigen mittel- und osteuropäischen Wasserstraßennetzes hat der Wiener Gemeinderat auf Anregung des Bürgermeisters Dr. Weiskirchner beschlossen, in Wien einen österreichischen Wasserstraßentag abzuhalten. Der Beschluß wurde allseitig freudig begrüßt. Es ist selbstverständlich, daß zur Wiener Tagung außer den Interessenten aus Oesterreich und Ungarn auch die Interessenten aus dem Deutschen Reich eingeladen werden. „Ich erhoffe mir von dem Wiener Wasserstraßentage — so schließt Dr. Weiskirchner seine Ausführungen — eine kräftige Förderung der Bewegung, und der Tag wird gewiß auch auf die Regierungen, vor allem auf die österreichische Regierung, einen bedeutenden Einfluß üben, damit wir endlich auch in Oesterreich die uns schon lange versprochenen Wasserstraßen erreichen."

Kölnische Zeitung
26./IX. 1916

Ein Kanal zur Umgehung der Donau-Kataraktе.

Wir geben die folgende Zuschrift wieder mit der Bemerkung, daß wir außerstande sind, das interessante Projekt in bezug auf seine technische und finanzielle Ausführbarkeit nachzuprüfen. Darüber wird die Kritik berufener Sachkenner Aufschluß zu geben haben.

Auf der Donaukonferenz in Budapest wurde am 4. September ein Projekt bekannt gegeben, das alle Schwierigkeiten der Schiffahrt in den Kataraktstrecken beim Eisernen Tor umgehen will. Der Ingenieur Rosemeyer aus Köln-Lindenthal trug vor, daß er einen umfangreichen Entwurf ausgearbeitet und den beteiligten Regierungen zugestellt habe, wonach die 114 Kilometer lange Donau-Kataraktstrecke, oberhalb Jucz über das Eiserne Tor bis Brza Palanka, durch einen 20 Kilometer langen Kanaltunnel, der durch das über 800 Meter hohe Gebirge von Jucz nach Brza Palanka getrieben werden muß, abgeschnitten werden soll. Dadurch wäre ein einwandfreier Schiffahrtsbetrieb von Jucz bis Brza Palanka zu ermöglichen und außerdem noch 94 Kilometer Fahrtstrecke auf der Donau zu ersparen. Dieser Vortrag erregte Aufsehen und Beifall, und die maßgebenden technischen ungarischen Staatsbeamten, die ihr Leben an den Kataraktstrecken zugebracht haben, bezeichneten das zu durchbohrende Material, Jurakalk, als für den Tunneldurchbruch leicht durchfahrbar und beurteilten den Plan, den sie für ausführbar halten, günstig. Der Kanaltunnel will das gefährliche Fahrwasser in den Schnellen von Jucz, der zuerst und am wenigsten gut korrigierten Kataraktstrecke, ferner die Engen von Kasan mit dem Kasanwirbel, das Eiserne Tor und das gefährliche Fahrwasser unterhalb des Eisernen Tores ganz vermeiden. Das obere Ende des Kanaltunnels soll durch eine 325 Meter lange Schleppzugsschleuse gegen die Hochwasserstände der Donau abgeschlossen werden. Das untere Ende des Kanaltunnels wird durch eine gleiche Schleuse, die aber 15 Meter Drempeltiefe aufweist, mit dem um so viel niedriger liegenden Wasserspiegel der Donau bei Brza Palanka verbunden. Neben der untern Schleuse können Wasserkraftwerke vorgesehen werden, die nach dem Entwurf 33 000 Kilowatt zu leisten vermögen und dann alljährlich 290 Millionen Kilowattstunden Elektrizität erzeugen. Der Kanaltunnel wird für eine Wasserspiegelbreite von 25 Metern und für eine Tiefe von 4 Metern vorgesehen. Die lichte Öffnung über dem Wasserspiegel soll 7 Meter betragen. Zu beiden Seiten werden Schienenwege für elektrische Schleppzugslokomotiven angeordnet, wie solche nach den Vorschlägen von Geheimrat Prof. Flamm am Eisernen Tor mit vollem Erfolg in Benutzung sind. Wenn eine Wasserkraftnutzung in Frage kommt, dann muß die Kanalwassertiefe 12 Meter betragen. Innerhalb des Kanaltunnels sind mehrere Ausweichstellen angeordnet. Der Betrieb erfolgt nach einem bestimmten Verkehrsplan und kann dann eine solche Anzahl Schiffe mit je 1250 Tonnen Fassungsvermögen durchschleusen, daß insgesamt rund 60 Mill. Tonnen alljährlich den Kanaltunnel durchfahren können. Die Gesamtbaukosten, einschließlich der Schleusen, der Vorhäfen und der Kraftwerke, sind auf 190 Millionen Kronen oder 152 Millionen Mark veranschlagt. Ohne Kraftwerke, als einfacher Schiffahrtskanal, betragen die Anlagekosten 160 Millionen Kronen. Die Kostenberechnungen beruhen auf der Menge des auszubrechenden Gebirges und der Ausmauerung. Ohne Wasserkraftnutzung beträgt der umbaute Tunnelraum 7 Mill. Kubikmeter. Im offenen Steinbruch kann ein Kubikmeter für 2,50 bis 3 ℳ gesprengt werden. Die Behinderung in einem Tunnelprofil von 60 Quadratmetern Querschnitt, wie es z. B. bei Eisenbahntunnels vorkommt, ist bedeutend, aber solch kleine Eisenbahntunnels können nicht einfach mit den Ausmaßen eines großen Kanaltunnels verglichen werden. Bei einem Tunnelprofil von 300 Quadratmetern Querschnitt, wie es hier in Frage kommt, ist die Behinderung viel geringer und nähert sich schon ganz erheblich den Verhältnissen im offenen Steinbruch. Trotzdem ist, mit Rücksicht auf die noch vorhandene Behinderung und den weiten Transport des Materials, mit einem Ausbruchpreis von 10 ℳ für den Kubikmeter gerechnet. Dazu kommen die Kosten für die Ausmauerungen mit 4 ℳ pro umbauten Kubikmeter: 70 und 28 gleich 98 Mill. Mark. Die Kosten für zwei Schleusen und die Vorhäfen sowie für Unvorhergesehenes sollen mit 30 Mill. Mark angenommen werden. Danach ergeben sich die Gesamtkosten mit 128 Mill. Mark.

Eine gewisse Stütze erhalten diese Berechnungen durch die Kosten, welche für den am 16. März 1916 durchschlagenen, 7,2 Kilometer langen Rove-Tunnel im Zuge des Kanals Arles-Marseille erforderlich waren. Dieser Kanaltunnel weist einen Querschnitt von 250 Quadratmetern auf, und es kostete das laufende Meter rund 3380 ℳ einschließlich vollständiger Ausmauerung; das entspricht einem Ausbruchspreis von 9,50 ℳ pro Kubikmeter und 4 ℳ für die Ausmauerung pro Kubikmeter umbauten Raums. Für die Einnahmen sollen die Ersparnisse an Schiffahrtskosten auf der sonst um 94 Kilometer längern und außerordentlich schwierigen Kataraktstrecke für 20 Mill. Tonnen pro Jahr gleich 1880 Mill. Tonnenkilometer auf 18,8 Mill. Kronen gleich 14,5 Mill. Mark und der Gewinn aus der Elektrizitätserzeugung auf 7,25 Mill. Kronen gleich 6 Mill. Mark angenommen werden. Dann ergibt sich hieraus eine Gesamteinnahme von 26,05 Mill. Kronen gleich 20,8 Mill. Mark im Jahr. Die Ausgaben für den Betrieb, die Verwaltung, Verzinsung und Tilgung sollen mit 12,5 Mill. Kronen gleich 10 Mill. Mark angesetzt werden. Dann ergäbe sich ein jährlicher Überschuß von 13,55 Mill. Kronen oder 10,8 Mill. Mark.

Dieser Donau-Kataraktumgehungskanal würde also nicht allein die für einen leistungsfähigen Donau-Rheinweg brennende Frage der gewaltigen Passageschwierigkeiten oberhalb und unterhalb des Eisernen Tors lösen, sondern die mit diesem Kanaltunnel zu erzielenden Vorteile würden sogar die jährlichen Unkosten decken und darüber hinaus noch einen ansehnlichen Gewinn erübrigen können.

Neue Freie Presse Abend
27./IX. 1916

Die wirtschaftlichen Kriegsereignisse.

Günstige Einnahmenentwicklung der preußischen Staatsbahnen im Kriege.

Berlin, 26. September.

Die „Norddeutsche Allgemeine Zeitung" schildert den Einfluß des zweiten Kriegsjahres auf die wirtschaftliche Lage des Reiches an der Hand der Gestaltung der Verkehrseinnahmen der Eisenbahnen. Während das erste Kriegsjahr, August 1914 bis Juli 1915, gegenüber den letzten Friedensjahren im Personenverkehr eine Einbuße von zirka 32 Prozent zu verzeichnen hatte, zeigt das zweite Kriegsjahr schon wieder eine erhebliche Besserung. Es erbrachte einen Einnahmenzuwachs von rund 112 Millionen Mark, so daß sich der Ausfall, verglichen mit dem letzten Friedensjahr, auf 21 Prozent ermäßigte.

Eine wesentlich günstigere Entwicklung zeigt der Güterverkehr. Auch dieser hatte im August und September 1914 gegenüber den entsprechenden Friedensmonaten große Ausfälle, erholte sich aber bald wieder, so daß der Ausfall des ersten Kriegsjahres im Verhältnis zum letzten Kriegsjahr nur mehr 16 Prozent betrug. Seitdem besserten sich die Verhältnisse stetig noch weiter. Blieben die Einnahmen der Monate August bis November 1915, wenn auch nur um wenige Prozente hinter den Einnahmen der betreffenden Friedensmonate noch zurück, so wurden vom Dezember 1915 ab die früheren Friedenseinnahmen überall überschritten, so daß die Gesamteinnahmen des zweiten Kriegsjahres sich sogar noch höher stellten als die Gesamteinnahmen des im Zeichen der Hochkonjunktur stehenden Vergleichsfriedensjahres 1913/14. Es betrugen nämlich die Güterverkehrseinnahmen vom August 1913 bis Juli 1914 rund 2·226 Milliarden Mark, vom August 1914 bis Juli 1915 1·863 Milliarden, vom August 1915 bis Juli 1916 2·255 Milliarden Mark.

Bei der preußischen Eisenbahnverwaltung ist diese günstige Entwicklung nur zum geringeren Teil auf die Einnahmen des Militärverkehres, in der Hauptsache vielmehr auf die großen Transportbedürfnisse der neu entstandenen Kriegsindustrien usw. zurückzuführen.

Fremdenblatt
30./IX. 1916

Oesterreichischer Wasserstraßentag.

Die vor kurzem in Budapest abgehaltene Donaukonferenz gibt dem Wiener Bürgermeister Dr. Weiskirchner Veranlassung, die Beschlüsse dieser Veranstaltung in den „Dresdner Neuesten Nachrichten" zu besprechen. Der Verfasser stellt fest, daß die auf der Konferenz einmütig gefaßten Beschlüsse den Regierungen vorgelegt werden. Zum Teile müssen sie schon bei den Friedensbedingungen berücksichtigt werden, zum andern Teile sind sie bestimmt, die Grundlage von Vereinbarungen zwischen den Uferstaaten, vor allem zwischen den Mittelmächten und ihren Verbündeten im Osten, zu bilden, auf denen dann das mächtige und wichtige Werk einer mitteleuropäischen Großschiffahrtsstraße aufgebaut werden kann.

Dr. Weiskirchner schließt seine Ausführungen folgendermaßen: „Soll aber die Donau den heute im Kampfe stehenden Mittel- und Ostmächten im Frieden die erhoffte Entwicklung des Handels, der Industrie und der Landwirtschaft bringen, dann dürfen sich die Regierungen nicht mit der Ausgestaltung der Donau allein begnügen, sondern die Donau muß mit den Strömen und Wasserstraßen des Deutschen Reiches in Verbindung gebracht werden. Zugleich mit der endgiltigen Regulierung der Donau müssen die Kanalverbindungen zur Oder, zur Elbe und zum Rhein hergestellt werden, damit den Mittelmächten der Binnenweg von der Ost- und Nordsee bis zum Schwarzen Meer und darüber hinaus bis zum Persischen Golf zur Verfügung steht. Wenn dieses Ziel erreicht ist, dann erst wird der Austausch der Güter vor allen feindlichen Einflüssen gesichert sein, und alle Anstrengungen unsrer Feinde, uns wirtschaftlich niederzuringen, werden vergeblich sein. In Würdigung der Bedeutung eines großzügigen mittel- und osteuropäischen Wasserstraßennetzes hat der Wiener Gemeinderat über meine Anregung beschlossen, in Wien einen österreichischen Wasserstraßentag abzuhalten. Der Beschluß wurde allseitig freudig begrüßt. Es ist selbstverständlich, daß zu dem Tage außer den Interessenten aus Oesterreich und Ungarn auch die Interessenten aus dem Deutschen Reiche eingeladen werden. Ich erhoffe mir von dem Wiener Wasserstraßentage eine kräftige Förderung der Bewegung, und er wird gewiß auch auf die Regierungen, vor allem auf die österreichische Regierung, einen bedeutenden Einfluß üben, damit wir endlich auch in Oesterreich die uns schon lange versprochenen Wasserstraßen erreichen."

Neues Wiener Tagblatt
1./X. 1916

I
39

Donaufahrt längs der Dobrudscha.

Wir befanden uns auf österreichischem Territorium, als wir bei Tutrakan die im Glanze des Abendsonnenscheines leuchtenden Bergketten der Dobrudscha erblickten. Ja, lieber Leser, und zwar auf einem gastlichen Stückchen unsres schönen Vaterlandes, an Bord des Dampfers „Radetzky", der uns auf dem völkerrechtlich als international anerkannten Unterlaufe des Donaustromes nach der Mündung des mächtigen Gewässers trug. Stolz flatterte auf dem Maste unsre bunte Handelsflagge, der die rumänischen Posten — die Ehrenbezeigung leisteten — es herrschte damals noch tiefer Friede. Und wie friedlich ging es erst auf dem schmucken Schiffe zu! Die Wiener und die Ofner deutsche Mundart herrschten vor, deren sich auch der Kapitän und seine Leute hauptsächlich bedienten. Die Kost war die heimatliche und der Appetit durch die reine Luft angeregt. Die Ausländer — meist aus den Uferstaaten stammend — hegten noch keinen Groll gegeneinander, und das aus dem Habsburgerreiche stammende Fahrzeug benützten gleichzeitig Truppentransporte aus den jetzt sich mit fanatischem Hasse bekämpfenden Armeen. Das dichtbesetzte Verdeck zweiter und dritter Klasse bot dem Ethnographen ein hochinteressantes Bild, das näher zu schildern zu weit führen würde. Einem bulgarischen Postbeamten konnten wir dort unsre rekommandierten Briefe übergeben und uns von einem türkischen Kaffedschija, für den eine eigene, winzige Küche eingerichtet war, guten Mokka vorsetzen lassen. Die Orientalen — auch Christen — konsumieren wenig geistige Getränke, welchem Umstande es zuzuschreiben ist, daß unter diesen Hunderten zusammengedrängter Personen fast nie ein Streit ausbricht.

Als der Dampfer das echt morgenländisch-malerische, ring- und stufenförmig erbaute Tutrakan verlassen hatte, kehrte auf dem Verdeck der Abendfrieden ein, wohl die gemütlichste Tageszeit während einer Stromreise. Die Hitze wich einer angenehmen Kühle, und das Salonverdeck belebte sich mit Naturschwärmern und poetisch veranlagten Seelen, die nirgends so auf ihre Rechnung kommen wie auf einer nächtlichen Flußfahrt.

Die sich in behäbiger Breite am bulgarischen Ufer wellenden Hügel verwandeln sich nach und nach in ganz ansehnliche Bergformen, deren grüne Lehnen jedoch der Schmuck durch liebliche Dörfer, Schlösser, Ruinen und Kapellen entbehren. Meist sind es nur Hutweiden und Gestrüppflächen, seltener bemerkenswertere Wälder, die die Umhüllung des lehmigen Untergrundes bilden. Nur ab und zu ist ein armseliger Weiler, eher noch ein bescheidenes, halb verborgenes Klostergebäude zu erblicken.

Unterhand schweifen unsre Blicke ins Land der Walachen. In der an zwei Kilometer breiten Wasserfläche badet sich noch der letzte Schein des am westlichen Horizont verschwindenden Abendhimmels. Die ausgebreiteten Auen, zwischen denen das Dämmerlicht die ungezählten Nebenarme noch erkennen läßt, verlieren ihre sattgrüne Färbung und kleiden sich in ein düsteres Grau. Da und dort flammt ein Lichtpünktchen auf. Der Schrei irgendeines Sumpfvogels mengt sich in das Konzert von Millionen quackender Froschfamilien. Immer dichter ziehen die Schatten der Nacht heran und weben einen Schleier vor die Landschaft, deren an und für sich nicht anheimelndes Aussehen noch ernster gestaltend. Desto behaglicher aber wird es im Innern des Schiffes, das von zahlreichen elektrischen Lampen erhellt wird. Aus den Fluten taucht die rötliche Scheibe des Vollmondes auf, und bald bemüht sich Selenens Silberfackel, Land und Wasser zauberhaft zu beleuchten.

Die Dobrudschaberge werden stetig höher, so daß das historisch berühmte Silistria, welches wir nun erreichen, an recht steilen Hängen hinanklettern muß. Es ist selbstverständlich, daß sich seine Befestigungen auf der landeinwärts liegenden wellenförmigen Hochfläche befinden, und es ist ganz unbegreiflich, daß die Einnahme der Stadt so rasch bewerkstelligt werden konnte. Trotz der ziemlich späten Nachtstunde herrscht reges Treiben auf dem Landungsplatz, dem damals letzten bulgarischen. Ein hoher geistlicher Würdenträger — eine ehrwürdige Greisengestalt mit wallendem Vollbart — entstieg dem Schiffe und wurde am Strand von zahlreicher Volksmenge erwartet. Aus einem landesüblichen Kaffeehaus erklang monotone tieftraurige Musik, wohl ein Helden- oder Liebeslied — sie klingen am Balkan alle so ziemlich gleich. Die letzten bulgarischen Vaterlandsverteidiger sind ausgestiegen, und unser schwimmendes Heim setzt seine Fahrt fort. Um Mitternacht kommt die größte Donaubrücke in Sicht. Ein gewaltiges Bauwerk. An die vierzig Meter erhebt sich seine Fahrbahn ober dem Donauspiegel, den größten Segelschiffen die Durchfahrt gestattend. Im fahlen Mondlicht erscheint die großartige Brücke noch gewaltiger. In stummer Bewunderung blicken die wenigen Passagiere, die auf dem Verdeck ausgeharrt hatten, zu dem über dem rasch dahingleitenden Schiff scheinbar sich auf uns zu bewegenden Gitterwerk empor. Wird nicht eines Tages ein furchtbarer Donnerschlag die Uferbewohner belehren, daß ein mühevoll aufgeführter Bau — bestimmt, die Menschen einander näherzubringen — binnen einem Augenblick von den Fluten verschlungen wird? Der ungarische Personendampfer „Ferencz Jozsef" liegt dort schon seit Jahren auf dem Grunde, gerammt von einem rumänischen Schiff, das ungeschickt gesteuert worden war. Es soll hier die Bemerkung Raum finden, daß auf der unteren Donau nur Seesignale gebraucht werden. Der Landungsplatz von Cernawoda (zu deutsch: Schwarzwasser) ist elektrisch beleuchtet. Man erkannt, daß hier Hafen- und Eisenbahnanlagen in moderner Art ausgeführt wurden. Ueberhaupt hat Rumänien dafür gesorgt, daß seine sämtlichen Schiffsstationen mit langen, soliden Kaimauern versehen wurden und Eisenbahngeleise bis knapp an die Ufer führen, um den Umladeverkehr leicht zu bewerkstelligen.

Die Dobrudscha fällt hier sehr steil in die Donau ab, tritt dann aber nach und nach zurück, um flacheren Ufern Raum zu geben.

Morpheus fordert gebieterisch sein Recht, und in der luftigen Kajüte, eingeschläfert von den murmelnden und gurgelnden Fluten und vom taktmäßigen Aufschlag des Schiffsrades, zollen wir dem Traumgott den schuldigen Tribut.

Die ersten Strahlen des aufgehenden Tagesgestirnes dringen mahnend in unser Kämmerlein. Rasch ist die Toilette beendet, im frisch gelüfteten Salon lockt bereits der duftende Kaffee. Wir eilen aufs Verdeck hinauf und sind überrascht von dem Anblick, der sich uns darbietet — ein Seehafen.

Der gewisse Wald von Masten, brüllende Sirenen, knarrende Ankerketten, geblähte Segel — nichts fehlt. Selbst Kriegsschiffe machen sich breit, und zwar nicht nur Flußmonitoren, sondern auch ein russischer Kreuzer, dem es die Wassertiefe gestattete, hier eine Visitkarte abzugeben.

Neues Wiener Tagblatt 1/X 1916

Donauschiffahrt längs der Dobrudscha.

Schiffe aller europäischen Nationen warteten darauf, ihre Bäuche mit Getreide anzufüllen. Wie emsige Ameisen trippelten die Lastträger mit den schweren Säcken über die schwanken Stege zum hohen Bord hinauf. Es ist der Landungsplatz von Braila, der uns glauben macht, die Meeresküste erreicht zu haben. Hier tritt zur Abwechslung das rumänische Ufer steil und hoch an die Donau, die an dieser Stelle den letzten ihrer vielen Durchbrüche macht. Es dauert nicht lange, und wieder grüßt uns ein Handelsemporium, das an hunderttausend Einwohner zählende Galatz, dessen Gassen sich ziemlich hoch hinaufziehen. Die Tramway muß sich tüchtig anstrengen, um die Steigung zu überwinden. Vom oberen Stadtviertel gibt es eine herrliche Aussicht auf den in mäandrischen Windungen seinem nahen Ziele zustrebenden Wasserlauf, dann auf den prächtig blauen, hundert Geviertkilometer umfassenden Salzsee Bratesch und die zackigen Erhebungen des Dobrudschaplateaus. Sie machen recht stattlichen Eindruck, die Gipfel dieses Hochlandes, wenn sie auch nur drei- bis vierhundert Meter Seehöhe erreichen, aber das Meer ist eben nahe, das umliegende Mündungsgebiet nur wenig über dessen Spiegel erhoben, daher der Höhenunterschied sehr auffällig in die Augen springt und leicht die Täuschung hervorbringt, daß man es mit einem bedeutenderen Gebirgsrücken des Balkans zu tun hat. Die graublauen Bergketten lassen vergessen, daß sich hinter ihnen eine sumpfige Hochfläche ausbreitet, deren fieberhauchende Miasmen während des Krimkrieges einem französischen Korps den Untergang bereiteten. Bekanntlich fochten damals Briten, Franzosen und Piemontesen gegen die Russen. Wer denkt daran, daß dort mehrere tausend deutsche Ansiedler Kulturarbeit verrichten. Welches Schicksal harrt ihrer heute?

Man kann nicht sagen, daß Galatz eine sympathische Stadt sei. Orientalische Nachlässigkeit, ihre malerischen Beigaben verlierend, mengt sich mit modernem Wesen zu abstoßendem Gemenge. Die Rumänen selbst mit ihrem finsteren, unaufrichtigen Blick hinter dem tiefbraunen Augenpaar, die vielen ungepflegten braunen Gesichter, die wohl viel Beimengung von Zigeunerblut schon durch die starken Lippen verraten, machen absolut keinen anziehenden Eindruck.

In Galatz erwartet uns ein kleinerer Lokaldampfer, die „Drau", auf die wir übersteigen. Unweit derselben ankert die rumänische Königsjacht, das einstige größte Schiff unsrer Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft, der alte „Orient".

Nur wenige Reisende finden sich zur Weiterfahrt, darunter ein junger königlicher Flügeladjutant, der seine ältere Gattin nebst Stieftochter mitgebracht hat und sich mit zwei jungen Russinnen prächtig unterhält, ja sogar eine Art Ländler tanzt, wozu seine Frauen die Melodie der Polka Mazur „La czarine" singen. So nebenbei bemerkt, waltet auf dem Schiff eine hübsche Wirtin und deren wunderschönes blondes Töchterlein, das zwar in Karlsbad geboren, aber dessen Heim das Schiff geworden ist. Wir fahren eine Zeitlang längs des russischen Ufers und sehen Kosakenpatrouillen, während zu unsrer Rechten neuerdings stattliche, zum Teil bewaldete Berge hart an den Strom treten. Wir erblicken die Ortschaft Isaccea (lies Isaktscha), deren sehr primitiver Landungsplatz weit flußabwärts liegt und wo nur eine kleine Buschenschenke für die im Falle einer Schiffsverspätung oft viele Stunden wartenden Reiselustigen sorgt. Das Ufer fällt hier hoch und steil ins Wasser. Bald darauf erreichen wir Tuldscha, ein etwas freundlicheres Städtchen, deren Bürger sich bemühen, durch Trottoirs und dergleichen ihre Vaterstadt vornehmer zu gestalten. Es gelingt ihnen aber nicht, es ist mißgestalteter Orient, den man da sieht. Freundlich winkte bloß unser Konsulat mit seinem Doppelaar, als wir dort einen kurzen Besuch machten. Der Ort liegt zum Teil auf steilem Berghange, der mit einem rumänischen Denkmal, zur Erinnerung an die Besitznahme der Dobrudscha im Jahre 1878, gekrönt ist. Die Weiterfahrt bringt uns bald in den Mittelarm des Donaudeltas, der nach wiederholten Regulierungen zu einem vornehmlich in schnurgerader Richtung führenden Schiffahrtskanal umgewandelt wurde. Er ist wohl der tiefste aber schmalste der drei größten Mündungsarme. Der nördliche Kilia-Arm, der schon hinter Galatz abzweigt, ist der wasserreichste, aber bei wohl sehr großer Breite seichteste. Der südliche Georgsarm ist stellenweise auch zu seicht und die Mündung durch Sandbarren verschlossen.

Wir fahren also in einer 100 bis höchstens 120 Meter breiten Wasserrinne dahin, so daß uns oft um das Ausweichen bangt, wenn ein stolzer Seedampfer entgegenkommt. Die Dobrudschahöhen treten immer mehr zurück, zeigen sich steil und förmlich zerklüftet, bleiben aber als schön blauer Bergkamm bis zur Strommündung sichtbar. Eine große dunkelgrüne Ebene breitet sich nun zu beiden Seiten des Stromes aus. Zum Teil schilfbewachsener Sumpf, zum Teil bewaldetes und stellenweise sogar besiedeltes Gelände. Der Sulinaarm — so heißt unsre feuchte Fahrstraße — ist beiderseitig von Dämmen begrenzt, von denen der rechtsufrige eine Landstraße trägt. Wachhäuser und Telegraphenleitungen sowie elektrische Lampen sorgen für sicheren Schiffahrtsbetrieb. Eine Anzahl kleiner Häuschen dient wahrscheinlich den Angestellten der Flußüberwachungsverwaltung als Wohnungen, die stets von Sumpfwasser umgeben sind, das nur in sehr trockener Zeit etwas zurücktritt.

Um die vierte Nachmittagsstunde bringt uns unser kleines Stückchen schwimmendes Oesterreich nach dem Hafenort Sulina, dessen Wasserturm trotz des Qualmes, der das Städtchen einhüllte, schon von weitem sichtbar ist. Wieder zeigt sich ein Seebild. An beiden Ufern sind zahlreiche Handelsschiffe vertäut, zwischen denen unsre „Drau" stolz daherfährt, den rumänischen Monitoren den schuldigen Flaggengruß bietend. Im Angesicht der brandenden Wellen des Pontus Euxinus wendet das Schifflein mit größter Vorsicht in der schmalen Wasserstraße und landet vor dem eigenen vaterländischen Konsulat.

Ueber die Eindrücke in der unansehnlichen, zumeist von Griechen bewohnten Ansiedlung soll ein andermal erzählt werden, wenn vielleicht eines Tages Kanonendonner an dieser uralten Eingangspforte Europas verkünden wird, daß auch dort Mars an Stelle Merkurs getreten ist.

Hugo Piffl, k. u. k. Oberstleutnant.

Pester Lloyd Abendblatt
6./X. 1916

Ungarische Städtenamen im deutschen Reichskursbuch.

Von Julius Szekula,
Eisenbahndirektor a. D., Dozent an der technischen Hochschule.

Budapest, 6. Oktober.

Während die deutsche Heeresleitung in ihren amtlichen Berichten aus Siebenbürgen die ungarischen Städtenamen korrekt anführt, kann das gleiche von den amtlichen Publikationen der deutschen Eisenbahnverwaltungen bedauerlicherweise nicht gesagt werden. Vor mir liegt die neueste Ausgabe des Reichskursbuches. Da steht nun bei der für den deutsch-ungarischen Durchzugsverkehr wichtigen Kreuzungsstation Ruttka (M. Á. V. und Ks. Od.) einfach Ruttek, wie überhaupt in den fettgedruckten Fahrplantiteln durchwegs nur die deutschen, zum Teil veralteten und auch bei der deutschsprechenden Bevölkerung nicht mehr gebräuchlichen Namen angeführt sind, während im Texte nach langjährigen Verhandlungen so viel zugestanden wurde, daß nach diesen, wie gesagt, zumeist schon ungebräuchlichen Namen in fast unleserlich kleiner Schrift (und das auch nicht überall) der richtige ungarische Name beigefügt wird. Aber in den auffälligen Titeln jedes einzelnen Fahrplanes, in den von den Reisenden zuerst nachgesehenen direkten Reiserouten und Zugsverbindungen, hauptsächlich aber in den beigehefteten amtlichen Karten heißt es überall und ausschließlich nur deutsch z. B. bei den stockungarischen drei Städten Maria-Theresiopel, Szegedin, Debreczin statt Szabadka, Szeged, Debreczen. Oder Lucenec und nur Lucenec statt für Losoncz, wo doch die ältesten Slovaken Losoncz nur Losoncz nennen, ebenso wie im ganzen Turóczer Komitat kein Mensch Ruttek statt Ruttka sagt.

Als junger Ingenieur-Aspirant war ich Anfang der Siebzigerjahre beim Bahnbau in Oberungarn beschäftigt, Ungarn und Slovaken nannten das damals armselige kleine Dorf Ruttka nur bei diesem Namen, und ich erinnere mich, daß die beim Bahnbau infolge des damaligen Mangels an praktischen ungarischen Technikern hauptsächlich verwendeten reichsdeutschen Bauführer statt dieses Namens das ihnen deutsch und mundgerecht klingende Ruttek zum ersten Male gebrauchten.

Ich bin aus der Bácska gebürtig und denke sechzig Jahre auf Mitte der Fünfzigerjahre des vorigen Jahrhunderts, also auf die Zeit des schwärzesten Absolutismus, auf die Zeit der offiziellen „serbischen Wojwodina und des serbischen Banats" zurück. Aber auch in dieser Zeit fiel es keinem Menschen ein, und speziell unsere Bácskaer Schwaben taten es nicht, Maria-Theresiopol (übrigens griechisch, nicht deutsch) statt Szabadka zu sagen.

Das gleiche gilt von dem ganz oder überwiegend ungarischen Großwardein—Nagyvárad, Kaschau—Kassa, Klausenburg—Kolozsvár usw. Ueber Oedenburg, Preßburg (in Parenthese und Nonpareilleschrift Sopron, Pozsony) will ich hinweggehen, vielleicht auch über Dreikirchen (??) — Tövis — und Kronstadt (Brassó).

Aber unverständlich bleibt es, warum das amtliche deutsche Reichskursbuch aus Poprád Deutschendorf und aus Igló Neudorf macht, wo sich doch die ältesten deutschen Zipser nicht erinnern, daß jemals solche Namen im Gebrauch gewesen wären.

Unerfindlich ist es auch, warum dem geehrten deutschen Postkursbureau in den heutigen schweren Kampfzeiten slovakische, also slavische, dabei nie gekannte oder seit langem außer Gebrauch gekommene Stations- und Ortsnamen, wie das vorhin erwähnte Lucence statt Losoncz, dann Varin statt Várna, Velika statt Felka, Pudlin statt Podolin, Erdud statt Erdöd usw., genehmer sind, als die landesüblichen richtigen ungarischen Namen?

Es sind dies keineswegs Splitterrichtereien, der ernsten Zeit unwürdige Kleinlichkeiten, denn gerade in den schweren Tagen der Karpathenkämpfe haben deutsche Offiziere Klage darüber geführt, daß sie durch die Stationsnamen ihrer Kursbücher irregeleitet seien, da sie auf den Stationstafeln der Bahngebäude ganz andere Namen zu lesen und von der Bevölkerung zu hören bekamen!...

Ueber die Schädigung der deutschen Verfrachter durch unrichtige Bezeichnung der ungarischen Stationen in den Gütertarifen infolge Verschleppungen der Sendungen usw., vielleicht bei einer späteren Gelegenheit.

Arbeiterzeitung
6/X. 1916

85

* **In den Waggons wird es kalt sein!** Amtlich wird mitgeteilt: Der Verkehr auf den Eisenbahnen wird auch im diesjährigen Winter ganz besonders darunter zu leiden haben, daß die sonst im Interesse der besseren Heizung der Wagen übliche Teilung stark besetzter Schnell- und Personenzüge aus Betriebsrücksichten in der Regel wird unterbleiben müssen. Die beträchtliche Länge solcher ungeteilter Züge hat zur unvermeidlichen Folge, daß die Wagenabteile auch bei bester Beheizungsanlage in einzelnen Fällen nicht genügend erwärmt werden können. Dem reisenden Publikum muß daher dringend empfohlen werden, sich bei Eisenbahnfahrten mit warmer Kleidung zu versehen, um gegen Mängel der Wagenbeheizung geschützt zu sein.

Reichspost

17./X. 1916

86

Eisenbahnbauten.

Eine Zusammenstellung der österreichischen Eisenbahnbauten im „Eisenbahnblatt" zählt folgende Linien und Teilstrecken auf, die zur Zeit im Bau begriffen sind:

Hauptlinien: Die Linie Knin—Pribudic—Landesgrenze 22·2 Kilometer, der Rangierbahnhof zwischen den Stationen Hostivar und Wrschowitz-Nusle der Linie Gmünd—Prag 4·8 Kilometer, die Verbindungskurve zwischen den Stationen Lieben der Linie Brünn—Prag und Wrschowitz-Nusle der Linie Gmünd—Prag 6·6 Kilometer, Umbau des Bahnhofes in Linz der Linie Wien—Salzburg 5·3 Kilometer, zweites Geleise in der Strecke Leitmeritz—Schreckenstein der Linie Wien—Tetschen 24·0 Kilometer, zweites Geleise in den Teilstrecken Freistadt—Zartlesdorf und Lest-Neumarkt—Freistadt der Linie Gaisbach-Wartberg—Budweis 10·6 Kilometer, zweites Geleise in der Teilstrecke Simmering—Grammat-Neusiedl der Linie Wien—Bruck a. d. Le tha 17·5 Kilometer, drittes Geleise in der Teilstrecke Simmering tranf.—Prater Auswriche der Linie Wien—Bodenbach 6·6 Kilometer, zweites Geleise in den Teilstrecken Stadlau—Gerasdorf und Transitgeleise Stadlau 15·6 Kilometer, der Linie Wien—Bodenbach 8·2 Kilometer, nördliche Zuführungslinien zum Verschiebebahnhof Breitenlee der Linie Wien—Brünn 4·5 Kilometer, Verschiebebahnhof Breitenlee und südliche Zufuhrlinien der Linie Wien—Brünn 5·5 Kilometer.

Lokal- und Kleinbahnen. Die Teilstrecke Polanka—Großkunzendorf samt Abzweigung nach Schönbrunn—Witkowitz der Lokalbahn Schönbrunn—Witkowitz—Teschen mit Abzweigung nach Freistadt 10·0 Kilometer, Ruprechtshofen—Gresten 36·0 Kilometer, Marienberg—Braunsberg 15·7 Kilometer, Kupferhammer—Grüntal—Deutsch Neudorf (Schweinitztalbahn), in Oesterreich gelegene Teilstrecke 1·3 Kilometer, Peggau—Deutsch Feistritz—Ue'elbach 9·6 Kilometer, die Zahnradbahn Sprudelstraße—Dreikreuzberg in Karlsbad 0·6 Kilometer, die Seilschwebebahn Zambana—Fai 2·0 Kilometer, die Teilstrecke Sparkassa—Tschöppener Höhe der Straßenbahnen in Brüx 3·1 Kilometer, eine Teilstrecke der Linie Ludwig Viktorplatz—Neutor—Riedenburgstraße der Salzburger Stadtbahn 0·4 Kilometer.

Pester Lloyd
17/X. 1916

Die Maritza-Züge.

— Von unserem Spezialberichterstatter. —

Sophia, 14. Oktober.

Mit lebhaftem Interesse erwartet man in ganz Bulgarien die Stunde, in der in den Bahnhof von Sophia der erste Maritza-Zug einlaufen wird, der Nachfolger der Carmen- und Merkur-Züge, die infolge falscher Weichenstellung in Rumänien entgleist sind. Die bezüglichen Verhandlungen wurden Anfang August eingeleitet und alle Wahrscheinlichkeit sprach dafür, daß die Maritza- und Osman-Züge, wenn der Krieg mit Rumänien nicht dazwischen kommt, zur Entlastung der Eisenbahnen mit Inanspruchnahme des günstigen Donauweges behufs Abwicklung des Privatgüterverkehrs Deutschlands und der Monarchie nach Bulgarien, beziehungsweise der Türkei in Verkehr gesetzt werden. Der Krieg hat die Vorbereitungen hiezu wohl verhindert und erschwert, aber nicht aufgehoben und, wie ich vernehme, werden die Maritza- und Osman-Züge im Laufe des Monats November abgelassen werden.

Die Zahl der Güter, deren Verkehr die Maritza- und Osman-Züge abzuwickeln berufen sind, hat infolge der Tätigkeit der hier wirkenden österreichisch-ungarischen und deutschen Einkaufszentralen jedenfalls beträchtlich abgenommen und es ist nur von jenen einem Ausfuhrverbot nicht unterliegenden Waren die Rede, die nicht zum Geschäftskreis dieser Zentral-Einkaufskommissionen gehören. Die Zahl dieser Waren ist jedoch noch immer eine sehr ansehnliche, so daß man dem Verkehr dieser Züge in bulgarischen Handelskreisen mit lebhaftem Interesse entgegensieht. Es ist geplant, vom November an wöchentlich ein, zwei Züge auf- und abwärts verkehren zu lassen und es ist alle Aussicht dafür vorhanden, daß sie im Hinblick auf die große Nachfrage nach deutschen, ungarischen und österreichischen Industrieartikeln allemal reich beladen ankommen und mit wertvollen Gütern beladen nach der Monarchie und Deutschland zurückkehren werden.

Eine hervorragende Persönlichkeit, ein Finanzmann ersten Ranges, der sich um das Zustandekommen der Maritza-Züge große Verdienste erworben hat und der seinerzeit auch bei ihrer Organisierung eine leitende Rolle spielen wird, hatte die Güte, sich auf mein Ersuchen über den heutigen Stand dieser Angelegenheit wie folgt zu äußern:

In allernächster Zeit wird der lang vorhandene Wunsch nach Aufnahme des Privatgüterverkehrs zwischen Oesterreich-Ungarn und Bulgarien in Erfüllung gehen. Die seit mehreren Monaten in Wien, Budapest und Sophia intensiv fortgesetzten vorbereitenden Arbeiten nähern sich ihrem Abschluß. Da der Donauweg seit der Kriegserklärung Rumäniens nicht offen ist, wird sich der Privatgüterverkehr vorerst auf den Bahnweg via Belgrad—Nisch beschränken und er kann derzeit naturgemäß nur in bescheideneren Rahmen stattfinden; denn anderen wichtigeren Transporten muß heute der Vorzug gegeben werden.

Es wurde beschlossen, den Privatgüterverkehr nicht frei vor sich gehen zu lassen, sondern er soll im Rahmen eines organisierten und zentralisierten Warenverkehrs abgewickelt werden. Es wäre ja unter den heutigen Transportverhältnissen ein freier Verkehr nicht denkbar und durchführbar und es entspricht dem allgemeinen Interesse und dem Interesse jedermanns, daß eine Zentralisation auch auf diesem Gebiete stattfinde. Den Güterverkehr nach Bulgarien werden spezielle Maritzazüge und denjenigen nach der Türkei spezielle Osmanzüge abwickeln.

Die Organisation dieser Transporte wird sich in Händen des Ungarischen und des Oesterreichischen Warenverkehrsbureaus konzentrieren, die einen ähnlichen Verkehr früher durch die Merkurzüge mit Rumänien unterhalten haben. Die beiden Bureaus sind daran, ihre Vertretungen in Bulgarien und in der Türkei aufzustellen und ihre Leitung soll erstrangigen, mit Land und Leuten, Handels- und Transportverhältnissen genau bekannten Fachmännern anvertraut werden. Die Bureaus werden alle Ansuchen um Exporte aus der Monarchie nach den beiden Ländern aufarbeiten, diejenigen Waren, die von seiten der kompetenten Ministerien zur Ausfuhr aus der Monarchie zugelassen werden, gelangen durch Vermittlung des Wiener und des Budapester Bureaus nach festgestellten Sammelstellen, wo sie von den Maritza- und Osmanzügen entgegengenommen und weiterbefördert werden. Die Arbeit der Verteilung der Waren an die Klientel wird von seiten der Filialbureaus in Sophia und Konstantinopel besorgt, die außerdem auch mit dem Export freier, für die offiziellen Organisationen (Z. E. G., Rohstoffeinkaufskommissionen) nicht vorbehaltenen Waren zu tun haben werden.

Sowohl in Bulgarien wie in der Türkei ist ein großer Bedarf an vielen Industrieartikeln vorhanden, die in der Monarchie hergestellt und im Ueberflusse vorhanden sind, und es zeigt sich bereits allseits das lebhafteste Interesse für die zu errichtenden Filialbureaus der Warenverkehrsanstalten. Die Kaufmannschaft erwartet mit großer Ungeduld, daß der Verkehr ehestens aufgenommen werde und sie wünscht nur, daß er sich so rasch als möglich und in umfangreicher Weise entwickle. Da die vorbereitenden Arbeiten weit vorgeschritten sind, ist Aussicht vorhanden, daß diese Wünsche in Erfüllung gehen und die ersten Maritza- und Osmanzüge bald ihre vom wirtschaftlichen Gesichtspunkte wertvolle Fahrt antreten werden.

Géza Herczeg.

Pester Lloyd
20. IX. 1916

(Südbahn.) Aus Wien wird uns telegraphiert: Heute fand die reguläre Monatssitzung des Verwaltungsrates der Südbahn statt, in der Generaldirektor Ritter v. Weber über die Feststellung des Verkehrs auf den Linien der Südbahn, sowie insbesondere über die Betriebseinnahmen und Ausgaben bis Ende August dieses Jahres berichtete. Aus dem Verkehrsbilde ergibt sich, daß der Zivilpersonen- und Güterverkehr im Rückgang begriffen ist und ein ungünstigeres Ergebnis als im Vorjahre zeige. Der hieraus resultierende Ausfall wird durch die ihrer Natur nach schwankenden Militärtransporte nicht ausgeglichen, zumal da die Ausgaben einerseits im Zusammenhang mit den großen Aufwendungen für das Personal, in erster Linie aber infolge der empfindlichen Steigerung der Materialpreise in hohem Maße gewachsen sind. Das Nettoergebnis in den ersten acht Monaten dieses Jahres bleibt ganz bedeutend hinter dem Ertrage der gleichen Zeit des Vorjahres zurück. Die Verwaltung der Südbahn ist andauernd bemüht, eine Erhöhung der Einnahmen auf tarifarischem Gebiete zu erreichen, um ein Gegengewicht gegenüber dem steten Anwachsen der Ausgaben zu schaffen und eine gewisse Ausgleichung der Lasten zu erzielen. Die einschlägigen Vorlagen befinden sich jedoch noch im Stadium der Verhandlungen.

Fremdenblatt
20. IX. 1916

Ein Großschiffahrtsweg zwischen der Elbe und der Donau.

Reichenberg, 18. Oktober.

In der heutigen Vollversammlung der Reichenberger Kammer wurde ein von dem korrespondierenden Mitgliede Dr. Richard Löbl, Obmann des Elbevereines in Aussig, verfaßter Bericht beraten, der die Herstellung einer Kanalverbindung zwischen der Elbe und der Donau behandelt. Da der Berichterstatter durch Krankheit am Erscheinen verhindert war, hatte Regierungsrat Dr. Carus dessen Vertretung übernommen. Der Bericht verweist darauf, daß auch hier der Weltkrieg die Anschauungen der Gegner der Wasserstraßen gründlich geändert hat. So wurde zunächst der Ruf nach der Wasserstraße Rhein—Donau laut; es folgte sodann vereinzelt der Ruf nach der Wasserstraße Elbe—Donau. Mit der letzteren Wasserstraße hat sich zuerst der Elbeverein in Aussig befaßt und darauf hingewiesen, daß die Verbindung des Stromgebietes der Elbe mit jenem der Donau eine Notwendigkeit sei. Die Reichenberger Kammer ist dieser Auffassung beigetreten. Uebereinstimmung bestehe ferner darüber, daß, wenn nur die Wasserstraße Rhein—Donau hergestellt werde, jene der Elbe—Donau aber unterlassen würde, der Elbeverkehr eine Verminderung erfahren müßte, weil ein großer Teil der Güter auf die Wasserstraße Rhein—Donau übergehen würde. Seither haben die Elbe-Schiffahrtsinteressenten auch die Frage erwogen, ob die Verbindung Elbe—Oder—Donau und Elbe—Moldau—Donau, oder nur eine und welche von diesen Verbindungen derzeit angestrebt werden solle. Der Bericht entscheidet sich zunächst für die Verbindung der Donau mit der Elbe über die Oder, ohne daß jedoch die Verbindung der Elbe mit der Donau durch die Moldau dadurch für immer beseitigt werden soll.

Nach eingehender Erörterung der Frage der Baukosten, der Kostendeckung und der Rentabilität gelangt der Bericht zur Schlußfolgerung, daß mit dem Bau der Wasserstraßen so rasch als möglich begonnen werden müsse, da jede Verzögerung dieselben Nachteile zur Folge haben könne, welche im Kriege festgestellt werden konnten. Die Sicherung des Baues würde am besten dadurch erfolgen können, daß die Verpflichtung hiezu in die Staats- und Handelsverträge der verbündeten Staaten aufgenommen wird. Die Verbindung Donau—Oder müsse zuerst hergestellt werden.

Was den Weg betrifft, auf dem die Verbindung zwischen Elbe und Donau hergestellt werden soll, so ist zu beachten, daß die Kanalisierung der Mittel-Elbe im Zuge sei und daß somit zur Herstellung der Elbe-Oder-Donau-Verbindung nur das Stück Pardubitz—Prerau fehlte. Dieses Stück verursacht bedeutend weniger Kosten als die Kanalisierung der Moldau von Prag bis Budweis und die Herstellung einer Verbindung von Budweis zur Donau, so daß diese Erwägungen hinreichen, um sich für die Elbe-Oder-Donau-Verbindung auszusprechen.

Die vorstehenden Ausführungen des Berichtes werden zum Schlusse in folgende Leitsätze zusammengefaßt:

1. Die Herstellung eines Groß-Schiffahrtsweges zwischen Elbe und Donau ist dringend notwendig. 2. Diese Verbindung wird zweckmäßigst, billigst und raschest durch die Verbindung der kanalisierten Elbe mit der Oder und durch den Donau-Oder-Kanal hergestellt. 3. Es ist daher die sofortige Ausführung des Wasserstraßengesetzes hinsichtlich eines Schiffahrtskanales von der Donau zur Oder, eines Schiffahrtskanales vom Donau-Oder-Kanale zur oberen Elbe nebst der Kanalisierung dieser Elbestrecke bis Melnik und die Bereitstellung der hiezu nötigen Mittel zu fordern. 4. Die Ausführung des Wasserstraßengesetzes vom Jahre 1901, betreffend einen Schiffahrtskanal von der Donau zur Moldau nächst Budweis nebst der Kanalisierung der Moldau von Budweis bis Prag, ist zunächst bis nach Ausführung der unter 3 angeführten Schiffahrtskanäle zurückzustellen; die Ausführung des ersteren Schiffahrtskanales soll von den bei Erbauung der letzteren Schiffahrtskanäle sowie den beim Betriebe dieser Kanäle gemachten Erfahrungen abhängen und dann in Angriff genommen werden, wenn einerseits die Moldau kanalisierungsfähig gemacht und das Bedürfnis nach einer zweiten Wasserstraßen-Verbindung zwischen der Elbe und Donau vorhanden ist.

Die Zeit
21./X. 1916

90

Die Eisenbahner beim Eisenbahnminister.

Kürzlich sprachen die Vertreter des Reichsbundes deutscher Eisenbahner Oesterreichs, Herr Gangelmayer, und des Deutsch-österreichischen Eisenbahnbeamtenvereins, die Herren Heraut und Bilek, beim Eisenbahnminister vor, um ihm die Wünsche der Eisenbahner bezüglich der Teuerungszulage zu unterbreiten. Die Vertreter wiesen auf die trostlose, nahezu unhaltbare Lage der Beamten, Bediensteten und Arbeiter hin und ersuchten, eine ausgiebige Erhöhung der bisherigen Teuerungszulage für alle Kategorien zu bewilligen. Der Eisenbahnminister anerkannte die schwierige Lage der Eisenbahner, hob rühmend deren pflichttreue und tadellose Dienstleistung hervor und versicherte, daß er sein Möglichstes tun werde, daß die Teuerungszulage eine entsprechende Erhöhung erfahren werde. Der Minister erklärte, daß ihm die Erleichterung der wirtschaftlichen Lage der Eisenbahnbediensteten sehr am Herzen liege und daß er neben den Teuerungszulagen auch auf andere Weise sich bemühen werde, den Wünschen der Bediensteten im Rahmen des Möglichen gerecht zu werden.

Fremdenblatt
25./X. 1916

93

Motorsegler zur Behebung des Frachtraummangels.

Der Krieg hat zu einem Mangel an Frachtraum im Seeverkehr geführt, der sich in allen Staaten bemerkbar macht und nachgerade zu einer internationalen Schwierigkeit geworden ist. Nun wird der Versuch gemacht, durch den Bau besonders praktischer, billiger und schnell zu konstruierender Holzschiffe einer Zunahme dieses Mangels zu steuern. Der Gedanke geht, wie der „Promotheus" mitteilt, von Amerika aus, wo gegenwärtig zahlreiche hölzerne Segelschiffe mit Oelmotoren gebaut werden. Diese Segelschiffe, die kleinere Abmessungen haben und für die ein Hilfsmotor genügt, sollen insbesondere mit den für die Verfrachtung von Holzladungen gebrauchten Dampfern in Wettbewerb treten. Die kleinen „Motorsegler" sollen auch größeren motorlosen Segelschiffen dadurch überlegen sein, daß sie nicht so sehr den Zeitverlusten durch widrige Windverhältnisse ausgesetzt sind und auch Schleppkosten vermeiden können. Auch in Norwegen hat sich eine neue Gesellschaft gebildet, die auf einer norwegischen Werft, die jetzt errichtet werden soll, den Bau derartiger Motorsegler beginnen will.

Tägliche Rundschau
29./X. 1916

94

Steht eine Erhöhung der Eisenbahngütertarife bevor?

Die namhafte Verteuerung aller Betriebsmaterialien hatte mannigfache Befürchtungen geweckt, daß die staatlichen Eisenbahnverwaltungen im Deutschen Reich zu einer allgemeinen Erhöhung der Tarife, insbesondere der Gütertarife, ihre Zuflucht nehmen müßten, um die Quelle der Eisenbahneinnahmen nicht versiegen zu lassen. Demgegenüber wurde halbamtlich versichert, daß eine Abänderung der Normaltarife nicht beabsichtigt würde, dagegen habe sich der preußische Landeseisenbahnrat bereits mit der Frage befaßt, wie die überaus zahlreichen Ausnahmetarife im Güterverkehr nach dem Kriege neu zu regeln sein würden; diese Frage werde in Gemeinschaft mit den zuständigen Behörden weiterhin verfolgt werden.

Hiernach kann es kaum noch einem Zweifel unterliegen, daß die Beförderung der weitaus meisten Frachtgüter auf den Eisenbahnen eine Verteuerung erfahren wird, denn die Massengüter, namentlich die industriellen und landwirtschaftlichen Rohstoffe sowie Halbfabrikate erfreuen sich in Deutschland durchweg sehr mäßiger Ausnahmetarife, die zum Teil der Staatskasse gar keinen oder doch nur einen recht bescheidenen Reingewinn ließen. Man darf deshalb rückhaltlos anerkennen, daß diese von der Regierung befolgte Tarifpolitik in erheblichem Umfange zur Entwicklung und Blüte unserer Gewerbetätigkeit beigetragen hat. Die Ende der 70er Jahre vorigen Jahrhunderts begonnene und in etwa zwanzigjährigem Zeitraum beendete Eisenbahnenverstaatlichung in Preußen verfolgte ja nach der Denkschrift der Regierung vom 29. Oktober 1876 gerade den Zweck „der Fürsorge des Staates für die seinem Schutze anvertrauten öffentlichen Interessen"; es hieß weiterhin: „Nur im Staatsbahnsystem bietet sich die Möglichkeit einfacher, billiger und rationeller Transporttarife, die sichere Verhinderung schädlicher Differentialtarife, eine gerechte, rasche und tüchtige, auf das allgemeine Beste bedachte Verwaltung".

Wenn es trotz der staatswirtschaftlichen Fürsorge ermöglicht wurde, die Staatsbahnen in den Dienst unserer Finanzwirtschaft zu stellen — die Reineinnahmen aus dem Eisenbahnbetriebe bezifferten sich in den letzten Jahren auf 600 bis 700 Mill. M. —, so legt diese Tatsache beredtes Zeugnis von dem deutschen Gewerbefleiß ab. Mit dem mächtigen Anwachsen der Kohlen-, Kali-, Erze-, Eisengewinnung, der landwirtschaftlichen Gütererzeugung sowie der Ein- und Ausfuhr steigerten sich naturgemäß auch die Einnahmen aus dem Eisenbetriebe, ohne daß der Verwaltung übertriebener Fiskalismus zum Vorwurf gemacht werden könnte. Nur ganz vereinzelt trifft man noch die Meinung an, daß der Staat darauf verzichten müsse, aus dem Eisenbahntbetriebe Reineinnahmen zu erzielen. Vielmehr wird die Finanzpolitik darauf gerichtet sein müssen, neben allmählicher Tilgung der Staatseisenbahnschulden, die jetzt buchmäßig nur noch etwa 8 Milliarden Mark betragen gegenüber einem geschätzten Werte der Anlagen von 18—20 Milliarden, die Erwerbseinkünfte aus den Staatsbahnen nach Maßgabe der Wirtschaftslagen möglichst zu erhalten. Denn es wäre gar nicht abzusehen, wie ohne sie der preußische und wohl auch der Etat anderer deutscher Bundesstaaten im Gleichgewicht gehalten werden könnte.

Wenn jetzt ernstlich an eine Reform der Ausnahmetarife gedacht wird, so ist damit keineswegs beabsichtigt, etwa sämtliche Vergünstigungen für Massengüter kurzerhand aufzuheben. Damit könnte leicht sehr vielen Industriezweigen der Lebensfaden abgeschnitten werden, und damit würde der Staat die Hühner schlachten, die ihm die goldenen Eier legen. Immerhin wird in zahlreichen Fällen ein Ausgleich der erhöhten Beförderungskosten angestrebt werden können ohne die Unternehmungen empfindlich zu schädigen. Man verkenne aber nicht, daß es sich angesichts der gewaltigen Zahl der Ausnahmearife um eine Riesenarbeit handelt, die um so schwieriger sein wird, als sie auf die Umstellung der Kriegs- auf die Friedenswirtschaft weitgehende Rücksicht nehmen muß. Wie sich die Preisbildung nach dem Kriege gestalten wird, ist zunächst noch nicht mit einiger Sicherheit zu bestimmen, ebenso auch nicht, inwieweit die deutsche Industrie in der Lage sein wird, die auswärtigen Handelsbeziehungen wieder aufzunehmen. Grundsätzlich wird man davon auszugehen haben, daß die Tarifreform die überseeische Aus- und Einfuhr nicht unterbinden dürfe. Unsere Wettbewerbsfähigkeit auf dem Weltmarkte wird zu einem erheblichen Teile gerade durch die Frachttarife auf den heimischen Eisenbahnen bedingt. Und die Erzeugnisse der Landwirtschaft im Verkehr vom Osten nach dem Westen der preußischen Monarchie dürfen auch keiner übermäßig starken Belastungsprobe ausgesetzt werden. Das sind nur wenige Gesichtspunkte, die bei der Tarifreform Berücksichtigung verdienen.

Mit einiger Befriedigung wird die Binnenschiffahrt von den Tarifveränderungen Vermerk nehmen. Bekannt sind die Klagen dieses Verkehrszweiges, der unter der stetigen Vermehrung der Ausnahmetarife der Eisenbahnverwaltung empfindlich geschädigt worden ist. Die Schiffahrtsunternehmungen auf den Hauptströmen, namentlich dem Rhein und der Elbe, waren seit Jahren genötigt, ohne Gewinn, teils sogar mit beträchtlichen Verlusten zu arbeiten, weil sie gegen die billigen Ausnahmetarife nicht aufkommen konnten. Es wäre wohl denkbar, daß ihre Leistungsfähigkeit in Zukunft voll ausgenützt werden könnte, wenn die Eisenbahnfrachten in angemessener Weise für gewisse Massengüter erhöht würden. Damit würde vermutlich auch der Widerstand abgeschwächt, der gerade von den Schiffahrtsunternehmungen gegen die Einführung von Schiffahrtsabgaben auf den freien Strömen geleistet worden ist. Aber alle diese Fragen bedürfen sorgfältigster Erwägung, denn Tarifveränderungen in dem beabsichtigten Umfange sind für das gesamte Wirtschaftsleben von tiefeinschneidender Bedeutung.

Österr. Volkszeitung 1./XI. 1916.

Eisenbahnneubauten.

Zur Entlastung der Wiener Bahnhöfe.

Schon in den letzten Friedensjahren hatten als natürliche Folge der Ueberholung der bestehenden Betriebsanlagen durch Wirtschaftsaufschwung und Verkehrssteigerung die räumlich beengten Wiener Bahnhöfe und ihre gegenseitigen Schienenverbindungen den Anforderungen der Zeit nicht mehr genügt. Der Krieg hat die Ausführung eines im Schoße der Staatseisenbahnverwaltung bereits gereiften Sanierungsplanes unvermeidlicher Weise zunächst wohl verzögert, dann aber den Entschluß — trotz aller auf dem Material- und Arbeitsmarkte herrschenden Schwierigkeiten — den Bau der Wiener Umfahrungslinien ohne Aufschub in Angriff zu nehmen, nur gefördert. War doch offensichtlich, daß die ursprünglich für die Bewältigung des Friedensverkehres bestimmten Herstellungen in gesteigertem Maße den vielfach erhöhten Bedürfnissen der Kriegszeit zugute kommen müßten.

Das Wesen dieses nunmehr in voller Bauausführung begriffenen weit ausholenden Projekts besteht darin, durch Schaffung neuer, außerhalb des Weichbildes der Stadt Wien gelegener Verbindungen zwischen den in Wien einmündenden Bahnlinien alle Güterverkehre, welche vermöge ihrer Bestimmung die innerstädtischen Bahnanlagen nicht unbedingt berühren müssen, ohne Berührung der letzteren zu ihren Bestimmungsstationen zu bringen.

Für die Umleitung der Frachtenverkehre der Nordbahn auf die Ostbahn (Ungarn), Südbahn, beziehungsweise Westbahn wird bei der Station Süßenbrunn eine zweigleisige Verbindung zwischen der Nordbahn und der Brünner Linie der Staatseisenbahngesellschaft, ein zweites Geleise von Gerasdorf nach Stadlau, eine Verbindung zwischen der Brünner und Brucker Linie der Staatseisenbahngesellschaft mit den Betriebsstationen Prater-Ausweiche und Simmering-Transit, eine Verbindung zwischen der Brucker Linie und der Donauländebahn, die sogenannte Oberlaaer Schleife, und schließlich ein zweites Geleise von Simmering nach Gramat-Neusiedl hergestellt.

Die Umleitung der Verkehre von der Nordwestbahn und der Franz Josef-Bahn zur Nordbahn wird durch eine neue, 4·2 Kilometer lange Verbindung von Jedlersdorf zu Station Leopoldau vermittelt, welche mit Rücksicht auf die erforderliche Uebersetzung der bestehenden Straßen und Schienenwege großenteils als Viadukt (2·2 Kilometer) mit einem Materialaufwande von 42.000 Kubikmeter Beton zur Ausführung gelangt.

Gleichzeitig mit diesen Umfahrungslinien ist nächst der Ortschaft Breitenlee ein neuer, allen Anforderungen entsprechender Verschiebebahnhof mit 62 Kilometer Geleisen im Werden begriffen, welcher mit der Nordbahn, Nordwestbahn, sowie mit der Brünner und Marchegger Linie der Staatseisenbahngesellschaft in Verbindung gebracht wird und zur Durchführung aller für die Verkehrsumleitungen notwendigen Rangierungen der Transitzüge nach den einzelnen Verkehrsrouten bestimmt ist.

Außerdem wird durch die Anlage eines Ortsgüterbahnhofes in Kagran den Bedürfnissen des einem großen Aufschwung entgegengehenden 21. Wiener Bezirkes Rechnung getragen und durch die Ausgestaltung der im Zuge der neuen Transitlinien liegenden Stationen manche lokale Rückständigkeit behoben.

Die Vorteile, die mit diesen Eisenbahnneubauten geschaffen werden, sind vielfacher Art. Zunächst ist es klar, daß unter dem Einflusse eines erleichterten Approvisionierungsverkehres eine jeweils raschere und ergiebigere Lebensmittelversorgung der Stadt Wien Platz greifen kann.

Zugleich wird durch die Entlastung der Wiener Bahnhofsanlagen neuer Raum für eine rationelle Abwicklung des Lokogüterverkehrs gewonnen und außerdem der Wagenumsatz beschleunigt, indem durch die neue Führung der Transitfrachten, welche gegenwärtig durch die beengten Wiener Bahnhöfe geleitet werden müssen, die Laufzeit der Wagen bedeutend abgekürzt wird. Da für die Wiener Verkehrsablenkungen eine Anzahl von mindestens 900.000 Wagen jährlich in Betracht kommt, wird der wirtschaftliche Nutzeffekt zweifellos bedeutend sein.

Ferner wird die alte Wiener Verbindungsbahn durch Wegfall von Güterzügen derart entlastet werden, daß sie den vorhandenen Bedürfnissen entsprechend im weit größeren Maße, als dies gegenwärtig der Fall ist, für Zwecke des lokalen Personenverkehrs wird ausgenützt werden können und werden die von ihr durchschnittenen Stadtteile von der starken Rauch- und Lärmbelästigung, welche zu fortgesetzten Klagen der Bewohner Anlaß bot, zum großen Teile befreit.

An Geldmitteln sind für das vorbezeichnete Projekt 35 Millionen Kronen veranschlagt. Die Gesamtleistung besteht aus 1,200.000 Kubikmeter Erdbewegung, 75.000 Kubikmeter Mauerwerk, 48 eisernen Brückentragwerken im Gewichte von 2200 Tonnen, 125 Kilometer Geleisen, 250 Weichen usw. Fremde Grundflächen werden im Ausmaße von rund zwei Millionen Quadratmeter benötigt und beziffern sich die Kosten der Grundeinlösung allein auf 4·5 Millionen Kronen.

Noch im Laufe des vergangenen Winters wurden sämtliche Teilprojekte ausgearbeitet und konnte dank dem Entgegenkommen der in Betracht kommenden Behörden und Faktoren, wobei an erster Stelle die besondere Unterstützung und Förderung durch die Gemeinde Wien hervorgehoben werden muß, bereits im April dieses Jahres mit den Bauarbeiten begonnen werden.

Die Arbeiten werden zum Teil durch bewährte Bauunternehmungen und Konstruktionsanstalten, zum Teil in eigener Regie der Staatsbahnverwaltung ausgeführt.

Alle vorerwähnten Anlagen mit Ausnahme des Verschiebebahnhofes Breitenlee werden schon in den nächsten Tagen dem Betriebe übergeben werden.

Die Fertigstellung des Verschiebebahnhofes Breitenlee selbst ist mit Rücksicht auf die zu bewältigende Erdbewegung von 600.000 Kubikmeter und auf die auszuführenden, sehr umfangreichen Hochbauten (Heizhäuser, Dienst- und Wohngebäude usw.) erst im Spätherbst 1917 in Aussicht genommen.

Gleichzeitig mit diesem bedeutenden Bau werden zur Behebung der Schwierigkeiten in den Lagerplätzen der Wiener Bahnhöfe und zur Beschleunigung der Ablademanipulation neue Massengüterplätze nächst der Erdbergerlände, neue Magazine auf dem Nord- und Nordwestbahnhof sowie große Anlagen für Wagenaufstellung in Wagram errichtet, welche gleichfalls noch im heurigen Herbst der Benützung übergeben werden.

Bei den neuen Transitanlagen ist auch auf die Möglichkeit der allfälligen zukünftigen Ausführung eines Zentralholzbahnhofes, eines Bahnhofes für Petroleum und leicht brennbare Oele, eines zweiten Kohlenbahnhofes sowie auf die im Studium begriffene Frage der Zusammenlegung der Wiener Personenverkehre in einzelnen Gruppenbahnhöfen und endlich auf die Schaffung eines großangelegten Donauumschlagplatzes auf dem linken Ufer Bedacht genommen worden.

Der Bau der Wiener Umfahrungslinien bedeutet einen wichtigen und bedeutungsvollen Schritt auf dem Weg zur Lösung des Problems der Verbesserung der Wiener Verkehrsverhältnisse. Wenn nach Friedensschluß diese Aufgabe im Sinne einer von Fortschrittsgedanken erfüllten Verkehrspolitik wieder in den Vordergrund treten wird, wird es sich vollends erweisen, daß mit dem Bau der Wiener Transitanlagen den Zielen der Zukunft noch mitten im Weltkriege in großzügiger und planmäßiger Weise vorgearbeitet worden ist.

Tägliche Rundschau
1./XI. 1916

96

* **Das Periskop im Dienste der Eisenbahn.** Das Periskop, dessen nähere Bekanntschaft uns Laien erst der U-Boot- und Schützengrabenkrieg vermittelt hat, wird nach dem Kriege auch im friedlichen Leben eine Rolle zu spielen berufen sein. Im amerikanischen Verkehrsleben hat man damit bereits den Anfang gemacht. An einer sehr belebten Straßenkreuzung der Dampfstraßenbahn einer kalifornischen Stadt ist, wie die „Deutsche Optische Wochenschrift" mitteilt, ein großes Periskop aufgestellt worden. Die Züge nähern sich diesem Kreuzpunkt in einer gefährlichen Kurve, und die Häuser an beiden Seiten des Schienenstranges gestatten nur einen kurzen Ausblick. Dadurch wird der Verkehr sehr erschwert, und Zusammenstöße sind an der Tagesordnung. Man hat nun ein zwanzig Fuß hohes Periskop errichtet, das sich bis über die Dächer der Häuser erstreckt und so einen Blick von den Schienen aus bis auf eine ziemlich weite Entfernung vom Kreuzungspunkt aus ermöglicht. Der Weichenwärter kann jetzt das Nahen der Straßenbahn von allen Seiten beobachten, das Publikum rechtzeitig beim Uebergang warnen und auch den Straßenbahnen und Fuhrwerken Signale geben.

Tägliche Rundschau
2./XI. 1916

97

* Zu den Klagen über die mangelhafte Güterabfuhr schreibt uns die Eisenbahndirektion Berlin:

Zahlreiche Beschwerden an die Eisenbahnverwaltung lassen erkennen, daß die auf einzelnen Bahnhöfen Groß-Berlins eingetretenen Störungen in der Abfuhr der Güter lebhaften Unwillen in der Bevölkerung erregen. Demgegenüber muß auf folgendes hingewiesen werden. Es ist klar, daß die aus dem Kriege erwachsenen Verhältnisse die Leistungen der Eisenbahn erheblich beeinflussen. So ist **das eingearbeitete Personal durch Abgabe an die Front und zum Eisenbahndienst in den besetzten Gebieten auf das äußerste eingeschränkt.** Die eingestellten Ersatzkräfte besitzen nicht die Leistungsfähigkeit der bewährten alten Kräfte. Dies trifft besonders auf die Frauen zu, die jetzt vielfach die Eisenbahnwagen be- und entladen und die Güter auf den Speichern bewegen müssen. Den Rollfuhrleuten mangelt es nicht nur an Arbeitskräften, sondern vor allem auch an leistungsfähigen Pferden. Lastkraftfahrzeuge können nicht in ausreichendem Maße beschafft werden. Alle diese Verhältnisse bedingen, daß die Abfuhr der Güter nicht mit der gewohnten Pünktlichkeit erfolgen kann. Es ist ferner zu berücksichtigen, daß zahlreiche Familien zum eigenen Bezug von Obst, Gemüse und Lebensmitteln in weit größerem Umfange übergegangen sind, als es in Friedenszeiten üblich war. Dadurch hat sich auf einzelnen Bahnhöfen der Eingang dieser Güter derartig gesteigert, daß die Massen selbst bei voller Leistungsfähigkeit nur mit Mühe bewältigt werden könnten. Dazu kommt endlich die begreifliche Besorgnis, sich rechtzeitig mit Lebensmitteln zu versehen, und die aus der erschwerten Lebenshaltung **verständliche Gereiztheit in allen Dingen, die die Beschaffung von Lebensmitteln betreffen.** Leider sind auch in einzelnen Fällen — durchaus nicht in beträchtlichem Umfange — Obstsendungen entwertet, zum Teil auch ganz verdorben worden. Selbstverständlich wird in allen diesen bedauerlichen Fällen die Eisenbahn Schadenersatz leisten. Im übrigen sind alle nur denkbaren Vorkehrungen und Maßnahmen getroffen, die bei den bestehenden ungünstigen Verhältnissen die glatte Beförderung und sichere Zuführung der Güter ermöglichen. Es wird dankbar anerkannt, daß auch viele Empfänger die Eisenbahn dadurch unterstützen, daß sie **selbst die Güter von den Bahnhöfen abholen.** Andererseits darf aber wohl auch beansprucht werden, daß den ganz außergewöhnlich erschwerten Umständen Verständnis und billige Rücksichtnahme nicht versagt wird.

Neue Freie Presse
3./XI. 1916

98

[Die Verhandlungen der Elbeschiffahrtsgesellschaften.] Die Verhandlungen der Elbeschiffahrtsinteressenten über die Regelung des Schleppverkehrs und der Frachtverhältnisse haben, wie aus Hamburg gemeldet wird, zu keinem endgültigen Ergebnis geführt. Die Ankündigung des Berliner Lloyd, daß er die Führung der außenstehenden Dampfschiffbesitzer übernehmen und den Fracht- und Schleppverkehr auf der Elbe bis nach Böhmen ausdehnen werde, wird von der „Magdeburger Zeitung" als eine Kampfansage der Havelschiffahrt an die Gruppe der Elbeschiffahrt Hamburg-Böhmen aufgefaßt. Die Ursache, weshalb diese beiden Gruppen zu keiner Einigung kommen konnten, liegt in folgendem: Die Gruppe der Havelschiffahrtsgesellschaften hatte der Gruppe der eigentlichen Elbeschiffahrtsgesellschaften den Antrag gestellt, daß entweder die Elbeschiffahrtsgesellschaften den Haveldampfern das Schleppgeschäft von Hamburg nach Berlin und umgekehrt gänzlich überlassen oder aber daß sich die Haveldampfer am Schleppgeschäfte nach Hamburg und Dresden beteiligen. Diese Bedingungen seien ohne Zweifel von der Gruppe der Elbeschiffahrtsgesellschaften nicht angenommen worden.

8./XI. 1916

99

Der Wechsel im Eisenbahnministerium.

Der gewesene Eisenbahnminister Dr. Freiherr v. Forster hat unter dem 31. Oktober 1916 an alle Eisenbahnbediensteten folgenden Erlaß gerichtet:

„Se. k. u. k. apostolische Majestät haben mit Allerhöchstem Handschreiben vom 31. Oktober 1916 mich über mein Ansuchen von der Stelle des Eisenbahnministers in Gnaden zu entheben geruht. War es mir bestimmt, die Eisenbahnen Oesterreichs auch in jener großen Zeit zu leiten, da ihre Bedeutung als Werkzeug des Krieges sich ganz offenbarte, so macht es mich stolz, daß ihre Leistungen von Allerhöchster Stelle in so reichem Maße gewürdigt worden sind. An diesen Leistungen hat unter den Eisenbahnern jeder seinen Teil, der seine schweren Berufspflichten, gleichviel ob auf hohem oder niederem Posten stehend, im Dienste des Vaterlandes mannhaft erfüllt; ihrer war ich auch stets eingedenk bei allen Fürsorgen, womit ich der Not des Krieges unter den Eisenbahnern zu steuern nach besten Kräften bemüht war; sie gehören mit zu den tiefen Eindrücken die ich aus der arbeitsreichen Zeit des Wirkens an der Spitze der staatlichen Eisenbahnverwaltung dauernd bewahren werde. Mit warmem Gruße wende ich mich in der Stunde des Abschiedes an alle Eisenbahner und danke ihnen bewegten Herzens dafür, daß sie im Toben des Weltkrieges die härteste Probe treuer Pflichterfüllung zur unvergänglichen Ehre unseres Berufes bestanden haben."

Eisenbahnminister GM. Schaible hat sich unterm 1. November 1916 mit nachstehendem Erlaß an alle Eisenbahnbediensteten gewendet:

„Se. k. u. k. apostolische Majestät haben mit Allerhöchstem Handschreiben vom 31. Oktober 1916 mich zum Eisenbahnminister allergnädigst zu ernennen geruht. Indem ich mit heutigem Tage mein Amt antrete, drängt es mich, alle Bediensteten der österreichischen Eisenbahnen aufs herzlichste zu begrüßen. Die außerordentlichen Leistungen, zu denen die Eisenbahner Oesterreichs ihre Kräfte im Kriege gesteigert und zu deren Vollbringung sie in werktätiger Förderung der Kriegszwecke unermüdlich mitgeholfen haben, bekunden hohes Pflichtgefühl, mannhafte Tatbereitschaft und die Liebe zum Vaterlande, für dessen Bestand und Größe die Völker Oesterreichs durch mehr als zwei Jahre in heißem Kampfe stehen. Die in meiner soldatischen Laufbahn in mannigfacher Berührung mit dem Eisenbahnwesen gewonnene und im Kommando der nördlichen Heeresbahn bekräftigte Ueberzeugung, daß ein guter Geist der Ordnung und Disziplin im Personalkörper der österreichischen Eisenbahnen rege sei, bestärkt die Zuversicht, in der ich auf die bewährte Mitarbeit aller im Eisenbahndienste erprobten Kräfte bei Lösung der mir anvertrauten, nach Größe und Verantwortlichkeitsgehalt von mir voll ermessenen Aufgabe rechne. In dieser Erwartung wendet sich meine Begrüßung auch besonders an die Träger aller leitenden Posten im Staatseisenbahndienste sowie an meine engeren Mitarbeiter im Ministerium und seinen Unterbehörden. Dem mir nunmehr unterstehenden Personal gebe ich meinerseits die Versicherung, daß ich dessen Wünschen und Bestrebungen, soweit sie sich auf dem Boden des Rechtes und der für den Eisenbahndienst unerläßlichen Disziplin bewegen, volle Würdigung angedeihen lassen und mich bemühen werde, die Lasten und Sorgen des Krieges den Eisenbahnern nach Kräften zu mildern."

Pester Lloyd Abendbl. 8/XI. 1916

100

Einschränkung des Personenverkehrs zugunsten des Approvisionierungsverkehrs.

Budapest, 8. November.

Das „Ung. Tel.-Korr.-Bureau" meldet unter dem 8. November:

Im Einvernehmen mit den berufenen Eisenbahnzentralstellen war die k. u. k. Zentraltransportleitung genötigt, eine vorübergehende Einschränkung im Verkehr der Personen führenden Züge durchzuführen, um hiedurch die auf diesem Wege gewonnenen Betriebserfordernisse restlos den im Spätherbst gesteigerten, heuer aber noch vermehrten Bedürfnissen des Approvisionierungsverkehrs zuwenden zu können.

Diese unvermeidliche Maßnahme, deren unangenehme Rückwirkungen auf das Verkehrswesen durchaus nicht verkannt werden darf, die aber gegenüber der überragenden Bedeutung der Versorgung der Bevölkerung mit den wichtigsten Gebrauchsartikeln unvermeidlich ist, wird selbstverständlich nur auf die unbedingt notwendige Zeit beschränkt werden. Sie erfordert jedoch die verständnisvolle Unterstützung der Bevölkerung durch Einschränkung von Reisen auf unvermeidliche Bedürfnisse. Darüber hinausgehende Bedürfnisse, wie touristische Ausflüge, Vergnügungsfahrten und dergleichen können augenblicklich und für die nächste Zeit nicht befriedigt werden. Es kann demnach nur dringend empfohlen werden, von solchen Reisen derzeit abzusehen. Für die tatsächlich erforderlichen Reisebedürfnisse reichen die vorgesehenen Züge und vorhandenen Betriebserfordernisse noch aus.

Empfohlen wird ferner bei größeren Reisen die rechtzeitige Erkundigung auf den Bahnhöfen über die Reisemöglichkeit. Rechtzeitiges Erscheinen auf den Bahnhöfen und engste Begrenzung des Reisegepäcks sind nicht minder selbstverständliche Voraussetzungen.

Bei festgesetzten Eintrefftagen in den Zielstationen empfiehlt sich, mit einem gewissen Spielraum beim Reiseantritt zu rechnen.

Die berufenen Eisenbahnbehörden glauben, daß die patriotische Einsicht der Bevölkerung und deren Verständnis für die augenblicklichen dringenden Bedürfnisse, das ist die Versorgung der Bevölkerung mit Nahrungsmitteln, auch diesen unvermeidlichen Verhältnissen gegenüber nicht mangeln werden. „Durchhalten und verständnisvoll unterstützen!" wird auch hier als Feldruf zu gelten haben.

Abendpost 9./XI. 1916 101

Die Wiener Bahn- und Bahnhofbauten.

35 Millionen Kosten.

Die „Reichspost" hat vor längerer Zeit den Plan des Baues eines Wiener Zentralfrachtenbahnhofes und der damit zusammenhängenden Verbindung mehrerer Bahnlinien außerhalb des Wiener Weichbildes besprochen. Nun veröffentlicht das „Eisenbahnblatt" folgende Einzelheiten über die indessen teilweise schon verwirklichten Pläne:

„Das Wesen des nunmehr in voller Bauausführung begriffenen weitausholenden Projekts besteht darin, durch Schaffung neuer, außerhalb des Weichbildes der Stadt Wien gelegener Verbindungen zwischen den in Wien einmündenden Bahnlinien alle Güterverkehre, welche vermöge ihrer Bestimmung die innerstädtischen Bahnanlagen nicht unbedingt berühren müssen, ohne Berührung der letzteren zu ihren Bestimmungsstationen zu bringen.

Für die Umleitung der Frachtenverkehre der Nordbahn auf die Ostbahn (Ungarn), Südbahn, beziehungsweise Westbahn) wird bei der Station Süßenbrunn eine zweigeleisige Verbindung zwischen der Nordbahn und der Brünner Linie der Staatseisenbahngesellschaft, ein zweites Geleise von Gerasdorf nach Stadlau, eine Verbindung zwischen der Brünner und der Brucker Linie der Staatseisenbahngesellschaft mit den Betriebsstationen Prater-Ausweiche und Simmering-Transit, eine Verbindung zwischen der Brucker Linie und der Donauländebahn, die sogenannte Oberlaaer Schleife und schließlich ein zweites Geleise von Simmering nach Grammat-Neusiedl hergestellt.

Die Umleitung der Verkehre von der Nordwestbahn und von der Franz-Josefbahn zur Nordbahn wird durch eine neue, 4·2 Kilometer lange Verbindung von Jedlersdorf zur Station Leopoldau vermittelt, welche mit Rücksicht auf die erforderliche Uebersetzung der bestehenden Straßen und Schienenwege größtenteils als Viadukt (2·2 Kilometer) mit einem Materialaufwande von 42.000 Kubikmeter Beton ausgeführt wird.

Gleichzeitig mit diesen Umfahrungslinien ist nächst der Ortschaft Breitenlee ein neuer, allen modernen Anforderungen entsprechender Verschiebebahnhof mit 62 Kilometer Geleisen im Werden begriffen, der mit der Nordbahn, Nordwestbahn sowie mit der Brünner und Marchegger Linie der Staatseisenbahngesellschaft in Verbindung gebracht wird und zur Durchführung aller für die Verkehrsumleitungen notwendigen Rangierungen der Transitzüge nach den einzelnen Verkehrsrouten bestimmt ist.

Außerdem wird durch die Anlage eines Ortsgüterbahnhofes in Kagran den Bedürfnissen des einem großen Aufschwung entgegengehenden 21. Wiener Bezirkes Rechnung getragen und durch die Ausgestaltung der im Zuge der neuen Transitlinien liegenden Stationen manche lokale Rückständigkeit behoben.

Die Vorteile, die mit diesen Eisenbahnneubauten geschaffen werden, sind vielfacher Art.

Zunächst ist es klar, daß unter dem Einfluß eines erleichterten Approvisionierungsverkehrs eine jeweils raschere und ergiebigere Lebensmittelversorgung der Stadt Wien Platz greifen kann.

Zugleich wird durch die Entlastung der Wiener Bahnhofsanlagen neuer Raum für eine rationelle Abwicklung des Lokalgüterverkehrs gewonnen und außerdem der Wagenumsatz beschleunigt, indem durch die neue Führung der Transitfrachten, die gegenwärtig durch die beengten Wiener Bahnhöfe geleitet werden müssen, die Laufzeit der Wagen bedeutend abgekürzt wird. Da für die Wiener Verkehrsablenkungen eine Anzahl von mindestens 900.000 Wagen jährlich in Betracht kommen, wird der wirtschaftliche Nutzeffekt zweifellos bedeutend sein.

Ferner wird die alte Wiener Verbindungsbahn durch Wegfall von Güterzügen derart entlastet werden, daß sie, den vorhandenen Bedürfnissen entsprechend, in weit größerem Maße, als dies gegenwärtig der Fall ist, für Zwecke des lokalen Personenverkehrs wird ausgenützt werden können, und werden die von ihr durchschnittenen Stadteile von der starken Rauch- und Lärmbelästigung, welche zu fortgesetzten Klagen der Bewohner Anlaß bot, zum großen Teile befreit.

An Geldmitteln sind für das vorbezeichnete Projekt 35 Millionen Kronen veranschlagt.

Die Gesamtleistung besteht aus 1,200.000 Kubikmeter Erdbewegung, 75.000 Kubikmeter Mauerwerk, 48 eisernen Brückentragwerken im Gewichte von 2200 Tonnen, 125 Kilometer Geleisen, 250 Weichen usw. Fremde Grundflächen werden im Ausmaße von rund 2,000.000 Quadratmeter benötigt und beziffern sich die Kosten der Grundeinlösung allein auf 4·5 Millionen Kronen.

Noch im Laufe des vergangenen Winters wurden sämtliche Teilprojekte ausgearbeitet und es konnte dank dem Entgegenkommen der in Betracht kommenden Behörden und Faktoren, wobei an erster Stelle die besondere Unterstützung und Förderung durch die Gemeinde Wien hervorgehoben werden muß, bereits im April d. J. mit den Bauarbeiten begonnen werden. Die Arbeiten werden zum Teile durch bewährte Bauunternehmungen und Konstruktionsanstalten, zum Teile in eigener Regie der Staatsbahnverwaltung ausgeführt.

Alle vorerwähnten Anlagen, mit Ausnahme des Verschiebebahnhofes Breitenlee, werden schon in den nächsten Tagen dem Betrieb übergeben werden.

Die Fertigstellung des Verschiebebahnhofes Breitenlee selbst ist mit Rücksicht auf die zu bewältigende Erdbewegung von 600.000 Kubikmeter und auf die auszuführenden, sehr umfangreichen Hochbauten (Heizhäuser, Dienst- und Wohngebäude usw.) erst im Spätherbst 1917 in Aussicht genommen.

Gleichzeitig mit diesem bedeutenden Baue werden zur Behebung der Schwierigkeiten in den Lagerplätzen der Wiener Bahnhöfe und zur Beschleunigung der Abladenmanipulation neue Massengüterplätze nächst der Erdberger Lände, neue Magazine auf dem Nord- und Nordwestbahnhofe, sowie große Anlagen für Wagenaufstellung in Wagram errichtet, die gleichfalls noch im heurigen Herbst der Benützung übergeben werden.

Bei den neuen Transitanlagen ist auch auf die Möglichkeit der allfälligen zukünftigen Ausführung eines Zentralholzbahnhofes, eines Bahnhofes für Petroleum und leicht brennbare Oele, eines zweiten Kohlenbahnhofes, sowie auf die im Studium begriffene Frage der Zusammenlegung der Wiener Personenverkehre in einzelnen Gruppenbahnhöfen und endlich auf die Schaffung eines großangelegten Donau-Umschlagplatzes auf dem linken Ufer Bedacht genommen worden.

Der Bau der Wiener Umfahrungslinien bedeutet einen wichtigen und bedeutungsvollen Schritt auf dem Wege zur Lösung des Problems der Verbesserung der Wiener Verkehrsverhältnisse. Wenn nach Friedensschluß diese Aufgabe im Sinne einer von Fortschrittsgedanken erfüllten Verkehrspolitik wieder in den Vordergrund treten wird, wird es sich vollends erweisen, daß mit dem Bau der Wiener Transitanlagen den Zielen der Zukunft noch mitten im Weltkriege in großzügiger und planmäßiger Weise vorgearbeitet worden ist.

Pester Lloyd Abendbl
9./XI. 1916

102

(Einschränkung des Personenverkehrs zugunsten des Approvisionierungsverkehrs.) Zu der unter diesem Schlagwort im gestrigen Abendblatte veröffentlichten halbamtlichen Mitteilung aus Wien erfahren wir von zuständiger ungarischer Seite, daß auf den Linien der ungarischen Staatsbahnen die Einschränkung der Personen befördernden Züge bereits vor dieser Verlautbarung durchgeführt war und weitere Reduktion des Verkehrs in dieser Hinsicht einstweilen nicht in Aussicht genommen ist. Der hierauf bezügliche Teil der halbamtlichen Mitteilung hat sich auf die österreichischen Eisenbahnstrecken bezogen, auf denen erst jetzt mit der Reduktion des Personenverkehrs vorgegangen wird. Wohl aber hat die an das Publikum gerichtete Bitte, alle überflüssigen oder aufschiebbaren Reisen jetzt tunlichst zu unterlassen, auch für Ungarn volle Geltung, denn auch hier, ja hier vielleicht ganz besonders, ist es ein Gebot des Gemeinwohls, die vorhandenen Verkehrsmittel dermalen für einige Zeit in tunlichst ausgiebigem Maße dem für die Volksernährung so überaus wichtigen Approvisionierungsverkehr zur Verfügung zu stellen.

Die Zeit
11./XI. 1916

Reisende Kaufleute und Verkehrsbeschränkung. Der Verein Reisender Kaufleute Oesterreich-Ungarns hat gegen die beabsichtigte Aufhebung der seit 26 Jahren bestehenden Begünstigung bei Beförderung des Musterkoffers und gegen die schon amtlich kundgemachte Aufhebung der Jahreskarten bei den k. k. Staatsbahnen in nachdrücklichster Weise Einspruch erhoben. Auch an sämtliche Handels- und Gewerbekammern Oesterreichs wurde das Ersuchen gestellt, dringliche Vorstellungen bei der Regierung gegen diese Maßregeln zu richten. In der Begründung des Vereins wird unter anderem ausgeführt, daß die Kaufmannschaft sich wohl damit vertraut machen mußte, daß manche Besteuerung und Erschwerung im Eisenbahnverkehr erfolgen werde, daß aber selbst die jetzigen Verhältnisse nicht erwarten ließen, daß Maßregeln getroffen werden würden, die eine Maßregelung des Kaufmannstandes bedeuten. Der ganze finanzielle Effekt der beabsichtigten Maßnahmen stünde in gar keinem Verhältnis zu der Schädigung und Drosselung des geschäftlichen Verkehrs. Auf die jetzigen Verhältnisse wird eine Epoche friedlicher Entwicklung folgen, und dann wird die Belebung der Güterverfrachtung, die eine unmittelbare Folge des Geschäftsreiseverkehrs ist, notwendig werden. Die Aufhebung der Begünstigung in Oesterreich hätte die Aufhebung gleicher oder ähnlicher Begünstigungen in anderen Ländern zur Folge, was lähmend auf die Tätigkeit österreichischer Geschäftsreisender in diesen Ländern wirken würde. Die Maßregel sei selbst in Erwägung der jetzigen Verhältnisse eine schwere Ungerechtigkeit gegen den Kaufmannstand, dem ohnedies schon arge Lasten aufgebürdet sind.

Reichspost 16/XI. 1916.

* **Der Schlußtermin für die Güteraufnahme auf der Donau.** Die mit Kundmachung vom 11. November l. J. veröffentlichten Einstellungstermine für die Güteraufnahme werden — infolge inzwischen geänderter Verhältnisse — wie folgt verlegt: Die Güteraufnahme von und nach den Stationen Regensburg, Passau, Linz, Korneuburg, Nußdorf, Wien, Preßburg, Raab, auch Gonyü-Budapest, Semlin und Belgrad, sowie der gesamte Schleppladungsverkehr bleiben bis auf weiteres offen. Die bezüglichen Einstellungstermine werden gesondert verlautbart. Im Verkehre von und nach allen anderen Stationen wird die Güteraufnahme diesjährig insoweit laut des eingangs erwähnten Verzeichnisses nicht bereits ein früherer Einstellungstermin festgesetzt ist, am 25. November l. J. geschlossen.

Neues Wiener Tagblatt
22./IV. 1916

106

Der Bau der Wiener Umfahrungslinien.

Am Mittwoch, den 29. d., wird die Eröffnung der neuerbauten Wiener Umfahrungslinien vorgenommen. Die neue Linie geht vom Nordwestbahnhof aus, überquert Floridsdorf, Jedlersdorf, Leopoldau, Breitenlee, überzweigt zur Südbahn, dann führt eine Abzweigung von Stadlau zur Donauuferbahn, und über Simmering und Oberlaa führt die Strecke unter Berührung der Stationen Inzersdorf, Maxing, St. Veit a. d. Wien und Penzing zum Westbahnhof. Die interessantesten Bauobjekte dieser neuen Linie sind der Verschiebebahnhof Breitenlee, die Jedlersdorfer Schleife und die eisernen Brückentragwerke.

Verschiebebahnhof Breitenlee.

Den Hauptknotenpunkt der für den Wiener Transitverkehr neugeschaffenen Umleitungswege bildet der zwischen den Ortschaften Süßenbrunn und Breitenlee im Bau befindliche Verschiebebahnhof Breitenlee. Das dort fast ebene und völlig unverbaute, von wenig Wegverbindungen durchschnittene Gelände bot die Möglichkeit, die Bahnhofanlagen nach den neuesten Grundsätzen und Erfahrungen zu entwerfen und für ausreichende Erweiterungsfähigkeit so sehr vorzusorgen, daß nach vollem Ausbaue des Verschiebebahnhofes dort täglich 5200 Wagen verarbeitet werden können. Der Bahnhof hat eine Länge von fast vier Kilometer und eine Breite von 200 bis 400 Meter, übertrifft in seinen Ausmaßen selbst den in den letzten Jahren angelegten großen Verschiebebahnhof Straßhof der Nordbahn und vermag einen Vergleich mit den größten deutschen Bahnhöfen gleicher Art (bei Dresden, Mannheim, Nürnberg usw.) würdig zu bestehen. Er dient vornehmlich dazu, die über Wien rollenden Güterwagen aller hier einmündenden Linien — mit alleiniger Ausnahme der Nordbahn, deren Durchlaufwagen in Straßhof gereiht werden — zu sammeln, nach bestimmten Verkehrsrichtungen zu ordnen, und sodann nach diesen, ohne Berührung der Wiener Bahnhöfe, weiterzuleiten.

Für die zahlreichen aus und in Dienst gehenden Lokomotiven ist eine umfangreiche Zugförderungsanlage am südlichen Bahnhofsende vorgesehen, die drei ringförmige Lokomotivschuppen mit zusammen 56 Ständen enthält, von welchen für den ersten Bedarf ein Schuppen mit 23 Ständen ausgebaut wird. Im Zusammenhang hiemit soll für Ausbesserungsarbeiten eine Wagenwerkstätte mit 45 und eine Lokomotivwerkstätte mit vier Ständen eingerichtet werden. Die Betriebskohle wird in ausgedehnten, tiefgelegten Kohlensümpfen aufgestapelt und mittels Aufzügen und elektrischen Hängebahnen zu einer die Tender der Lokomotiven unmittelbar bedienenden Gossenanlage gebracht werden, ein Wasserturm mit 300 Kubikmeter fassendem Kochbehälter wird zum Aufspeichern des aus einem Tiefbrunnen zu pumpenden Nutzwassers dienen.

Die gewaltigen Abmessungen des Bahnhofes erfordern an Unterbauarbeiten, welche durch die Wiener Bauunternehmung Ingenieur Leo Landesberg ausgeführt werden, die Bewältigung von etwa 600,000 Kubikmeter Erdbewegung sowie die Verlegung einer Geleiselänge von rund 82 Kilometer und von 200 Weichen. Neben andern schienenfreien Ueber- oder Unterführungen von Straßen und Geleisen gelangt als größtes Bauwerk die fast 250 Meter lange Ueberführung der Verbindungsstraße zwischen Breitenlee und Süßenbrunn über den Bahnhof zur Ausführung, in deren Verlauf sich zusammen 165 Meter lange Brückentragwerke befinden. Außerdem erfordert die Betriebsführung naturgemäß viele Hochbauten, darunter ein Haupt- und vier Nebendienstgebäude, acht Stellwerke, eine Reihe von Unterständen und Schuppen sowie ein Verwaltungsgebäude für die Zugförderungsanlage. Die Beleuchtung des Bahnhofes und der Antrieb der Arbeitsmaschinen in der Werkstätten wird auf elektrischem Wege erfolgen.

Um den zahlreichen Bahnhofsbediensteten günstige Wohnungs- und Lebensverhältnisse zu schaffen, ist die Errichtung einer Gartenstadt auf einer Fläche von rund 250,000 Quadratmeter geplant.

Zum Verschiebebahnhof gehören organisch auch seine Verbindungen mit den bestehenden Bahnlinien und zwar die Verbindungen mit der Brünner Linie der Staatseisenbahngesellschaft, mit der Station Leopoldau (Nordbahn), mit der Station Stadlau und mit der Marchegger Linie sowohl in östlicher (Marchegg) als auch in westlicher (Stadlau) Richtung.

Einschließlich dieser Verbindungslinien sind die Kosten des Verschiebebahnhofes auf rund 15 Millionen Kronen veranschlagt.

(Ein zweiter Artikel folgt.)

Österr. Volkszeitung
22./XI. 1916

107

Die Tariferhöhungen auf den Staatsbahnen und die Südbahn.

Es ist bekannt, daß in dem Finanzprogramm, das der frühere Finanzminister Dr. v. Leth zur Deckung des Zinsendienstes der vier ersten Kriegsanleihen entworfen hat, Einnahmenerhöhungen aus dem Eisenbahnverkehr eine wichtige Rolle spielten. Dabei gab es zwei Möglichkeiten, diese Erhöhungen zu gewinnen: Eine Transportsteuer, die in Form eines prozentuellen Zuschlages zu allen Tarifen, auf den Staatsbahnen wie auf den Privatbahnen zugunsten des Staates eingehoben wird oder Erhöhungen der Tarife der Staatsbahnen. Die Entscheidung, welcher Weg zur Erzielung neuer staatlichen Zuflüsse aus dem Eisenbahnverkehr zu wählen ist, hat sich lange verzögert, zuletzt auch durch den Kabinettswechsel. Jetzt aber scheint die Entscheidung gefallen zu sein oder wenigstens nahe bevorzustehen, und zwar, wie aus gut unterrichteten Kreisen verlautet, in der Weise, daß die Gütertarife der österreichischen Staatsbahnen im allgemeinen eine Hinaufsetzung erfahren, deren Ausmaß wohl mindestens 20 Prozent betragen dürfte, vielleicht aber bis zur Grenze von 30 Prozent reichen wird. Die Tariferhöhung soll spätestens am 1. Februar 1917, vielleicht aber schon zu einem früheren Zeitpunkt in Kraft treten.

Was die Personentarife anbelangt, so ist auch hier mit einer Verteuerung der Fahrpreise zu rechnen. Bei den Personentarifen besteht bereits gegenwärtig ein staatlicher Zuschlag, der zu den Fahrpreisen sowohl der Staats- wie der Privatbahnen eingehoben wird: die sogenannte Fahrkartensteuer. Es ist anzunehmen, daß diese Fahrkartensteuer jetzt eine nennenswerte Steigerung und möglicherweise außerdem der Fahrpreis selbst eine Erhöhung erfahren wird.

Die Maßnahmen der Regierung hinsichtlich der Gütertarife erstrecken sich, wie erwähnt, direkt nur auf die Staatsbahnen. Aber sie wird nicht ohne Rückwirkung auch auf die Tarife der Privatbahnen bleiben, die bereits seit langem unter den Folgen der stetig wachsenden und ihre Betriebsergebnisse stark beeinträchtigen Personal- und Materialauslagen eine Erhöhung ihrer Frachtsätze anstreben. Von wesentlichster, unmittelbarster Bedeutung ist die Angelegenheit der Tarifregelung für die größte Privatbahn Oesterreichs, für die Südbahn. Die Südbahn leidet im laufenden Jahre ganz besonders unter der Erhöhung der Auslagen, und es unterliegt keinem Zweifel, daß sie trotz des ihr so außerordentliche Erleichterungen im finanziellen Dienst gewährenden Sanierungsarrangements die Betriebsrechnung für das Jahr 1916 mit einem namhaften Verlust abschließen wird. Das erwähnte Sanierungsarrangement enthält jedoch Bestimmungen in der Tariffrage, die der Gesellschaft jetzt sehr gute Dienste leisten werden. Das Uebereinkommen gibt nämlich (im Artikel XXXI) der Südbahn „das Recht, das jeweilige Niveau der Gütertarife der k. k. Staatsbahnen zu übernehmen". Die Gütertarife der Südbahn sind gegenwärtig infolge des sogenannten „Tarifzuschlages" im allgemeinen um 7 Prozent höher als jene der Staatsbahnen. Werden demnach die Staatsbahntarife beispielsweise um 20 Prozent erhöht, so kann die Südbahn ihre Gütertarife noch um 13 Prozent der jetzigen Staatsbahntarife hinaufsetzen, da sie erst dann das gleiche Bareme wie die Staatsbahnen besitzen würde. Im Sinne des zitierten Uebereinkommens bedarf die Südbahn zu dieser Tariferhöhung keiner erst zu erwirkenden speziellen Zustimmung der Staatseisenbahnverwaltung, ihr Tariferhöhungsrecht gründet sich auf seinerzeit getroffene Vereinbarungen zwischen Regierung und Gesellschaft, von denen die letztere im Hinblick auf ihre finanziellen Bedürfnisse zweifellos Gebrauch machen wird. Ob die von der Südbahn durchzuführende Tarifregulierung genügen wird, um das Unternehmen vor einem Defizit in seiner Ertragsrechnung zu bewahren, ist vorläufig, da der Umfang der Gütertariferhöhungen auf den Staatsbahnen noch unbekannt ist, nicht verläßlich abzuschätzen. Aber jedenfalls dürfte der Südbahn aus der zu gewärtigenden Tariferhöhung eine Mehreinnahme erwachsen, deren Betrag sich kaum unter 10 Millionen bewegen wird.

Neues Pester Journal
23./XI. 1916
109

* **Die Kontrolle des Reisegepäcks.** Die heutige Nummer des Amtsblattes veröffentlicht eine Verordnung, die für das reisende Publikum besonderes Interesse hat. Die Verordnung bestimmt, daß vom 1. Dezember an das Reisegepäck behufs Verhinderung des Transports von landwirthschaftlichen Produkten und aus diesen hergestellten Industrieartikeln an gewissen Stationen einer genauen Kontrolle unterzogen werden wird, für die der Gebrauch von Transportcertifikaten obligatorisch ist. Zugleich wird eine Verordnung des Präsidenten des Volksernährungsamtes veröffentlicht, nach der die erwähnte Verordnung des Ministeriums am 1. Dezember l. J. ins Leben tritt. Der Kontrolle unterliegen alle Gepäckstücke, diejenigen mitinbegriffen, die von Militärpersonen auf Grund einer Marschroute, einer offenen Ordre oder einer anderen Reiselegitimation aufgegeben werden, und zwar entweder nach Orten außerhalb des Gebiets der Länder der heiligen ungarischen Krone oder auf einer der im Punkt I der Verordnung des Volksernährungsamtes aufgezählten zahlreichen Eisenbahn- und Schiffsstationen. Die Verordnung führt ferner im Punkt II eine weitere lange Reihe von Eisenbahn- und Schiffsstationen an, in denen die der Kontrolle unterliegenden Gepäckstücke vor der Aufgabe untersucht werden. Punkt III bestimmt, daß die Untersuchung der nach anderen Stationen aufgegebenen Reisegepäckstücke, soweit sie nach Orten außerhalb des Gebiets der Länder der heiligen ungarischen Krone aufgegeben werden, vor dem Austritt in folgenden Stationen zu erfolgen habe: Bares, Bruck-Királyhida, Csacza, Csáktornya, Dárda, Dévénytó, Gombos, Gyanafalva, Gyékényes, Harkányfürdö, Holics, Hölak-Trencsén-teplicz, Jókut, Korösmezö, Lajtaszentmiklós, Lajtaujfalu, Mezölaborcz, Munkács, Nagyberezna, Orló, Orsova, Pozsony, Sellye, Szakolcza, Szuhahóra, Ujvidék. Im Uebrigen wird die Untersuchung in den Eisenbahnwaggons, beziehungsweise auf dem Schiff vorgenommen. Die Reisenden haben dabei anwesend zu sein, da sie sonst die Folgen zu tragen haben.

Frankfurter Zeitung
25./XI. 1916

110

Gründung der Mitteleuropäischen Schlafwagen- und Speisewagen-Gesellschaft.

N Berlin, 24. Nov., 8.20 N

Heute ist die Mitteleuropäische Schlafwagen- und Speisewagen-Gesellschaft gegründet worden. Sie erstreckt sich über Deutschland sowie Oesterreich-Ungarn und von ihr wird der frühere Internationale Schlat und Speisewagenbetrieb übernommen. Oesterreich und Ungarn wurden in Friedenszeiten vollständig von der Internationalen Schlat- und Speisewagengesellschatt beherrscht. Auch in Deutschland spielte diese Gesellschatt eine große Rolle, wenn daneben auch noch einzelne kleinere deutsche Speisewagengesellschatten bestanden und der preußische Staat seinerseits den Betrieb der Schlatwagen zum Teil in eigenen Händen hatte. Nunmehr wird an diese Stelle die unter Führung von verschiedenen Finanzinstituten neugegründete Mitteleuropäische Schlatwagen- und Speisewagengesellschatt treten. Der preußische Staat hält künftig seinen eigenen Schlafwagenbetrieb nur innerhalb seiner Landesgrenzen noch aufrecht.

Zum ersten Male wird hier eine mitteleuropäische Gesellschatt ins Leben geruten. Die Zeit der theoretischen Erörterungen ist abgeschlossen und ein Stück Mitteleuropa wird in die Praxis übergeführt. Die Gründungsgesellschatt besteht aus deutschen, österreichischen und ungarischen Finanzinstituten. Außerdem sind die Staatsbahnverwaltungen daran beteiligt. In dem Aufsichtsrat der neuen Gesellschatt haben fünf Regierungsvertreter Platz, 3 deutsche, ein österreichischer und ein ungarischer. Es ist hinreichend in den Statuten dafür gesorgt, daß nicht wieder der Einfluß des deutschen und österreichisch-ungarischen Kapitals verloren gehen kann. Weiter sind Einrichtungen dahin getroffen, daß der Anteil der Staatsbahnverwaltung wächst mit den erhöhten Einnahmen der mitteleuropäischen Gesellschatt. Es ist eine Art gemischt wirtschattliches System herausgebildet. Bei der Gründung der Gesellschatt ist kein Kriegsrecht zur Anwendung gekommen, sondern die Verträge mit der Internationalen Schlat- und Speisewagengesellschatt sind ordnungsgemäß gekündigt worden. Die deutsche Eisenbahnverwaltung hat, nachdem diese Kündigung abgelauten ist, das Recht, den Betrieb in die neue Gesellschatt genau so zu übertragen, als ob Frieden wäre. Die österreichische Staatsbahn wird noch in diesem Jahre den Vertrag mit der Internationalen Gesellschatt zum 1. Januar 1918 kündigen. Auch die ungarische Staatsbahn, bei der die Verträge noch etwas länger liefen, hat ordnungsgemäße Kündigung vorgenommen und sie wird die Kurse der neuen Gesellschatt zunächst nur dort übertragen, wo die Internationale Gesellschatt und die darin sitzenden Teile keinen Rechtsanspruch mehr haben. Weiter muß hervorgehoben werden, daß das Publikum nicht erwarten soll, daß sich mit einem Schlage alles ändern werde. Die Wünsche, die Schlatwagen und das Geschirr müssen noch mitübernommen werden und erst allmählich würde sich die Tätigkeit der neuen Gesellschatt auch öffentlich zeigen.

Kölnische Zeitung
25./XI. 1916

25
112

Der Wagenmangel.

* **Köln,** 25. Nov. Die Königliche Eisenbahndirektion teilt folgendes mit:

Die außerordentliche Inanspruchnahme der Güterwagen für unmittelbare oder mittelbare Zwecke der Heeresverwaltung macht es gegenwärtig der Eisenbahn unmöglich, den Bedarf an bedeckten und auch offenen Wagen für andere Güter vollständig zu befriedigen. Da es nun von höchster Wichtigkeit ist, die rechtzeitige Heranschaffung der Lebensmittel, insbesondere für die großen Städte und Industriegebiete, unbedingt sicherzustellen, wird es Pflicht der Verkehrtreibenden, alle Kräfte aufzubieten, um durch schnelle Entladung den Wagenumlauf und dadurch die Wagengestellung zu verbessern. Leider muß immer wieder festgestellt werden, daß die Empfänger nicht innerhalb der festgesetzten Fristen für Entladung sorgen. Die Verzögerungen sind oftmals ganz erheblich. Zum Teil bleiben auch die Wagen längere Zeit stehen, bevor mit der Entladung begonnen oder ihre Weiterbeförderung nach andern Bahnhöfen verfügt wird. Dadurch wird die baldige Wiederverwendung der Wagen für neue Sendungen verhindert, mithin die Allgemeinheit geschädigt. Die Verzögerungen wirken aber auch nachteilig auf die gesamte Güterbewegung und Betriebsführung der Eisenbahnen. Wir verkennen nicht, daß die Entladung und Abfuhr der Güter mit der erwünschten Schnelligkeit nicht immer leicht ist, weil es vielfach an Arbeitskräften und Zugtieren mangelt. Es ist aber Vorsorge getroffen, daß militärische Hilfe durch Gestellung von Leuten und Gespannen geleistet wird. Die Vorsteher der Güterabfertigungen werden diese im Benehmen mit den Empfängern auch an den Orten, wo keine Garnison ist, vermitteln. Ebenso können zur Überwindung der gegenwärtigen Entladeschwierigkeiten Schüler herangezogen werden. Die rechtzeitige Entladung wird vielfach auch durch zu starken Zulauf von Gütern für denselben Empfänger, namentlich die Gemeindeverwaltungen und industriellen Werke, behindert. Hier könnten die Empfänger durch bessere Anpassung der Zufuhr den Entladeschwierigkeiten vorbeugen oder wenigstens die weitere Zufuhr rechtzeitig einschränken. Es bedarf hierzu nur einer Benachrichtigung an die Eisenbahndirektion, damit die betr. Versandstationen telegraphisch angewiesen werden, vorläufig keine weitern Ladungen zur Beförderung anzunehmen. Unter den jetzigen Verhältnissen kann auf Erstattung von Wagenstandgeld nicht gerechnet werden. Sollte eine Besserung nicht eintreten, so muß auch eine Erhöhung der Standgelder in Erwägung gezogen werden. Insbesondere müßte dies für die Bahnhöfe geschehen, auf denen Ladefristüberschreitungen häufiger vorkommen, und neben der Schädigung des Wagenumlaufs betriebliche Nachteile (Überfüllung der Geleise, Erschwerung des Verschiebedienstes usw.) entstehen. Wir geben uns der Erwartung hin, daß die Verkehrtreibenden angesichts der vorhandenen Schwierigkeiten und der Wichtigkeit der Sache alles tun werden, um durch schnelle Be- oder Entladung der Wagen zur baldigen Beseitigung des jetzt herrschenden Wagenmangels beizutragen.

WTB **Berlin,** 24. Nov. Die Bezugsvereinigung der deutschen Landwirte in Berlin weist aus Anlaß wiederholter Zuwiderhandlungen darauf hin, daß Ackerbohnen und Peluschken, auch zu Speisezwecken, gemäß der Verordnung vom 5. Oktober 1916 nur an sie bzw. ihre Kommissionäre und deren Ankäufer abgesetzt werden dürfen, und daß jeder anderweitige Verkauf unter Strafe gestellt ist.

WTB **Berlin,** 25. Nov. **(Telegr.)** Die Trockenkartoffel-Verwertungs-Gesellschaft m. b. H. (Teka) teilt mit, daß die Versorgung mit Dextrin in Zukunft folgendermaßen geregelt wird: Der Verbraucher hat sich unmittelbar — oder soweit er bisher die Belieferung mit Kartoffelstärkemehl durch Vermittlung einer besondern Stelle (Verteilungsstelle, Berufsorganisation) beantragt hat, durch diese von der Teka Bezugsscheine zu beschaffen. Auf Grund derselben kann er die zugeteilte Menge Dextrin entweder unmittelbar von einer Fabrik oder durch Vermittlung eines Händlers beziehen. Eine Verteuerung für den Verbraucher tritt beim Bezug durch Händler nicht ein.

Frankfurter Zeitung
26./XI. 1916

114

Mitropa A.-G.

r Berlin, 24. Novbr. Der neue Schlaf- und Speisewagen-Verband stellt gewissermaßen die erste praktische Verkörperung des österreichisch-deutschen Mitteleuropa-Gedankens dar, dessen Anwendung auf ein so von Haus aus geeignetes Gebiet sich aus den Bedürfnissen der beteiligten Bahnnetze schon längst hätte ergeben können. Das Objekt erschöpft sich, wie es nicht anders möglich ist, selbst innerhalb der Möglichkeiten einer Verkehrsgemeinschaft nur in einem Sondergebiet. Aber seit die Schlaf- und Speisewagen immer mehr vom Standpunkte des Bedürfnisses statt von jedem anderen aus betrachtet und benützt werden und seit sich daraus mit wachsendem Güteraustausch eine wachsende und eigenartige Bedeutung für die Zukunft erkennen läßt, empfanden die Regierungen den Wunsch, aus der Abhängigkeit und Zersplitterung herauszukommen und diesen Teil des Fernverkehrs in eine selbständige und kompakte Organisation zu legen. Bisher waren weite Strecken in Nord- und Süddeutschland und in der Habsburgischen Monarchie von einer mit französischem Kapital in Belgien ansässigen Erwerbsunternehmung teils direkt, teils mittelbar befahren worden, daneben noch einzelne deutsche Strecken von kleineren Gesellschaften. Auch die Mitropa wird, wie die Drahtmeldungen ergaben, mit Privatkapital arbeiten, zunächst mit 5 Millionen Mark, später mit 40 Millionen Mark; aber dieses Geld wird rein deutschen und österreichisch-ungarischen Ursprungs sein. Die Banken teilen sich darein. Fünf staatliche Kommissare im Aufsichtsrat verbürgen die engste Fühlung mit den Eisenbahnbehörden. Das Unternehmen wird von Grund auf neu aufgebaut; nur teilweise ist Bestehendes benützt; daß in dieser Richtung mit der halbdeutschen Eisenbahn Speisewagen A.-G. Verhandlungen schweben, dürfte erinnerlich sein, und weitere Vereinbarungen mit den kleineren Unternehmern Riffelmann-Berlin (Klicks), Kromrei-Breslau, Nordwestdeutsche G. m. b. H., gehen nebenher. Das weitaus größte Geschäft besaß freilich die Compagnie Internationale des Wagons Lits et de Grands Exprès, und es wäre ein Leichtes gewesen, dieses Brüsseler Unternehmen, dessen Hauptinteressenten vielleicht nur mit zerknirschten Mittelmächten zu verhandeln wünschen würden, durch Anwendung der von England in die Welt gesetzten Liquidations- und Schädigungsmaßregeln an uns zu bringen. Die Staaten haben diesen Weg nicht beschritten, sondern sich damit begnügt, die alten Verträge zu kündigen und bei ihrem Ablauf oder bei beginnender Unwirksamkeit die von der Brüsseler Firma, ihrer deutschen Tochter- und den preußischen Nebengesellschaften innegehabten Kurse dem neuen Konzessionär zu übertragen, der die Ausschließlichkeit genießt und nur im innerpreußischen Verkehr, wie seither, den preußischen „Staats-Schlafwagen" neben sich hat. Die Verträge lagen besonders einfach bei der Deutschen Eisenbahn Speisewagen A.-G., aber auch bei der Internationalen in Preußen, wo sie bereits aufgesagt und erloschen sind, ziemlich einfach ferner in Süddeutschland, wo der Ablauf meist um Ende 1917 eintreten wird. Auch Oesterreich kündigte mit einjähriger Frist auf Ende 1917 und nur die ungarischen Abmachungen der Internationalen laufen noch lange. Nach Maßgabe des freihändig zu erwerbenden, sowie des von den Staatsbahnen selbst herzuleihenden fiskalischen Rollmaterials und zugleich im Rahmen des augenblicklich verringerten Bedürfnisses wird schon demnächst der Verkehr der Mitropa seinen Anfang nehmen und sich allmählich stärker ausgestalten. Die oben genannte Progression des Aktienkapitals gibt die Absichten ungefähr an. Während des Kriegs wird das geschlossene Verkehrsgebiet der Verbündeten sich immer weiter festigen und zu einer mitteleuropäischen Zone werden, die keilartig zwischen den westeuropäischen und osteuropäischen Fahrbereich der Internationalen eingeschoben ist. Das gibt ihr eine starke Position. Was die Brüsseler Gesellschaft mit ihrem Besitz in Deutschland, zu dem auch Reparaturwerkstätten in Zossen und Neu-Aubing gehören, künftig unternimmt, ist einstweilen unbekannt. Die Deutsche Speisewagen A.-G. tritt bekanntlich in Liquidation und schrieb schon ihren Seegefelder Werkstättenbesitz zum Verkaufe aus. Der finanzielle Teil der neuen Gründung wird an erster Stelle von der Deutschen Bank und an zweiter von der Dresdner Bank, der Bankverbindung der alten Speisewagen A.-G. geführt. Auch Ungarn und Oesterreich stellen je einen Vorsitzenden, im einen Falle ein Staatsbeamter, im anderen ein Finanzmann.

Vossische Zeitung
27. XII. 1916

115

Berlins Verkehrsaufgaben.

Vom deutschen Ingenieurtag.

In eigenartiger Weise gaben die kriegerischen Ereignisse der 57. Hauptversammlung des Vereins deutscher Ingenieure, die Reichsrat Dr.-Ing. A. v. Rippel als Vorsitzender gestern hier in der Aula der Technischen Hochschule eröffnete, ihr Gepräge.

Schon die Eröffnungsansprache „Richtlinien für die Zukunftsaufgaben deutscher Ingenieure" wies darauf hin, wie die 27 Kriegsmonate einen Fortschritt bedeuten, der hinsichtlich der Ausreifung des deutschen Staatsgedankens mehr als 27 Friedensjahre aufwiegt. Es gilt in Zukunft weit mehr als bisher die Ernährung und Bekleidung des Volkes vom Auslande unabhängig zu machen. Eine Vergrößerung der Ausfuhr lediglich des Handels wegen ist nicht zu unseren Gunsten. Die Inlandswirtschaft verdient in erster Linie unsere unmittelbare Förderung und bei Gleichwertsfragen die Bevorzugung. Schon hat die Technik für zahlreiche aus dem Auslande kommende Stoffe Ersatz geschaffen (für Salpeter, Gummi, ferner die Ersatzmetalle). Auf dem Gebiete der Oelgewinnung, der Faserstoffindustrie sind noch schwierige, aber aussichtsreiche Aufgaben zu lösen. Daneben muß man von der Technik fordern, mit höchstem wirtschaftlichen Wirkungsgrad zu arbeiten, wozu auch eine größere, nutzbringendere Auswertung und Schonung des menschlichen Geistes gehören. Zum Schluß gedachte v. Rippel der Organisationsaufgaben der Zukunft, die uns zur Erreichung der höchsten Gesamtleistung führen sollen. Nicht zum wenigsten sprechen hier die Schulfragen mit. Das große Ziel muß sein, nur die Hauptgrundlagen des Wissens und die Anleitung zu eigener Fortbildung zu geben. Mittel- und Volksschulen bedürfen einer Neuordnung, die Kluft zwischen Technischen Hochschulen und Universitäten ist zu überbrücken. Den Offizieren ist eine vertiefte mathematisch-naturwissenschaftliche Bildung zu geben. Außerordentlich wichtig ist die Teilnahme der einzelnen am Staatsleben, insbesondere die Beteiligung des Technikers in der Staats- und Gemeindeverwaltung. Dem Anwachsen und der Herrschaft eines ungeheuren Beamtentums ist entgegenzuarbeiten, ebenso einer allzu weitgehenden Industrialisierung Deutschlands auf Kosten der Landwirtschaft. Der Ruf nach mehr Persönlichkeit verdient, da das Wohl eines Volkes auf der Tüchtigkeit einzelner Führer beruht, die weitgehendste Unterstützung. Dieselbe Kraft, die die Anschläge unserer Feinde zunichte macht, wird uns auch befähigen, diese Friedensaufgaben später durchzuführen. (Lebh. Beifall.)

„Die großen Verkehrsaufgaben Berlins und ihre Durchführung während des Krieges" beleuchtete alsdann der Stadtbaurat von Berlin, Geh. Baurat Friedrich Krause, an der Hand zahlreicher Bilder und Pläne. Während in den Hauptstädten unserer Feinde und selbst neutralen Ländern die öffentlichen Bauten während des Krieges meist ganz eingestellt wurden, hat in Berlin sowohl der Staat wie die Gemeinde ganz außerordentlich umfangreiche und bedeutsame öffentliche Bauten in Angriff genommen, wie sie kaum vorher in Friedenszeiten vorkamen. Fünf neue Brücken sind mit einem Kostenaufwand von 2¼ Millionen erbaut worden, darunter die Hindenburg-Brücke, die einen vollständig neuen Verkehrsweg schuf und zwei Stadtteile, die durch einen breiten Bahnkörper der Stettiner und der Stadtbahn voneinander getrennt waren, miteinander verband. Diese 138 Meter lange und 38 Meter breite Brücke bildet das Schlußglied einer im Ausbau befindlichen Ringstraße, die im Norden von Berlin von Plötzensee bis nach Lichtenberg sich in einer Länge von 10,2 Kilometer und in einer Breite von 67,8 Meter erstreckt. Dann gedenkt Geheimrat Krause des Ausbaues der städtischen Straßenbahnlinien, die vorläufig etwas über 27 Kilometer lang sind. Nach der Inbetriebnahme des Linden-Tunnels, dessen Gestaltung und Innen-Einrichtung eingehend geschildert wird, wird sich bald dieses Netz auf 63 Kilometer erweitern.

Die bedeutendsten Bauausführungen hat die Stadt Berlin während des Krieges auf dem Gebiete des Schnellbahnwesens zu verzeichnen. Da die Stadt- und Ringbahn (56,5 Kilometer) und das Schnellbahnnetz der Hoch- und Untergrundbahngesellschaft (37,6 Kilometer) im allgemeinen die Richtung von Ost nach West verfolgen, machte sich immer dringender das Verlangen geltend, in der Richtung von Norden nach Süden Schnellbahnen anzulegen. Zwei Linien wurden zu diesem Zweck gewählt: die 10,48 Kilometer lange Linie Gesundbrunnen—Neukölln, die der AEG. übertragen wurde und deren Bau von der Stadt sowohl durch eine Barzahlung bis zu einem Betrage von 5,9 Millionen Mark wie durch eine Garantieleistung für die Hälfte des Anlagekapitals subventioniert ist; die sog. Nord-Südbahn, die von der Stadt selbst ausgeführt wird, in der Müller- an der Seestraße beginnt, durch die Chaussee- und Friedrichstraße führt und an der Ecke Belle-Alliance- und Gneisenaustraße sich in zwei Zweige nach Tempelhof und Neukölln teilt, von denen zunächst der letztere bis zum Hermannplatz und von dort weiter auf Neuköllner Gebiet bis zur Ringbahn zur Ausführung gelangen soll. Die Nord-Südbahn hat bis zur Station Südring in Neukölln eine Länge von 12,78 Kilometer. Der staatliche Konsens erstreckt sich vorläufig nur auf die Strecke Seestraße bis Gneisenaustraße, da über die Gestaltung des Bahnhofs Hermannplatz, an dem die Nord-Südbahn sich mit der AEG-Bahn kreuzt, lange keine Einigung erzielt werden konnte und erst jetzt eine alle Beteiligte befriedigende Lösung gefunden worden ist. Daher ist auch bisher nur die 7,6 Kilometer lange Strecke See- bis Gneisenaustraße im Bau, deren Kosten auf 66,35 Millionen Mark veranschlagt sind. Die durchschnittlichen Kosten von 8,7 Millionen Mark für 1 Kilometer sind gegenüber den Kosten der Hoch- und Untergrundbahn von rund 5 Millionen Mark außerordentlich hoch. Aber die Bahn wird ihrer ganzen Länge nach als Untergrundbahn gebaut, der Bau findet in Hauptstraßen mit starkem Verkehr statt; außerdem hat der Tunnel ein größeres Profil erhalten, um das Fassungsvermögen der Wagen zu erhöhen. Redner schildert dann die Schwierigkeiten bei der Bauausführung (Kreuzung der Bahn mit vier Wasserläufen, Ueberwindung zweier Moorstrecken in der Friedrichstraße).

Zum Schluß seiner Betrachtung zeigt Stadtbaurat Krause, wie Berlin um die Entwicklung des Güterverkehrs zu Wasser besorgt ist. Der Osthafen an der Oberspree hat mit seinen Speicheranlagen und Lagerhallen der Stadt für die Lebensmittelversorgung während der Kriegszeit ausgezeichnete Dienste geleistet. Der Westhafen, der hauptsächlich dazu bestimmt ist, dem Güterverkehr von Stettin, Hamburg und Magdeburg zu dienen, wurde wenige Monate vor Ausbruch des Krieges in Angriff genommen, seine beiden Hafenbecken sind bereits fertiggestellt, bald werden auch die hochgeschossigen Speicher vollendet sein.

Die Aufgaben der Technik im Dienste der öffentlichen Gemeinwesen sucht alsdann Prof. Aumund-Danzig darzulegen. Er trat mit Entschiedenheit dafür ein, den bisherigen technischen Aufgaben der öffentlichen Gemeinwesen zu erweitern. oo.

Tägliche Rundschau
28./XII. 1916

116

Einschränkung des Eisenbahnverkehrs. Weitgehende Maßnahmen zur Einschränkung des Eisenbahnverkehrs sind geplant. Der Personen-Eisenbahnverkehr, der in letzter Zeit auf den Berliner Stadt- und Vorortbahnen erheblich eingeschränkt wurde, wird vom 1. Dezember d. J. ab auch im Fernverkehr stark vermindert werden. Die einzelnen Eisenbahndirektionen in Berlin und den großen Provinzplätzen sind zurzeit dabei, die vorliegenden Fahrpläne einer Prüfung zu unterziehen, um alle überflüssigen Reiseverbindungen auszumerzen. Notwendig wird die Einschränkung des Zivilreiseverkehrs durch die starke Inanspruchnahme des rollenden Materials durch die Truppen, ferner soll möglichst mit Kohlen gespart werden. Man will die Züge möglichst verkürzen, und hat bereits Speise- und Schlafwagen fast ganz ausgeschaltet. In den Personenzügen, die nur kürzere Reisen bewältigen, ist auch die erste Klasse fast ganz beseitigt. In den D-Zügen ist diese Ausschaltung nicht ohne weiteres möglich, die Abteile der ersten Klasse werden indessen, wo angängig, eingeschränkt. Wie weit die ganze Einschränkung des Personenverkehrs überhaupt gehen wird, ist erst Anfang nächster Woche ersichtlich, da dann die neuen Fahrpläne herauskommen.

*

Tägliche Rundschau
29./XII. 1916

117

* **Beschäftigung von Kriegerwitwen im Eisenbahndienst.** Gegenwärtig bietet sich auf dem gesamten Gebiet der Eisenbahnverwaltung zahlreiche und günstige Beschäftigungsgelegenheit. Angesichts der großen Zahl der Kriegshinterbliebenen hat Minister v. Breitenbach neuerdings angeordnet, daß auch die Kriegerwitwen in größerem Umfange als bisher vorübergehend zu beschäftigen und deren Bewerbung vorzugsweise vor anderen zu berücksichtigen sind. Um im übrigen geeigneten Kriegerwitwen auch Gelegenheit zur dauernden Beschäftigung mit Aussicht auf etatsmäßige Anstellung als Eisenbahngehilfin zu gewähren, ist bestimmt worden, daß zu ihren Gunsten von der sonst vorgesehenen Altersgrenze (30 Jahre) und von dem Erfordernis der Kinderlosigkeit abgesehen werden soll. Dem Wunsche vieler Kriegerfrauen, ihnen Gelegenheit zu eigener Erwerbstätigkeit zu schaffen, wird hierdurch in weitgehendem Maße entsprochen.

Vossische Zeitung
29./XI. 1916

118

Eingeschränkter Eisenbahnverkehr.

Die Hauptlinien bleiben ungeschwächt.

Im Zusammenhang mit den in der gestrigen Morgennummer der „Vossischen Zeitung" erwähnten Bestrebungen, den öffentlichen Verkehr, um Licht und Kohlen zu sparen, in den Abendstunden einzuschränken, ist das Gerücht entstanden, daß auch im Eisenbahnverkehr tief in das Wirtschaftsleben einschneidende Einschränkungen zu erwarten seien. So wird davon gesprochen, daß Reisen, die nicht geschäftlichen Zwecken dienen oder nicht sonst dringend notwendig sind, gänzlich verboten werden sollen, und daß der Schlafwagen- und Speisewagenbetrieb wesentlich verringert werden würde. Hierzu wird uns von maßgebender Stelle mitgeteilt:

Unter allen Umständen ist festzustellen, daß man an eine Beschränkung des Reiseverkehrs, etwa durch Ausstellung von Erlaubnisscheinen für Vergnügungsreisen, keineswegs denkt. Gewiß prüft der preußische Eisenbahnminister gegenwärtig die Frage, welche Schritte zur Freimachung von Lokomotiven, zur Gewinnung von Personal für den Heeresdienst und zur Ersparnis von Kohle und anderen Materialien unternommen werden können, aber ohne daß der Verkehr auf den Haupteisenbahnstrecken empfindlich beeinträchtigt wird. Es ist vor allem in Aussicht genommen, die Sonntags-Extra-Züge, die namentlich in den westlichen Bezirken bisher noch zahlreich liefen, ausfallen zu lassen. Ferner wird vom 1. Dezember ab eine mäßige Anzahl Züge auf Nebenlinien fortfallen. Am Zugverkehr auf den großen Linien — Berlin—Frankfurt, Berlin—Königsberg, Berlin—Köln, Berlin—Leipzig und Berlin—München — wird vorläufig wenigstens nichts geändert. Dagegen besteht die Möglichkeit, daß im Verkehr zwischen Hamburg und Berlin ein Zug ausfällt. Der Berliner Stadt- und Ringbahnverkehr dürfte ebenfalls weiter eingeschränkt werden, aber nur in den verkehrsschwachen Stunden.

Was die Einschränkung des Schlafwagen- und Speisewagenverkehrs anbetrifft, von dem vielfach die Rede war, so soll sie sich ebenfalls nur auf die Nebenlinien erstrecken. Vielleicht werden die schwebenden Erwägungen dazu führen, auf der Hauptstrecke Berlin—Hamburg die Schlafwagen einzuschränken. Die Speisewagen werden zunächst auf den sogenannten Gebirgsstrecken fortfallen. Es soll aber darauf gesehen werden, daß auf den längeren Linien zu den Mittags- und Abendmahlzeiten Speisewagen eingefügt werden.

Diese Einschränkungen, die der Eisenbahnminister angeordnet hat bzw. anordnen wird, sind selbstverständlich ganz unabhängig von den Bestimmungen, die möglicherweise der Bundesrat noch ganz allgemein für das Verkehrsleben anordnen wird. Die Eisenbahnverwaltung legt nach wie vor den größten Wert darauf, daß die Abwicklung des Verkehrs allen Teilen gerecht wird. Sie hält es insbesondere für notwendig, den Stückgutverkehr ausreichend zu besorgen. Daß dieser gerade in den letzten Tagen in Berlin unterbrochen war, lag daran, daß man die Eisenbahnstrecken für die Zufuhren von Kartoffeln freimachen wollte.

Mit Rücksicht auf die Beschränkungen im Eisenbahnverkehr soll auch der Post- und Telegraphenverkehr entsprechend eingeschränkt werden. Bei kleineren Postämtern sollen die Schalter schon um 6 Uhr geschlossen werden. Dies gilt besonders für die Paketannahme. Die Briefbestellung soll in großen Orten in der Regel dreimal, bei mittleren Postämtern nur täglich zweimal erfolgen. Für Postagenturen soll eine Bestellung genügen. Die Briefkastenleerungen werden eingeschränkt und der Briefversand soll mit Rücksicht auf die Eisenbahnverkehrsbeschränkungen weniger häufig stattfinden. Die besonderen Paket- und Geldbestellungen in großen Orten sollen täglich nicht mehr als einmal erfolgen. Für den Landpostdienst wird in der Regel eine Bestellung täglich stattfinden. Im Fernsprech- und Telegraphendienst werden die Einschränkungen weniger umfangreich sein.

Zu den Einschränkungen, die im Interesse der Ersparnis von Licht und Kohle zu erwarten sind, gehört auch nach unseren Erkundigungen die Einführung des 7-Uhr-Ladenschlusses. Damit dann die in Fabriken und Engrosgeschäften tätigen Angestellten Gelegenheit zum Einkauf haben, soll in diesen Betrieben bis 5 oder 6 Uhr durchgearbeitet werden.

Tägliche Rundschau
30./XI. 1916

20
119

* **Der stramme Gruß der Schaffnerin.** In einer Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Danzig heißt es: Es ist mehrfach bemerkt worden, daß die weiblichen Bediensteten nicht mit dem erforderlichen Ernst und Pflichtbewußtsein ihre Dienstgeschäfte wahrnehmen und auch in ihrem äußeren Auftreten zu Beanstandungen Anlaß geben. Die uniformierten weiblichen Bediensteten — auch die nur mit einer Eisenbahnmütze — haben ihre Vorgesetzten militärisch durch Anlegen der rechten Hand an die Kopfbedeckung zu grüßen. Die Dienststellenvorsteher haben ihre weiblichen Beamten über die Ausführung zu belehren.

Der Abend
30./XI. 1916

A 30
120

Verkehrseinschränkungen im Deutschen Reich.

Im Zusammenhang mit den Bestrebungen, den öffentlichen Verkehr, um Licht und Kohlen zu sparen, in den Abendstunden einzuschränken, ist das Gerücht entstanden, daß auch im Eisenbahnverkehr einschneidende Einschränkungen zu erwarten seien. So wird davon gesprochen, daß Reisen, die nicht geschäftlichen Zwecken dienen oder nicht sonst dringend notwendig sind, gänzlich verboten werden sollen, und daß der Schlafwagen- und Speisewagenbetrieb wesentlich verringert werden würde. Hiezu wird von maßgebender Stelle mitgeteilt:

Unter allen Umständen ist festzustellen, daß man an eine Beschränkung des Reiseverkehrs, etwa durch Ausstellung von Erlaubnisscheinen für Vergnügungsreisen, keineswegs denkt. Dagegen ist vor allem in Aussicht genommen, die Sonntags-Sonderzüge ausfallen zu lassen. Ferner wird vom 1. Dezember ab eine mäßige Anzahl Züge auf Nebenlinien fortfallen. Am Zugverkehr auf den großen Linien — Berlin—Frankfurt, Berlin—Königsberg, Berlin— Köln, Berlin—Leipzig und Berlin—München — wird vorläufig wenigstens nichts geändert. Dagegen besteht die Möglichkeit, daß im Verkehr zwischen Hamburg und Berlin ein Zug ausfällt. Der Berliner Stadt- und Ringbahnverkehr dürfte ebenfalls weiter eingeschränkt werden, aber nur in den verkehrsschwachen Stunden.

Was die Einschränkung des Schlafwagen- und Speisewagenverkehrs anbetrifft, so soll sie sich nur auf die Nebenlinien erstrecken, vielleicht werden auf der Hauptstrecke Berlin—Hamburg die Schlafwagen eingeschränkt. Speisewagen werden zunächst auf den sogenannten Gebirgsstrecken entfallen. Es soll aber darauf gesehen werde, daß auf den längeren Linien zu den Mittags- und Abendmahlzeiten Speisewagen eingefügt werden.

Mit Rücksicht auf die Beschränkungen im Eisenbahnverkehr soll auch der Post- und Telegraphenverkehr entsprechend eingeschränkt werden. Bei kleineren Postämtern sollen die Schalter schon um 6 Uhr geschlossen werden. Dies gilt besonders für die Paketannahme. Die Briefbestellung soll in großen Orten in der Regel dreimal, bei mittleren Postämtern nur täglich zweimal erfolgen. Die Briefkastenentleerungen werden eingeschränkt und der Briefversand soll mit Rücksicht auf die Eisenbahnverkehrsbeschränkungen weniger häufig stattfinden. Im Fernsprech- und Telegraphendienst werden die Einschränkungen weniger umfangreich sein.

Zu den Einschränkungen, die im Interesse der Ersparnis von Licht und Kohle zu erwarten sind, gehört auch nach der „Vossischen Zeitung" die Einführung des 7-Uhr-Ladenschlusses. Damit dann die in Fabriken und Engrosgeschäften tätigen Angestellten Gelegenheit zum Einkauf haben, soll in diesen Betrieben bis 5 oder 6 Uhr durchgearbeitet werden.

Beginn am 4. Dezember.

Berlin. (Drahtbericht des „Abend".)

Der „Deutsche Kourier" meldet: Der neue Fahrplan, der auch für den Direktionsbezirk Berlin große Änderungen bringen wird, tritt bereits am 4. Dezember in Kraft.

Die Zeit
1./XII. 1916

121

— (**Die bevorstehende Erhöhung der Eisenbahntarife.**) Im gestern erschienenen Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt ist eine Kundmachung enthalten, mit der die Tarife sämtlicher am österreichisch-ungarischen Eisenbahnverband beteiligten österreichischer Eisenbahnverwaltungen mit dem 1. Februar 1917 außer Kraft gesetzt werden. Die neuen erhöhten Tarife werden somit nach Ablauf zweier Monate in Wirksamkeit treten. Das Ausmaß der Erhöhung steht noch nicht fest. Jedenfalls dürfte in kürzester Zeit die Entscheidung hierüber getroffen werden. — Aus Budapest, 30. November, wird uns telegraphiert: In der heute in Budapest erschienenen Nummer 136 des ungarischen Eisenbahnamtsblattes wird eine Reihe von tarifarischen Verordnungen verlautbart, womit auf den ungarischen Staatsbahnen und auf den im Privatbetrieb stehenden ungarischen Eisenbahnen mit der Gültigkeit vom 1. Februar 1917 eine bedeutende Erhöhung sämtlicher Bahntarife angekündigt wird. Der Inhalt der heute veröffentlichten Verordnungen läßt sich dahin zusammenfassen, daß sowohl für die Beförderung von Personen als auch für den Transport von Gütern auf ungarischen Bahnen vom genannten Termin ab höhere Tarife berechnet werden.

Neues Wiener Tagblatt
1./XII. 1916

122

Die Erhöhung der Eisenbahntarife.

Das „Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt" vom 30. November enthält, wie schon gemeldet, eine Reihe von Kundmachungen, die sich auf die Außerkraftsetzung von Tarifen und Gebühren auf den Linien der österreichischen Staatsbahnen und den Privatbahnen, so speziell der Südbahn und der Kaschau-Oderberger Bahn am 31. Jänner 1917, beziehen und die Einführung erhöhter Tarife und Gebühren am 1. Februar 1917 ankündigen.

So besagt eine Kundmachung der österreichischen Staatsbahnen über die Einführung eines neuen Personen- und Gepäcktarifs:

„Mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1917 tritt ein neuer Personen und Gepäcktarif (Teil II, Heft 1 bis 4) in Kraft. Durch diesen werden die bisherigen Beförderungspreise für Personen, Hunde, Reisegepäck und Expreßgut erhöht sowie die Beförderungsbestimmungen in verschiedenen Belangen abgeändert."

Ebenso kündigt die Südbahn eine Neuauflage des Lokalgütertarifs an und gibt bekannt, daß am 1. Februar 1917 neue Tarife und Tarifbestimmungen, mit welchen Tariferhöhungen eintreten werden, zur Geltung gelangen werden.

Neues Wiener Tagblatt
2./VII. 1916

123

(Regelung des Zivilgüterverkehres mit Bulgarien, Mazedonien und der Türkei.) Mit dem heutigen Tage wird ein beschränkter Zivilgüterverkehr mit Bulgarien, Mazedonien und der Türkei über die Eisenbahnstrecken im besetzten Gebiete Serbiens eröffnet. Ein Erlaß des Eisenbahnministeriums vom 28. November faßt die für diesen Verkehr geltenden Vorschriften zusammen. Hienach sind nur solche Sendungen zur Beförderung zugelassen, die im Verkehr nach Bulgarien, nach Mazedonien und nach der Türkei von dem Oesterreichischen Warenverkehrsbureau in Wien zur Aufgabe gelangen. Als Empfänger der Sendungen in Bulgarien und Mazedonien darf nur eine von den zuständigen Behörden bestimmte Stelle angegeben werden. Als Empfänger der Sendungen in der Türkei ist das Oesterreichische Warenverkehrsbureau anzugeben. Ebenso hat bei allen Sendungen von Bulgarien, von Mazedonien und von der Türkei im Frachtbriefe als Absender die seitens der zuständigen Behörden bestimmte Stelle und als Empfänger das Oesterreichische Warenverkehrsbureau in Wien zu erscheinen. Mittelspersonen sind weder als Absender noch als Empfänger zulässig. Die Frachtbriefe müssen im Verkehr mit Bulgarien und Mazedonien mit der Aufschrift „Maritza-Sendung", im Verkehr mit der Türkei mit der Aufschrift „Osman-Sendung" versehen sein. Die Einhaltung von Lieferfristen wird nicht gewährleistet. Auf der Strecke Belgrad-Nisch haftet die Eisenbahn nicht für Verlust, Minderung oder Beschädigung von Gütern und Tieren. Nachträgliche Verfügungen des Absenders sind ausgeschlossen. Ein Beförderungsweg darf in den Frachtbriefen nicht vorgeschrieben werden.

Die Zeit
1./XII. 1916

— (Die Bedeutung der Donaustraße für die Getreideausfuhr aus Rumänien.) Angesichts der großen Erfolge in Rumänien erlangen die Verhandlungen der vor kurzem abgehaltenen Hauptversammlung der Schiffbautechnischen Gesellschaft in Charlottenburg große Aktualität. Insbesondere dürften die Ausführungen des Direktors Lübbert, Vorstandes der deutschen Z. E. G., über die Organisation der Getreidebezüge aus Rumänien in den ersten sieben Monaten dieses Jahres allgemeinem Interesse begegnen. Direktor Lübbert führte darüber folgendes aus: Die Z. E. G. hatte zusammen mit der österreichischen und der ungarischen Getreidezentrale den Ankauf, die Abnahme und die Beförderung der Getreidemengen innerhalb Rumäniens auszuführen, ferner übernahm die Z. E. G. den gewaltigen Umschlagverkehr an den südungarischen Donauplätzen, schließlich noch die Beschaffung von deutschen Schleppdampfern und Schleppschiffen auf die Donau. Auf etwa 450 Eisenbahnstationen wurden die für die Ausfuhr bestimmten Getreidemengen in Rumänien abgenommen, entweder direkt mit der Eisenbahn auf den „Zeresstraßen" durch Ungarn nach Deutschland gefahren, oder zum größeren Teil mit den rumänischen Eisenbahnen an die Hafenplätze der rumänischen Donau (Galatz, Braila usw.) gebracht, und von dort auf Donauschiffe verladen. Bis Turn-Severin gingen die Waren in „GriechenschleppS", Schiffe von 1000 bis 1500 Tonnen Fassungsvermögen, die das Eiserne Tor nicht passieren konnten; nicht weniger als 312 solcher Fahrzeuge mit einem Fassungsvermögen von 360.000 Tonnen hatte die rumänische Vertretung der drei Getreidezentralen gemietet. Einundzwanzig schwimmende Becherelevatoren sorgten in Turn-Severin für das Umladen des Getreides in „Torschlepps", das sind solche Schleppschiffe, die geringeren Fassungsraum und daher Tiefgang haben, um das Eiserne Tor passieren zu können. Dann ging es durch das Eiserne Tor. Oberhalb von diesem, in Orsova, Bazias, Pancsova, Ujvidek und Vukovar, erfolgte teils im Handbetrieb, teils mit Hilfe von riesigen Getreidesaugelevatoren, die die Z.E.G. an diesen Plätzen in den Winter- und Frühjahrsmonaten hatte erbauen lassen, der Umschlag auf die Eisenbahn. Im Zusammenarbeiten der Z. E. G. mit der Militäreisenbahnbehörde gelang es, vom Januar bis August 1916 nicht weniger als 2,332.000 Tonnen Getreide und Futtermittel aus Rumänien abzutransportieren, von denen 1,200.000 Tonnen nach Deutschland, 997.000 Tonnen nach Oesterreich und 135.000 Tonnen nach Ungarn geliefert wurden. Ueber die „Donaustraße" wurden 1,488.000 Tonnen, direkt mit der Eisenbahn aus Rumänien nach Deutschland und Oesterreich-Ungarn 844.000 Tonnen befördert.

Die Zeit 2./XII. 1916

105

Ein Großschiffahrtweg Donau—Rhein.

Die Idee einer wirtschaftlichen Annäherung zwischen Deutschland und Oesterreich wird noch immer in beiden Ländern lebhaft diskutiert, ohne daß man jedoch sagen könnte, daß wesentliche neue Ergebnisse zutage gefördert worden wären. Man kann jedoch bemerken, daß der erste Enthusiasmus einer mehr kritischen Stimmung Platz zu machen beginnt, die die großen Schwierigkeiten, insbesondere in zollpolitischer Hinsicht, nicht unbeachtet läßt. Ein Gebiet existiert jedoch, auf dem eine Annäherung keinerlei Bedenken unterliegen kann, vielmehr jeder Fortschritt unbedingt zu begrüßen wäre. Wir meinen das Gebiet des Verkehrswesens. Jede Ausgestaltung und Verbesserung der Verbindungen zwischen uns und dem Deutschen Reich kommt beiden Teilen zugute, knüpft die wirtschaftlichen und geistigen Bande fester und liegt überdies auch im Interesse der Wehrkraft. In beiden Ländern ist nun in diesem Zusammenhang auch das Projekt einer Schiffahrtverbindung zwischen Donau und Rhein neu aufgeworfen worden und wird in der Fachpresse der Erörterung unterzogen. Bekanntlich besteht ja bereits seit langer Zeit ein Kanal zwischen dem Main und der oberen Donau, der aber infolge seiner veralteten Bauart, insbesondere seiner viel zu geringen Dimensionierung, keine wirtschaftliche Bedeutung hat. Auch erfordert die Herstellung eines Großschiffahrtweges zwischen Rhein und Donau eine entsprechende Kanalisierung des Mains und die Herrichtung der oberen Donau. Beide vorbereitenden Maßnahmen sind in sichere Aussicht genommen, und kürzlich erst hat König Ludwig von Bayern, dessen warmes Interesse für die Binnenschiffahrt bekannt ist, die Inangriffnahme dieser Arbeiten gerade in bezug auf die spätere Verbindung Rhein—Donau zuversichtlich angekündigt.

Allerdings hängt in Deutschland der weitere Ausbau der Wasserstraßen von der Durchführung des Gesetzes über Schiffahrtabgaben ab, dem bisher Oesterreich und Holland Widerstand entgegengesetzt haben. Es ist nun leicht möglich, daß die Schiffahrt auf den vertragsmäßig internationalen Strömen Donau und Rhein bei den Friedensverhandlungen zur Sprache gebracht werden wird. Vielleicht wird Deutschland gerade aus dem Weltkriege die Folgerung ziehen, daß es nicht geraten sei, den Verkehr zwischen den verbündeten Reichen durch Abgaben zu erschweren. Dies wäre das Gegenteil einer wirtschaftlichen Annäherung. Zweifellos wird die deutsche Industrie nach dem Kriege auf dem Weltmarkt großen Schwierigkeiten begegnen, und sie wird daher trachten müssen, die Produktions- und Absatzbedingungen der verbündeten Staaten von Hamburg bis Bagdad möglichst zu heben. Es wäre nun zweifellos ein Fortschritt von ungeheurer Wichtigkeit, wenn die hochentwickelte Industrie Westdeutschlands ihre Waren auf dem billigen Wasserweg in die Balkanländer und die Türkei senden könnte. Im Austausch würden die landwirtschaftlichen Produkte des Ostens die Donau und den Rhein hinaufschwimmen und in Deutschland größtenteils überseeische Provenienzen ersetzen, die heute über Antwerpen hereinkommen. Aus letzterem Grund würde auch gegen eine solche Kanalverbindung der Widerstand der Agrarier verstummen, weil eben in dieser Relation nicht deutsche, sondern ausländische Produkte durch Erzeugnisse Ungarns, der Balkanländer und der Türkei konkurrenziert werden würden.

In einer kürzlich erschienenen Abhandlung berechnet Ingenieur Rosemeyer die Wasserfracht von Köln bis Mitte Balkan (2500 Kilometer) auf 8.67 Mark pro Tonne, wahrscheinlich würde sie jedoch niedriger sein. Demgegenüber betrug vor dem Kriege der Seefrachtsatz für dieselbe Relation, die jedoch auf dem Seeweg 7340 Kilometer ausmacht, zirka 14 Mark. Bei der ungeheuren Steigerung der Frachten wird aber noch lange Zeit nach dem Kriege die Seefracht mindestens das Doppelte dieses Friedenssatzes ausmachen. Ingenieur Rosemeyer verlangt sofortige Herstellung wenigstens der rohen Kanalrinne und meint, daß die Fertigstellung der Kanalstraße während des Krieges 30 Millionen Mark kosten würde. Es scheint uns allerdings, daß die Herstellung während des Krieges doch auf Schwierigkeiten stoßen würde, schon mit Rücksicht auf den Arbeitermangel, der auch durch die vorgeschlagene Heranziehung von Kriegsgefangenen nicht vermieden werden kann.

Ein militärisch hochbedeutsamer Umstand ist darin zu erblicken, daß eine solche Wasserstraße die verbündeten Reiche im Kriegsfall vom Seeweg emanzipieren würde, der an den mächtigen englischen Flottenstationen vorüberführt. Ein wichtiger Teil des deutschen Außenverkehrs wäre hierdurch der Einwirkung durch die englische Flotte gänzlich entzogen. Vorausgesetzt ist natürlich, daß die Verhältnisse auf der unteren Donau in einem uns günstigen Sinn geregelt werden.

Bekanntlich leidet die Donau unter dem Mangel, daß die meisten Transporte bergauf gehen, während es an Rückfracht mangelt. Dies ist der Hauptgrund, weshalb die Donau so verödet daliegt und den Vergleich mit dem Rhein in keiner Weise aushalten kann. Die Verbindung mit Main und Rhein würde nun einen zweifellos sehr bedeutenden Talverkehr schaffen. Während bergwärts Getreide, Holz, Petroleum usw. schwimmen würden, könnten talwärts Kohle, Eisen, chemische Produkte und zahlreiche Industrieartikel transportiert werden. Es wäre auf diese Weise möglich, den Vorsprung, den heute noch England durch die Seefracht in der Türkei und an den Balkanküsten hat, auszugleichen und deutsche Produkte an die Stelle englischer zu setzen.

Pester Lloyd
2./XII. 1916

(Die Erhöhung der Eisenbahngütertarife.) Ueber die bevorstehende Erhöhung der Gütertarife in Ungarn wie in Oesterreich enthält die heutige Nummer des Eisenbahn-Tarif- und Verkehrs-Anzeigers folgende Mitteilung: Zur Bedeckung der horrenden Kriegsausgaben, hauptsächlich der durch die mehrfachen Kriegsanleihen erwachsenen Zinsenlast sehen sich die beiderseitigen Regierungen gezwungen neue und ergiebige Einnahmequellen zu suchen, wozu von diesem Gesichtspunkte die Eisenbahnen beider Staaten der Monarchie mit ihrem gewaltigen Netz und bedeutenden Verkehr wie prädestiniert erscheinen. Es wird zu diesem Behufe der Verkehr der Staats- und Privatbahnen in gleichem Maße herangezogen und die Belastung derselben in der Form einer Transportsteuer erfolgen. Daß sich angesichts der engen wirtschaftlichen Beziehungen zwischen beiden Staaten der Monarchie zur Erreichung des angestrebten Zwecks ein einheitliches Vorgehen geradezu von selbst empfiehlt, ist so naheliegend, daß es keiner weiteren Erörterung bedarf. Um eine einheitliche und endgültige Regelung dieser drängenden Frage herbeizuführen, haben am 27. v. M. im k. k. Eisenbahnministerium zu Wien zwischen der österreichischen und der ungarischen Regierung Verhandlungen stattgefunden, durch welche eine vollkommene Uebereinstimmung erzielt wurde. Dem Vernehmen nach werden sowohl in Oesterreich als auch in Ungarn die Gütertarife um eine 30prozentige Transportsteuer erhöht, die auf den Staats- und Privatbahnen zur Einführung gelangt, wobei als Einführungstermin der 1. Februar 1917 in Aussicht genommen wird. Für Ungarn läßt sich, wenn wir die im letzten Friedensjahre 1913 erzielten Einnahmen der Staats- und Privatbahnen von 402 Millionen Kronen als Grundlage nehmen, das aus dieser Erhöhung zu gewärtigende Ergebnis mit nahezu 120 Millionen Kronen beziffern, welcher Betrag sich noch durch die gleichfalls in Aussicht genommene Aufhebung verschiedener Frachtermäßigungen entsprechend vergrößern wird.

Fremdenblatt
3./XII. 1916

Die Erhöhung der Eisenbahngütertarife in Ungarn.

Ueber die bevorstehende Erhöhung der Gütertarife in Ungarn wie in Oesterreich enthält, so schreibt der „Pester Lloyd", die letzte Nummer des Budapester „Eisenbahn-Tarif- und Verkehrs-Anzeigers" folgende von der königl. ungarischen Zensur genehmigte Mitteilung: Zur Bedeckung der Kriegsausgaben, hauptsächlich der durch die mehrfachen Kriegsanleihen erwachsenen Zinsenlast sehen sich die beiderseitigen Regierungen gezwungen, neue und ergiebige Einnahmequellen zu suchen, wozu von diesem Gesichtspunkte die Eisenbahnen beider Staaten der Monarchie mit ihrem gewaltigen Netz und bedeutenden Verkehr wie prädestiniert erscheinen. Es wird zu diesem Behufe der Verkehr der Staats- und Privatbahnen in gleichem Maße herangezogen und die Belastung derselben in der Form einer Transportsteuer erfolgen. Daß sich angesichts der engen wirtschaftlichen Beziehungen zwischen beiden Staaten der Monarchie zur Erreichung des angestrebten Zwecks ein einheitliches Vorgehen geradezu von selbst empfiehlt, ist so naheliegend, daß es keiner weiteren Erörterung bedarf. Um eine einheitliche und endgiltige Regelung dieser drängenden Frage herbeizuführen, haben am 27. v. M. im k. k. Eisenbahnministerium zu Wien zwischen der österreichischen und der ungarischen Regierung Verhandlungen stattgefunden, durch welche eine vollkommene Uebereinstimmung erzielt wurde. Dem Vernehmen nach werden sowohl in Oesterreich als auch in Ungarn die Gütertarife um eine 30prozentige Transportsteuer erhöht, die auf den Staats- und Privatbahnen zur Einführung gelangt, wobei als Einführungstermin der 1. Februar 1917 in Aussicht genommen wird. Für Ungarn läßt sich, wenn wir die im letzten Friedensjahre 1913 erzielten Einnahmen der Staats- und Privatbahnen von 402 Millionen Kronen als Grundlage nehmen, das aus dieser Erhöhung zu gewärtigende Ergebnis mit nahezu 120 Millionen Kronen beziffern, welcher Betrag sich noch durch die gleichfalls in Aussicht genommene Aufhebung verschiedener Frachtermäßigungen entsprechend vergrößern wird.

Kölnische Zeitung 3./XII. 1916 128

Der Eisenbahnverkehr im dritten Kriegswinter.

∾ **Berlin**, 2. Dez. (Telegr.) Daß das Reisen nur noch gegen Erlaubnisschein möglich sein würde, daß man sich auf den gänzlichen Wegfall der Speisewagen und Aufhören der Wagenheizung gefaßt machen müsse, das kennzeichnet ungefähr den Höhepunkt dessen, was über die bevorstehenden Einschränkungen im Eisenbahnbetrieb im Publikum erzählt wurde. Nicht zu vergessen selbstverständlich eine ganz außerordentliche Beschränkung des Zugverkehrs selbst. Wenn man damit zusammenhält, daß in dieser Zeit vor Weihnachten sich bei Unzähligen die alljährlich um diese Zeit auftauchende Reiselust regt, so ist es klar, daß eine gewisse Beunruhigung in der Öffentlichkeit vorhanden sein muß. Demgegenüber sei zunächst einmal festgestellt, daß an sich ja wohl jeder die unbedingte Notwendigkeit gewisser Einschränkungen im Eisenbahnverkehr begreifen wird, daß es aber mit diesen Einschränkungen durchaus nicht so schlimm sein wird, wie es sich viele Leute vorzustellen scheinen. Das Reisen ist aus den verschiedensten Gründen in der gegenwärtigen Zeit kein Vergnügen mehr, und es liegt auf der Hand, daß es auch gar kein Vergnügen zu sein braucht. An die Eisenbahnverwaltung sind außerordentliche Anforderungen gestellt, die schon durch die Unterbringung der Lebensmittel in diesem Jahre viel größer geworden sind. Hat die Eisenbahnverwaltung bis zu den neuesten Verkehrsbeschränkungen 68 Prozent des Friedensfahrplanes aufrechterhalten können, so wird das von jetzt an nicht mehr möglich sein. Ganz im allgemeinen sei auf die außerordentliche Ausdehnung des Kriegsschauplatzes und das ungeheure Gebiet hingewiesen, das mit deutschen Betriebsmitteln bedient werden muß. Hierzu mußten Personal und Betriebsmittel freigemacht werden, Lokomotiven, Wagen und Kohlen zur Verfügung stehen. Die bereits erwähnte besondere Aufgabe der Nahrungsmittelverteilung — man denke nur an die Kartoffeln —, die Ungunst der Witterung, die ihre besondern Ansprüche an den Verkehr stellt, alles das erhöht die schon durch den Krieg an und für sich ins Ungemessene gesteigerten Anforderungen noch mehr. Es kommt nun hinzu, daß wie heutzutage im Interesse unsrer Kriegswirtschaft, im Interesse der Freimachung aller nur irgend entbehrlichen Kräfte für den reinen Kriegszweck jeder Privatbetrieb, ja jeder Privatmann und jeder privatwirtschaftliche Organismus eine Sparwirtschaft treiben muß, auch die Eisenbahnverwaltung nicht aus fiskalischen, sondern aus gemeinwirtschaftlichen Gründen dasselbe tun muß. Besonders muß auch die Eisenbahnverwaltung mit den Kohlen sparen, nicht weil wir im geringsten an Kohlenknappheit litten. Das ist, wie bekannt, durchaus nicht der Fall, sondern um Material und Menschenkraft für die Kriegszwecke, namentlich die Munitionserzeugung, verfügbar zu machen. Daß unter dem Zwang zu einer solchen kriegswirtschaftlichen Sparsamkeit auch die Materialerneuerung insofern leiden muß, daß sie nicht so reichlich und so schnell wie in Friedenszeiten erfolgen kann, bedarf keiner nähern Erläuterung. Aus allen diesen Gründen müssen Einschränkungen eintreten, die der Staatsbürger ebenso geduldig und mit ebensolcher Anpassung hinnehmen muß wie alle andern kriegsnotwendigen Einschränkungen. Die Öffentlichkeit kann aber darüber beruhigt sein, daß die Eisenbahnverwaltung bestrebt sein wird, den im volkswirtschaftlichen Interesse notwndigen Geschäftsverkehr sowie den Arbeiterverkehr möglichst unverändert weiterzuführen. Die Einschränkung wird vor allem denjenigen Reiseverkehr treffen, der nicht notwendig ist, also vor allem — soweit man heute davon überhaupt noch reden kann — das Reisen zum Vergnügen. Das Gerücht, als würde in Zukunft das Reisen von einer Erlaubnis abhängig gemacht werden, ist natürlich Unsinn. Vom vaterländischen Sinn des Publikums muß erwartete werden, daß das unnötige Reisen, wozu namentlich auch die üblichen Verwandtenbesuche zu Weihnachten und dergleichen entbehrliche Fahrten gehören, nach Möglichkeit eingeschränkt wird.

Was den Speisewagenverkehr betrifft, so bleibt er nach Möglichkeit aufrechterhalten. Da aber jeder Speisewagen eine große Belastung des Zuges darstellt und wir bisher mit diesem angenehmen Möbel gerade Luxus getrieben haben — es liegen Speisewagen auf Strecken, die man ohne Schaden zurücklegen kann, ohne während dessen eine Mahlzeit einnehmen zu müssen —, so wird der Ausfall manches Speisewagens keine allzu große Beschwerlichkeit darstellen, zumal man sich ja zur Not auch auf einer längern Strecke mit mitgebrachten Nahrungsmitteln behelfen kann. Die Heizung der Züge hängt bekanntlich mit der Länge zusammen. Wenn auch nicht daran gedacht wird, sie einzustellen, so wird auch hier eine gewisse Verminderung nicht zu vermeiden sein. Der Reisende wird gut daran tun, sich mit warmer Kleidung zu versehen, um auch einmal in einem weniger gewärmten Zuge ohne Schädigung seiner Gesundheit eine Strecke durchfahren zu können. Alles in allem werden die Einschränkungen erträglich sein und vor allen Dingen den notwendigen Verkehr möglichst wenig betreffen. Dringend notwendig ist es, daß das Publikum sich selbst die Beschränkungen auferlegt, die man von seiner Einsicht und Opferwilligkeit erwarten kann. Das gilt namentlich für die Weihnachtszeit.

Neue Freie Presse
5./XII. 1916

[Die Tariferhöhung der österreichischen Staatsbahnen und die Südbahn.] Das zwischen der österreichischen Regierung und der Südbahn am 29. November 1915 abgeschlossene Uebereinkommen, betreffend die Regelung aller finanziellen Verhältnisse der Gesellschaft, welchem das sogenannte „Tarifregime" zugrunde liegt, bestimmt im Artikel 31, daß die Südbahn das Recht hat, das jeweilige Niveau der Gütertarife der österreichischen Staatsbahnen zu übernehmen. Sollte jedoch die Staatsverwaltung zum Zwecke der Ausgleichung von Steigerungen der Personalausgaben des staatlichen Eisenbahnnetzes Erhöhungen der Gütertarife der Staatsbahnen eintreten lassen und die Südbahn gleichartige Personalverfügungen treffen, so bestimmt derselbe Artikel des Uebereinkommens weiter, daß die Südbahn auch dann, wenn ihre Gütertarife höher sind als die der Staatsbahnen, berechtigt sein soll, diese erhöhten Tarife unter Zurechnung des zu jener Zeit bestehenden Tarifzuschlages zu übernehmen. Diese Bestimmungen des Sanierungsübereinkommens haben jetzt eine praktische Bedeutung erlangt, da, wie bereits bekannt, sowohl die österreichischen wie die ungarischen Staatsbahnen mit 1. Februar einen Kriegszuschlag von 30 Prozent zu ihren Tarifen einzuführen beabsichtigen, und nur ein Teil dieser Kriegszuschläge in Form einer Frachtsteuer zur Einführung gelangen soll. Die Verwaltung der Südbahn wird sich daher mit der österreichischen und der ungarischen Regierung über die Frage auseinanderzusetzen haben, in welchem Ausmaße ihr die Uebertragung der in Frage kommenden Erhöhung der Staatsbahntarife bewilligt wird. In dieser Richtung schweben derzeit noch Verhandlungen zwischen der Südbahn und den beiden Regierungen.

Neues Wiener Tagblatt

5./XII. 1916

I
130

Die Zukunft des Donauverkehres.

Von Hofrat **Friedrich v. Csatary,**
Generaldirektor der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.*)

Meines Erachtens kann uns die Zukunft der Donau mit berechtigtem Optimismus erfüllen. Das militärische und politische Bündnis, das von der Ost- und Nordsee bis zum Schwarzen Meer und weit bis Mittelasien hinein Völkerschaften von 150 Millionen Seelen zusammenfügt, wird jedenfalls derartige wirtschaftspolitische Gestaltungen im Gefolge haben, in deren Rahmen der Donau eine wichtige Rolle bevorsteht. Wie die Armeen Deutschlands, unsrer Monarchie, Bulgariens und der Türkei auf den Schlachtfeldern Schulter an Schulter die Gewähr für ihren künftigen staatlichen Bestand erkämpfen, müssen auch die wirtschaftlichen Machtquellen der verbündeten Staaten vereinigt werden im Interesse friedlicher Arbeit und materiellen Emporblühens. Die Grundlagen für diese Aufgabe sind im Rahmen der abzuschließenden **Handelsverträge** zu schaffen.

Jedenfalls müssen auch die natürlichen und künstlichen Hindernisse der Schiffahrt beseitigt, die längst geplanten Kanäle gebaut werden, und es wird ein großzügiger internationaler Wechselverkehr auf der durch die Natur zu dessen Abwicklung bestimmten und durch unsre siegreichen Heere befreiten Donau einsetzen können. Nach Beendigung des Weltkrieges wird der staatliche und private Unternehmungsgeist die freigewordenen Kräfte und Stoffe unverzüglich mobilisieren, um die vernichteten Werte und verbrauchten Vorräte zu ersetzen.

Trotz des auf diese Weise zu erwartenden großen Verkehrsaufschwunges wäre es verfehlt, die erweiterten Möglichkeiten als unbegrenzte Möglichkeiten anzusprechen. Mit der unter dem Losungswort „von Hamburg bis Bagdad" propagierten Verkehrsentwicklung, mit der Ablenkung des zwischen der Nord- und Ostsee und dem Schwarzen Meer bestehenden Weltverkehres nach der Donau kann nicht gerechnet werden. Unter den Friedensbedingungen wird **an erster Stelle die Sicherung der Freiheit des Seeverkehres** figurieren, und die großen Seehäfen und die Seeschiffahrt, deren Selbstkosten erheblich geringer sind als die der Flußschiffahrt, werden die Abwicklung des ihnen naturgemäß zufallenden Weltverkehres mit voller Kraft wieder aufnehmen.

Hiebei können sich aber die durch die Flußschiffahrt bisher bedienten Erzeugungs- und Verbrauchsgebiete erheblich erweitern. Der Wechselverkehr der Donau, ihrer Nebenflüsse und Kanäle oder ihres engeren Hinterlandes dürfte zukünftig wohl kaum in so großem Maße andre Routen aufsuchen, wie dies vor dem Krieg der Fall war. Die zahllosen Varianten der Transportkonjunkturen werden von Fall zu Fall entscheiden, ob eine gewisse Ware von einem bestimmten Punkt über die Donau-Umschlagsroute oder auf der See oder aber mit der Eisenbahn nach ihrem Bestimmungsort befördert werden soll. Bei entsprechender Einrichtung wird aber ein bedeutender Teil der in der Vergangenheit durch die See-Umschlagsrouten bedienten Orientverkehr jedenfalls auf der Donau seinen Weg nehmen.

Nachdem derart die Grenzen angedeutet sind, innerhalb deren die künftige Entwicklung des Donauverkehres zu erwarten sein dürfte, müssen wir noch betonen, daß eine intensive und ständige Entwicklung sich nur einstellen wird, wenn gewisse Voraussetzungen erfüllt werden. Unter diesen hebe ich die **Ausgestaltung des Kanalnetzes** und die **planmäßige, einheitliche Regulierung der natürlichen Wasserstraße** hervor, die den Aufschwung des Donauverkehres ganz besonders fördern werden, vorausgesetzt, daß auf den Kanälen bei richtiger technischer Lösung nicht allzu hohe Abgaben zur Einhebung gelangen werden, die vom Standpunkt des Verkehres prohibitiv wirken würden.

*) Aus der unter der Chefredaktion des gewesenen Ministers Geh. Rates Dr. Georg v. Lukacs in Budapest erscheinenden Halbmonatsschrift „Die Monarchie".

Auch der **Tariffrage** lege ich eine große Bedeutung bei. In dieser Hinsicht werden vor allem die Frachtsätze der Seehäfen maßgebend sein. Es ist offenbar, daß der durch die Verwüstungen des Krieges entstandene Schiffsraummangel in den ersten Jahren nach dem Krieg die **Seefrachtraten** ganz abnormal hoch erhalten wird. Eine derartige Verteuerung der Seefracht kann jedoch keine ständige Erscheinung bleiben, da sich das Angebot der Nachfrage anzupassen sucht, woraus sich früher oder später ein gewisser Gleichgewichtszustand entwickeln wird. Die immerhin für lange Zeit zu gewärtigenden erhöhten Raten der Seeschiffahrt werden die Bedeutung und Konkurrenzfähigkeit der Donauroute der Seeroute gegenüber jedenfalls steigern, wobei jedoch nicht außer acht gelassen werden darf, daß auch auf dem Gebiet der Donauschiffahrt genau, so wie bei allen andern Verkehrsmitteln eine erhebliche **Tariferhöhung erfolgen muß**, da die kolossale Verteuerung von Kraft und Stoff auch die Selbstkosten der Schiffahrt in riesigem Maß in die Höhe getrieben hat.

Bezüglich unsrer Ausfuhr nach den **Balkanstaaten** wurde die Lage der Seekonkurrenz erheblich durch die Begünstigungen erleichtert, deren die Seeschiffahrt von seiten der Eisenbahnen und der Regierungen (in Form von Subventionen) teilhaftig werden. Diese Unterstützung ermöglichte in Deutschland die sogenannten Levantetarife und bei uns die im Triester und Fiumaner Verkehr zur Anwendung kommenden ermäßigten Frachtsätze. Auch in Rumänien und Bulgarien hatte der Seeverkehr das Uebergewicht zufolge der im Interesse der Seehäfen entfalteten Tarifpolitik der betreffenden Staatsbahnen. Aehnlich war die Lage vor dem Krieg auch in Serbien, wo insbesondere die Saloniki Route Begünstigung fand. Alle diese Umstände führten dazu, daß sich der Warenverkehr der Balkanstaaten in verhältnismäßig höherem Maße dem Seewege als der Donau zuwandte.

Neues Wiener Tagblatt
5./XII. 1916

II
131

Die Zukunft der Donauschiffahrt.

Die größere Inanspruchnahme der Donauroute wird daher auch davon abhängen, ob die Regierungen und die Bahnen geneigt sein werden, dem Donauverkehr ähnliche Begünstigungen einzuräumen, wie sie den Seehäfen und Seeschiffahrtsunternehmungen bereits längst zugestanden wurden. Hinsichtlich der Tariffrage muß das Bestreben Oesterreichs und Ungarns vor allem darauf gerichtet sein, die günstige geographische Lage auf dem Gebiete des Warenverkehres mit den Balkanstaaten zur Geltung zu bringen. Im Interesse der Ausgestaltung der Getreideausfuhr vom Balkan ist in erster Reihe die Wiederherstellung des Mahlverkehres erforderlich. Wir könnten jedoch auf der Donau vom Balkan auch viele andre Rohprodukte einführen, insbesondere, wenn das Veredlungsverfahren eine liberalere Regelung erfahren würde.

Die Bedienung des Donauverkehrs wird die inländischen Schiffahrtsgesellschaften vor nicht leichte Aufgaben stellen. Von den Schiffahrtsgesellschaften haben bekanntermaßen diejenigen, die mit der Kriegsverwaltung in engerem Konnex stehen, an den Kriegsoperationen auf der Donau und ihren Nebenflüssen aktiv teilgenommen. Ein großer Teil ihres Schiffsparkes wurde in Anspruch genommen und erlitt erheblichen Schaden dadurch, daß zahlreiche Schiffe und Warenboote im Zuge der Kriegsoperationen teils durch den Feind und teils durch die eigene Armee zerstört wurden. Es bildet eine der wichtigsten Aufgaben unsrer Schiffahrtsunternehmungen, ihren Schiffspark vollkommen wiederherzustellen und die unbrauchbaren Fahrzeuge durch neue zu ersetzen. Die Schiffsbaukosten sind natürlich im Verhältnis zu den Zeiten vor dem Krieg kolossal in die Höhe geschnellt. Sämtliche Schiffswerften entfalten jetzt schon eine überaus rege Tätigkeit, und wenn aus Mangel an Arbeitskräften und zum Schiffbau nötigen Materialien keine unüberwindbaren Hindernisse entstehen, so ist zu erhoffen, daß die Leistungsfähigkeit unsrer Schiffahrtsunternehmungen sowohl was die Betriebmittel anlangt als auch in allen sonstigen Belangen entsprechend gesteigert werden kann.

Wir wollen zuversichtlich hoffen, daß die neuen Richtlinien der mitteleuropäischen Wirtschaftspolitik, insbesondere die mit den Donaustaaten abzuschließenden Verträge, den Schiffahrtsunternehmungen die Möglichkeit bieten werden, jene dominierende Stellung zu behaupten, die sie auf der Donau seit jeher genießen.

Vossische Zeitung
5./XII. 1916
5
132

Zentralbahnhof Friedrichstraße.

Vortrag von Professor Gustav Schimpff-Aachen.

Durch den Umbau des Bahnhofs Friedrichstraße wird dieser der „Zentralbahnhof" von Berlin werden, da er dann die großen Mengen von Zügen aufnehmen kann, die sich infolge des nach dem Kriege riesig anwachsenden Verkehrs vom Westen Europas bezw. Deutschlands nach dem Osten und dem Orient als notwendig erweisen werden. Hierzu kommt die erhöhte Bedeutung, die er durch die im Zuge der Friedrichstraße verlaufende Berliner Nord-Süd-Bahn und die voraussichtlich doch kommende Verbindung des Wannseebahnhofs mit dem Stettiner gewinnt. Zur Aufnahme dieses gewaltigen Verkehrs reicht das heutige Straßennetz dann nicht mehr aus. Die Straßen müssen, wie Professor Gustav Schimpff, Aachen, im „Architekten-Verein" ausführte, vermehrt oder verbreitert, die Vorplätze vergrößert und es muß eine besondere Fahrordnung geschaffen werden.

Als Vorschläge zur Verbesserung des Straßennetzes kämen vor allem der Straßendurchbruch von der Friedrichstraße zur Prinz-Louis-Ferdinand-Straße, die Verbreiterung und Durchlegung der Neustädtischen Kirchstraße und die Durchlegung der Französischen Straße zur Lennéstraße in Betracht. Ferner wären an der Stadtbahn zwei neue Parallelstraßen nach der Gegend des Lessingtheaters zu schaffen, die den Verkehr nach Moabit vermitteln. Hierzu kämen dann noch weitere Straßendurchbrüche und Verbreiterungen. Die Kosten für alle diese Arbeiten lassen sich infolge der hohen Grundstückspreise am besten durch den Bau hoher Häuser in der Friedrichstadt aufbringen.

Die Geschäftsstadt Berlins, die infolge der Bauordnung nicht in die Höhe wachsen kann, dringt immer mehr nach Westen vor und drängt die Wohnviertel hinaus. Dadurch werden alle Entfernungen zu groß. Eine Konzentration des Geschäftslebens zwischen Alexanderplatz und Landwehrkanal würde eine enge Zusammenfassung der einzelnen Geschäftszweige, und damit eine ungeheure Zeitersparnis ermöglichen. In dieser Hinsicht sind die amerikanischen Städte zweckmäßiger angelegt, in denen man infolgedessen auch keine Mietskasernen kennt. Die gegen den Bau hoher Häuser geltend gemachten Bedenken sind hinfällig, ist doch die durch die heutige Verwendung des Eisenbetons, durch Zentralheizungen und elektrisches Licht geschaffene Feuersicherheit äußerst weitgehend, außerdem lassen sich in den Häusern selbst durch Feuerwachen, Wasserbehälter usw. Einrichtungen schaffen, die die Tätigkeit der Feuerwehr beschleunigen und erleichtern. Um die Lichtzufuhr nach den Straßen nicht zu sehr zu verringern, wird man nicht ganze Straßen, sondern nur einzelne Häuser, vor allem Eckhäuser, in die Höhe führen.

Während man in Amerika Häuser bis zu 200 Meter Höhe baut, hält der Vortragende für Berlin eine Höhe von 40 bis 50 Meter für angemessen, und er schlägt für das erste, im Anschluß an den Krieg entstehende derartige Haus den Namen „Hindenburg-Haus" vor.

Tägliche Rundschau

133

5./XII. 1916

Die Zukunft des Bahnhofs Friedrichstraße.

Der Umbau des Bahnhofes Friedrichstraße, der ihn zum Hauptbahnhof Berlins gestalten soll, schreitet rüstig vorwärts. Damit rückt auch die vor dem Kriege lebhaft erörterte Frage näher, wie seine Umgebung ausgebaut werden soll, damit sie einen der Weltstadt Berlin würdigen, der Bedeutung ihres Hauptbahnhofes entsprechenden Eindruck macht und damit sie auch in verkehrstechnischem Sinne allen Anforderungen entspricht. Denn von hier aus wird sich später noch stärker als bisher der Hauptstrom der Fremden über Berlin ergießen. Es liegt also eine „Repräsentationspflicht" vor, der sich die zuständigen Stellen nicht entziehen dürfen, und es darf nicht wieder eine jener „verpaßten Gelegenheiten" geben, an der die Baugeschichte Berlins leider nur zu reich ist. Das praktisch Notwendige läßt sich sehr gut mit Schönheit verbinden, und die Zeiten sind hoffentlich für immer vorbei, wo das Praktische, ohne irgendwelche ästhetische Nebengedanken, allein maßgebend war.

Daß an den Stellen, auf die es hier ankommt, der gute Wille zu einer Lösung der Frage im Sinne solcher Pflichterfüllung vorhanden ist, zeigte der starke Besuch des Vortrages, den, wie angekündigt, gestern abend Professor Schimpff im Architektenverein hielt. Prof. Schimpff ist als Lehrer für Eisenbahnwesen an der Technischen Hochschule zu Aachen augenblicklich kein „Hiesiger"; daß er aber die Berliner Verkehrsverhältnisse, und was damit zusammenhängt, gut kennt und daher zum Mitreden berufen ist, hat er durch manche Veröffentlichungen auch in der „Täglichen Rundschau" bewiesen, bewies er auch durch den gestrigen Vortrag, der, durch Lichtbilder erläutert, die Frage der Ausgestaltung der Umgebung des Bahnhofs Friedrichstraße, besonders nach der verkehrstechnischen Seite hin, eingehend erläuterte und wohl zu beachtende Vorschläge dazu brachte.

Professor Schimpff ging von dem mit Fug und Recht nach der Vollendung aller technischen Bauten zu erwartenden riesigen Anwachsen des Verkehrs an dieser Stelle aus, entsteht doch dann hier ein Brennpunkt des Verkehrs, wie kein anderer in Berlin. Zu der Eisenbahn (mit Fernbahn und Stadtbahn) kommen die neue städtische Nordsüdbahn und die für später geplante Verbindungsbahn Wannseebahnhof—Stettiner Bahnhof. Dieser Wichtigkeit entsprechen auch in technischer Beziehung die augenblicklichen Verhältnisse durchaus nicht. Wie sie geeigneter gemacht werden könnten, zeigte der Vortragende durch neue Vorschläge, die u. a. Straßendurchbrüche von der Friedrichstraße zur Prinz-Louis-Ferdinand-Straße, Verbreiterung und Durchlegung der Neustädtischen Kirchstraße, Durchlegung der Französischen Straße durch die Ministergärten nach der Lennéstraße, zwei neue Parallelstraßen an der Stadtbahn zwischen Schiffbauerdamm und Karlstraße, zwei neue Spreebrücken beiderseits der Stadtbahnbrücke, Verbreiterung der Albrechtstraße, Straßendurchbruch von der Ecke der Albrecht- und Schumannstraße nach der Ecke der Hessischen und Hannoverschen Straße, Durchlegung einer Straße von der Invalidenstraße zur Kesselstraße durch den Invalidenpark und einer Straße von der Kesselstraße zur Chausseestraße über den Exerzierplatz Grützmacher aufwiesen. Dadurch würde vom Bahnhof Friedrichstraße ein Netz von Straßen geschaffen werden, die nach allen Seiten auslaufen und den gewaltigen Verkehr aufnehmen könnten.

Weiter befürwortete der Redner eine möglichst gute Verbindung zwischen den Schnellbahnhöfen und dem Bahnhof Friedrichstraße. Der bekannte Dreiecksplatz, der vor dem Bahnhof Friedrichstraße nach Norden zu durch den Abbruch der alten „Pepinière" entstanden ist, kann — wie er auch sonst gestaltet wird — dieses notwendige Verbindungsglied leicht aufnehmen. Heranführung der Straßenbahnlinien an den Bahnhof, der jetzt nur von Omnibuslinien berührt wird, ist eine weitere, einleuchtende Forderung Schimpffs.

Woher aber die riesigen Mittel zur Ausführung dieser Pläne nehmen? Professor Schimpff sieht die beste und einfachste Lösung in einer künstlichen, starken Steigerung des Bodenwertes im Geschäftsviertel Berlins durch Zulassung der „Wolkenkratzer" nach amerikanischem Muster, ein an und für sich ja nicht neuer Gedanke. Aesthetische Bedenken hat Professor Schimpff nicht, und er suchte diesen auch bei anderen durch Vorführung von Bildern amerikanischer Wolkenkratzer (Kastenhäuser und Turmhäuser) die Spitze abzubrechen. Aber gerade diese Bilder zeigten, wie abscheulich größtenteils diese Riesenbauten einzeln und in ihrer Gesamtheit wirken. Allerdings will sie Schimpff für Berlin nur in beschränktem Maße und auch nicht in voller amerikanischer Höhe zugelassen sehen, und vielleicht gelingt es auch einmal deutschen Baumeistern, die Frage künstlerisch befriedigend zu lösen, ohne daß das Stadtbild in Grund und Boden ruiniert wird. — Doch diese Frage ist ja nur mittelbar mit der Hauptfrage zusammenhängend. Die Hauptsache des Vortrages war doch die zusammenfassende Behandlung der verkehrstechnischen Seite der Ausgestaltung der Bahnhofsumgebung. Daß diese wirklich brauchbare Anregungen gegeben hat, erkannte in der Aussprache Geheimrat Stübben an, der vorschlug, daß die Pläne Professor Schimpffs dem Architektenausschuß Groß-Berlin überwiesen werden. So kann man als Ergebnis des Abends feststellen, daß er die Wichtigkeit der verständigen Umgestaltung des Bahnhofs Friedrichstraße wieder einmal eindringlich vor Augen gerückt hat, so daß man hoffentlich sicher sein darf, daß die Frage nach dem Kriege nicht kurzerhand, sondern nach weisestem Ermessen der Berufensten mit aller Sorgfalt gelöst werden wird.

B. E.

Neue Freie Presse
8/XII. 1916

8
134

[Die Wiedereröffnung des Donauweges.] Mit der Ueberschreitung der Donau durch Mackensen, der Säuberung des rumänischen Donauufers vom Feinde und der Vernichtung der rumänischen Armee bei Orjova ist die Donau fast bis zur Eisenbahnbrücke von Cernavoda wieder für unsere Schiffahrt geöffnet und damit ist hinsichtlich dieser Wasserstraße der Zustand wieder hergestellt, der von der Okkupation Serbiens an bis zur Kriegserklärung Rumäniens gedauert hat. Die seit Ende August auf den Schienenweg beschränkte Verbindung der Mittelmächte mit Bulgarien und der Türkei erfährt durch die Befreiung der Donau eine starke Entlastung und die Ausfuhr aus Bulgarien sowie der Abtransport der rumänischen Kriegsbeute kann wieder auf dem Donauweg abgewickelt werden, auf dem der Schleppverkehr bereits im Sommer anläßlich der vertragsmäßigen rumänischen Getreidelieferungen eine außerordentliche Ausgestaltung erfahren hatte. Die Wiederbefreiung der Donau dürfte vorerst der bulgarischen Ausfuhr zustatten kommen, die erst kürzlich durch das neu geschaffene Zentralkomitee für Wirtschaftsfragen in Sofia geregelt wurde. Danach hat Bulgarien Schafwolle bis zu 200.000 Kilogramm, Felle, Schafleder, Valonen und Sumach, Altmetalle und vieles andere zur Ausfuhr nach der Monarchie und Deutschland freigegeben. Bald dürften auch die rumänischen Getreidetransporte donauaufwärts wieder einsetzen, nachdem sich Delegierte der österreichisch-ungarischen und deutschen Kriegsgetreidegesellschaften bereits vorige Woche nach Rumänien begeben haben. Nach amtlichen rumänischen Angaben von Ende September hat die heurige rumänische Ernte 27·4 Millionen Hektoliter Weizen, 10·5 Millionen Hektoliter Gerste und 10 Millionen Hektoliter Hafer ergeben, für Mais liegen keine ziffernmäßigen Angaben vor, doch rechnete man im Herbst allgemein mit einer Mittelernte. Die sichtbaren Getreidevorräte in Rumänien betrugen am 1. September insgesamt über 16 Millionen Meterzentner, wovon 4·2 Millionen Meterzentner auf Weizen, 198.000 Meterzentner auf Weizenmehl, 87.800 Meterzentner auf Roggen, 3·2 Millionen Meterzentner auf Gerste, 623.000 Meterzentner auf Hafer und 7·8 Millionen Meterzentner auf Mais entfielen.

Frankfurter Zeitung

135

10./XII. 1916

Das Verkehrswesen im Kriege.

Die Einschränkungen auf den Eisenbahnen. — Keine allgemeine Erhöhung der Tarife.

N Berlin, Anfang Dezember. Jedes Jahr im Herbst machte sich ein starkes Anspannen unseres rollenden Eisenbahnmaterials bemerkbar, und es hat in Friedenszeiten einen häufig lebhaft beklagten Wagenmangel gegeben, trotzdem die preußische Eisenbahnverwaltung durch starken Ausbau ihres Wagenparkes alles tut, um diese Schwierigkeiten, wenn auch nicht ganz, so doch nach Möglichkeit überwinden. In diesem gegenwärtigen Kriege, der an die Eisenbahnen Anforderungen stellt, wie sie niemand hat vorausberechnen können, ist es natürlich eine selbstverständliche Erscheinung, daß Knappheit in unserem Wagenmaterial eintreten mußte, als der große Bedarf des Herbstes sich anmeldete. Denn nicht nur für den Verkehr der Heimat, der durch die Anforderungen des Hindenburgprogramms stark gewachsen ist, müssen unsere deutschen Eisenbahnverwaltungen sorgen, sondern die deutschen Wagen und Lokomotiven rollen auch in den besetzten und verbündeten Gebieten. Das starke Anwachsen des Güterverkehrs machte deshalb ganz natürlich ein Herabdrücken des Personenverkehrs notwendig, und so hat die preußische Eisenbahnverwaltung in Uebereinstimmung mit den übrigen deutschen Staatsbahnverwaltungen vom 1. November bis zum 1. Dezember eine weitere Einschränkung des Personenzugverkehrs eintreten lassen müssen. Diese Einschränkung mußte ziemlich plötzlich erfolgen, und zweifellos hat das manche Unzuträglichkeiten im Gefolge gehabt, zumal es nicht überall möglich war, die neuen Zugverbindungen rechtzeitig der breiten Oeffentlichkeit bekannt zu geben. Aber das deutsche Volk, das aus dem freien Gedanken heraus, alles zu tun, um die Verteilungskraft zu stärken, auf allen Gebieten Opfer auf sich nimmt, hat sich auch mit diesen Einschränkungen durchaus abgefunden.

Mit dem 1. Dezember haben die Personenzugeinschränkungen ihr Ende erreicht. Weiter als bis jetzt soll nicht hinabgegangen werden, und es ist auch eine irrtümliche Auffassung, die neuerdings ausgestreut wird, daß die Absicht bestände, den Reiseverkehr von einem Erlaubnisschein abhängig zu machen, und daß namentlich für den Weihnachtsverkehr beabsichtigt wäre, gewissermaßen Bezugsscheine einzuführen. Daran ist, wie wir auf Grund zuverlässiger Informationen feststellen können, nicht im Geringsten zu denken. Einmal würde ein solches System einen Apparat erfordern, der mehr Kräfte verbrauchen würde, als er Gewinn schüfe; zum andern ist die Eisenbahnverwaltung auf Grund der genauen Beobachtungen, die sie hat anstellen können, zu der Ueberzeugung gekommen, daß das Vergnügungsreisen keine allzu große Rolle mehr spielt. Es soll sich gewiß jeder vor Augen halten, daß jetzt nicht die Zeit dazu da ist, im Lande umherzufahren, ohne daß eine wirklich begründete Notwendigkeit dazu vorliegt. Aber bei dem Anwachsen unserer Kriegsindustrie und bei unserer ganzen Nahrungsmittelorganisation sind täglich eine große Masse Menschen berufsmäßig im Interesse des Vaterlandes unterwegs, und dieser notwendige Geschäftsverkehr muß aufrecht erhalten bleiben. Er vollzieht sich nicht mehr in der bequemen Weise, wie es bei Friedenszeiten möglich war, aber jeder wird davon überzeugt sein, daß er die Bequemlichkeit opfert im Interesse der glatten Abwicklung des Zugverkehrs. Es besteht auch die Aussicht, daß, wenn die starken Herbstanforderungen vorüber sein werden, in den jetzigen Einschränkungen wieder etwas nachgelassen werden kann, denn die starke Einschränkung des Personenverkehrs, wie wir sie jetzt haben, ist nur als vorübergehende Maßnahme gedacht. Der Arbeiterverkehr, der während der Berufsstunden einsetzt, wird von der Eisenbahnverwaltung dauernd berücksichtigt werden. Hierin sollen keinerlei Einschränkungen erfolgen. Auch der Schulkinderverkehr soll die größtmögliche Berücksichtigung finden. Wohl aber wird die Eisenbahnverwaltung bei der jetzt geplanten Verkürzung der Polizeistunde die Möglichkeit finden, an den größeren Plätzen den nächtlichen Vorortverkehr weiter etwas herabzusetzen.

In letzter Stunde ist mehrfach auch die Meinung verbreitet gewesen, als ob die preußische Eisenbahnverwaltung eine allgemeine Erhöhung der Gütertarife plant. Wir haben Grund zu der Annahme, daß diese Auffassung falsch ist. Die preußische Eisenbahnverwaltung hat bei ihrer Tarifpolitik immer auf unser Wirtschaftsleben Rücksicht genommen, und es hieße ihr Unrecht tun, wenn man ihr zutrauen würde, daß sie während der Kriegszeit den Güterverkehr durch Erhöhung der Tarife belasten würde. Es wird gewiß Gebiete im Deutschen Reich geben, wo die Eisenbahnen sich zur Zeit nicht besonders gut rentieren. Das muß mit in Kauf genommen werden. Im allgemeinen ergibt aber die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft vom fiskalischen Standpunkt aus ein durchaus erfreuliches Bild, und wenn man die Zahlen zusammenrechnet, so muß man zu dem Schluß kommen, daß die Bilanzierung des preußisch-hessischen Eisenbahnetats keinerlei Schwierigkeiten machen wird. Außerdem liegt auch noch ein indirekter Beweis dafür vor, daß die preußische Eisenbahnverwaltung nicht an eine allgemeine Erhöhung der Gütertarife denkt. Wir haben vor kurzem den Inhalt der Vorlage mitgeteilt, die dem Landeseisenbahnrat über Einschränkungen der Ausnahmetarife für Kohle und Eisen nach dem Küstengebiet gemacht worden ist. Würde nun die preußische Eisenbahnverwaltung daran denken, eine Erhöhung der Gütertarife eintreten zu lassen, so hätte sie sicher diese Gelegenheit wahrgenommen. Sie hat es nicht getan, und daraus läßt sich unseres Erachtens mit Recht der Schluß ziehen, daß Pläne auf Erhöhung des Gütertarifs, wie sie hier und da der preußischen Eisenbahnverwaltung untergeschoben worden sind, niemals bestanden haben. Das ist nicht nur im Interesse unseres gegenwärtigen Wirtschaftslebens zu begrüßen, sondern verrät auch eine durchaus kluge Tarifpolitik. Denn es würde zum Schaden der Eisenbahnverwaltung selbst sein, und natürlich erst recht zum Schaden unseres ganzen Wirtschaftslebens, wenn wir in die Friedenszeit eintreten müssen, belastet mit einem hohen Gütertarif, der die Umstellung der Kriegswirtschaft in die Friedenswirtschaft nur erschweren müßte, umsomehr als heute keiner voraussagen kann, ob nicht in der einen oder anderen Weise die Verkehrsunternehmungen mit zur Verzinsung der Kriegsausgaben herangezogen werden müssen.

Österr. Volkszeitung

11./XII. 1916.

137

Ankunft der U-„Deutschland".

Zum zweitenmal die Heimfahrt geglückt.

(Telegramm des k. k. Telegraphen-Korrespondenz-Bureaus.)

Bremen, 10. Dezember. Boesmanns Telegraphisches Bureau meldet: Die Deutsche Ozeanreederei teilt mit: Unser Handelstauchboot „Deutschland" (Kapitän König) ist heute mittags nach einer schnellen Reise vor der Wesermündung eingetroffen.

* * *

Die erste Nachricht von dem Handelsunterseeboot „Deutschland" brachte das Reutersche Bureau, das am 10. Juli d. J. meldete, daß das Unterseeboot in Baltimore eingelaufen sei. Die „Deutschland", die wertvolle Farbstoffe und Arzneien führte, trat die Rückfahrt am 1. August an. Am 28. August ankerte das Handelsunterseeboot vor der Wesermündung. Der Tag der Ausfahrt der „Deutschland" zur zweiten Amerikareise ist nicht bekannt geworden. Man erfuhr von ihr erst am 2. November, und zwar wieder durch eine Reutermeldung, diesmal aus New-London (Connecticut), in der es hieß, daß, nach einer seitens der amerikanischen Behörden erfolgten Erhebung, die „Deutschland" keine Waffen, sondern 750 Tonnen Farbstoffe und Arzneien mit sich führe und deshalb als Handelsschiff zu behandeln sei. Erst am nächsten Tage bestätigte eine Wolffbureaumeldung, daß die „Deutschland" am 1. November im Hafen von New-London eingelaufen ist. Bei der Ausfahrt ereignete sich ein Zwischenfall. Am 17. November um 1 Uhr 30 Minuten verließ sie den Hafen von New-London. Das Handelsunterseeboot stieß jedoch mit dem Schlepper, der es begleitete, zusammen, der Schlepper sank, sieben Mann seiner Besatzung ertranken; über die eventuelle Beschädigung der „Deutschland" war man sich vorerst nicht im klaren. Um 5 Uhr 15 Minuten früh kehrte die „Deutschland" wieder in den Hafen zurück. Umständliche Verhandlungen wegen der für den untergegangenen Schlepper gestellten Schadenersatzforderungen verzögerten die Ausfahrt, die erst gegen Erlag einer Sicherstellungssumme am 22. November angetreten werden konnte.

Frankfurter Zeitung
11./XII. 1916

Verbesserung des Güterverkehrs durch Beschleunigung des Wagenumlaufs.

N Berlin, 9. Dezbr. (Priv.-Tel., zf.) In dem Bestreben, zur Beseitigung des auf den Eisenbahnen herrschenden Wagenmangels nach Kräften beizutragen, hat ein industrieller Verein seinen Vereinsfirmen folgendes Rundschreiben zugehen lassen:

Der Vorstand hat sich mit dem augenblicklich herrschenden starken Wagenmangel beschäftigt, der die genügende Versorgung der Industrie und vor allem der mit der Munitionsherstellung beschäftigten Werke mit Brennstoffen in Frage stellt und zu ganz bedenklichen Betriebseinschränkungen und Betriebseinstellungen führen könnte. Der Vorstand bittet die Vereinsfirmen, mit allen ihnen irgendwie zur Verfügung stehenden Mitteln darauf hinzuarbeiten, daß alle Eisenbahnwagen in kürzester Zeit in den Werken entladen, beladen und wieder dem Verkehr zugeführt werden. Die Ausnutzung der vorhandenen Wagen soweit wie nur möglich zu unterstützen, ist eines der wesentlichsten Mittel, um über die herrschenden Schwierigkeiten hinwegzukommen. Jeder Wagen, der ohne zwingende Notwendigkeit stehen bleibt, wird so einem anderen, vielleicht in großen Schwierigkeiten stehenden Verbraucher entzogen.

Zugleich wird darauf hingewiesen, daß eine allgemeine Verordnung ergangen ist, wonach die militärischen Stellen soweit möglich Soldaten zum Entladen der Wagen besonders an den Sonntagen zur Verfügung stellen sollen. Dies ist an einigen Stellen schon mit Erfolg geschehen. Den Vereinsfirmen wird anheimgegeben, mit entsprechenden Anträgen an die örtlichen Kommandostellen heranzutreten. Da diese militärische Hilfe aber nicht überall möglich sein wird, wird das Streben aller Werke und aller beteiligten Stellen in den Werken, den Wagenumlauf zu beschleunigen, vor allem wirksam werden müssen.

Bei den großen Schwierigkeiten, mit denen die Eisenbahn bei der Bewältigung des Güterverkehrs gegenwärtig zu rechnen hat, würde es den Verkehrsinteressen sehr dienlich sein, wenn diese Gesichtspunkte allgemeine Beachtung finden würden.

Vossische Zeitung

13./XII. 1916

139

Die Fahrpreise Berlin—Wien.

Von

F. Busching.

In Nr. 49 der Beilage für „Reise und Wanderung" wird von Herrn Geh. Rechn.-Rat Schulze bemängelt, daß die von der Eisenbahnverwaltung für direkte Fahrkarten von Berlin nach Wien geforderten Fahrpreise sich je nach der Klasse um 2,80 bzw. 1,50 M. und 90 Pf. höher stellen, als bei einer Sonderberechnung für die deutsche und für die österreichische Beförderungsstrecke auf dem Hauptwege über Dresden—Tetschen zu entrichten sein würden. Noch wichtiger als diese Differenzen muß ein anderer, vom Verfasser nicht besonders erörterter Umstand erscheinen. Bei der Umrechnung der österreichischen Fahrpreise würde der Parikurs von 100 österreichischen Kronen gleich 85 M. 07 Pf. in Anwendung kommen. Solange das österreichische Geld ungefähr den Parikurs einhält, lägen gegen die Zugrundelegung des letzteren keine Bedenken vor. Seit Ausbruch des Krieges ist jedoch die österreichische Valuta beständig im Kurse gesunken. Die letzte Notierung an der Berliner Börse ergibt für 100 österreichische Kronen nur noch 64,95 M., und die entsprechende Notierung in Wien für 100 M.: 153 Kronen 80 Heller (100 Kr. = 65,02 M.). Wird bei der Preisbildung für direkte Fahrkarten nach Oesterreich gleichwohl der Parikurs von 100 Kr. = 85 M. 07 Pf. zugrunde gelegt, so hat der Reisende zur Zeit für die österreichische Krone rund 20 Pf. zu viel, für 33 Kr. 10 Heller, die die Strecke Tetschen—Wien in der zweiten Klasse kostet, also rund 6 M. 60 Pf. zu viel zu zahlen. Das Unbillige eines solchen Zustandes liegt auf der Hand.

Die Fahrpreise nach Oesterreich täglich nach dem wechselnden Börsenkurse neu zu regeln, wird nicht in Frage kommen können. Immerhin wird es der Eisenbahnverwaltung ohne besondere Schwierigkeit möglich sein, das Umrechnungsverhältnis wenigstens von Zeit zu Zeit einer Neuregelung in der Weise zu unterziehen, daß es dem Börsenkurse ziemlich nahe kommt und ihr zugleich ausreichende Deckung für die österreichische Forderung gewährt. In ähnlicher Lage wie die Eisenbahn befindet sich auch die Postverwaltung. Für Einzahlungen auf Postanweisungen nach Oesterreich war bis zum Herbst 1914 der Parikurs in Geltung gewesen. Mit der Entwertung der österreichischen Valuta konnte dieses Verhältnis nicht weiter aufrecht erhalten werden, es wird deshalb seit etwa zwei Jahren an Stelle des Parikurses ein wechselnder, dem Börsenkurs nahe kommender Einzahlungskurs zugrunde gelegt.

Soweit mir bekannt, haben auch die österreichischen Eisenbahnverwaltungen aus der Entwertung der österreichischen Valuta längst die entsprechende Folgerung gezogen und den Preis für Fahrkarten nach Deutschland angemsseen erhöht. Ebenso wie sich im letzteren Falle für die deutschen Fahrpreise bei der Umrechnung in österreichische Währung infolge Entwertung der letzteren eine entsprechende Erhöhung ergibt, werden aber auch die österreichischen Fahrpreise bei der Umwandlung in die deutsche Währung aus der gleichen Veranlassung eine entsprechende Herabsetzung erfahren müssen. Eine Neuregelung des Umrechnungsverhältnisses unter Ausschaltung des Parikurses ist jedenfalls dringend geboten.

Neues Pester Journal
14./III. 1916
140

* (Die Donaufrage.) Der Generaldirektor der Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft Hofrath Friedrich v. Csatáry erstattete anläßlich der gestern hier geschlossenen Berathung der Mitteleuropäischen Wirthschaftsvereine ein Referat über die Donaufrage, welches in folgenden Konklusionen ausklang: Den Regierungen Deutschlands, Oesterreichs, Ungarns und Bulgariens ist die Nothwendigkeit und Zweckmäßigkeit einer dringenden gemeinsamen Berathung aller auf die Ausgestaltung des Donauweges bezüglichen Angelegenheiten vorzutragen und die Entsendung eines zwischenstaatlichen Centralausschusses und der zweckdienlichen Fachausschüsse für die wichtigsten Einzelfragen anzuempfehlen. Als die wichtigsten nautischen und technischen Erfordernisse der Donaugroßschifffahrt sind zu bezeichnen: Eine Stromgeschwindigkeit, welche die Sicherheit und Wirthschaftlichkeit der Schifffahrt gewährleistet. Genügende Fahrbreiten und Tiefen. Einwandfreie Erhaltung der Fahrstraße, Winterhafeneinrichtungen, gemeinsame strompolizeiliche Vorschriften. Die Donau ist mit dem Rhein, der Oder und der Elbe durch Kanäle zu verbinden. Die Wechselbeziehungen zwischen den Eisenbahnen und der Flußschifffahrt sind im Geiste einer gedeihlichen Förderung der allgemeinen wirthschaftspolitischen und der gegenseitigen Verkehrsinteressen neu zu gestalten. Die handelspolitischen Abmachungen, so führte der Referent aus, werden die Gewähr dafür zu bilden haben, daß durch die technisch und rechtlich auszugestaltende Freiheit der Donau billigen politischen und wirthschaftlichen Interessen der Vertragsstaaten kein Abbruch gethan werde. Die rechtzeitig erzielte prinzipielle Einmüthigkeit würde für die späteren Friedensverhandlungen — von taktischen Gesichtspunkten ganz abgesehen — in Betreff wichtiger technischer, nautischer, verwaltungs- und privatrechtlicher, sowie verkehrspolitischer Einzelfragen für alle Betheiligten werthvolle Vorarbeiten ermöglichen, durch welche die praktische Lösung der Donaufrage wesentlich gefördert würde. Durch diesen Antrag ist Csatáry der hochwichtigen Frage der völkerrechtlichen Zukunftsgestaltungen aus dem Wege gegangen, was man ihm unter den jetzigen Verhältnissen nicht verübeln kann. Die bezüglich der Ausgestaltung der Donau zum Großschifffahrtswege gestellten Anträge hat Referent mit einer Reihe interessanter fachmännischer Ausführungen begründet, wie denn auch das ganze hochinteressante Referat mit lebhaftem Beifall aufgenommen und zum Beschluß erhoben wurde.

Fremdenblatt
15./XII. 1916

Kaschau-Oderberger Eisenbahn-Gesellschaft.

Budapest, 14. Dezember. In der unter dem Vorsitz des Geheimen Rates Julius v. Ludwigh und in Anwesenheit des Staatssekretärs a. D. Alexander v. Holann als Vertreters der ungarischen Regierung abgehaltenen ordentlichen Generalversammlung der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn-Gesellschaft gedachte der Präsident vor Eingang in die Tagesordnung des schweren Schlages, den das Vaterland durch das Hinscheiden Sr. Majestät Franz Josephs erlitten hat. — Die Direktionsmitglieder Dr. Franz Ritter v. Schonka und Josef v. Pranger wurden für fünf Jahre wieder in die Direktion gewählt.

Die Schlußrechnungen ergaben Einnahmen von 45·66 Millionen und Betriebsausgaben von 32·98 Millionen Kronen. Der Ueberschuß beträgt somit 12·68 Millionen Kronen. Seit der Konzessionierung des Unternehmens war das abgelaufene Jahr in finanzieller Hinsicht am günstigsten: es überbot den Ueberschuß vom Jahre 1912 um 4·27 Millionen Kronen. Der Koeffizient der Einnahmen und Ausgaben sank auf 72·23 Prozent gegen 94·42 Prozent im Vorjahre. Das außergewöhnlich günstige Ergebnis ist dem neuerbauten zweiten Geleise der Zsolna-Oderberger Linie zuzuschreiben, weil dadurch die Leistungsfähigkeit der Eisenbahn in Einklang mit dem Betrieb gebracht werden konnte. Die Generalversammlung votierte sowohl der Direktion als auch dem Aufsichtsrat und dem Generaldirektor v. Pulszky protokollarisch den Dank.

In der nach der Generalversammlung abgehaltenen Direktionssitzung wurde v. Ludwigh zum Direktionspräsidenten und Dr. Rudolf Sieghardt zum Vizepräsidenten gewählt.

15./XII. 1916

142

Das Außenwohnen und die geplante Erhöhung der Eisenbahnpreise. Seit einigen Wochen schon tauchen in der bürgerlichen Presse, die während des Krieges für alle Erhöhungen und Steuern stets willig Vorspanndienste geleistet hat, Mitteilungen darüber auf, daß die Bahnfahrpreise erhöht werden sollen. Wir wollen hoffen, daß diese Nachrichten vorläufig noch keinen allzu festen Untergrund haben. Insbesondere eine Schicht von Großstadtbewohnern würde dadurch sehr hart getroffen werden: Das sind die etlichen Tausende Außenwohner, die es schon seit Jahren vorgezogen haben, die Stadt nur als Arbeitsstätte anzusehen. Insbesondere Familien, die die Belastung durch die Fahrpreise bisher willig auf sich genommen haben, um den Kindern wenigstens während einiger Stunden bessere Luft zu sichern, als sie in der überfüllten Stadt zu finden ist, würden durch eine Erhöhung der Fahrpreise nicht nur empfindlich getroffen, sondern es müßte naturnotwendig bei der heutigen ungeheuren Steigerung aller Lebensmittel etwas eintreten, was die Stadt im Augenblick überhaupt nicht verträgt. Diese Außenwohner würden wieder nach Wien zurückziehen, in dasselbe Wien, in dem seit drei Jahren kein neues Haus für Wohnzwecke gebaut worden ist, in die Stadt, in der sich insbesondere nach Kriegsschluß eine ungeheure Wohnungsnot wird geltend machen. Diese Wohnungsnot durch Verteuerung der Fahrpreise auf den Bahnen noch künstlich zu steigern wäre volkswirtschaftlich nicht zu rechtfertigen. Natürlich auch nicht vom Standpunkt der Gesundheit der Menschen aus. Es ist darum notwendig, daß sich die Herren, die sich mit solchen Plänen tragen, diese Seite der Sache sehr genau überlegen, und da ihre Beschlüsse noch immer der Verbesserung durch Parlamentsberatungen entbehren, selbst mit kundigen Leuten zu Rate gehen, ehe sie solche Verfügungen treffen. Wenn etwas zu geschehen hätte, so müßten im Gegenteil die Fahrpreise für die Außenbewohner der Stadt Wien herabgesetzt werden. Die drohende Not an Wohnungen müßte, wenn wir die Dinge nicht nur vom Standpunkt erhöhter Einnahmen der Bahnen betrachten, sondern von dem, was allen nützt, zur Verbilligung führen. Das Außenwohnen müßte begünstigt werden. In allen Orten der Umgebung Wiens stehen viele Wohnungen leer. In der Kriegszeit sind diese Wohnungen auch während des Sommers leergestanden. Sie könnten leicht für den Ausfall an Großstadtwohnungen Ersatz bieten und dadurch die drohende Wohnungsnot weniger fühlbar machen. Dazu wäre allerdings nötig, daß den Leuten, die auch die Mühsale des Außenwohnens auf sich nehmen, das lange Fahren, den namentlich während des Krieges nicht immer klaglosen Zugsverkehr und sonst noch einiges, wenigstens nicht noch eine Geldstrafe dafür auferlegt wird, daß sie draußen wohnen. Berlin hat fünfmal so viel Außenwohner als Wien, dies dank der vernünftigen Verkehrspolitik der preußischen Staatsbahnen, die nicht nur sehr billige Monatskarten für die Außenwohner bereitstellen, sondern die auch den Familienangehörigen noch viel billigere Zusatzkarten zugänglich machen. Wer die Wiener Wohnungsnot nach dem Kriege zur Katastrophe steigern will, der wird im örtlichen Verkehr die Bahnfahrpreise erhöhen. Wer diesen Schaden von der Gesamtheit abwenden will, wird anders handeln.

Neues Pester Journal 143

17./XII. 1916

* **Die Revision des Verkehrstarifs.** Es handelt sich wieder um eine harte Nuß, die geknackt werden muß. In dieser Frage gibt es zwei Strömungen: die eine, die mit der Tarifrevision auch die Verkehrssteuer erledigen will, die andere, die nur die Steuer anstrebt. Die letztere Anschauung vertreten Dr. Wilhelm Vázsonyi und sein Anhang, während bei der ersteren die finanzielle Lage der Stadtbahn im Spiele ist. Als die Frage der Verkehrssteuer zuerst zur Verhandlung gestellt war, entschied sich die Steuervorbereitungskommission auf Antrag Vázsonyi's dahin, zunächst hierauf bezügliche Verhandlungen mit den Gesellschaften zu pflegen, die das Resultat der einheitlichen Zwanzighellerkarten zeitigten. Auf dieser Basis dachte man die Tarifrevision und die Steuer zu einer günstigen Lösung zu bringen. Es war somit eine Grundlage für die weitere Verhandlung dieser zweifellos höchstwichtigen Frage geschaffen. In der Diskussion zeigten sich bald die Gegensätze, die sich nicht nur auf die Preisfeststellung der Karten bezogen, sondern auch einschneidender prinzipieller Natur waren. Eine Ueberbrückung der Gegensätze bezüglich des Kartenpreises hätte auf keine großen Schwierigkeiten gestoßen, da es sich lediglich darum handelte, den Typus der Zonenkarte, wie wir dies im Vorhinein betonten, auf höherer Basis beizubehalten. Als scheinbar unüberbrückbar kann jedoch der Standpunkt Dr. Vázsonyi's angesehen werden, der jede Tarifrevision perhorreszirt und nur auf die Vermehrung der Einkünfte der Hauptstadt im Wege der Verkehrssteuer Gewicht legt. Er begründet seinen Standpunkt damit, daß es nicht zeitgemäß sei, jetzt eine Tariferhöhung vorzunehmen, weil dadurch die Ablösungschancen der Hauptstadt reduzirt würden. Freilich steht er andererseits auf dem Standpunkt, daß der Gedanke der Ablösung vorläufig hintangestellt und daß erst für eine vortheilhafte Ablösung die Vorbedingungen geschaffen werden müssen. Bei der Stadtbahn, deren Aktienmajorität sich bekanntlich in Händen der Hauptstadt befindet, gedenkt er die günstigeren Bedingungen dadurch zu schaffen, daß die Dividenden ohne Rücksicht auf die Geschäftsresultate eventuell künstlich auf das Minimalste eingestellt werden, damit die kontraktlich festgestellte fünfjährige Durchschnittsdividende, die als Basis für die Ablösung dient, zur gegebenen Zeit möglichst niedrig erscheine. Zu rechtfertigen wäre dieses Vorgehen damit, daß während des Krieges nicht nur die Investitionen, sondern auch größere Reparaturen unterblieben und somit der Investitions- und der Erhaltungsfonds möglichst hoch dotirt werden müssen. Dann erst, wenn die Verzinsung auf einen größtmöglichen Tiefstand gebracht wurde, sei an eine Ablösung zu schreiten, die die Hauptstadt als Majorität jederzeit aussprechen könne. Bei der Frage der Ablösung der Straßenbahn stehen der Hauptstadt diese Mittel allerdings nicht zur Verfügung, und deshalb vertritt Vázsonyi den Standpunkt, daß an eine Ablösung dieser Unternehmung vor dem Jahre 1923 überhaupt nicht gedacht werden möge. Bei dieser Gesellschaft dürften sich aber auch bei der Frage der Steuereinhebung Schwierigkeiten ergeben, weil nicht anzunehmen sei, daß diese Gesellschaft ohne jede Entschädigung einen administrativen Apparat aufstellen werde, der die Steuer der Hauptstadt verwaltet. Auch diesem Einwande gegenüber hat Vázsonyi seine Argumente. Er meint nämlich, die Hauptstadt habe gegenüber dieser Gesellschaft solche kontraktlich gesicherte Mittel in Händen, deren strenge Anwendung die Gesellschaft im Falle der Renitenz zur Raison bringen würden. In diesem Stadium befindet sich derzeit die Frage der Tarifrevision und der Verkehrssteuer, deren endgiltige Erledigung — wie ersichtlich — in noch weitem Felde steht. — Bei dieser Gelegenheit wollen wir feststellen, was aus der Verkehrssteuer für die Hauptstadt an Einnahmen zu erwarten steht. Als Basis dient der vorjährige Verkehr, der sich bei der Straßenbahn auf 140 Millionen, bei der Stadtbahn auf 80 Millionen verkaufter Karten belief. Nachdem die Steuer mit 2 Heller per Karte kontemplirt ist, ergeben sich nach 220 Millionen Karten 4.400,000 K. als Steuer. Hiezu noch die Stromsteuer gerechnet, die bei beiden Gesellschaften mit 600,000 K. nicht zu hoch angenommen ist, würde die Hauptstadt durch die Steuer aus dem Straßenbahnverkehr zu 5 Millionen Kronen Einnahmen gelangen.

Österr. Volkszeitung
20./XII. 1916

144

(Die Tarifsrage und die Südbohn.) Gestern fand eine Versammlung des Oesterreichischen Aktionärvereins statt, in der von verschiedenen Rednern die künftige Regelung der Tarifverhältnisse der Südbahn und ihre Bedeutung für die finanzielle Lage des Unternehmens erörtert wurde. An der Debatte beteiligten sich Börserat Hofmann, Dr. v. Hofmannsthal und Aktionär Steinitzer. Die Versammlung nahm die folgende Entschließung an: „Die am 19. Dezember versammelten Prioritäre und Aktionäre der Südbahn sind sich bewußt, daß das Sanierungsübereinkommen nach seinem Sinn und Glauben der Bahn ein Anrecht auf eine parallele Tariferhöhung mit jeder Tariferhöhung der Staatsbahnen gibt, ob sie nun diesen Namen tragen oder sich in die Form einer Verkehrssteuer kleiden mag. Angesichts der ungeheuer gestiegenen Lasten der Südbahn und angesichts des Umstandes, daß die Südbahn bereits unzählige Millionen an Steuern an den Staat abführte, geben ihre Aktionäre und Prioritäre der festen Zuversicht Ausdruck, daß man der Südbahn die Erhöhung der jetzigen Tarife um den vollen Zuschlag der Staatsbahntarife und außerdem durch Ueberweisung zumindest eines Teiles des Ertrages der Verkehrssteuer auf den Strecken der Südbahn nicht wird versagen können, und zwar nicht bloß im berechtigten Interesse der Prioritäre und Aktionäre, sondern auch zur Wahrung und Hochhaltung des österreichischen Kredits. Der Verwaltung der Südbahn wird das volle Vertrauen ausgesprochen, daß sie diesen Standpunkt allen maßgebenden Faktoren gegenüber mit unerschütterlicher Festigkeit und mit auf dem Bewußtsein des Rechtes beruhendem Nachdruck zur Geltung zu bringen und zum Erfolg zu verhelfen wissen wird."

Die Zeit
21./XII. 1916

145

Der Schiffbau im Kriege.

An der Spitze des soeben erschienenen Lloyds-Register wird folgendes ausgeführt:

„Unter der Kontrolle von Lloyds-Register ist gegenwärtig eine Schiffsbautätigkeit von größerem Umfang im Gange, als jemals in den Annalen der Gesellschaft verzeichnet wurde." Im Bericht von Lloyds wird diese Zunahme des Schiffsbaues auf die Erweiterung der bestehenden Anlagen und auf die Errichtung neuer Werften zur Bewältigung der zunehmenden Nachfrage nach Tonnage zurückgeführt. Andererseits muß aber die in Lloyds Register zum Ausdruck gelangende Steigerung der Ziffern des Schiffsbaues dem Umstand zugeschrieben werden, daß der Schiffsbau in diesen Zeiten nur langsam fortschreitet, so daß die im Bau verzögerten Schiffe immer wieder in den Registern als im Bau befindlich angeführt werden. In Lloyds Statistiken für Mai 1916 kommt der Eindruck des Krieges auf den Schiffsbau zum Ausdruck; die Welttonnage betrug im Jahre 1916 23·19 Millionen Tonnen, gegenüber von 24·809 Millionen Tonnen im Jahre 1914. Die Abnahme der Tonnage der Welt betrug also 1½ bis 2 Millionen Tonnen und überdies ist ein Teil der Tonnage nicht für Handelszwecke verfügbar. Die disponible Handelstonnage wird gegenwärtig auf 13 Millionen Tonnen geschätzt. Die Neutralen, die selbst keine Schiffswerften besitzen, sind bestrebt, neue Dampfer zu bauen, und namentlich in den amerikanischen Werften herrscht eine rege Tätigkeit. Die Nachfrage nach Schiffen ist derart groß, daß der Bau von Holzschiffen in den Vereinigten Staaten eine Wiederbelebung erfahren hat. Schiffe von 100 bis 300 Fuß Länge werden an der pazifischen Küste Amerikas für den Holzhandel mit Australien auf Stapel gelegt. Die größeren Schiffe erhalten nur eine Verstärkung aus Stahl und werden mit ein oder zwei Schrauben — Oelmaschinen — versehen. Die Schwierigkeiten wegen der Beschaffung von Stahl haben diese Entwicklung des Schiffsbaues bewirkt. Die Schwierigkeiten der Stahlbeschaffung sind in England noch wesentlich größer als in den Vereinigten Staaten."

Die französische Handelsflotte.

In einer der letzten Sitzungen der französischen Kammer äußerte sich Unterstaatssekretär Nail über die Zukunft der französischen Handelsflotte in ausführlicher Weile und führte im wesentlichen aus:

Die Modernisierung der französischen Häfen ist während des Krieges zum großen Teil durchgeführt worden. Der Bau von Schiffen ist erforderlich, nicht nur um die alten Linien aufrechtzuerhalten, sondern um neue einrichten zu können, zum Beispiel nach den Kolonien, die der Erschließung harren, ebenso für den neuen Transpanama- sowie den nord- und südrussischen Schiffsdienst, schließlich zur Ersetzung der bisher in deutschen Händen befindlichen Schiffslinien. Zu den Personalfragen im weiteren Sinne gehört das Agenturwesen, dessen veraltete Formen nach deutschem Muster modernisiert werden müssen.

Was die Entwicklung der Handelsflotte selbst betrifft, so ist festzustellen, daß die französische Handelsflotte, die am 1. August 1914 insgesamt 2½ Millionen Bruttotonnen umfaßte, bis zum 15. November 1916 etwa 300.000 Tonnen infolge kriegerischer Ereignisse verloren hatte. Sie hat aber seit 1. August 1914 zusammen 330.000 Tonnen neugewonnen, und zwar 123.500 Tonnen durch Uebergang fremder Schiffe unter die französische Flagge, 136.000 Tonnen eigener oder von England übernommener deutscher Prisen (23 in Portugal beschlagnahmte deutsche Schiffe mit 68.000 Tonnen sind kürzlich von England an Frankreich überwiesen), 70.000 Tonnen im Ausland gekaufter, aber noch nicht unter französischer Flagge fahrender Schiffe. Zu diesen 330.000 Tonnen kommen noch hinzu die vom französischen Handelsministerium durch Frachtkaufvertrag für den Staat erworbenen 180.000 Tonnen der Hudsonbai-Flotte (für deren Besitzübergang aber noch die Einwilligung der englischen Regierung fehlt), ferner etwa 150.000 Tonnen auf französischen Werften und 40.000 Tonnen für französische Rechnung in England im Bau befindlicher Schiffe. Vor der Fertigstellung steht der große Transozeandampfer „Paris" (dessen Indienststellung jedoch nach Angabe des Abg. Hesse nicht abzusehen ist, da sein ganzes Rohrsystem im letzten Augenblick von der Regierung für andere Zwecke beschlagnahmt wurde), ein 8000 Tonnen-Frachtdampfer „Lapérouse", ein Frachtdampfer „Kaolik" für Transport von Gefrierfleisch und weitere sieben oder acht große Frachtschiffe, deren Bau aber infolge des Mangels an Arbeitskräften und Rohmaterialien um Monate verzögert werden kann. Andere Schiffstypen sind in Auftrag gegeben, von denen demnächst mehrere zur Ablieferung kommen sollen, besonders Stahlleichterboote für den Seetransport von Kohlen und Lebensmitteln. Letztere sollen in großer Zahl gebaut werden; Versuche werden dafür auch durch Verwendung von Eisenbeton gemacht. Für den schnellen Wiederaufbau der Handelsflotte kommt ferner in Betracht, daß sich in letzter Zeit mindestens drei Gesellschaften mit ausschließlich französischem Kapital gebildet haben, die an den großen Flußmündungen Werften zu errichten gedenken, die mit völlig modernen Einrichtungen versehen werden und die Arbeit in vollem Umfang bei Kriegsende aufzunehmen imstande sein sollen.

Auf die Aussichten der Handelsflotte nach Friedensschluß übergehend, äußert der Unterstaatssekretär die Ansicht, daß eine starke Konkurrenz angesichts der Schiffsbauaufträge der neutralen Länder zu erwarten sei. Norwegen und auch Holland seien jedoch infolge der Ausfuhrverbote Deutschlands für Schiffsplatten stark behindert. In den Vereinigten Staaten seien 397 Schiffe mit fast 1,300.000 Tonnen im Bau, doch sei es fraglich, ob Amerika wirklich in gleichem Umfang selbst zur Seefahrt übergehen und nicht vielmehr einen großen Teil der Bauten zu hohen Preisen veräußern werde. Die Neubauten in Deutschland würden nach zuverlässigen Nachrichten sehr überschätzt und genügen kaum, um die erlittenen Verluste zu decken.

Die Handelsflotten der bisher den Seeverkehr beherrschenden Länder würden zweifellos nach dem Kriege andere Verhältnisse vorfinden, da viele ihrer alten Kunden, wie besonders die neutralen Staaten Nord- und Südamerikas, sich während des Krieges eine eigene Marine gebaut hätten. Am meisten aber würden darunter diejenigen Länder leiden, die ihre Kolonien verloren hätten. England und Frankreich mit ihren großen Kolonialreichen besäßen genügend Möglichkeiten, ihren Handel zu entwickeln.

Der Abend

21./XII. 1916

146

Ein Weihnachtsgeschenk für die Außenwohner.

Einstellung der Ausgabe von Jahreskarten für den Nahverkehr der Staatsbahnen und der Südbahn.

Die Außenwohner unserer übervölkerten Stadt erhalten eine traurige Weihnachtsbescherung. Die Direktion der Staatsbahnen und auch die Südbahngesellschaft haben die Ausgabe von Dauerkarten für das Jahr 1917 eingestellt und ihre Kassen angewiesen, nur die erheblich teureren Monatskarten auszugeben. Diese Verfügung ist eine vorläufige; wie wir erfahren, soll eine sehr ausgiebige Erhöhung aller Eisenbahnfahrpreise bereits in den nächsten Tagen bekanntgemacht werden.

Was die Einstellung der Jahreskarten gegenüber den Preisen von Monatskarten für die Tasche des Außenwohners der Wiener Umgebung bedeutet, sei an einigen Beispielen gezeigt: Nach Pfaffstädten kostet nach dem noch in Geltung befindlichen Tarife eine Jahreskarte dritter Klasse K 240, eine Monatskarte K 36 (in zwölf Monaten also K 408, also um K 168 mehr als die Jahreskarte; für eine Familie, deren Familienmitglieder ihrem Berufe in Wien nachgehen, natürlich ein Vielfaches dieses Preisunterschiedes). Nach Tullnerbach kostet eine Jahreskarte dritter Klasse K 124, eine Monatskarte K 17.60 (in zwölf Monaten K 211.20, also um K 87.20 mehr) usw.

Diese namhafte Preiserhöhung wird viele, die des Mietzinsersparnisses wegen in der Wiener Umgebung wohnen, zurück in die Stadt treiben, für die Eigenbesitzer und namentlich die vielen Kleinhäusler an der Wiener Lokalstrecke ist diese Fahrpreiserhöhung geradezu eine wirtschaftliche Katastrophe. Dabei handelt es sich vorläufig um Fahrtverteuerungen durch den Unterschied der Monats- und Kalenderjahrpreise der noch in Geltung befindlichen Eisenbahn-Fahrpreistarife. Was die in Ausarbeitung befindliche Tariferhöhung bringt, wird erst die Zukunft lehren.

Die Südbahn verlautbart an ihren Schaltern, daß nur längstens einmonatige Fahrtausweise ausgegeben werden (also auch keine Zwei- oder Dreimonatszeitkarten), bei den k. k. Staatsbahnen können noch ab 1. Juli 1916 rückwirkende (also bis 30. Juni 1917) gültige Jahreskarten zum alten Preise gelöst werden. Nach Ansicht eines erfahrenen Fahrpreispraktikers sind diese noch bis 31. Dezember erhältlichen Jahreskarten trotz des Verlustes nicht ausgenutzter sechs Monate billiger, als nach der zu erwartenden Fahrpreiserhöhung die einzelnen Monatskarten bis Juni 1917 sein werden!

Sich mit den wohnungspolitischen Folgen dieser Verteuerung, insbesondere mit ihrer Wirkung auf die Mietzinse der Kleinwohnungen zu beschäftigen, wird eine unabweisbare Aufgabe des neugeschaffenen Wohnungsamtes der Gemeinde sein. Das Ereignis ist so ziemlich der härteste Schlag, der die Bevölkerung in bezug auf Wohnungsangelegenheiten treffen konnte; Abwehr, wenn noch möglich, zu schaffen, ist eine heilige Pflicht des Bürgermeisters; zumindest muß er alles versuchen, das in seiner Macht steht.

Fremdenblatt

27./XII. 1916

147

Die Dividendenaussichten bei den böhmischen Bahnen.

Prag, 27. Dezember. (Tel. d. „Fremden-Blatt".) Ueber die Dividendenaussichten der böhmischen Bahnen liegen im „Prager Tagblatt" Angaben vor, denen folgendes zu entnehmen ist: Die Transporteinnahmen der Buschtiehrader Eisenbahn in den ersten elf Monaten ergaben eine Steigerung von 3,6 Millionen Kronen, welche Summe sich zum Jahresschluß wohl auf 4 Millionen Kronen abrunden wird. Diesen Mehreinnahmen werden jedoch Mehrausgaben gegenüberstehen, welche das ganze Plus absorbieren, ja möglicherweise noch darüber hinausgehen werden. Für die B-Aktien darf wohl mit einiger Sicherheit eine Aufbesserung der Dividende erwartet werden. Selbst wenn der Reingewinn des Jahres 1915 nicht überschritten werden sollte, dürfte es möglich sein, den B-Aktionären eine Mehrdividende von vielleicht 10 Kronen zufließen zu lassen, weil die im Vorjahre erfolgten Redotierungen in Höhe von zirka 800.000 Kronen entfallen werden. Für 1915 bezogen die B-Aktionäre 26 Kronen und die A-Aktionäre 105 Kronen. Das Ausmaß der Dividende insbesonders der A-Strecke läßt sich vorläufig auch nicht annähernd schätzen. — Ungünstiger als bei der Buschtiehrader Bahn sind die Ertragsaussichten bei der Aussig-Teplitzer Bahn. Der Vorsprung in ihren Einnahmen bis Ende November betrug 350.000 Kronen, wozu noch ein Plus aus dem Kapitel „Wagenmieten" hinzutreten dürfte. Die zu erwartenden Mehreinnahmen werden aber zur Deckung der stark gestiegenen Ausgaben nicht ausreichen. Die Teuerungszulagen an das Personal und die Verteuerung der Materialpreise werden mehrere hunderttausend Kronen erfordern. Aus all dem läßt sich der Schluß ableiten, daß die Aussig-Teplitzer Bahn genötigt sein wird, eine Kürzung der Dividende vorzunehmen. Für das Jahr 1915 betrug die Dividende 55 Kronen gegen 42 Kronen in 1914. Die Verwaltung hofft, daß ein Rückgang der Dividende unter den für 1914 verteilten Betrag vermieden werden dürfte.

Neues Wiener Tagblatt
31./XII. 1918

148

Die Eisenbahnlinie Bukarest-Paris.

Aufnahme des Verkehres in acht Tagen.

Die französisch-rumänische Offiziersmission, die zur Herstellung der direkten Bahnverbindung Bukarest-Paris Verhandlungen pflog, hat nach fünftägigem Aufenthalt in Wien Samstag nacht in einem Separatzuge die Rückreise nach Budapest angetreten. An der im Staatsamt für Aeußeres abgehaltenen Konferenz über die Frage der Eisenbahnlinie Bukarest-Paris nahmen teil: Gesandter Ippen, Unterstaatssekretär im Staatsamt für Verkehrswesen Enderes, Sektionschef Schüler, Oberst Landrot, Major Dumitrescu und Gesandter Dr. v. Isopescul-Grecul; der tschechoslowakische Staat war durch den Sektionschef im Eisenbahnministerium Burger vertreten.

Die Verhandlungen führten zu einem günstigen Ergebnis, und es kann als sicher angenommen werden, daß der Expreßzug Bukarest-Paris spätestens in den nächsten acht Tagen aktiviert sein wird. Die Linie Bukarest-Paris wird über Predeal-Budapest-Wien-Feldkirch-Bern führen; die Fahrtdauer dürfte ungefähr 70 Stunden betragen.

Fremdenblatt 31./XII. 1916

Die nächste Zukunft unserer Seeschiffahrt.

Von Hofrat Albert Frankfurter,
Generaldirektor der Dampfschiffahrtsgesellschaft des Oesterr. Lloyd.

Ueber den Anteil der Seeschiffahrt an den großen Aufgaben, die sie in der hoffentlich bald bevorstehenden Uebergangszeit aus dem Kriegszustande zur Friedenswirtschaft zu leisten haben wird, ist während der Kampfdauer bei den Zentralbehörden, in Vereinen und Organisationen viel beraten und verhandelt worden, ohne daß begreiflicherweise ein grundsätzlicher Einheitsgedanke in dieser Richtung zutage getreten wäre. Denn die angestrebten, aber nicht erreichten militärischen und damit in Verbindung gebrachten wirtschaftlichen Kriegsziele der feindlichen Mächte haben abwechselnd dämpfend oder anregend auf unsere eigenen Absichten eingewirkt. Aber immer entfernter klingen die Drohungen unserer Feinde, immer weiter wird der Abstand zwischen dem zu unserer Vernichtung Geplanten und dem, was sie erlangt haben; und so dürfen wir uns jetzt, über die früheren Fragezeichen hinweg, günstigen Erwartungen hingeben. Meine bescheidene Ansicht geht jedenfalls dahin, daß die Schiffahrt mit eines der wichtigsten Glieder in der Kette des Wirtschaftsbetriebes darstellt und daß sie eine bedeutende Rolle zu spielen haben wird. Als Industrie- und Ausfuhrstaat, der Oesterreich vor dem Kriege war, und was wieder zu werden sein vollstes Bestreben sein muß, sind wir auf die rascheste Wiederherstellung des Güteraustausches angewiesen, eine Aufgabe, die zur Neubefruchtung unseres Wirtschaftslebens mit allen uns zur Verfügung stehenden Kräften durchgeführt werden muß. Die Seeschiffahrt, als Mittlerin des Ueberseehandels und -Verkehres sieht daher einer starken Inanspruchnahme entgegen. Die österreichischen Reedereien haben es nicht verabsäumt, während des Krieges die glücklicherweise in den heimischen Häfen gesicherten sowie in neutralen Zufluchtsstätten geborgenen Schiffsräume unter den größten Opfern im betriebsfähigen Zustande zu erhalten. Mehr als das, haben sie ihre Flotten durch während des Krieges bewerkstelligte Neubauten vermehrt und den Gesamttonnengehalt erhöht, und zwar durch den Bau von neuen Warendampfern, so daß nach Aufnahme der Friedensbeschäftigung der größte Teil der durch Krieg und Naturgewalten vernichteten heimischen Schiffsräume wieder ersetzt sein wird.

Nach den angestellten Berechnungen über die Bedürfnisse unserer Industrie wird die dem Reiche zur Verfügung stehende nationale Flotte genügen, um den Anforderungen der ersten Zeit, die hauptsächlich der Einfuhr von Rohprodukten gewidmet sein wird, zu entsprechen, wobei nicht außer acht zu lassen sein wird, daß sich als Folge des Weltkrieges für längere Zeit eine Einschränkung der Einfuhr von Luxusprodukten des Auslandes fühlbar machen und unser Import sich in den Grenzen der ausgesprochenen Bedürfniserzeugnisse bewegen wird. Bedingt wird diese Erscheinung noch einerseits durch die während der Zeit der Demobilisierung nur zum Teil zu den Industriestätten heimkehrenden Arbeiter, anderseits durch Rücksichtnahme auf den allmählichen Wiederaufbau unserer Valuta.

Der Durchführung einer Maßregel lege ich jedoch besondere Wichtigkeit bei, d. i. dem Falle der geschäftlichen Schranken nach dem Kriege. Der wirtschaftlichen Freizügigkeit, der geschäftlichen Betätigung nach jeder Richtung hin muß wieder freie Bahn geschaffen werden. Handel und Verkehr kennen keine nationalen Unterscheidungen und Absperrungen und sie werden die ersten sein, welche die durch den Krieg zerrissenen Fäden wieder anknüpfen. Die angesammelte und bisher zurückgedämmte Kraft und Intelligenz unserer Industriellen und Kaufleute, ihr durch die lange Kriegsdauer brachgelegter Unternehmungsgeist sieht mit Ungeduld der Stunde entgegen, in der er sich wieder betätigen darf, und es wäre bedauerlich, wenn diese Energien durch aus der Kriegszeit zurückgebliebene Hemmungen und einschränkende Organisationen, die während derselben wohl ihre Berechtigung gehabt haben, sie in der Friedenszeit aber verlieren, nicht voll zur Au[illegible] kämen.

Fremdenblatt
2./I. 1917

150

Ein österreichischer Arbeitsausschuß für die Herstellung eines Großschiffahrtsweges Donau—Oder—Elbe.

Die Handels- und Gewerbekammer in Reichenberg richtet eben gemeinschaftlich mit dem Elbeverein in Aussig an die wichtigsten öffentlichen Körperschaften und Vereinigungen in Niederösterreich, Böhmen, Mähren und Schlesien, die an der Herstellung eines Großschiffahrtsweges Donau—Oder—Elbe interessiert sind, ein Rundschreiben, in welchem diese eingeladen werden, zu einer Zweckvereinigung zusammenzutreten. Dieser soll die Aufgabe zufallen, die Bedeutung festzustellen, welche dem Elbe—Donau—Oder-Kanal als der kürzesten und billigsten Verbindung des Südostens mit dem Norden Europas für Mitteleuropa im allgemeinen und für die von dieser Wasserstraße durchzogenen Gebiete im besonderen zukommt, die öffentliche Meinung, die Behörden und gesetzgebenden Körperschaften über die Wichtigkeit und Notwendigkeit dieses Großschiffahrtsweges aufzuklären und endlich die Planung, die Bau- und Betriebskostenrechnung für ihn zu prüfen und so die zweckmäßigste Linienführung zu ermitteln. Der Arbeitsausschuß soll von vornherein an keine starren Formen gebunden werden, um seine volle Beweglichkeit und Handlungsfähigkeit zu gewährleisten und wird daher als freie Vereinigung gebildet werden. Die Kosten der Geschäftsführung werden durch Umlegung auf die dem Ausschusse angehörenden Körperschaften gedeckt. Die Vorschläge der Reichenberger Kammer erfolgen, wie sie hervorhebt, im vollen Einvernehmen mit den beteiligten Kreisen im Deutschen Reiche. Dort wird auf Grund von Anträgen, welche von den Elbe- und den Oder-Interessenten bereits angenommen sind, eine dem gleichen Zwecke dienende Körperschaft — wahrscheinlich in der Form eines eingetragenen Vereines — gebildet werden, welche ihre Tätigkeit in ununterbrochener Berührung mit dem österreichischen Arbeitsausschusse entwickeln soll. Zu diesem Zwecke wird eine gegenseitige Vertretung in den beiden Vereinigungen vorgesehen. Außerdem wird aus den beiden Körperschaften ein gemeinsamer Ausschuß gebildet werden, welcher dafür Sorge tragen wird, daß jene ihre Arbeit nach gleichen Grundsätzen verrichten und daß doppelte Arbeit vermieden wird. Dieser gemeinsame Ausschuß wird aus 24 Mitgliedern bestehen, von welchen je die Hälfte von dem österreichischen Arbeitsausschusse und dem Vereine im Deutschen Reiche entsendet werden soll. Eine Reihe von Beitrittserklärungen sind der Reichenberger Kammer bereits zugegangen und es kann wohl die Hoffnung ausgesprochen werden, daß auf diesem Wege dem Zustandekommen der Wasserstraße von der Donau über die Oder zur Elbe wirkungsvolle Dienste werden geleistet werden können.

Vossische Zeitung 4. IV. 1917

Die rumänischen Donauhäfen.

Von

Dr. Hermann Südhof.

Durch den siegreichen Vormarsch unserer Truppen auf die Sereth-Linien werden auch die beiden rumänischen Haupthöhen Braila und Galatz ernstlich bedroht. Für die aufstrebende rumänische Getreideausfuhr wurde der Mangel an guten Häfen mit geeigneten Ladevorrichtungen sehr fühlbar, und die Schaffung guter Anlegepunkte war für den sich entwickelnden Verkehr fast ebenso notwendig wie die Regulierung des Eisernen Tores und des Sulina-Armes.

Die geographischen Vorbedingungen für die Hafenanlage sind auf dem linken Ufer der unteren Donau nicht so günstig wie auf dem rechten. Die Donau drängt in ihrem Laufe hauptsächlich gegen das höhere bulgarische Ufer. Das auf der linken Seite am stärksten entwickelte Kampfgebiet macht den eigentlichen Stromlauf oft nur schwer zugänglich und bietet der Anlage guter Häfen für größere Flußfahrzeuge viele Schwierigkeiten. Nur an wenigen Stellen wie in Calafat, Corabia, Braila und Galatz sind durch Vorspringen der rumänischen Ebene die Ufer derart beschaffen, daß die Stadt selbst unmittelbar an der Donau liegt und mit dem Hafen zusammenfällt. Die meisten Hafenstädte befinden sich in einiger Entfernung von dem Strome und müssen ihre Zugänge zur Anlegestelle der Schiffe auf mehr oder weniger langen unüberflutbaren Dämmen bewerkstelligen. Die Stadt Giurgin ist beispielsweise durch einen 6 Kilometer langen Damm, auf dem die Bahn entlang geht, mit ihrem Hafen unten an der Donau verbunden. Die Entfernung zwischen Calarasi und dem dazugehörigen Donauhafen beträgt sogar 7 Kilometer.

Wenn auch der unmittelbare Zugang vom linken Donauufer an den Hauptstrom sich durch das Sumpfgebiet meist ungünstig gestaltet, so sind doch die Voraussetzungen für die Verbindung der Hafenorte mit dem Hinterlande durchweg gut. Von den 25 rumänischen Donauhäfen haben 11 eine Eisenbahnverbindung mit dem Hinterlande. Weitere Anschlüsse an das rumänische Eisenbahnnetz waren für die folgenden Jahre vorgesehen. Der größte Teil des rumänischen Getreides wird in die nächstgelegenen Flußhäfen gebracht und von dort auf kleineren Flußfahrzeugen nach Braila, Galatz oder Sulina transportiert. Dieser Weg erweist sich als der leistungsfähigste und billigste. Die eingleisigen Zugangsbahnen nach Braila und Galatz würden den Verkehr durchaus nicht bewältigen können.

Für den Ausbau der Häfen, für Kaianlagen, Ladevorrichtungen usw. hat der rumänische Staat viel getan. Die Gesamtlänge der gebauten Kais beträgt 18 021 m, an gepflasterten Kaiflächen sind 509 510 qm, an gepflasterten Zugangsstraßen 27 941 m vorhanden. Drei Winterhäfen in Giurgin, Braila und Galatz schützen die Fahrzeuge vor dem Eisgang. Besondere Fürsorge haben die Häfen Galatz und Braila erfahren. Diese beiden Häfen nehmen mit dem Mündungshafen Sulina zusammen ihrer Lage nach eine Doppelstellung ein: Sie sind zugleich Fluß- und Seehäfen. Der Hafen von Sulina umfaßt den 5 km langen Teil des regulierten Stromes vor seiner Mündung ins Schwarze Meer. Er erstreckt sich über beide Ufer, ist 150—180 m breit und hat eine Kailänge von 2 km auf der rechten und 3 km auf der linken Seite. Seiner Bedeutung nach ist er in erster Linie Durchgangshafen für die nach Galatz und Braila fahrenden Schiffe, spielt aber auch als Umschlagshafen vom Fluß- zum Seeschiff im Getreidetransport eine sehr wichtige Rolle, weil die größeren Seefahrzeuge bei den niedrigen Wasserständen nach der Erntezeit im Herbste die Donaumündung nicht hinauffahren können.

Die Hafenanlagen in Braila und Galatz bestehen aus einem Flußhafen und einem Hafenbecken, dem „Dock". Das Hafenbecken ist in beiden Fällen an der Sohle 500 Meter lang und 120 Meter breit und gewährt Raum für zwölf Seedampfer. Die Einfahrt beträgt 40 Meter. An der der Einfahrt gegenüberliegenden Seite des Beckens ist ein 500 Meter langer Kai, auf dem große Speicher stehen. Die Tiefe beläuft sich bei mittlerem Wasserstande auf 5,8 Meter und ist ausreichend für die Schiffe, die den Sulina-Arm hinauffahren können. Die Anlegestelle im offenen Strome übertrifft an Ausdehnung und Tiefe in beiden Fällen das Hafenbecken bei weitem. Die Getreidespeicher bieten Raum für 50 000 Tonnen Getreide.

Welcher Anteil beim Warenverkehr über die Donauhäfen auf die beiden Hauptplätze Galatz und Braila entfällt, zeigt uns folgende Tabelle, die auf Grund der amtlichen rumänischen Statistik zusammengestellt ist:

Anteil von Galatz und Braila an der Ein- und Ausfuhr Rumäniens im Jahre 1910.

	Einfuhr		Ausfuhr	
	Tonnen	v. H. der Einfuhr Rumäniens	Tonnen	v. H. der Ausfuhr Rumäniens
Galatz	155 723	20,18	446 597	9,95
Braila	156 039	20,22	1 080 529	24,07
Uebrigen Donauhäfen .	84 494	11,58	1 688 953	37,59
	396 256	51,98	3 216 079	71,61

Auf Braila und Galatz entfallen demnach vom gesamten Warenverkehr über die rumänischen Donauhäfen 4/5 beim Import und fast 1/3 beim Export. Diese starke Anteilnahme ist eine Folge der günstigen Lage. Daß beim Export der Prozentsatz am Gesamtverkehre gegenüber dem Import zurückbleibt, hängt damit zusammen, daß eine sehr große Menge Getreide von den Flußfahrzeugen aus den Donauhäfen direkt nach Sulina gebracht wird. Galatz tritt besonders als Ausfuhrhafen gegenüber Braila ganz in den Hintergrund. Dieser Unterschied vergrößert sich von Jahr zu Jahr. Er hat mancherlei Ursachen. Die Flußschiffahrt findet in Braila in der Hauptsache ihr Ende, weil die Seefahrzeuge, die bis Galatz kommen, der Tiefenverhältnisse wegen ebenso leicht bis Braila vordringen können. Für die Warenzufuhr mit der Eisenbahn aus der Walachei liegt Braila näher, somit auch günstiger, und selbst der Verkehr aus der Moldau hat sich durch die örtlichen Verhältnisse bedingte Linienführung nach Braila gerichtet. Die Pruthschiffahrt, von der Galatz naturgemäß Nutzen ziehen könnte, ist in schlechtem Zustande: Niedrigwasser im Herbst und lange Eisdauer im Winter hemmen die Schiffsbewegung. Dazu kommt, daß die alten Handelsbeziehungen, die Galatz mit dem südlichen und westlichen Bessarabien unterhielt und die ihm einen großen Teil Getreide zuführten, vom russischen Staate durch die Hebung des Schiffsverkehrs im Kilia-Arm und dessen Häfen unterbunden wurden.

Fremdenblatt

4. II. 1919

152

Errichtung eines Wasserkraft- und Elektrizitäts-Wirtschaftsamtes.

Der Staatsrat hat in seiner gestrigen Sitzung die Errichtung eines dem Staatsrate unmittelbar unterstellten Wasserkraft- und Elektrizitätswirtschaftsamtes (W. E. W. A.) beschlossen, das den beteiligten staatlichen Aemtern in allen legislatorischen, organisatorischen, technischen, administrativen und finanziellen Angelegenheiten des Ausbaues und der Verwertung der Wasserkräfte Deutschösterreichs, jene der Erzeugung, Verteilung und Nutzbarmachung der elektrischen Energie allgemeine, die einheitliche Behandlung dieser Fragen sicherstellende Richtlinien weisen und deren Einhaltung überwachen soll. Insbesondere wird es Aufgabe des W. E. W. A. sein, die Finanzierung des Ausbaues von Wasserkräften und Fernleitungen in die Wege zu leiten.

Da das Staatsamt für Verkehrswesen die Elektrifizierung der Bahnen durchzuführen hat, so wird eine dem Staatssekretär für Verkehrswesen untergeordnete Dienststelle in diesem Staatsamt eingerichtet. Diese Dienststelle hat alle nötigen Vorarbeiten und Ausführungen zur Elektrifizierung der Staatsbahnen in Deutschösterreich durchzuführen. Das Staatsamt für Verkehrswesen übt auch Einfluß auf die Erteilung von Konzessionen an private Konsensbewerber aus und hat auf die Aufstellung und Durchführung eines Gesamtplanes für den Ausbau der Wasserkräfte in Deutschösterreich und eines Hauptverteilungsnetzes der aus diesen Wasserkräften gewonnenen elektrischen Energie unter Bedachtnahme auf etwa schon bestehende und projektierte Kraftwerke Einfluß zu nehmen.

Das W. E. W. A. besteht aus einem Direktorium, einer beratenden Kommission und einer Kanzlei. Das Direktorium, das dem Staatsrate unmittelbar verantwortlich ist, setzt sich aus dem „Vortragenden Staatsrate" als Vorsitzenden und den Leitern der beteiligten Staatsämter, sowie Vertretern der Länder, der Industrie und der Landwirtschaft als Mitgliedern zusammen. Zum „Vortragenden Staatsrate" wurde Staatsrat Dr. Wilhelm Ellenbogen ernannt.

In den Wirkungskreis des Staatsamtes für öffentliche Arbeiten in Angelegenheiten der Wasserwirtschaft und des Elektrizitätswesens tritt im übrigen keine Aenderung ein.

Ostdeutsche Rundschau 153
5. II. 1919

Der Ausbau der Wasserkräfte.

Die Wiener Handels- und Gewerbekammer beschäftigt sich seit mehreren Wochen in eingehender Weise mit den Fragen der zukünftigen Energiewirtschaft in Deutschösterreich. Im Zuge ihrer Beratungen hat die Kammer vor ihrer endgültigen Beschlußfassung noch die Wohlmeinung mehrerer hervorragender Fachmänner auf dem Gebiete der Wasser- und Elektrizitätswirtschaft entgegengenommen. Dieser Sitzung, der der stellvertretende Vorsitzende der Kammer Direktor Dr. Hammerschlag präsidierte, wohnten die Herren Kommerzialrat Freiherr v. Bachofen-Echt, Stadtbaudirektor Ing. Goldemund, Generaldirektor Ing. Dr. Günther, Hofrat Prof. Hochenegg, Ing. Janesch, Dr. v. Kink, Direktor der städtischen Elektrizitätswerke Ing. Karel und Baudirektor Ing. Stern, sowie die Mitglieder des Kammerausschusses für steuer- und verwaltungsrechtliche Fragen bei. Der Beratung lag ein vom Kammersekretär Doktor Götzinger ausgearbeiteter Bericht über die Energiewirtschaft in Deutschösterreich zugrunde. Die Experten hoben übereinstimmend die **große Dringlichkeit** der Inangriffnahme des Ausbaues unserer Wasserkräfte hervor. Der **sofortige Beginn** der Arbeiten sei nicht nur nowendig, um wenigstens in der Zukunft eine teilweise Entlastung unserer überaus bedrängten Lage hinsichtlich der Kohlenversorgung herbeizuführen, sondern auch, um für die zahlreichen Arbeitslosen und für die einschlägigen Unternehmungen Beschäftigung zu schaffen. Nicht wenige große Projekte, bei denen die wasserrechtlichen Verhandlungen bereits zum Abschlusse gediehen sind, könnten sofort zur Ausführung kommen. **Noch vor Eintritt der eigentlichen Bauperiode im Frühjahre, in der die Erdarbeiten begonnen würden, könnten jetzt schon gewisse Arbeiten, wie Stollenarbeiten, in Angriff genommen werden.** Als Organisationsform für manche Projekte empfiehlt sich die gemischtwirtschaftliche Form, an der der Staat, die in Betracht kommenden Länder, Gemeinden und Privatfirmen teilzunehmen hätten, ohne daß jedoch in anderen Fällen die rein gemeinwirtschaftliche oder die rein privatwirtschaftliche Organisationsform ausgeschlossen wäre. Im Hinblicke auf die hohen Baukosten in der Uebergangszeit müßte der **Staat mit finanziellen Begünstigungen,** wie Zinsengarantien oder Darlehen zu begünstigtem Zinsfuße, **helfend eingreifen,** was umso angebrachter wäre, als auf der anderen Seite **große Summen für unwirtschaftlich ausgegebene Arbeitslosenunterstützungen in Ersparnis gebracht werden könnten.** Unerläßliche Vorbedingungen einer Entfaltung unserer Elektrizitäts- und Wasserwirtschaft sind ein gutes Elektrizitätswegegesetz, das sich jedoch auf die Einräumung von Leitungs- und Enteignungsrechten für die elektrischen Anlagen und Leitungen und die entsprechende Verfahrensvorschrift zu beschränken hätte, dann eine Ausgestaltung unserer Wasserrechtsgesetze, rücksichtlich der Enteignung zugunsten der Wasserkraftanlagen und schließlich eine Vereinfachung und Konzentrierung der Verwaltungskompetenzen auf dem Gebiete der Wasser- und Elektrizitätswirtschaft. Die Kammer wird demnächst eine Denkschrift über diesen Gegenstand der Regierung unterbreiten.

Neue Freie Presse
11./I. 1919

Bevorstehende Verbesserung des Sonntagsverkehres bei den Straßenbahnen.

In der heutigen Sitzung des Stadtrates stellte der Direktor der Straßenbahnen Ingenieur Spängler infolge der verschiedenen Wünsche bezüglich des Straßenbahnverkehres an Sonntagen eine Verbesserung des Straßenbahnverkehres zur Diskussion. Seine Anregungen betrafen die Wiedereinführung einiger bisher aufgelassener und die Weiterführung einiger Linien an Sonn- und Feiertagen.

Es entwickelte sich eine eingehende Debatte, an welcher sich die meisten Mitglieder des Stadtrates beteiligten und in der noch weitergehende Wünsche bezüglich des Straßenbahnverkehres vorgebracht wurden. Der Vorsitzende Vizebürgermeister Hoß erklärte, es wäre notwendig, daß auch Magistratsrat Fastenbauer und Direktor der Elektrizitätswerke Karel der Beratung beigezogen werden, um ihre Meinung darüber abzugeben, wie weit die Kohlenvorräte und die Kohlenzufuhr eine Ausdehnung des stark eingeschränkten Straßenbahnverkehres zulassen, und vertagte deshalb die Beratung bis zur nächsten Sitzung, die morgen stattfindet.

Von anderer Seite erfahren wir: Die Sitzung des Stadtrates nahm einen bewegten Verlauf. Es fehlte nicht an Angriffen wegen des gehandhabten Systems bei den Straßenbahnen und wegen des Verkehres, der nicht den Bedürfnissen der Bevölkerung Rechnung trage. Zahlreiche Stadträte erhoben Wünsche im Interesse der Bezirke und verlangten ausreichende Verbesserung. Der Sonntagsverkehr in der übermäßig gedrosselten Form müsse aufhören und dem Verkehr an Wochentagen angepaßt werden. In der Sitzung wurde auch bekannt, daß die Kohlensituation der Gemeinde noch keine befriedigende Wendung genommen habe.

Österr. Volkszeitung

14. II. 1917

155

Keine unbegründeten Preissteigerungen wegen Erhöhung der Gütertarife.

Amtlich wird verlautbart:

Die Befürchtung, daß die (an anderer Stelle des Blattes gemeldete) neue Frachtsteuer und die Erhöhung der Gütertarife als Anlaß für unbegründete Preiserhöhungen benützt werden könnten, hat das Justizministerium dazu bestimmt, alle Staatsanwaltschaften anzuweisen, in allen Strafsachen wegen Preistreiberei oder Wucher, in denen als offenbar übermäßig oder wucherisch angezeigte Preise von den Beschuldigten mit der Erhöhung der Frachtkosten begründet werden sollten, darauf zu dringen, daß durch Abforderung der Frachtbriefe oder bahnamtliche Auskünfte und dergleichen die Höhe der Frachtkosten verlößlich festgestellt werde.

Diese Feststellungen werden stets mit aller Beschleunigung vorzunehmen sein, damit das Vorschützen der Frachtsteuer und der Erhöhung der Gütertarife als Grund der Preissteigerung nicht nur in der Sache selbst wirkungslos bleibe, sondern auch die Raschheit und den Nachdruck der Verfolgung zu hemmen nicht im Stande sei.

Die Zeit
14. IV. 1917

Einführung von ermäßigten Jahresstreckenkarten

Gleichzeitig mit der Einführung des neuen Personentarifes, über die wir an anderer Stelle berichten, gelangen am 1. Februar an Stelle der bisherigen Zeitkarten sowohl auf den Staatsbahnen als auch auf der Südbahn Monatsstreckenkarten zur Einführung. Hierüber wird amtlich verlautbart: Infolge der aus finanziellen Rücksichten erfolgten allgemeinen Tariferhöhung ist auch eine Erhöhung der Streckenkartenpreise unvermeidlich gewesen; um jedoch jene Bevölkerungskreise, die ihren ständigen Wohnsitz außerhalb der Stadt haben, vor einer zu großen Verteuerung der täglichen Fahrtkosten zu bewahren, hat die Staatseisenbahnverwaltung beschlossen, Jahresstreckenkarten auf Entfernungen bis zu 50 Kilometer einzuführen, die gegenüber den Monatskarten um 25 Prozent ermäßigt sind. Diesem Vorgang ist auch die Südbahngesellschaft gefolgt. Eine Jahresstreckenkarte für die Relation Wien Franz Josefbahnhof—Klosterneuburg-Weidling wird zum Beispiel künftig in der zweiten Klasse 189 Kronen (gegen 158 Kronen vordem), in der dritten Klasse 126 Kronen (gegen 93 Kronen) kosten, was zwar einer Erhöhung um 20, beziehungsweise 35 Prozent gleichkommt, aber infolge des 25prozentigen Nachlasses von dem an sich ermäßigten Pauschalpreise der Monatskarten eine ganz bedeutende Ermäßigung der normalen Fahrgebühren darstellt; in der Relation Wien Westbahnhof—Purkersdorf Ort werden die einschlägigen Preise 243 Kronen und 162 Kronen gegen früher 185 Kronen und 109 Kronen betragen, zwischen Wien Südbahnhof und Mödling 283.50 Kronen und 189 Kronen gegen 210 Kronen und 135 Kronen. In einzelnen weiteren Südbahnrelationen treten sogar gegenüber dem alten Tarifzustand Verbilligungen ein, so zum Beispiel zwischen Wien Südbahnhof und Baden, in welchen Relationen die neuen Jahreskartenpreise in der ersten Klasse 688.50 Kronen, in der zweiten Klasse 413.10 Kronen und in der dritten Klasse 275.40 Kronen (gegen alt 570 Kronen, 420 Kronen und 285 Kronen) betragen, ferner in der Relation Wien Südbahnhof—Vöslau-Gainfarn, in der folgende neue Jahreskartenpreise gelten: erste Klasse 756 Kronen, zweite Klasse 453.60 Kronen, dritte Klasse 302.40 Kronen (gegen alt 750 Kronen, 570 Kronen, 375 Kronen); es erklärt sich dies daraus, daß die Streckenkartensysteme dieser beiden Bahnen früher wesentlich voneinander abgewichen sind, während sich nunmehr die Südbahn dem Tarifsystem der Staatsbahnen angepaßt hat.

Arbeiterzeitung
14./I. 1917

159

Erhöhung der Frachttarife — Erhöhung der Fahrpreise!

Natürlich mit dem § 14!

Die Regierung Clam-Martinic, die die „Wiederherstellung voller verfassungsmäßiger Zustände" angekündigt hat, wird morgen eine § 14-Verordnung kundmachen, wodurch alles auf der Eisenbahn verteuert wird. Vor allem wird eine Frachtsteuer eingeführt, und zwar beträgt sie 15 Prozent des Beförderungspreises. Das zweite ist die Einführung einer Verkehrssteuer für Personenbeförderung: es werden nämlich die Abgabensätze der Fahrkartensteuer für Hauptbahnen von 12 auf 20 Prozent, im Verkehr mit Ungarn und Bosnien von 10 auf 18 Prozent, für Lokalbahnen von 6 auf 10 Prozent und für Kleinbahnen von 3 auf 5 Prozent erhöht. Das dritte ist die Einführung einer Gepäcksteuer; im selben Ausmaß bestimmt wie die Fahrkartensteuer. Das sind nun, wie die Regierung mit herzerfrischender Naivität sagt, die „gesetzgeberischen Maßnahmen"; sie wird aber im eigenen Wirkungskreis weiter „reformieren", nämlich bei den staatlichen Bahnen. Die Personentarife der Staatsbahnen werden reformiert, indem sie „durchschnittlich" um dreißig Prozent erhöht werden. Im Güterverkehr wird auf den Staatsbahnen nebst der fünfzehnprozentigen Frachtsteuer noch ein fünfzehnprozentiger „Kriegszuschlag" „geplant". Diesen Kriegszuschlag werden auch die Privatbahnen einzuheben haben; die Regierung wird dann bei jeder Bahn entscheiden, ob sie den Kriegszuschlag nimmt oder ihn der Bahn überläßt. Die Verteuerungen und Erhöhungen treten am 1. Februar 1917 in Kraft; „vorläufig" auf drei Jahre, also bis 31. Jänner 1920. Den Ertrag aus diesen „Maßnahmen" schätzt die Regierung auf 300 Millionen, vielleicht noch höher. Dazu bemerkt sie: „Diese gewiß stattliche Zahl bietet einen neuerlichen Beweis dafür, daß das österreichische Abgabensystem seine Elastizität und Ausgestaltungsfähigkeit nicht verloren hat. Die Tatsache, daß es möglich ist, auf einem einzelnen Gebiet eine Erhöhung der jährlichen österreichischen Staatseinnahmen um nahezu ein Drittel einer Milliarde ohne allzu empfindliche Belastung der Volkswirtschaft zu bewirken, ist wohl geeignet, jeden Zweifel darüber zu widerlegen, daß die österreichische Staatswirtschaft nicht nur gewillt, sondern auch fähig ist, die ihr durch den Krieg auferlegten Lasten zu tragen." Wenn die Volkswirtschaft nicht belastet wird: woher kommt dann die Drittelmilliarde? Die Regierung hat auch die volkswirtschaftliche Seite der Frage „eingehend geprüft" und ist beruhigt: „weil unter der Herrschaft der dermalen für die Preisbildung maßgebenden Verhältnisse, welche aller Voraussicht nach auch nach dem Kriege kaum sofort eine einschneidende Aenderung erfahren dürften, die Frachtspesen bei den Anschaffungskosten einer Ware zum Teil überhaupt keine, zum Teil eine nur untergeordnete Rolle spielen". Also weil alles schon so teuer ist, spielt die Erhöhung der Produktionskosten keine Rolle, und weil auch nach dem Kriege nichts billiger werden wird, fällt diese Erhöhung nicht ins Gewicht. Jedenfalls eine originelle volkswirtschaftliche Auffassung! Die „Berechnungen" der Regierung haben auch zu dem „Ergebnis" geführt, „daß Preiserhöhungen in größerem Umfang nicht gerechtfertigt wären". Aber sie sind schon im „kleineren Umfang" bitter! Aber die Regierung sieht voraus, „daß der Versuch gemacht wird, die Einführung der Frachtsteuer und die Erhöhung der Gütertarife als Anlaß für unbegründete Preiserhöhungen und illegitimen Gewinn zu benützen", und so erachtet es sie „als ihre selbstverständliche Pflicht, solchen gemeinschädlichen Bestrebungen gleich von vorherein mit aller Strenge entgegenzuwirken. Die berufenen Behörden wurden daher bereits angewiesen, für die nachdrücklichste Bekämpfung solcher Auswüchse Sorge zu tragen." Auf die „Bekämpfung" sind wir wirklich neugierig!

* * *

Wie die Personentarife verteuert werden.

Aus folgenden Beispielen ist die Verteuerung zu erkennen. Es kostete bis jetzt und wird nun vom 1. Februar 1917 kosten in Kronen die Reise:

Wien—St. Pölten, 64 Kilometer

	Personenzug			Schnellzug		
	III. Klasse	II. Klasse	I. Klasse	III. Klasse	II. Klasse	I. Klasse
alt	2·50	3·90	6·40	3·30	5·10	8·40
neu	3·10	4·65	7·75	3·90	5·85	9·75
Erhöhung	—·60	—·75	1·35	—·60	—·75	1·35
in Prozent	24	19	21	18	15	16

Wien—Salzburg, 314 Kilometer

alt	11·20	17·60	28·80	14·80	23·20	38·—
neu	14·50	21·75	36·25	18·10	27·15	45·25
Erhöhung	3·30	4·15	7·45	3·30	3·95	7·25
in Prozent	29	24	26	22	17	19

Wien—Prag (F. J.-B.), 350 Kilometer

alt	12·30	19·30	31·60	16·20	25·50	41·70
neu	15·60	23·40	39·—	19·50	29·25	48·75
Erhöhung	3·30	4·10	7·40	3·30	3·75	7·05
in Prozent	27	21	23	20	15	17

Wien—Teschen, 458 Kilometer

alt	15·80	25·—	41·10	21·—	33·10	54·40
neu	19·60	29·40	49·—	24·50	36·75	61·25
Erhöhung	3·80	4·40	7·90	3·50	3·65	6·85
in Prozent	24	18	19	17	11	13

Man achte wohl darauf, daß die Erhöhung der dritten Klasse prozentuell höher ist als die in der zweiten und in der ersten. Obwohl die prozentuelle gleiche Belastung das mindeste wäre, es umgekehrt noch eher zu rechtfertigen wäre! Gleichzeitig werden auch die Abonnementskarten reformiert. Im neuen Tarif wird es nur Streckenkarten (entweder nur für Personen- oder für alle Züge geben); sie werden für beliebige Entfernungen, aber in der Regel nur für einen Monat ausgegeben. Nur bis fünfzig Kilometer Entfernung werden, um das Wohnen in der Nähe von Städten (Wohnungsfürsorge) zu ermöglichen, Jahresstreckenkarten ausgegeben, die gegen die Monatskarten etwa ein Viertel billiger sein werden. Die Arbeiterbegünstigung (die steuerfreien Arbeiterwochen- und Rückfahrkarten und die fünfzigprozentige Ermäßigung des normalen Tarifs für gemeinsame Fahrten und für Zwecke der Arbeitsvermittlung) wurde beibehalten. Die Schülermonatskarten werden dagegen erhöht! Von einer Aufhebung der Freikarten, der Salonwagen und ähnlicher Dinge ist (natürlich) keine Rede!

Pester Lloyd

II 14
162

14./I. 1916

die Erhöhung der Eisenbahngütertarife und des Frachturkundenstempels.

so u. a. in den Abmachungen über die Orientverkehre, in welchen von der für alle Wagenladungsklassen einheitlichen Abfertigungsgebühr von 10 Cents 5 Cents der Versand- und 5 Cents der Empfangsbahn zufallen. Abgesehen von der Unbilligkeit, die darin liegt, daß die Eisenbahnen Gebühren für eine Leistung erheben, die sie gar nicht besorgen, spricht auch das deutsche Beispiel entschieden gegen diesen Vorgang. Im innerdeutschen Verkehr wird die Abfertigungsgebühr, gleichviel wie groß die Zahl der am Transport beteiligten Verwaltungen sei, stets nur einmal erhoben und zwischen Versand- und Empfangsbahn hälftig geteilt, während die Durchgangsstrecken von jedem Anteil an der Abfertigungsgebühr ausgeschlossen bleiben.

Im Sinne dieses Vorganges wird auch bei Erstellung internationaler Tarife von den deutschen Bahnen nur eine halbe Abfertigungsgebühr in die Streckensätze bis zur Reichsgrenze eingerechnet, unter der übrigens selbstverständlichen Bedingung, daß der gleiche Vorgang auch seitens der außerdeutschen Verwaltungen beobachtet wird. Der Wert der direkten Tarife, der innerdeutschen sowohl wie der internationalen, besteht demnach neben der raschen Orientierungsmöglichkeit über die Höhe der Frachtsätze und neben der unaufgehaltenen Beförderung (die gebrochene Abfertigung geht durchschnittlich mit einer vierundzwanzigstündigen Verzögerung einher) in dem Vorteil, daß sie nur eine volle Abfertigungsgebühr enthalten, während im gebrochenen Verkehr die Abfertigungsgebühr für jede Tarifabfertigung (Kartierungsstrecke) erhoben wird. In der Erwägung, daß der Mangel direkter Tarife nicht eine Schuld der Verfrachter, sondern der Eisenbahnen ist, sind aber die deutschen Bahnen einen Schritt weitergegangen und haben einen besonderen Umbehandlungstarif (Tarif für Unterwegsabfertigung) eingeführt, durch den der Nachteil der wiederholten Anrechnung der Abfertigungsgebühren bei Teilabfertigungen beseitigt, beziehungsweise gemildert wird.

Anders bei uns. Sofern man nicht durch besondere Verträge daran behindert ist, rechnet man neuestens — auch bei Vorhandensein direkter Tarife — die Abfertigungsgebühren für jede Bahnstrecke voll an, geradeso, als ob die Sendung auf jeder einzelnen der von ihr berührten Strecken zur Auf- und Abgabe gelangt wäre. So wird zum Beispiel für eine Sendung von einer ungarischen Privatbahn über die ungarischen und österreichischen Staatsbahnen nach einer österreichischen Privatbahn die Abfertigungsgebühr statt einfach vierfach berechnet. Es werden eben für jede Teilstrecke ungekürzte Lokaltarife in Anrechnung gebracht, während doch die Abfertigungsleistung, als deren Entgelt die Gebühr zu betrachten ist, nur auf der Bahn stattfindet, auf welcher der Transport beginnt oder endigt. Ein solcher Vorgang mag ja rechtlich zulässig sein, widerspricht aber jedem Billigkeitsgefühl und sollte in Zusammenhang mit der Erhöhung der Abfertigungsgebühren, die dessenungeachtet den Staatsbahnen bedeutende, auf jährlich etwa 12 bis 15 Millionen Kronen zu veranschlagende Mehreinnahmen bringen würde — nach deutschem Muster — endgültig beseitigt werden. Eine Anlehnung an das deutsche System wäre in diesem Falle mit materiellen Vorteilen für die Bahnen verbunden und würde gleichzeitig — ohne dem verfrachtenden Publikum allzugroße Opfer aufzuerlegen — vorhandene Härten und Unbilligkeiten der Tarife aus der Welt schaffen.

Neue Freie Presse

14. II. 1917

163

Mehreinnahmen von dreihundert Millionen aus dem Bahnverkehre.

Erhöhung der Verkehrsabgaben und Einführung eines Kriegszuschlages.

Wien, 13. Januar.

Friedrich Freiherr v. Schey war der letzte Präsident des Verwaltungsrates der Elisabethbahn. Der Betrieb wurde von Alois Freiherrn v. Czedik geleitet. Eine gütige Natur hat ihm die vom hohen Alter unberührte Jugendfrische verliehen und seine lebensvolle Gestalt verkörpert die Erinnerungsreihe von den Märztagen bis in die Gegenwart. Er war stets im Vordergrund wichtiger Ereignisse, im niederösterreichischen Landesausschusse als Nachfolger des Geschichtsschreibers Arneth, im Unterrichtsministerium als Sektionschef bei der Aufhebung des Konkordats, in der Elisabethbahn als Urheber der Verstaatlichung, in der Staatsschulden-Kontrollkommission als Präsident während dieses ernsten Krieges. Das Reisen der Personen und das Verfrachten der Güter auf den Bahnen soll durch Erhöhung der Verkehrsabgaben und der Tarife um dreißig Prozent teurer werden und der Staatsschatz durch diese Maßregel eine Mehreinnahme von dreihundert Millionen Kronen haben. Wenn so schwere Opfer verlangt werden, entsteht das Bedürfnis, die Frage nach der Tragfähigkeit zu prüfen, und bei der Unbestimmtheit der wirtschaftlichen Verhältnisse im Kriege und bei der Schwierigkeit, die Uebergangszustände im Frieden vorauszusehen, wendet sich der Blick unwillkürlich zur Vergangenheit, zu den Anfängen der Verstaatlichung in Oesterreich. Freiherr v. Czedik war für billige Tarife. Er hat gewußt, daß Oesterreich das Merkmal der großen Entfernungen und der geringen Anzahl von dichtbevölkerten Städten habe, so daß jeder Mensch und jede Ware, die auf den Eisenbahnen befördert werden, im Durchschnitte weitere Strecken zurücklegen müssen als in Deutschland. Der Tarif sollte den Raum überwinden und finanziell durch verhältnismäßiges Sinken mit der steigenden Zahl der Kilometer, durch Zonen und Staffeln über die Natur siegen. Die Staatsbahnen sind damals volkstümlich geworden und in gewissem Sinne kann Freiherr v. Czedik ein Schöpfer der Massenbewegung auf den Bahnen genannt werden, weil der niedrigere Fahrpreis das Salzkammergut, Steiermark, Kärnten und Tirol auch dem Mittelstande zugänglich machte. Die Tarife des Freiherrn v. Czedik haben zu Volksgewohnheiten geführt, zu näheren Beziehungen zwischen den Städtern und den Alpentälern, zur Möglichkeit schöner Feierstunden auch für den Beamten und den Arbeiter.

Die österreichische Landwirtschaft und Industrie haben nicht weniger triftige Gründe, sich dieser Zeit zu erinnern. Die wichtigsten Standorte der Massenerzeugnisse, die Erweiterung und Vermehrung der Textilfabriken, die Ueberführung der Eisenindustrie zum modernen, kräftesparenden Betriebe, die Einführung der böhmischen Kohle in den großen Verkehr, alles das ist so jung, daß es in die Zeit fällt, als Freiherr v. Czedik sich für die Politik der billigeren Tarife entschied. Sollte es nur ein Zufall sein, daß der industrielle Fortschritt am stärksten gewesen ist, als die Frachtgebühren am niedrigsten waren? Aus den Tabellen, welche die Entwicklung vor mehr als dreißig Jahren schildern, ist deutlich zu erkennen, wie der Gedanke des Freiherrn v. Czedik sich erfüllen durfte und der Satz für die Güterbeförderung sich in sanften Kurven niedersenkte. Das hat nur sieben Jahre gedauert und gerade aus dem Abgeordnetenhause kam der Widerstand, zuerst vertreten durch den späteren Finanzminister Dr. Kaizl, der den Gegensatz zwischen einer im großen Zuge wirtschaftlichen und einer von engeren Auffassungen beherrschten finanziellen Eisenbahnpolitik am schärfsten herausarbeitete. Das klassische Zeitalter der niedrigeren Frachtgebühren unter Freiherrn v. Czedik war vorüber und die strenge Forschung nach den Selbstkosten, der Wunsch nach Entlastung des allgemeinen Staatshaushaltes und nach Reinerträgnissen aus den Milliarden des verwendeten Kapitals begann. Wer hat Recht gehabt? Die Aufzählung der Dampfkessel und Pferdekräfte würde die Frage am sichersten beantworten.

Vor etwa zwanzig Jahren begann wieder der Aufstieg und die Tabellen zeigen, wie die Kurven der Einheitssätze sich in die Höhe strecken, bis unter dem Drucke der Ausgaben während der Annexionskrise ein stärkerer Eingriff nötig wurde. Allein die Frachtgebühren sind auch in eine Bewegung hineingerissen worden, die schon vor dem Beginne des Krieges eine der ernstesten Sorgen von Oesterreich gewesen ist. Die Aussperrung der landwirtschaftlichen Erzeugnisse des Balkans hat die Lebensverhältnisse unbehaglich gemacht und seither sind die Preise ein Gespenst, das der Staat vergeblich durch Gehaltszulagen zu verscheuchen sucht und das sich beständig an seine Fersen heftet. Das Netz der Ferdinands-Nordbahn mit Linien, welche die Frachten kaum zu bewältigen vermochten, wurde gekauft und das Ergebnis war, daß der Staat im Gesamtbetriebe von hundert Kronen, die er einnahm, nicht wie im vorausgegangenen Jahre zweiundsechzig Kronen, sondern neunundneunzig Kronen ausgeben mußte. Die Zollpolitik hat durch ihre Folgen ein jähes Anschwellen der Personalausgaben hervorgerufen; auch die Selbstkosten der Industrie sind gestiegen, so daß Kohle und die sonstigen Vorräte der Bahnen teurer wurden. Die Frachtgebühren wurden erhöht und jetzt drängt der Krieg zu einer neuen Maßregel, zu Verkehrsabgaben und Tarifsteigerungen von zusammen dreißig Prozent, mit einem Ertrage von mehr als dreihundert Millionen für die Verteidigung des Landes, für den Schutz der Grenzen, für die Sicherheit von Haus und Herd und für die Verbürgung des öffentlichen Kredits.

Diese dreihundert Millionen werden gerade in diesem Augenblicke eine Kundgebung, die wir gebraucht haben. Denn sie werden gegenüber der Anmaßung der Feinde ein Zeugnis sein, daß Oesterreich schon mitten im Kriege für die Ordnung des Budgets zu sorgen vermag und daß es für die Zinsen seiner Anleihen aus den jährlichen Mitteln, die aus Steuern und Betrieben zufließen, aufkommt. Ein Schwung liegt in der Nachricht, daß wir aus einer einzigen Quelle jährlich neue dreihundert Millionen und in Wahrheit mehr als dreihundert Millionen aufbringen. Wieviele Möglichkeiten hat unsere Finanzverwaltung noch immer. Kapital und Zinsen der Schulden, die uns der Krieg aufgebürdet hat, bleiben in festem Schutze, und der finanzielle Ruf unseres Landes, verbrieft durch Rechtssicherheit und getragen von der Steuerfähigkeit, kann nicht angetastet werden. Wir können nicht bis zum Frieden warten, um die Pfeiler unseres Budgets aufzurichten. In wenigen Monaten hat die Bevölkerung mit der rührenden Willfährigkeit, die eine der großartigsten Erscheinungen dieses Krieges ist, die Verfügungen hingenommen, durch welche die finanziellen Mittel des Staates um beiläufig achthundert Millionen verstärkt werden sollen. Wer hätte das vor dem Kriege auch nur zu denken gewagt. Heute fühlt jeder, daß es zu unserem eigenen Wohl, zu unserem eigenem Leben nicht anders sein könnte und daß der Feind selbst uns durch seine Herausforderungen zum stählernen Willen erzieht, nicht zu weichen und vor der Welt zu beweisen, daß wir uns nicht beugen und nicht brechen lassen. Die Frachtgebühren werden nach dem Zuschlage von dreißig Prozent nicht viel höher sein als vor dreißig Jahren auf der Elisabethbahn in einem wirtschaftlichen Abschnitte, der unter den Nachwehen des unvergeßlichen Krachs voll Kummer war. Viele hunderttausend Familien sind damals verarmt, und trotz der Trübseligkeiten des Niederganges haben wir den Tarif ausgehalten, und jetzt können wir noch mehr aushalten. Wir glauben, daß Freiherr v. Czedik selbst als Präsident der Staatsschuldenkontrollkommission die Erhöhung der Tarife gebilligt habe. Dieses Beispiel ist nach einem solchen Lebenslaufe für jeden von uns zwingend.

Der Abend
15. I. 1917

15 IV

164

Was man eine Ermäßigung nennt.

Die Staatsbahnen haben die Fahrpreise erhöht; der Staat braucht Geld und so kann man dagegen nichts sagen. Es muß eben sein. Weniger müßte es sein, daß auch die Südbahn dasselbe tut; sie führt keinen Weltkrieg und es ist kein Naturgesetz, daß die Reisenden ihr ersetzen müssen, was sie jetzt weniger einnimmt oder mehr ausgibt. Aber man hat es ihr einmal gestattet und so tut sie es selbstverständlich. Ebenso selbstverständlich ist es, daß die „großen Blätter" daran nicht die geringste Kritik üben; trifft es doch nur ihre Leser, und zwar die ärmeren; diese Leser geben aber keine Freikarten und bezahlen keine Pauschalien. Da man aber doch etwas tun muß, um dem Leser Sand in die Augen zu streuen, denn sogar der geduldige Leser schimpft, wenn ihm das Wohnen an der Südbahn verteuert wird, so stellt man sich so, als hielte man die Mitteilung, daß Zeitkarten wie bisher etwas billiger als Einzelkarten sind, für eine Ermäßigung und so ist es möglich, daß man die Tatsache, daß die Zeitkarten um mehr als ein Viertel teurer als bisher werden, dem Leser als Ermäßigung vorsetzt. Nicht weiter verwunderlich ist es unter solchen Umständen, daß nicht eine einzige bürgerliche Zeitung, von der „N. Fr. Pr." bis zur „Reichspost", nur ein Wort darüber zu sagen findet, daß die Preissteigerung für die Zeitkarten dritter Klasse am stärksten ist und die der beiden anderen um 3 bis 5 v. H. übersteigt. Auch daß man darüber schweigt, ist bei der Gesinnung dieser Blätter selbstverständlich; die zweite Klasse benützen ihre geschätztesten Leser, die zugleich Kunden des Anzeigenteiles sind, und in der ersten fahren sie selbst, mit Karten, die überhaupt nichts kosten.

Daß sich so eine Südbahn alles erlaubt, ist schließlich wirklich kein Wunder; weiß sie doch, daß sie vor abfälliger Kritik in den gelesenen Blättern geschützt ist.

Neues Wiener Tagblatt
15./I. 1917

Ermäßigte Jahresstreckenkarten auf der Staats- und Südbahn.

Im Interesse der Wohnungsfürsorge.

Amtlich wird verlautbart:

Gleichzeitig mit der Einführung des neuen Personentarifs gelangen am 1. Februar d. J. an Stelle der bisherigen Zeitkarten sowohl auf den Staatsbahnen als auch auf der Südbahn Monatsstreckenkarten zur Einführung. Infolge der aus finanziellen Rücksichten erfolgten allgemeinen Tariferhöhung ist auch eine Erhöhung der Streckenkartenpreise unvermeidlich gewesen; um jedoch jene Bevölkerungskreise, welche ihren ständigen Wohnsitz außerhalb der Stadt haben, vor einer zu großen Verteuerung der täglichen Fahrtkosten zu bewahren, hat die Staatseisenbahnverwaltung beschlossen, Jahresstreckenkarten auf Entfernungen bis zu 50 Kilometer einzuführen, die gegenüber den Monatskarten um 25 Prozent ermäßigt sind. Diesem Vorgang ist auch die Südbahngesellschaft gefolgt.

Eine Jahresstreckenkarte für die Relation Wien (Franz Josefs-Bahnhof)-Klosterneuburg-Weidling wird zum Beispiel künftig in der zweiten Klasse 189 K. (gegen 158 K. vordem), in der dritten Klasse 126 K. (gegen 93 K.) kosten, was zwar einer Erhöhung um 20, beziehungsweise 35 Prozent gleichkommt, aber infolge des 25prozentigen Nachlasses von dem an sich ermäßigten Pauschalpreis der Monatskarten eine ganz bedeutende Ermäßigung der normalen Fahrgebühren darstellt; in der Relation Wien (Westbahnhof)-Purkersdorf-Ort werden die einschlägigen Preise 243 K. und 162 K. gegen früher 185 K. und 109 K. betragen, zwischen Wien (Südbahnhof) und Mödling 283 K. 50 H. und 189 K. gegen 210 K. und 135 K. In einzelnen weiteren Südbahnrelationen treten sogar gegenüber dem alten Tarifzustande Verbilligungen ein, so zum Beispiel zwischen Wien (Südbahnhof) und Baden, in welchen Relationen die neuen Jahreskartenpreise in der ersten Klasse 688 K. 50 H., in der zweiten Klasse 413 K. 10 H. und in der dritten Klasse 275 K. 40 H. (gegen alt 570 K., 420 K. und 285 K.) betragen, ferner in der Relation Wien (Südbahnhof)-Böslau-Gainfarn, in welcher folgende neue Jahreskartenpreise gelten: erste Klasse 756 K., zweite Klasse 453 K. 60 H., dritte Klasse 302 K. 40 H. (gegen alt 750 K., 570 K., 375 K.); es erklärt sich dies daraus, daß die Streckenkartensysteme dieser beiden Bahnen früher wesentlich voneinander abgewichen sind, während sich nunmehr die Südbahn dem Tarifsystem der Staatsbahnen angepaßt hat.

Die Zeit 16./I. 1917

166

Die neuen Tarife.

Die Erhöhung der Beförderungspreise der Eisenbahnen stellt in ihrem Wesen keine verkehrspolitische, sondern lediglich eine steuertechnische, eine einschneidende fiskalische Maßnahme dar. Daran ändert nichts der Umstand, daß auch den Privatbahnen, deren kilometrische Länge im Verhältnis zum Gesamtnetz Oesterreichs derzeit geringfügig ist, ein sehr kleiner Bruchteil des Ertrages zugewiesen wird. Der weitaus überwiegende Teil der aus der Steigerung der Tarife zu erwartenden Bruttoeinnahmen kommt durch Vermittlung der Bahnen dem Fiskus zugute. Er ist es, der der Bevölkerung eine neue Last von mehreren hundert Millionen Kronen jährlich auferlegt. Der gesamten Bevölkerung, und nicht etwa bloß den Verfrachtern. Denn wenn auch die Behörden willens sind, alles mögliche aufzubieten, um „unbegründeten Preiserhöhungen" und „illegitimen Gewinnen" vorzubeugen, die sich an die Erhöhung der Gütertarife anschließen könnten — ein Ziel, das, nebenbei bemerkt, nicht gar so leicht zu erreichen ist —, so können sie doch gegen berechtigte Preiserhöhungen nicht das geringste anwenden. Mit anderen Worten: Die zum Verkauf bestimmten Waren werden um 30 Prozent der für sie in Betracht kommenden Frachtkosten teurer werden, und es ist auch dafür Sorge zu tragen, daß dieser Preiszuschlag nicht die bis Ende dieses Monats bereits beförderten, im Verkaufsort vorhandenen Güter umfaßt, sondern sich lediglich auf die Artikel erstreckt, die vom 1. Februar an zur Verfrachtung gelangen werden. Die Möglichkeit einer leichten Ueberwälzung der Tarifsteigerung auf die Konsumenten wird selbst in der offiziellen Begründung durch den Hinweis darauf angedeutet, daß der österreichische Handelsverkehr derzeit die Konkurrenz des Auslandes fast gar nicht zu fürchten habe. Auch wird bemerkt, daß bei der herrschenden Teuerung die Anschaffungskosten einer Ware durch die Frachtauslagen nur unwesentlich beeinflußt werden und daß die bestehenden Preisverhältnisse „aller Voraussicht nach auch nach dem Kriege kaum sofort eine einschneidende Aenderung erfahren dürften". Damit soll wohl die Festsetzung des Trienniums gerechtfertigt werden, innerhalb dessen den neuen Tarifmaßnahmen Gültigkeit verliehen ist. Dennoch dürfte es sich unseres Erachtens hierbei nur um einen Maximalzeitraum handeln. Allzu groß sind die Gefahren, die sich aus einer bloß schematischen Regelung der Tarife für die Volkswirtschaft ergeben. Es ist zwar richtig, daß auch andere Staaten in ähnlicher Weise wie wir vorgegangen sind oder demnächst vorgehen werden. Aber maßgebend ist für uns vor allem die Regelung der Bahntarife im Deutschen Reiche, da wir mit diesem in regster Geschäftsverbindung stehen. Deutschland unterläßt es aber, provisorische Tarifzuschläge einzuführen, sondern bereitet schon jetzt eine systematische, auf Erzielung höher Einnahmen bedachte Tarifreform vor. Es wird deshalb auch bei uns geboten sein, gleich bei Beginn der Friedenswirtschaft durch die zugesagte rationelle und mehr individualisierende Gütertarifreform den Bedürfnissen des Verkehrs Rechnung zu tragen. Freilich darf man nicht an die Herabsetzung des Baremes denken; der Staat wird nicht nur auf die zu erhoffenden Mehrerträge nicht verzichten, sondern womöglich deren weitere Erhöhung erzielen wollen. Ferner dürfte früher oder später dem von den Eisenbahnen gegebenen Beispiel die Binnenschiffahrt folgen und auf dem über ein Provisorium führenden Wege zu einer endgültigen, den Geboten der Volkswirtschaft angemessenen Tarifregelung gelangen.

Im Personenverkehr bewegt sich die Erhöhung der Beförderungspreise in mehrfacher Richtung. Vor allem wird die Fahrkartensteuer bei Hauptbahnen um 8 Prozent (bei Lokalbahnen um 4 und bei Kleinbahnen um 2 Prozent) erhöht. Außerdem erfahren die Personentarife als solche eine beträchtliche Steigerung, die, im Gegensatz zur prozentuellen Regelung der Güterfrachttarife, auf individualisierender Grundlage erfolgt. Wir habei es somit hier nicht mit einem Provisorium, sondern allem Anschein nach mit einer endgültigen Tarifreform zu tun. Für das Klassenverhältnis ist die Formel $1 : 1\frac{1}{2} : 2\frac{1}{2}$ gewählt, die leider eine etwas zu geringe Heranziehung der Passagiere erster Klasse ergibt. Wer in Kriegszeiten viel zu Reisen Gelegenheit hat, konnte nämlich bemerken, daß derzeit diese Klasse von zahlenden Reisenden in unvergleichlich höherem Maß benützt wird, als dies früher der Fall war. Gar viele sind im Kriege reich geworden, und sie benützen bei Fahrten mit der Eisenbahn samt ihren Familienmitgliedern selbstverständlich die erste Wagenklasse; auch höhere Fahrpreise würden sie davon nicht abhalten.

Ein weiteres Mittel zur Erzielung von Mehreinnahmen im Personenverkehr ist die Aufhebung von Begünstigungen, besonders der Zeitkarten und der sogenannten Musterkofferbegünstigung. Die letzterwähnte, an die Einführung einer neuen „Gepäcksteuer" sich anschließende Maßregel erscheint uns wenig glücklich. Daß die ausländischen Bahnen eine derartige Begünstigung nicht kennen und infolgedessen sie unseren Handlungsreisenden nicht zu gewähren vermögen (ebenso wenig wie den ihrigen), ist kein stichhältiger Beweggrund für die Aufhebung. Denn wenn auch für die Tätigkeit der Reisenden bei der herrschenden Warenknappheit in Kriegszeiten ein sehr geringer Spielraum gegeben ist — im Frieden werden Handel und Industrie eine energische Tätigkeit entfalten müssen, um sich trotz der großen Lasten und Hemmnisse siegreich zu behaupten. Deshalb sollte alles, was die Agitationskraft unserer Produktion stärken, die Werbetätigkeit entfalten könnte, mit aller Macht gefördert werden. Der Handlungsreisende ist der beste Agitator, und der große Musterkoffer seine Waffe. Man möge ihn in deren Gebrauch nicht stören.

Adäquat der Regelung der Beförderungspreise im Zivilverkehr ist, ebenso wie in Ungarn, auch bei uns der Militärtarif erhöht worden. Wäre das nicht der Fall, so würde sich daraus eine finanzielle Benachteiligung Oesterreichs ergeben. Denn die Kosten der Beförderung von Militärpersonen und Militärgütern werden unter die beiden Staaten der Monarchie quotenmäßig aufgeteilt. Die Unterlassung einer (in dem anderen Staat annähernd durchgeführten) erheblichen Erhöhung hätte also für die hauptsächlich in Betracht kommenden Staatsbahnen einen Einnahmenausfall zur Folge, während die quotenmäßigen Ausgaben infolge der Steigerung des Militärtarifs in dem anderen Staate eine Steigerung erfahren würden. Einer solchen doppelten Benachteiligung wird durch die auch sonst sachlich vollauf gerechtfertigte Reformierung des Militärtarifwesens vorgebeugt.

Neue Freie Presse
16./I. 1917

Neue Einnahmen im Eisenbahnverkehre.

Vom **Geheimen Rat Ludwig Wrba.**
Eisenbahnminister a. D.

(Aus einem Gespräch mit einem unserer Redakteure.)

Wien, 15. Januar.

In diesem Augenblicke kann ich mich naturgemäß auf Grund Ihrer dermaligen Mitteilungen nur im allgemeinen auf Ihre Anfrage äußern, zumal mir die näheren Daten über den Verkehr seit den Kriegsereignissen nicht zur Verfügung stehen.

Es ist vollkommen begreiflich und gerechtfertigt, daß die Staatsverwaltung unter dem Eindrucke der durch die traurigen Kriegsereignisse hervorgerufenen schwierigen Finanzlage nach allen Einnahmsquellen greift, die ihr zu Gebote stehen, und es ist auch von diesem Standpunkte verständlich, daß sie erhöhte Einnahmen aus dem Verkehre der Staats- und Privatbahnen anstrebt. Bezüglich des Güterverkehres ist dies in einer etwas komplizierten Form, durch die Verteilung auf eine Frachtsteuer und einen Kriegszuschlag, geschehen, dessen perzentuelle Höhe (13 Prozent) man nur durch eine kleine Gleichung ermitteln kann

Eine verläßliche Schätzung der Mehreinnahmen aus der Frachtsteuer und dem Kriegszuschlage ist für den Außenstehenden derzeit nicht möglich, da nähere Nachweisungen nicht vorliegen. Auf Grund der letztveröffentlichten Ergebnisse des Jahres 1913, wonach die Einnahmen aus dem Frachtenverkehre bei den Staatsbahnen zirka 600 Millionen und bei den Staats- und Privatbahnen zusammen etwa 800 Millionen betrugen, würde sich im Güterverkehre eine Erhöhung der Transportkosten bei den Staatsbahnen um zirka 180 Millionen, bei dem gesamten Bahnnetze um etwa 240 Millionen ergeben. Es bleibt abzuwarten, ob diese Ziffern durch den wirklichen Erfolg erreicht werden, da einerseits gegenüber dem Jahre 1913 der Zivilverkehr sehr erheblich zurückgegangen sein dürfte und unter der Wirkung der neuerlichen Erhöhung der Transportkosten möglicherweise noch eine weitere Beeinträchtigung erfahren wird.

Für die Staatsbahnverwaltung bedeuten die jetzt zu treffenden Maßnahmen zweifellos nichts anderes als eine Erhöhung der Einnahmen, von welcher aus naheliegenden finanziellen Rücksichten ein Teil in der Form einer Frachtsteuer an die Finanzverwaltung abgeführt wird. Für das Verkehr treibende Publikum ist die Wirkung eine allgemeine Transportkostenerhöhung, welche möglicherweise die Produktion einigermaßen erschweren könnte, anderseits aber das konsumierende Publikum im Wege der sicher nicht ausbleibenden Ueberwälzung zur Gänze und vielleicht sogar in noch höherem Maße treffen wird.

Auf die oben angedeuteten Ergebnisse im Frachtenverkehre des Jahres 1913 bezogen, würde sich also hinsichtlich der Staatsbahnen eine Mehreinnahme von rund 180 Millionen ergeben, von der nach einer flüchtigen Berechnung 78 Millionen auf den Kriegszuschlag und 102 Millionen auf die Frachtsteuer entfallen würden. Bezüglich des gesamten Eisenbahnnetzes aber würde eine Erhöhung der Transportkosten von zirka 240 Millionen resultieren, welche nicht zur Gänze, sondern nur zum weitaus größeren Teile eine Mehreinnahme des Staatsschatzes darstellen würde, von der beiläufig 135 Millionen auf die Steuer und etwa 105 Millionen auf den Kriegszuschlag kommen würden.

Eine genauere Beurteilung der ganzen Aktion, insbesondere in ihren Rückwirkungen auf die Privatbahnen, ist derzeit wohl nicht möglich, da insbesondere in letzterer Beziehung wichtige Maßnahmen auf den Verordnungsweg und ausdrücklich auf das freie Ermessen der Staatsverwaltung gewiesen sind. Eine zu engherzige Auffassung gegenüber den Privatbahnen dürfte abgesehen von etwa bestehenden, mir im Momente nicht gegenwärtigen besonderen Abmachungen nicht zu besorgen sein, und zwar teils aus naheliegenden Billigkeits- und Opportunitätsrücksichten gegenüber den Privatbahnen, zum Teile auch in der Erwägung, daß ohnedies 15 Prozent des den Privatbahnen zu bewilligenden Anteiles an dem Kriegszuschlag in Form der Steuer wieder dem Staate zufließen. Möglicherweise dürften die bezüglichen Verhandlungen auch zur Geltendmachung gewisser im öffentlichen Interesse gelegener Kompensationsansprüche Anlaß bieten.

Einen weiteren finanziellen Vorteil für die Staatsverwaltung dürfte auch der zum Ausdruck gebrachte Vorbehalt mit sich bringen, daß auch bezüglich jener Bahnen, welche von der Staatsbahnverwaltung nicht für eigene, sondern für fremde Rechnung betrieben werden, ein heute noch nicht feststehender Teil des Kriegszuschlages der betriebführenden Verwaltung zufallen wird.

Ein abschließendes Urteil wird wohl erst möglich sein, bis die in Aussicht gestellten näheren Mitteilungen über die Durchführung der gesamten Aktion und über die Ergebnisse der aus diesem Anlasse zu pflegenden Verhandlungen vorliegen werden. Es ist zu erwarten, daß bei diesen Durchführungsmaßnahmen der Verschiedenartigkeit der Anforderungen und Bedürfnisse des Frachtenverkehres in volkswirtschaftlicher und verkehrspolitischer Beziehung soweit als möglich Rechnung getragen werden wird.

Was den Personenverkehr anbelangt, so besteht eine dem Frachtenverkehre analoge Maßregel einerseits in der Neueinführung einer 20prozentigen Gepäcksteuer, in der Erhöhung der Fahrkartensteuer und in einer gleichzeitigen, wie es scheint, ziemlich einschneidenden Steigerung der Fahrpreise, insbesondere in der dritten Klasse mit einem voraussichtlichen Mehrertrage für den Staat von zirka 60 Millionen Kronen. Es ist nur fraglich, ob gerade unter den derzeitigen Verhältnissen, wo der Reiseverkehr schon aus anderen Rücksichten eine erhebliche Einschränkung erfahren muß, durch diese Maßnahme nicht eine weitere Verminderung zu besorgen ist. Die Mehreinnahmen aus dem Personenverkehre werden auch hier wieder zum größten Teile dem Staate und nur zu einer etwa im Vereinbarungswege festzustellenden geringeren Quote den Privatbahnen zugute kommen, so daß im allgemeinen hier die Verhältnisse ähnlich liegen wie bei den früher erörterten Steigerungen der Transportkosten im Frachtenverkehre.

Alles zusammengefaßt, ist zu konstatieren, daß die jetzt zur Einführung gelangenden Maßnahmen, die eine sehr erhebliche Belastung der Bevölkerung im Personen- und Frachtenverkehr zur Folge haben, ein Gebot der zwingenden Notwendigkeit sind, Einnahmen zu suchen, wo man sie findet. Es bleibt nur zu wünschen und abzuwarten, ob, wie die Regierung erhofft, nachteilige Wirkungen auf die vor dem Kriege so günstig zutage getretene Entwicklung des Verkehres der Staatsbahnen, welche ohnedies durch die Kriegsereignisse so schwer gelitten hat, mit Erfolg und nachhaltig hintangehalten werden können.

Neue Freie Presse
16. II. 1917

Zur Einführung des Zonentarifes im österreichischen Eisenbahnverkehr.

Wien, 15. Januar.

Mit Beziehung auf die im Leitartikel der Sonntagsnummer der „Neuen Freien Presse" behandelte Erhöhung der Verkehrsabgaben schreibt uns ein Freund unseres Blattes und Zeitgenosse der seinerzeitigen großen Umwälzung im heimischen Verkehrswesen:

Seit dem Inkrafttreten des Zonentarifes sind mehr als dreißig Jahre dahingegangen, ein langer Zeitraum in unserer kurzlebigen Zeit. In der Periode vor dem Zonentarif hat in Oesterreich das Reisen als ein ebenso überflüssiges als kostspieliges Unternehmen gegolten. Seßhaftigkeit war die Regel, nur zwingende Gründe vermochten den im großen und ganzen spießbürgerlich veranlagten Oesterreicher dazu, die heimatliche Scholle zu verlassen. Diesen Verhältnissen hat der Zonentarif ein gründliches Ende bereitet, er hat mit jähem Ruck radikalen Wandel geschaffen, gewissermaßen revolutionierende Wirkungen zutage gefördert. Weiteste Bevölkerungskreise, die ehedem noch nie eine Eisenbahn benützt hatten, wurden urplötzlich vom Reisefieber befallen, zeigten eine kaum zu stillende Reisesehnsucht. Die Behauptung ist gewiß nicht übertrieben, die österreichische Bevölkerung sei durch den Zonentarif mit einem Schlag förmlich mobilisiert worden; was ja leicht begreiflich ist, da die Fahrpreise eine durchschnittliche Verbilligung um das vier- bis fünffache, bei weiten Strecken gar um das zehnfache und noch mehr erfuhren. Das Reiseziel bildeten zu Anfang die Kronlandszentren, vornehmlich aber die Residenzstadt Wien, die nun jeder, der über das nötige Kleingeld zu verfügen vermochte, gesehen haben wollte. Die vordem fast unerschwinglichen Kosten der Eisenbahnfahrt spielten keine Rolle mehr, alles und jedes war auf den Beinen, richtiger in den Bahnzügen. Die früher zumeist leerfahrenden Bahnwagen waren zum Erdrücken voll, derart, daß der auf einen Massenverkehr nicht vorgesehene Bahndienst zeitweilig in empfindliches Stocken geriet. Die verödetsten Hotels und Reiseherbergen machten glänzende Geschäfte, wurden zur Modernisierung ihrer Einrichtungen angeregt, ja gezwungen, wollten sie den Anforderungen des Reisepublikums nur einigermaßen gerecht werden. Hiedurch erzielte die Hotelindustrie und alles, was drum und dran hängt, rapiden Aufschwung. Nicht nur in Wien, auch in zahlreichen anderen Städten entstanden Möbelfabriken, die sich glänzend rentierten und zu namhaftem Aufschwung gelangten, als mustergültig galten und im Auslande Nachahmung fanden.

Handel, Industrie und Gewerbe waren es, denen von den vielen Vorteilen der Löwenanteil zufiel. Der durch den Zonentarif so [illegible] gesicherte, in solcher Ausdehnung [illegible] gar unmöglich gehaltene Reiseverkehr bewirkte zunächst, daß Produzenten und Konsumenten die leichtere verlockende Möglichkeit geboten war, mehr als zuvor, ja überhaupt erst in persönlichem Kontakt zu treten, was Vorteile für beide Teile zeitigte, die vollständig zu würdigen nur der das Verständnis besitzen wird, welcher den früher höchst eingeengten kaufmännischen Reisendenverkehr miterlebt hat. Die augenfällig günstigen Wirkungen des Zonentarifes auf das ganze wirtschaftliche Gebiet löste in allen davon betroffenen Kreisen ungeteilte Befriedigung aus. Es ist nun natürlich, daß sich die Aufmerksamkeit der Industrie, des Handels und des Gewerbes auf den eigentlichen Schöpfer dieser Neueinrichtung, auf die Person des Barons Czedik, lenkte. Wenige Tage nach Einführung des Zonentarifes schon kam aus den Wiener beteiligten Kreisen die Anregung, Baron Czedik durch eine Adresse den wohlverdienten Dank und die gebührende Anerkennung zum Ausdrucke zu bringen. In kürzester Frist war diese Adresse von nahezu tausend Unterschriften bedeckt. Die ersten Repräsentanten der österreichischen Volkswirtschaft wetteiferten, Baron Czedik, dem viel gefeierten Mann des Tages, ihre Verehrung zu bezeugen. Die kaligraphisch und von einer ersten Firma prächtig ausgestattete, inhaltlich trefflich redigierte Adresse, in der die unvergänglichen Verdienste Baron Czediks um die Einführung des Zonentarifes in Oesterreich in markiger Weise hervorgehoben erscheinen, wurde von einer Deputation, in welcher die bedeutendsten Firmen Wiens vertreten waren, Baron Czedik überreicht. Allein auch andere Ehrungen wurden Baron Czedik zuteil. Es gab keine Körperschaft, die nicht gern jeden Anlaß benützt hätte, ihn zu feiern, und es ist wohl nicht zu viel gesagt, wenn man hervorhebt, daß sich seitdem ein erfreulicher, inniger Kontakt zwischen Baron Czedik und den vom Zonentarif vorteilhaft beeinflußten industriellen und kommerziellen Kreisen entwickelte, der nur durch das zunehmende Alter Baron Czediks eine von beiden Seiten nicht gewollte Einbuße erleidet. Wenn einmal die Geschichte und der Werdegang der heimischen Industrie und des heimischen Verkehres geschrieben werden sollte, wird zweifellos des Barons Czedik als eines ihrer hervorragendsten Förderers gedacht werden.

E. B.

Fremdenblatt
17. I. 1917

Die Erhöhung der Eisenbahntarife und die Südbahn.

In den letzten Tagen sind die amtlichen Beratungen mit den Vertretern der Südbahn über die Frage, wie deren Tarife im Anschlusse an die von der Regierung im Eisenbahnverkehr verfügten Steuer- und Tarifmaßnahmen zu gestalten sein werden, fortgesetzt worden. Wie verlautet, sind diese Verhandlungen noch nicht bis zum formellen Abschluß gediehen, aber doch zumindest hinsichtlich des Güterverkehrs bis zu gewissen grundsätzlichen Ergebnissen fortgeschritten. Hienach werden die Südbahntarife im Güterverkehr, wie schon berichtet worden ist, um 25 Prozent erhöht werden. Die Südbahn, deren Gütertarife in einer Reihe von Tarifen auf 100 Heller Staatsbahntarif 107 Heller betragen, wird diese Sätze um 27 Heller = 25 Prozent auf rund 134 Heller erhöhen. Von diesen 27 Hellern Erhöhung werden dem Staatsschatze an Frachtsteuer 17½ Heller zufallen, während die restlichen 9½ Heller Kriegszuschlag der Südbahn zur Bedeckung ihres so hoch angewachsenen Mehrbedarfes für den Bahnbetrieb — Personals- und Materialauslagen ꝛc. — zugute kommen sollen.

Um sich ein beiläufiges Bild von der mutmaßlichen finanziellen Wirkung dieser Tarifänderung zu machen, wollen wir die Ergebnisse des Güterverkehrs des österreichischen Netzes der Südbahn, wie sie im Jahre 1915 zu verzeichnen waren, betrachten. Damals betrugen diese Einnahmen 99,315.395 Kronen. Legt man der Berechnung den Schlüssel zugrunde, welcher der oben angedeuteten Teilung zwischen Staat und Südbahn entspricht, so ergibt sich für die Südbahn ein Anteil von 9,084 Millionen Kronen am Effekt der Erhöhung der Tarife von 107 auf 134 Heller. Das ist indes nur eine rechnerische Aufstellung, die den Rückwirkungen der Tariferhöhung auf den Verkehr ebenso wenig Rechnung trägt, wie den außerordentlichen Verhältnissen, die jetzt bei ihm herrschen.

Ueber die Personentarife dürfte das grundsätzliche Einvernehmen in den nächsten Tagen hergestellt werden. Wie es heißt, werden sie höchstwahrscheinlich mit jenen der Staatsbahnen in Uebereinstimmung gebracht werden.

Neues Wiener Tagblatt
17. II. 1917

170

(Die 30prozentige Erhöhung der Eisenbahntarife.) Wie bei den direkten Steuern ein rasches Erschließen neuer Einnahmen durch Zuschläge herbeigeführt wurde, so drängte sich diese Methode zunächst auch bei der Besteuerung der Eisenbahntransporte und gleichzeitigen Erhöhung der Eisenbahntarife auf. Es wird ausdrücklich erklärt, daß es sich um eine Kriegsmaßnahme handelt, die mit drei Jahren befristet ist und der später eine die wirtschaftlichen Bedürfnisse berücksichtigende Tarifreform folgen soll. Vorläufig wird der Verkehr ohne Unterschied und Differenzierung der Warenpackung schematisch belastet, indem eben zu den Tarifen 30 Prozent zugeschlagen werden, wovon im Frachtenverkehr 15 Prozent als Steuer und 15 Prozent als eigentliche Tariferhöhung anzusprechen sind. Der Wirksamkeitsbeginn der Tarifmaßnahmen ist der 1. Februar dieses Jahres. Vorangegangen sind jedoch schon am 1. d. die Außerkraftsetzung von Exporttarifen und sonstiger Frachtbegünstigungen in einzelnen Relationen. Die Eigenart des gegenwärtigen Transportverkehres auf den Bahnen läßt das geschaffene Provisorium trotz der tarifarischen Mehrbelastung in milderem Lichte erscheinen. Ueberwiegend sind die Transporte nach dem Militärgütertarif, welcher bekanntlich durch Steuer und Erhöhung nicht minder als der Zivilgütertarif belastet wird. An Zivilgütern sind es hauptsächlich Lebensmittel und notwendige Bedarfsartikel, die in Betracht kommen. Für Lebensmittel sind so ziemlich die niedrigsten Tarife in Geltung, und selbst ein 30prozentiger Zuschlag wird nicht eine wesentliche Verteuerung der Waren nach sich ziehen können. In der kaiserlichen Verordnung wird übrigens in besonderer Weise verfügt, daß, insoweit die österreichischen Staatsbahnen eine Ermäßigung von Beförderungspreisen für Lebensmittelsendungen und für Sendungen von Hausbrandkohle, die für die ärmere Bevölkerung bestimmt sind, gewähren, die Privatbahnen verpflichtet sind, auf Verlangen der Regierung für die auf ihren Linien beförderten Sendungen dieser Art den Beförderungspreis im gleichen Verhältnis herabzusetzen. Eine Reihe von Warengattungen, die niedrig bewertet sind, würden vielleicht durch die Tarifmaßnahmen, die in ihrer schematischen Anwendung keinen Unterschied zwischen den Warenklassen machen, stärker beeinträchtigt werden, aber sie treten im gegenwärtigen Gesamtverkehr mehr zurück und werden erst bei einer normalen Gestaltung des Zivilgüterverkehres wieder eine größere Rolle spielen; diesen speziellen Gesichtspunkten wird jedoch erst die nach 1920 in Aussicht gestellte Tarifreform Rechnung tragen können. In den nächsten Tagen werden die Nachträge zu den Tarifheften zur Ausgabe gelangen.

Neue Freie Presse
18/II. 1917

171

[Die Steuer- und Tarifmaßnahmen im Eisenbahnverkehre.] Kürzlich wurde mitgeteilt, daß, während auf allen übrigen österreichischen Haupt- und Lokalbahnen vom 1. Februar ab eine 30prozentige Erhöhung der Transportkosten eintrat, auf der Südbahn mit Rücksicht auf ihren 15prozentigen Tarifzuschlag eine Verteuerung um nur 25 Prozent Platz greifen wird. Der Südbahn sind zwei Regierungserlässe zugekommen. In einem derselben wird ihr unter gewissen Bedingungen bewilligt, mit 1. Februar den Personentarif der Staatsbahnen einzuführen. In einem zweiten Erlaß wird der Gesellschaft mitgeteilt, daß im Güterverkehre vom 1. Februar ab eine Steigerung um 25 Prozent Platz greift. In dem § 13 der kaiserlichen Verordnung über die Steuer- und Tarifmaßnahmen im Eisenbahnverkehre wird verfügt, daß die Regierung „nach freiem Ermessen" festsetzt, inwieweit und unter welchen Bedingungen die Einnahmen aus dem Kriegszuschlag den Eisenbahnen belassen werden. In dieser Richtung dürften daher die eigentlichen Verhandlungen mit der Südbahn demnächst beginnen. — Unter den unentbehrlichen Artikeln, die vom 1. Februar ab zu höheren Frachtsätzen befördert werden, soll im folgenden die Kohle herausgegriffen und die Wirkung der Verteuerung an einigen Beispielen dargestellt werden. Am 1. Februar werden in den angeführten Konsumplätzen die nachstehenden Erhöhungen der Kohlenfrachten eintreten:

Nach	Ostrauer Revier	Oberschles. (Königshütte)	Niederschles. (Ludwigsdorf)	Böhm. Braunkohle Brüx
	Heller für 1000 Kilogramm			
Wien Nordbahnhof				
bis 31. Januar 1917 . .	836	1179	1203	820 (Franz Josefs-Bahn)
ab 1. Februar 1917 . .	1090	1539	1563	1070
Erhöhung	254	360	360	250
Prag Staatsbahnhof				
bis 31. Januar 1917 . .	1050	1393	970	540
ab 1. Februar 1917 . .	1370	1813	1270	710
Erhöhung	320	420	300	170
Pilsen				
bis 31. Januar 1917 . .	1280	1623	1160	580
ab 1. Februar 1917 . .	1670	2113	1510	630
Erhöhung	390	490	350	160
Budapest-Józsefváros				
bis 31. Januar 1917 . .	1468	1778	2012	—
ab 1. Februar 1917 . .	1908	2320	2622	—
Erhöhung	440	542	610	—

Es wurde mitgeteilt, daß die Vertreter des Wiener Kohlenhandels dem Handelsministerium bekanntgegeben haben, daß sie vom 1. Februar ab eine Erhöhung der Kohlenpreise um das Ausmaß der Steigerung der Fracht eintreten lassen. Wenn dies beim Verkauf der Kohle aus allen Revieren der Fall sein sollte, würde sich aus den angeführten Beispielen die Verteuerung der Kohle ergeben. Danach würde, da die Tariferhöhung für den Meterzentner Ostrauer Kohle, der nach Wien (Nordbahnhof) befördert wird, 25 H. beträgt, der Preisaufschlag sich in dieser Höhe bewegen. Der Preis der oberschlesischen Kohle, die nach Wien (Nordbahnhof) kommt, würde sich per Meterzentner um 36 H., jener der Brüxer Kohle um 25 H. erhöhen.

Österr. Volkszeitung
20/I. 1917

172

Die Frachtbegünstigungen auf den österreichischen Eisenbahnen.

Ein Brief des Eisenbahnministers.

Der deutsche Nationalverband hat in seiner am Dienstag den 19. d. stattgefundenen Vollversammlung auf Grund eines Antrages des Abgeordneten Heine betreffend die neuen Eisenbahntarife einen Beschluß gefaßt, worin von der Regierung mit allem Nachdruck die restlose Auflassung der völlig unbegründeten Frachtbegünstigungen für einzelne mächtige Kartelle und Großunternehmungen verlangt wurde. Der Obmann des deutschen Nationalverbandes Abgeordneter Dr. Groß hat in dieser Angelegenheit vom Eisenbahnminister ein vom 18. d. datiertes Schreiben erhalten, welches lautet:

„Euer Wohlgeboren! Nach den Tagesblättern gelangte in der am 16. Jänner d. J. abgehaltenen Vollversammlung des deutschen Nationalverbandes ein Antrag zur Annahme, mit welchem neuerlich die „restlose Auflassung der völlig unbegründeten Frachtbegünstigungen für einzelne mächtige Kartelle und Großunternehmungen" verlangt wird, damit ermöglicht werde, die neuen Tariferhöhungen möglichst in ihrer Gänze zur Verzinsung der Kriegsschulden zu verwenden.

Demgegenüber erlaube ich mir Euer Hochwohlgeboren folgendes mitzuteilen:

Nach den seitens der Staatsbahnverwaltung seit mehreren Jahren befolgten Grundsätzen bestehen derartige oder ähnliche Frachtbegünstigungen auf den österreichischen Staatsbahnen überhaupt nicht. Die letzte im Interesse eines einzelnen Industriezweiges bestandene Frachtbegünstigung, die sogenannte Mühlenrefaktie, ist ebenfalls im abgelaufenen Jahre zur Aufhebung gelangt. Insoweit gegenwärtig auf den österreichischen Staatsbahnen Tarifnachlässe bestehen, was übrigens in einem ungemein eingeschränkten Ausmaß der Fall ist, verfolgen diese, abgesehen von der infolge Notstandes gewährten Refaktien, ausschließlich den Zweck, bestehenden Routen- und Achsenkonkurrenzen zu begegnen oder die Verfrachtung minderwertiger Artikel zu ermöglichen. Die bestehenden Vorschriften für die Einräumung von Tarifnachlässen gewährleisten einerseits die Publizität der gewährten Frachtbegünstigungen und sichern andererseits, daß durch Frachtnachlässe nicht individuelle Begünstigungen geschaffen werden, sondern daß die veröffentlichten ermäßigten Frachtsätze allgemein zugänglich sind und daher von allen in Betracht kommenden Interessenten in gleichem Maße benützt werden können.

Da ich großen Wert darauf legen würde, daß die Oeffentlichkeit in diesem Sinne aufgeklärt wird, wäre ich Euer Hochwohlgeboren für eine geeignete Verlautbarung meiner vorstehenden Mitteilungen zu besonderem Danke verpflichtet.

Empfangen Euer Hochwohlgeboren die Versicherung meiner ausgezeichneten Hochachtung.

Forster."

Die Zeit
20/I. 1917

— (Die Frachtbegünstigungen auf den österreichischen Eisenbahnen.) Bekanntlich hat der Deutsche Nationalverband in seiner am Dienstag den 16. d. abgehaltenen Vollversammlung auf Grund eines Antrages des Abgeordneten Heine betreffend die neuen Eisenbahntarife einen Beschluß gefaßt, worin von der Regierung mit allem Nachdruck die restlose Auflassung der völlig unbegründeten Frachtbegünstigungen für einzelne mächtige Kartelle und Großunternehmungen verlangt wurde. Der Obmann des Deutschen Nationalverbandes Abgeordneter Dr. Groß hat in dieser Angelegenheit vom Eisenbahnminister ein Schreiben erhalten, das lautet: „Nach den Tagesblättern gelangte in der am 16. d. abgehaltenen Vollversammlung des Deutschen Nationalverbandes ein Antrag zur Annahme, mit dem neuerlich die ‚restlose Auflassung der völlig unbegründeten Frachtbegünstigungen für einzelne mächtige Kartelle und Großunternehmungen' verlangt wird, damit ermöglicht werde, die neuen Tariferhöhungen möglichst in ihrer Gänze zur Verzinsung der Kriegsschulden zu verwenden. Demgegenüber erlaube ich mir folgendes mitzuteilen: Nach den seitens der Staatsbahnverwaltung seit mehreren Jahren befolgten Grundsätzen bestehen derartige oder ähnliche Frachtbegünstigungen auf den österreichischen Staatsbahnen überhaupt nicht. Die letzte

---

im Interesse eines einzelnen Industriezweiges bestandene Frachtbegünstigung, die sogenannte Mühlenrefaktie, ist ebenfalls im abgelaufenen Jahre zur Aufhebung gelangt. Insoweit gegenwärtig auf den österreichischen Staatsbahnen Tarifnachlässe bestehen, was übrigens in einem ungemein eingeschränkten Ausmaß der Fall ist, verfolgen diese, abgesehen von den infolge Notstandes gewährten Refaktien, ausschließlich den Zweck, bestehenden Routen- und Achsenkonkurrenzen zu begegnen, oder die Verfrachtung minderwertiger Artikel zu ermöglichen. Die bestehenden Vorschriften für die Einräumung von Tarifnachlässen gewährleisten einerseits eine volle Publizität der gewährten Frachtbegünstigungen und sichern andererseits, daß durch Frachtnachlässe nicht individuelle Begünstigungen geschaffen werden, sondern daß die veröffentlichten ermäßigten Frachtsätze allgemein zugänglich sind und daher von allen in Betracht kommenden Interessenten in gleichem Maße benützt werden können."

Vossische Zeitung
21./I. 1917

74

Erhöhte Löhne für das Verkehrspersonal. In der Vertrauensmänner-Sitzung der Großen Berliner Straßenbahn sind die vereinbarten Lohnzulagen wie folgt abgeändert worden: Unter Zugrundelegung von 28 Diensttagen im Monat und bei einer zehnstündigen täglichen Dienstzeit der Schaffnerinnen und achtstündigen der Fahrerinnen beträgt das Monatseinkommen: für Schaffnerinnen 130 M., für Fahrerinnen 148,80 M. Das Stammpersonal erhält zu seinen bisherigen Bezügen eine Erhöhung der Teuerungszulage um monatlich 12,50 M. Der Lohnsatz für Ueberstunden wird beim Aushilfspersonal von 50 auf 60 Pf., beim Stammpersonal von 50 auf 70 Pf. erhöht. Daneben erhält das Betriebspersonal, wie bisher, eine Teuerungszulage von monatlich 5 M. für jedes Kind unter 15 Jahren.

Bei der Hochbahngesellschaft erhält das weibliche Sperren- und Bahnsteigpersonal künftig einen Stundenlohn von 45 Pf., die Zugbegleiterinnen erhalten 50 Pf. Für das männliche Aushilfspersonal ist die Löhnung entsprechend aufgebessert worden. Das festangestellte Personal erhält eine monatliche Zulage von 8 M. Ferner wird für jedes Kind unter 15 Jahren eine monatliche Zuwendung von 5—7,50 M. gezahlt. Auch den Werkstätten- und Bahnarbeitern werden Lohnerhöhungen zugebilligt werden.

Pester Lloyd
21./I. 1917

(Der Ausbau der Donaustraße und der bayrische Landtag.) Aus Bayern wird uns berichtet: Bei der Einweihung des neuen Stettiner Hafens im September 1898 sprach Kaiser Wilhelm II. das Wort aus: „Unsere Zukunft liegt auf dem Wasser." Er meinte damit selbstverständlich nicht Schiffahrtverkehr im Binnenlande, er hatte das große freie Meer im Auge, das Tausende deutsche Schiffe bis zum Ausbruch des Weltkrieges durchzogen. Ein anderer Monarch im Süden unseres großen Vaterlandes, König Ludwig II. von Bayern, legt dem Verkehr auf dem Wasser seit Jugendjahren nicht minder große Bedeutung bei, sein Interesse gilt jedoch den Wasserstraßen im Binnenlande, die die Möglichkeit schaffen sollen, die im Inland erzeugten Güter und die aus dem Ausland eingeführten Waren billiger als auf dem Schienenwege zu befördern. Vor allem ist ihm der Ausbau der Wasserstraße am Herzen gelegen, die von der Donau zum Main führt und damit die Verbindung herstellt mit der Nordsee einerseits, mit dem Schwarzen Meere andererseits. Die bayrische Donau soll nach dem Ausspruch des Königs „der deutsche Seehafen am Schwarzen Meer, der Rhein der bayrische Seehafen an der Nordsee" sein. Man hat sich manchmal über des Königs Lebenswerk geringschätzig geäußert, von seinem „Steckenpferde" gesprochen; jetzt, da das Problem des Großschiffahrtweges der Lösung entgegengeht, sieht man in allen Kreisen ein, daß des Königs Pläne in Wirklichkeit weitausschauende, großzügige Wirtschaftspolitik darstellen. Treffend führte bei der Tagung des deutsch-österreichisch-ungarischen Wirtschaftsverbandes im Juni vorigen Jahres ein Redner aus: „Wer die ganze schiffbare Donau in den Dienst der Deutschland und Oesterreich-Ungarn gemeinsamen großen Idee der wirtschaftlichen Annäherung und der gegenseitigen Unterstützung in Krieg und Frieden stellen will, wer weiter das ganze Deutschland, auch seinen Süden, in den erhofften Großverkehr der Richtung West—Ost und umgekehrt ziehen will, ja wer schließlich eine wahrhaft internationale innere Großschiffahrtstraße Nordwest—Südost über die Donau schaffen will, die allen Anliegern gleichmäßig nützt, der wird nicht umhin können, als Rückgrat im mitteleuropäischen Wasserstraßennetz die Wasserverbindung Donau—Rhein anzusehen." — Die Frage der mitteleuropäischen Wasserstraße wird einen der wichtigsten Beratungsgegenstände des am 30. Januar zu einer außerordentlichen Tagung zusammentretenden bayrischen Landtages bilden. Wie man hört, sind die Verhandlungen zwischen den beteiligten Regierungen Bayerns und des Reiches und Oesterreich-Ungarns bereits zum Abschluß gelangt. Auch soll die Reichsregierung bereits die Zusage gegeben haben, sich an den Kosten des Ausbaues des Donauweges in Bayern zu beteiligen. Für den Kostenpunkt ist hier der Artikel 4, Ziffer 8 und 9 der Reichsverfassung maßgebend, nach welchem die „Land- und Wasserstraßen, die dem Interesse der Landesverteidigung und dem allgemeinen Interesse dienen, der Beaufsichtigung und der Gesetzgebung sowie der Herstellung durch das Reich unterliegen". Der Ausbau der Wasserstraße kommt gewiß zunächst Bayern zugute — was man vielleicht einwenden wird —, er liegt aber auch ebenso im Interesse des ganzen Deutschen Reiches. Daß Bayerns schwache Schultern die finanzielle Belastung, die der Ausbau einer Großschiffahrtstraße erfordert, nicht allein tragen können, dürfte ohne weiteres klar sein. Der Ausbau eines von Nordwest nach Südost ziehenden Großschiffahrtweges gibt uns die sicherste Gewähr für eine wirtschaftspolitische Zusammenarbeit Deutschlands, Oesterreich-Ungarns, Bulgariens und der Türkei, und den verbündeten Staaten gibt er zugleich die Möglichkeit zu hoher wirtschaftlicher Entfaltung.

Neue Freie Presse

21./I. 1917

176

[Der Verkehr der Schiffahrt.] In der letzten Zeit sind manche Pläne aufgetaucht, die ihre Entstehung teilweise der abnormalen Lage verdanken, in welche die Schiffahrt durch den Krieg geraten ist. Der Schiffahrt wird beim Uebergang zur Friedenswirtschaft eine ganz besonders wichtige Rolle zufallen und die verschiedenen Projekte, die an die Oberfläche gelangt sind, stehen mit den Kriegsverhältnissen und den zu erwartenden Veränderungen in der Zukunft im Zusammenhang. In dieser Richtung ist jedoch die Lage der großen Gesellschaften, die umfassende Organisationen, zum Teile mit Unterstützung des Staates oder mit Subventionen desselben haben, und der Unternehmungen, die, weniger durch einen verzweigten Apparat oder die Tarifhoheit des Staates behindert, die Vorteile der freien Schiffahrt werden voll ausnützen können, eine verschiedene. Derzeit haben die Frachtraten eine abenteuerliche Höhe erreicht, da beispielsweise für die Linie von Indien nach Bombay 250 Schilling für die Tonne gezahlt werden, während man vor dem Kriege dafür 14 Schilling erhielt. In Schiffahrtskreisen ist man der Ansicht, daß die Frachtraten im Frieden begreiflicherweise stark sinken werden, wohl aber durch eine längere Periode noch immer höher sein dürften als vor dem Kriege. Aber auch unter der Voraussetzung von Frachtraten, die gegenüber der Zeit vor dem Kriege gesteigert sind, müssen, wie erklärt wird, bei den Gesellschaften mit großen Organisationen erst die Schäden des Krieges geheilt, die Einbußen an den Reserven und die Betriebsdefizite getilgt werden, ehe eine Dividende in Betracht kommt. Bei den Unternehmungen, auf welche die Staatsverwaltung durch eine Subvention Einfluß genommen und sich die Tarifhoheit vorbehalten hat, muß auch die Dividende im gegenseitigen Einvernehmen festgesetzt werden; das Ausmaß derselben hat schon im Frieden mitunter zu Meinungsverschiedenheiten Anlaß gegeben und die Staatsverwaltung hat schon wiederholt zur Verteilung einer höheren Dividende, als geplant war, die Zustimmung verweigert. Bei den großen Gesellschaften spielt ferner der Personenverkehr eine wesentliche Rolle. Ein Schiff, das einige tausend Tonnen Ware führt, muß fast den gleichen Raum für Passagiere offen halten und die Beförderung von Personen ist bekanntlich ungleich kostspieliger und gestattet einen wesentlich geringeren Verdienst als der Transport von Gütern. Diese Hindernisse für die Ausnützung einer Schiffahrtskonjunktur fallen bei den Unternehmungen der freien Schiffahrt, die nicht unter die Tarifhoheit des Staates fallen und bei denen der Gütertransport fast ausschließlich entscheidend ist, fort. Diese Unternehmungen sind auch mit weit geringeren Ausgaben belastet und konnten im Kriege die Mehrausgaben mitunter durch Betriebssubventionen vollständig decken. Unter den Projekten, die in der letzten Zeit aufgetaucht sind, befanden sich auch verschiedene Formen für die Verwertungsmöglichkeit von Schiffen, doch scheinen diese Pläne mit Rücksicht auf die Friedensbedürfnisse nicht zur Ausführung zu gelangen.

Neue Freie Presse
23. I. 1917

177

Eine bayerische Regierungsvorlage über den Donau-Main-Kanal.

(Telegramm der „Neuen Freien Presse".)

München, 23. Januar.

Der weitausschauende, für das mitteleuropäische Verkehrsleben hochwichtige Plan, die Donau als Verkehrsweg für wirtschaftliche Zwecke so weit wie irgend möglich auszubauen und nutzbar zu machen und sie durch große leistungsfähige Kanäle mit anderen großen Wassernetzen und der See in Verbindung zu bringen, ist seit langen Jahren in Deutschland und insbesondere in Bayern durch den Bayerischen Kanalverein unter der fördernden Teilnahme des Königs Ludwig, wie in Oesterreich-Ungarn und jetzt in Kriegszeiten in verstärkter und aussichtsreicher Weise im vergangenen Jahre auf den Kongressen der deutschen, österreichischen und ungarischen Wirtschaftsverbände sowie in Spezialkonferenzen der Interessenvertreter der verschiedenen Staaten oft und eingehend besprochen worden. Die Behandlung dieser Wasserstraßenfrage hat sichtlich Fortschritte gemacht. Bayern, das an ihnen, sowohl was den Ausbau der Donauschiffahrtsstraße als den Bau von Kanalverbindungen betrifft, das größte wirtschaftliche Interesse hat, rüstet sich jetzt, die Angelegenheit der Verwirklichung näher zu bringen.

Einen der wichtigsten Punkte der Beratungen der am 30. Januar beginnenden außerordentlichen Session des bayerischen Landtages wird eine Regierungsvorlage, betreffend die Wasserstraße, bilden. Es handelt sich um den Donau-Main-Kanal und seinen Ausbau als Großschiffahrtsweg zur Verbindung mit dem Rhein. Zum Zwecke der Detailprojektierung wird der bayerische Verkehrsminister eine Vorlage mit einer Kostenforderung von fünf Millionen Mark dem Landtag unterbreiten. Der Donau-Main-Kanal soll bei Stepperg an der Donau beginnen und über Nürnberg nach Bamberg und zum Main geführt werden. Die ganze bayerische Wasserstraße von Aschaffenburg auf dem Main bis Bamberg und auf dem Main-Donau-Kanal und der Donau bis Passau Landesgrenze soll für 1200 Tonnenschiffe benützbar gemacht werden.

Der Kostenaufwand ist mit 650 Millionen Mark, aber ohne Einrechnung von Hafenanlagen und des eventuellen Anschlusses von München und Augsburg an dieses Wasserstraßennetz veranschlagt. Vorbedingung für die Durchführung des festgelegten Projekts dieser bayerischen Großschiffahrtsstraße und zunächst der vorzunehmenden Detailprojektierung ist, daß außer dem bayerischen Staat als Interessenten auch das Reich, gewisse bayerische Städte und Landgemeinden, Vertretungen von Industrie und Handel usw. Kostenanteile übernehmen, was zum Teil schon geschehen ist und im übrigen wohl erwartet werden darf. Geht alles nach Wunsch, dann sollen die Vorarbeiten beginnen und nach Friedensschluß sofort das ganze große Werk energisch durchgeführt werden.

Neue Freie Presse
23./1. 1917.

778

Die Erhöhung der Eisenbahntarife.

Die Durchführungsverordnung zur Tariferhöhung.

Von Emil Rank.
Oberinspektor der Nordwestbahn i. R.

Wien, 22. Januar.

Am 1. Februar d. J. tritt die Erhöhung der Gütertarife der österreichischen Eisenbahnen in Kraft, die in einer Frachtsteuer und einem Kriegszuschlage besteht. Beide zusammen dürfen 30 Prozent der bestehenden Sätze nicht überschreiten. Von dem Kriegszuschlage kann das Eisenbahnministerium den Privatbahnen einen Teil überlassen. Nun ist am 20. d. eine Verordnung der Ministerien der Finanzen und der Eisenbahnen erschienen, welche die Durchführungsbestimmungen für die Bemessung der Frachtsteuer enthält. Ueber das Wesentliche dieser und der gleichzeitig erschienenen Durchführungsbestimmungen für die Fahrkarten- und Gepäcksteuer bemerken wir folgendes:

Unter Gütern sind, mit Ausnahme des Reisegepäcks, alle von Eisenbahnen beförderten Sachen, einschließlich der Leichen und der lebenden Tiere, zu verstehen. Als zu bestimmender Beförderungspreis sind die Frachtgebühren, einschließlich der Manipulations- und Ueberführungsgebühren, sowie alle sonstigen für die Beförderung von Gütern einzuhebenden Beträge anzusehen, also zum Beispiel auch die Schleppbahngebühren, die Wagenbeistellungs- und Schutzwagengebühren. Die in die Frachtsätze nicht eingerechneten Nebengebühren für besondere Leistungen, wie zum Beispiel Verlade- und Ausladegebühren, sind nicht als Bestandteil des Beförderungspreises anzusehen. Dagegen sind auch die Beförderungspreise der nichtöffentlichen Eisenbahnen, als welche eben auch die Schleppbahnen anzusehen sind, der Frachtsteuer unterworfen. Auf anderen als Schleppbahnen wird aber die Steuer nicht erhoben, wenn auf denselben nur Güter der Eigentümer derselben befördert werden.

Im Eisenbahnverkehr mit außerösterreichischen Gebieten bildet den besteuerbaren Teil des Frachtsatzes in der Regel der Anteil der österreichischen Bahnen.

Die Frachtsteuer soll zum Frachtsatze zugeschlagen und beide in einheitlichen Beträgen erstellt werden. Wird der Tarif erhöht, dann können Erhöhungs- und Steuerbeitrag zu einem einheitlichen Zuschlage vereinigt werden. Die Abrundung von Hellerresten auf ganze Heller kann hier aber nur einmal erfolgen.

In jenen Verkehren mit dem Ausland, in denen die Beförderungspreise in ausländischer Währung berechnet sind, haben die Bahnen die Frachtsteuer abzuführen, ohne sie bis auf weiteres vom Bahnbenützer einheben zu können. Die Entschädigung der Bahnen liegt in diesem Falle in dem höheren Kurs der eingehobenen fremden Währung.

In den Tarifkundmachungen, die vom 1. Februar an erscheinen, muß bemerkt werden, ob die Steuer in den Sätzen enthalten ist oder nicht.

Von den Bestimmungen über die Verrechnung zwischen Eisenbahnen und Finanzministerium interessiert die Oeffentlichkeit wohl nur die eine, daß eine Rückvergütung von Frachtsteuerbeträgen nur dann erfolgt, wenn infolge eines Irrtums oder Rechnungsverstoßes ein höherer, als der gesetzliche Betrag abgeführt wurde. Aber auch in diesem Falle kann über die Rückvergütung nur die zuständige Finanzbehörde entscheiden. Eine Rückvergütung der Frachtsteuer aus Billigkeitsgründen kommt also nicht in Betracht.

Ueber die Bemessung der Fahrkartensteuer, die zwischen 5 und 20 Prozent beträgt, ist folgendes zu bemerken:

Die Steuer wird vom Fahrpreis erhoben, und zwar im gesamten in- und ausländischen Verkehre vom Anteil der österreichischen Bahnen. Bahnhofeintrittskarten und Platzkarten, letztere nur, wenn die Fahrt mit dem Zuge auch ohne solche unternommen werden kann, unterliegen der Steuer nicht. Auf der Fahrkarte ist der Fahrpreis samt Steuer ersichtlich zu machen. Befreit von der Fahrkartensteuer sind der Hof, dann Arbeiter, wenn sie unter Gewährung einer mindestens 50 Prozent betragenden Fahrpreisermäßigung mit besonderen Arbeiterkarten (Arbeiterwochenkarten und dergleichen) befördert werden, dann Kleinbahnen, die den Verkehr in einer Gemeinde und ihrer Umgebung vermitteln, und zwar hinsichtlich der Personenbeförderung innerhalb des Weichbildes der Gemeinde und eines Umkreises von 10 Kilometer von der Gemeindegrenze aus. Das gleiche gilt von Lokalbahnen, die hinsichtlich der Fahrkartensteuer den Kleinbahnen gleichgehalten wurden (Gesetz vom 8. August 1910, R. G. Bl. Nr. 149). Auch sind alle Fahrkarten von der Steuer befreit, die vor dem 1. Februar 1917 ausgegeben wurden und deren Gültigkeit spätestens zwei Monate danach erlischt. Für Zeit- und Abonnementskarten gilt diese Beschränkung nicht.

Die Fahrkartenstempelgebühr (Tarifpost 47, Absatz c, des Gesetzes vom 13. Dezember 1862) bleibt im Verkehr der Hauptbahnen und Dampfschiffe aufrecht. Die Anweisungen zur freien Fahrt oder zur Fahrt zu ermäßigten Fahrpreisen erliegen einer Stempelgebühr, die bereits im § 12 des Gesetzes und im § 9, Absatz c der kaiserlichen Verordnung vom 28. August 1916 (R. G. Bl. Nr. 281) eingeführt wurde.

Die Durchführungsvorschrift für die Gepäcksteuer, die auf Hauptbahnen 20 Prozent, auf Lokalbahnen 10 Prozent und auf Kleinbahnen 5 Prozent beträgt, enthält dem Wesen nach ähnliche Bestimmungen, wie sie für die Fahrkartensteuer gelten. Für die Uebertretung der gesetzlichen Vorschriften, die die Frachtsteuer, die Fahrkartensteuer und die Gepäcksteuer betreffen, sind Ordnungsstrafen festgesetzt, die bis zu 5000 Kronen betragen können.

Neues Wiener Tagblatt
24. I. 1917

179

(**Die neuen Tariferhöhungen und die Buschtiehrader Bahn.**) Aus Prag wird uns telegraphiert: Zwischen der Regierung und den Privatbahnen, darunter auch der Buschtiehrader Bahn, haben Verhandlungen über die Neuregelung der Tarife, die auf Grund der jüngst verlautbarten Verordnungen notwendig geworden ist, stattgefunden. Den Bahnen sollen hienach zunächst, wie die „Boh." meldet, erhöhte Personentarife bewilligt werden, indem bei den Privatbahnen im großen und ganzen die Personentarife der Staatsbahnen zur Anwendung kommen sollen. Es wird daher auch auf den Privatbahnen die gesamte im Personenverkehr eintretende Erhöhung im Durchschnitt ungefähr 30 Prozent gegenüber den derzeitigen Fahrpreisen betragen. Die neue Fahrkartensteuer und die sonstigen Erhöhungen der Personentarife treten auch bei der Buschtiehrader Bahn vom 1. Februar in Kraft. Die Gepäcksteuer in der Höhe von 20 Prozent gelangt bei der Buschtiehrader Bahn ebenfalls von diesem Zeitpunkte an zur Einführung. Die Verhandlungen über die Zuweisung eines Teiles des Kriegszuschlages im Güterverkehr sind vorläufig auf später verschoben worden. Ob und wie viel aus diesem Kriegszuschlag im Sinne der kaiserlichen Verordnung der Buschtiehrader Bahn belassen werden wird, steht heute noch nicht fest. Es ist jedoch anzunehmen, daß den Privatbahnen, die voraussichtlich analoge Maßnahmen zugunsten des Personals werden treffen müssen, wie sie bei den Staatsbahnen bereits zur Durchführung gelangt sind, für den Fall, als die Mehreinnahmen des Personentarifes die Mehrkosten für diese Personalaufwendungen nicht decken sollten, die fehlende Differenz aus dem Kriegszuschlag bewilligt werden wird. Der Kriegszuschlag beträgt rund 15 Prozent der bisherigen Sätze, so daß auch im Güterverkehr mit der Einrechnung der Steuer eine 30prozentige Erhöhung der alten Frachtsätze eintreten wird. In diesen Betrag wäre auch die 15prozentige Frachtsteuer einbezogen, die unter allen Umständen zur Gänze dem Staate verbleibt. Was den Einfluß auf den finanziellen Erfolg betrifft, so ist bei dem gegenwärtigen Stande der Verhandlungen eine Besserung des Erträgnisses der Buschtiehrader Bahn nicht zu gewärtigen, da die bisher bewilligten Mehreinnahmen gerade dazu ausreichen, die höheren Personalaufwendungen zu decken.

Fremdenblatt 25./I. 1917

Die Erhöhung der Gütertarife und die Verkaufspreise.

Am 1. Februar d. J. werden auf allen Bahnen Oesterreichs und Ungarns die neuen Tarife in Geltung treten. Das legt die Frage nahe, welche Rückwirkung diese Steigerung der Beförderungskosten auf die Warenpreise haben wird, wobei weiters zu fragen ist, ob für eine Ueberwälzung der Tariferhöhung auf den Verkaufspreis nicht rückwirkende Kraft bei früher vollzogenen Lieferungsabschlüssen anzuerkennen sein wird. Hiebei fallen selbstverständlich jene Abschlüsse, bei denen der Verkaufspreis „ab Fabrik" vereinbart worden ist, vorweg aus. Hinsichtlich der anderen Abschlüsse wäre es aber wohl selbstverständlich, daß diese jetzt vorgenommene Tariferhöhung bei den früher, also in Unkenntnis der Tarifänderung kalkulierten Abschlüsse nachträglich berücksichtigt würde, sofern die Ueberwälzung auf den Käufer überhaupt als zulässig anerkannt wird. Hinsichtlich der Kohle und des Zuckers soll diese Ueberwälzung als zulässig bereits anerkannt worden sein. In der halbamtlichen Darlegung der Grundsätze der Tariferhöhung wurde erklärt:

„Die auf Veranlassung der Regierung durchgeführten Berechnungen über die Wirkungen, welche die zu gewärtigende Frachtspesenerhöhung möglicherweise auf die Gestehungskosten einzelner Bedarfsgegenstände ausüben könnte, haben zu dem Ergebnisse geführt, daß Preiserhöhungen in größerem Umfange nicht gerechtfertigt wären. Da es aber nicht ausgeschlossen ist, daß der Versuch gemacht wird, die Einführung der Frachtsteuer und die Erhöhung der Gütertarife als Anlaß für unbegründete Preiserhöhungen und illegitime Gewinne zu benützen, so erachtet es die Regierung als ihre selbstverständliche Pflicht, solchen gemeinschädlichen Bestrebungen gleich von vorneherein mit aller Strenge entgegenzuwirken. Die berufenen Behörden wurden daher bereits angewiesen, für die nachdrücklichste Bekämpfung solcher Auswüchse Sorge zu tragen.

Die Befürchtung, daß die neue Frachtsteuer und die Erhöhung der Gütertarife als Anlaß für unbegründete Preiserhöhungen benützt werden könnten, hat das Justizministerium dazu bestimmt, alle Staatsanwaltschaften anzuweisen, in allen Strafsachen wegen Preistreiberei oder Wucher, in denen als offenbar übermäßig oder wucherisch angezeigte Preise von den Beschuldigten mit der Erhöhung der Frachtkosten begründet werden sollten, darauf zu dringen, daß durch Abforderung der Frachtbriefe oder bahnämtliche Auskünfte u. dgl. die Höhe der Frachtkosten verläßlich festgestellt werde.

Diese halbamtlichen Ausführungen besagen aber doch nur, daß Preiserhöhungen „in größerem Umfange" nicht gerechtfertigt wären, eine Aeußerung, die indirekt folgern läßt, daß man Preissteigerungen, die sich genau im Rahmen der Tariferhöhung halten, also keinen größeren Umfang haben werden, als er den Fracht-Mehrkosten entspricht, als zulässig erachtet. Wenn das zutrifft, dann wird das selbstverständlich auch für die älteren Lieferungsabschlüsse ganz ebenso gelten müssen, soweit nicht im Lieferungsabschlusse selbst vorweg gegenteilige Vorausabmachungen getroffen worden sein sollten. Dieser Grundsatz der Rückwirkung auf ältere Vereinbarungen ist ja auch schon in anderen Fällen als richtig erkannt worden. So beim deutschen Warenumsatz-Stempelgesetz, das die Verkäufer berechtigt, bei Geschäften, die vor dem Inslebentreten des Warenumsatz-Stempelgesetzes abgeschlossen waren, die Stempelsteuer bei ihren Käufern nachträglich einzuziehen.

Finanzminister Dr. Teleszky über die Tariferhöhung.

K. Budapest, 24. Jänner. Das Abgeordnetenhaus setzte heute die Verhandlung der Vorlage über die Eisenbahn-Kriegssteuer fort. Finanzminister Dr. Teleszky ergreift das Wort und befaßt sich in seinen Darlegungen zunächst mit den Ausführungen der oppositionellen Redner. Er weist darauf hin, daß die Bemängelung der dreißigprozentigen Erhöhung eigentlich gegenstandslos werde, wenn man an die verringerte Kaufkraft des Geldes denke. Diese Erhöhung bewirke keinerlei Schädigung der Volkswirtschaft. Gegen die Vorlage seien auch Einwendungen vom Gesichtspunkte des Verhältnisses Ungarns zu Oesterreich sowie auch vom Gesichtspunkte erhoben worden, daß einzelnen Privatunternehmungen Begünstigungen erteilt werden. Was den ersten Punkt betreffe, so handle es sich hier um ein Gebiet, wo die Staaten vollkommen selbständig verfügen können, aber es sei natürlich unvermeidlich, daß bei so einschneidenden Reformen beide Regierungen sich darüber orientieren, was im anderen Staate geschieht. Daß in diesem Falle in Oesterreich dasselbe geschieht wie bei uns, ist nur ein Zufall. Wenn behauptet wurde, daß wir dasselbe tun müssen, was Oesterreich tut, so ist das ganz unrichtig. Daß die Erhöhung in Form einer Steuer und nicht als Tariferhöhung erfolge, sei gerade der Anregung des Ministers zuzuschreiben. In Ungarn werde eine dreißigprozentige Steuererhöhung vorgenommen. Die österreichische Regierung hat eine fünfzehnprozentige Steuererhöhung und eine fünfzehnprozentige Kriegszulage eingeführt. Das ist dasselbe wie bei uns, nur daß das Kind einen anderen Namen hat. Der einzige Nuancenunterschied ist der, daß die zweiten 15 Prozent nicht obligatorisch, sondern fakultativ sind. Die österreichische Regierung jedoch beabsichtigt, auch diese 15 Prozent voll in Anspruch zu nehmen, so daß tatsächlich zwischen dem, was in Ungarn, und dem, was in Oesterreich geschieht, kein Unterschied besteht. Der Minister legt sodann dar, daß gerade durch die Teilung in eine fünfzehnprozentige Steuererhöhung und eine fünfzehnprozentige Tariferhöhung den Privatbahnen eine ungerechtfertigte Begünstigung erteilt worden wäre. (Zustimmung rechts.)

Auf die Frage des Abg. Grafen Moritz Esterhazy, ob Garantien dafür vorhanden seien, daß auch in Oesterreich diese Erhöhung drei Jahre lang in Kraft bleiben werde wie in Ungarn, bemerkt der Minister, aus dem früher Gesagten gehe hervor, daß er eine solche Bindung nicht für richtig gehalten hätte, denn diese wäre eine gegenseitige; die ungarische Regierung müsse sich ihr selbständiges Bestimmungsrecht wahren. Es sei aber unwahrscheinlich, daß in Oesterreich von einem Tag auf den anderen solche Maßnahmen geändert werden. Würde der Fall eintreten, dann würde natürlich auch die ungarische Regierung die Frage zu entscheiden haben, ob sie ihre Maßnahmen weiter aufrechterhalte oder nicht.

Unter Hinweis darauf, daß der § 3 der Vorlage den stärksten Angriffen ausgesetzt war, der die Regierung ermächtigt, einen Teil der Einnahmen den betreffenden Unternehmungen zurückzuerstatten, erklärt der Minister, daß dies jedoch nur unter Berücksichtigung erworbener Rechte und der Existenzinteressen der betreffenden Unternehmungen der Fall sein und nur einen Bruchteil der Kriegssteuer involvieren werde. Der Minister sei übrigens bereit, seinerzeit, wenn ein diesbezüglicher Antrag gestellt werden sollte, einen Bericht über die den einzelnen Eisenbahngesellschaften gewährten Rückerstattungen vorzulegen.

Finanzminister Dr. Teleszky erklärt betreffend die Einwendungen des Abg. Mezössy, daß die Budgets der letzten Jahre die beste Widerlegung dessen seien, als ob es ihm an sozialem Gefühl mangle. Allerdings sei er aber dagegen, durch large Gebarung bei den Ausgaben Volkstümlichkeit zu erwerben. (Lebhafter Beifall rechts.) Der schwierigen Lage der Beamtenschaft habe der ungarische Staat während des Krieges durch weitestgehende Unterstützung Rechnung getragen. Was die Eisenbahninvestitionen betrifft, sei seit 1914 für diese Zwecke viel mehr ausgegeben worden als vorher. Aus verschiedenen Gründen könne er keine detaillierten Angaben machen, doch könne er erklären, daß auf dem Gebiete der Herstellung von Verkehrsmitteln alle darauf eingerichteten Fabriken seit Beginn des Krieges in vollstem Maße beschäftigt sind, ja daß selbst aus dem Auslande Anschaffungen gemacht wurden, obwohl man sich zu letzteren nur schwer entschließen konnte. Ueberhaupt sei auf diesem Gebiete alles geschehen, was bei dem herrschenden Arbeiter- und Materialmangel durchzuführen war. Das Gleiche gelte bezüglich der Ausnützung der Donau als Verkehrsstraße. Was die Frage der Refaktien betrifft, so handle es sich hiebei um sehr wichtige volkswirtschaftliche Maßnahmen und durchaus nicht darum, Einzelnen Vorteile zu gewähren. Uebrigens seien im Jahre 1909 272 Refaktien in Geltung gewesen, während jetzt nur mehr 73 bestehen. Die Lebensmittelrefaktie bestehe seit 1. Jänner nicht mehr. Schließlich bittet der Minister um Annahme der Vorlage. (Beifall rechts.)

Die Vorlage wird hierauf im allgemeinen zur Grundlage der Spezialdebatte angenommen und sodann mit einigen vom Finanzminister angenommenen stilistischen Abänderungen angenommen.

Fremdenblatt
26. I. 1917

182

Ein Wasserweg von Aschaffenburg bis Passau.

Das bayrische Verkehrsministerium wird voraussichtlich dem demnächst zusammentretenden Landtag eine Vorlage unterbreiten, in der es eine Summe von 5 Millionen Mark anfordert zum Zwecke der Detailprojektierung der bayrischen Großschiffahrtswege in Gestalt einer Verbindung vom Rhein zur Donau. Es handelt sich dabei, wie den „Münchener N. Nachr." mitgeteilt wird, um die volle Durchführung dieser Wasserstraße von Aschaffenburg bis Passau für 1200 Tonnenschiffe. Die Kosten hiefür werden auf rund 650 Millionen Mark veranschlagt. Doch ist die Herstellung von Hafenanlagen hierin nicht inbegriffen und der Anschluß der Städte München und Augsburg an die Wasserstraßen ebenfalls nicht. Um einem wirklich groß einsetzenden Verkehr gerecht werden zu können, ist nicht nur der große Schiffstyp für 1200 Tonnenschiffe gewählt, es wird auch besonders hinsichtlich der Größe der Schleusen entsprechende Vorsorge dahin getroffen werden, daß gleichzeitig zwei große Schiffe die Schleusen passieren können, gleichgiltig, welcher Art Zugkraft sie sich bedienen. Die Durchführung des großen Unternehmens ist nach Friedensschluß in einem Zuge geplant.

Nach Ablehnung aller Abänderungs- und Abkürzungslinien wird der Donau-Mainkanal über Stepperg—Nürnberg—Bamberg durchgeführt werden. Alles Nähere, auch die Lösung der Frage, ob in der bayrischen Donau Schleusen eingebaut werden oder ein Seitenkanal geführt wird, soll die Detailprojektierung ergeben. Die Vorlage ist in gewissem Sinne noch als bedingt zu bezeichnen, indem sich das Verkehrsministerium erst darüber vergewissern will, ob die Interessenten gewillt sind, zu den Baukosten beizutragen.

Zu diesen Interessenten rechnet das Verkehrsministerium nicht nur in Frage kommende bayrische Städte und Gemeinden, Handelskorporationen und Großindustrielle, sondern auch das Reich. Zu den Kosten der Vorarbeiten haben die Städte schon einen Anteil zugesichert, nämlich eine Million Mark.

Fremdenblatt
26./I. 1917

183

Tariferhöhung und Frachtbegünstigung.

Der Bund Oesterreichischer Industrieller versendet die nachstehende Mitteilung:

„Der Deutsche Nationalverband des Abgeordnetenhauses, der schon wiederholt ungerechtfertigte, auf mangelhafter Sachkenntnis beruhende Vorwürfe gegen die Industrie erhob, hat in seiner Vollversammlung vom 16. d. beschlossen, von der Regierung „mit allem Nachdrucke die restlose Auflassung der völlig unbegründeten Frachtbegünstigungen für einige mächtige Kartelle und Großunternehmungen zu fordern."

Der Herr Eisenbahnminister hat wohl in dankenswerter Weise unmittelbar darauf die Oeffentlichkeit dahin aufgeklärt, daß dieser Beschluß auf mangelhafter Informiertheit beruhe und daß Ausnahmsbegünstigungen, deren Abschaffung der Deutsche Nationalverband verlangt, weder bestanden noch bestehen.

Ist daher die Haltlosigkeit vorerwähnten Beschlusses vollkommen klargestellt, so sehen sich die Präsidien der drei zentralen industriellen Verbände Oesterreichs doch veranlaßt, ihr tiefes Bedauern darüber auszusprechen, daß eine so zahlreiche und hochansehnliche parlamentarische Gruppe in gänzlich unbegründeter Weise einzelnen Teilen der österreichischen Industrie den Vorwurf macht, sich auf Kosten der Gesamtheit Sondervorteile zu verschaffen.

Die industriellen Verbände glauben mit Fug und Recht aussprechen zu dürfen, daß die österreichische Industrie gerade in der harten Kriegszeit der Allgemeinheit unschätzbare Dienste geleistet und den Anspruch auf Anerkennung erworben hat, und sie hoffen, daß durch die klare Antwort des Eisenbahnministers eine verallgemeinernde Herabsetzung der Industrie, eine Herabsetzung, die leider, wie die Erfahrung lehrt, so leicht in der Auffassung der Bevölkerung platzgreift, umso gründlicher wird hintangehalten werden, als ihr nicht einmal jene Spezialfälle zugrunde liegen, deren Bestand der Deutsche Nationalverband irrtümlicherweise angenommen hat.

Neue Freie Presse Abendb.

27. I. 1917

184

Staatsvertrag zwischen Oesterreich-Ungarn und Sachsen über eine neue Eisenbahnlinie.

Heute wird im Reichsgesetzblatte der Staatsvertrag veröffentlicht, der zwischen der österreichisch-ungarischen Monarchie und dem Königreiche Sachsen, betreffend die Herstellung einer Eisenbahnlinie durch das Schweinitztal, abgeschlossen wurde. Die sächsische Regierung beabsichtigt, eine vollspurige Eisenbahn von Kupferhammer-Grünthal durch das Schweinitztal nach Deutschneudorf zu bauen und zu betreiben. Die vertragschließenden Teile stimmen darin überein, daß diese Eisenbahn zwischen den sächsischen Orten Oberneuschönberg und Hirschberg sowie an einigen weiteren Stellen im Schweinitztal in noch näher zu vereinbarender Weise über österreichisches Gebiet geführt wird.

Reichspost 28.I.1917

Der Ausbau des Donau-Main-Kanals.

Die Pläne zur Herstellung eines bayrischen Großschiffahrtsweges zwischen Donau und Rhein beginnen jetzt greifbare Formen anzunehmen. Der Weltkrieg läßt die Donau-Rhein-Frage nicht mehr zur Ruhe kommen und mit seinen eindringlichen Lehren hat er für die Verwirklichung der vom Bayrischen Kanalverein vertretenen Wasserstraßenpläne mehr getan, als all die mühevolle Aufklärungs- und Werbetätigkeit der letzten zehn Jahre. Was früher mehr oder minder nur die Lieblingsidee König Ludwigs von Bayern sowie einer Reihe von Industriellen nnd Großkaufleuten war, ist heute Gemeingut des Volkes geworden. Daher der rasche Fluß, in den jetzt die ganze Angelegenheit geraten ist. Das bayrische Verkehrsministerium wird jetzt, wie bereits gemeldet, dem Landtag eine Vorlage unterbreiten, in der es die Summe von 5 Millionen Mark anfordert, die für die Detailprojektierung der bayrischen Großschiffahrtswege (in Gestalt einer Verbindung von Rhein und Donau) ausgeschüttet werden soll. In Betracht kommt hiebei nicht bloß der Bau eines Kanals zwischen Donau und Main, sondern die Durchführung einer großzügigen Wasserstraße von Grenze zu Grenze, d. h. von Aschaffenburg am Main bis Passau an der österreichisch-bayrischen Grenze. Die ganze Arbeit zerfällt also in drei Teile: 1. die Kanalisierung des Mains, 2. der Bau des eigentlichen Kanals und 3. die Anpassung der Donau von der Einmündung des Donau-Main-Kanals abwärts an den modernen Großschiffahrtsverkehr. An dem ersten Teil des Arbeitsprogramms wird bereits gearbeitet. Nach dem Abschluß der Mainkanalisierung von Hanau nach Aschaffenburg, deren Arbeiten nach einer Erklärung des unlängst zurückgetretenen Ministers Freiherrn v. Soden im Herbst 1917 vollendet sein werden, will die bayrische Regierung sofort an die Fortsetzung des Großschiffahrtsweges bis Bamberg herantreten, da dies die nächste Arbeit ist, die bei der geplanten Verbindung von Donau und Rhein erledigt werden muß. Es soll eine Fahrrinne hergestellt werden, die es den 1500-Tonnen-Schiffen, die auf dem Rhein verkehren, ermöglicht, bis nach Bamberg zu gelangen. Von hier aus wird der neue Donau-Main-Kanal genau so wie der alte von Ludwig I. erbaute Kanal seinen Ausgang nehmen. Bis Nürnberg laufen die beiden Wasserstraßen ziemlich in der gleichen Richtung nebeneinander her. Von Nürnberg an biegt jedoch der neue Kanal von der Linie des alten bei Kelheim in die Donau einmündenden Ludwigkanals ab und geht über die Fossa Carolina und durch das Wollheimertal hindurch zur Donau, in die er bei Stepperg (rund 8 Kilometer oberhalb Neuburg a./D.) einmündet. Die Linie Bamberg—Nürnberg—Stepperg, die jetzt auch von der Regierung zum Gegenstand der eingangs erwähnten Detailprojektierung gemacht worden ist, hat vor der Nürnberg-Kelheim-Linie angeblich den Vorzug einer leichteren Wasserbeschaffung, ein Punkt, der bei einem auf den Massenverkehr berechneten Kanal naturgemäß eine entscheidende Rolle spielt. Die neue Linienführung hat auch noch den Vorteil, daß sie in der Richtung gegen die Städte Augsburg und München verläuft, die bekanntlich schon seit einiger Zeit für einen in der Denkschrift des Bayrischen Kanalvereines vom Jahre 1913 behandelten Wasserweg München—Augsburg—Stepperg Propaganda machen. Hinsichtlich der auf der Donau selbst vorzunehmenden Arbeiten liegen bisher konkrete Pläne nicht vor. Es soll der Detailprojektierung vorbehalten bleiben, ob längs der Donau ein Seitenkanal geführt wird oder ob in die Donau selbst Stauanlagen mit Schleusen eingebaut werden. Die Kosten für die gesamte von Aschaffenburg bis Passau führende Wasserstraße werden mit 650 Millionen Mark veranschlagt, wovon auf die Kanalstrecke Bamberg—Nürnberg—Stepperg rund 350 Millionen entfallen. In dieser Summe sind jedoch die für die Hafenanlagen sowie für den Anschluß nach Augsburg und München notwendigen Summen nicht inbegriffen. Der finanzielle Aufwand, den das große, für den Verkehr mit 1200-Tonnen-Schiffen berechnete Werk erfordert, ist also kein geringer und es ist eigentlich selbstverständlich, daß man diese Last dem bayrischen Staat nicht allein aufbürden kann; denn schließlich profitiert von der großen Wasserstraße nicht bloß das bayrische Wirtschaftsleben, sondern das Deutsche Reich in seiner Gesamtheit, von dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet gar nicht zu reden. In München denkt man daher an ein gemischt-wirtschaftliches Unternehmen, an dem sich der Staat, die anliegenden Gemeinden, die Handelskammern sowie die Großindustrie und nicht zuletzt das Reich, bei dem noch wichtige militärische Interessen mitsprechen, beteiligen sollen. Von der Mitwirkung dieser letzteren Faktoren hängt es ab, ob die Verbindung von Donau und Rhein — woran übrigens heute kaum mehr zu zweifeln ist — auch tatsächlich zustande kommt. Daß sie zustande kommt, das fordert auch der rege wirtschaftliche Zusammenschluß zwischen den beiden Mittelmächten, so wie er uns für die Zeit nach dem Kriege vorschwebt. Freilich, um nicht ins Hintertreffen zu geraten, ist es notwendig, daß man dem Donau-Main-Kanal auf österreichischer Seite in dem Donau-Oder-Kanal ein Gegenstück zur Seite stelle und dadurch die Industriegebiete der Sudeten an den Donauverkehr anschließe. Der wirrgleisige Ausbau der Nordbahn kann niemals als ein vollwertiger Ersatz für einen die Hauptstadt mit dem mährischen Kohlenrevier verbindenden Kanal angesehen werden. Daß es sich da immer nur um einen Notbehelf handelt, wird man in aller Deutlichkeit auf österreichischer Seite in dem Moment sehen, wo rheinisch-westfälischen Fabrikaten der Donauweg und damit der Absatzmarkt auf dem Balkan offen steht.

Fremdenblatt Abendb
1./II. 1917

186

Die Einführung eines Kriegszuschlages auf den Eisenbahnen.

Heute wird im Reichsgesetzblatt die Verordnung des Eisenbahnministeriums vom 31. Jänner 1917 betreffend die Einführung eines Kriegszuschlages zu den Beförderungspreisen im Güterverkehr auf Grund des § 13 der kaiserlichen Verordnung vom 10. Jänner 1917 verlautbart, der nachstehende Bestimmungen zu entnehmen sind:

Auf Grund der Ermächtigung in § 13, Absatz 1, der kaiserlichen Verordnung vom 10. Jänner 1917 werden die Eisenbahnen angewiesen, für die Zeit vom 1. Februar 1917 bis auf weiteres, längstens jedoch bis 31. Jänner 1920, für die Beförderung von Gütern von den zur Bezahlung des Beförderungspreises verpflichteten Personen einen Kriegszuschlag zu den jeweils geltenden Beförderungspreisen einzuheben.

Der Kriegszuschlag wird in der Höhe festgesetzt, daß der Kriegszuschlag und die mit § 1 der kaiserlichen Verordnung vom 10. Jänner 1917, R. G. Bl. Nr. 14, eingeführte Frachtsteuer zusammengenommen

a) im Verkehr auf allen Eisenbahnen mit Ausschluß der österreichischen Linien der Südbahngesellschaft (und der Wien—Pottendorf—Wiener-Neustädter Bahn) 30 Prozent

b) im Verkehr auf den österreichischen Linien der Südbahngesellschaft (und der Wien—Pottendorf—Wiener-Neustädter Bahn)

1. bei jenen Gütertarifen, die höher sind als die bezüglichen Gütertarife der k. k. österreichischen Staatsbahnen, und bei den von der Südbahngesellschaft gewährten, im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt verlautbarten Tarifermäßigungen 25 Prozent,

2. bei den übrigen Gütertarifen 30 Prozent

des dem Kriegszuschlage unterliegenden Beförderungspreises ausmachen.

Allfällige Herabsetzungen des Kriegszuschlages für einzelne Verkehre werden im Wege der Veröffentlichung des betreffenden Tarifes verlautbart.

Der Kriegszuschlag bildet im Verhältnis zwischen den zur Bezahlung des Beförderungspreises verpflichteten Personen und der Eisenbahn mit der Frachtsteuer zusammen ein einheitliches Ganzes; die für die Frachtsteuer geltenden Bestimmungen der kaiserlichen Verordnung vom 10. Jänner 1917 und die Bestimmungen der Durchführungsverordnung zur Frachtsteuer vom 20. Jänner 1917 in betreff der Feststellung der Begriffe „Beförderungspreis" und „Güter", der Ermittlung, der Einhebung, der Einrechnung in die Tarife, der Zahlungspflicht, des Eisenbahndienstgutes sowie des Verkehrs auf nicht öffentlichen Bahnen finden auf den durch die Frachtsteuer und den Kriegszuschlag gebildeten Gesamtaufschlag (30 Prozent, beziehungsweise 25 Prozent) sinngemäß Anwendung.

Hinsichtlich derjenigen Verkehre auf Linien österreichischer Eisenbahnen, für welche die Beförderungspreise in ausländischer Währung berechnet sind, werden die Eisenbahnen bis auf weiteres von der Einhebung des Kriegszuschlages befreit.

Die Einnahmen aus dem Kriegszuschlage sind durch die Eisenbahnen in jenen Fällen, in denen der Gesamtaufschlag mit $^{10}/_{13}$ und in jenen Fällen, in denen der Gesamtaufschlag mit 25 Prozent festgesetzt ist, mit $^{8}/_{13}$ des gemäß § 4 der Durchführungsverordnung zur Frachtsteuer vom 20. Jänner 1917 abzuführenden Steuerbetrages zu berechnen. Insolange die vorgesehene Befreiung gilt, ist die Frachtsteuer für die dort genannten Verkehre aus der Berechnungsgrundlage auszuscheiden.

Das Ergebnis der Berechnung des Kriegszuschlages ist dem Eisenbahnministerium jeweilig vierteljährig bekanntzugeben.

Die Eisenbahnen haben die Einnahmen aus dem Kriegszuschlage auf ein besonderes Konto zu buchen. Die Verfügung über die auf diesem Konto ausgewiesenen Beträge bleibt nach Maßgabe der den Eisenbahnen zukommenden besonderen Weisungen im Sinne des § 13, Absatz 3 und 4, der kaiserlichen Verordnung vom 10. Jänner 1917 der Regierung vorbehalten.

Pester Lloyd
4./II. 1917

187

(Die Tarifbegünstigungen für das Jahr 1917.) Der Rekaftienfrage wird nicht nur in wirtschaftlichen, sondern auch in Kreisen der Parlamentsmitglieder lebhaftes Interesse entgegengebracht. Erst kürzlich hat sich Finanzminister Johann v. Teleßky gegenüber den Anfeindungen, welchen die Bewilligung von Rekaftien von oppositioneller Seite ausgesetzt ist, bei der Verhandlung des Gesetzentwurfes über die Eisenbahnkriegssteuer im Abgeordnetenhause veranlaßt gesehen, sich mit dieser Frage eingehend zu beschäftigen, indem er bei voller Würdigung der wirtschaftlichen Bedeutung der Rekaftien auf die erhebliche Reduktion hinwies, welche die Zahl der Tarifbegünstigungen in den letzten Jahren erfahren hat. Eine interessante Illustration zu diesen Ausführungen des Finanzministers bietet die in der Nummer vom 1. d. M. des Vasuti és Közlekedési Közlöny veröffentlichte Liste der Tarifbegünstigungen, die vom 1. Februar 1917 an auf den Linien der königlich ungarischen Staatsbahnen, der von ihnen verwalteten Lokalbahnen, der ungarischen Linien der Kassa-Oderberger Eisenbahn und der in deren Verwaltung befindlichen Lokalbahnen gültig sind. Während auf den Linien der königlich ungarischen Staatsbahnen im Jahre 1890 in 24 Gruppen noch 506, im Jahre 1916 aber in 14 Gruppen noch 136 Rekaftien bestanden, stehen laut des heurigen Verzeichnisses in dreizehn Gruppen insgesamt nur dreißig Rekaftien in Kraft. Von den eine größere wirtschaftliche und finanzielle Bedeutung besitzenden Rekaftien wurden in der neuen Liste nur diejenigen auf Zuckerrüben, Rübenschnitten und Kalkschlamm, auf Beocsiner Zement, Papierwaren und die auf die nach heimischen Hochöfen transportierten Kohle und Koks bezughabenden Begünstigungen unter entsprechender Erhöhung der dreißigprozentigen Eisenbahnkriegssteuer aufrechterhalten. Diese Begünstigungen wurden mit Rücksicht auf die auch unter den kriegerischen Verhältnissen gerechtfertigte Unterstützung der Produktion und der Industrie aufrechterhalten. Von den im diesjährigen Verzeichnis gegenüber dem Vorjahre fehlenden bedeutsameren Begünstigungen sind jene für rohen und raffinierten Rübenzucker zu erwähnen. Diese Exportbegünstigungen wurden bereits im vorjährigen Verzeichnis wesentlich beschränkt. Durch den Krieg ist nämlich der überseeische Export unmöglich geworden, so daß die Begünstigung schon im Vorjahre nur mehr für den Export nach Bosnien und die Herzegowina gewährt wurde. Heuer wurde jedoch auch diese Rekaftie eingestellt. Aus der heurigen Liste fehlt auch die fast seit zwei Jahrzehnten gewährte, durchschnittlich zehn Prozent betragende Begünstigung für die nach der Budapester Zentralmarkthalle beförderten Lebensmittel. Ferner wurde auch die Auslandsexportrekaftie für Lebensmittel vollständig eingestellt, die pro 1916 nur mehr für Gurken und frisches Obst in Geltung war. Entfallen sind ferner auch die Tarifbegünstigungen der Textilindustrie, nachdem diese angesichts der abnormen Preise und des Warenmangels nicht mehr begründet erschienen. Eingestellt wurden nicht minder die auf eine Unterstützung unserer Mühlenindustrie abzielenden, zum Teil auch mit der Wasserkonkurrenz rechnenden Mehlrekaftien. Diese Begünstigungen dienten dem Zwecke, den Mehlexport nach Oesterreich zu fördern und die dortigen Konkurrenzverhältnisse unserer Mühlen gegenüber den den österreichischen Mühlen von ihrer Regierung gewährten Rekaftien zu erleichtern. Angesichts der gegenwärtig zentralisierten Manipulation von Getreide und Mehl hat auch die Berechtigung dieser Begünstigungen aufgehört. Auch die Begünstigungen für Petroleum figurieren in dem neuen Verzeichnis nicht, doch werden diese durch den veränderten Verhältnissen angepaßte tarifarische Aenderungen, beziehungsweise durch Nachlässe neuerdings verlautbart werden. Dasselbe gilt hinsichtlich der Begünstigungen für Schwefelkies. Die von Bánhida nach Gyanafalva bestehenden Begünstigungen, die der Förderung des Exports ungarischer Braunkohle nach Oesterreich dienten, wurden gleichfalls eingestellt. Es fehlen ferner aus der Liste die im überseeischen Verkehr via Rumänien und Fiume gewährten Rekaftien für Eisen- und Stahlwaren, die während des Krieges ihre Bedeutung verloren haben. Eliminiert wurden auch die für Azeton, Holzsprit, Chlorkalk, für verschiedene Säuren usw. gewährten, die Unterstützung der chemischen Industrie bezweckenden Rekaftien, was durch die hohen Preise dieser Artikel begründet erscheint. Endlich fehlt für gewöhnliche Eilgüter jene Begünstigung, die an die Beförderung von zumindest 6000 Tonnen gebunden ist. In einer an die veränderte tarifarische Lage sich anschmiegenden Form wird sie jedoch gleichfalls nachträglich verkündet werden. Aus alledem geht hervor, daß, nur die letzten zehn Jahre ins Auge gefaßt, die Zahl der Kartierungsbegünstigungen und der Rekaftien auf zehn Prozent des ursprünglichen Standes gesunken ist; noch größer erscheint jedoch der Rückgang, wenn wir den Geldeswert berücksichtigen. Natürlich kann die abnehmende Tendenz der Frachtbegünstigungen nicht das Fallenlassen der in ihnen zur Geltung gelangten differenziellen tarifarischen Formeln bedeuten. Die nach dem Kriege zu gewärtigenden großen Verkehrsveränderungen werden in interner und internationaler Beziehung sicherlich neuerdings Differenzierungen auf tarifarischem Gebiete notwendig machen, doch wird diese Differenzierung voraussichtlich schon in das Tarifsystem eingefügt und unter strenger Kontrolle der Staatsgewalt wie der berufenen Kreise durchgeführt werden.

Tägliche Rundschau
4. IV. 1917

Der neue Main—Donau-Kanal.

(Drahtung unseres Münchener Vertreters.)

Die bayerische Regierung hat dem Landtag eine Kanalvorlage zugehen lassen, die zugleich das größte Kanalprojekt Deutschlands darstellt. Der ganze Entwurf umfaßt nur zwei Artikel. Sie lauten:

Artikel 1. Behufs Ausarbeitung eines ausführlichen Entwurfes für die Herstellung einer Großschiffahrtsstraße von Aschaffenburg bis zur Reichsgrenze unterhalb Passau wird als erster Teilbetrag die Summe von 1 005 000 Mark aus staatlichen Mitteln bereitgestellt.

Artikel 2. Der Staatsminister der Finanzen wird ermächtigt, hiernach den erforderlichen Bedarf vorläufig den bereiten Mitteln der Zentralstaatskasse zu entnehmen.

Wegen der endgültigen Deckung dieses Bedarfes wird im Finanzgesetz für die nächste Finanzperiode Vorsorge getroffen.

Die Begründung ist außerordentlich umfangreich und läßt sich in folgende Hauptsätze zusammenfassen: 1) Allgemeines. Ein leistungsfähiger Rhein—Donau—Wasserweg ist aus wirtschaftlichen und strategischen Gründen für den Verkehr zwischen dem Deutschen Reich, Oesterreich-Ungarn und den Balkanstaaten als notwendig erwiesen. 2) Linienführung. Der Großschiffahrtsweg würde eine Gesamtlänge von 734 Km. haben, von Aschaffenburg mainaufwärts bis Bamberg, von hier in gesonderten Kanälen über Nürnberg nach Stettberg, dann im Donautal bis Saal oder Regensburg und weiter auf der Donauwasserstraße zur Reichsgrenze unterhalb Passau führen. 3) Schiffsgröße und Kanalabmessungen. Nach Durchführung der Mainkanalisierung bis Aschaffenburg können vom Rhein aus 1500-Tonnen-Schiffe Aschaffenburg erreichen. Die bayerische Donau ist von vornherein mit Rücksicht auf die österreichisch-ungarischen Staatsgebiete auf 2,5 Mtr. Tiefe auszubauen. Es genügte hier zunächst eine Tiefe von 2 Mtr. unter Niederwasser. Für die Kanalstrecke erfordert die Zulassung des 1500-To.-Schiffes eine Wassertiefe von 3,6 Mtr. in der Mitte des Kanals. In Wasserspiegelhöhe wäre eine Breite von 38 Mtr. nötig. 4) Betrieb. Es kommt die elektrische Treidellokomotive in Betracht. Bei dem in Aussicht zu nehmenden Ausbau können insgesamt bei ununterbrochenem Tag- und Nachtbetrieb in 270 Schiffahrtstagen jährlich 10 bis 12 Mill. Tonnen Güter befördert werden. 5) Baukosten. Der Bauaufwand beträgt 650 Mill. M. oder 866 000 M. für das Km. 6) Erträgnis. Der jährlich erforderliche Gesamtaufwand beläuft sich bei einem Jahresverkehr von 5 Mill. To. auf 41,24 Mill. M. und von 10 Mill. To. auf 42,35 Mill. M. An Einnahmen werden bei 5 Mill. To. 17,41 Mill. M., bei einem Verkehr von 10 Mill. To. 41,12 Mill. M. erwartet. Unter Einrechnung der Nebennutzungen können die Ausgaben bei einem Jahresverkehr von 10 Mill. To. durch die Einnahmen gedeckt werden. 7) Verkehr. Es kann ein Gesamtanfangsverkehr von rund 5 Mill. To. angenommen werden. 8) Militärische Bedeutung der Wasserstraße. Bei Ausnutzung dieser Wasserstraße werden jährlich 800 000 Wagenladungen mit einem Durchschnittsgewicht von je 12,5 To. frei. 9) Die Kosten haben das Reich, die beteiligten Gemeinden Bayerns und Industrielle aufzubringen, und zwar werden die Kosten für die Herstellung des baureifen Entwurfs mit rund 5 Mill. M. angenommen. Hiervon würden nach dem Maße des Interesses 3 Mill. M. durch das Reich, die beteiligten Städte und Kreise sowie industrielle Unternehmungen, der Rest durch Bayern in Form von verlorenen Zuschüssen zu übernehmen sein.

*

— Aus Dresden wird uns gemeldet: Ein Elbe-Oder-Donau-Verein soll hier am Dienstag begründet werden. Der Verein hat den Zweck, die Herstellung eines Groß-Schiffahrtsweges zwischen der Elbe und der Donau durch eine Verbindung der kanalisierten kleinen Elbe mit dem geplanten Donau-Oder-Kanal zu betreiben.

Fremdenblatt
4. VII. 1917

189

Schiffahrtsverkehr Berlin—Kowno.

Nach dem Kriege wird der Schiffahrtsverkehr zwischen Deutschland und dem Osten eine bedeutende Zunahme erfahren, denn die Regierungen der beiden Kaiserreiche und die Polens können auf den Wasserwegen, die ihre Länder verbinden, weit mehr und bessere Verkehrslinien einrichten, als bis jetzt bestehen. Ist doch namentlich der Verkehr auf der Weichsel deshalb im Rückstand geblieben, weil Rußland sich nicht entschließen konnte, den Anschluß an die kanalisierte Weichsel herzustellen. So kam es, daß von Thorn bis zur Mündung des Flusses die Schiffahrt sich entfalten konnte, während auf der russischen Strecke, die unkanalisiert blieb, bei dem wechselnden Wasserstand die größten Hindernisse sich ihr engegenstellten und häufig genug auch den Verkehr in Preußen hinderten. Hier dürften schon bald nach dem Kriege die nötigen Arbeiten einsetzen, um die Weichsel in ihrer ganzen Ausdehnung der Schiffahrt zu erschließen.

Einstweilen ist zwischen Berlin und Königsberg ein regelmäßiger Dampferverkehr eingerichtet worden, der, wie die „Kownoer Zeitung" mitteilt, sich gut bewährt hat und reichlichen Güterzustrom aufzuweisen hat. Gerade jetzt, wo die Eisenbahnen überlastet sind, wird die Ausnützung der Wasserstraßen zur Notwendigkeit, und soll auch die Linie Berlin—Königsberg einen Ausbau bis nach Kowno erfahren, und zwar so, daß in jeder Woche ein Dampfer in jeder RRichtung verkehrt. Die Beförderungsdauer von Berlin nach Königsberg beträgt für Güter 10 bis 12 Tage, also nicht viel länger, als die Beförderung als Eilgut auf der Eisenbahn dauert. Von Königsberg besteht direkter Anschluß an die regelmäßigen Dampferlinien nach Tilsit und von dort nach Schwalleningken und weiter nach Kowno. Auf diese Weise können Güter von Berlin nach Kowno in vierzehn bis zwanzig Tagen befördert werden, und eine ebenso gute Beförderungsmöglichkeit besteht in umgekehrter Richtung von Kowno nach Berlin. Wenn auch zurzeit der Verkehr infolge der Witterungsverhältnisse noch ruht, so ist doch anzunehmen, daß im Frühjahre, im März oder April, diese Dampferverbindung von großem Wert sein wird. Möglich geworden ist solcher Verkehr durch den Ausbau des Bromberger Kanals, der auch die Verwendung größerer Güterdampfer auf dieser langen Strecke möglich macht. Es versteht sich von selbst, daß an diese Schiffahrtslinie auch andere angeschlossen werden, so daß Polen neben den Eisenbahnlinien in Zukunft auch über gute Wasserstraßen verfügen wird, um mit Deutschland in enge Handelsverbindungen zu treten.

Fremdenblatt

4./II. 1917

190

Einschränkung des Zugsverkehrs.

In Deutschland ist die Zahl der für den Personenverkehr gewidmeten Züge in den letzten Monaten und Wochen mehrmals in zunehmendem Maße verringert worden. Diese Aktion ist aber auch jetzt noch nicht abgeschlossen. Amtlich wird vielmehr mitgeteilt, daß es in der nächsten Zeit erforderlich werden wird, noch einzelne schnellfahrende Züge ausfallen zu lassen, den Schnellzugsverkehr also noch mehr als bisher zu verringern, um den starken Güterverkehr besser bedienen zu können. Diese Maßnahme ist auch durch die starke Abnützung des Fahrparks bedingt, eine Abnützung, der die Möglichkeit und Schnelligkeit der Reparatur vielleicht nicht immer ganz entspricht.

In Oesterreich liegen diese Verhältnisse ganz ähnlich. Da abweichend vom Vorgehen der Bahnen der preußisch-hessischen Betriebsgemeinschaft hier aber noch keine Einschränkung des am 1. Oktober v. J. verlautbarten Winterfahrplanes erfolgt ist, nimmt man in unterrichteten Kreisen an, daß hier statt der in Deutschland gewählten allmählichen Einschränkung binnen kurzem eine einmalige, aber durchgreifende Einschränkung des Personenverkehrs vorgenommen werden wird, wie dies ja auch schon beim Kriegsbeginn, vor zweieinhalb Jahren, verfügt worden ist. Diese Einschränkung des Personenverkehrs würde selbstverständlich auch jetzt wieder nur von vorübergehender Dauer sein.

Fremdenblatt
5./II. 1917

191

Die Eisenbahntarife und der Deutsche Nationalverband.

Vom Bund Oesterreichischer Industrieller wird folgende Mitteilung veröffentlicht:

Die drei zentralen industriellen Verbände, in welchen die gesamte Industrie Oesterreichs vertreten ist, erachten auf die neuerliche Entschließung des Deutschen Nationalverbandes, in der Frage der Eisenbahntarife nicht eingehen zu sollen, da diese auf einer Verkennung der Grundsätze unseres Tarifsystems beruht. Hingegen mußten die drei Verbände ihr Bedauern darüber aussprechen, daß sich eine Partei, zu der sich ein großer Teil der Industriellen Oesterreichs bekennt, von industriefeindlichen Unterströmungen leiten läßt, deren Fortbestand zur unausbleiblichen Folge haben müßte, bisher getreue Anhänger der Partei derselben zu entfremden. Die industriellen Verbände sprechen daher die Erwartung aus, daß der deutsche Nationalverband in Hinkunft nach Fühlungnahme mit den industriellen Organisationen und in Verfechtung des Grundsatzes der zum Wiederaufbaue unseres Wirtschaftslebens doppelt notwendigen freien Entfaltung der Industrie seine Entschließungen fassen wird.

Arbeiterzeitung
6. II. 1917

192

* **Auch die Arbeiterwochenkarten verteuert.** Als das Eisenbahnministerium die Verteuerung der Streckenkarten ankündigte, da sagte es ausdrücklich, daß die Arbeiterwochenkarten ausgeschlossen bleiben sollen. Da sich die Arbeiter aber nun neue Wochenkarten lösten, wurde von ihnen um ein volles Drittel mehr eingehoben als vordem, für eine Dreißigkilometerstrecke zum Beispiel statt 3·60 Kronen wie bisher nun 4·80 Kronen. Wir wollen nicht annehmen, daß das vielleicht die einzige Wirkung der nationalverbändlerischen Eschaftelhuberei ist, die zum Minister lief, um ihm Vorstellungen zu machen und Forderungen vorzulegen, dann aber nichts mehr von der Sache hören ließ. Feststellen wollen wir aber auch, daß diese Erhöhung ein arger Mißgriff ist, der viele Arbeiter vielleicht zwingen wird, ihre gesunden Außenwohnungen mit elenden Wiener Wohnpferchen zu vertauschen. 4·80 Kronen wöchentliche Fahrtkosten sind mehr als zwanzig Kronen monatlich. Eine solche Verteuerung der Wohnung muß in vielen Fällen die Vorteile des Außenwohnens aufheben. Die Regierung beruft kein Parlament ein, das sie beraten könnte, sie hört auf Warnungen nicht, die rechtzeitig ergehen, sie hält ihre Versprechungen nicht — und merkt dabei offenbar nicht, wie unerträglich von Tag zu Tag die ungeheure Last wird, die der Arbeiterklasse aufgebürdet wird.

Hamburger Fremdenblatt
6. II. 1917

183

Der Donauweg.

Von unserem Kriegsberichterstatter Karl Fr. Nowak.

Braila, 5. Februar. (Drahtbericht.)

Die untere Donau, die ich von Belgrad stromabwärts fuhr, ist jetzt in der Tat zu einer der wichtigsten Kriegsstraßen für die Heere geworden, die in Rumänien fechten, und ihre Bedeutung wird über die Nachschubfrage hinaus dadurch noch wesentlich erhöht, daß der weitaus größte Teil der rumänischen Beute den Weg über den Strom talaufwärts nimmt. Die Schiffe von vier großen Gesellschaften, österreichische, ungarische und bayerische Schiffe, kommen an mir vorbei; fast der ganze Donauschiffspark ist unaufhörlich auf dem Strome unterwegs, der bis jetzt eisfrei blieb schon den dritten Winter. Der Donauschiffspark hat mehr als vierhundert Dampfer zur Verfügung, fast 2500 Schleppkähne, von denen ein einziger bei normaler Größe etwa 65 Waggons laden kann. Ein Dampfer mit zehn Schleppkähnen am Seil, also eine Gesamtfracht von 650 Waggons, ist nichts Seltenes. Auch zahlreiche griechische Schlepper, die ihrer Größe wegen bei Turn-Severin umladen müssen, da sie das Eiserne Tor nicht befahren können, und das russische Schleppschiff „Nikolajewitsch", das erbeutet wurde, sind in den Dienst eingestellt worden.

Das augenblicklich sehr starke Hochwasser begünstigt die Schiffahrt, soweit die noch immer drohende Minengefahr außerhalb der Fahrrinne in Frage kommt; anderseits erhöht es die Schwierigkeiten. Da die Ufer vielfach überschwemmt sind und oft zwei Kilometer voneinander liegen, so ist die Orientierung sehr erschwert, wozu noch die Unbeständigkeit des Wetters kommt, das uns innerhalb von achtundvierzig Stunden dicken Nebel, Regen, dann nach kurzem sonnenklaren Wetter schwersten russischen Schneesturm brachte. Trotzdem wickelt sich der Schiffsverkehr nahezu ausnahmslos ohne Störung ab, eine dreifache Arbeit, die nicht nur in der Beförderung von Soldaten und der Fortschaffung von Material, sondern auch in dem vorher von den Rumänen besorgten Räumungsdienst besteht. Außer den Minen müssen Hindernisse aller Art aus der Donaustraße entfernt werden: Blöcke, die ins Wasser stürzten, Baumwerk, und vor allem die Wracks der zahlreich versenkten Schiffe und Schleppkähne, die immer noch oft zu sehen sind. Die rumänische Beute aber strebt gelassen durch alle Hindernisse dem Eisernen Tor, dem Tor zu den Zentralmächten zu. Ein Getreidehändler fährt nach Calarasi, um neue Vorräte zu sammeln und zu verfrachten, er hat schon manchen Waggon durchs Eiserne Tor, den Donauweg hinaus, den Mittelmächten zugeschickt.

Fremdenblatt
6./II. 1917

194

Die Kälte und die Schiffahrt.

Die nordeuropäische Handelsschiffahrt hat jetzt auch unter großen Eisschwierigkeiten zu leiden, die im Gefolge der jüngsten Frostperiode eingetreten sind, und den Schiffsverkehr äußerst erschweren. Im Bottnischen Meerbusen, in der Ostsee, im Kattegat und Skagerrak, haben sich so starke Eismassen gebildet, daß ihnen gegenüber selbst Eisbrecher machtlos sind und der Schiffsverkehr zum Teil nun auch wegen der Eisverhältnisse ruhen muß. Besonders schlimm ist es im Skagerrak, wo über ein Dutzend Schiffe, meistens Dampfer, hilflos im Eise festsitzen, da Eisbrecher nicht imstande sind, sich bis zu ihnen durchzuarbeiten. Bei Drammen, westlich vom Christianiafjord, ist das Eis fast 80 Zentimeter dick, so daß es nicht verwundern kann, wenn vier Eisbrecher vergebliche Anstrengungen machten, diese Eismauer zu brechen. In Arendal, wo das Eis 14 Zentimeter dick ist, liegt eine ganze Anzahl von Schiffen eingeschlossen, die nicht herauskönnen. Die dänische Schiffahrt leidet ebenfalls unter den schlimmen Eisverhältnissen. Frederikshavn, der Schiffahrtsknotenpunkt im nördlichen Jütland, unweit von Skagen, ist gesperrt. Auf der Höhe von Skagen sind sowohl auf der dänischen wie auf der schwedischen Seite Feuerschiffe und Feuerbojen eingezogen. Der Kleine und der Große Belt sind noch eisfrei, dagegen weist der Sund schweres Eis auf, und die Kopenhagener Eisbrecher sind in unaufhörlicher Tätigkeit, um das Fahrwasser brauchbar zu erhalten. Schwedens Schiffahrt leidet unter schlimmen Eisverhältnissen sowohl an der Westküste, wie an der Ostküste. In Stockholm hat die Schiffahrt nach den nördlichen Küstenstädten aufgehört. Aber noch immer gehen Dampfer zur finnischen Küste hinüber. Durch die strenge Kälte wird auch die Seefischerei betroffen, z. B. besonders hart an der Ostküste Schonens, wo sonst die Fischerei ununterbrochen vonstatten gehen konnte, während sie jetzt eingestellt werden mußte.

Fremdenblatt

6. II. 1917

195

Elbe—Donau—Oder-Kanal.

Oberbürgermeister Blüher in Dresden, der stellvertretende Vorsitzende des vorbereitenden Ausschusses zur Gründung einer Vereinigung für eine Elbe-Donau-Verbindung, erläßt eine Einladung zur Gründungsversammlung des Elbe-Oder-Donau-Kanals. Diese Versammlung findet heute in Dresden statt. Nach dem Satzungsentwurf hat der Elbe-Oder-Donau-Verein den Zweck, die Herstellung eines Großschiffahrtsweges zwischen der Elbe und der Donau durch eine Verbindung der kanalisierten kleinen Elbe mit dem geplanten Donau-Oder-Kanal zu betreiben. Der Verein hat seinen Sitz in Dresden. Zur Erreichung seines Zweckes wird der Verein suchen die Planung, Bau- und Betriebskostenrechnung für einen Großschiffahrtsweg von der Elbe zur Donau in Verbindung mit dem Donau-Oder-Kanal zu prüfen und so die zweckmäßigste Linienführung zu ermitteln, ferner die wirtschaftliche Bedeutung der Elbe-Donau-Verbindung für Mittel-Europa im allgemeinen und für die von der Wasserstraße durchzogenen Gebiete im besonderen festzustellen.

Arbeiterzeitung
7. II. 1917

197

Der Rhein-Donau-Weg.

Ueber die Hauptverkehrsader, die die Mittelmächte zu verbinden berufen ist, schreibt Rosemeyer in der „Kölnischen Volkszeitung“:

Nordeuropa und das Schwarze Meer werden durch zwei Wasserstraßen verbunden. Seit alters her führt ein Weg über das Meer, an Gibraltar und Malta vorbei, durch die Dardanellen. In den Vierzigerjahren wurde der Ludwigskanal von Bamberg nach Kelheim gebaut und dadurch die Stromgebiete des Rheins mit denen der Donau verbunden. Seitdem führt eine zweite Wasserstraße binnenlands von Nordeuropa über den Rhein, den Main und den Ludwigskanal zur Donau, bis zum Schwarzen Meer. Der Ludwigskanal ist zu klein angelegt, er reicht höchstens für 200 Tonnen-Schiffe aus. Der Main und die Donau, ja auch der Rhein, waren aber damals für größere Schiffe, 1000 bis 3000 Tonnen, so, wie sie heute verkehren, auch noch nicht befahrbar. Mit dem Fortschreiten unserer Verkehrseinrichtungen verschwanden die Vorteile, welche vorher selbst solche schlecht ausgebauten Wasserstraßen geboten hatten, mehr und mehr. Mit dem Seeweg konnte dieser Donau-Rhein-Weg aber niemals konkurrieren. Die Frachten auf dem schlecht ausgebauten Donau-Rhein-Weg waren gegenüber dem Seeweg viel zu teuer und deshalb hatte diese Wasserstraße nur für enger beieinanderliegende Bezirke, wie von Oesterreich nach Deutschland, Bedeutung. Für weitere Strecken zog man die Eisenbahn sogar der Donau vor. Allerdings ein teures Vergnügen. Um die jetzt in Rumänien lagernden drei Millionen Tonnen Getreide nach Deutschland zu rollen, müßten zum Beispiel 15.000 D-Wagen ein ganzes Jahr lang fahren. Woher sollen wir aber jetzt die 15.000 D-Wagen nehmen? Der Donauweg in seiner heutigen Form muß hier helfend eingreifen; das genügt aber auch nicht. Wenn jetzt eine der schwersten Unterlassungssünden im Kriege aufgedeckt wurde und nun der Donau-Rhein-Weg besser ausgebaut werden soll, so sind dafür vornehmlich drei Gründe maßgebend: erstens Sicherung unserer rückwärtigen Verbindungen und Sicherung des Verkehrs der Mittelmächte untereinander, sodann die Erzielung größerer Leistungsfähigkeit durch Verwendung größerer Schiffsgefäße und endlich billigere Frachtkosten.

Der Rhein ist reguliert, und das mit geradezu glänzendem Erfolg. Die Mainkanalisierung soll ganz durchgeführt werden. Die Donau ist ebenfalls gut reguliert und kann wohl für noch größere Schiffe befahrbar gemacht werden. So erübrigt sich dann noch der Bau eines Donau-Main-Kanals von entsprechenden Abmessungen, für 1000 bis 1250 Tonnen-Schiffe befahrbar, und die größere Leistungsfähigkeit des Donau-Rhein-Weges ist vorhanden. Viele Verkehrspolitiker behaupten, Constanza liege Hamburg näher als Regensburg, denn die Seefracht von Constanza ist billiger! Die wesentlichste Bedingung für eine Ausdehnung des Donau-Rhein-Verkehrs im Frieden liegt in geringeren Frachtkosten gegenüber dem Seeweg. Sind diese billigeren Frachtkosten nicht zu erzielen, dann verliert der Donau-Rhein-Weg seine Anziehungskraft. Könnte man auf einem gut ausgebauten Donau-Rhein-Weg billiger verfrachten als auf dem Seeweg? Diese Frage ist nach Rosemeyer zu bejahen. Die niedrigere Gestaltung der Frachtkosten auf dem Donau-Rhein-Weg ist nur davon abhängig, daß der Schiffahrtsbetrieb in möglichst großen Schiffseinheiten auf dem ganzen Wege glatt durchgeführt werden kann und daß für alle Frachten geeignete Rückfrachten erhältlich sind.

Dazu ist erforderlich, daß ein neuer Donau-Main-Kanal für 1000 bis 1250 Tonnen-Schiffe befahrbar hergestellt, der Main kanalisiert, die obere Donau bis Kelheim entsprechend reguliert wird. Besondere Behandlung erfordern die Donaukataraktstrecken und das Eiserne Tor, die Jahrhunderte alte Barre zwischen Orient und Okzident. Diese Barre können wir nicht beseitigen. Doch können wir auch die ganze 114 Kilometer lange Donauschleife mit den Schnellen von Jucz, den Engen von Kasan, dem Eisernen Tor und dem gefährlichen Fahrwasser unterhalb des Eisernen Tores durch einen 18.000 Meter langen Kanaltunnel von Jucz nach Brza Palanka abschneiden. Dadurch werden 98 Kilometer Stromweg erspart. Ein ausgearbeiteter Entwurf zu einem solchen Kanaltunnel ist von Rosemeyer auf der Donaukonferenz ausführlich vorgetragen worden. Werden diese Arbeiten ausgeführt, dann ist ein schlanker Schiffahrtsbetrieb auf dem ganzen Donau-Rhein-Weg möglich. Genügende Rückfrachten bieten sich den Lastschiffen, die vom Balkan mit Getreide und dergleichen zum Rhein kommen, in Kohlen und Industrieprodukten.

Der Verfasser berechnet auf dieser Grundlage die Frachtkosten genau von Constanza bis Rotterdam und findet sie niedriger als die Seefracht, insbesondere nach dem Kriege. Seine Darlegungen beweisen, daß es sich auch vom wirtschaftlichen Standpunkt aus wohl verlohne, allein um der erreichbaren Frachtvorteile halber den Donau-Rhein-Weg so vollkommen auszubauen, daß diese Vorteile erzielt werden können. Ein unvollkommen ausgebauter Donau-Rhein-Weg, der nur Kähne ungenügender Größe tragen kann, würde nur lokale Bedeutung haben, weil er dann nicht mit dem Seeweg zu konkurrieren vermag. Ein vollkommen ausgebauter Donau-Rhein-Weg dagegen wird das Rückgrat des Verkehrs zwischen Nordeuropa und dem Balkan sowie Kleinasien bilden. Ein solcher Donau-Rhein-Weg würde in den Händen der Mittelmächte eine Kampfstraße sein gegen den von England zu benützenden Seeweg. Dieser Donau-Rhein-Weg diente dann in gleichem Maße dem Vorteil aller anliegenden Staaten von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer.

Fremdenblatt

7. II. 1917

188

„Atlantica" Seeschiffahrt-A.-G.

Im Juli v. J. hat die Seeschiffahrt-Aktiengesellschaft „Atlantica" beschlossen, ihre Tätigkeit auch auf die Binnenschiffahrt auszudehnen und für den Schiffbau eine eigene Werft zu errichten. Im Anschlusse daran hat die Unternehmung vor einiger Zeit in der Nähe Budapests geeignete Terrains erworben, auf denen sie eine Werft für den Bau von Flußschiffen, Schleppern 2c. errichtet. Das Erträgnis der Unternehmung kann sich in dem vor kurzem abgelaufenen Geschäftsjahre wieder nur bescheiden gestaltet haben. Ein Teil der Gesellschaftsflotte ist für staatliche Verkehrsbedürfnisse requiriert. Die Tätigkeit der Unternehmung konnte sich unter den gegebenen Umständen nur in engem Rahmen halten. In finanziellen Kreisen glaubt man die Dividende der Unternehmung wieder auf etwa 5 Prozent = 10 Kronen veranschlagen zu können.

Neues Wiener Tagblatt
7. II. 1917

199

Einschränkung des Personenverkehres auf den Eisenbahnen.

Amtlich wird verlautbart:

Die Eisenbahnen stehen fortgesetzt unter den größten Anforderungen. Die Ausdehnung der Kriegsschauplätze, die Vorsorgen für einen ungehemmten Nachschub an Mann und Material zur Armee im Felde, die Zufuhr der Lebensmittel nach den Verbrauchsorten und ähnliches mehr erfordern schon an sich die stärkste Inanspruchnahme aller Betriebsmittel und angesichts der schwierigen Materialerneuerung die strengste Sparwirtschaft. Nun wirkt noch die andauernde Winterkälte der Leistungsfähigkeit der Bahnen in erheblichem Maße entgegen. Unter dem Zwange solcher Verhältnisse müssen nunmehr weitergehende Einschränkungen im Personen- und Güterverkehr Platz greifen, wobei allerdings aus gemeinwirtschaftlichen Gründen auf den Geschäftsverkehr und die Arbeiterbeförderung tunlichste Rücksicht fortwaltet. Die Einschränkung im Personenverkehr setzt, wenn sie ebenso wirksam als erträglich sein soll, die einsichtsvolle Mitwirkung der Allgemeinheit voraus. An die Bevölkerung ergeht daher der Aufruf, bis auf weiteres jede nicht unbedingt nötige Reise zu unterlassen, sohin namentlich von Vergnügungs- und Ausflugsfahrten abzustehen.

In dieser Erwägung wurde auch die Beförderung von Skiern und Rodeln als Hand- und Reisegepäck auf den österreichischen Eisenbahnen vorderhand eingestellt.

Es ist vaterländische Pflicht jedes einzelnen, den Eisenbahnverkehr, der jetzt vor allem der Vaterlandsverteidigung dienen muß, zu entlasten und ihn ausschließlich den wichtigsten Kriegszwecken dienstbar zu machen.

Einstellung der Paketannahme.

Vorläufig auf drei Tage.

Der Niederösterreichische Gewerbeverein wurde von der Postdirektion verständigt, daß behufs Behebung von Paketstauungen vom 7. d. an vorläufig auf drei Tage die Paketannahme auf notwendige Pakete, Feldpostpakete, Pakete mit Preßhefe und Geldsendungen beschränkt bleibt.

Kölnische Zeitung

8./II. 1917

8

200

Allgemeine Erhöhung der Eisenbahntarife nach dem Kriege.

Berlin, 8. Febr. (Telegr.) Der Minister der öffentlichen Arbeiten erklärte heute in der Staatshaushaltskommission, daß eine allgemeine Tariferhöhung wegen dauernder Mehrkosten für Personal und Material nach dem Kriege unausbleiblich sei. Andere Staaten hätten ihre Tarife von 5 bis 30 v. H. erhöht. Der Personenverkehr werde allgemein klassenweise nach gewissen Prozentsätzen zu belasten sein, beim Güterverkehr empfehle sich ein allgemeiner Zuschlag (nach dem Vorbild der 20 v. H. aus dem Jahre 1873) nicht. Hier müsse differenziert werden. Die bestehenden Ausnahmetarife für Landwirtschaft und Industrie sollten während des Kriegs im allgemeinen unangetastet bleiben, dagegen sei es im Hinblick auf die völlig veränderten wirtschaftlichen Verhältnisse an der Zeit, die auf Kohle und Eisen lautenden Ausnahmetarife der Nord- und Ostseehäfen vorsichtig abzubauen und auch den bisher benachteiligten Küstengebieten zugute kommen zu lassen. Dabei werde auf den Schiffsbau und das Ausfuhrbedürfnis der Industrie gebührend Rücksicht genommen werden. Eine in diesem Sinne von ihm vorbereitete Vorlage habe im Landeseisenbahnrat eine Mehrheit gefunden. Zur Notwendigkeit einer spätern allgemeinen Tariferhöhung habe sich dieser einstimmig bekannt, es sei aber noch alles in der Schwebe. Von Interesse war die weitere Mitteilung des Ministers, daß für Eisenbahn-Neubauten nach dem Kriege schon jetzt mehr als 1½ Milliarde Staatsmittel zur Verfügung stehen, und zwar 630 Millionen Mark aus dem Extraordinarium und 883 Millionen Mark aus dem Anleihegesetz.

Frankfurter Zeitung

9. II. 1917

201

Der preußische Eisenbahnetat.

Verkehrssteuern und Tariferhöhung in Aussicht.

N Berlin, 8. Febr. (Priv.-Tel.) In der fortgesetzten Debatte des Eisenbahnetats durch den verstärkten Staatshaushaltsausschuß des Abgeordnetenhauses am Donnerstag brachte der Berichterstatter zunächst die Gestaltung der Eisenbahntarife zur Sprache.

Der Minister führte aus: Die Bautätigkeit der Eisenbahnen nehme zurzeit erheblich ab, da sowohl Mangel an Arbeitern als auch an Rohmaterial bestehe. Es würden aber Mittel zum weiteren Ausbau stets bereit gehalten werden. Vor allem werde mit Nachdruck gearbeitet an dem viergleisigen Ausbau der Strecke Hannover—Minden und Berlin—Halle. Bedauerlicherweise hätten die Unfälle auf der Eisenbahn zugenommen. Der Minister führte dies in der Hauptsache zurück auf weniger geschultes Personal und auf Verstärkung des Betriebes. Nach dem Kriege werde man um eine Tariferhöhung nicht herumkommen, da sowohl der Betrieb, als auch die Rohmaterialien und die Löhne erhebliche Mehrkosten erforderten, wie auch während des Krieges mit weiteren Erhöhungen der Kriegsteuerungszulagen für Beamte und Arbeiter zu rechnen sei. England erhebe schon jetzt Zuschläge bis zu 20 Prozent, Rußland und Italien zweimal fünf, Oesterreich und Ungarn 10 Prozent, Württemberg 2 Pfennig für 100 Kg., Schweden ebenfalls zweimal fünf Prozent. Die Frage der Erhöhung werde aber erst nach dem Kriege in Angriff genommen werden, weil alle Momente hierbei berücksichtigt werden müßten. Der Minister stellte mit Freuden fest, daß die Einnahmen während des Krieges höher gewesen seien als man erwartet habe. Auch der Landeseisenbahnrat sei durchweg der Ansicht, daß eine allgemeine Tariferhöhung nicht zu umgehen sei. Wie die Spezialtarife nach dem Krieg gestaltet würden, stehe dahin. Die Tarife für den Verkehr von Kohlen und Eisen würden zurzeit einer Nachprüfung unterzogen. Die Verbesserung der finanziellen Verhältnisse der Eisenbahnen solle aber nicht nur durch Tariferhöhungen, sondern auch durch Verminderung der Ausgaben erreicht werden. Es werde z. B. jetzt eine neue Güterzugsbremse erprobt, die sich bei den preußischen und den österreichischen Bahnen sowohl in der Ebene, als auf der Gebirgsstrecke glänzend bewährt habe. Wenn zuerst auch die Ausgaben dafür höher sein würden, so werde doch in ganz kurzer Zeit eine ganz bedeutende Ersparnis an Betriebskosten dadurch eintreten. Der Minister erklärte, er könnte jetzt schon sagen, daß an einer großen Menge von Ausnahmetarifen nicht gerüttelt werden solle, dagegen die Ausnahmetarife von geringere Bedeutung nach Möglichkeit beseitigt werden. Desgleichen bestehe nicht die Absicht, die Ausfuhrtarife zu beseitigen. Der Minister vertrat den Standpunkt, daß die Ausfuhrtarife nach den Seehäfen nicht nur wie jetzt bleiben, sondern weiter ausgebaut werden müßten.

Ein Freikonservativer meinte, daß, wenn die Eisenbahnverwaltung jetzt nur die notwendigsten Tariferhöhungen ohne Schädigung der volkswirtschaftlichen Interessen vornehme, nichts dagegen einzuwenden sei. Ein nationalliberaler Redner wünschte, daß eine Verbitterung der Wirtschaftskreise durch die Regelung der Tarifffrage vermieden werde. Ein Zentrumsabgeordneter verlangte, daß die Eisenbahnverwaltung den Grunderwerb auch jetzt nicht vernachlässigen solle. Eine allgemeine Tariferhöhung könne auf die Dauer nicht vermieden werden, desgleichen auch eine Erhöhung der Personen- und Gepäcktarife. Es stehe zu erwarten, daß das Reich an den Einnahmen aus dem Verkehr nicht vorübergehen werde. Ein Konservativer billigte den weiteren Ausbau der Eisenbahngeleise und erklärte, daß die Tariferhöhung abhängig sein müsse von der künftigen Gestaltung der Handelsverträge, weshalb man sich Zeit lassen müsse. Er nahm Stellung gegen einen eventuellen Eingriff des Reichs in die Tarifhoheit Preußens. Ausnahmetarife würden leider nicht ganz zu vermeiden sein, sie seien aber eine Gefahr. Eine weitere Belastung der Verkehrseinnahmen durch das Reich würde für Preußen allenfalls erträglich sein, aber die Rücksicht auf die süddeutschen Bundesstaaten drängten zu einer Stellungnahme gegen eine solche Belastung. Ein Volksparteiler betonte, daß alle Tarifffragen abhängig seien von dem Ergebnis der Eisenbahnen. Er warnte vor jeder Ueberstürzung in diesen Fragen. Der Minister selbst habe erklärt, daß die Ueberschüsse aus den Eisenbahnen höher geworden seien. Daher könne er zurzeit eine generelle Zustimmung zur Tariferhöhung nicht befürworten, und wenn eine solche notwendig werde, so dürfe sie sich nur in geringen Grenzen halten. Er wünschte, daß die Auslandstarife für die Zufuhr nach den Seehäfen bestehen bleiben und weiter ausgebaut würden, die Ausfuhrtarife durch Tarife nicht getroffen und gehindert würden, denn gute Tarife erzeugten erhöhten Verkehr und bessere Einnahmen. Der Redner glaubt, daß das Reich sicher sich Einnahmen aus dem Verkehr schaffen werde und auch schaffen müsse; da aber durch Tariferhöhung und Verkehrssteuern eine doppelte Belastung eintrete, sei doppelte Vorsicht geboten. Das sozialdemokratische Mitglied wünschte Bereitstellung genügender Mittel, nach dem Kriege sofort mit der Bautätigkeit beginnen zu können und so einer Arbeitslosigkeit entgegenzutreten. Sollte eine Erhöhung der Personentarife notwendig sein, so müßten die Arbeiter- und Sonntagskarten, die dritte und vierte Wagenklasse befreit bleiben. Er rate die Einführung von Kilometerheften an. Auch ein Nationalliberaler trat für die Beibehaltung der Ausfuhrtarife nach den Seehäfen ein, denn dem durch den Krieg beispielsweise geschädigten Reedereigewerbe müsse unter allen Umständen Fürsorge zuteil werden.

Der Minister sagte zu, daß die Frage der Ausfuhrtarife im Sinne des Vorredners Erledigung und Behandlung finden werde. Er werde bestrebt sein, Rohmaterialien vorrätig zu halten, damit nach dem Kriege alsbald Bauten in Angriff genommen werden könnten. Er könne jetzt schon sagen, daß sicher eine Reichsverkehrssteuer und Tariferhöhungen kommen würden. Man müsse unter allen Umständen damit rechnen. Der Zeitpunkt der Einführung würde abhängen von der Belastung des Reiches. Es sei aber erwünscht, daß diese Steuer vor der Tariferhöhung der einzelnen Staatsbahnen eingeführt werde. Eine Trennung beider Maßregeln sei notwendig. Die Bestimmungen müßten so gestaltet werden, daß möglichst alles, was transportiert werde, getroffen werde, Personen und Güter. Es werde angestrebt werden, daß das Reich nicht aus jeder einzelnen Einnahme einen Gewinn ziehe, sondern daß von dem Gesamtüberschuß ein gewisser Prozentsatz abgeführt werde. Zur Zeit besitze der Staat schon Braunkohlenfelder mit einem Inhalt von 450 Millionen Tonnen.

Pester Lloyd Abendblatt
10./II. 1917

10
N
202

Einschränkung des Eisenbahnverkehrs.

Budapest, 10. Februar.

Die seit Beginn des Krieges an die Eisenbahnen gestellten Anforderungen steigern sich immer mehr. Infolge der Ausdehnung der Kriegsschauplätze wird zur Beförderung der Bedürfnisse für das Feldheer eine immer größere Anzahl von Waggons abgezogen und auch die Beförderung der Lebensmittel sowie der sonstigen unabweislichen Lebensbedürfnisse belastet die Bahnen in großem Maße. Dazu kommen nun noch die großen Schwierigkeiten des Ersatzes der Betriebsmaterialien der Bahnen und die durch die ungewohnt rauhe Winterwitterung verursachten Hindernisse.

Unter der zwingenden Einwirkung dieser Umstände hat sich für die Bahnen eine über das heutige Maß gesteigerte Einschränkung des Personen- und Warenverkehrs als unvermeidlich erwiesen.

Die Einschränkung des Personenverkehrs kann aber nur in dem Falle von dem erwarteten Erfolge gekrönt sein und nur dann auch für das Publikum erträglicher werden, wenn auch das Publikum selbst die Eisenbahnen seiner patriotischen und einsichtsvollen Unterstützung teilhaftig werden läßt und auf jede Reise verzichtet, an die sich nicht wahrhaft wichtige Interessen knüpfen. In erster Reihe müßte es natürlich auf die Ausflugs- und Vergnügungsreisen verzichten, aber auch sonst die Reisen auf die wirklich unvermeidlichen Fälle beschränken. Wenn das Publikum die Bahnen in ihrer so schwierigen Lage in dieser Hinsicht unterstützen wollte, würde es ihnen eine große Last von den Schultern nehmen und damit auch mittelbar dabei mitwirken, daß unsere Bahnen ihre im Interesse der Kriegführung gelegene, so überaus wichtige, aber auch ebenso schwierige Aufgabe zum Wohle des Vaterlandes um so besser erfüllen könnten.

Zur Orientierung teilen wir mit, daß auf den Hauptstrecken der ungarischen Staatsbahnen vom 12. d. M. an für den Transitverkehr nur die folgenden Züge zur Verfügung stehen:

Budapest-Ostbahnhof—Bruck—Királyhida—Wien: die Schnellzüge Nummer 4 und 1, die Personenzüge 8, 12, 11 und 9;

Budapest-Ostbahnhof—Győr—Fehring: die Personenzüge Nummer 1308 und 1309;

Budapest-Westbahnhof—Marchegg—Wien: die Schnellzüge 104 und 105, die Personenzüge 114, 118, 113 und 115;

Budapest-Westbahnhof—Zsolna: die Schnellzüge 1406/a und 1401, die Personenzüge 1408 und 1407;

Budapest-Westbahnhof—Orsova: die Schnellzüge 703 und 704, die Personenzüge 709 und 710;

Budapest-Westbahnhof—Temesvár: die Personenzüge 712 und 735/717;

Budapest-Ostbahnhof—Arad—Tövis: die Personenzüge 609, 607, 608 und 610;

Budapest-Ostbahnhof—Nagyvárad—Székelykocsárd—Marosvásárhely: die Personenzüge 511 und 512;

Budapest-Ostbahnhof—Kolozsvár—Brassó: die Personenzüge 513 und 514;

Budapest—Püspökladány—Debrecen—Királyháza: die Personenzüge 1705, 1706, 1707 und 1708;

Budapest-Ostbahnhof—Belgrad: die Personenzüge 912, 907, 908 und 909;

Budapest-Ostbahnhof—Szabadka: die Personenzüge 910 und 913;

Budapest-Ostbahnhof—Szabadka—Bosn. Brod: die Schnellzüge 1201 und 1202;

Budapest-Ostbahnhof—Fiume: die Personenzüge 1007, 1010, 1008 und 1009;

Budapest-Ostbahnhof—Ujdombovár—Pécs: die Personenzüge 1905, 1908, 1912;

Budapest-Ostbahnhof—Adony—Puszta-Szabolcs—Tapolca: die Personenzüge 1110, 1902, 1106, 1109, 1105 und 1005;

Budapest-Ostbahnhof—Miskolc—Kassa: die Personenzüge 1511, 1512, 1513 und 1514;

Budapest-Ostbahnhof—Miskolc—Sátoraljaujhely—Lavocsne: die Schnellzüge 404, 404a und 401a, 401;

Budapest-Ostbahnhof—Sátoraljaujhely: die Personenzüge 407 und 408;

Budapest-Ostbahnhof—Hatvan—Rutka: die Personenzüge 306, 338, 339, 305.

Im Verkehr der Balkanzüge tritt keine Aenderung ein.

Die näheren Angaben über den Verkehr der Lokalbahnen, ferner der Zweig- und Vizinalbahnen werden von den einzelnen Betriebsleitungen in besonderen Kundmachungen bekanntgegeben.

Pester Lloyd
10./II. 1917

Die bayrische Kanalvorlage.

München, 7. Februar.

Fr. Mit der Ausführung alter Pläne wird es in Bayern unter König Ludwig III. jetzt ernst. Zu diesen wirtschafts- und verkehrspolitisch bedeutungsvollen Plänen gehört auch die Kanalvorlage, nach der eine Großschiffahrtstraße von Frankfurt a. M. über Aschaffenburg auf dem Wege eines Großkanals und der Donau bis Passau durchgeführt werden soll. An der bayrisch-österreichischen Grenze findet dann diese Großschiffahrtstraße in der freien Donau bis zum Schwarzen Meer ihre Fortsetzung. Der Gesetzentwurf betreffend die Ausarbeitung eines Projekts über die Herstellung der erwähnten Großschiffahrtstraße ist jetzt im Landtag zur Verteilung gekommen. Zunächst handelt es sich also um die Arbeiten der Projektierung, denen dann aber bald der Kanalbau selbst folgen wird, nachdem die Verkehrsbedürfnisse des neuen Europa eine Großschiffahrtstraße von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer als das Gebot dringender Notwendigkeit haben erscheinen lassen, und zwar vor allem für Mitteleuropa. Bei der Anlage dieser Großschiffahrtstraße, die Rhein und Donau verbindet, fällt Bayern im Anschluß an die bald fertiggestellte Kanalisierung des Untermain bis Aschaffenburg die Hauptaufgabe zu.

Aus dieser Tatsache erklärt sich die neue Kanalvorlage, in deren Begründung ausgeführt wird, daß die Erfahrungen in diesem Kriege und die Rücksicht auf die künftigen wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Deutschland, Oesterreich-Ungarn und dessen östlichen Nachbarländern es nahe legen, den baldigen Ausbau einer für die Großschiffahrt geeigneten Verbindung zwischen Main und Donau ins Auge zu fassen; denn ein leistungsfähiger Rhein-Donau-Wasserweg habe sich aus wirtschaftlichen und strategischen Gründen für den Verkehr zwischen Deutschland, Oesterreich-Ungarn und den Balkanstaaten als notwendig erwiesen. Er verstärke dauernd die mitteleuropäische Kräftegruppe und ihre wirtschaftliche wie militärische Wehr und fördere den Ausbau eines engeren Wirtschaftsbundes der zu dieser Kräftegruppe gehörigen Staaten. Da die vorhandene Verbindung für die Großschiffahrt nicht genügt, wird der Ausbau dieser Wasserstraße zu einem Großschiffahrtwege in Vorschlag gebracht. In Rücksicht auf die bereits vorhandenen Umschlaganlagen und die angesiedelten Industrien wird die allgemeine Richtung der alten Wasserstraße beibehalten werden, während für die Teillinie Nürnberg—Donau ein anderer Weg hergestellt werden muß: eine Kanalführung bis zur Donau bei Steppberg. Bei dieser Kanalführung ist zugleich die Rücksicht auf die Interessen des Hauptsitzes der bayrischen großgewerblichen Tätigkeit, auf Nürnberg und Fürth, entscheidend. Verschiedene andere und abkürzende Linien auf dem Main sollen noch geprüft werden. Die beiden Endpunkte Bamberg (Main) und Steppberg (Kanal) sind jedenfalls die denkbar günstigsten Ausgangspunkte für neue Wasserwege nach Norden, Westen und Süden.

Was die Größe der Schiffe betrifft, so können vom Rhein bis Aschaffenburg nach Fertigstellung der komplizierten Strecke Schiffe von 1500 Tonnen Aschaffenburg erreichen. Auf der Donau unterhalb Passau verkehren noch 600-Tonnen-Schiffe, seit einiger Zeit aber auch viele 1000-Tonnen-Schiffe. Für die neue Strecke sind bei 2·5 Meter Mindesttiefe 1200-Tonnen-Schiffe in Aussicht genommen. Zunächst, bis auf der unteren Donau die gleiche Tiefe erreicht ist, will man auf zwei Meter Tiefe sich einrichten. Der Betrieb ist so gedacht, daß auf Main und Donau die Massengüter durch Schleppzüge befördert werden, auf dem Donau-Main-Kanal durch Schlepper mit Dampfern oder der elektrischen Treidellokomotive. Die Kammerschleusen werden mit einem Gefälle von nicht über zehn Metern ausgeführt. Man hat berechnet, daß bei Tagesbetrieb in der Main- und Donaustrecke und bei Dauerbetrieb auf der Kanalstrecke jährlich zehn bis zwölf Millionen Tonnen Güter befördert werden. Bei Doppelschleusen könnte der Verkehr wesentlich erhöht werden.

Die Baukosten sind natürlich heute weit höher als vor etwa zehn Jahren. Für die Mainstrecke hat man jetzt rund 171 Millionen berechnet, für den Kanal (167·5 Kilometer) 330 Millionen und die Donau 149 Millionen. Die Gesamtsumme beträgt für die 734 Kilometer lange Wasserstraße etwa 650 Millionen einschließlich der Bauzinsen. Die Verzinsung und Tilgung erfordert bei einem Satze von 5 Prozent einen jährlichen Aufwand von 32·50 Millionen. Die Betriebs- und Unterhaltungskosten beziffern sich bei einem Jahresverkehr von 5 Millionen Tonnen auf 7·5 Millionen, von 10 Millionen Tonnen auf 7·9 Millionen. Der Gesamtaufwand einschließlich Treidelei ist bei 5 Millionen Tonnen Jahresverkehr auf 41·24 Millionen und bei 10 Millionen auf 42·35 Millionen berechnet, während die jährlichen Gesamteinnahmen bei 5 Millionen Tonnen auf 17·41 Millionen und bei 10 Millionen Tonnen auf 41·12 Millionen Mark beziffert werden. Vorerst wird also ohne Zuschüsse die Verzinsung und Tilgung des Baukapitals nicht erfolgen können. Denn im Anfang kann nur mit einem Verkehr von etwa 5 Millionen Tonnen gerechnet werden. Man erwartet aber bald nach dem Bau des Kanals und der Korrektion der Donaustrecken in Oesterreich und Ungarn einen erheblichen Verkehrszuwachs, dem freilich anfänglich eine Minderung des Eisenbahnverkehrs gegenübersteht. Allmählich wird aber nicht nur der Ausgleich eintreten, sondern auch die erhebliche Zunahme des allgemeinen Wasser- und Eisenbahnverkehrs zwischen dem Osten und dem Westen Europas erfolgen.

Eine ganz besondere Bedeutung würde natürlich diese Großschiffahrtstraße durch ihre militärische Aufgabe in einem neuen Kriege der Zukunft erhalten. Hätte beispielsweise die Heeresverwaltung über eine solche Wasserstraße, wie sie jetzt ausgeführt werden wird, verfügt, so wäre Eisenbahnfahrmaterial für 800.000 Wagenladungen frei geworden. Der militärische Wert einer solchen Wasserstraße wird natürlich erhöht durch den wesentlichen Umstand, daß diese Straße für Deutschland und seine Verbündeten eine innere Linie ist.

Da die Tragung der Kosten einer solchen Riesenaufgabe, deren Lösung auch für das übrige Reich ein großer Segen ist, Bayern allein nicht zugemutet werden darf, wird selbstverständlich daran gedacht werden müssen, die Finanzlast entsprechend zu verteilen, zumal im Hinblick auf die militärische Bedeutung dieser mitteleuropäischen Wasserstraße. Nach den Erfahrungen des Krieges dürfte das wohl keine Schwierigkeiten machen. Im übrigen denkt man an einen Main-Donau-Stromverband, ein gemischt-wirtschaftliches Unternehmen, das die finanzielle Aufgabe zu übernehmen hätte. Mit den Entwürfen gedenkt man in etwa drei Jahren fertig zu sein. Von den Kosten dieser Projektierungsarbeiten (etwa fünf Millionen) sollen drei Millionen das Reich, die beteiligten Kreise, Städte und Industrien, den Rest von zwei Millionen aber soll Bayern tragen. Zur Ausführung der Arbeiten wird beim bayrischen Verkehrsministerium ein Kanalbauamt errichtet, dem die Projektierungsabteilungen im äußeren Dienste unterstellt sind.

Der Landtag wird natürlich mit Freuden der wichtigen Vorlage zustimmen. Mit Vertrauen darf das Reich, nachdem der alte Plan nun so reif zur Ausführung geworden ist, in etwa acht Jahren der Eröffnung der mitteleuropäischen Großschiffahrtstraße entgegensehen. Der Weltkrieg hat die Fertigstellung dieser Verkehrsschöpfung nur beschleunigt, zum Segen Deutschlands, zum Segen Europas.

Neue Freie Presse Abendblatt
10./II. 1917

204

Einstellung der Fahrten der Amerika-Linie.

Newyork, 9. Februar.

Das Reutersche Bureau meldet:

Die Amerika-Linie hat die Abreise ihrer Dampfer „St. Louis und St. Paul" für unbestimmte Zeit aufgeschoben, da die Regierung es abgelehnt hat, der Gesellschaft den Rat zu geben, ob ihre Schiffe eine Fahrt, die sie in das deutsche Kriegsgebiet brächte, unternehmen könnten oder nicht.

Neues Pester Journal 205
14. IX. 1917

(**Der Personen-Schiffsverkehr zwischen Budapest und Wien.**) Der Referent des ungarischen Handelsmuseums Anton Ehler hielt in der Ausschußsitzung des Ungarischen Schifffahrtsvereins einen sehr beifällig aufgenommenen interessanten Vortrag über die Ausgestaltung des Personenverkehrs auf der Donau. Der Vortragende betonte, daß der Personenverkehr auf der Donau in den letzten Jahrzehnten, trotzdem neue, moderne Schiffe in Verkehr gesetzt wurden, in keiner Weise eine Entwicklung erfuhr. Der Verkehr habe bisher nur den Interessen des Zwischen- und Ausfuhrverkehrs, nicht aber den Interessen derjenigen Reisenden entsprochen, welche, etwa eine Million an der Zahl, jährlich aus geschäftlichen oder anderen Gründen Budapest, beziehungsweise Wien aufsuchen, und welche wegen der Langwierigkeit der Reise den Schiffsverkehr meiden. Der Vortragende ist der Ansicht, daß bei Aufrechterhaltung der gegenwärtigen Fahrten eine zwischen Budapest und Wien und retour den Verkehr in Nachtfahrten ohne Berührung der Zwischenstationen (Bergfahrt 16, Thalfahrt 12 Stunden) vermittelnde Schiffsrelation diesen Uebelstand beheben könnte. Die Schiffe müßten nur mit erster und zweiter Klasse, mit mehreren hundert Schlafkabinen für eine und zwei Personen, mit Badezimmer und sonstigem Komfort ausgestattet sein. Die Preise müßten sammt Kabine billiger sein als die derzeitigen Eilzugspreise. Dadurch würde erreicht werden, daß den diese Schiffe benützenden Reisenden hier und in Wien der ganze Tag zur Verfügung stünde, und es wäre schon ein großer Erfolg, wenn auch nur 6 bis 7 Perzent des gegenwärtigen Eisenbahnpublikums diese neue Reisegelegenheit benützen würde.

Arbeiterzeitung

15./II. 1917

206

Wie steht es um den Waggonmangel?

Ein Leser schreibt uns: Heute ist in der Arbeiter-Zeitung von der furchtbaren Kohlennot in Wien zu lesen und der Mangel wird mit den Transportschwierigkeiten, also in erster Linie infolge Waggonmangels begründet. Aber an Waggons kann es ja um Gottes willen nicht mangeln? Ich führe nur ein Beispiel an, und da wir in Oesterreich leben, fürchte ich, daß dieses Beispiel eine Gewohnheit, in der österreichischen Verwaltung gang und gäbe ist. Man braucht nur eine Strecke der Ostbahn zu befahren, so fallen einem die vollbeladenen Waggons mit verschiedenen Gegenständen wie Heu, Stroh, Brettern u. s. w. in den Mittelstationen auf, die nicht seit gestern oder heute dort lagern, sondern schon seit Monaten. Es ist zu fürchten, daß sich auch auf anderen Linien solche Lagerwaggons befinden, und da ist nicht einzusehen, warum die Waggons nicht abgeladen werden, da doch genug solcher Plätze verfügbar sind, um die Waggons für Kohlenzufuhr freizubekommen. Wenn es hiezu an Arbeitskräften mangelt, so könnten diese Arbeiten doch Kriegsgefangene durchführen. Ich bitte um Veröffentlichung dieser Zeilen, vielleicht werden die berufenen Stellen dadurch aufmerksam gemacht, wo sich Waggons für Kohlentransport befinden. (Das hat der famose Herr Schwelle, der uns jeden dritten Tag zensiert, in der Nummer vom 13. Februar gestrichen! Weißer Fleck Seite 6, zweite Spalte.)

Reichspost
16./II. 1917

Nochmals der Oesterreichische Lloyd. Wir erhalten von unserem geschätzten Mitarbeiter Dr. Anton Ritter von Mörl folgende Zuschrift: „Sehr geehrte Redaktion! Erst heute komme ich dazu, auf die Erwiderung des Lloyd auf meine kürzlich in der „Reichspost" veröffentlichten Ausführungen antworten zu können und bitte um Aufnahme nachstehender Zeilen: Der Oesterreichische Lloyd hat gerade die Stellen auf sich bezogen, die allgemein gehalten und nicht gegen den Lloyd gerichtet waren. So habe ich nirgends behauptet, daß der Lloyd Schiffe verkauft habe, daß der Lloyd keine neuen Schiffe gebaut habe. Im Gegenteil war mir bekannt, daß Lloyddampfer zu Kriegsbeginn im Bau waren und freue mich sehr darüber, daß noch gebaut würde und würde mich zuhöchst freuen, wenn noch viel, viel mehr gebaut würde. Was aber die Konstantinopel-Eillinie anlangt, so halte ich meine Aeußerungen vollinhaltlich aufrecht. Ich wendete mich gegen den Ausdruck Eillinie. Die Linie wurde mit der 12-Meilen-Geschwindigkeit meines Wissens im Jahre 1854 eröffnet, damals verdiente sie diese Bezeichnung, heute wirkt sie grotesk. Der Vergleich mit der Deutschen Levantelinie, die mit 10 Meilen fährt, paßt nicht hieher, denn sie nennt sich eben nicht Eillinie und dann wird sie eben nicht subventioniert. Unter Eillinie verstehen die deutschen Schiffahrtsgesellschaften Linien, die mit einer Geschwindigkeit von 20 Meilen aufwärts betrieben werden. Auch daß durch Erhöhung der Geschwindigkeit nur ein paar Stunden gewonnen wurden, ist nicht richtig. Die Linie wird heute mit 12 Meilen betrieben und der „Eildampfer" braucht meist 6 Tage für die Fahrzeit. Rechnen wir den Aufenthalt in den Zwischenhäfen ab, verbleiben 4 Tage reine Fahrzeit. Nebenbei bemerkt, wirkliche Eildampfer fahren in 5 Tagen von Europa nach Amerika. Würde nun die Geschwindigkeit ganz bescheiden

Führung einer Infanterietruppendivision vor dem Feinde;

den Orden der Eisernen Krone 2. Klasse mit der Kriegsdekoration:

dem Generalmajor Wilhelm v. Lauingen, Kmdtn. einer Inf.Brig., in Anerkennung besonders erfolgreicher Führung einer Gefechtsgruppe vor dem Feinde;

das Ritterkreuz des Leopold-Ordens mit der Kriegsdekoration:

dem Obersten Emil Greger, uf. im InfRgt. Nr. 52, Kmdtn. einer InfBrig., in Anerkennung besonders erfolgreicher Führung einer Gefechtsgruppe vor dem Feinde;

dem Major Hermann Ritter v. Hiltl des InfRgts. Nr. 84, in Anerkennung tapferen Verhaltens vor dem Feinde;

den Orden der Eisernen Krone 3. Klasse mit der Kriegsdekoration:

dem Generalmajor d. R. Heinrich v. Naumann, beim MilKmdo. in Krakau,

dem Obersten Andreas Reutter, Kmdtn. eines Feldkan.-Rgts.,

dem Oberstleutnant Artur Gaigne des GebArtRgts. Nr. 11, Kmdtn. eines Feldhaub.Rgts.,

den Majoren: Friedrich Kreisler des FeldkanRgts. Nr. 28,

Artur Rosenberg des FestgsArtBaons. Nr. 5,

dem Hauptmann Adolf Plammer des InfRgts. Nr. 59, in Anerkennung tapferen und erfolgreichen Verhaltens vor dem Feinde;

dem Obersten Alois Bauer bei einem KpsKmdo., in Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung vor dem Feinde;

dem vor dem Feinde gefallenen Oberleutnant Alois Rekturis des InfRgts. Nr. 18, in Anerkennung hervorragend tapferen Verhaltens.

Der Reiseverkehr zwischen Ungarn, Oesterreich und Deutschland.

Verschärfte Paßvorschriften.

Budapest, 4. August.

In Deutschland sind am 1. August neue Paßvorschriften in Kraft getreten, die eine schärfere Ueberwachung des Verkehrs erreichen sollen. In den Verlautbarungen der deutschen Behörden wird von der neuen Regelung erklärt, daß sie zweifellos eine gewisse Erschwerung und Verzögerung mit sich bringen muß, daß dies aber ihr Zweck ist, der von den Interessen der militärischen wie der wirtschaftlichen Kriegführung Deutschlands gefordert wird. Von deutscher Seite wird weiter erklärt, daß die bisherigen Lücken in der Kontrolle des Grenzübertrittes unter Umständen zum Nachteil der Zentralmächte durch den Kundschafterdienst des feindlichen Auslandes ausgenützt werden konnten.

Die Verschärfung der Paßvorschriften in Deutschland gilt, wie wir erfahren, auch für den Reiseverkehr zwischen Ungarn, Oesterreich und Deutschland. Schon in den ersten Tagen seit Erlaß der neuen Paßvorschriften hat es sich erwiesen, daß der Reiseverkehr zwischen Ungarn, Oesterreich und dem verbündeten Deutschen Reich von nun an mit Unbequemlichkeiten verbunden ist. Es sind wohl für berechtigte und notwendige Reisen ins Ausland von Deutschland Erleichterungen vorgesehen, und es ist von den stets entgegenkommenden deutschen Behörden gewiß zu erwarten, daß von diesen Erleichterungen besonders im Reiseverkehr zwischen Ungarn, Oesterreich und Deutschland in den kommenden Wochen, in denen viele Ungarn, Oesterreicher und Reichsdeutsche aus den Bädern in Ungarn und Oesterreich nach Deutschland zurückreisen, ausgiebig Gebrauch gemacht werden wird. Durch diese Uebergangserleichterungen wird die Rückreise von Personen, die sich gerade in Ungarn, Oesterreich oder in Deutschland aufhalten, nicht ungebührlich verzögert werden.

Die neue deutsche Verordnung fügt zu dem bereits bestehenden Paßzwang die Bestimmung, daß der Paß vor dem jedesmaligen Grenzübertritt — aus dem Deutschen Reich oder in das Deutsche Reich — des Sichtvermerks (Visum) der zuständigen Behörde bedarf. Wer also seinen Paß zum Uebertritt über die Grenzen des Deutschen Reiches benützen will, muß ihn vorher visieren lassen. Für Ungarn, Oesterreicher oder Reichsdeutsche, die aus Ungarn und Oesterreich nach Deutschland reisen, erfolgt dies durch den deutschen Berufskonsul. In Deutschland für Reichsdeutsche, die nach Ungarn oder Oesterreich fahren, ebenso wie für Ungarn und Oesterreicher durch die Verwaltungsbehörde des Wohnsitzes oder dauernden Aufenthaltes, oder falls ein solcher nicht besteht, durch die für den Ausreiseort zuständige Verwaltungsbehörde, also das österreichisch-ungarische Generalkonsulat, beziehungsweise Konsulat.

Für Ungarn und Oesterreicher, die jetzt nach Deutschland reisen müssen — wenn kein Zwang vorliegt, ist von jeder Reise nach dem Deutschen Reich jetzt wirklich dringend abzuraten — gilt folgender Rat zur Erlangung des Sichtvermerks bei einem deutschen Konsulat in Ungarn und Oesterreich. Der ordnungsmäßig ausgestellte Paß muß den Vermerk tragen — in Budapest gibt ihn die Oberstadthauptmannschaft, in Wien das Polizeipräsidium — „Giltig zur Reise nach Deutschland". Mit diesem Paß begibt man sich zum deutschen Konsulat in Budapest, Esküplatz, Klotild-Palais. In Wien, wo die Paßstelle des deutschen Konsulats in der Dorotheergasse Anträge um Sichtvermerke von 9 Uhr vormittags bis 1 Uhr nachmittags entgegennimmt, empfiehlt es sich wohl, schon in den ersten Vormittagsstunden zu erscheinen, denn der Parteienandrang ist so groß, daß der Zulaß zum Paßamte schon um 11½ Uhr vormittags geschlossen werden muß. Die Parteien erhalten Nummern und werden in der Reihenfolge derselben zu den Beamten vorgelassen.

Der Reisezweck muß in einwandfreier Weise nachgewiesen werden. Besuchsreisen sind nicht gestattet. Es ist aber nach der neuen Verordnung in Aussicht gestellt, daß in besonders dringenden Fällen, zum Beispiel schweren Erkrankungen von Angehörigen oder drohenden Vermögensschäden, die für den Grenzübertritt zuständigen Militärbefehlshaber auch auf telegraphischem Wege Ausnahmen vom Sichtvermerkzwang bewilligen können. Mit dem Paß sind der Paßstelle zwei unaufgezogene Photographien vorzulegen, die dieselben sein müssen wie die in dem Paß eingeklebte. Die Photographien werden auf Merkblätter geklebt und diese mit der Unterschrift des Reisenden versehen an die Grenzbehörde jenes Grenzortes gesendet, in dem die Grenze überschritten werden soll. Erst wenn diese Grenzbehörde im Besitze des Merkblattes mit dem Bilde ist, darf die Reise angetreten werden. Schon das erklärt, daß die Ausstellung des Visums einige Zeit erfordert; wer nun nach Deutschland fahren muß, wird deshalb gut tun, die Visierung möglichst frühzeitig zu beantragen. Er muß bei diesem

13

Volkswirtschaft.

Vereinheitlichung der Gütertarife zwischen Deutschland, Oesterreich und Ungarn.

Von **Ferdinand Zeller**,
Direktorstellvertreter a. D. der königlich ungarischen Staatseisenbahnen.

Budapest, 10. August.

Unter der Ueberschrift „Die Eisenbahnen und das Wirtschaftsbündnis der Mittelmächte" ist jüngst in der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen ein Artikel des Eisenbahnfachschriftstellers Emil Rank erschienen, der den gegenwärtigen Augenblick, in dem die wirtschaftliche Annäherung der drei Staaten Deutschland, Oesterreich und Ungarn von so vielen Seiten als im wechselseitigen Interesse gelegen bezeichnet wird, für zeitgemäß erachtet, nicht allein für die formelle, sondern auch für die materielle Vereinheitlichung der Gütertarifgrundlagen der drei Länder einzutreten.

Nach seiner Meinung wären für den inneren Güterverkehr Deutschlands, Oesterreichs und Ungarns gleiche Einheitsfrachtsätze und Abfertigungsgebühren zu vereinbaren und diese auch für den Güterverkehr dieser Länder untereinander zur Anwendung zu bringen, und zwar in der Weise, daß auf Grund der vereinbarten Frachteinheiten Durchrechnung Platz zu greifen hätte. Das Hindernis, das der Gleichstellung der Gütertarife in Deutschland, Oesterreich und Ungarn entgegensteht, sieht der Verfasser hauptsächlich darin, daß in Oesterreich und Ungarn neben den Staatsbahnen noch einige Privatbahnen mit besonderem Tarifierungsrecht beständen. Dieses Hindernis soll dadurch beseitigt werden, daß den Privatbahnen Gelegenheit geboten würde, an der nach dem Kriege wohl unvermeidlich auf allen Bahnen eintretenden Tariferhöhung nur unter der Bedingung des tarifarischen Anschlusses an das Staatsbahnnetz teilzunehmen.

Schon in dem von mir im „Pester Lloyd" vom 26. Januar l. J. veröffentlichten Artikel habe ich mich, wenn auch nicht sehr eingehend, so doch in großen Zügen mit dem von Rank angeregten Problem der Vereinheitlichung der Gütertarife im Sinne der Uebernahme des deutschen Tarifschemas auf den inneren Verkehr Oesterreichs und Ungarns beschäftigt. Veranlassung hiezu bot mir die etwa vierzehn Tage früher erschienene Mitteilung eines Berliner Fachblattes über die an maßgebender Stelle hierüber im Gange befindlichen Verhandlungen, aus der wohl ohne viel Scharfsinn zu entnehmen war, daß es sich nicht um die Uebernahme des österreichisch-ungarischen Schemas auf die deutschen Bahnen, sondern nur um die Uebernahme der deutschen Güterklassifikation für den Verkehr der österreichischen und ungarischen Bahnen handeln konnte.

Ich habe mich in der Frage der formalen Einheitlichkeit der Gütertarife durchaus nicht auf einen ablehnenden Standpunkt gestellt, der Vorzug der allgemeinen Wagenladungsklassen des deutschen Schemas (A. l. B.) wurde von mir rückhaltlos anerkannt und dessen Uebernahme in die österreichisch-ungarische Warenklassifikation befürwortet, da mir hiedurch die Möglichkeit gegeben schien, so manchen Artikel, der heute in der österreichisch-ungarischen Güterklassifikation mit der Tarifierung nach II A—A (Stückgut 5000 bis 10.000 Kilogramm) aufgenommen ist, daraus zu eliminieren. Auch die Uebernahme der Stückgutklasse ließe sich, trotz des unverkennbaren Nachteiles des ihr anhängenden Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter, noch hinnehmen.

Weit schwieriger indessen gestaltet sich die formelle Uebernahme der Wagenladungsklassen, schon deshalb, weil in dem deutschen Tarif keine den österreichisch-ungarischen Spezialtarifen 1, 2 und 3 entsprechenden Klassen enthalten sind. Man wird also die Artikel dieser Spezialtarife, die heute zum Bestande der allgemeinen Güterklassifikation der österreichischen und ungarischen Eisenbahnen gehören, in Ausnahmetarifen unterbringen müssen, deren Schaffung eine Störung der Einheitlichkeit des Tarifsystems dieser Bahnen zur Folge hätte, von der es zumindest fraglich ist, ob nicht ihre Nachteile den Vorteil der Einheitlichkeit mit dem deutschen System überwiegen. Im allgemeinen gilt der Grundsatz, daß mit der Ausdehnung des Geltungsbereiches einheitlicher Tarife das Bedürfnis nach Schaffung von Ausnahmetarifen wächst, da das Haupterfordernis brauchbarer Tarife in ihrer Anpassungsfähigkeit an die wirtschaftlichen Verhältnisse eines Landes liegt. Durch die zahlreichen Ausnahmetarife und Sonderbegünstigungen, die im Gefolge einer gewaltsamen Vereinheitlichung notwendigerweise auftreten müßten, wird aber noch mehr Verwirrung in das ohnedies nicht sehr klare und übersichtliche Tarifwesen hineingetragen und man muß sich insbesondere vom ungarischen Standpunkte die Frage vorlegen, ob denn die Rücksichtnahme auf die den deutschen Verhältnissen angepaßte deutsche Klassifikation dieses Opfer rechtfertigt, zumal den Bedürfnissen des Verkehrs mit Deutschland durch Schaffung eines gemeinsamen deutsch-österreichisch-ungarischen Gütertarifs Teil I—B in ausreichendem Maße Rechnung getragen wurde. Dazu tritt noch die weitere Erwägung, daß, gleichviel welcher Rahmen für direkte Tarife in Deutschland besteht, oder gefunden wird, Tarife in einheitlicher Währung kaum erstellt werden können, da die einschlägigen Verhältnisse zurzeit ein ernstes Hindernis hiefür bilden. Tatsächlich wird ja heute trotz des Bestandes direkter Tarife von diesen kein Gebrauch gemacht, die Sendungen werden vielmehr an der deutsch-österreichischen Grenze einer Umbehandlung unterzogen, die sich billiger stellt als die direkte Abfertigung. Solange also die Unbeständigkeit der Währung anhält, deren Dauer auch nicht annähernd bestimmt werden kann, gewährt die Einheitlichkeit der Güterklassifikation nicht einmal den Vorteil der tariftechnischen Vereinfachung.

Pester Lloyd 12. VIII. 1916

Vereinheitlichung der Gütertarife zwischen Deutschland, Oesterreich und Ungarn.

Von Ferdinand Zeller,
Direktorstellvertreter a. D. der königlich ungarischen Staatseisenbahnen.

Budapest, 11. August.*)

Was die materielle Uebernahme sämtlicher Tarifgrundlagen des deutschen Tarifes auf das Gebiet der Mittelmächte betrifft, stehe ich unentwegt auf dem Standpunkte, daß mit der unveränderten Uebernahme all dieser Grundlagen Erschütterungen der ungarischen Industrie und des ungarischen Handels und in erster Reihe der ungarischen Landwirtschaft verbunden wären, die sich mit dem Wunsche der wirtschaftlichen Annäherung der verbündeten Staaten kaum rechtfertigen lassen.

Abgesehen von den bei der Bemessung einheitlicher Grundlagen aus der Verschiedenheit der Währung erwachsenden Schwierigkeiten muß vor allem betont werden, daß die Eigenart des ungarischen Verkehrs mit seiner bedeutenden Verfrachtung von Rohstoffen in westlicher Richtung in Verbindung mit der geographischen Lage des Landes die Unterstützung der Beförderung auf größere Entfernungen durch Staffeltarife erheischt. Namentlich sind es die Artikel: Getreide, Mehl, Holz, bei welchen ungestaffelte Tarife nicht allein den allgemeinen wirtschaftlichen Interessen, sondern auch den finanziellen Interessen der ungarischen Eisenbahnen zuwiderlaufen würden, da nur die im Nahverkehr mögliche höhere Belastung des Güterverkehrs die tarifarisch günstigere Behandlung des Fernverkehrs gestattet.

Nun scheint ja Rank selbst diese Ansicht zu vertreten, denn er ergänzt den Gedanken der einfachen Uebernahme der deutschen Tarife im vorletzten Absatz seiner Ausführungen dahin, daß es wünschenswert wäre, neue Bündniseinheitssätze zu schaffen, die derart bemessen werden sollten, daß sie Erhöhungen nur für die tragfähigen, geringen bis mittleren Entfernungen bedeuten, für größere Entfernungen aber Ermäßigungen oder doch nur unwesentliche Erhöhungen bringen, — ein Gedanke, der doch nur im Wege von Staffeltarifen verwirklicht werden könnte. Auf dieser, im allgemeinen sehr sympathischen Grundlage, glaube ich, könnte Ungarn allerdings in Verhandlungen eintreten und auch die Erfüllung deutscher Wünsche in Hinsicht auf den Durchzugsverkehr nach den Balkanstaaten und dem Orient in wohlwollendste Erwägung ziehen. Ungarn müßte aber in erster Reihe das Verlangen stellen, daß seinen Ausfuhrartikeln: Getreide, Mehl, Holz billige, bis zur deutschen Bestimmungsstation reichende Staffeltarife zur Verfügung gestellt werden. Bei Getreide etwa mit dem mittleren Staffel des deutschen Getreideexporttarifes S — 3 = Pf. 1·43 pro Tonnenkilometer als unterster Grenze.

Was würden aber die deutschen Agrarier dazu sagen, dieselben Agrarier, die gegen den am 1. September 1891 von den preußischen Staatsbahnen eingeführten Getreidestaffeltarif vom preußischen Osten nach Rheinland-Westfalen Sturm gelaufen sind und die Aufhebung dieses Tarifes im Jahre 1894 durch den deutschen Reichstag erzwungen haben, in dem sonst keine Mehrheit für den deutsch-russischen Handelsvertrag zu haben gewesen wäre.**) Ein seltenes Beispiel, meint Rosenthal, von der Beeinflussung der partikular-preußischen Tarifpolitik durch den deutschen Reichstag.

Die Hoffnung, eine Verständigung auf dieser Grundlage herbeizuführen, ist nach meiner Ansicht so ziemlich aussichtslos und eben weil dem ungarischen Verkehr keine Zugeständnisse gemacht werden können und auch auf dem Gebiete der Zölle so ziemlich als ausgeschlossen erscheinen, ist es unbillig, von Ungarn zu verlangen, daß es unter Aufopferung seiner bisher befolgten und den wirtschaftlichen und finanziellen Interessen des Landes angepaßten Tarifpolitik das unter ganz anderen Verhältnissen zustande gekommene deutsche System übernehme. Das deutsche Tarifsystem — dies wird ohne weiteres zugegeben — ist in seinem allgemeinen, formalen Teil (Güterklassifikation) einfacher, als das in Oesterreich und Ungarn bestehende. Doch dieser Vorteil ist nur ein scheinbarer, dem der Nachteil der umfangreichen Ausnahmetarife anhaftet, die für den Bereich der preußisch-hessischen Staatsbahnen allein in den Teilheften C 2, C 2a, C 2b und C 2c, 1265 Seiten umfassen.

Der Wert der materiellen Vereinheitlichung der Tarifgrundlagen würde überdies nach Rank davon abhängen, ob die Privatbahnen zum Anschluß an die Staatsbahnsätze zu bewegen wären, denn nur im Falle der wünschenswerten Durchrechnung der Staatsbahntarife auf sämtlichen größeren Privatbahnen könnte der mit der materiellen Uebernahme des deutschen Tarifes verbundene Vorteil gesichert werden.

Ungarn hat wohl verhältnismäßig wenig größere Privatbahnen, dafür aber ein ausgebreitetes Netz von Lokalbahnen, die eigentlich diesen Namen zu Unrecht führen, da sie große Verkehrsgebiete des Landes beherrschen und auch Durchgangsverkehre vermitteln. Diese Lokalbahnen mit einer Länge von rund 12.500 Kilometern, gegenüber nicht ganz 9000 Kilometern Staatsbahnen, sind in ihrem größten Teile wohl im Betriebe der Staatsbahnen, sind aber tarifarisch zumeist unabhängig und bewegen sich frei innerhalb der ihnen durch die Konzessionsurkunden gezogenen hohen Tarifgrenzen. Ihre Tarife sind meist wesentlich höher als die der Staatsbahnen und es gibt wohl kein Mittel, sie zum Anschluß an die materiellen Grundlagen des deutschen Tarifes zu bewegen, der unter allen Umständen eine auch für die betriebführenden Staatsbahnen unerwünschte Verminderung ihrer Einnahme zur Folge hätte. Die Lokalbahneinnahmen belaufen sich nach der Vereinsstatistik vom Jahre 1913 auf 6·16 Pfennig pro Tonnenkilometer gegenüber 3·91 Pfennig der Staatsbahnen. Sie sind also um mehr als 50 Prozent höher, als die der Staatsbahnen. Trotz ihrer Höhe aber kämpfen die Staatsbahnen, die ungefähr die Hälfte der Einnahmen dieser Bahnen für die Betriebsführung beziehen, mit einem Betriebsdefizit, das im Jahre 1913 26 Millionen Kronen betrug. Nach diesen Ausführungen besteht wohl kein Zweifel, daß die Rankschen Voraussetzungen für die materielle Vereinheitlichung der Tarife bei einem großem Teil des ungarischen Verkehrsgebietes nicht zutreffen und das von ihm empfohlene System der Bündniseinheitssätze Einschränkungen erfahren müßte, die seinen Wert beträchtlich herabzumindern geeignet wären.

Die Uebernahme der deutschen Tarifgrundlagen erscheint demnach weder im wirtschaftlichen, noch im finanziellen Interesse Ungarns gelegen. Die Verwirklichung des Gedankens von Bündniseinheitssätzen etwa in der Form einer gegenseitigen Bindung der Tarife für gewisse Artikel und Verkehrsgebiete würde wesentlich von dem Inhalte dieser Bindungen und von den Zugeständnissen abhängen, die ungarischen Erzeugnissen im Austauschwege geboten werden könnten. Ein kaum zu beseitigendes Hindernis für die gegenseitige Verständigung auf dieser Grundlage liegt indessen in dem Erfordernis einer einheitlichen Richtung der Handelspolitik, die den Einklang der Eisenbahntarife und der Zölle erheischt und Störungen der Zollwirkung durch Eisenbahntarife ausschließt.

Die vorstehenden Ausführungen zusammenfassend, möchte ich meiner Meinung dahin Ausdruck geben, daß eine materielle Vereinheitlichung der Gütertarife, die doch in erster Reihe den wirtschaftlichen Bedürfnissen des eigenen Landes zu dienen haben, mit Rücksicht auf zahlreiche gegensätzliche Interessen kaum zu überwindenden Hindernissen begegnen würde.

Eine Annäherung der Tarifsysteme des Deutschen Reiches, Oesterreichs und Ungarns in formaler Hinsicht erscheint mir mit der Einschränkung wünschenswert und zweckmäßig, daß sie sich vorerst nur auf Eilgut, Stückgut und die allgemeinen Wagenladungsklassen erstrecke und daß im übrigen auf den möglichsten Einklang des textlichen Teiles der Tarife Bedacht genommen werde.

Die weitere Frage der Herstellung einer formalen Uebereinstimmung in allen Wagenladungsklassen, namentlich der Fortfall der österreichisch-ungarischen Spezialtarife 1, 2 und 3 wäre mit Rücksicht auf die hieraus sich ergebenden materiellen Folgen nur im Einvernehmen mit den beteiligten Kreisen des Handels und der Industrie und nach vorheriger Sicherstellung gegen Benachteiligung der wirtschaftlichen Interessen Ungarns zu lösen.

---

*) Siehe Morgenblatt des „Pester Lloyd" vom 11. August.

**) „Die Gütertarifpolitik der Eisenbahnen im Deutschen Reiche und in der Schweiz", von Dr. Curt-Arnold Rosenthal.

Volkswirtschaft.

Die Donaukonferenz in Budapest.

— Gespräch mit einem Fachmanne. —

Wien, 31. August.

Wie Sie ja wissen, ist die Donaukonferenz, die am 4. September in Budapest zusammentritt, bereits in den Besprechungen am 8. Juni in Budapest beschlossen worden, damit auf ihr die zwei wichtigsten Fragen: der „Ausbau der Donau zur Großschiffahrtstraße" und „die Reform der Rechtsverhältnisse des Donaustromes" behandelt werden. Die Frage des Ausbaues wird in einem Generalreferat durch einen ungarischen Fachmann behandelt werden, wobei bayrische, österreichische und bulgarische Einzelfragen für die betreffenden Strecken von Fachleuten aus diesen Ländern ergänzend behandelt werden. Die Rechtsfragen werden durch besondere Referenten in zwei Gruppen besprochen. Die öffentlichrechtlichen Reformziele bespricht ein Bayer, die privatrechtlichen ein Oesterreicher, und zwar Dr. Löbl aus Aussig, der zweite Vorsitzende des Elbevereins. Es besteht natürlich die Absicht, keinerlei internationale Fragen anzuschneiden, für deren Aufrollung die Gelegenheit ja offensichtlich nicht günstig wäre.

Es wird sich in der Hauptsache um die Regelung des deutschen Verkehrs handeln, der ja für den Donauweg wenigstens für absehbare Zeit ausschlaggebend erscheint. Diesbezüglich ist ein einheitliches Vorgehen bereits verabredet, und ein möglichst gemeinsames Vorgehen der ungarischen und der österreichischen Delegierten ergibt sich in diesen Fragen als selbstverständlich allein vorteilhaft, da ja, wie immer die wirtschaftliche Annäherung an Deutschland sich nach dem Kriege auch gestalten mag, die Interessen Ungarns und Oesterreichs doch noch enger miteinander verbunden bleiben. Die Ausgestaltung der Donau zu einem Großschiffahrtweg, der, wenn auch in engen Grenzen, mit dem Seeverkehr soll wetteifern können, erfordert natürlich einen Aufwand von vielen Millionen. Auf der Strecke zwischen Regensburg und Engelhartszell ist bereits sehr viel geschehen, aber es muß selbstverständlich die gegenseitige Sicherheit herrschen, daß der Aufwand, der auf der einen Seite gemacht wird, nicht dadurch nutzlos wird, daß die andere Seite nicht gleichfalls alle Arbeit und alle Kosten aufwendet, die zur Erreichung des Zieles notwendig sind. Im engen Zusammenhang mit der großen Aufgabe, welche der Donau hier zugewiesen werden soll, stehen selbstverständlich auch die Kanalbauten. Es handelt sich hier um die drei Hauptkanäle, welche die Verbindung mit dem Rhein, der Oder und der Elbe herzustellen haben. Ueber diese Fragen dürften sich, vor allem was die Reihenfolge des Baues dieser Kanäle betrifft, ziemlich lebhafte Kontroversen ergeben, da ja dabei verschiedene Einzelinteressen in Betracht und auch miteinander in Widerstreit kommen. Ueber die Bedeutung des vollendeten Werkes kann wohl, obgleich zahlreiche Stimmen laut geworden sind, welche vor einer Ueberschätzung des Donauweges warnen, im großen und ganzen kein Zweifel bestehen. Ein Blick auf die Karte zeigt vor allem, welchen militärischen Wert es haben müßte, wenn deutsche Unterseeboote, Torpedoboote und sogar kleine Kreuzer von der Nordsee ungehindert bis zum Schwarzen Meere und nach Konstantinopel fahren könnten. Besäßen wir diesen Großschiffahrtweg bereits, dann hätte ein deutsches Kriegsschiff im bulgarischen Hafen Rustschuk Anker werfen können.

Was der Donau bisher fehlte, ist eine nach einheitlichen Grundsätzen durchgeführte Stromregulierung vom Beginn ihrer Schiffbarkeit bis ins Schwarze Meer. Die Donauuferstaaten haben zwar bereits viel zur Behebung der Schiffahrthindernisse getan, aber da jeder Staat für sich, ohne Fühlungnahme mit dem Nachbar, im Interesse des Durchgangsverkehrs gearbeitet hat, blieb noch sehr viel zu tun übrig. So sind zum Beispiel auf der Strecke Vilshofen—Passau größere Fahrtiefen vorhanden als oberhalb Linz. Da aber der Ortsverkehr zwischen den bayrischen Donauumschlagplätzen unbedeutend ist und Abladungen oder Zuladungen in Passau den Verkehr allzu sehr verteuert hätten, hatte die Donauschiffahrt davon keinen Nutzen. Am dringendsten bedürfen die Strecken oberhalb und unterhalb Wiens, sowie zwischen Dévény und Gönyö einer Verbesserung. Man hat überhaupt bisher nur auf eine ungehinderte Fahrgelegenheit für das 670-Tonnen-Schiff hingearbeitet. Ein großer Binnen- und Durchgangsverkehr erfordert aber das 1000-Tonnen-Schiff, das sich auf der Donau auch oberhalb Budapests immer mehr einbürgert als Normalschiff. Die Mindesttauchtiefe muß danach überall auch bei Niederwasser zwei Meter betragen. Diese Vertiefung der Fahrrinne kann nicht auf einmal erfolgen, muß aber überall gleichzeitig und in gleichem Tempo in Angriff genommen werden. Außerdem ist die Fahrrinne so zu erweitern, daß sie zweigeleisig ist, das heißt, daß zwei Schleppzüge einander bequem ausweichen können. Fast das Wichtigste aber ist ein System ordentlicher Winterhäfen, die auf etwa 200 Kilometer erreichbar sind und es bei Eisgang ermöglichen, daß die Schiffahrtpausen möglichst verringert werden. Im Winter ist die Donau nämlich gegenwärtig, besonders in ihrem ungarischen Teile, zwei bis drei Monate lang für den Schiffsverkehr sehr unvollkommen oder auch gar nicht benutzbar, da die Eisverhältnisse sehr schlechte sind. Im Sommer gibt es wieder Perioden großer Trockenheit, die sich bis in den Herbst fortsetzen, so daß gerade in der Zeit der großen Getreideverschiffungen nur sehr flachgehende Schiffe den Verkehr aufrechterhalten können. Im Frühjahr aber sind oft die Hochwasser bedenklich. Man sieht also, daß die Aufgaben, welche technisch zu bewältigen sind, damit die Donau ein Großschiffahrtweg werden kann, nicht unterschätzt werden dürfen. Ist sie aber einmal fertig, so wird es sich natürlich in erster Linie um die Erstellung von Tarifen handeln, welche zu ihrer Benützung locken, weil für den Verfrachter der billigere Weg fast unter allen Um-

32

2 Offiziere und 107 Mann als Gefangene eingebracht.

Südwestlich von Kaszowka scheiterte ein Vorstoß des Gegners.

lichen Sturmtrupps in ihren Gräben niedergehalten.

Auf den Anschlußfronten entwickelten unsere Gegner an mehreren Stellen rege Feuer- und Patrouillentätigkeit.

Der erste Generalquartiermeister:
Ludendorff."

Feuilleton.

Eine Straße nach Ost.

Zur Donaukonferenz.

Solange Europa sich einiges darauf zugute tat, das Schlagwort vom „kranken Mann" in den Weltverkehr gesetzt zu haben, spielte die Donau, nach der russischen Wolga dieses Kontinents größter und mächtigster Strom, eine merkwürdige Rolle. Man denke doch einen Augenblick an den Rhein, dessen Stromlänge noch nicht die Hälfte des in Süddeutschland ans Licht kommenden Schwesterstromes beträgt. Auf ihn vereinigten fast alle unsere deutschen Romantiker ihre Lieder. Deutsche Liebe, deutsche Burschenherrlichkeit, deutsche Lebenslust und selbstverständlich deutscher Wein geben unendliche Strophen zu unzählbaren, von ganz Deutschland gesungenen Rheinliedern her. Der Vater Rhein wurde die poetische Verkörperung deutschen Wesens, noch etwas wichtiger aber ist es, daß er Deutschlands Goldstrom wurde. Er trägt auf seinem breiten Rücken einen guten Teil deutschen Fleißes und deutscher Arbeit. Die Industrie hat sich an seinen Ufern angesiedelt, mit den Früchten deutschen Gewerbefleißes beladen, ziehen deutsche Schiffe den deutschen Strom hinauf zum Meer. An Deutschlands Geltung in der Welt durfte der Rhein ein gutes Stück mitarbeiten, und so lange Mitteleuropas Blicke gebannt und hypnotisiert nach Westen, immer nur nach Westen starrten, war der mit diesem Westen uns verbindende Strom der Umschlagplatz unseres Weltverkehrs und die große Straße unserer Zukunft.

Es kann hier nicht ausgeführt werden, ob der deutsche Welthandel und der friedlich arbeitsame Eroberungswille deutscher Industrie bei dieser ausschließlichen Orientierung nach dem Westen hin so besonders gut beraten waren. Es soll nur von jener anderen, ungeheuren Welthandelsstraße gesprochen werden, der urältesten Straße so vieler Kulturen und der europäischen Menschheitsgeschichte, die in denselben Jahrzehnten verödete, in denen der Rhein am wirtschaftlichen Aufschwung des neueren Deutschlands mitarbeiten durfte. Die Donau ist es, die die letzten zwei Generationen zu einer merkwürdigen Aschenbrödelrolle verurteilten. Die Welle, auf der „die Nibelungen gen Heunenland fuhren," ist Europas ungeheuerste Frachten- und Lastenstraße. Aber sie verbindet den Kontinent mit dem Osten, und dieser Osten, dem dieser Strom aus dem Herzen Mitteleuropas zustrebt, galt als tot. Einem Binnenmeer fließt die Donau entgegen, einem toten Meer mit ungeheuerlichen, aber wirtschaftlich allzu unerschlossenen Hinterländern, aus denen nichts, oder doch nichts, zu holen ist. Schon die letzten — und vorletzten — europäischen Stationen des Stromes sind fast unentdeckte, weltenfremde Wüsteneien. In Sümpfen versickert der Donaulauf, in den Urwäldern des Deltas, im vom Schwarzen Meer hereinschlagenden Brackwasser. Ein halbasiatisches Europa empfängt die Donau, in ein dreiviertelasiatisches Meer ergießt sie sich. Und der deutsche Unternehmer, der dort hinunter seine Waren und Schiffe schicken wollte, hätte günstigstenfalls mit zwei Abnehmern zu rechnen: der Türkei, die nicht mehr, und das andere Asien, das noch nicht zahlungsfähig ist.

Ungefähr so erklärte man sich die nebensächliche Rolle des größten europäischen Stromes im Welthandelsverkehr. Es gab genug hellsichtige und feinhörige Deutsche, die gar nicht so sehr der Meinung waren, daß ausschließlich vom Westen her das wirtschaftliche Heil Deutschlands kommen müsse. Sie warnten vor dem immer stärker grassierenden Schlagwort von der „sterbenden Türkei" und sie glaubten daran so wenig wie Deutschlands erster Deutscher, Wilhelm der Zweite, der sich mit einem damals mehr als heute erstaunlichen Weitblick vor zwanzig und fünfundzwanzig Jahren um ein Zustandekommen realer deutsch-türkischer Freundschaftsbeziehungen bemühte.

Die Neuorientierung, vor einem Vierteljahrhundert vielleicht schon geahnt, ist inzwischen erfolgt, und es schadet nichts, daß sie im Weltkrieg beinahe gewaltsam und jedenfalls fast über Nacht zustandekommen mußte. Mitteleuropas große Aufgabe wird nach dem Kriege sein, den Osten, sein hoffnungsvollstes, aber freilich fast gänzlich unerschlossenes Hinterland, zu entdecken. Der Rhein wird darum nicht veröden, denn wir wollen hoffen, daß die vom Weltunglück entzweigerissenen Fäden früher und mit besserem Willen als er heute denkbar ist, wieder zusammengeknüpft werden können. Aber Deutschland wird inzwischen begonnen haben, seiner friedlichen Tatkraft, die so viele Berge versetzt und Meere verbunden hat, einen zweiten großen Weg des Welthandels zu bahnen. Der Weg wird nach dem Osten führen, viele Wege werden es sein, und einer der ersten ist übrigens schon ganz regelrecht in Betrieb: der Balkanzug. Die Donau aber wird die neue, große, an Bedeutung vom Rhein vielleicht nicht mehr zu übertreffende Straße in die wirtschaftliche Zukunft Mitteleuropas sein.

Wie war es doch bis heute und wie wird es wohl noch eine gewisse Reihe von Jahren sein: durch einen Kranz blühender, unerschöpflich reicher Landschaften treibt die Donau ihren Lauf. Kein anderer Strom ist so reich an Gegensätzlichkeiten wie sie. Aus einem hellen Quellchen im Schloßpark eines deutschen Fürsten entspringt sie, oder eigentlich ist ja nur der Name, der dort zwischen den steinernen Brunnenknäbchen zur Welt kommt. Denn nicht das winzige Gerinn der Donau, sondern die Schwarzwälder Wässer der Brege und Brigach sammeln sich zum Fluß, der unterhalb Donaueschingen Donau heißt. Ihr oberer Lauf ist fast deutscher als der des Rheins. Uralte deutsche Städte liegen an ihren Ufern, gothische Domtürme spiegeln sich in ihrer Welle. Deutscher Wald und deutsche Reben bekränzen die blaue Welle, ein helläugiges, fröhliches Volk wohnt unterm süddeutsch heiteren Himmel der oberen Donau. Diese Leutchen sind vielleicht deutscher als das Volk der Industriestädte am Rhein. Sie haben nicht den weiten Blick der Deutschen in den Rheinhäfen, sie wissen nicht viel von der Welt und anderen Ufern, als es die Wiesen und Weidegelände an ihrer Donau sind. Aber die schönsten, die innigsten und frohesten deutschen Lieder klingen noch einmal so hell im Mund des Donauvolks. Und so anspruchslos heiter diese Landschaft bis zu den letzten Alpenausläufern bei Wien ist, so sehr klingt und dröhnt sie von altem Waffenlärm. Das

Neues Pester Journal
3./IX. 1916

Die Donau

Aeußerungen hervorragender deutscher, österreichischer und ungarischer Persönlichkeiten für das „Neues Pester Journal" anläßlich der Donaukonferenz.

Dr. Stephan Bárczy.

Bürgermeister der Haupt- und Residenzstadt Budapest.

In dieser ernsten Zeit will ich mit ernsten Worten die Fachleute des Städtewesens, des Verkehrs, der Technik und Volkswirthschaft, sowie alle Korporationen begrüßen, die aus dem österreichischen Schwesterstaat und aus den interessirten Gegenden des mit uns verbündeten Deutschen Reiches in unsere Stadt kommen, um über die mit der Donau zusammenhängenden Probleme zu berathen.

Ich würde gegen ihre Kompetenz und Berufenheit vergehen, wenn ich über die Ziele der Konferenz mehr als im Allgemeinen sagen würde, daß sie berufen ist, alle jene einzelstaatlichen, sowie internationalen Verfügungen, Arbeiten und Institutionen, die rechtlichen, international-rechtlichen, technischen und finanziellen Fragen festzustellen und zu lösen, die nothwendig sind, um die Donau vollkommen zu erschließen und sie zu dem Weltverkehrsweg zu gestalten, der von der Natur selbst zum Bindeglied zwischen unseren Ländern und deren wirthschaftlichem Leben bestimmt ist. Die Natur in den Dienst der Interessen der Menschen zu stellen, die Ziele der Menschen dem Wegweiser der Natur gemäß zu gestalten: das ist, was wir Kultur nennen. Und wer wäre zu dieser Arbeit berufener, als jene Völker, die jetzt den größten Kampf der Weltgeschichte kämpfen für die Freiheit ihrer Kultur? Und welcher Zeitpunkt wäre geeigneter, als der gegenwärtige, da wir diesen Kampf kämpfen, um mit den Waffen den Frieden vorzubereiten? Der Friede muß auch im Kriege vorbereitet werden, wenn wir nicht wollen, daß wir beim Berathungstisch verlieren, was wir auf den Schlachtfeldern gesichert haben.

Eine Redensart des zähesten unserer Feinde, der Engländer, sagt, Blut sei dicker als Wasser. Jetzt, wo das Wasser der Donau wieder vom Blute dicker ist, und jetzt, wo Brüder und Verbündete gemeinsam ihr Blut vergießen: jetzt ist Wasser ebenso dick wie Blut, und am Donaulaufe finden sich die Völker seiner Ufer zu brüderlichem Zusammenwirken. Ich bin glücklich, daß Ungarns Hauptstadt, da sie aus Zweckmäßigkeitsgründen zum Orte dieser Berathung, dieses Zusammenschlusses, zum Sitze des zukünftigen Zusammenhaltens bestimmt wurde, daß unserer Hauptstadt dadurch nicht größere Rechte, wohl aber größere Pflichten zutheil wurden, als den Schwesterstädten. Unseren vornehmsten Ehrgeiz sehen wir darin, allen diesen Pflichten zu entsprechen, und ich wollte mit diesen Zeilen die angenehmste der Pflichten erfüllen: unsere Gäste aus vollem Herzen zu begrüßen.

Dr. Richard Weiskirchner,

Bürgermeister von Wien.

Es ist das zweite Mal im Toben des Weltkrieges, daß sich Vertreter der treu verbündeten Mittelmächte zu einer wirthschaftlichen Berathung über Fragen der Binnenschifffahrt versammeln. War bei der so großartig verlaufenen Tagung der deutsch-österreichisch-ungarischen Wirthschaftsverbände zu München im Juni laufenden Jahres die Wasserstraßenfrage im Allgemeinen ein Hauptpunkt der Verhandlungen, so sollen jetzt auf der Budapester Konferenz die Donaufragen technischer und rechtlicher Art eingehende Erörterung finden. Dank den Lehren des Krieges sind heute schon große und maßgebende Kreise der Bevölkerung Deutschlands und Oesterreich-Ungarns, wie auch unserer Verbündeten im Osten zur Ueberzeugung gelangt, daß die Donau, die so lange Jahre verkannt und zurückgesetzt war, in Zukunft berufen sein wird, eine wichtige Stellung im Welthandelsverkehr einzunehmen. Wenn aber die Donau den nach dem Friedensschlusse an sie herantretenden großen und wichtigen Aufgaben genügen soll, dann bedarf sie noch einer entsprechenden Ausgestaltung. Die Regulirung des ganzen Laufes muß nach einheitlichen Grundsätzen und in einer Weise ergänzt werden, daß für billigen Massentransport geeignete Schleppschiffe auch zu Zeiten niedrigeren Wasserstandes verkehren können; es müssen entsprechende Lände- und Hafenplätze mit den nöthigen Einrichtungen geschaffen, es müssen die öffentlich-, wie die privatrechtlichen Verhältnisse der Schifffahrt den geänderten Verhältnissen und dem Bedürfnisse angepaßt werden.

Zur Erreichung dieser Ziele soll die Budapester Konferenz dienen; daher habe ich die Anregung lebhaft begrüßt und an ihrer Durchführung gerne mitgearbeitet. Aus der Belebung des Donauverkehrs erhoffe auch ich reichen Segen für die Donauländer und Donaustädte, vor Allem für die Hauptstädte Budapest und Wien, die schon durch ihre Lage berufen sind, Hauptorte des künftigen Donauhandelsverkehrs zu sein. Nicht als Rivalinen, sondern als Mittelpunkte des künftigen gesteigerten Donauverkehrs sollen und werden die beiden Städte, gemeinsam mit den anderen bairischen, österreichischen und ungarischen Städten, dahin arbeiten, daß die Ziele, die auf der Budapester Donaukonferenz erörtert werden, auch thatsächlich erreicht werden.

Dr. Joseph Bleyer,

Erster Bürgermeister von Regensburg.

Von den vielen ruhmvollen militärischen Ereignissen, die die Chronik des Weltkrieges verzeichnet, hat kaum eines auf die Gesammtlage so nachhaltigen Einfluß genommen, als die Sprengung der feindlichen Sperrmauer an der Donau im vorjährigen Herbste. Seit den denkwürdigen Tagen, an denen die Centralmächte den Uebergang über die Donau erzwungen und den tapferen und klugen Bulgaren die Hand gereicht haben, ist dem Vierbunde die militärische Bewegungsfreiheit gesichert. Aber auch der englische Plan der wirthschaftlichen Aushungerung unserer Völker darf seit diesem Zeitpunkte als gescheitert gelten. Die früher viel gelästerte Donau hat von da an die Centralmächte reichlich mit Rohprodukten und Waaren versorgt, die unsere Volkswirthschaft im Gange halten konnten. Seitdem hat eine mächtige Bewegung eingesetzt, die der Donau, der einzigen natürlichen Weltwirthschaftsstraße zwischen West und Ost in Zeiten staatlicher Noth, zu ihrem

---

Professor Dr. Lujo Brentano,

Geh. Hofrath, Mitglied der bairischen Akademie und der kön. sächsischen Gesellschaft der Wissenschaften, Ehrenmitglied der österr. volkswirthschaftl. Gesellschaft und des Ungarischen Landes-Agrikulturvereins.

(Original-Feuilleton des „Neues Pester Journal".)

Betrachtungen auf der Fahrt von Wien nach Carnunt.

Im Jahre 1889 bin ich einmal mit meinem unvergeßlichen Freunde Dr. Alexander Peetz auf der Donau von Wien nach Carnunt gefahren. Es war eine wunderschöne Fahrt. Kein deutscher Strom, der etwas gleich Romantisches böte. Zwischen den undurchdringlich bewachsenen Donauinseln glitt unser Dampfer dahin; kein lebendes Wesen, das den mächtigen Natureindruck gestört hätte; höchstens, daß da und dort einige aus den Büschen aufrauschende große Vögel das Bild der Wildniß noch steigerten. So dachte ich mir die Fahrt auf dem Mississippi; und hätten ein paar Alligatoren ihre Köpfe aus dem Wasser gesteckt, so würde mich dies in keiner Weise verwundert haben.

Aber so großartig der landschaftliche Eindruck war, dem Nationalökonomen gab eben diese Einsamkeit zu denken. Abgesehen von ein paar Schleppdampfern, die eine Flottille von Schiffen hinter sich führten, begegnete uns kein Kahn, und weder rechts noch links sah man Dörfer oder überhaupt nur Menschen am Ufer. Unwillkürlich dachte ich an den Rhein. Wie ganz anders das Bild, das er bietet. Da reicht von Mainz nach Koblenz und weiter hinab eine menschliche Wohnung der anderen die Hand: Dörfer und Städte gehen ineinander über; wo dazwischen einmal eine Lücke, steht eine Villa in einem sie umgebenden Park, oder eine Fabrik mit Allem, was dazu gehört, hat sich hart an das Ufer gedrängt, um die benöthigten Roh- und Hilfsstoffe auf dem billigsten Weg zu beziehen, und das, was sie daraus hergestellt hat, mit den mindesten Frachtkosten absetzen zu können. Und zwischen allen diesen Ansiedlungen welches Gedränge von großen und kleinen Schiffen, Kähnen und Nachen. Man kam sich vor, als sei man in Venedig. In der That, der Rhein ist der Canal grande von Deutschland. Dagegen erschien die Donau auf der von uns befahrenen Strecke wie ein für die Kultur noch unentdeckter Strom.

Die Ursache ihres Verlassenseins dürfte in erster Linie in der Steilheit der Ufer zu suchen sein. Das bewirkt, daß das, was geographisch an die Donau angrenzt, wirthschaftlich doch nicht an der Donau gelegen ist: es hat zu ihr keinen Zugang; und was die Natur in erster Linie verschuldet hat, hat die Kultur, statt es zu mildern, verstärkt. Die Donauregulirung, welche die Fahrrinne in die Mitte des Stroms verlegt hat, hat durch ihre Bauten den Angrenzern die Benützung des Flusses noch mehr erschwert. Begreiflich, daß sich da nicht jener Lokalverkehr von Ort zu Ort entwickeln konnte, der den Rhein zu einer nahezu städtisch belebten Straße gemacht hat. Was dieser Kleinverkehr aber wirthschaftlich bedeutet, zeigt sich, wenn wir Hamburg mit Bremen vergleichen. Warum ist dieses von ersterem so sehr überflügelt worden? Das ist vor Allem die Wirkung des überaus glücklichen Netzes von Nebenflüssen der Elbe, welche den Verkehr auf derselben von allen Seiten her speisen, während die Weser ähnlich günstiger Zufuhrsstraßen entbehrt. Die Donau aber entbehrt sowohl der dichten, an ihrem Ufer sich drängenden Anwohnerbevölkerung als auch eines Systems von zahlreichen Wasserwegen, welche von allen Seiten her die Produkte des Landes ihr zuführen. So ist sie blos der Vermittler zwischen einzelnen großen Städten geworden, die weit von einander liegen und deren Verbindung aus technischen und noch mehr aus politischen Gründen in mannigfachster Weise gehindert gewesen ist.

Wie der große Kaufmann des kleinen bedarf, der aufkauft und das Aufgekaufte ihm zuführt und umgekehrt das im Großen Eingekaufte im Kleinen vertreibt, so brauchen auch die großen Verkehrswege, um voll zur Geltung zu kommen, die Verbindung mit den kleinen. Nur scheint, daß, um die Donau als Verkehrsweg voll auszunützen, Alles, was technisch möglich ist, geschehen müßte, um Saugadern des Verkehrs rechts und links von den Donauufern weithin ins Land zu treiben, um zu bewirken, daß das ganze an die Donau geographisch angrenzende Land auch wirthschaftlich an die Donau zu liegen komme.

Neues Pester Journal
3./IX. 1916
Die Donau

II
44

Krieges der Weltgeschichte nicht absehbar. Und doch beginnen sich schon die Umrisse neuer, gewaltiger, aus dem Schmelztiegel des Krieges hervorgehender Schöpfungen immer sichtbarer vom Horizont abzuheben. Dazu gehört vor Allem der mitteleuropäisch-vorderasiatische Wirthschaftsverband, dessen Schwingen sich von Antwerpen, Hamburg und Bremen bis hinunter nach Bagdad und dem Persischen Meerbusen dehnen werden.

Eine Hauptrolle in dieser Wirthschaftsgemeinschaft zu spielen berufen ist schon ihrer centralen Lage nach die österreichisch-ungarische Doppelmonarchie und in ihr wiederum der Staat, in dessen schöner Hauptstadt heute die Donaukonferenz tagen wird — Ungarn.

Freilich, die centrale Lage allein thuts nicht. Nur ein kraftvoller Staat kann seine Aufgabe recht erfüllen! Aber hat nicht gerade der Krieg aufs neue erwiesen, welche großen materiellen und ideellen Energien in dem ungarischen Staats- und Gemeinwesen aufgespeichert waren und sind! Auf militärischem, wie auf wirthschaftlichem und finanziellem Gebiet haben sich Land und Volk gleicherweise unvergängliche Lorbern erworben. Kein Zweifel, daß diese großen, aufopferungsvollen Kriegsthaten in den kommenden Friedensjahren reichste Früchte zur Reife bringen werden.

Werden indeß, so könnte der Skeptiker und Pessimist fragen, das Land und seine Bewohner nicht durch den Krieg so erschöpft sein, daß sie sich zunächst einmal längere Zeit der Erholung und Ruhe hingeben müssen? Gerade die Tagung der heutigen Konferenz, die Einladung der Theilnehmer nach Budapest mitten im Kriege weisen indeß darauf hin, mit welchem Eifer, mit welcher Kraft das Ungarnvolk schon heute die Tage des Friedens herbeisehnt, nicht um der Ruhe zu pflegen, sondern um die durch den Krieg neu geschaffenen Entwicklungsmöglichkeiten frisch zu ergreifen, fortzubilden und zur Reife zu bringen.

Ungarn ist heute noch vorzugsweise Agrarstaat, wenngleich die Industrialisirung und der Handelsverkehr des Landes in den letzten Jahrzehnten vor dem Weltkriege großartige Fortschritte gemacht hatten. Gewiß werden die Lehren dieses Krieges auch in der Landwirthschaft Ungarns in vielen Richtungen anspornend und fruchtbringend wirken. Daneben aber werden vor allem Industrie und Handelsverkehr ungeahnte Impulse empfangen und die zukünftige Entwicklung des Landes maßgebend beeinflussen.

Der mächtige Strom, der der heutigen Konferenz den Namen gegeben hat, wird besonders berufen sein, Träger und Vermittler fruchtbarster wirthschaftlicher Wechselbeziehungen zwischen Ungarn und den der mitteleuropäischen Wirthschaftsgemeinschaft angehörigen Völkern und Ländern und insbesondere dem durch treueste Waffenbrüderschaft, durch gemeinsam vergossenes Blut und gemeinsame Siege auf immer verbundenen deutschen Volke zu sein. Und je mehr sich in Zukunft eine großzügige mitteleuropäische, die Donau mit Nord- und Ostsee verbindende Kanal- und Wasserstraßenpolitik durchzusetzen vermag, umso stärkere und größere Erfolge werden die durch die Donau vermittelten Anschlußmöglichkeiten Ungarns an die Weltwirthschaft dem Lande verheißen.

Gehen alle Hoffnungen in Erfüllung, welche heute die ungarischen Patrioten an die einstigen Folgen der auf der Konferenz zur Besprechung und Erledigung kommenden Maßnahmen knüpfen, so wird damit der Nationalwohlstand des Landes einen neuen gewaltigen Aufschwung nehmen.

Das aber ist ein Ziel, gerade unter dem Gesichtspunkte der Folgen des Krieges aufs innigste zu wünschen!

Ungarn ist zwar von der Verwüstung seines Territoriums durch feindliche Horden verschont geblieben. Trotzdem werden die durch den Krieg geschaffenen dauernden finanziellen Lasten noch lange Jahre schwer auf dem Lande ruhen, wie dies ja übrigens bei allen kriegführenden Ländern der Fall sein wird. Vergleicht man die hier in Betracht kommenden Summen mit dem gegenwärtigen Volksvermögen und Volkseinkommen des Landes, so kommen Perzentsätze heraus, die wohl geeignet sind, bei den Volkswirthen, wie den Steuerzahlern ein Schaudern zu erregen. Der Finanzpolitik eröffnet sich damit die schwierige Aufgabe, durch eine energische und doch in vernünftigen Grenzen bleibende Schuldentilgungspolitik, sowie durch eine vor Allem volkswirthschaftlich orientirte Steuerpolitik andererseits die Bedürfnisse eines starken Staatswesens mit den Erfordernissen eines gesunden Wirthschaftslebens in Einklang zu setzen. Die bisherige Finanzpolitik Ungarns läßt keinen Zweifel daran zu, daß sich die ungarische Regierung, das ungarische Parlament diesen Aufgaben gewachsen zeigen werden.

Aber die Finanzpolitik allein kann die Wunden des Krieges nicht heilen. Die allgemeine Wirthschaftspolitik muß zur Erleichterung der finanziellen Lasten mitwirken. Auch hier wird der Krieg seine erzieherische, schöpferische Kraft offenbaren. Um die nach dem Kriege zu erwartenden öffentlichen Lasten allmälig wieder in ein besseres Verhältniß zu den privatwirthschaftlichen Einnahmen der Gesammtheit der Bewohner des Landes zu bringen, werden in allen betheiligten Volkswirthschaften die größten Anstrengungen zur Steigerung des nationalen Wohlstandes ausgelöst werden. Dies Ziel zu erreichen gibt es nur drei Mittel: Einmal die Vermehrung der Kapitalsbildung durch Steigerung des Sparsinns, Erleichterung der Sparmöglichkeiten, Einschränkung der Luxusbedürfnisse, sodann die Verminderung der Produktionskosten mittels sachgemäßer Erfindungen, richtiger Kräftekonzentrirung, Ausschaltung veralteter Arbeitsmethoden und endlich die Steigerung der Produktivität des Landes.

Gerade für die letztgenannte wichtigste wirthschaftliche Aufgabe der nächsten Zukunft eröffnet die heutige Tagung aussichtsvollste Perspektiven, denn die Vermehrung des Waaren- und Güteraustausches mit dem Auslande, wie sie durch die heutige Konferenz angebahnt werden soll, wird sich als Quelle stetigen wirthschaftlichen Fortschritts und immer neuer Energienanregung erweisen. Möge das auf der Donaukonferenz Gedachte, Gesprochene und Gehörte reichsten Samen für die Zukunft ausstreuen, möge eine baldige glänzende, kräftige und langscheinende Friedenssonne den ausgelegten Keimen zu fröhlicher Blüthe und herrlichem Wachsthum verhelfen! Das ist heute der aufrichtige Wunsch aller Freunde des Ungarnlandes, sowohl in- wie außerhalb der rothweißgrünen und gelbschwarzen Grenzpfähle.

Professor Dr. Gustav v. Schmoller,

Wirkl. Geheimer Rath, Mitglied des preußischen Herrenhauses, Mitglied der Akademie der Wissenschaften.

Deutschland und Ungarn haben stets in geographischer Lage, nationalen Interessen und Geschichte begründete Sympathien für einander gehabt. Die natürliche historische Eifersucht, die früher zwischen Oesterreich und Preußen vorhanden war, hat zwischen Deutschland und Ungarn nie bestanden. Aber seit Oesterreich und Preußen sich neuerdings immer enger verbündet haben, muß auch Ungarn vermeiden, was dieses Bündniß stören könnte. Eine Handels- und Zolleinigung zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn liegt auf der Base der gemeinsamen Interessen beider Reiche, ist nöthig gegenüber den Mitteleuropa feindlichen Weltmächten. Auf dieser Base bildet es aber ein gefährliches Hinderniß, wenn Ungarn den Zoll- und Handelsverband mit Oesterreich beseitigen will.

Professor Dr. Neumann-Hofer,

Mitglied des Reichstages, z. Zt. Hauptmann beim Stab des Oberbefehlshabers Ost.

Wenn die Donaukonferenz in der schönen Hauptstadt des Ungarlandes zusammentritt, werden die Gedanken aller Urtheilsfähigen, denen die furchtbare Gegenwart nicht den Blick für die fruchtbringende Zukunft getrübt hat, bei ihr und ihrer Arbeit weilen. Und wir, die wir das herrliche Budapest kennen lernen durften und — wie könnt' es anders sein? — unser Herz an diese Perle verloren haben, werden nicht nur in Erinnerungen schwelgen, sondern dann auch mit Spannung dorthin blicken, wo kluge Männer beisammen sind, um zu berathen, wie um die waffenbrüderlich vereinten Länder und Völker für alle Zukunft eines der schönsten und festesten Bänder unzerreißbar geknüpft werden könne: die deutsch-österreichisch-ungarisch-bulgarische Donau. Und wenn das große Werk gelungen sein wird, werden wir in friedlichen Tagen es nicht nur nützen, sondern wir werden auch in erhöhter Liebe der Stätte gedenken und zu ihr pilgern, an der es reifte und zustande kam.

Graf Kuno von Westarp,

Oberverwaltungsgerichtsrath, Führer der konservativen Fraktion des Reichstags.

Wie das österreichische, ungarische und deutsche Volk in diesem Kriege Schulter an Schulter gehend und empfangend Leib und Leben für einander eingesetzt haben, so wird darüber kein Zweifel sein, nach dem Frieden auch der wirthschaftliche Austausch der Länder zu immer engeren Beziehungen führen und die Donau, der gewaltige uns verbindende Strom wird solchem Verkehr immer wirkungsvoller als Weg dienen müssen. Darum begrüßen auch wir in Deutschland von Herzen die Arbeiten der Donaukonferenz.

Dr. Julius Wolf,

Geheimer Regierungsrath, Professor der Staatswissenschaften an der Technischen Hochschule in Charlottenburg.

Mittenwald in Baiern.

Sehr geehrte Redaktion!

Augenblicklich in den bairischen Bergen, ist es mir unmöglich, Ihrem Wunsch entsprechend, Ihrer Sondernummer einen Beitrag zu widmen. Ich muß mich vielmehr auf den Ausdruck der Ueberzeugung beschränken, daß der Krieg Oesterreich-Ungarn und Deutschland auch wirthschaftlich zusammenschweißen wird, allen Widerständen und Sonderinteressen und vielleicht auch staatsrechtlichen Bedenken entgegen, die heute noch oft genug dieser Verflechtung widerstreben. Was die Donau als natürliche Hauptverkehrsader des kommenden großen Wirthschaftsgebietes betrifft, so kann sie allerdings diese ihre Funktion nur üben, wenn sie mit ihren Verbindungen weit ins deutsche Gebiet hinein reicht. Deutschland wie Oesterreich-Ungarn haben Massengüter, die auf dem Wasserwege vor anderen angewiesen sind. Das gemeinsame Interesse wird auch hier gemeinsamen, d. h. von Deutschland, Oesterreich und Ungarn einheitlich ins Werk zu setzenden und gemeinsam zu alimentirenden Unternehmungen Gevatter stehen, gleichgiltig, ob ihre Bauausführung auf deutschem oder österreichischem oder ungarischem Boden erfolgt. Hauptsächlich diesem letzteren Gedanken möchte ich jede Zusammenkunft deutscher und österreichischer wie ungarischer Wasserbaufachmänner — auch der Mitteleuropäische Wirthschaftsverein veranstaltet demnächst eine solche! — dienstbar gemacht sehen!

Eugen Schiffer,

Oberverwaltungsgerichtsrath, Mitglied des Reichstages und des preußischen Abgeordnetenhauses.

Die Ueberzeugung, daß die durch den Krieg geschaffene und besiegelte Gemeinschaft zwischen den verbündeten Centralmächten nicht mit ihm aufhören darf, sondern ihn überdauern, sich in unveränderter und erweiterter Form über ihn hinaus fortsetzen muß, ist bereits zum Gemeingut der betheiligten Völker geworden. Sie braucht gar nicht mehr erörtert, erläutert, auf ihre Berechtigung untersucht zu werden; denn sie ist da, ist eine Thatsache, die mit der Kraft der Selbstverständlichkeit die Stimmung der Menschen beherrscht. Worauf es jetzt ankommt, ist also etwas Anderes. Jetzt gilt es, die Stimmung in die praktische That umzusetzen und zu diesem Zwecke sich ihrer zu bedienen, sich nicht mit ihr zu begnügen, den Schwung der Begeisterung mit kühler Sachkunde und gereifter Erfahrung zu verbinden und auf der gemeinschaftlich geschaffenen Grundlage die gemeinschaftliche Zukunft auszubauen — das ist die Aufgabe, die unverzüglich in Angriff zu nehmen und unermüdlich ihrer Lösung entgegenzuführen ist. Von diesem Gesichtspunkt aus begrüße ich die Donaukonferenz, die in Ungarns schöner Hauptstadt abgehalten werden soll, mit besonderer Freude. In dem Wirthschaftskörper der Zukunft wird der stolze Strom, der uns verbindet, eine der Hauptschlagadern sein, der allen seinen Theilen und Gliedern Blut und Lebenskraft zuführen wird. Die Konferenz, die sich mit ihm beschäftigt, wird in der Bedeutung ihres Thuns von allen denen voll gewürdigt werden, die gleich mir in der engen Annäherung unserer Staaten und Völker eine Schicksalsfrage erblicken.

Neues Pester Journal
3/IX. 1916
III
42
die Donau.

„Atlantica" Seeschiffahrt A.-G.

Budapest

V. kerület, Falk Miksa-utcza 20.

Die „Atlantica" Seeschiffahrts-A.-G., die bisher hauptsächlich und ausschließlich einen See-Handelsschiffsverkehr aufrecht erhielt, hat in Anbetracht der eminenten Wichtigkeit der Seestraße der Donau beschlossen, ihren bisherigen Wirkungskreis durch ein großzügiges Donau-Handelsschiffahrtsprogramm zu erweitern.

Die Gesellschaft hat ihr Stammkapital erhöht und durch Modifizirung ihrer Statuten den Betrieb erweitert, theils behufs Abwicklung der inländischen Flußschiffahrt, theils behufs Bau einer Schiffswerfte.

Nach dem Kriege werden die deutschen, bairischen, österreichischen und bulgarischen Flußschiffahrtsunternehmen ihre Interessen in erhöhtem Maße in dem ins Leben zu rufenden Donauverkehr vertreten, und es ist selbstverständlich, daß in Folge der prädestinirten geographischen Lage Ungarns die Rolle der ungarländischen Flußschiffahrt bedeutend größer werden wird. Die Aussicht dieses wachsenden Verkehrs und die Thatsache, daß ganz neue Geschäfte auf die Seestraße der Donau angewiesen sind, haben die „Atlantica" dazu bewogen, die Flußschiffahrt in ihren Wirkungskreis aufzunehmen, und die Gesellschaft wird ihren Verkehr durch eine moderne, mit den in nächster Zeit zu erwartenden technischen Neuerungen und Verbesserungen ausgestattete Flotte abwickeln.

Mit Rücksicht auf die übermäßige Inanspruchnahme der bereits bestehenden Donauschiffswerften und um sich von ausländischen Schiffswerften vollkommen unabhängig einrichten zu können, hat die Gesellschaft beschlossen, eine auf der Höhe der modernen Schiffsbautechnik stehende eigene Schiffswerfte zu errichten, die theilweise zur Deckung des eigenen Bedarfes und theilweise zur Deckung des Schiffsbedarfes der unteren Donau und der mit letzterer in nahen Beziehungen stehenden Länder bestimmt sein wird.

Wir brauchen die große Bedeutung dieser Thatsachen nicht besonders hervorzuheben. Schon allein der Umstand, daß die Frage der Donauschiffahrt auf der ganzen Linie an der Tagesordnung ist und großzügige Pläne angefertigt und zur Ausführung vorbereitet werden, ist geeignet, in allen an der Donau gelegenen Ländern lebhafte Freude und Genugthuung hervorzurufen.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Im Jahre 1880 beschloß die k. k. priv. Eisenbahn Pilsen—Priesen—Komotau (E. P. P. K.), um den Kohlenverkehr aus dem Brüx-Komotauer Braunkohlenrevier über ihre Linie ze steigern, in Deggendorf einen Umschlagplatz für Kohle zu errichten und dieselbe auf dem billigen Wasserwege nach Wien und Budapest weiterzuverfrachten. Mit einem Schiffspark, bestehend aus 1 Remorqueur und 14 Holzkähnen, eröffnete sie auf Grund der am 26. Juli 1882 ertheilten bairischen Schifffahrtkonzession am 20. März 1883 die Schifffahrt.

Der Betrieb entsprach jedoch nicht den gehegten Erwartungen und bei der im Juli 1884 durchgeführten Verstaatlichung der Bahn wurden die Deggendorfer Umschlagsanlage und der Schiffspark von der k. k. österreichischen Regierung nicht übernommen.

Die nächsten Jahre fristete die sodann im Besitze der Baufirma A. Lana, Prag, befindliche Unternehmung als „Süddeutsche Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft Deggendorf" ein kümmerliches Dasein, bis sie Ende 1886 seitens der Berliner Handelsgesellschaft um 400,000 Mark erworben wurde.

Am 7. Dezember 1888 wurde die Firma in eine Aktiengesellschaft mit 1.000,000 Mark Kapital umgewandelt und ein regelmäßiger Frachtenverkehr zwischen Wien und Budapest mit periodischen Fahrten nach Baiern aufgenommen. Allein auch in der Folge blieben die Betriebsergebnisse ungünstige und erst die im Jahre 1895 erfolgte Fusionirung mit der Drau-Schifffahrtunternehmung, Schenker & Co., A. Henry, brachte eine dauernde Sanirung. Durch Verdoppelung des Aktienkapitals, sowie durch Ausgabe von Obligationen im Betrage von 2.000,000 Mark wurde die Reorganisation des Schiffsparks ermöglicht, die dann auch in den folgenden Jahren, abgesehen von den unvermeidlichen Konjunkturschwankungen, eine stete Besserung der Betriebsergebnisse brachte. 1905 wurde das Kapital neuerlich um 1.000,000 Mark auf 3.000,000 Mark erhöht.

Mit dem 1. Januar 1910 gingen sämmtliche gesellschaftliche Aktien in den Besitz der österreichischen Regierung über.

1911 wurde in Linz der Bau eines modernen Lagerhauses mit einem Fassungsraum von 400 Waggons begonnen und im Herbst des folgenden Jahres fertiggestellt. Im August 1912 erfolgte die Eröffnung der Station Wien-Stadt, die am Donaukanal zwischen Aspern- und Franzensbrücke gelegen, dank ihrer centralen Lage die Zufuhr der Güter aus der Mehrzahl der Wiener Gemeindebezirke in hohem Grade erleichterte. Im folgenden Monat wurde in Budapest auf dem rechten Donauufer die Station Buda dem Betrieb übergeben.

Zwecks Einrichtung eines regelmäßigen und beschleunigten Verkehrs in der Strecke Wien—Budapest stellte die Gesellschaft im zweiten Halbjahre 1912 drei durch Rohölmotoren betriebene Doppelschraubenfrachtschiffe, die eine Tragfähigkeit von je 650 Tons besitzen, in Fahrt. Die Erfahrungen, die mit diesen Schiffen gemacht wurden, waren derart günstige, daß die „Süddeutsche" sich zur Anschaffung dreier weiterer Fahrzeuge dieser Art entschloß, die im Laufe des Jahres 1914 in Dienst gestellt wurden. Eines derselben wurde während des gegenwärtigen Krieges von der k. u. k. Marineverwaltung erworben. Die Abfahrten der Motorfrachtschiffe von Wien erfolgen in Friedenszeiten in regelmäßigen Intervallen von zwei zu zwei Tagen, und da die von ihnen benöthigte Fahrzeit von Wien nach Budapest nur 12, in umgekehrter Richtung 36 Stunden beträgt gegenüber dem bei Verwendung von Schleppschiffen erforderlichen Zeitraume von mindestens ein, beziehungsweise vier Tagen, so ist mit der Einführung dieses Dienstes ein bedeutsamer Schritt zur Ausgestaltung des wirthschaftlichen Wechselverkehrs zwischen den beiden Hauptstädten der Monarchie gethan worden.

1914 wurde der Bau einer vierten, in erster Linie für den Massengüterverkehr bestimmten und mit einem Lagerhaus von circa 700 Waggons Fassungsvermögen, 3 elektrisch betriebenen Halbportalkranen von je 3500 Kilogramm Tragkraft ꝛc. ausgestatteten Station in Wien nächst der Kaiser Franz Josephsbrücke in Angriff genommen und im Sommer 1915 vollendet.

Die „Süddeutsche" hat des Weiteren in den letzten Jahren auch ihre bisherigen Umschlagstationen, insbesondere in Wien und Budapest, immer weiter ausgestaltet, neue Magazine errichtet, eine größere Anzahl von Kranen zur Aufstellung gebracht und, abgesehen von der Anschaffung der bereits erwähnten Motorfrachtschiffe, auch eine Vergrößerung und Erneuerung ihres Schiffsparkes vorgenommen.

Auf diese Weise hat die Gesellschaft nicht nur mit der bisherigen Entwicklung des Donauverkehrs gleichen Schritt gehalten, sondern insbesondere im Hinblick auf die zweifelsohne nach Kriegsende zu gewärtigende weitere Verkehrssteigerung zunächst durch Bestellung von 2 neuen Dampfern, davon einem solchen von circa 1200 PS und 20 eisernen Schleppkähnen mit je 670 Tonnen Tragfähigkeit entsprechend Vorsorge getroffen.

Schiffbautechnische Versuchsanstalt

Seiten-Raddampfer
Heckraddampfer
Schraubendampfer
Kettendampfer
Motorschiffe
Bagger
Frachtschiffe etc.
Stationäre Anlagen

Schiffsmaschinen für See- und Flussdampfer
Dampfsteuerwinden
Schiffskessel- und Ueberhitzer
Schiffschrauben, Gussstücke
Chemische Apparate, Lokomobilen

Gegründet 1862.

Circa 1400 Beamte und Arbeiter in Dresden und Regensburg.

Dresdner Maschinen-Fabrik u. Schiffswerft Uebigau A.-G. Dresden und Regensburg.

Bayerischer Lloyd

Schiffahrtsgesellschaft mit beschränkter Haftung

Sitz u. Direktion Regensburg, Straubingerstr. 2.

Telephon 490, 491, 492. Telegrammadresse „Donaulloyd".

Zweigniederlassung für Ungarn
in
Budapest, V., Ferencz József-rakpart Nr. 33.

Telephon 3493 Telegrammadresse „Donaulloyd".

Agenturen und Landungsplätze
in
Regensburg, Passau, Linz, Wien, Budapest, Orsova, Lom-Palanka, Somovit u. Rustschuk.

Journal.

Erscheint (mit Ausnahme des Montags) täglich.
Redaktion und Administration:
Vilmos császár-út (Kaiser Wilhelmstraße) Nr. 34.
Telephon: Redaktion 26—09. Administration 26—10, 23—31.

Neue ... urnal 43

Die Donaukonferenz.

Morgen beginnt in der ungarischen Hauptstadt in aller Stille die Tagung der Donaukonferenz. Ein Werk des Friedens, das inmitten des schwersten Kriegsgetümmels angebahnt wird. Draußen, an den östlichen Grenzen, dröhnen die Kanonen gegen einen neuen, verruchten Feind, der mit unter die am meisten interessirten Donaustaaten gehört. Dieser Staat war unser Verbündeter. Ein wirthschaftlicher und militärischer Vertrag verband ihn mit den Centralstaaten, durch deren Hilfe er thatsächlich entstanden, wirthschaftlich und politisch zu Bedeutung gekommen ist. Rumänien, das vorläufig noch den unteren Lauf der Donau beherrscht, ist unser Gegner geworden und hat uns meuchlings angegriffen. Es nimmt an der Konferenz der Donaustaaten natürlich nicht theil. Wir aber gehen unsere Wege, sicher des schließlichen Sieges und im bestimmten Bewußtsein, daß wir die Herren der Donau bleiben werden. Von der felsenfesten Ueberzeugung ausgehend, daß der meuchlerische rumänische Ueberfall sehr bald seine schwere Sühne erfahren wird, setzen wir uns über die augenblickliche Lage an der unteren Donau hinweg. Diese vorübergehende Situation kann und darf uns nicht davon abhalten, schon jetzt an die Vorbereitung jener großen wirthschaftlichen Arbeiten zu gehen, deren endgiltige Erledigung unser nach dem Kriege harrt. Diesmal erwarten wir es zuversichtlich, daß die Ereignisse in Siebenbürgen blos eine Episode bleiben werden, eine Episode, die nur für den Gegner Folgen, für diesen aber die allerschwersten zeitigen kann. Wir aber lassen uns durch nichts beirren und gehen besonnen unseren Weg: den Weg auch der wirthschaftlichen Kultur weiter.

Die Donaukonferenz hat die Lösung wirthschaftlicher Verkehrsfragen von eminenter Tragweite vorzubereiten. Es hat sich gerade im Laufe des Krieges herausgestellt, welch kolossale Bedeutung dem Donaustrom als dem bequemsten und billigsten internationalen Verkehrsweg innewohnt. Aber es hat sich auch gleichzeitig herausgestellt, daß dieser so werthvolle Verkehrsweg, den uns die Natur so freigebig gespendet und quer durch die ertragreichste Ebene unseres Landes geführt hat, beiweitem noch nicht ganz erschlossen, ja sogar in mancher Beziehung noch arg vernachlässigt ist. Deshalb müssen wir mit der größten Dringlichkeit an die Lösung der Aufgabe schreiten, unsere Bewegungsfreiheit auf der Donau auf das höchste zu steigern und diesem großartigen Wasserweg jene wichtige Stellung im Welthandelsverkehr zu verschaffen, die ihm von Natur aus zukommt. Die jetzt hier zusammentretende erste Donaukonferenz hat die Aufgabe, die vorbereitenden Arbeiten für eine derartige Ausgestaltung des internationalen Donauverkehrs zu leisten. Die berufensten Männer aus drei Ländern nehmen an ihr theil. Politisch und wirthschaftlich maßgebende Faktoren berathschlagen über die grundlegenden Bedingungen, die für die Lösung dieser großen Frage maßgebend zu sein haben. Es sind die mannigfaltigsten Gesichtspunkte zu erörtern, öffentliche und privatrechtliche Verhältnisse zu regeln, internationale Verfügungen zu treffen, internationale Arbeiten und Institutionen vorauszusehen, technische, tarifarische und finanzielle Fragen zu besprechen und zu lösen. Wohl ist das Alles nur noch der Beginn. Denn die eigentliche, großzügige Arbeit kann erst in Angriff genommen werden, wenn einmal alle

Pester Lloyd 4./IX. 1916

I
50

Die Donaukonferenz.

Trotz Kampf und Weltenbrand versammeln sich morgen in Budapest zahlreiche hervorragende Vertreter aus jener Welt, der das Wohl und Wehe des Handels, des Verkehrs und der wirtschaftlichen Beziehungen Zentraleuropas anvertraut ist. Es soll der Anfang für ein bedeutendes Stück Friedensarbeit gelegt werden, dessen Fundament die „heilige Donau" ist. Wohl hat sich die Behandlung der auf der Tagesordnung stehenden Fragen durch das letzte Ereignis — den Treubruch Rumäniens — etwas verschoben, denn der den internationalen Teil der Verhandlungen umfassende Konferenzstoff wird trotz des Grundsatzes, daß die Schiffahrt auf der Donau auch für die Zukunft eine freie bleiben muß, andere Richtlinien erhalten. Nichtsdestoweniger spricht die geradezu als glänzend zu bezeichnende Beteiligung — die Liste der Teilnehmer weist die ersten Namen der Handels- und Verkehrswelt Mitteleuropas auf — von dem hohen Wert, den man dem morgen beginnenden Gedankenaustausch beilegt.

Das Stattfinden der Konferenz trotz verschärfter Kriegslage liefert den Beweis, daß die Zentralmächte wirtschaftliche Fragen mit der gleichen Großzügigkeit und Urteilsreife behandeln, wie ihre militärischen Maßnahmen. Was morgen in Budapest beraten und beschlossen wird, ist mit einer der Bausteine, aus denen das neue Mitteleuropa aufgebaut werden wird.

Die Fahrt Wien—Budapest.

Die Teilnehmer aus dem Deutschen Reiche, die bereits am Samstag als Gäste der Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft die Fahrt von Passau nach Wien gemacht hatten, setzten heute morgens auf dem schönen neuen Dampfer „Franz Josef I.", der damit zugleich seine erste Fahrt machte — die Probefahrten natürlich nicht gerechnet —, im Vereine mit den österreichischen Teilnehmern die Reise nach Budapest fort.

Die Abfahrt erfolgte nach 7½ Uhr früh von dem festlich beflaggten Landungssteg der Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft am Wiener Praterkai bei geradezu idealem Wetter, das den ganzen Tag über anhielt. Es waren mehr als zweihundert Teilnehmer, darunter etwa achtzig Gäste aus dem Deutschen Reich, die naturgemäß die besondere Aufmerksamkeit der anderen erweckten, die sich ihnen gegenüber gleichsam als Gastgeber fühlten, selbst aber von den Funktionären der Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft, mit Generaldirektor Hofrat Csatáry an der Spitze, mit Gastfreundschaft geradezu überschüttet wurden. Von den deutschen Teilnehmern waren es unter anderen Dompropst Dr. v. Pichler aus Passau, der Oberbürgermeister Dr. Dullo (Offenbach a. Main), Oberbürgermeister Dr. Geßler (Nürnberg), Oberbürgermeister Dr. Göttelmann (Mainz), Landtagsabgeordneter Held (Regensburg), erster Bürgermeister J. Bleyer (Regensburg), Oberbürgermeister Siegrich (Karlsruhe), die sich mit ihren Kollegen von der österreichischen Politik und Städteverwaltung eifrig während des ganzen Tages über die einschlägigen Fragen berieten. Von den österreichischen Teilnehmern sind Finanzminister a. D. Dr. Freiherr v. Engel, Bürgermeister Dr. Weiskirchner, die Vizebürgermeister Hierhammer und Hoß, Oberkurator Steiner, mehrere Gemeinderäte, Vertreter der einschlägigen Ministerien und zahlreiche Bürgermeister und Abgesandte österreichischer Donaustädte sowie Vertreter der an der Donauregulierung interessierten Industrien und Gewerbe hervorzuheben.

In Pozsony wurden die Teilnehmer von dem Bürgermeister der königlichen Freistadt königlichen Rat Brolly und mehreren Mitgliedern der Munizipalität, sowie vom Ministerialrat Eugen v. Kvassay begrüßt. Bürgermeister Dr. Weiskirchner hielt eine kurze Rede, in der er sagte, es dränge ihn beim ersten Betreten des ungarischen Bodens, vor allem der Helden und Märtyrer Siebenbürgens zu gedenken, für die jedes Herz in Ungarn fühle. Er gebe der Hoffnung Ausdruck, daß die Leiden der Bevölkerung in Siebenbürgen, dieser herrlichen Perle in der ungarischen Stefanskrone, nur kurz sein würden. Ebenso wie Söhne Ungarns mit den österreichischen Kriegern Schulter an Schulter an der Isonzofront kämpfen, so wollen auch die Oesterreicher Schulter an Schulter mit den Ungarn stehen, bis Siebenbürgen wieder vom Feinde befreit ist.

Bei der Mittagstafel auf dem Dampfer ergriff Generaldirektor Hofrat Csatáry das Wort zum nachstehenden Trinkspruch:

Eure Exzellenzen! Hochverehrte Herren! In diesen großen, tiefernsten Zeiten glaube ich unser aller Stimmung zu entsprechen, wenn ich mich ganz kurz fasse. Auch von der traditionellen feierlichen Tischrede glaube ich Abstand nehmen zu können. Es bedarf ja nicht des gesprochenen Wortes, um die Einmütigkeit unserer Empfindungen zu bezeugen! Unser inbrünstiges Flehen, unsere zuversichtliche Hoffnung gilt ja ohnehin unentwegt denselben erhabenen Gestalten, denselben heiligen Zielen. Gestatten Sie dennoch, daß ich Sie namens der Ersten k.k. priv. Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft auf das herzlichste begrüße und meiner großen Freude Ausdruck verleihe darüber, daß es mir vergönnt ist, auf diesem unserem Schiffe die hochangesehenen Teilnehmer an der Donaukonferenz nach Budapest geleiten zu dürfen. Ich erhebe mein Glas auf das Wohl unserer hochverehrten Gäste.

Bürgermeister Dr. Weiskirchner erwiderte mit wenigen herzlichen Worten auf die Donau-Dampfschiffahrtgesellschaft, in denen er seiner Freude darüber Ausdruck gab, daß sein Name (als ehemaliger Handelsminister) auf dem Vertrage stehe, der die Zukunft und das Gedeihen der Gesellschaft sichert.

In Eßtergom wurde den Teilnehmern die freudige Ueberraschung zuteil, daß eine Stunde Aufenthalt eingeschoben war, die der Besichtigung des herrlichen Domes und der Geburtsstätte des heiligen Stefan gewidmet werden konnte. Die deutschen Teilnehmer benützten gern die Gelegenheit, den prachtvollen Bau mit seinen edlen Abmessungen und seinen wertvollen Altarbildern, sowie die unvergleichliche Fernsicht aus dem Innern der Kirche auf die liebliche Landschaft zu bewundern und an der Geburtsstätte des heiligen Stefan, dem Genius Ungarns, ihre Huldigung darzubringen. Unter der ausgezeichneten Führung des Kapitäns Hadanich kam das Schiff vor 8½ Uhr abends in Budapest an, wobei die Teilnehmer noch den wundervollen Anblick der Einfahrt in den Hafen der beleuchteten Stadt genossen.

Ankunft in Budapest.

Die deutschen und österreichischen Teilnehmer an der Donaukonferenz sind heute abend gegen 8½ Uhr mit dem Sonderschiff „Franz Josef I." der Donaudampfschiffahrt-Gesellschaft in Budapest eingetroffen. Die Ankunft des Schiffes war für 7 Uhr avisiert worden, doch hatte die Fahrt eine längere Unterbrechung erfahren. Die ausländischen Gäste hatten nämlich den Wunsch geäußert, der ehrwürdigen altungarischen Stadt Eßtergom, an die sich so zahlreiche historische Erinnerungen knüpfen, einen Besuch abzustatten, um schon bei dieser Gelegenheit der ungarischen Nation ihre Huldigung darzubringen. Dem Wunsche entsprechend, hatte das Schiff in Eßtergom gelandet; die Gäste besichtigten die Basilika und mehrere andere Sehenswürdigkeiten der Stadt, worauf die Fahrt nach Budapest fortgesetzt wurde. Von seiten der ungarischen Behörden begleiteten Ministerialrat Eugen v. Kvassay und Magistratsrat Eduard Fock die Gäste; Herr v. Kvassay war ihnen bis Pozsony, Herr Fock bis Wien entgegengefahren.

Zum Empfange hatten sich zahlreiche Vertreter der Hauptstadt und Mitglieder des Vorbereitungskomitees an der Schiffsstation auf dem Petöfiplatz eingefunden. Das Stationsgebäude prangte in reichem Flaggenschmuck; der Eingang war mit prachtvollen Draperien geschmückt, über dem Eingang waren zwei mächtige ungarische Trikoloren mit dem ungarischen Wappen gehißt. Auch die Landungsbrücke war reich dekoriert und von zahlreichen elektrischen Lampen festlich beleuchtet. Zu beiden Seiten der Landungsbrücke wehten ungarische, deutsche, österreichische, türkische und bulgarische Fahnen. Zur Aufrechterhaltung der Ordnung war eine Abteilung Schutzleute in Paradeuniform unter dem Kommando des Oberinspektors Bockelberg ausgerückt; die Konstabler zogen auf der Straße einen Kordon, um den Zugang zu dem Stationsgebäude für das große Publikum abzusperren, das schon lange vor Ankunft des Schiffes in einer nach Hunderten zählenden Menge sich auf dem Kai angesammelt hatte. Hinter den Polizisten staute sich die Menge der Neugierigen, nur die zum Empfange der Gäste erschienenen Persönlichkeiten, Arrangeure usw. durften das Stationsgebäude betreten. Vor dem Gebäude harrte der Ankunft des Dampfers eine Anzahl städtischer Diener; sie hatten die Aufgabe, den eintreffenden Gästen das Gepäck abzunehmen und es nach den bereitstehenden Wagen und Automobilen zu tragen.

Zum Empfange der Gäste waren erschienen: Bürgermeister Dr. Stefan Bárczy, Vizebürgermeister Dr. Franz Déri, Magistratsrat Dr. Emil Vitá, ferner vom Vorbereitungskomitee Magistratsnotär Dr. Elemér v. Miklós und der Direktor des kommunalen Fremdenverkehrsamtes Zilahi, die Sekretäre des Bürgermeisters Dr. Karl Lamotte und Dr. Markos, der Sekretär des Vizebürgermeisters Grill; Vertreter der Donau-Dampfschiffahrtgesellschaft, der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrtgesellschaft, der Atlantica Seeschiffahrt-Aktiengesellschaft und anderer Schiffahrtunternehmungen, unter anderen Generaldirektor Eugen Polnay, Direktor Opler, Direktor Emil Török, die Oberinspektoren Sárváry, Horváth, Karl Barna, Inspektor Engel, zahlreiche Stadtrepräsentanten usw. Vorn auf der Landungsbrücke erwartete Hafenkapitän Brecht in voller Uniform den Dampfer.

Die Geduld der Anwesenden wurde auf eine harte Probe gestellt, doch endlich kam das Schiff in Sicht und wenige Minuten später landete es. Es fand keine offizielle Begrüßung der Gäste statt; Bürgermeister Dr. Stefan Bárczy hieß die Gäste einzeln willkommen, und die Gäste begaben sich dann direkt in die ihnen zugewiesenen Hotels. Mit Rücksicht darauf, daß viele Hotels von Flüchtlingen okkupiert wurden, konnte man nicht alle Teilnehmer an der Donaukonferenz in Hotels unterbringen; die Frage wurde in der Weise gelöst, daß ein Teil der Gäste auf dem Dampfer „Franz Josef I." einquartiert wurde, mit welcher Lösung die Betreffenden sich sehr zufrieden zeigten. Bei dieser Gelegenheit sei erwähnt, daß das Arrangement vorzüglich war und daß trotz der großen Anzahl der eingetroffenen Gäste deren Unterbringung glatt vonstatten ging.

Unter den eingetroffenen Gästen befanden sich: der Bürgermeister von Wien Geheimer Rat Dr. Richard Weiskirchner und die Vizebürgermeister Heinrich Hierhammer und Franz Hoß, der Bürgermeister von Regensburg Dr. Josef Bleyer, der Oberbürgermeister von Frankfurt a. M. Voigt, der Oberbürgermeister von Nürnberg Dr. Geßler, der Oberbürgermeister von Mainz Dr. Göttelmann, der Oberbürgermeister von Karlsruhe Siegrist, Geheimer Kommerzienrat G. Christlieb, Präsident der Handels- und Gewerbekammer Regensburg, in Vertretung der Stadt Mannheim Stadtrat Emil Engelhard, Präsident der Handelskammer von Mannheim, der Vertreter der Stadt Bamberg Kommerzienrat Wilhelm Eitzenberger, der Direktor der Bayrischen Handelsbank Ludwig Hammon, der Direktor der Donau—Main-Schiffahrt-Gesellschaft in Nürnberg Löwensohn, Rechtsanwalt Dr. Karl Albrecht (Deggendorf), Kommerzienrat Zahn (Nürnberg), königlich bayrischer Baurat August Wiedenmann (Deggendorf), Dr. Richard Löbl, Präsident des Elbevereins in Aussig, der Geschäftsführer des Bayrischen Kanalvereins K. G. Steller (Nürnberg).

Ueber die Bedeutung der Donaukonferenz.

Aeußerungen hervorragender Konferenzteilnehmer.

Unser Wiener Korrespondent, der die Fahrt von Wien nach Budapest mitmachte, hatte Gelegenheit, mit einer Reihe hervorragender Persönlichkeiten zu sprechen, die auch auf der Donaukonferenz eine führende Rolle spielen und deren Ansichten für den Verlauf der Tagung ins Gewicht fallen. Die Herren waren durchwegs mit großer Liebenswürdigkeit bereit, gleichsam zur Begrüßung und als Einleitung zu ihren Arbeiten auf der Konferenz das Wort im „Pester Lloyd" zu ergreifen. Wir geben im folgenden ihre Aeußerungen wieder:

Exzellenz Dr. Richard Weiskirchner,
Bürgermeister von Wien.

Obgleich ich der Ansicht bin, daß an dem Grundsatz der freien Donauschiffahrt unter allen Umständen festzuhalten ist, glaube ich jedoch immerhin, daß eine Differenz in der Behandlung der Uferstaaten und der übrigen am Donauverkehr interessierten und an ihm teilnehmenden Staaten zu erwägen wäre. Von Bedeutung erscheint mir daher eine Vorlage für die Konferenz, in der nicht nur für die Ausführung der normalen Arbeiten Vorsorge getroffen, sondern auch eine Vereinbarung angebahnt würde, für die Konkurrenz der Uferstaaten zu den übrigen beteiligten Staaten. Die Beschlüsse dieser Konferenz sollen ja die Grundlage bilden für abzuschließende Staatsverträge der beteiligten Uferstaaten zur Schaffung der freien Donauschiffahrt. Die europäische Donaukonferenz erachte ich durch den Eintritt der kriegerischen Ereignisse für aufgelöst und bin nicht dafür, sie wieder aufleben zu lassen und noch zu ihr eine Donaukonferenz der Donaustaaten hinzuzuschaffen. Ich glaube vielmehr, daß eine Konferenz der Uferstaaten, wenn sie die nötigen Vollmachten besitzt, genügt, um die freie Donauschiffahrt zu sichern und den wirtschaftlichen Interessen Oesterreichs, Ungarns und des Deutschen Reiches zu dienen.

Der neuen Donaukonferenz würde dann die Aufgabe zufallen, die technischen Grundsätze für die künftige Ausgestaltung des Donauwasserweges aufzustellen und die Richtlinien für die zu schaffende Schiffahrtpolizeiordnung festzulegen. Es handelt sich vor allem darum, die Wasserrinne so zu gestalten, daß die Schiffahrt nach ihrer Regulierung ohne hemmende Hindernisse und ohne Gefährdung ihren Dienst versehen kann. Als eine selbstverständliche Pflicht aller Uferstaaten, beziehungsweise Uferstädte erachte ich es, für die entsprechenden Uferanlagen, Landungsplätze und sonstigen Einrichtungen zu sorgen, die den Verkehr zu beleben und zu fördern geeignet sind.

Wenn auch die Budapester Konferenz selbstverständlich ihre Beratungen noch allgemein halten muß, so liegt ihre große Bedeutung doch darin, daß die hervorragendsten Vertreter der in allererster Reihe interessierten Staaten und Städte dabei zum ersten Male versammelt sind, um den beteiligten Regierungen diejenigen Wünsche und Forderungen zu unterbreiten, die sie im Interesse der Schaffung des Großschiffahrtweges auf der Donau für unerläßlich erachten. Dazu ist es aber vor allem notwendig, daß diese Forderungen möglichst einheitlich im Interesse der Binnenschiffahrt der drei Gebiete erhoben werden, und es ist hervorzuheben, daß Oesterreich und Ungarn, wie ich glaube, über Ziel und Weg einig sein können.

So wünsche ich denn der Donaukonferenz den besten Verlauf und die Erreichung segensreicher Erfolge. Möge es ihr beschieden sein, mitten im harten Ringen auf den Schlachtfeldern fruchtbar an einem Friedenswerk von hervorragender wirtschaftlicher Bedeutung zweckentsprechend und zielbewußt arbeiten zu können.

Oberbürgermeister Dr. Bleyer (Regensburg).

Ich möchte vor allem Wert darauf legen, daß das Streben aller Konferenzteilnehmer aus Deutschland, Ungarn und Oesterreich vorhanden ist, in formaler und sachlicher Beziehung einig zu sein und einig vorzugehen. Ich stelle es mit Betonung voran: zu einem gemeinsamen Ziel muß auch ein gemeinsamer Weg gefunden werden. In diesem Sinne begrüßen gerade wir, die Teilnehmer aus dem Deutschen Reiche, die Tatsache mit Befriedigung, daß der Widerstreit, der bei den Vorbereitungen der Konferenz zwischen Wien und Budapest vorhanden zu sein schien, sich als ein Mißverständnis herausgestellt hat und nunmehr als nicht vorhanden betrachtet werden kann. Ich will aber auch gleich hervorheben, daß uns schon bei Beginn unserer Arbeiten daran gelegen ist, nirgend den Schein zu erwecken, als ob wir die Bedeutung des Werkes, dessen Vollendung wir erstreben, allzu sehr überschätzen würden. Wir glauben nicht, daß der Großschiffahrtweg auf der Donau den Seeverkehr jemals erheblich einschränken oder gar für unsere Länder überflüssig machen werde. Aber gerade der Krieg hat uns gelehrt, daß er für unsere Staaten von größter, ja ausschlaggebender militärischer und wirtschaftlicher Bedeutung ist — mit einem Worte, daß wir ihn einfach haben müssen.

Denjenigen aber, die uns vor der Ueberschätzung des Werkes, wenn es vollendet sein würde, warnen, dürfen wir entgegenhalten, daß auch sie vor Ueberschätzung der Schwierig-

Pester Lloyd

Die Donaukonferenz.

Im Festsaale der Ungarischen Akademie der Wissenschaften, wo sonst nur wissenschaftliche und literarische Vorträge gehalten werden, fand heute eine Konferenz von weittragender volkswirtschaftlicher, ja politischer Bedeutung für die Länder der Zentralmächte statt. Es war die Donaukonferenz, die einberufen worden war, um zu erörtern, auf welche Weise der majestätische Donaustrom je intensiver ausgenützt und als Weltwasserstraße in den Dienst der Volkswirtschaft der Uferstaaten erfolgreicher als bisher gestellt werden könne.

Der Festsaal bot ein außerordentlich interessantes Bild. Er war bis aufs letzte Plätzchen gefüllt von den deutschen, österreichischen und ungarischen Teilnehmern an der Konferenz, von ernsten Männern der Arbeit, die jetzt ihr höchstes Interesse einem Problem widmen, dessen glückliche Lösung für Deutschland, für Oesterreich und für Ungarn unberechenbare Vorteile bringen muß. Vertreter der bedeutendsten deutschen und österreichischen Donaustädte, Repräsentanten der wirtschaftlichen Kreise dieser Städte haben sich in der ungarischen Hauptstadt vereinigt, um hier, in dem künftigen Zentrum des zu höchster Höhe zu entwickelnden Donauverkehrs, die Grundlage zu einem innigeren wirtschaftlichen Zusammenwirken der Zentralstaaten zu legen. Auch die ungarischen Donaustädte und Interessenkreise, sowie die ungarischen Behörden waren, in vollster Erkenntnis der Bedeutung dieser Aktion, würdig vertreten.

Das Arrangement war auch heute tadellos. Vor dem Zugange zu dem Gebäude, das, dem Ernst der Zeiten Rechnung tragend, keinerlei äußeren Schmuck trug, standen mehrere Konstabler in Gala, die stramm salutierend die Gäste begrüßten. Im Vestibule erhielt jeder der Teilnehmer mehrere Päckchen, die die in Druck gelegten Referate sowie verschiedene Fachzeitschriften enthielten. Auch Abzeichen in der Form kleiner Fähnchen, die mit dem ungarischen Wappen geschmückt waren, wurden unter die Teilnehmer verteilt. Rasch füllte sich der Prunksaal; unter den zahlreichen Teilnehmern in Zivil sah man auch mehrere Uniformen, deren Träger, in Budapest weilende deutsche Offiziere, es sich nicht nehmen ließen, an dem hochwichtigen Ereignis teilzunehmen.

Aus der Menge der anwesenden ausländischen und ungarischen Persönlichkeiten greifen wir folgende heraus: Handelsminster Baron Johann Harkányi, Ackerbauminister Baron Emerich Ghillány, die Geheimen Räte Albert v. Berzeviczy, Julius v. Wlassics, Leo Lánczy, Alexander Matlekovits, in Vertretung des österreichischen Handelsministers Sektionsrat Dr. Karl Latka und Regierungsrat Karl Ebner, der Vizepräsident des deutschen Reichstages Geheimer Regierungsrat Dr. Pasche, in Vertretung des serbischen Gouverneurs Major Suchez und Ministerialrat Baron Cuvaj, der Bürgermeister von Wien Geheimer Rat Dr. Richard Weiskirchner, die Staatssekretäre Karl Némethy, Baron Josef Kazy, Wilhelm v. Lers, der Staatssekretär i. P. Edmund v. Miklós, Oberinspektor für Schiffahrt Eduard v. Egan, der Direktionspräsident der königlich ungarischen Staatsbahnen Kornel v. Tolnay und Direktor-Stellvertreter Hofrat Sigmund v. Kotányi, der türkische Generalkonsul Achmet Hikmet Bey, der bulgarische Generalkonsul Netkow, Peter v. Sényi, die Ministerialräte Eugen v. Kvassay und Johann v. Serbán, Oberstadthauptmann Dr. Desider Boda, Hofrat Aurel Engel, der Direktor der „Adria" Dr. Josef Kovács, der Kopräsident der Kaufmannshalle Ladislaus v. Fürst, der Vizepräsident der Börse Hofrat Jacques v. Simon, Börsenrat Friedrich Herzfeld, der Direktor der Donau-Dampfschiffahrtgesellschaft Neugebauer, der Generaldirektor der Fluß- und Seeschiffahrtgesellschaft Moritz v. Dontony und Direktor Weiß, der Generaldirektor der „Foncière" Moritz v. Ribáry, der Vizepräsident der Budapester Handels- und Gewerbekammer Hofrat Franz v. Heinrich und Sekretär Josef Vágó, die Direktoren Julius Klein und Dr. Paul Biró, der Professor an der technischen Hochschule Kornel Zelovics, Vizebürgermeister Dr. Franz Déri, die Reichstagsabgeordneten Roland Hegedüs, Franz Springer, die Hofräte Max Márkus, Dr. Rudolf Havass, in Vertretung des Zentralvereins für Fluß- und Kanalschiffahrt in Oesterreich Hofrat Dr. v. Schneller, der Generaldirektor der hauptstädtischen Gaswerke Dr. Franz Ripka, Waisenstuhlpräsident Dr. Béla Melly, Magistratsrat Dr. Emil Vita, Stadtrepräsentant Dr. Eugen Kovács, der Direktor des Kommunastatistischen Amtes Dr. Gustav Thirring.

Außer der ungarischen war auch die ausländische Presse sehr zahlreich vertreten; wir sahen unter anderen den Chefredakteur des „Neuen Wiener Tageblattes" Wilhelm Singer, Herrn Aage Madelung, Vertreter mehrerer reichsdeutscher und österreichischer Tages- und Fachblätter, unter den letzteren den Vertreter der „Wasserwirtschaft" (Wien und München) u. a.

Der Konferenz ging in einem Nebensaale eine Vorbesprechung voraus, an der die Mitglieder des Präsidiums und die Referenten teilnahmen. Nach dieser Besprechung nahm das Präsidium auf der Estrade im Festsaale Platz. Zur Rechten des Bürgermeisters Dr. Stefan Bárczy saß der Bürgermeister von Wien Dr. Weiskirchner, zur Linken der Bürgermeister von Regensburg Josef Bleyer, zur Rechten Dr. Weiskirchners Handelsminister Baron Harkányi.

Um 10¼ Uhr eröffnete der Bürgermeister der Haupt- und Residenzstadt Budapest Dr. Stefan Bárczy die Konferenz mit folgender deutscher Rede:

Eröffnungsrede des Bürgermeisters Dr. Bárczy.

Geehrte Konferenz!

In ernsten Zeiten zu ernster Arbeit uns rüstend, begrüße ich Sie mit all der Feierlichkeit dieses Ernstes. Die Tage, die wir zur Besprechung der mit der Donau zusammenhängenden Interessen vor längerer Zeit bestimmten, haben dem mächtigen Strom zu einer noch blutigeren Aktualität verholfen. Ich will es gleich sagen, daß dies nicht einen Augenblick ein Grund dafür war, unsere Arbeit zu verschieben oder gar dem Gedanken an diese Arbeit zu entsagen. Wir wären nicht, die wir sind, und unsere Unerschütterlichkeit wurzelte nicht in der Ueberzeugung, daß wir eine Bestimmung haben auf dem Boden, auf dem wir leben, daß uns die Kraft dieser Bestimmung erhält und daß wir unser Leben für diese Bestimmung verteidigen, wenn eine blutige Arbeitshäufung dieser Verteidigung uns von jener Friedensarbeit abwendig machen könnte, die sie zu sichern wünscht. Diesen ganzen Krieg haben wir bisher geführt mit den Wundern der Organisation. Lassen Sie mich diese Organisation noch bewunderungswürdiger nennen bei den weniger disziplinierten Völkern, die erst im Verlaufe des Krieges die Disziplin auf sich genommen und sich in ihr gefügt haben. Diesen Krieg haben wir bisher geführt, wie das Volk der Heiligen Schrift, von dem geschrieben steht, daß es mit der einen Hand das Schwert schwang, während es mit der anderen die Mauern seines Heiligtums aufbaute. Söhne so vieler Länder als wir hier beisammen sitzen, einem jeden ist das Vaterland ein Heiligtum. Das gemeinsame Schicksal und Ziel weihen das Vaterland des einen heilig für den anderen. Wenn je, so ist jetzt der Strom, der eine von der Natur geschaffene uralte Verkehrsader unserer Länder ist, zu einem heiligen Fluß geworden, in den, gleichwie er in seinem Laufe unsere Flüsse in sich aufnimmt, auch unsere Lebensinteressen sich ergießen.

Erfahrungen von Jahrtausenden, Epochen unserer Geschichte lehrten uns die Bedeutung der Donau dergestalt aufzufassen; schon in Tagen, als uns die Oekonomie der Bedrängnis noch nicht gezwungen hatte, die kleinsten wie die größten Kräfte, die uns zu unserer Existenz und unserem Gedeihen zur Verfügung stehen, sorgfältig in Rechnung zu ziehen. Der Weltkrieg hat die Bedeutung von Verkehr und Verbindung für das von der Nordsee bis zum Persischen Golf sich erstreckende Kulturgebiet gezeigt, das, wie wir sehen, aus Neid und Eifersucht Jahre hindurch unter aushungernder Belagerung behalten werden kann. Die frühen Versuche des uns bewußten positiven internationalen Rechtes knüpfen sich nicht umsonst an den Donaustrom. Die Völker erfaßten bald die Bedeutung des Kriegs- und Friedensverkehrs auf dieser Naturstraße. Die Anliegervölker empfanden es gar bald, daß die internationalen Rechtssätze für sie nationale Rechtssätze sind, da sie in ihre Lebensbürgschaften einschneiden. Wenn dem jemals so war, so ist es besonders heute so, da dieser Internationalismus eine Verteidigung der in unserem Bündnisse zusammengefaßten nationalen Interessen ist. Einer für alle, alle für einen, das ist der Gedankengang unseres Zusammenstehens. Dieser Gedanke nimmt Gestalt an nicht nur in den Kriegsoperationen, sondern auch in den den Krieg nährenden und den Frieden vorbereitenden wirtschaftlichen und rechtlichen Verfügungen.

Die Bedeutung, die die Donau für unsere Länder besitzt und was sie uns an Kraft gilt, das müssen wir lebendig werden lassen, nutzbar machen, organisieren. Kurz, wir müssen es in möglichst vollständiger Weise ausnützen und anwenden, indem wir es in unsere gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und rechtlichen Einrichtungen einfügen. Wir müssen wissen: die Zukunft der Völker, die jetzt im Kampfe bluten, wird nicht nur von der eigentlichen Kriegsarbeit bedingt, sondern auch davon, inwieweit sie schon inmitten der Kämpfe und mit diesen die Grundlagen des Friedenslebens zu schaffen vermag. Wir müssen im voraus die geeignete Art bestimmen, um die Reste materieller und geistiger Kräfte zu höchster Leistungsfähigkeit zu entwickeln und die der Wirtschaft verbliebenen Gelegenheiten durch kluge Organisation, durch Beseitigen der Hindernisse, durch Ebnen der Wege auszunützen. Ein möglichst glatter und dichter Verkehr, planvolle Arbeitsteilung und möglichst gerechte Teilung des Arbeitsertrages mögen das Friedensprogramm des Krieges sein. Zu dieser Friedensarbeit müssen wir uns ebenso planvoll verbinden wie zum Kampfe, dann werden wir auch hier siegen. Auf diesem Friedensprogramm steht aber für die verbündeten Völker nicht zuletzt die Aufgabe der Entwicklung der binnenländischen Flußfahrt. Nicht zuletzt des Donauweges.

Diese Entwicklung zu ermöglichen, wird Aufgabe der Staaten und Regierungen sein. Bei Friedensschluß und unter dem Schutze des Friedens.

Die Vorbereitung aber ist Aufgabe der Interessenten, deren Erfahrungen aneinandergereiht und vereinigt werden müssen, damit sich daraus die Organisation bilde, die die Donau in ihrer Gänze für die Ufergegenden so nutzbar machen kann, wie wir die Wasserkraft zur Schaffung von Licht verwenden. Diese Interessenten sind Handel, Industrie und Verkehr der Donauländer und vor allem die Städte, die sich in den Donaugegenden erheben.

Es ist kein Zufall, daß der Gedanke einer mitteleuropäischen Donaukonferenz dem Kopfe eines Städters, meines Regensburger Kollegen Dr. Bleyer entsprungen ist, in dem ebenso wie in der ihm anvertrauten edlen und schönen Stadt die althergebrachten deutschen städtischen Ueberlieferungen in modernem Geiste leben und weben. Dr. Bleyer, der Mann des praktischen Lebens, der jede Aufgabe nach ihrer Zweckmäßigkeit beurteilt, hat auch daran gedacht, daß wir zum Standort der Beratungen unsere Stadt wählen, die hiefür auch ihre geographische Lage ausersehen ist. In der anderen Metropole, in der glänzenden Großstadt, die den Donaulauf schmückt, in der Stadt Wien und in jenem hochsinnigen Manne, der an ihrer Spitze steht, erweckte dieser Gedanke gerade wegen seiner Natürlichkeit und Zweckmäßigkeit kein Mißverständnis. Aus den Bemühungen der drei Bürgermeister, aus den besonderen Beratungen der Interessenten der Staaten ergaben sich die Vorspiele zur Donau-

Pester Lloyd
4/VIII. 1916
II
54
die Donaukonferenz.

Konferenz. Nach diesen Vorspielen tagen nun wir Mandatare der an der Donau gelegenen deutschen, österreichischen und ungarischen Gegenden, Städte, sowie der anderen Interessenten, um die Friedensmaterie zur mitteleuropäischen Nutzbarmachung der Donau vorzubereiten. Wir dürfen in unseren Reihen als Gäste auch die Vertreter unseres heldenmütigen und glorreichen bulgarischen Verbündeten begrüßen, die als Bürger eines ebenfalls an der Donau gelegenen Staates gewiß nicht nur akademisches Interesse hiehergebracht hat. Wenn unsere Beratung auch keinen offiziellen, das heißt staatlichen und Regierungscharakter besitzt, so läßt sich die ungarische Regierung ihr Gastgeberrecht nicht nehmen. Indem sie sich durch berufene Fachmänner vertreten läßt, zeigt sie an, welchen Wert sie unserer Arbeit beimißt. Wir begrüßen unsere Gäste, danken für ihr Interesse, das uns ein neuer Ansporn dafür ist, für das Leben Praktisches zu schaffen.

Was das sein soll, darüber kann ich und können wir von dieser Stelle erst am Schlusse der Beratungen eine Zusammenfassung geben. Im vorhinein Weisungen zu erteilen, hieße den Fachmännern und Interessenten vorgreifen, die ihr Wissen, ihre Erfahrungen und Erfindungen mit sich brachten. Es ist aber klar, daß jede Verfügung und Einrichtung, über die wir uns einigen und die wir feststellen werden, nach einem Ziele zusammenlaufen muß: jeder einzelne und alle zusammen wollen von der Donau den größten Nutzen ziehen. Diesem Ziele hat die Freiheit des Donauverkehrs zu dienen, die wir durch internationale Verfügungen und Einrichtungen sichern müssen. Diese wiederum müssen bis zu einem gewissen Grade und in gewissen Punkten die Verknüpfung der handels- und wasserrechtlichen Systeme an der Donau nach sich ziehen. Die Verkehrsverhältnisse, die Nutzbarkeit und das Erreichen des an den Wasserverkehr sich anschließenden Landverkehrs, die dem beweglichen Verkehr dienenden ständigen Einrichtungen, wie Magazine und Lagerungsstätten, müssen festgelegt werden. Diesen Zielen muß durch den Ausbau der Donau, ihres Bettes, ihrer Ufer, ihrer Mündung gedient werden. Dieses Ziel muß erreicht werden durch die Beseitigung der Verkehrshindernisse, die in der Donau zu finden sind. Diesem Ziele muß gedient werden durch Kanalbauten, die die anderen natürlichen Wasserwege künstlich der Donau anschließen. In all diese Arbeiten, in die Kosten und die später eintretenden rechtlichen und wirtschaftlichen Konsequenzen müssen sich die beteiligten Länder teilen. Sowohl für unsere engere Internationalität der Donau wie für ihre weitere werden wir Einrichtungen benötigen. Erneuerte, neue oder vielleicht provisorische, bis der Krieg sein Ende erreicht hat.

Unvorbereitet kommt niemand zu dieser ernsten Beratung. Ich hege alle Hoffnungen, daß unsere Vorschläge zu einem sofort arbeitsfähigen, lebendigen Ganzen sich gestalten werden, wie Zahnräder, Zylinder und Treibriemen. Zu einer Zeit, in der die Verwüstung an so vielen Orten wütet, dürfen wir uns hinter der Front nur zu schöpferischer Arbeit versammeln. In sicherer Erwartung dieser Arbeit begrüße ich Sie und eröffne hiemit unsere Donaukonferenz.

Begrüßungsrede des Handelsministers.

Die Rede des Bürgermeisters wurde mit lebhaftem Applaus und Bravorufen aufgenommen.

Hierauf ergriff Handelsminister Baron Johann Harkányi das Wort und hielt folgende Ansprache:

Meine Herren!

Gestatten Sie, daß ich vor allem für die freundlichen Worte, mit denen das sehr geehrte Präsidium die Vertreter der ungarischen Regierung begrüßt hat, bestens danke.

Die Haupt- und Residenzstadt des ungarischen Staates hegt große, jedoch schon in Anbetracht der geographischen und natürlichen Lage vollauf berechtigte Aspirationen betreffend ihre Rolle in der Zukunftsentwicklung der Donauschiffahrt.

Daß wir zur Ausgestaltung des Budapester Emporiums noch so manches Stück harte Arbeit leisten müssen, das wissen wir. Der ungarische Handelsstand, das Munizipium der Hauptstadt Budapest und der ungarische Staat wird jeder das Seinige dazu beitragen müssen, um Budapest zu einem seiner Lage entsprechenden Umschlags- und Handelsplatz zu machen. Bei dieser Arbeit ist uns die Sympathie und Mithilfe der am Donauverkehr beteiligten Städte von höchstem Wert und bürgt für das Gelingen.

Der Weltkrieg, der so viel des Jammers und Elends im Gefolge, der so viel Werte vernichtet, hat auch so manchen neuen Weg erschlossen und hat sozusagen zur Entdeckung der Donau, zur richtigen Bewertung dieses mächtigsten internationalen Wasserweges Europas geführt.

Das breite silberne Band der Donauwellen, das von der deutschen Wiege des Flusses, durch Oesterreichs Gaue bis hinab zu den südöstlichen Grenzen Ungarns und weiter zu dem uns verbündeten Bulgarien führt, ist nicht nur ein Symbol inniger natürlicher Zusammengehörigkeit, sondern auch ein für diese Staaten höchst wichtiger Handelsweg, der berufen ist, bei allen wirtschaftlichen Plänen der Zukunft eine bedeutende Rolle zu spielen.

Indem ich, meine Herren, Ihnen allen den Gruß der ungarischen Regierung entbiete, muß ich besonders noch dessen dankbar gedenken, daß es eigentlich die Herren Bürgermeister süddeutscher Städte waren, die die Initiative zu dieser Konferenz gegeben haben.

Möge diese Konferenz, die fern von jeder Angriffsidee, nur den großen handels- und verkehrspolitischen Interessen der Uferstaaten dienen will, für uns alle gedeihliche, segensreiche Beschlüsse fassen! (Anhaltende Bravo- und Hochrufe und lebhafter Applaus.)

Die Verhandlung.

Die Verhandlung wurde mit der Erörterung des technisch-nautischen Teiles begonnen, zu dem als Referent der bayrische Baurat August Wiedenmann als erster das Wort ergriff.

Die bayrische Donau.

Als Referent für die bayrische Donau figurierte der königlich bayrische Baurat Ingenieur Artur Wiedenmann, Vorstand des Straßen- und Flußbauamtes in Deggendorf. Seinen Ausführungen ist folgendes zu entnehmen: Die bayrische Donau zerfällt in mehrere sehr ungleich geartete Abteilungen. Die Strecke von Ulm bis Kelheim läßt sich nicht in einen Großschiffahrtweg umgestalten, außer man greift zu Wehranlagen oder zu einem Seitenkanal mit Schleusen. Ein Seitenkanalprojekt wurde seinerzeit aufgestellt; es bezifferte die Kosten auf 83 Millionen Mark. Bezüglich der Strecke Kelheim—Regensburg—Passau steht die Entscheidung, ob man auch hier ein künstliches Gerinne anwenden muß, oder ob man den offenen Fluß zu einem Großschiffahrtweg verwandeln kann, noch aus. Wir haben es hier mit drei verschiedenen Flußcharakteren zu tun, mit einer Felsstrecke, dem bayrischen Kachlet zwischen Hofkirchen und Passau und mit zwei Arten von Kiesstrecken, je nachdem das Gefälle ziemlich groß oder nur gering ist. Zu den ersteren gehört die Gegend zwischen Kelheim und Regensburg, sowie manche Stelle unterhalb der Isarmündung, zu letzteren das Rinnsal zwischen Straubing und Deggendorf, das so geringes Gefälle aufweist, wie es erst in der ungarischen Tiefebene wieder auftritt. In allen drei Strecken wurde jetzt eine Tiefe von 1·40 Metern beim sogenannten kleinsten Schiffahrtwasserstand erzielt.

Was das Kachlet betrifft, könnte dort durch Zerteilung der Strecke in eine Reihe von flachen Becken und dazwischenliegenden Kanälen ein Schiffahrtschlauch von etwa zwei Metern Tiefe bei kleinstem Wasserstand geschaffen werden. Die Kosten wären auf 20 Millionen Mark zu schätzen. In den beiden Kiesstrecken würde durch Anlage von Leitwerken überall die gleiche Tiefe wie im Kachlet (1·40 Meter unter kleinstem Schiffwasserstand) herbeigeführt, und zwar unter Beibehaltung der Mittelwassernormalbreiten. Der Referent hat sich schon im Jahre 1904 mit der Frage beschäftigt, wie weit die Kiesstrecken zu einem Großschiffahrtwege ausgebaut werden können. Zu einer endgültigen Lösung ist er aber damals nicht gelangt. Durch das derzeitige allseitige Verlangen, die Donauwasserstraße möchte für den Verkehr mit dem 1000-Tonnen-Schlepp ausgestaltet werden, ist die Angelegenheit in ein neues Stadium getreten und es sind weitere umfangreiche Erhebungen und Untersuchungen notwendig geworden. Die K. B. Staatsbauverwaltung ist deshalb daran gegangen, ein ausführliches Projekt über den ganzen Wasserstraßenausbau im Hinblick auf die neuen Wünsche aufzustellen. Nach den bisher eingezogenen Erkundigungen glaubt der Referent nicht, daß der 1000-Tonnen-Schlepp ein wesentlich tieferes Flußprofil beanspruchte, als der früher als Norm geltende 600-Tonnen-Schlepp.

Was die Grenze anbelangt, bis zu der man bei den bayrischen Kiesstrecken, speziell bei denen mit größerem Gefälle, in der Vertiefung des Profils gehen darf, so scheint diese nach den vorläufigen allgemeinen Untersuchungen etwa bei 1·80 Meter unter kleinstem Schiffahrtwasserstand zu liegen. Wird eine größere Tiefe beansprucht, so bleibt wohl nichts übrig, als in anderer Weise abzuhelfen, d. h. zu einer Kanalisierung oder zu Wehranlagen überzugehen. In den Kiesstrecken würde die Anpassung des freien Flusses für 1·80 Meter Tiefe pro Kilometer schätzungsweise durchschnittlich ¼ Million Mark beanspruchen. Hieraus berechnet sich für die etwa 200 Kilometer lange bayrische Kiesstrecke von Kelheim bis zur österreichischen Grenze ein Aufwand von 50 Millionen Mark. Die Einlegung von Stauwehren mit Schleusen, oder die völlige Kanalisierung beansprucht dagegen für dieselbe Strecke einen Aufwand von rund 150 Millionen Mark. Ob der Mehraufwand von 100 Millionen gerechtfertigt erscheint, muß bezweifelt werden. In erster Linie wird der Nautiker seine Ansicht darüber zu äußern haben, ob ihm ein freier Fluß mit 1·80 Meter Tiefe bei kleinstem Schiffahrtwasserstand nicht ebenso lieb ist, als ein Kanal von größerer Tiefe und danach wird Entscheidung zu treffen sein. Ich bin fest überzeugt — sagt der Referent —, daß auch in Oesterreich Stellen auftreten, an denen wegen der ständigen Geschiebebewegung ohne Kanalisierung keine größere Tiefe als 1·80 zu beschaffen ist. Offenbar sind die Verhältnisse in dieser Beziehung noch nicht ganz geklärt, weshalb es sich empfehlen dürfte, eine Kommission aus Hydrotekten und Nautikern zu bilden, deren Mitglieder ständig in schriftlichem Verkehr miteinander stehen, ihre Ansichten austauschen und jährlich einmal zur gemeinsamen Antragstellung zusammentreten.

Darauf möchte ich noch besonders aufmerksam machen, daß gerade der Umbau des bayrischen Kachlets sehr lange Zeit erfordern wird, mag die eine oder andere Art der Korrektion gewählt werden. Man kann deshalb mit diesem Umbau nach meiner Ansicht nicht früh genug beginnen. Kommt dann auch der Main-Donau-Kanal eine Zeitlang noch nicht zur Ausführung, so wäre durch die Kachletkorrektion nicht nur vorgearbeitet und einem späteren Aufenthalt der Arbeiten vorgebeugt, sondern es wäre auch der Großschiffahrtweg wenigstens bis zum wichtigen Umschlagplatz Regensburg fertig gestellt.

Als nächster Redner beirat der Strombaudirektor der Donauregulierungskommission in Wien Ministerialrat Ingenieur Rudolf Reich die Referententribüne.

Die Schiffahrtverhältnisse der Donau von Passau bis Dévény.

Der Baudirektor der niederösterreichischen Donauregulierung Ministerialrat Ingenieur Rudolf Reich berichtete über die Schiffahrtverhältnisse der Donau von Passau bis Dévény. Die Gesamtlänge der österreichischen Donau beträgt rund 343·2 Kilometer, wovon 157·4 Kilometer auf die oberösterreichische und 185·8 Kilometer auf die niederösterreichische Donau entfallen. Der Berichterstatter schildert die bisher auf dieser Strecke durchgeführten Regulierungsarbeiten und ihren Effekt, soweit hiebei die Ausgestaltung der Donau als Wasserstraße in Betracht kommt. Er befaßt sich mit den Erfolgen der Mittelwasserregulierung und den durchgeführten Niederwasserregulierungen.

Auf der oberösterreichischen Strecke sind in den letzten Dezennien Regulierungen des Stromes auf Niederwasser (insbesondere bei Wallsee-Eichereck, 164—153·5 Kilometer ober Wien) mit bestem Erfolge zur Ausführung gekommen und nach dem in kurzer Zeit zu gewärtigenden Abschluß dieser Regulierungen wird die angestrebte Fahrwassertiefe von 2·1 Meter bei niedrigstem Schiffahrtwasserstand in den im beweglichen Untergrund eingebetteten Abschnitten des Stromlaufes überall erreicht sein. Geringere Fahrwassertiefen findet die Schiffahrt aber dann noch in den an der oberösterreichischen Donau vorhandenen Kataraktstrecken, d. i. im Aschacher- und Brandstätter Kachlet (231—225·5 Kilometer ober Wien) und im Struden (148—147 Kilometer ober Wien) vor. Durch die umfangreichen und kostspieligen Arbeiten, die daselbst bewirkt worden sind, haben die Verhältnisse in diesen Stromschnellen zweifellos eine sehr wesentliche Verbesserung erfahren.

In Niederösterreich sind bisher 63 Kilometer, d. h. ein Drittel der Gesamtstrecke mit Niedrigwasserbauten ausgestattet worden. Die Resultate der bisher in Niederösterreich durchgeführten Niederwasserregulierung können kurz dahin zusammengefaßt werden, daß die angestrebte Mindesttiefe von zwei Metern unter dem Niedrigwasser mit Ausnahme einiger weniger Stellen, die noch im Ausbau stehen und daher in Entwicklung begriffen sind, durchgehends erreicht worden ist.

Insbesondere ist in der Strecke Wien—Dévény, d. h. in jener Teilstrecke der österreichischen Donau, wo der Donau- oder Elbekanal, sohin die angestrebte Schiffahrtverbindung von Norddeutschland nach dem Balkan einmünden soll, das angestrebte Regulierungsziel vollständig erreicht worden und können in dieser Teilstrecke bereits gegenwärtig die Schiffe auch bei niedrigstem Schiffahrtwasserstand mit voller Tauchtiefe verkehren. Auch im Wiener Durchstich, d. h. in jener 15 Kilometer langen Stromstrecke bei Wien, wo der Hauptgüterumschlag stattfindet, sind Fahrwassertiefen erzielt worden, die bei Niederwasser an den seichtesten Stellen 2·5 Meter und im Durchschnitt 2·8 Meter betragen.

Mit Ausnahme der bereits erwähnten Kataraktstrecken bei Aschach und Brandstatt, beziehungsweise Struden, sind an der österreichischen Donau nur mehr vierzehn Stellen zu verzeichnen, wo die angestrebte Minimaltiefe noch nicht in ihrer Gänze zu konstatieren ist. Für die Mehrzahl dieser Furten gilt jedoch die im Flußbau bekannte Erscheinung, daß bei solchen Flußstellen, bei fallenden Wasserständen, insbesondere bei Niederwasser, ein größeres Wasserspiegelgefälle und dadurch eine automatische Austiefung der Furte eintritt. Nach den alljährlich durchgeführten Erhebungen können — mit Ausnahme der vorerwähnten Kataraktstrecken — tatsächlich nur die wenigen Furten als Stromstellen bezeichnet werden, wo bei Niederwasserständen noch unzureichende Fahrwassertiefen vorhanden sind. Es ist jedoch mit Sicherheit zu erwarten, daß nach Abschluß der Niederwasserregulierung auch diese Furtstellen eine für die Schiffahrt günstige Entwicklung nehmen werden.

Gleichzeitig mit den Regulierungsarbeiten sind eine Reihe von Anländeplätzen geschaffen worden. Diese Länden besitzen in Oberösterreich eine Gesamtlänge von 17.562 Metern und in Niederösterreich eine solche von 21.978 Metern. Außer diesen Länden befinden sich im Wiener Durchstich am rechten Ufer öffentliche Landungsplätze von zusammen 2574 Metern Länge. Bei der Anländе in Aschach und Linz sind Einrichtungen für einen Umschlagsverkehr vorhanden. Eine weitere Ausgestaltung der Anländе in Linz ist in Aussicht genommen. Ebenso ist bei der Anländе in Korneuburg ein Umschlagsverkehr möglich. Außer diesen öffentlichen Anländestellen befinden sich im Wiener Durchstich eine Reihe von Landungsplätzen verschiedener Unternehmungen in einer Gesamtlänge von 5609 Metern. Außer diesen Anländestellen bestehen an der österreichischen Donau drei hochwassergeschützte Hafenanlagen, und zwar bei Linz, Kahlenbergerdorf und in der Freudenau. Der Referent berichtet sodann über jene Arbeiten, die zum Zwecke der Umgestaltung des Donaukanals in einen Handels- und Winterhafen bereits ausgeführt, beziehungsweise noch geplant sind. Er beziffert die in der österreichischen Donau für die Förderung der Schiffahrt gemachten Auslagen inklusive der Hafenanlagen, jedoch exklusive der Kosten für die Hochwasserschutzanlagen auf 170·8 Millionen Kronen.

Was die Fertigstellung der noch in der österreichischen Donau restierenden Regulierungsarbeiten anbelangt, ist nachstehendes zu erwähnen: In Oesterreich werden die Arbeiten nach Maßgabe der in den Staatsvoranschlägen vorgesehenen Jahresdotationen bewirkt, deren durchschnittliche Höhe sich auf rund 450.000 Kronen stellt. Für die niederösterreichische Donaustrecke sind für den Zeitabschnitt vom 1. Januar 1912 bis 11. Dezember 1919 sieben Millionen Kronen für Strombauten und sonstige der Verbesserung der Schiffahrtverhältnisse dienliche Arbeiten sichergestellt. Es ist zu erwarten, daß mit diesen Mitteln die restlichen Arbeiten zur Schaffung einer entsprechenden Fahrrinne in Niederösterreich bewirkt werden können, beziehungsweise das angestrebte Regulierungsziel mit Abschluß der gegenwärtigen Bauperiode, die infolge des Krieges allerdings nicht mit Ende 1919, sondern einige Jahre später zu gewärtigen ist, im großen und ganzen erreicht sein wird.

Mit dem Fortschreiten der Regulierungsarbeiten, insbesondere seit Durchführung der Niedrigwasserregulierung, ist auch in der österreichischen Donaustrecke eine erfreuliche Steigerung des Donauverkehrs eingetreten. So hat im Jahre 1912 der totale Donauverkehr in Oesterreich 2·65 Millionen Tonnen betragen; hievon ist der weit überwiegende Teil, und zwar 2·00 Millionen Tonnen auf den Verkehr bei Wien entfallen. Gegenüber dem Jahre 1902, also während einer zehnjährigen Periode, hat der totale Donauverkehr in Oesterreich eine Steigerung von rund 72 Prozent und der Verkehr bei Wien eine solche von 109 Prozent erfahren. Diese steigende Tendenz des Schiffahrtverkehrs, die durch die stetig zunehmende Verbesserung der Fahrrinne und Ausgestaltung der Umschlagseinrichtungen unterstützt wird, ist wohl ein sichtlicher Beleg dafür, daß die österreichische Donaustrecke schon gegenwärtig geeignet ist, den Anforderungen der Großschiffahrt zu entsprechen.

Ein sehr erfreuliches Bild über den Stand der Regulierungsarbeiten auf den ungarischen Teil der Donau zeichnete Magistratsrat Ingenieur Eduard Fock. Seine Ausführungen teilten sich in zwei Teile; in den Spezialbericht, der sich vor allem mit den Niederwasserregulierungsarbeiten beschäftigte, und in dem allgemeinen Bericht, dem wir folgende bemerkenswerte Ausführungen entnehmen:

Die Schiffahrtverhältnisse der Donau von Ulm bis Sulina.

Die Vorbereitungskommission der Donaukonferenz hat am 8. Juli beschlossen, daß der technisch-nautische Teil des der Konferenz zu unterbreitenden Berichtes in drei gesonderten Berichten behandelt werde, und zwar die bayrische und die österreichische Donau in je einem Spezialbericht und der ganze Strom von Ulm bis Sulina in einem allgemeinen Bericht. Zur Abfassung des letzteren Berichtes, den der Magistratsrat der Haupt- und Residenzstadt Eduard Fock als Hauptreferent unterbreitete, wurde in Ungarn eine Redaktion eingesetzt, die mit Einbeziehung von anderen Fachmännern der Schiffahrt und Technik den erwähnten Bericht ausarbeitete. Die Redaktion bestand unter Leitung des Ministerialrates Eugen v. Kvassay aus den Sektionsräten Samuel Hajós, Josef v. Udránßky, Emerich Steingaßner und Johann Tellyesniczky. Dieser bereits in Druck vorliegende Bericht, der fünf Druckbogen umfaßt, enthält in vorzüglicher fachmännischer Bearbeitung alles Wissenswerte über die Donauschiffahrt von Ulm bis Sulina. Er behandelt in besonderen Abschnitten die Strecken von Ulm bis Passau, Passau—Dévény, Dévény—Verciorova, Verciorova—Braila und Braila—Sulina. Dann folgen die ganze Donau betreffende Angaben über Verkehr und Transportkosten, namentlich über die Schiffahrtlage, die Eislage, die Brückenhöhen, die Ausnutzbarkeit der 650-Tonnen-Typs auf der Donau, bezüglich welcher der Direktor der Kön. Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrt-Gesellschaft Hofrat Karl v. Végh eine beachtenswerte Zusammenstellung verfaßt hat, über Wasserkräfte und Schleusenabmessungen, über den Schiffspark der Donau, die Schiffswerften, den Verkehr und die Frachtsätze. Der Bericht, dem ein Anhang über die Arbeiten der europäischen Donaukommission beigegeben ist und der eine ungewöhnlich reiche Fülle überaus wertvollen, zum Teil noch ganz unbekannten statistischen Materials enthält, schließt mit folgender Zusammenfassung: In bezug auf die Schiffbarkeit der Donau sollen nun die Fahrwasserverhältnisse im Nachstehenden in der Richtung von unten nach aufwärts vorschreitend

Pester Lloyd Abendbl 4/11. 1916 III 55

die Donaukonferenz.

nennenswerte Exportüberschüsse haben werden. Eines scheint mir aber als unbedingt feststehend, daß die Wasserstraßen nicht zur Ergänzung der Agrarzollpolitik herangezogen werden dürfen.

Wenn ich nun in diesen Fragen einen großen Wandel der Gesinnungen mit Freude konstatiere, so finde ich geringere Befriedigung, wenn ich die Regulierungskosten als Maßstab der wirklichen Leistungen betrachte. Diese betrugen bis Ende 1915 25 Millionen Mark; bis zum Schlusse des Jahres 1883 wurden beinahe ausschließlich zum Zwecke des Uferschutzes 15 Millionen verausgabt. Wenn die mir vorliegende Statistik richtig ist, verbleiben demnach für den Zeitraum 1883—1915, also für 32 Jahre, nur 10 Millionen Mark. Es bedarf also großer Tatkraft, um das Versäumte nachzuholen. Ich finde es jedoch selbstverständlich, daß von seiten Bayerns zu größeren Investitionen nicht geschritten wird, bis nicht der Ausbau der österreichischen und der ungarischen Strecken durchaus gesichert ist und andere Voraussetzungen gegeben sind, welche die größtmögliche Dichtigkeit des Verkehrs ermöglichen. Als solche bezeichne ich eine wohlwollende Tarifpolitik der anschließenden Bahnen und ein Zurückdrängen jedes lokalen Ehrgeizes.

Wenn Oesterreich-Ungarn oder Bayern ihre Maßnahmen in der Weise treffen werden, daß sie den Verkehr, sei es nach Budapest, sei es nach Wien, sei es nach Regensburg anziehen und von anderen Uferplätzen abziehen, so wird die größtmögliche Dichtigkeit des Verkehrs nicht erreicht werden.

Der enge Rahmen meiner Ausführungen gestattet mir nicht, mich mit der Frage der Eigenkosten zu beschäftigen, ich will daher nur darauf hinweisen, daß die Dichtigkeit des Verkehrs, die größtmögliche Ausnützung der Betriebsmittel die wesentlichsten Voraussetzungen der Verminderung der Eigenkosten sind. Den Seeweg werden wir nur dann konkurrenzieren können, wenn wir auch im Flußverkehr die Zeiträume des Stilliegens der Fahrzeuge möglichst reduzieren. Ich habe die Empfindung, daß die immer mehr Beachtung findenden Motorboote uns in dieser Hinsicht unserem Ziele wesentlich näher rücken und uns nebst der großen Ersparnisse an Betriebskosten auch die Ersparnis der Zeit des Wartens der Boote auf die Remorköre bringen werden.

Nichtsdestoweniger möchte ich warnen, in unseren Berechnungen das Verkehrsgebiet der Donau als Großschiffahrtweg allzuweit auszudehnen. Die Massengüter, welche vom Aegäischen Meere, Marmarameere oder Schwarzen Meere kommen und für die Hafenstädte der Nordsee bestimmt sind, werden niemals den Donauweg nehmen. Die östliche Demarkationslinie des Verkehrsgebietes der Donau werden wir etwas westlich von der Donaumündung und die westliche Demarkationslinie im Innern des Deutschen Reiches und der Schweiz suchen müssen. Ich halte es für möglich, daß der Frachtsatz für Massengüter von der untersten Donau nach dem westlichen Endpunkte der Donauschiffahrt in gleicher Höhe gehalten werde, wie die Seeraten von Braila—Galatz—Sulina nach den deutschen Hafenstädten der Nordsee, namentlich wenn es uns gelingt, dem Thalverkehr nebst Industrieartikeln die deutsche und österreichische Kohle als Massengut zuzuführen. Als westliche Demarkationslinie würde sich demnach die Mittellinie ergeben, welche sich zwischen dem westlichen Endpunkte der Donauschiffahrt und den deutschen Seehäfen hinzieht. Sie wäre sogar bei entsprechender Tarifpolitik etwas weiter westwärts zu verlegen, nachdem die Seeroute doch mit der Anschlußfracht bis Galac—Braila—Sulina und den Kosten zweimaliger Umladung belastet ist. Ich möchte nicht schließen, ohne eine andere Phantasie, jene der direkten Beförderung mittels Seeschiffen bis Budapest, zu zerstören. Die Herstellung einer entsprechenden Schiffstype würde sich als unökonomisch erweisen, die Mehrkosten würden die Kosten der Umladung bei weitem überwiegen. Es ist aber auch gar nicht notwendig, daß wir zu solch gewagten Experimenten schreiten, auch das Verkehrsgebiet, dessen Demarkationslinien ich soeben bezeichnete, ist so mächtig, daß es vollkommen hinreicht, um uns zur Zusammenfassung aller Kräfte zu begeistern, damit das Ziel, die Donau als Großschiffahrtweg, erreicht werde.

Den Beschlußantrag nehme ich an.

Die weitere Debatte.

Oberinspektor Eduard Egan erörterte bei diesem Referat verschiedene sehr bemerkenswerte Einzelheiten. Seine Ausführungen gipfelten in der Forderung, in allen Einzelfragen eine Einheitlichkeit zu erzielen., und zwar in allen staatlichen Betriebsvorschriften nicht nur betreffs der Strompolizeiordnung, sondern auch bezüglich der Vorschrift für die Eichung der Flußschiffe, der Kesseluntersuchungen und in den zollpolitischen Fragen der Flußschiffahrt.

Direktorstellvertreter der Wiener Kreditanstalt Dr. Regentanz besprach Einzelheiten in den Beitragsleistungen der Staaten zu den Kosten, wobei Redner eine möglichst gleichberechtigte Verteilung verlangte.

Es gelangte hierauf der Antrag zur Abstimmung, der folgenden Wortlaut hat:

Beschlußantrag.

Der Grundsatz der freien Schiffahrt auf der Donau ist auch für die Zukunft aufrecht zu erhalten und möglichst auszugestalten.

Jeder Uferstaat hat dafür Sorge zu tragen, daß der auf seinem Gebiete liegende Teil des Donaustromes der Schiffahrt ohne Hindernisse und ohne Gefährdung zur Verfügung steht.

Die Kosten, welche durch die Regulierungsarbeiten entstehen, können nicht als Grundlage dienen zur Erhebung von Abgaben, die die Schiffe oder deren Warenladung belasten.

Ausnahmen bilden die Gebühren, die auf Grund des Pariser Vertrages durch die Europäische Donaukommission in dem Mündungsgebiete, und die Gebühren, die auf Grund des Berliner Vertrages in den Stromschnellen des Eisernen Tores erhoben werden.

Jeder Uferstaat hat für entsprechende Landungsplätze, Häfen und Hafeneinrichtungen zu sorgen.

Zur Bestreitung der notwendigen Kosten, die für die Unterhaltung und Beaufsichtigung derselben entstehen, können Gebühren erhoben werden, die die Selbstkosten nicht übersteigen.

Auf Grund der freien Schiffbarkeit der Donau wäre durch die Vertreter der Regierungen der Uferstaaten sobald als möglich ein Staatsvertrag über die Donauschiffahrt (Donauschiffahrt-Verordnung) auszuarbeiten. Als Vorbild hätte die Rheinschiffahrt-Akte vom 17. Oktober 1868 zu dienen.

Zur fortlaufenden Ueberwachung und Sicherung der Freiheit der Donauschiffahrt bis zur Grenze des Wirkungskreises der europäischen Donaukommission und zur Sicherung der Durchführung der Donauschiffahrt-Verordnung ist aus den Vertretern der Uferstaaten eine Donaukommission einzusetzen.

Die Donaukommission hätte für den ganzen ihr unterstellten Strom eine einheitliche Schiffahrt-Polizeiordnung zu entwerfen und den betreffenden Regierungen zur Genehmigung vorzulegen. Im übrigen wäre ihr Wirkungskreis, soweit dies möglich erscheint, dem Wirkungskreise der Zentralkommission für Rheinschiffahrt in Mannheim nachzubilden.

Die Donaukommission hat über ihre Erfahrungen jährlich und in dringenden Fällen sofort den betreffenden Regierungen Bericht zu erstatten und wegen der Förderung der Schiffahrt auf der Donau Vorschläge zu machen.

Die Entwicklung der Schiffahrt auf der unteren Donau erheischt, daß die Regulierungsarbeiten des Deltas als eine einheitliche Aufgabe aufgefaßt werden. Der Grundsatz der technischen Einheit des Deltas hat aber auch in der Einheitlichkeit der Verwaltung zur Geltung zu kommen.

Der Antrag wurde einstimmig angenommen.

Vereinheitlichung des Privatrechtes der Binnenschiffahrt.

Dr. Richard Löbl, Advokat in Aussig a/E. in Böhmen und Obmann des Elbevereins daselbst, erstattete einen eingehenden Bericht über die Frage der Vereinheitlichung des Privatrechtes der Binnenschiffahrt. Er weist zunächst darauf hin, daß vor dem 15. Juli 1895 weder im Deutschen Reiche, noch in Oesterreich-Ungarn die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt gesetzlich geregelt waren. Dieser Mangel wurde nicht nur von den Schiffahrttreibenden, sondern auch von allen jenen, die auf Verträge mit der Schiffahrt angewiesen waren, empfunden und teilweise auch durch Festsetzung von Normen behoben. Im Deutschen Reiche wurde im Jahre 1895 mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1896 das Gesetz über die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt erlassen und seither entsprechend dem neuen bürgerlichen Gesetzbuche und dem neuen Handelsgesetzbuche für das Deutsche Reich mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1900 abgeändert; die Verfrachtungsbedingungen für böhmische Kohlen rezipierten sodann dieses Gesetz mit einigen den Eigentümlichkeiten des böhmischen Braunkohlenreviers entsprechenden Abänderungen, welche sich aber nur auf das Fracht- und Havereirecht bezogen. Die Aussiger Börse, deren Verkehr sich auf Schiffsfracht- und Versicherungsgeschäfte erstreckt, hat im Jahre 1895, beziehungsweise 1899 diese Verfrachtungsbedingungen als Bestandteil der Börsennormen festgesetzt. Der Elbeverein hat bereits am 1. Januar 1902 und später im Juli 1905 an das k. k. Justizministerium in Wien das Verlangen nach Erlassung eines Binnenschiffahrtgesetzes, beziehungsweise Rezipierung des deutschen Gesetzes für Oesterreich gestellt und den Erfolg zu verzeichnen, daß das angerufene Ministerium sich der Notwendigkeit eines solchen Gesetzes nicht verschloß und im Wege des Handelsministeriums die Interessenten hierüber befragt hat. Die Konferenz der mitteleuropäischen Wirtschaftsvereine, bei welcher für Ungarn Herr Dr. Friedrich Freiherr v. Wimmersperg den Bericht erstattete, stimmte den vom Berichterstatter für das Deutsche Reich bei dieser Konferenz beantragten Leitsätzen zu, welche wie folgt beschlossen wurden: 1. die Unifizierung der Binnenschiffahrtrechtes für die Stromgebiete der Donau, Weichsel, Oder, Elbe und Rhein ist in hohem Maße wünschenswert; 2. wenigstens für die grundsätzliche Gestaltung der Bestimmungen über den Frachtvertrag, die rechtliche Stellung des Schiffseigners, des Schiffers, sowie der Schiffsmannschaft, endlich auch über die Behandlung des Schiffspfandrechtes ist eine Verständigung unter den beteiligten Staaten erforderlich; 3. insbesondere erfordert die Rücksicht auf die bisherige und künftige Entwicklung des Binnenschiffahrtverkehrs zwischen Oesterreich-Ungarn und Deutschland die Schaffung eines einheitlichen Binnenschiffahrtrechtes für diese drei Staatengebiete; 4. die Konferenz empfiehlt der österreichisch-ungarischen Gesetzgebung die möglichste Anlehnung an das deutsche Binnenschiffahrtgesetz umsomehr, als die Wiederbelebung der Privatschiffahrt und des Schiffbaues auf der österreichischen Elbe und der Donau im Interesse der nationalen Wirtschaft Oesterreichs und Ungarns liegt; 5. die Konferenz der drei mitteleuropäischen Wirtschaftsvereine beauftragt die Präsidien derselben, diese Beschlüsse den beteiligten Regierungen mit der Bitte um baldigste Ergreifung von Maßnahmen zur gesetzgeberischen Durchführung derselben zu unterbreiten. Die Präsidien der mitteleuropäischen Wirtschaftsvereine haben diesen Beschluß ihren Regierungen zur Kenntnis gebracht. Auch der X. in Konstanz abgehaltene Verbandstag des Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verbandes für Binnenschiffahrt erklärte die Schaffung eines einheitlichen Privatrechtes der Binnenschiffahrt für die Wasserstraßen der Verbandsländer mit Rücksicht auf die bisherige und künftige Entwicklung des Binnenschiffahrtverkehrs zwischen denselben als erforderlich. Er empfahl die möglichste Anlehnung an das deutsche Binnenschiffahrtgesetz und beauftragte die Verbandsleitung, diesen Beschluß den beteiligten Regierungen mit der Bitte um baldigste Ergreifung von Maßnahmen zur gesetzgeberischen Durchführung desselben zu unterbreiten. Von seiten des österreichischen Ministeriums ist bisher eine solche Gesetzesvorlage nicht eingebracht, noch weniger ist ein Gesetz erlassen worden. Die Erkenntnis der Notwendigkeit einheitlichen Privatrechtes für die Binnenschiffahrt auf jedem Schiffahrtwege, den ein Schiff in ununterbrochener Fahrt durch mehrere, in gesetzgeberischer Beziehung voneinander unabhängige Staatsgebiete zurücklegen kann, beruht auf ähnlichen Erwägungen wie das Berner internationale Eisenbahnübereinkommen; bei letzterem genügt die einheitliche Regelung des Frachtrechtes, während für die Binnenschiffahrt auch andere Rechtsverhältnisse zu berücksichtigen sind. Der Berichterstatter hofft, daß auch die bisher einer Rezipierung des deutschen Rechtes widerstrebenden Donauelemente bereits das Bedürfnis nach Erlassung eines Binnenschiffahrtgesetzes für Oesterreich-Ungarn anerkennen. Die bereits einige Jahre vor dem Kriege eingesetzten Bestrebungen zur Herbeiführung einer engeren wirtschaftlichen Annäherung zwischen dem Deutschen Reiche und Oesterreich-Ungarn haben durch den Krieg eine gewaltige Förderung erfahren, und wenn auch das seither gestellte Verlangen, einen wirtschaftlichen Zusammenschluß in Form einer Zollunion leider zunächst nicht Erfüllung erreichen wird, so ist doch mit Bestimmtheit zu erwarten, daß eine ununterbrochene Wasserstraße zwischen diesen Staaten hergestellt und daß mindestens auf dem Gebiete des Handels-, Verkehrs-, Scheck- und Wechselrechtes Rechtsgleichheit herbeigeführt wird. Der Berichterstatter vergleicht sodann in großen Zügen die derzeitigen Rechtszustände in Oesterreich-Ungarn mit jenen des deutschen Rechtes. In Oesterreich sind die wenigen gesetzlichen Bestimmungen über die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt in verschiedenen Gesetzen enthalten, ohne jedoch zu deren Regelung hinzureichen. Es mangeln insbesondere: präzise Bestimmungen über die gesetzlichen Befugnisse des Schiffsführers, mit Rechtswirkung für und gegen den Schiffseigner Frachtverträge abzuschließen, die Forderungen aus solchen geltend zu machen, über die privatrechtlichen Folgen von Binnenschiffszusammenstößen, über die Haftung des Schiffseigners für diese Folgen, sowie für das Verschulden der Schiffsmannschaft überhaupt, über die Regelung der gegenseitigen Ansprüche bei Havariefällen, über die Verpflichtung des Frachtführers zur Ausstellung eines Ladescheines, über die Verpfändung eines Binnenschiffes und anderes mehr. Die Bestimmungen über den Frachtvertrag selbst sind mangelhaft, genügen nicht den Ansprüchen des Verkehrs.

Der Berichterstatter erörtert nun all diese Fragen eingehend und schließt wie folgt: Die Bestrebungen nach Herstellung von ununterbrochenen Wasserstraßen zwischen Donau, Elbe und Rhein, sowie den dazwischen- und dahinterliegenden Strömen haben meines Erachtens nur dann, abgesehen von militärischen und politischen Gründen, einen Zweck, wenn ein beladenes Fahrzeug ohne Umladung von einer beliebigen Uferstation des einen Staates an eine beliebige Uferstation des andern Staates fahren kann, weil nur dadurch gegenüber dem Bahntransporte ein Vorteil durch den Wassertransport erzielt wird. Das ist der zwischenstaatliche Wasserstraßenverkehr, in welchem das Lebenselement der Wasserstraßen zu erblicken ist; nur durch diesen, allerdings unter Hinzuziehung des sogenannten eigenen internen Verkehrs der Wasserstraßen, kann auch eine Rentabilität der Wasserstraßen erzielt werden, und wenn auch zunächst die Forderung nach den Wasserstraßen auf militärische und politische Gründe gestützt wird, so darf doch die Rentabilität nicht ganz außer acht gelassen werden im staatlichen und wirtschaftlichen Interesse; es muß aber auch im Frieden die zwischenstaatliche Schiffahrt möglichst belebt werden, wenn man im Kriegsfalle eine leistungsfähige Schiffahrt zur Verfügung haben soll. Ich bin weit davon entfernt, zu behaupten, daß ein Fahrzeug nur auf der Abgangsstation beladen und auf der Ankunftsstation entladen werden muß, es können Teilausladungen und Teilzuladungen in Zwischenstationen erfolgen, es kann ein Fahrzeug auf einer Station vollständig entladen werden, neue Ladung aufnehmen und die Fahrt nach einer weiter entfernten Station fortsetzen; es ist dies auf alle Fälle im Interesse der Schiffahrt geboten, damit die Schiffer möglichst das ganze Wasserstraßengebiet kennen lernen. Dies alles erfordert ein gleiches Recht für die ununterbrochene Wasserstraße, und zwar nicht nur in den bereits erörterten Belangen, sondern auch in bezug auf andere Belange, so zum Beispiel das Verhältnis der Schiffsmannschaft zum Schiffseigner. Die Frage, nach welchem Rechte, bei Verschiedenheit derselben, Streitigkeiten zwischen der reichsdeutschen Schiffsmannschaft eines reichsdeutschen Schiffseigners aus dem Dienstverhältnisse zu lösen sind, wenn dieses Schiff in einer ungarischen Donaustation liegt, ist nicht einwandfrei zu lösen. Einen zwischenstaatlichen Verkehr der Schiffe ohne Rechtsgleichheit des Privatrechtes der Binnenschiffahrt kann ich mir nicht gut vorstellen. Der heutige Rechtszustand auf der österreichischen Elbe ist nur ein Surrogat, eine Selbsthilfe, solange die Gesetzgebung versagt. Sie zwingt den österreichischen Richter deutsches Recht anzuwenden, weil dieses von den Parteien kompromittiert wurde, sie zwingt ihn infolgedessen auf Rechtsprechung deutscher Gerichte Rücksicht zu nehmen; ein gewiß bedauerlicher Zustand, der den besonderen Nachteil hat, daß der Richter theoretische Vorbildung für dieses Rechtsgebiet nicht hat, der erste Fall, der ihm vorkommt, von ihm nicht nur Erforschung des Rechtsfalles, sondern auch des Rechts selbst verlangt, ohne daß die Partei ihm dieses Recht erweisen müßte. Nur gleiches gesetzliches Recht kann für jene Fälle vorsorgen, in welchen Parteivereinbarungen nicht vorliegen, kann den wirtschaftlich schwachen Einzelschiffer schützen, kann ihm die Gewähr bieten, daß das Recht seines Staates ihm auch in dem anderen Staate, in welchen er auf seiner Fahrt gelangt, zur Seite steht, kann die in einem Staate erworbenen Rechte vor Verlust im anderen Staate schützen.

Die Schwierigkeiten, das zu erreichen, scheinen mir nicht groß. Nationaler Eigendünkel, politische unbegründete Angst kann und darf das nicht hindern. Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg, raffen Sie sich auf zu dem Willen nach der von mir auf das wärmste empfohlenen Rechtsgleichheit. Zur Betätigung dieses Willens schlage ich Ihnen die Fassung nachstehender Entschließung vor: „Die im September 1916 in Budapest abgehaltene Donaukonferenz der an der Hebung der Schiffahrt auf der Donau interessierten bayrischen, österreichischen, ungarischen Städte und wirtschaftlichen Korporationen erklärt, mit Rücksicht auf die künftige Entwicklung des Binnenschiffahrtverkehrs zwischen denselben, die Schaffung eines einheitlichen Privatrechtes der Binnenschiffahrt für die Donau, die Wasserstraßen und Ströme, welche mit derselben in Verbindung gebracht werden, als notwendig. Die Konferenz empfiehlt die möglichste Anlehnung an das deutsche Binnenschiffahrtgesetz und beauftragt die Konferenzleitung, diesen Beschluß den beteiligten Regierungen mit der Bitte um baldigste Ergreifung von Maßnahmen zur gesetzgeberischen Durchführung derselben zu unterbreiten."

Der Antrag wurde ebenfalls einstimmig angenommen.

Nach Erledigung der Tagesordnung schloß Bürgermeister Dr. Stefan Bárczy mit den folgenden Worten die Donaukonferenz:

Schlußrede des Bürgermeisters Dr. Bárczy.

Geehrte Konferenz!

Jetzt sollte ich sagen: Wir sind am Schlusse unserer Arbeit angelangt. Ich würde mich aber gegen den Geist dieser Arbeit vergehen, wenn ich nicht sagte: Hiemit beginnt unsere Arbeit. Meine Herren! Was drei Gesellschaften an Wissen, Erfahrung und Willen, gestählt in gemeinsamem Kampf auf Leben und Tod, im Interesse großer Ziele aufzubieten vermögen, ist zu Worte gekommen in den Ausführungen und Debatten, die diese unsere Beratung denkwürdig gestalten. Und die, wie ich, hinzufüge, eine Bürgschaft dafür sind, daß unsere Arbeit nicht von dem Ernst der Zeiten absticht, sondern sich ihrer würdig erweist. Der Kampf, der an unseren Grenzen tobt, gilt als eine Mahnung, wie wir innerhalb unserer Grenzen zu arbeiten haben. Die Vorarbeit, die wir daheim für die Zukunft leisten, mag unseren Helden eine Beruhigung sein, daß ihr Kampf einen Zweck hat. Die Arbeiten, Vereinbarungen und Einrichtungen, über die wir uns betreffs der Donau einigten, sind Symbole der Kultur und Kultureinheit, die die Entwicklung und das Gedeihen des Menschengeschlechts mit der Schaffenskraft einer Arbeitsgemeinschaft vom Schwarzwalde bis an das Schwarze Meer beschenken. Wir arbeiten nicht nur für uns und unsere Nachkommen, sondern auch für unsere Feinde und deren Nachkommen. Für dieses Recht, diese Gerechtigkeit und dieses Gemeinwohl stehen jetzt unsere Waffen im Kampf. In diesem Geiste ist unsere Konferenz verlaufen, die ich nun hiemit schließe. Indem ich den Teilnehmern für ihre Mühe danke, wünsche ich Beharrlichkeit und Schwung zu einer auf Grund unserer jetzigen Arbeit aufzunehmenden praktischen Tätigkeit.

Neues Wiener Tagblatt
5./IX. 1916

Das Wasserstraßennetz — die aktuellste Zukunftsfrage der Monarchie.

Zur Budapester Donaukonferenz.

Von Regierungsrat Dr. Franz Schöchter.

Es ist ganz eigenartig, wahrnehmen zu können, daß die Frage, welche im Augenblick Vertreter von deutschen, österreichischen und ungarischen Gemeinwesen sowie von maßgebenden privaten wirtschaftlichen Korporationen in Budapest vereinigt, auf Jahrhunderte zurückreicht.

Beschränken wir uns zunächst auf Oesterreich-Ungarn, so haben unsre Altvordern schon die Wichtigkeit dieser Frage erkannt und Versuche gewagt, als die Technik noch in den Windeln lag. So legte im Jahre 1699 der Ingenieur Franz Vogemont dem Kaiser Leopold I. ein Projekt vor, „wie der Donaufluß mit der March, Bezwa bis an die Oder und Weixel mittls eines durchführenden Schiffreichen Canals vereinigt werden khönte". Dies Projekt bezweckte zunächst, den Transport des aus den oberösterreichischen Salinen bezogenen Salzes, der bisher auf Wagen erfolgte, auf einer Wasserstraße billiger und schneller zu gestalten. Hiezu fand sich auch eine Geldkraft: Salomon Beer aus Nikolsburg, der aber für den Salztransport ein mehrjähriges Monopol verlangte, weshalb es nicht einmal zu den Vorarbeiten kam. Dem Kaiser Karl VI. überreichte der Obristwachtmeister Norbert Wenzel von Linck eine „Mappa des Marchflusses", welche Karte eigentlich das erste greifbare Projekt des Donau-Oder-Kanals gewesen, zwar durch Kupferstiche vervielfältigt wurde, aber bald ins Hofkammerarchiv wanderte. Unter Kaiser Josef II. sprachen sich die besten Wasserbauverständigen jener Epoche: Schar, Breghin, Walcher und Rosenauer, dahin aus, „es sey für Oesterreich zum lebhaften Bedürfnis geworden, an die Schaffung neuer Verkehrswege zu denken". Aber es blieb leider beim „Denken".

Unter Kaiser Franz entstand das grandiose Idealprojekt F. J. Maires: Wien zum Mittelpunkte des Welthandels zu machen durch direkte Verbindung der europäischen Meere mit der Kaiserstadt. Zunächst ventilierte man die Frage, Mähren durch einen Kanal mit Böhmen zu verbinden, die Elbe und hiedurch die Nordsee zu erreichen, anderseits einen Kanal von Wien über Wiener-Neustadt zum Adriatischen Meere zu führen. Ein verschwindend kleiner Bruchteil kam zustande: der Franzenskanal zur Verbindung der Donau mit der Theiß und der Wiener-Neustädter Kanal. Die üblen Erfahrungen aber, die man mit diesen beiden machte, wirkten lähmend auf ähnliche Unternehmungen; erst 1847 wagte es der Kreishauptmann Schöbl, von einer mährischen Flußregulierung zu sprechen.

Mit Beginn der konstitutionellen Aera und entsprechend den gewaltigen Fortschritten der Technik kam die Kanalfrage zu eingehender Würdigung. Am 11. Juni 1872 legte Handelsminister Dr. Banhans einen Gesetzentwurf betreffend den Ausbau eines Donau-Oder-Kanals dem Abgeordnetenhause vor. Jetzt nannte man dies „den ersten Schritt zur Realisierung einer der größten Unternehmungen, welche je zur Hebung der volkswirtschaftlichen Verhältnisse ausgeführt wurde", und erkannte, daß gerade in Oesterreich, wo die weitaus größere Menge der zu fördernden Lasten aus Rohprodukten bestehe, eine Konkurrenz des Wasserweges mit dem Landweg nicht nur möglich, sondern sogar geboten sei. Am 23. März 1873 passierte die Vorlage mit geringen Modifikationen das Abgeordnetenhaus, am 22. April referierte hierüber Adam Freiherr v. Burg im Herrenhause, wo das Gesetz en bloc in zweiter und dritter Lesung angenommen wurde. Schon waren alle Wasserwerke und Mühlen zur Verbindung der Donau nächst Wien und der Oder bei Oderberg erworben, da machte die finanzielle Krise des Jahres 1873 diesen Plänen ein Ende.

Im Jahre 1875 legte die Anglobank ein Projekt der Ingenieure E. Pontzen und A. Oelwein vor zur Lateralführung eines Kanals zur March, Becva und Oder, im Jahre 1881 nahm das Abgeordnetenhaus den Bericht des Wasserstraßenausschusses mit geringen Veränderungen an, die Herstellung einer Wasserstraße zwischen Donau und Oder, und erklärte in der Resolution vom 23. November 1881, daß die Errichtung dieses Kanals nicht als Landesangelegenheit, sondern als Staatssache zu betrachten sei. Anfang der neunziger Jahre des vorigen Jahrhunderts trat Privatkapital für die Konzession des Baues und Betriebes dieses Kanals ein durch ein Syndikat französischer Geldkräfte, dem auch österreichische Kavaliere und Finanzmänner angehörten. Neu war bei dem Detailprojekt die Anwendung des Flamantschen Systems der geneigten Ebenen im Gegensatze zu den Kammerschleusen, die dem heutigen Stande der Kanaltechnik nicht mehr entsprechen.

Nach dem Programm von 1894 ist der Lauf des Donau-Oder-Kanals folgender: Er nimmt seinen Ausgang von Wien oberhalb der Abzweigung des Donaukanals gegenüber von Nußdorf, übersetzt bei einer Wassertiefe von drei Meter das ganze Marchfeld, zieht sich entlang der March bis Prerau, dann entlang der Becva bis Mährisch-Weißkirchen, übersetzt die Wasserscheide in das Odertal und geht längs der Oder bis ungefähr Schönbrunn, um dann zwischen Witkowitz und Ostrau eine große Anlage zu erhalten. Von Mährisch-Ostrau zieht sich der Kanal bis Oderberg, wo ein Endhafen angelegt werden soll. Seine Länge beträgt 274 Kilometer. Die Fahrzeit der Boote, die mit 600 bis 700 Tonnen beladen werden, beträgt ungefähr 91 Stunden. Die Frachten können von der Donau, ohne umgeladen zu werden, bis an die Nord- oder Ostsee befördert werden. Die Bau- und Anlagekosten sind mit 144 Millionen Kronen präliminiert.

Im Jahre 1901 gelangte der Gedanke eines Anschlusses der Donauwasserstraßen an die Gebiete der nördlichen Ströme zum Ausdruck. Hervorragendes leistete hiebei der unermüdliche Vorkämpfer dieser Idee, der greise Emanuel Ritter v. Proskowetz, und erhielt das Wasserstraßengesetz am 11. Juni 1901 die kaiserliche Sanktion. Das Gesetz umfaßt: Donau-Oder-Kanal mit der Fortsetzung zur Weichsel und dem Dnjestr, Querkanal von Prerau über Nordmähren und das östliche Böhmen bis zur Elbe bei Melnik, schiffbare Verbindung der Elbe mit der Donau.

In gleicher Weise hat sich Deutschland für die Kanalanlagen interessiert und trat mit uns in Verbindung durch Gründung des „Deutsch-österreichisch-ungarischen Verbandes für Binnenschiffahrt". Dieser Verband plante die schiffbare Verbindung der Donau, Elbe und des Rheines. Damals scheiterte die Unternehmung, welche den Verkehr Mitteleuropas mit der durch Kleinasien bis an den Persischen Golf zu führenden Eisenbahn mit zum Zwecke hatte, an dem Widerstand der Agrarier im östlichen Deutschland, jetzt ist ein Handelszug der Mittelmächte nach dem Osten geplant durch eine Großschiffahrt, ausgehend vom Rhein über den Main bis zur Donau bei Regensburg. Unbeschadet dieses Programms, das Mitteldeutschland zum großen Vorteile gereichen würde, ist das österreichische Projekt mit tunlichster Beschleunigung auszuführen, sonst wären unsre Sudetenländer vom Weltwirtschaftsverkehr ausgeschlossen (man denke nur an die Wichtigkeit der Verbindung der Donau mit dem mährisch-schlesischen Kohlen- und Industriegebiete) und würde auch Wien die Stellung als Hauptstapelplatz des ganzen Kanalsystems einbüßen, während nach der Vollendung des österreichischen Programms, verbunden mit einer zielbewußten Zoll- und Handelspolitik, die Stadt Wien der Mittelpunkt des großen Wasserstraßenverkehrs für Mitteleuropa und den Orient würde.

Neues Wiener T

Die Donaukonferenz.

Sonntag früh traten die österreichischen und deutschen Teilnehmer an der Donaukonferenz, wie wir im gestrigen Blatte berichtet haben, die Fahrt nach Budapest auf dem festlich geschmückten Dampfer „Franz Josef I." vom Praterkai aus an. Die Donaureise, die von schönem Wetter begünstigt war, nahm, die bereits hervorgehoben wurde, einen überaus glänzenden Verlauf. Das großartig ausgestattete Schiff bot den Gästen jede Annehmlichkeit, und die Delegierten Oesterreichs und Deutschlands äußerten sich über die Donaufahrt mit dem prächtigen Dampfer in Worten höchsten Lobes. Ganz allgemein wird die Liebenswürdigkeit und das Entgegenkommen des Generaldirektors der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft Hofrat v. Csatary und des Generalsekretärs Dr. Neumann gerühmt; beide Herren waren während der ganzen Fahrt um das Wohl der Gäste der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft persönlich bemüht, und insbesondere Hofrat Csatary erteilte auf verschiedene sachliche Fragen der Fahrtteilnehmer in bereitwilligster Weise wertvolle Auskünfte.

Nachstehend die Berichte über die Eröffnung der Donautagung und die gefaßten Beschlußanträge.

Die Eröffnung der Konferenz.

Budapest, 4. September. Die Donaukonferenz wurde vormittags um 10 Uhr im Prunksaal der Ungarischen Akademie der Wissenschaften eröffnet. Seitens der ungarischen Regierung waren anwesend: Handelsminister Baron Harkanyi, Ackerbauminister Baron Emmerich Ghillany, die Staatssekretäre Karl v. Nemeth, Baron Kazy und Lersch, ferner waren anwesend seitens des Präsidiums der Donaukonferenz Bürgermeister Doktor Barczy, der Bürgermeister von Wien Dr. Weiskirchner, der Bürgermeister von Regensburg Dr. Bleyer, weiter Geheimer Regierungsrat Dr. Paasche aus Berlin, die Magnatenhausmitglieder Leo Lanczy, Adolf von Ullmann, der bulgarische Generalkonsul Redlow, der türkische Generalkonsul Achmed Hilmi-Bei, der Direktionspräsident der ungarischen Staatsbahnen v. Tolnay, der Präsidentstellvertreter v. Kotanyi, der Vizepräsident der Budapester Börse v. Simon, Oberstadthauptmann v. Bodo, Geheimer Rat Albert v. Bercevicsy, weiter in Vertretung des Belgrader Militärgouvernements Major Sucher u. a. Der österreichische Minister des Innern Prinz Hohenlohe, Arbeitsminister Freiherr v. Trnka, Handelsminister Dr. v. Spitzmüller, Justizminister Dr. Ritter v. Hochenburger und Eisenbahnminister Freiherr v. Forster hatten ihr Fernbleiben entschuldigt.

Die Begrüßung durch Bürgermeister Dr. Barczy.

Der Bürgermeister der Stadt Budapest Doktor Barczy hielt die Begrüßungsrede, in der er die Wichtigkeit der Donaukonferenz hervorhob. Er schloß seine Rede mit folgenden Worten: „In all diese Arbeiten, in die Kosten und später eintretenden rechtlichen und wirtschaftlichen Konsequenzen müssen sich die interessierten Länder waffenbrüderlich teilen und verständigen, und wenn der Friede wieder einziehen wird, werden für die weitere Internationalität der Donau Einrichtungen gebraucht werden, deren Material vorbereitet werden muß. Zu einer Zeit, wo die Verwüstung an so vielen Orten wütet, dürfen wir hinter der Front uns nur zu schöpferischer Arbeit versammeln. In der sicheren Erwartung dieser Arbeit begrüße ich Sie und eröffne die Konferenz."

Handelsminister Baron Harkanyi über den Donauweg.

Handelsminister Baron Harkanyi dankte für die Begrüßung namens der ungarischen Regierung und betonte, daß die Haupt- und Residenzstadt des ungarischen Staates große, jedoch in Anbetracht der geographischen und natürlichen Lage vollauf berechtigte Aspirationen betreffs ihrer Rolle in der zukünftigen Entwicklung der Donauschiffahrt habe. Der ungarische Handelsstand, das Munizipium der Hauptstadt Budapest und der ungarische Staat werden jeder das Seinige beitragen müssen, um Budapest zu einem seiner Lage entsprechenden Umschlags- und Handelsplatz zu machen. Bei dieser Arbeit sind die Sympathie und die Mithilfe der am Donauverkehr beteiligten Städte von höchstem Wert und sie bürgen für das Gelingen. Der Weltkrieg, der so viel Jammer und Elend im Gefolge hat und so viel Werte vernichtete, hat auch manchen neuen Weg erschlossen und sozusagen zur Entdeckung der Donau und zur richtigen Bewertung des mächtigsten internationalen Wasserweges Europas geführt. Das silberne Band der Donauwellen, das von der deutschen Wiege durch Oesterreich bis hinab zu den südöstlichen Grenzen Ungarns und zu dem uns verbündeten Bulgarien führt, ist nicht nur das Symbol inniger natürlicher Zusammengehörigkeit, sondern auch für diese Staaten ein höchst wichtiger Handelsweg, der berufen ist, bei allen wirtschaftlichen Plänen der Zukunft eine bedeutende Rolle zu spielen. Ich begrüße die Herren im Namen der ungarischen Regierung und muß besonders dessen dankbar gedenken, daß es eigentlich die Herren Bürgermeister der süddeutschen Städte waren, die die Initiative zu dieser Konferenz gegeben haben. Möge die Konferenz gedeihliche und segensreiche Beschlüsse fassen.

Sodann begannen die Beratungen der Konferenz.

Delegierter Ministerialrat Rudolf Reich hielt vom schiffsbau- und verkehrstechnischen Gesichtspunkt einen Vortrag über das österreichische Donaugebiet von Passau bis Theben, in dem er auseinandersetzte, daß die Regulierung des Stromes mit Außerachtlassung der geographischen Grenzen einheitlich durchgeführt werden müsse, wobei die Schiffbarkeit in erster Reihe in Betracht zu ziehen sei.

Sodann folgte ein Vortrag des hauptstädtischen Magistratsrates Eduard Fock über das Donaugebiet von Theben bis zum Eisernen Tor. Redner beantragte, daß die von Regensburg bis zum Schwarzen Meer an der Donau liegenden Staaten und Städte einzeln für eine Tiefe von zwei Meter Sorge tragen sollen.

In der Debatte über den technisch-nautischen Teil der Donaufragen stellte Professor Rudolf Halter von der Wiener Technischen Hochschule den Zusatzantrag: „Unter voller Anerkennung aller wasserwirtschaftlichen Fragen muß das überragende Interesse der Donauschiffahrt hervorgehoben werden." Oberbaurat Engelmann begrüßte diesen Antrag vom Standpunkt der Industrie.

Ingenieur Rosemeyer (Köln) regte an, die Donau bei Palanka durch einen Schiffahrtstunnel abzulenken, wodurch die Wasserstraße um eine Wegstrecke von 94 Kilometer verkürzt würde. Hiedurch ergeben sich 140 Millionen Kronen an Baukosten und 11 Millionen Kronen an Fahrkosten im Jahr. Rechtsrat Ditthorn (Regensburg) gab dem Wunsche Ausdruck, daß auch die Donau von Passau bis Regensburg als Großschiffahrtsweg angesehen werde.

Zu dem zweiten Referat „Die Donaurechtsfragen zwischenstaatlichen Charakters" sprachen Direktor Julius Klein und Oberinspektor Egan (Budapest).

Beim letzten Referat „Die privatrechtlichen Fragen der Binnenschiffahrt" bespricht Hofrat v. Csatary insbesondere Detailfragen über die Beförderung von Massengütern.

Der von der Donaukonferenz angenommene

Beschlußantrag

hat in seinem technisch-nautischen Teil folgenden Wortlaut:

1. Die Konferenz ist in der Lage, mit Genugtuung feststellen zu können, daß zur Sicherung der Schiffahrt des Stromes von Regensburg bis zum Eisernen Tor besonders in den letzten Jahrzehnten zahlreiche und bedeutsame Arbeiten vollzogen wurden, die aber immerhin in Anbetracht dessen, daß hiedurch der notwendige schiffbare Tiefgang von mindestens zwei Meter noch nicht überall vollends erreicht wurde, seitens der beteiligten Regierungen binnen kurzem zu ergänzen wären. Hiebei wird dem Wunsch Ausdruck verliehen, es mögen auch auf der Strecke Regensburg-Ulm die notwendigen Maßnahmen zur genügenden Sicherung der Schiffbarkeit getroffen werden.

2. Die Konferenz hält es für notwendig, daß bei der zukünftigen Ausgestaltung der Donauwasserstraße im Einvernehmen der Uferstaaten einheitliche Wassertiefen für möglichst lange Stromstrecken unter Bedachtnahme auf die gegenwärtig vorhandenen Strom- und Verkehrsverhältnisse festgesetzt werden.

3. Wasserbauten und Wasserkraftanlagen dürfen die Schiffbarkeit des Stromes nicht gefährden.

4. Die Konferenz stellt fest, es sei notwendig, das Donaudelta, beziehungsweise die Arme desselben, aus hydrotechnischen Gründen als einheitliches Ganze zu regulieren, um auf diese Weise eine gleichmäßige Schiffbarkeit der Mündung zu erzielen.

5. Die Herstellungs- und Erhaltungsarbeiten, durch die die Schiffbarkeit des Stromes bis zu der im Punkt 1, beziehungsweise Punkt 2 vorgesehenen Tiefe von zwei Metes gesichert wird, sind Aufgabe des betreffenden Staates. Die Kosten dieser Arbeiten berechtigen — schon im Sinne der bereits geltenden internationalen Grundsätze — keinen der angrenzenden Uferstaaten zur Erhebung etwaiger Abgaben, die die Schiffe oder deren Ladung belasten.

Der internationale Teil des Beschlußantrages lautet:

1. Der Grundsatz der freien Schiffahrt auf der Donau ist auch für die Zukunft aufrechtzuerhalten und möglichst auszugestalten.

2. Jeder Uferstaat hat für entsprechende Landungsplätze, Häfen und Hafeneinrichtungen zu sorgen. Zur Bestreitung der notwendigen Kosten, die aus der Unterhaltung und der Beaufsichtigung derselben entstehen, können Gebühren erhoben werden, die die Selbstkosten nicht übersteigen.

3. Auf Grund der freien Schiffbarkeit der Donau wäre durch die Vertreter der Regierungen der Uferstaaten sobald als möglich ein Staatsvertrag über die Donauschiffahrt auszuarbeiten.

4. Zur fortlaufenden Ueberwachung und Sicherung der Donauschiffahrt und zur Sicherung der Durchführung des Donauschiffahrtsvertrages ist aus den Vertretern der Uferstaaten eine Donaukommission einzusetzen. Die Donaukommission hätte für den ganzen ihr unterstellten Strom eine einheitliche Schiffahrtspolizeiordnung zu entwerfen und den betreffenden Regierungen zur Genehmigung vorzulegen. Im übrigen wäre ihr Wirkungskreis, soweit dies möglich erscheint, dem Wirkungskreis der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt in Mannheim nachzubilden.

5. Die Donaukommission hat über ihre Erfahrungen jährlich und in dringenden Fällen sofort den betreffenden Regierungen Bericht zu erstatten und wegen der Förderung der Schiffahrt auf der Donau Vorschläge zu machen.

Der auf den privatrechtlichen (Binnenschiffahrt) Teil bezughabende Passus des Beschlußantrages besagt:

Die im September 1916 in Budapest abgehaltene Donaukonferenz der an der Hebung der Schiffahrt auf der Donau interessierten bayerischen, österreichischen und ungarischen Städte und wirtschaftlichen Körperschaften erklärt mit Rücksicht auf die Entwicklung des Binnenschiffahrtsverkehres zwischen den verbündeten Reichen die Schaffung eines einheitlichen Privatrechtes der Binnenschiffahrt für die Donau und die mit derselben verbundenen Wasserstraßen als notwendig, wobei sie die möglichste Anlehnung an das deutsche Binnenschiffahrtsgesetz empfiehlt. Die Konferenz beauftragt die Konferenzleitung, diesen Beschluß den beteiligten Regierungen mit der Bitte zu unterbreiten, im Einvernehmen mit den andern Regierungen die gesetzgeberische Durchführung zu veranlassen.

Der Ministerialrat des ungarischen Ackerbauministeriums Ladislaus Jozsa berichtete sodann über die ungarischen Donauregulierungsarbeiten.

Damit ist die Tagesordnung erschöpft. Bürgermeister Dr. Barczy schloß die Konferenz mit den Worten, daß die Arbeit damit nicht beendigt sei, sondern erst recht beginne. Er wünscht ein praktisches Gelingen des eingeleiteten Werkes.

* * *

Budapest, 4. September. (Privattelegramm.) Der Beschlußantrag zum Referat über den internationalen Teil bei der heutigen Donaukonferenz hat eine Aenderung erfahren, und zwar im Punkte 4, der ursprünglich folgendermaßen lautete: „Zur fortlaufenden Ueberwachung und Sicherung der Freiheit der Donaudampfschiffahrt bis zur Grenze des Wirkungskreises der europäischen Donaukommission und zur Sicherung der Durchführung der Donauschiffahrtsordnung ist aus den Vertretern der Uferstaaten eine Donaukommission mit dem Sitze in Budapest einzusetzen." Die Worte: „Mit dem Sitze in Budapest" wurden aus dem Beschlußantrag gestrichen. Diese Aenderung wurde in der Vorbesprechung von den österreichischen Vertretern angeregt. Die Erfüllung dieses Wunsches bedeutet aber nicht, daß Budapest seinen Anspruch, das Zentrum der Donauschiffahrt zu werden, fallen gelassen hat. Die Vertreter der Hauptstadt Budapest glaubten, daß die Erörterung dieser Frage jetzt nicht am Platze sei, und behielten sich selbstverständlich das Recht vor, für die Rechte und Ansprüche der ungari-

Pester Lloyd
5./IX. 1916

Die Donaukonferenz.

Das Bankett.

Budapest, 4. September.

Um 2 Uhr nachmittags gab die Hauptstadt zu Ehren der Teilnehmer an der Donaukonferenz im Hauptstädtischen Pavillon im Stadtwäldchen ein Diner. Außer den ausländischen Gästen nahmen mit wenigen Ausnahmen auch alle jene Persönlichkeiten des ungarischen öffentlichen und wirtschaftlichen Lebens teil, die am Vormittag der Konferenz beigewohnt hatten. Die Regierung war durch den Unterrichtsminister Dr. Béla v. Jankovich, die Hauptstadt durch nahezu sämtliche Mitglieder des Magistrats und zahlreiche Stadtrepräsentanten vertreten. Insgesamt waren mehr als 500 Personen anwesend. Es herrschte eine sehr animierte Stimmung, die durch die gehaltvollen Trinksprüche noch wesentlich gehoben wurde.

Die Reihe der Trinksprüche eröffnete Bürgermeister Dr. Stefan Bárczy; er sprach wie folgt:

Rede des Bürgermeisters Bárczy.

Meine Herren! Dieses Glas, den Nachfolger des Kelches, in den unsere Ahnen ihr Blut zusammenrinnen ließen und auf diese Weise treue Brüderschaft tranken, erhebe ich vor allem auf den König, unseren und unserer österreichischen Brüder fürstlichen Herrn. Am Höhepunkte unserer Kämpfe wenden sich Empfindung und Gedanken seiner von der Geschichte gestählten Person zu und schöpfen aus seiner Unerschütterlichkeit Kraft zum Durchhalten, aus seinem Glauben Hoffnung auf den Sieg.

Ich erhebe ferner dieses Glas auf des Deutschen Kaisers Majestät. Die uralte Donau, deren Wellen einstens die Nibelungenlieder summten, bringen uns von Westen auch heute die Nibelungentreue. Die Donau spricht uns von einer großen Nation und ihrem großen Kaiser, die in den Jahren des größten Zwiespaltes der Menschheit vom ersten Augenblick bis zum letzten, vom größten Mann bis zum kleinsten mit gleicher Kraft und unverändert klarem, frohem Mut standhielten für sich, für ihre Verbündeten, für die Wahrheit, die Ehre, die Menschheit. Ich erhebe mein Glas auf den König von Bayern und auf die deutschen Fürsten, durch deren Länder die Donau fließt, die geborene und berufene Führer der Interessen und Bestrebungen ihrer Länder sind.

Diese Interessen und Bestrebungen, sofern sie mit der größten Wasserstraße Mitteleuropas im Zusammenhang stehen, suchen eine Organisation und Erfüllung in den Beratungen, die wir hier jetzt mit einer Ruhepause unterbrechen. Welche Auffassungen wir in jenen Fragen hegen und was wir in ihnen wollen, das führen wir dort aus. Hier am weißgedeckten Tische sei es gestattet, von uns selbst zu sprechen. Die wir hier versammelt sind, vertreten jene Front hinter der Front, die als ein Granitunterbau die ehrne Mauer unserer Helden zu stützen hat: die bürgerliche Mühe, den Erfindungsgeist, die Unerschütterlichkeit, die die Nährmutter ihrer selbstaufopfernden Unerschütterlichkeit ist. Wie wir uns hier zu einer Arbeitsorganisation vereinigt haben, Städte, industrielle, Handels-, landwirtschaftliche, Verkehrs- und finanzielle Interessenten und das diese mit Aufmerksamkeit verfolgende Regierungsinteresse, vertreten zusammen die bürgerliche Arbeit, wie sie in der Neuzeit in die Weltgeschichte eingetreten ist und die Kultur mit der Zivilisation und Arbeit vereint. Die große deutsche Nation, die nicht nur uns, ihren Verbündeten, sondern auch ihren Feinden ein Erzieher in der Organisation, das heißt in der zweck- und planmäßigen Arbeitsführung ist, hat die Gesetze der Organisation aus den ureigensten Ueberlieferungen geschöpft; aus dem städtischen Leben, deren ältester und am meisten entwickelter Herd die deutschen Städte sind. Unsere ungarischen Städte sind Einrichtungen und Organe unserer nationalen Arbeit, verständige Schüler des deutschen Städtewesens. Das österreichische Städtewesen aber ist der gleichen Wurzel entsprossen wie das deutsche. So bietet der lückenlose Kulturzusammenhang die Möglichkeit, daß unsere Länder in internationaler Interessengemeinschaft miteinander ihre nationalen und besonderen Interessen sichern. Die Männer, die an der Spitze der Kommunen und Interessenorganisationen stehen, sind eine berufene Verkörperung dieser Arbeitsfähigkeit und bewußte Vertreter des Strebens zu diesem Einklang.

Es mindert das Verdienst keines der beiden, es deutet nur auf die Vorgeschichte dieser Konferenz hin, wenn ich mein Glas erhebe auf Herrn Dr. Bleyer, meinen Regensburger, und Seine Exzellenz Herrn Dr. Weiskirchner, meinen Wiener Kollegen. Denn ohne sie, ohne die tatkräftige Initiative des einen, ohne die staatsmännische Einsicht des anderen wäre diese Konferenz kaum zustande gekommen. In ihrer hochgeschätzten Person und in Ihnen allen, meine Herren, die ich hier als Gäste der Stadt Budapest liebevoll begrüße, lasse ich die Gedanken hoch leben, die Sie hieher gebracht haben, um zu wirken, zu arbeiten und zu schaffen: die Treue, die bei unseren Nationen nicht nur ein auf hundert Schlachtfeldern erprobtes waffenbrüderliches Band, sondern auch ein Lebens- und Arbeitsprogramm ist. Dieses Leben, das in planmäßiger Verschwörung vom Neid belagert und das je blutiger, umso triumphierender aus dieser Belagerung hervorgehen wird, und die Bestimmung, die wir mit diesem Leben auf uns nehmen, daß wir, für uns selbst und für einander kämpfend und arbeitend, die Arbeitsgemeinschaft der ganzen gesitteten Welt erzwingen und fundieren, in der Hammer und Pflugschar mehr Gedeihen bedeutet als das Schwert. Auf das teuere Blut erhebe ich mein Glas, das unsere Söhne und Brüder jetzt in beispiellosem Kampfe gemeinsam vergießen. Und auf den Sieg, den uns ihre heldenmütige Selbstaufopferung und unser bürgerliches Durchhalten gemeinsam verschaffen werden.

Die mit Schwung vorgetragene Rede des Bürgermeisters wurde von häufigen lebhaften Eljen- und Bravorufen unterbrochen. Als der Bürgermeister unseren König apostrophierte, erhoben sich alle Anwesenden und der Pavillon widerhallte von den enthusiastischen Kundgebungen für unseren Monarchen. Die Rufe der Begeisterung erneuten sich, als der Redner des Deutschen Kaisers und des Königs von Bayern gedachte, und als Dr. Bárczy seinen Trinkspruch beendet hatte, brausten ihm frenetische Ovationen entgegen.

Hierauf nahm der Bürgermeister Dr. Bleyer aus Regensburg das Wort.

Rede des Regensburger Bürgermeisters Dr. Bleyer.

Ich danke zunächst im Namen der reichsdeutschen Vertreter für den freundlichen Willkommsgruß, den uns der Herr Bürgermeister Dr. Bárczy namens der Stadt Budapest gewidmet hat. Mit besonderer Freude haben wir deutsche Donau-Interessenten dem Rufe zur Konferenz Folge geleistet, sehen wir doch jahrelange, oft entsagungsvolle Arbeit mit einem sichtbaren Erfolg gekrönt. Der Kampf um die Anerkennung der Donau als länderverbindende Wirtschaftsstraße ist vor Ausbruch des Krieges auf deutscher Seite in der Hauptsache von einzelnen Städten und wirtschaftlichen Körperschaften geführt worden. Auf viel Verständnis sind sie dabei nicht gestoßen. Jetzt, wo die Erfahrungen des Krieges für uns sprechen, ist freilich in Deutschland ein völliger Umschwung der öffentlichen Meinung eingetreten und heute steht, was die Volkstümlichkeit betrifft, die Donau dem Rhein kaum mehr nach.

Nachdem sich der Redner kurz mit der von der Konferenz geleisteten Arbeit befaßt hatte, fuhr er fort:

— Daß die erste zwischenstaatliche Donaukonferenz in der Hauptstadt Ungarns stattfindet, hat seinen tieferen Grund. Die Donau ist die Lebensader Ungarns. Ihr gehört auch die größte Stromstrecke. Der ungarische Staat hat schon Hunderte von Millionen für die Regulierung der Donau aufgewendet und hat, wie allseitig anerkannt werden muß, diese Arbeit nicht im einseitigen, egoistischen Interesse, sondern zugleich zur Förderung des allgemeinen, über die Grenze des Staates hinausgehenden Verkehrs durchgführt. Ungarn gebührt deshalb der freudige Dank aller Donaufreunde.

Meine Herren! Der Krieg, der die Grundfesten Europas erschüttert, hat inmitten tückischen Verrats die Waffenfreundschaft unserer Völker auf blutigen Schlachtfeldern durch Kampf und Sieg, in Not und Tod geschmiedet. Daß wir mitten im Toben des Weltbrandes noch Zeit finden, uns mit der zwar durch den Krieg neuerdings ausgelösten, aber doch hervorragend friedlichen Frage zur Verbesserung des Donauweges zu befassen, ist ein Zeichen selbstvertrauender Kraft und ruhiger Zuversicht in die Zukunft. Möge es vergönnt sein, auch in dieser friedlichen Frage der Ausgestaltung der Donau als eines allgemein zugänglichen und zulänglichen Verkehrsmittels Schulter an Schulter zu kämpfen zum Heil und Segen der verbündeten Reiche, zu ihrem wirtschaftlichen Gedeihen. Was aber das Verhältnis zu dem ungarischen Volke betrifft, das uns so glänzende Gastfreundschaft erwiesen hat, so darf ich wohl an ein prophetisches Wort unseres Altmeisters Bismarck erinnern, das sich in unseren Tagen so treffend erwiesen hat: Deutsche und Ungarn gehören in ihren Lebensinteressen zusammen, jeder europäische Konflikt wird sie vereinigen und nur arger Unverstand könnte sie trennen. Mein Gruß gilt dem ritterlichen, lebenskräftigen, standhaften und, wie wir alle zuversichtlich hoffen, mit uns siegreichen ungarischen Volke.

Die Rede fand den lebhaftesten Beifall der Anwesenden.

Hierauf folgt der

Trinkspruch des Abgeordneten Held (Regensburg).

Wir alle, die wir hier versammelt sind, waren untereinander längst einig über unsere Wünsche. Wir wollten nur den Vertretern der Staatsregierungen unsere Wünsche kundtun, damit sie in Erfüllung dieser Wünsche die Völker Mitteleuropas einander näher bringen. Wir freuen uns besonders deshalb über die heutige Begrüßung des Vertreters der ungarischen Regierung. Die königliche Staatsregierung in Ungarn, die wir Deutsche so hochschätzen und auf die wir so großes Vertrauen setzen, möge in der Frage der Donau initiativ vorgehen und den übrigen Staatsregierungen als leuchtendes Vorbild vorangehen. Mein Vorredner hat mit vollem Recht mit großer Wärme des hochgeschätzten Volkes Ungarns gedacht. Wir stehen heute jedoch alle unter dem Eindrucke, daß unsere Konferenz wohl noch eine stimmungsvollere gewesen wäre, wenn nicht die Ereignisse der letzten zehn Tage hereingebrochen wären. Man hat davon gesprochen, jetzt müsse man allen unseren Feinden gegenüber in einer geschlossenen Stellung standhalten. (Lebhafter Beifall.) Aber auch die Opferfreude muß eine gegenseitige, sich ergänzende sein. Wollen wir dem Teile Ungarns, der so schwer betroffen ist, Siebenbürgen ein Zeichen unserer Sympathie geben (Lebhafter Beifall), und zwar mit einer Tat, damit all die Scharten wieder ausgewetzt werden, soweit es möglich ist. Ich bitte mir zuzustimmen, wenn ich den Wunsch äußere, es mögen die Teilnehmer der Konferenz jeder für sich sein Schärflein beitragen und seine Sympathie für Siebenbürgen praktisch betätigen. In diesem Sinne möchte ich meine Worte schließen und sogleich an die praktische Durchführung schreiten.

Abgeordneter Held sammelte hierauf zugunsten der Siebenbürger Flüchtlinge. Die Sammlung ergab einen namhaften Betrag.

Von den Anwesenden lebhaft begrüßt, erhob sich nun

Kultus- und Unterrichtsminister Dr. Béla v. Jankovich

und sprach folgendes:

Geehrte Herren! Meine Kollegen, der Herr Ackerbauminister und der Handelsminister sind durch anderweitige dringende Amtsgeschäfte verhindert, an diesem Festmahle teilzunehmen und haben mich ersucht, Ihnen ihre Grüße entgegenzubringen. Mit Freuden erfülle ich diese meine Pflicht, um so mehr, da alle meine Kollegen, wie die ungarische Regierung überhaupt, überzeugt sind von der Bedeutung jener Ziele, welche Sie sich, meine Herren, in dieser Konferenz gesteckt und die meine beiden Vorredner so trefflich ausgeführt haben. Die Regierung wird es sich wie bisher angelegen sein lassen, diese Interessen auch weiter zu fördern und auszugestalten. Wir alle wissen es doch, welche Rolle die Donau im Mittelalter gespielt, daß sie damals weite Länder und Gebiete vom Schwarzwald bis zum Schwarzen Meer verbunden und diese wirtschaftlich und kulturell gefördert hat. Dieselben wirtschaftlichen und — ich kann sagen — kulturellen Interessen haben entlang dieses Stromes zur Gründung einer großen Monarchie geführt, die, wie jetzt unter dem Zepter unseres glorreichen Monarchen, es verstanden hat, durch alle Jahrhunderte allen Feinden gegenüber siegreich standzuhalten. Ich bin der Ueberzeugung, daß wir auch jetzt, mit Hilfe unserer treuen Bundesgenossen allen Anstürmen gegenüber standhalten werden. Gerade heute, wo unsere Feinde es sich angelegen sein lassen, uns von der Außenwelt ganz abzuschließen, ist es unsere Aufgabe, die inneren Verkehrsverhältnisse auszugestalten, um auf einer desto weiteren Basis die siegreiche Konkurrenz auch auf wirtschaftlichem Gebiete mit ihnen aufnehmen zu können. Diese Interessen wird die ungarische Regierung auch in Zukunft zu wahren. In dieser Ueberzeugung nehme ich die Gelegenheit wahr, um Sie, meine Herren, die aus Deutschland und Oesterreich hieher gekommen sind, freundlichst zu begrüßen und ganz besonders den beiden Präsidenten für ihre Mühe zu danken, mit der sie sich der Leitung dieser Konferenz unterzogen haben. Unsere Gäste hoch! (Hoch- und Eljenrufe.)

Als letzter Redner sprach

Bürgermeister Dr. Weiskirchner,

der unter anderem die erfreuliche Mitteilung machte, daß der Magistrat der Stadt Wien den Betrag von 10.000 Kronen für die Flüchtlinge aus Siebenbürgen gespendet habe. Dr. Weiskirchner dankte der ungarischen Regierung für das große Interesse, das sie stets der Donaufrage entgegengebracht habe, und bezeichnete den Tag der ersten Donaukonferenz als einen stolzen Tag der Genugtuung, der übrigens auch das solidarische Empfinden der beiden Städte — Budapest und Wien — gezeigt habe. Dies sei möglich geworden durch die Hilfe der deutschen Brüder und durch die Bildung eines deutsch-magyarischen Blocks, der eine Gewähr für Mitteleuropa bilde. Dr. Weiskirchner entbot der Perle im Transit, der Stadt Budapest, der Stadt der Liebe, der Musik und der Frauen mit den blitzenden Augen seinen Gruß und wünschte ihr ein weiteres Gedeihen und Blühen. Dr. Weiskirchner leerte sein Glas auf die Freundschaft der beiden Städte.

Nach Beendigung der Mittagstafel verließen die Teilnehmer in angeregter Stimmung die gastliche Stätte, um den Tiergarten und andere Sehenswürdigkeiten der Stadt zu besichtigen.

*

Die Beschlußanträge, die zum technisch-nautischen und zum internationalen Teile der Verhandlungen der Donaukonferenz eingebracht wurden, haben bei der endgültigen Textierung einige Aenderungen erfahren; infolgedessen veröffentlichen wir im nachstehenden die zum Beschluß erhobenen Anträge und den endgültig formulierten Text der beiden Resolutionen:

Technisch-nautischer Teil.

Beschlußantrag.

1. Die Konferenz ist in der Lage, mit Genugtuung feststellen zu können, daß zur Sicherung der Schiffbarkeit des Stromes von Regensburg bis zum Eisernen Tor — besonders in den letzten Jahrzehnten — zahlreiche und bedeutsame Arbeiten vollzogen wurden, die aber immerhin in Anbetracht dessen, daß hiedurch der notwendige schiffbare Tiefgang von mindestens zwei Metern noch nicht überall vollends erreicht wurde, von seiten der beteiligten Regierungen binnen kurzem zu ergänzen wären. Hiebei wird dem Wunsche Ausdruck verliehen, es mögen auch auf der Strecke Regensburg—Ulm die notwendigen Maßnahmen zur genügenden Sicherung der Schiffbarkeit getroffen werden.

2. Die Konferenz hält es für notwendig, daß bei der zukünftigen Ausgestaltung der Donauwasserstraße im Einvernehmen der Uferstaaten einheitliche Wassertiefen für möglichst lange Stromstrecken unter Bedachtnahme auf die gegenwärtig vorhandenen Strom- und Verkehrsverhältnisse festgesetzt werden.

3. Wasserbauten und Wasserkraftanlagen dürfen die Schiffbarkeit des Stromes nicht gefährden.

4. Die Konferenz stellt fest, es sei notwendig, das Donaudelta, beziehungsweise die drei Arme desselben aus hydrotechnischen Gründen als einheitliches Ganzes zu regulieren, um auf diese Weise eine gleichmäßige Schiffbarkeit der Mündung zu erzielen.

5. Die Herstellungs- und Erhaltungsarbeiten, durch welche die Schiffbarkeit des Stromes bis zu der im Punkte 1, beziehungsweise 2 vorgesehenen Tiefe von zwei Metern gesichert wird, sind Aufgabe des betreffenden Staates, die Kosten dieser Arbeiten berechtigen, schon im Sinne der bereits geltenden internationalen Grundsätze, keinen der angrenzenden Uferstaaten zur Erhebung etwaiger Abgaben, die die Schiffe oder deren Warenladung belasten.

Internationaler Teil.

Beschlußantrag.

1. Der Grundsatz der freien Schiffahrt auf der Donau ist auch für die Zukunft aufrecht zu erhalten und möglichst auszugestalten.

2. Jeder Uferstaat hat für entsprechende Landungsplätze, Häfen und Hafeneinrichtungen zu sorgen.

Zur Bestreitung der notwendigen Kosten, die für die Unterhaltung und Beaufsichtigung derselben entstehen, können Gebühren erhoben werden, die die Selbstkosten nicht übersteigen.

3. Auf Grund der freien Schiffbarkeit der Donau wäre durch die Vertreter der Regierungen der Uferstaaten so bald als möglich ein Staatsvertrag über die Donauschiffahrt auszuarbeiten.

4. Zur fortlaufenden Ueberwachung und Sicherung der Donauschiffahrt und zur Sicherung der Durchführung des Donauschiffahrtvertrages ist aus den Vertretern der Uferstaaten eine Donaukommission einzusetzen.

Die Donaukommission hätte für den ganzen ihr unterstellten Strom eine einheitliche Schiffahrtpolizeiordnung zu entwerfen und den betreffenden Regierungen zur Genehmigung vorzulegen. Im übrigen wäre ihr Wirkungskreis, soweit dies möglich erscheint, dem Wirkungskreise der Zentralkommission für Rheinschiffahrt in Mannheim nachzubilden.

5. Die Donaukommission hat über ihre Erfahrungen jährlich und in dringenden Fällen sofort den betreffenden Regierungen Bericht zu erstatten und wegen der Förderung der Schiffahrt auf der Donau Vorschläge zu machen.

Die erste Folge der Donaukonferenz.

Wie wir aus leitenden Kreisen der eben beendeten Donaukonferenz erfahren, finden am 18. und 19. September in Budapest eingehende Verhandlungen über den gesamten Komplex der auf der Konferenz behandelten Donaufragen statt. An der Hand der offiziellen Berichte und auf Grund der auf der Tagung gefaßten Beschlüsse werden Beratungen im engeren Kreise gepflogen werden, deren Ergebnis den Regierungen der Donaustaaten mitgeteilt werden wird. Wie wir weiter erfahren, wird Ungarn durch den Direktor der königlich ungarischen Fluß- und Seeschiffahrt-A.-G. Hofrat Karl Végh vertreten sein, Oesterreich durch den Generaldirektor der Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft Hofrat Friedrich Csatáry, ferner Süddeutschland durch den Geschäftsführer des Bayrischen Kanalvereins K. G. Steller und das an der Binnenschiffahrt interessierte übrige Deutschland durch den Geheimen Regierungsrat Professor Flamm.

oft.

reich-Ungarns.

Bezugspreise:
bei täglich zweimaliger Zustellung für Wien:
monatlich . . . . . K 8.90
vierteljährlich . . . . . „ 11.50
halbjährlich . . . . . „ 23.—
Für Oesterreich-Ungarn:
monatlich . . . . . K 4.60
vierteljährlich . . . . . „ 13.50
halbjährlich . . . . . „ 27.—
Bei täglich einmaliger Zustellung (das Morgenblatt zugleich mit der Nachmittagsausgabe des vorherigen Tages) für auswärts:
monatlich . . . . . K 3.90
vierteljährlich . . . . . „ 11.50
halbjährlich . . . . . „ 23.—
Für Deutschland:
vierteljährlich Kreuzbandsendung K 16.—
und durch die Postämter laut dort aufliegender Postzeitungsliste.
Länder des Weltpostvereines:
vierteljährlich Kreuzbandsendung K 22.—
und durch die Postämter laut dort aufliegender Postzeitungsliste.

e 1916 XXIII. Jahrgang

Reichsp

mme im Angriff.

z Tutrakan genommen.

des Dnjester.

an der berühmten Kataraktstrecke des Eisernen Tores. Die bayrische Regierung wird für den Fall, daß eine Fortführung des Schiffahrtsweges über Regensburg hinaus bis nach Ulm in Angriff genommen wird, mehr als 230 Millionen aufwenden müssen. Für das zweite Stromhindernis, die Barre am Eisernen Tor, sind bisher genauere Kostenberechnungen nicht bekannt geworden. Man ist sich auch noch nicht einig darüber, wie die bestehenden Hemmungen beseitigt werden sollen. Zumeist spricht man von Schleusenkanälen, welche parallel zu den einzelnen Kataraktstrecken erbaut werden sollen, um so eine ruhige und sichere Schiffahrt zu ermöglichen. Vollkommen neu ist die Idee des Ingenieurs J. Rosemeyer aus Köln, von dem die Pläne zu dem bekannten Rheinseekanal nach Emden stammen und dessen Vortrag im Saale der ungarischen Akademie der Wissenschaften bei den Teilnehmern der Konferenz das größte Interesse auslöste. Rosemeyer will die ganze Donaukataraktstrecke von Jucz, Kasan und dem Eisernen Tore bis weiter donauabwärts nach Brza Palanka durch einen Kanaltunnel abschneiden, der durch das Gebirge getrieben werden soll. Der Tunnel würde rund 18 Kilometer lang werden und im Verein mit den notwendigen Schleusenanlagen einen Kostenaufwand von 190 Millionen Kronen erfordern. Ob sich diese gewaltigen Anlagekosten auch hinreichend verzinsen werden, erscheint vorderhand fraglich, zumal keine Gewähr dafür gegeben ist, daß sich die Anlagekosten, wie dies bei ähnlichen Bauten schon geschehen ist, nicht nachträglich noch infolge von Wassereinbrüchen, Senkungen usw. ganz erheblich vergrößern. Solange eine genaue geologische Untersuchung der Felsengegend am Eisernen Tor noch fehlt, kann derartigen Plänen, deren Durchführbarkeit an und für sich nicht geleugnet werden soll, nur ein problematischer Wert zuerkannt werden.

Der Vorschlag des Kölner Ingenieurs ist aber insoferne von Bedeutung, als er einen Vorgeschmack gibt von den gewaltigen Summen, die noch aufgewendet werden müssen, um aus der Donau eine wirklich leistungsfähige Wasserstraße zu machen. Daß sie dies werden muß, darüber ist man sich heute sowohl bei uns wie auch in Deutschland vollkommen im Klaren. Gerade jetzt im Kriege, wo uns die Feinde von der Außenwelt abzuschließen versuchen, müssen wir erkennen, welcher Wert der Ausgestaltung der großen westöstlichen Wasserstraße zukommt. Mit ihrer Hilfe wird es möglich sein, den Warenverkehr des Balkans und im weiteren Sinne den des gesamten Pontus-Gebietes in neue Bahnen zu lenken und den Binnenverkehr an die Stelle des von den Engländern beherrschten Seeweges zu setzen.

Vor dem Kriege wäre es schwer gewesen, dieses Ziel zu erreichen. An der einfachen, aber ausschlaggebenden Tatsache, daß die Frachten auf der Donau trotz des kürzeren Weges rund dreimal so hoch waren wie die des Seeverkehres, mußten alle großzügigen, mit der Förderung der Donaustraße im Zusammenhang stehenden Pläne scheitern. Heute, wo der Krieg einen noch nie dagewesenen Mangel an Frachtraum hervorgebracht hat, wo, um nur ein Beispiel anzuführen, die Transportkosten für eine Tonne Getreide von La Plata nach London von 15 Schilling vor dem Kriege auf 150 bis 160 Schilling gestiegen sind und sich demgemäß um rund 1000 Prozent erhöht haben, hat sich die Lage vollkommen geändert. Es wird mindestens zehn Jahre, wenn

Die Donaukonferenz.

Von einem Wirtschaftspolitiker.

In einer großen ernsten Zeit hat die Donaukonferenz in Budapest stattgefunden. Als eine Kundgebung unseres Kraftbewußtseins und unerschütterten Selbstvertrauens ist dies gedeutet worden; denn diejenigen, die an ihr teilgenommen haben, waren schon längst eines Sinnes über die Grundlinien und den größten Teil der Einzelangelegenheiten, die mit dem ganzen Donauproblem zusammenhängen. Dies zeigte sich auch deutlich genug im Laufe der Verhandlungen, deren Dauer zuletzt eine wesentliche Einschränkung erfahren hatte, sowie in den Beschlußanträgen, die nur ganz geringfügige Abänderung erfahren haben. Die übereinstimmende Anschauung der in der Budapester Akademie der Wissenschaften versammelten Teilnehmer ging dahin, daß die namhaften Arbeiten, die bisher von Seite der beteiligten Staaten bereits geleistet wurden, so weit fortzuführen sind, bis das angestrebte Ziel: die Schaffung eines wirklich modernen, ein weitreichendes Anziehungsgebiet erfassenden Donau-Schiffahrtsweges, erreicht ist. Hiezu bedarf es in erster Linie der Herstellung einer Normal-Wasserrinne, in der sich dann der Verkehr mit Schleppschiffen von tausend Tonnen Nutzlast ohne Schwierigkeiten abwickeln läßt. Auf der österreichischen Teilstrecke, für die bisher 171 Millionen aufgewendet worden sind, ist diese Arbeit bis auf einige kürzere Strecken, wie das Aschacher Kachlet, bereits vollkommen durchgeführt. Von einer eigentlichen Barre kann hier ebensowenig die Rede sein wie in Ungarn, wo man die Kosten der noch zu bewältigenden Baggerarbeiten mit 66 Millionen veranschlagt. Die Schwierigkeiten beginnen erst einerseits auf der oberen Donau, anderseits

Arbeiterzeitung 7. IX. 1916

63

Die Donau.

Ein Nachwort zur Donaukonferenz.

Von Max Winter.

Auch darum ist ein Kampf gegangen, wem das Vorrecht zukommt — Wien oder Budapest —, die Donaukonferenz angeregt zu haben. Damals schrieb eine Budapester Zeitung, daß für Wien die Donau eigentlich nichts sei als der Vorwurf für einen schönen Walzer, daß aber für die wirtschaftliche Bedeutung der Donau Budapest das Herz sei. Etwas von diesem Streit um den Vorrang spielte auch hinter den Kulissen der Donaukonferenz und er kam auch in dem Beschlußantrag über die Regelung der internationalen Fragen zum Ausdruck. Der Antrag bezweckt, zur fortlaufenden Ueberwachung und Sicherung der Freiheit der Donauschiffahrt bis zur Grenze statt der Europäischen Donaukommission, deren Wirksamkeit durch den Krieg praktisch aufgehoben ist, eine Uferstaatenkommission mit dem Sitze in Budapest einzusetzen. Die Worte „mit dem Sitze in Budapest" wurden auf Wunsch der Wiener Vertreter an der Konferenz in einer Vorberatung mit den ungarischen und den bayrischen Vertretern gestrichen, was vom „Pester Lloyd" prompt damit beantwortet wurde, daß die Erfüllung dieses Wunsches der Wiener nicht bedeute, daß Budapest seinen berechtigten Anspruch darauf, daß Budapest der Mittelpunkt der Donauschiffahrt werde, fallen gelassen habe. Die Erörterung dieser Frage sei nur jetzt nicht am Platze und darum hätten die Vertreter der Hauptstadt nicht auf der ursprünglichen Fassung bestanden.

Hinter diesem Streite um den Vorrang, um das Ansehen und die Macht, die daraus quillt, liegt eigentlich das ganze Donauproblem. Der Streit ist heute wirklich müßig, denn letzten Endes wird die Donau selbst diesen Streit entscheiden, wenn sie ihn noch nicht entschieden hat.

Wer auf die Dinge, um die es bei dieser Donaukonferenz gegangen ist, genauer hingehorcht hat, der wird das mächtige Rauschen des gewaltigen Stromes als den gewaltigen Untergrund aller Stimmen herausgehört haben, nicht nur den Donauwellenwalzer für Wien und das Aechzen der Ladekräne für Budapest. Auch hinter der Liebe zur „schönen blauen Donau", die aus dem Walzer jubelnd klingt, steckt der gebieterische Wunsch, die von Wien so geliebte Donau praktisch in den Dienst des Gemeinwohles zu stellen, auf daß die Bande, die Wien mit seinem Strome verbinden, um so fester werden. Beides sind lebende Wesen: Wien und die Donau, beide haben ihre Lebensgesetze und die Entwicklungsmöglichkeiten beider sind voneinander abhängig. Was wäre die Donau als Verkehrsstraße (auch für Budapest) ohne den „Wiener Durchstich", der in den Jahren 1870 bis 1875 erfolgt ist und der dem Strome, der sich vorher in wilder Verzweigung durch das Gebiet der heutigen „alten Donau" wälzte, erst sein Bett gab? Was wäre Wien ohne diesen Durchstich? Es entbehrte der Wasserstraße und wäre wohl Jahr um Jahr von schweren Hochwässern heimgesucht. Was bedeutete die Verkehrsstraße ohne die Landungsplätze, die in Wien allein eine Länge von mehr als acht Kilometer haben, was bedeutete die Donau, wenn nicht Menschenkraft der Schiffahrt Zufluchten geschaffen hätte, die Hafenanlagen von Linz, Kahlenbergerdorf und der Freudenau, in denen unberührt von den Hochwässern an die tausend Schiffe und Schleppkähne untergebracht werden können?

Die österreichische Donau von Kräutelstein unterhalb Passau bis Theben ist 342·2 Kilometer lang. Bis 1869 haben die planmäßigen Regulierungen schon 16·6 Millionen Kronen verschlungen und dazu haben sich seither auf der oberösterreichischen Strecke Auslagen von 16 Millionen Kronen, auf der niederösterreichischen Auslagen von 138·2 Millionen Kronen gesellt. Insgesamt steckt in jedem Kilometer Donaustraße auf österreichischem Boden durchschnittlich schon eine halbe Million Kronen, rechnet man aber von dieser Summe ab, was für die Regulierung der Donau allein bei Wien nötig war, die 58·4 Millionen Kronen für den „Wiener Durchstich" und die 24·3 Millionen Kronen für die Hafenanlagen, so bleibt noch immer eine Viertelmillion Kronen übrig, die durchschnittlich in jeden Kilometer der österreichischen Donau gesteckt werden mußte, um die Donau zu bändigen, um sie nutzbar zu machen für Wien und alles, was donauabwärts liegt, bis Budapest und weit darüber hinaus.

Die Donau kann nur als Ganzes betrachtet werden und für das Ganze gelten ihre eigenen Lebensgesetze. Dort felsiger Untergrund, hier Geschiebe, dort Engpässe, durch die sie sich zwängen muß und mit wachsender Stärke und Schnelligkeit auch zwängt, hier Flachufer mit allen Vorbedingungen und Möglichkeiten breiter Versandung und Verschotterung. Wer sie in den Dienst der Menschen zwingen will, muß ihr ihre eigenen Gesetze ablauschen. Warum kann Budapest bis hart an beide Ufer des Stromes heranrücken, warum nicht Wien? Ohne diese oft gestellte und so oft falsch beantwortete Frage aufzuwerfen, beantwortete sie der Baudirektor der niederösterreichischen Donauregulierung Hofrat Rudolf Reich auf der Donaukonferenz mit der einfachen Feststellung, daß die österreichische Donau noch dem Oberlauf des Stromes angehört und daher den Charakter eines Gebirgsflusses besitzt mit allen seinen Beschwernissen für das Leben auf und an dem Strom: hohe Gefälle, ein ungünstiges Verhältnis zwischen Niedrigst- und Höchstwassermenge, lebhafte Geschiebebewegung, dazu grobes Geschiebe. Daß der Oberlauf im Gebiet der Sommerregen und Gletscherschmelze liegt, trägt auch das Seine bei. Wien braucht sein Ueberschwemmungsgebiet. Wollte man es durch Kaimauern beiderseits ersetzen, dann wäre trotz alledem und alledem Wien eines Tages überschwemmt. Da sie noch ganz ungehemmt war, hat die Donau, die sonst bei Mauthausen 1620 Kubikmeter Mittelwasser in der Sekunde führt, 12.600 Kubikmeter gebracht, und bei Wien statt der gewöhnlichen 1640 gar 14.000. Das war bei dem katastrophalen Hochwasser vom Jahre 1501. So viel auch seither geschehen ist, dem Oberlauf des Flusses konnten nicht die Gesetze des Mittellaufes aufgezwungen werden und es wird nie geschehen. Jeder Fluß ist ein eigenes Lebewesen.

Bei Wien hört die Donau auf, Gebirgsfluß zu sein, durch die ungarische Tiefebene mit ihren ungeheuren Seitenbecken, diesen Paradiesen Tausender Wildenten und Reiher, wälzt sie ihre Wässer, das Bett zugleich vertiefend. Kleinere Gefälle, weniger Geschiebe, weniger Sinkstoff. Bei Budapest ein gesitteter Strom mit ganz anderen natürlichen Vorbedingungen als bei Wien, darum auch im Kuchen die großen ungarischen Rosinen. Der Strom gibt ihnen recht.

Was die Donau werden soll? Der Charlottenburger Professor Flamm will sie zum Rückgrat eines großzügigen Wasserstraßennetzes machen, das Mitteleuropa mit den Balkanländern enger verknüpft. Bayern will die Donau bis Regensburg als Großschiffahrtsweg mit zwei Meter Tiefgang ausgestalten, Ungarn will einen Großschiffahrtsweg von Galatz bis Budapest. 3000-Tonnen-Schiffe sollen bis Budapest fahren können, ein Umschlagplatz größten Stils soll es werden. Zwischen Bayern und Ungarn aber liegt die österreichische Donau, liegt die Kanalmündungsstrecke, liegt das Gebiet, durch das Donau, Main und Rhein, Donau—Neckar, Donau—Weser, Donau—Elbe, Donau—Oder mit Deutschland und Holland verbunden werden sollen, liegt das wichtigste Stück des „Rückgrats" eines großzügigen Wasserstraßennetzes.

Es sind nicht allein die Donauwellensänge, um die es in Wien geht. Ohne die werktätige Mitarbeit, ohne die höchste Anstrengung aller Beteiligten werden auch in Budapest nicht die Kräne ächzen. Nur gemeinsamer Wille, nur die gesammelte Kraft aller kann das Riesenwerk der Belebung der Donau schaffen.

Die Donau ist ja schon in den letzten Jahren lebendiger geworden und die acht Kriegsmonate vom Dezember 1915 bis zum 1. August 1916 haben auch gezeigt, wie organisatorische Kraft auch die heutige technische Unzulänglichkeit zu überwinden versteht. In dieser Zeit wurden durch das Eiserne Tor Lasten befördert, die nur 180.000 Eisenbahnwagen hätten befördern können. Das heißt es hätten täglich fünfzehn Züge zu je fünfzig Waggons Rumänien verlassen müssen, um diese Mengen nach Mitteleuropa zu bringen, wie der Schmied der großen ungarischen Donaupläne Ministerialrat Eugen v. Kovassay in einem Festaufsatz erzählte, der die Donaukonferenz begrüßte. Das aber war eine organisatorische Kraftleistung, die in ruhigen Zeiten nicht aufzubringen ist. Für sie muß der Schlüssel zum Eisernen Tor gefunden werden und er ist technisch gefunden — aber Geld kostet es, eine Katarakstrecke für die Großschiffahrt brauchbar zu machen, wenigstens einen Tag Kriegsauslagen Oesterreich-Ungarns. So viel Geld also, daß nicht dem einzelnen Uferstaat, sondern nur der Gesamtheit aller diese Last aufgebürdet werden kann, so sehr es im übrigen verständlich ist, daß jeder Staat für alle anderen notwendigen Arbeiten in seinem Stromgebiet selber sorgt. Aber die Kanäle, die den Strom zum „Rückgrat" machen wollen, und die breite Oeffnung des Tores gegen das Meer, das sind Aufgaben, die allen zukommen. Höchste Anstrengung jedes einzelnen und die gemeinsame Arbeit aller wird sie lösen.

So das Verkehrsproblem, von dem allein auf der Donaukonferenz die Rede war. Aber kann man es gut loslösen von allen anderen Problemen, die das eigene Leben des Stromes dem Menschen aufzwingt? Ist dieser selbe Strom nicht auch eine große Kraftquelle? Viele Pläne sind schon da, die Kraft des sich vorwärts wälzenden Wassers in Millionen Pferdekräfte zu wandeln, die Kraft der talwärts drängenden Tropfenbillionen in elektrische Kraft zu wandeln, wasserarmes Gelände zu bewässern. Ein Donaukraftwerk bei Wallsee ist lange geplant, ein anderes will die Wasserkraft bei Wien nützen, ein drittes zwischen Preßburg und Raab in einem 54 Kilometer langen Kanal in drei Gefällsstufen das Au- und Sumpfgelände von heute in Industriegelände wandeln und endlich soll auch beim Eisernen Tor die Oeffnung des Tores verbunden werden mit der Nutzung der Kraft, die hier noch im Strombett schlummert.

Soll einer vom anderen nichts wissen? Sollen die einen nur von der Donau als Verkehrsstraße, die anderen von ihr nur als Kraftquelle reden? Der Professor für Wasserbau von der Wiener Technik Oberbaurat Rudolf Halter hat auf der Donaukonferenz auch daran erinnert. Die Rechte muß hier wissen, was die Linke tut, soll das große Werk gedeihen.

Was aber gelten gegenüber diesen Riesenaufgaben Fragen des Ranges, des Ansehens? Was sollen in ihr Bemerkungen, daß für Wien die Donau eine Sache von Walzerliederdichtern ist? Soll das Riesenwerk gelingen, ist vor allem eines nötig: Hüben und drüben den Willen zu gemeinsamer Arbeit zu haben. Rang und Ansehen schaffen nichts. Die Arbeit ist es. Sie erst kann Rang und Ansehen geben. Wem es Ernst ist um die Donau, der helfe dem Strom, zu werden, was er sein könnte — der bedeutendste Mittler zwischen West und Ost, Nord und Süd, das Rückgrat nicht nur des mitteleuropäischen Verkehrs, auch das Rückgrat seines Friedens.

Pester Lloyd
8./IX. 1916

64

Rückblick auf die Donaukonferenz.

— Von einem Teilnehmer. —

Budapest, 7. September.

Rascher als man dachte, hat die mitteleuropäische Donaukonferenz, die am 4. d. in unserer Haupt- und Residenzstadt getagt hat, ihre Arbeiten erledigt. Ursprünglich für zwei Tage projektiert, haben die Beratungen nur wenige Stunden in Anspruch genommen, in welchen allerdings das gesamte umfangreiche Material durchgenommen wurde. Es wäre jedoch verfehlt, aus der Kürze der Verhandlungszeit falsche Schlüsse auf die Bedeutung der Konferenz und ihrer Ergebnisse zu ziehen, denn mit diesen können alle Teilnehmer vollauf zufrieden sein. Das Hauptgewicht bei allen ähnlichen Veranstaltungen liegt keineswegs in der mehr oder minder langen Dauer der Diskussion. Die Hauptsache ist die gründliche Vorbereitung der Beratung, das Sammeln des Materials, die Abfassung erschöpfender Referate, und nach dieser Richtung ist alles Menschenmögliche geschehen und jene Vollkommenheit erreicht worden, welche die durch die in den jüngsten Wochen eingetretenen Ereignisse gebotene tunlichste Abkürzung der Verhandlungen ermöglicht haben, ohne der Bedeutung der Konferenz irgendwelchen Abbruch zu tun. Hat schon die Schiffahrt von Wien nach Budapest, welche das Entzücken der deutschen und der österreichischen Teilnehmer erweckte, den ausländischen Fachmännern die ungarische Donau in ihrer vollen Pracht gezeigt, so haben die der Konferenz unterbreiteten, bisher zum großen Teile unbekannten Daten, sowie die Schöpfungen von bleibendem Werte bildenden Referate der Berichterstatter noch mehr dazu beigetragen, die hohe wirtschaftliche Bedeutung dieser Weltwasserstraße in das richtige Licht zu setzen. Selbst wir Ungarn haben unsere herrliche Donau aus technisch-nautischem, privatrechtlichem und internationalem Gesichtspunkt erst jetzt gründlich kennen gelernt.

In technischer Beziehung haben die Verhandlungen der Konferenz ergeben, daß der Schiffbarkeit der Donau von Sulina bis Wien, beziehungsweise bis zu dem oberhalb Wiens befindlichen Kataraкten-Abschnitt keine größeren Schwierigkeiten im Wege stehen, selbst wenn man hiebei auch den ungarischen Kataraкten-Abschnitt beim Eisernen Tor in Rechnung zieht. Die wirklichen Schwierigkeiten der Schiffahrt umfassen die Stromstrecke von dem oberhalb Wiens befindlichen Katarakt-Abschnitt bis Regensburg, beziehungsweise Ulm, denn dort beträgt die geringste Schiffahrt-Wassertiefe in Oesterreich 1·25 und in Bayern 1·40 Meter. Diese geringe Tauchung aber vermag die Schiffahrt in keiner Weise zu befriedigen, zumal da dieser geringste Wassertiefstand den größten Teil des Jahres hindurch anhält und die Tauchung von zwei Metern in Bayern noch nicht in der Hälfte der Schiffahrttage vorhanden ist. Der der Konferenz unterbreitete allgemeine Bericht über die Schiffahrtverhältnisse der Donau von Ulm bis Sulina stellte daher mit Recht fest, daß der Großschiffahrt auf der Donau von Sulina bis zum Beginne der österreichischen Kataraktenstrecke schon derzeit kein Hindernis erwächst, daß aber von hier aus bis Ulm der auf zwei Meter tauchenden Schiffahrt noch ganz gewaltige technische und finanzielle Schwierigkeiten im Wege stehen. Will man es jedoch erreichen, daß die Donau mit dem Rhein und den übrigen deutschen Strömen durch eine konkurrenzfähige Wasserstraße verbunden werde, so muß angestrebt werden, daß die Sicherung der 2·0 Meter tauchenden Schiffahrt vom Beginne der oberhalb Wiens gelegenen Kataraktenstrecke der Donau bis Ulm dem Ausbaue der in Rede stehenden, die Wasserscheide übersetzenden Kanäle vorangehe, oder wenigstens gleichzeitig mit diesem Ausbau verwirklicht werde.

Es kann uns mit Genugtuung erfüllen, daß von allen Uferstaaten Ungarn nicht bloß in bezug auf die für die Regulierung verwendeten Beträge, sondern auch hinsichtlich der durch diese Arbeiten erreichten Erfolge an erster Stelle steht. Während Bayern für die Donauregulierung bisher nicht mehr als 25 Millionen Mark ausgegeben und Oesterreich für diesen Zweck 170 Millionen Kronen verwendet hat, wovon jedoch nur 130 Millionen für eigentliche Regulierungszwecke, der Rest aber für den Wiener Durchstich und für Hafenanlagen verbraucht wurden, sind in Ungarn seit 1867 nicht weniger als 250 Millionen Kronen für die Regulierung der Donau ausgegeben worden. Auch sonst überragt Ungarn, dessen Donaustrecke mit 1649 Kilometer die längste ist, die übrigen Uferstaaten. Abgesehen von Rumänien, dessen Donaustrecke eine Länge von 1307 Kilometer hat und dessen Donauverkehr sich auf 5·8 Millionen Tonnen beziffert, weist unser Land mit 5 Millionen Tonnen den größten Schiffsverkehr auf der Donau auf. Auf Oesterreich entfällt bloß ein Verkehr von 2·5 Millionen Tonnen. Budapest allein verzeichnet einen Verkehr von 3 Millionen Tonnen, Wien aber nur einen solchen von 1·7 Millionen Tonnen. Der Arbeiterstand der ungarischen Schiffswerften beträgt 3250, jener der österreichischen bloß 1000, und während die ungarischen Winterhäfen 3800 Schiffe fassen, bieten die österreichischen nur für 700 Schiffe Raum.

Was nun die zwischenstaatlichen Fragen des öffentlichen Donaurechtes betrifft, deren Lösung zum großen Teile von der Art und Weise der Beendigung des Krieges abhängt, so ist im Laufe der Verhandlung einmütig die Ansicht zum Ausdruck gelangt, daß die internationale Regelung des Donaurechtes auf Grund des Prinzips der vollen Schiffahrtfreiheit durchgeführt werden müsse. Meinungsverschiedenheiten ergaben sich nur bezüglich zweier Fragen, und in beiden Fällen waren es die Vertreter Oesterreichs, die eine Aenderung der vorbereiteten Beschlußanträge herbeiführten. Die eine dieser Fragen betrifft den durch die Vertreter der Regierungen der Uferstaaten auszuarbeitenden Staatsvertrag über die Donauschiffahrt. Laut der ursprünglichen Textierung der Resolution hieß es, daß als Vorbild dieser Schiffahrtordnung die Rheinschiffahrtakte vom 17. Oktober 1868 zu dienen hätte. Dem widersetzten sich jedoch eine halbe Stunde vor Eröffnung der Konferenz die österreichischen Delegierten mit der für den Fachmann sonderbaren Begründung, daß ihnen die Rheinschiffahrtakte unbekannt seien, und daß sie daher der Abfassung des auszuarbeitenden Staatsvertrages nach diesem Muster nicht zustimmen können. In fachmännischen Kreisen belächelte man wohl dieses offenmütige Geständnis der Wiener Experten, allein man trug ihrer Unorientiertheit Rechnung und ließ die Rheinschiffahrtakte als Vorbild bei der endgültigen Textierung fallen.

Nicht ganz so harmlos war die Opposition der Vertreter Oesterreichs in der Frage des Sitzes der zu bildenden Donaukommission. Der fünfte Punkt des Beschlußantrages zum Referat über den internationalen Teil lautete ursprünglich wie folgt: „Zur fortlaufenden Ueberwachung und Sicherung der Freiheit der Donauschiffahrt bis zur Grenze des Wirkungskreises der europäischen Donaukommission und zur Sicherung der Durchführung der Donau-Schiffahrtverordnung ist aus den Vertretern der Uferstaaten eine Donaukommission mit dem Sitze in Budapest einzusetzen." Dem Bürgermeister von Wien war es freilich ein Dorn im Auge, daß nicht die österreichische Kaiserstadt, sondern die Haupt- und Residenzstadt Ungarns zum Sitz der Donaukommission bestimmt werden soll, und so setzte er denn alle Hebel in Bewegung, damit wenn schon nicht Wien als Sitz der Kommission erkoren wird, auch Budapest nicht zu ihrem Sitz bestimmt werde. Er ging eben von der Auffassung aus, daß im Falle der unveränderten Annahme der Resolution Budapest als Mittel- oder Knotenpunkt der Donauschiffahrt deklariert würde, was er als Bürgermeister von Wien nicht ohne weiteres zugeben konnte. In Wahrheit handelte es sich hier aber keineswegs um die Absicht, Budapest zum Emporium der Donauschiffahrt zu stempeln; das wäre durch die an sich belanglose Wahl der ungarischen Hauptstadt zum Sitze der Uferkommission umso weniger zu erreichen, als damit, daß eine Stadt als Ort bezeichnet wird, an dem die von den Uferstaaten zu entsendenden Schiffahrtinspektoren ein-, zweimal im Jahre zusammenkommen und wohin die Wünsche und Beschwerden der Beteiligten zu richten sind, noch keineswegs gesagt ist, daß sie auch den Mittelpunkt oder den Knotenpunkt der Donauschiffahrt bildet. Der Sitz der für die Donaukommission vorbildlichen Zentralkommission für die Rheinschiffahrt befindet sich beispielsweise in Mannheim, dessen Hafen nur einen Verkehr von 5·1 Millionen Tonnen im Jahre erzielt, während der Hamburger einen Verkehr von 10·3 Millionen und der Hafen von Duisburg und Umgebung gar einen solchen von 28·4 Millionen Tonnen aufzuweisen vermag. Die Größe des Verkehrs und nicht die Bestimmung als Sitz der Kommission ist es, die eine Stadt zum Mittelpunkt des Verkehrs macht und daß der Budapester Schiffverkehr den Wiener weit überflügelt, haben wir bereits oben nachgewiesen. Ein anderes ist die Frage des Knotenpunktes. Einen solchen zu bilden, wird sich Budapest auch dann nicht arrogieren, wenn einmal der Donau-Theiß-Kanal ausgebaut sein wird; dagegen kann Wien ganz gut zu einem Wasserknotenpunkt werden, wenn einmal die geplanten Anschlußkanäle der Donau mit der Oder oder dem Main hergestellt sein werden. Nicht die Absicht, Budapest zum Mittelpunkt oder zu einem Knotenpunkt der Donauschiffahrt zu dekretieren, hat den ersten Bürgermeister von Regensburg bewogen, Budapest als Sitz der Kommission vorzuschlagen, sondern nur die geographische Lage der ungarischen Metropole, die in der Mitte zwischen dem Osten und dem Westen liegt und die sie daher als Sitz der Donaukommission am geeignetsten erscheinen läßt. Wenn um des lieben Friedens willen in der Konferenz auf Wunsch der Wiener Herren auch davon Abstand genommen wurde, Budapest als Sitz der Kommission zu bestimmen, so ist es für uns doch eine Prestigefrage, in diesem Punkte nicht nachzugeben. Wir halten an dieser Forderung nicht um irgendwelcher materieller Vorteile willen fest, sondern wir verzichten auf ihre Erfüllung nicht, weil uns diese moralische Anerkennung schon wegen der auf die Donauregulierung verwendeten großen Kosten, wegen der aufgewendeten ungeheuren Arbeit und der erzielten bedeutenden Erfolge gebührt.

Was schließlich den privatrechtlichen Teil der Donaufrage anlangt, die die Konferenz als letzter Gegenstand beschäftigte, so bietet die Lösung dieses Problems die größten Schwierigkeiten unter allen aufs Tapet gebrachten Fragen. Es handelt sich hier darum, die allgemeinen Schiffahrtinteressen mit der privatrechtlichen Legislatur jedes einzelnen der in Betracht kommenden Uferstaaten in Einklang zu bringen und die Ausgleichung der in diesem Belange sich ergebenden Gegensätze ist fürwahr keine leichte Aufgabe. Die Konferenz hat sich einmütig für die Schaffung eines einheitlichen Privatrechtes der Binnenschiffahrt für die Donau, sowie für die Wasserstraßen und Ströme, die mit ihr in Verbindung gebracht werden, erklärt und die möglichste Anlehnung an das deutsche Binnenschiffahrtgesetz empfohlen. Es wird nun Sache der beteiligten Regierungen sein, diesem Wunsche im Interesse der künftigen Entwicklung des Binnenschiffahrtverkehrs so bald als möglich Geltung zu verschaffen. Eine Aufgabe der Zukunft wird auch die Regelung der mit der Schiffahrt zusammenhängenden kommerziellen und tarifarischen Fragen sein, mit denen sich die Konferenz nicht beschäftigt hat. Die Vorbereitung der Lösung dieser wichtigen Angelegenheiten wird schon in der am 18. und 19. d. M. in Budapest zu haltenden mitteleuropäischen Wirtschaftskonferenz in Angriff genommen werden. Es wäre nur zu wünschen, daß die nach all diesen Richtungen hin erforderlichen Maßnahmen je eher getroffen würden, damit die Donau, die sich in diesem Kriege so vortrefflich als Wasserhandelsstraße bewährt hat, alsbald in gesteigertem Maße den ständigen Güterverkehr zwischen West und Ost vermittle und zu einer mächtigen Weltwirtschaftsstraße ausgestaltet werde.

Neues Wiener Tagblatt
10.

Die Donau im Krieg und im Frieden.

Einen sehr treffenden Ausspruch hat auf der in der vorigen Woche in Budapest abgehaltenen Donaukonferenz der ungarische Handelsminister getan. Der Weltkrieg, sagte er, habe förmlich erst zur Entdeckung der Donau und zur richtigen Bewertung des mächtigsten internationalen Wasserweges Europas geführt. In der Tat mußte erst der Weltkrieg kommen mit seiner Absperrung Oesterreich-Ungarns und Deutschlands vom Seeverkehr, um zu erkennen, was die wichtigste Wasserstraße zwischen Mitteleuropa und dem Orient für uns bedeutet. So wie wir vor dem Krieg unsre finanzielle und industrielle Leistungsfähigkeit nicht kannten, ist auch der unschätzbare Wert unsres herrlichen Donaustromes selbst von den berufensten, kompetentesten Fachleuten nicht genügend gewürdigt worden. Als im Herbst vorigen Jahres Serbien niedergerungen wurde, da war mit einem Male der Donauweg frei geworden, der wegen der von den Serben gelegten Minen und ihrer Uferbatterien nur bis zum Eisernen Tor hatte befahren werden können. Da ward es auch für jeden offenbar, daß die dadurch hergestellte Verbindung mit Bulgarien und der Türkei nicht nur in militärischer, sondern auch in wirtschaftlicher Beziehung einen enormen Gewinn bedeutet. Rumänien hatte, man kann sagen, schon seit dem Jahre 1914, trotz seines Bündnisses mit unsrer Monarchie, Rußland und Serbien begünstigt, indem es russische, für Serbien bestimmte Waffen- und Munitionstransporte anstandslos auf der Donau passieren ließ, während es allen von uns und Deutschland für die Türkei bestimmten Transporten alle möglichen Hindernisse in den Weg legte. Daß auch aus dem Orient nichts zu uns gelangen konnte, was uns hätte nützen können, war, solange die Donau uns verschlossen blieb, selbstverständlich. In dem Moment, als der Donauweg frei geworden war, änderte sich gründlich zu unsern und unsrer Verbündeten Gunsten das Bild. Seit dieser Zeit konnten alle Waren nach und aus dem Orient ungehindert passieren, und der Gedanke lag nahe, angesichts des von unsern Feinden geführten und auch für die Zeit nach dem Friedensschlusse angedrohten Wirtschaftskrieges als Gegengewicht ein geschlossenes Wirtschaftsgebiet zu bilden, welches außer unsrer Monarchie und Deutschland auch Bulgarien und die Türkei umfassen sollte. Anderseits mußte den feindlichen Staaten daran gelegen sein, diese Verbindung um jeden Preis zu stören und zu diesem Zwecke Rumänien zu gewinnen. Man sieht hieraus, welche bedeutsame Rolle der Donau im Kriege wie im Frieden beschieden ist. Die militärischen Erfolge auf der Balkanhalbinsel lassen mit Zuversicht erwarten, daß alle gegen die Donauschiffahrt geschmiedeten Pläne und Ränke der Entente ihr nicht gelingen werden.

Die Bestrebungen, aus der Donau durch den Bau in sie einmündender Kanäle einen Großschiffahrtsweg vom Rhein und von der Nordsee bis zum Schwarzen Meere zu schaffen, sind nicht neu, sondern sogar schon ziemlich alten Datums. Aber ihre Verwirklichung stieß bisher auf fast unüberwindliche Hindernisse. Nach der Börsenkrise des Jahres 1873 war es für lange Jahre bezüglich aller schon damals vorhandenen Kanalpläne still geworden. Erst das Wasserstraßengesetz, welches das Abgeordnetenhaus im Jahre 1901 unter dem Ministerium Koerber votierte, schien die Kanalprojekte ihrer Erfüllung nahe zu bringen. Aber vornehmlich aus finanziellen Gründen hatte sich eine große Opposition gegen die Ausführung dieser Pläne gebildet. Es wurde eingewendet, daß der Kostenvoranschlag weit überschritten werden würde, daß selbst der in einer zweiten Vorlage zehn Jahre später präliminierte Betrag von 1200 Millionen Kronen nicht genügen werde und daß an eine Rentabilität der Kanäle nicht zu denken sei. Vom rein fiskalischen Standpunkte mögen ja diese Einwendungen nicht unberechtigt gewesen sein. Sie wären aber gewiß in nichts zerfallen, wenn man geahnt hätte, welch kolossale Anforderungen der jetzige Weltkrieg an alle Transportwege und Transportmittel stellen werde. Wie sehr wären die Eisenbahnen entlastet worden, wenn ein ausgebautes Kanalnetz einen Teil der Arbeit hätte übernehmen können. Durch den Weltkrieg sind die Einwendungen, die man vor demselben gegen die Kanalprojekte hatte, hinfällig geworden. Man sieht und hört heute nichts mehr von einer Gegnerschaft gegen den großzügigen Plan, der den Zweck hat, Mitteleuropa und den Orient von der englischen Seeherrschaft und Seetyrannei künftig unabhängig zu machen.

Der Stadt Wien gebührt das Verdienst, die Bewegung in Fluß gebracht zu haben. Anfang Mai dieses Jahres überreichte der Bürgermeister dem Handelsminister eine Denkschrift, die den Großschiffahrtsweg Rhein-Donau-Schwarzes Meer zum Gegenstand hatte. Es wurde darin ausgeführt, daß die Donau, die jetzt im Krieg beim Austausch wichtiger Güter zwischen Mitteleuropa und dem Orient so wertvolle Dienste leistet, auch im Frieden berufen sein werde, hervorragende Aufgaben im Welthandelsverkehr zu erfüllen. Die süddeutschen Uferstaaten Württemberg und Bayern haben sich diesen Bestrebungen angeschlossen und natürlich auch das übrige Deutschland. Von Ungarn verstand sich das ganz von selbst. Damit war auch der Donaukonferenz ihr Programm gegeben. Vor allem soll der Donaustrom so ausgestaltet werden, daß er unter allen Umständen eine leistungsfähige Großschiffahrt ermöglicht. Die ganze Strecke sei durch einheitliche Wassertiefen zu regulieren. Die schon lange geplanten Wasserstraßen, der Donau-Oder-Kanal, der Donau-Moldau-Kanal und der Kanal vom Rhein über den Main zur Donau seien auszuführen, um die Donau auch mit der Oder, der Elbe und dem Rhein in unmittelbare Verbindung zu setzen. Durch die bereits vor vielen Jahren erfolgte Errichtung des Oder-Spree-Kanals würde eine Wasserstraße zwischen Wien, beziehungsweise Budapest, mit Berlin und weiter mit der Nordsee hergestellt, so daß zum Beispiel die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft Frachten bis Berlin und Hamburg übernehmen könnte. Durch die Donauregulierung und die Regulierung des Eisernen Tores ist in unsrer Monarchie schon sehr viel vorgearbeitet worden. Aber was bedeutet dies gegenüber dem, was das Hinzutreten der neuen Kanäle an Verkehrsentwicklung bringen würde. Die Wasserstraße der Donau litt bisher darunter, daß sie nicht, wie es bei den Eisenbahnen der Fall ist, über Abzweigungen verfügt, die ihr Frachten zuführen. Die künftigen Kanäle wären ihre Abzweigungen. Daß auch an eine Abänderung der Donauschiffahrtakte gedacht wird, ist nur eine Folge der geänderten Verhältnisse. Bisher gab es ferner eine europäische Donaukommission aus Vertretern der sechs Großmächte, der Türkei und Rumäniens bestehend. Der Vorschlag der Donaukonferenz in Budapest geht dahin, diese Kommission künftig nur aus den Vertretern der Uferstaaten zusammenzusetzen. Das wäre nur in der Ordnung. Was haben

Hamburger Fremdenblatt
30./IX. 1916

See- und Donauverkehr.

Von Dr. Mathies.

Wohl keine Frage der künftigen mitteleuropäischen Wirtschafts- und Verkehrspolitik ist so ausgiebig erortert worden, wie die der Schaffung eines mitteleuropäischen Wasserstraßennetzes. Keine Frage ist aber auch mit einem solchen, den Boden der wirklichen Verhältnisse verlassenden, kühnen Schwunge und uferlosen Zukunftshoffnungen behandelt worden wie diese. Es ist sogar davon geredet, daß dereinst rumänisches Getreide auf dem Binnenwasserwege nach den Nordseehäfen kommen und von dort ausgeführt werden würde. Daß der Flußverkehr die Seeschiffahrt aus dem Handel mit den Donauballanländern verdrängen würde, ist oft genug als unbestreitbare Tatsache verkündet worden. Kürzlich hat die „Frankf. Ztg." einen Aufsatz „See- und Donaufrachten" von Herrn Rosemeyer (Köln) gebracht, der sich auf Grund ziffermäßiger Berechnungen mit dem zu erwartenden Flußdurchgangsverkehr, seinen Frachten und Abgaben befaßt und der Seeschiffahrt das Todesurteil spricht. Seine Ausführungen sind geeignet, falsche Vorstellungen zu erwecken; denn sie gehen von Voraussetzungen aus, die in mehr als einer Beziehung unwahrscheinlich, zum Teil unrichtig sind. Soweit es sich dabei um rumänische und bulgarische Verkehrsverhältnisse handelt, die den Tatsachen völlig widersprechend angenommen sind — Constantza wird als Mittelpunkt des ganzen rumänischen und bulgarischen Ausfuhrhandels hingestellt —, hat Professor Frhr. v. Dungern sie bereits in der „Frankf. Ztg." richtiggestellt. An dieser Stelle aber sei auf die Angelegenheit insoweit zurückgekommen, als sie für Hamburg von Interesse ist.

In dem erwähnten Aufsatz wird für die Frachtberechnungen Köln als mittlere deutsche Frachtbasis unterstellt. Dies wird damit begründet, daß der ganze durchgehende Ballanverkehr vornehmlich nach Westdeutschland ausstrahlen werde und daß Hamburg und Bremen für diesen Ballanverkehr kaum in Betracht kämen, weil sie die globalen Waren einführen und ins Inland verteilen, dort auch die Konkurrenz ausländischen und ostpreußischen Getreides viel stärker sei als in Köln. Was zunächst den ersten Punkt anlangt, so ist das eine Behauptung, für die jeder Beweis fehlt. Vollends unrichtig ist es aber, wenn daraus weiter gefolgert wird, daß deshalb die Frage, ob die Donau-Rhein- oder die Donau-Elbe- oder Donau-Oder-Verbindung vorzuziehen sei, im Sinne der ersteren zu entscheiden sei. Vielmehr wird man sagen müssen, daß sich der Verkehr der Linie anschließen wird, die zuerst gebaut wird. Daß bei deren Wahl vor allem die Frage der Zuführung von Talfrachten für die Donau in Betracht kommt, ist richtig. Aber auch das spricht nicht allein für die Rheinlinie, sondern ebenso für die kombinierte Oder-Elbe-Linie. Wie jene aus dem rheinisch-westfälischen, so bringt diese aus dem sächsisch-schlesischen Industriegebiet der Donau Talfrachten zu. Sie erschließt überdies die reichen mährischen Bergbezirke. Außerdem liegt das sächsisch-schlesische Industriegebiet erheblich günstiger für Oesterreich. In Oesterreich besteht deshalb auch bei allem Interesse für den Ausbau der Donau selbst in erster Linie Geneigtheit für den Bau des Donau-Oder-Elbe-Kanals, wie das der Hofrat Professor Oelwein, der Nestor der österreichischen Kanalfreunde, auf der Münchener Tagung des deutsch-österreichisch-ungarischen Wirtschaftsverbandes deutlich zum Ausdruck gebracht hat.

Was ferner die Heranziehung Hamburgs und Bremens betrifft, so sind diese in der Hinsicht nicht mit Köln zu vergleichen, sondern allenfalls mit Rotterdam. Köln wäre eher mit einem mittel- oder oberelbischen Platze, etwa Magdeburg, in Parallele zu setzen. Aus dem Grunde sind auch die Ausführungen über die Konkurrenz des überseeischen Getreides am Hamburger Platz unzutreffend. Abgesehen davon stellt sich auch das überseeische Getreide in Köln nur wenig teurer als in Hamburg. Die Seefracht nach Rotterdam ist zwar etwas billiger als die nach Hamburg. Die Umladung und Flußfracht nach Köln wird von Rosemeyer selbst — erheblich zu niedrig — auf 2 Mk. die Tonne angegeben. Alles in allem stellt sich das überseeische Getreide in Köln um etwa 2,50 Mk. für die Tonne teurer als in Hamburg und ungefähr gleich wie in Magdeburg. Von einer Konkurrenz ostpreußischen Getreides in Hamburg kann vollends keine Rede sein; denn die Zufuhren aus dieser Richtung sind so unbedeutend, daß sie auf dem großen Hamburger Getreidemarkt gar nicht ins Gewicht fallen.

Wenn als Vorzug des Flußverkehrs gegenüber dem Seeverkehr betont wird, daß der zweimalige Umschlag fortfalle und das Risiko und damit die Versicherungsprämie wesentlich geringer sei, so ist das unbegründet. Bei Getreide, das den fast ausschließlichen Artikel der Balkanausfuhr bildet, ist die Umladung eher als Vorteil anzusprechen, weil es dabei an die Luft kommt und sich besser konserviert. Ueberdies käme auch nur eine Umladung, die im Nordseehafen, in Fortfall; denn ob das Getreide aus dem Innern nach dem Schwarze-Meer-Hafen oder nach dem Donauhafen gebracht werden muß, ist belanglos. Die Prämie für die Seeschiffahrt beträgt etwa ¾%, für den Binnenwasserverkehr ist sie mit rund ½% zu rechnen. Dem Seeprämienzuschlag in den Wintermonaten entspricht das Standrisiko im Flußverkehr. Daß der Kanal- und Flußverkehr im Winter auf zwei bis drei Monate völlig stillgelegt wird, ist überhaupt in dem Aufsatz nicht berücksichtigt!

Als Fahrtdauer von der Mitte Balkan bis Köln werden für den Seeweg 33, für den Rhein-Donau-Weg 27 Tage gerechnet. Für den Seeweg ist die Verladung in Constantza angenommen. Das ist unrichtig, denn die Verladung des rumänischen Getreides erfolgt vorwiegend in Braila und Galatz. Die für den Abtransport nach Constantza angesetzten drei Tage sind völlig willkürlich. Auffallend ist, daß der Antransport bis zum Donauhafen für den Rhein-Donau-Verkehr überhaupt nicht berücksichtigt ist. Beim Vergleich wird man daher den Transport zum Verschiffungshafen in beiden Fällen unberücksichtigt lassen müssen, um so mehr, als die Hauptseeschiffhäfen Braila und Galatz weit landeinwärts an der Donau liegen. Die eigentliche Seefahrt Constantza—Rotterdam ist zu Unrecht auf 25 Tage angegeben. Richtig ist eine Fahrtdauer von 22 bis 23 Tagen von den weit donauaufwärts gelegenen Häfen Braila und Galatz. Für die Beförderung zur See bis Köln sind daher nur 27 bis 28 Tage anzusetzen. Demgegenüber ist die Zeit des Binnenwasserverkehrs erheblich zu niedrig angegeben. Sie beruht auf der Annahme einer ununterbrochenen Tag- und Nachtreise, die unbedingt ermöglicht werden müsse. In der Praxis wird das wohl aber kaum geschehen. Es würde u. a. eine Beleuchtung der gesamten 2500 Kilometer langen Fluß- und Kanalstrecke erfordern, die bei der Annahme von nur zehn Bogenlampen auf den Kilometer, einer durchschnittlichen Brenndauer von neun Stunden in der Nacht, 300 Betriebsnächten und 20 Pf. Stromverbrauch für die Lampe und Stunde allein 1,35 Millionen Mark jährlich kosten würde, wobei die sonstige Instandhaltung der Anlage noch nicht einmal einbegriffen ist. Das wird aber in dem Aufsatz bei der Frage der Kosten- und Abgabenberechnung überhaupt nicht berücksichtigt. Wird aber ein ununterbrochener Tag- und Nachtbetrieb nicht durchgeführt, so dauert die Reise statt der angesetzten 27 mindestens 40 Tage gegenüber einer Seereise von 27 bis 28 Tagen.

Hinsichtlich der Frachten im Donau-Rhein-Verkehr geht Rosemeyer von den Rheinfrachten aus und sagt, sie müßten auch für jenen zu erreichen sein, sofern nur die Fahrrinne entsprechend ausgebaut sei. Es wird dabei völlig übersehen, daß die Verhältnisse auf der Donau ganz andere sind, als auf dem Rhein. Die Annahme könnte überdies allenfalls dann zutreffen, wenn der Verkehr auf dem neuen Wege auch die gleiche Intensität wie auf dem Rhein erlangt. An anderer Stelle nimmt Rosemeyer einen durchgehenden Verkehr von fünf Millionen Tonnen in jeder Richtung an. Diese Annahme ist aber selbst dann unberechtigt, wenn sowohl Rumänien wie Bulgarien ihre gesamte Ausfuhr restlos im durchgehenden Verkehr zum Rhein schickten, was nie der Fall sein wird. Auch wird nie damit zu rechnen sein, daß ein ebenso großer Verkehr aus den deutschen Industriegebieten durchgehend nach dort erfolgt, dieser wird vielmehr in erster Linie nach Oesterreich und Ungarn gehen. Und selbst wenn die angenommenen Zahlen zuträfen, so würde der Verkehr doch noch hinter dem des Rheins weit zurückstehen und seine Frachten erheblich höher sein.

Ferner sind die mit durchschnittlich 0,07 Pf. für das Tonnen-Kilometer berechneten Abgaben erheblich zu niedrig angesetzt. Selbst bei der viel zu hoch angenommenen Leistung von 2500 Millionen T.-Km. ergeben sie nur einen Jahresertrag von 17,5 Millionen Mark. Das würde selbst bei einer — übrigens bei weitem nicht ausreichenden — Bausumme von 400 Millionen Mark nur eine Verzinsung von 4,38% ergeben, wenn man Betriebskosten, Verwaltung und Instandhaltung überhaupt nicht berücksichtigt; diese müssen — ohne die Kosten der von Rosemeyer beanspruchten Beleuchtung — auf mindestens zwei Millionen Mark angesetzt werden. Will man neben ihnen noch eine nur 4%ige Verzinsung und 1%ige Amortisation erreichen, so müßte der Abgabensatz bei der gleichen Verkehrsziffer mindestens 0,09 Pf. für das Tonnen-Kilometer betragen. Das wäre die Hälfte mehr als der Durchschnittshöchstsatz der Schiffahrtsabgaben, wie sie im Reichs-Wasserstraßengesetz vom 27. Dezember 1911 niedergelegt sind.

Leider verbietet der Raum, eine eingehende Gegenrechnung aufzumachen. Sie würde ergeben, daß der durchgehende Binnenwasserverkehr nicht nur ebenso teuer ist wie der Seeverkehr, sondern ungefähr einhalbmal so teuer. Es muß an dieser Stelle genügen, die mangelhaften Unterlagen der gegenteiligen Rechnungen nachzuweisen.

Der Gedanke, daß ein durchgehender Binnenwasserverkehr, sei es nun von der Donau zum Rhein oder zur Elbe, den Seeverkehr verdrängen könne und werde, ist utopisch; darüber darf man sich keinem Zweifel hingeben. Trotzdem soll die weittragende Bedeutung einer mitteleuropäischen Wasserstraße nicht verkannt werden. Nur muß man sich darüber klar sein, daß diese nicht im durchgehenden Verkehr von Endpunkt zu Endpunkt, sondern im Verkehr von Zwischenstation zu Zwischenstation liegt und daß ihr Wettbewerb sich nicht gegen die Seeschiffahrt richtet, sondern gegen die Eisenbahn.

Pester Lloyd
4.I.1916
PESTER LLOYD

Volkswirtschaft.

Valutastand und internationale Eisenbahntarife.

Von **Dr. Eugen Rapoch,**
königlicher Zentralbezirksrichter.

Budapest, 3. Oktober.

Das bereits seit Kriegsbeginn beobachtete Sinken unserer Valuta hat trotz seiner bloß vorübergehenden Bedeutung in jenen Geschäftszweigen, welche auf das Rechnen mit fremden Währungen angewiesen sind, gewisse Hemmungen und Verschiebungen mit sich gebracht. So ist die anormale Gestaltung des Kronenkurses auch auf das internationale Eisenbahnfrachtgeschäft nicht ohne Einfluß geblieben. Im internationalen Güterverkehr gelangen nämlich vielfach Tarife zur Anwendung, deren Frachtsätze durchweg in der Währung des betreffenden fremden Vertragsstaates festgesetzt sind, sogenannte direkte Tarife. Der ungewöhnlich hohe Mark- und Francskurs hat nun ein begreifliches Streben der zum Begleiche der Fracht verpflichteten ungarischen Empfänger nach möglichster Ausschaltung dieser Tarife ausgelöst. Aus diesem Streben ist die Frage erwachsen, welche zum springenden Punkt vieler angestrengten Prozesse wurde: in welchem Maße die Bahn diesem Interesse der Empfänger Rechnung zu tragen hat, namentlich ob sie bei Konkurrenz des direkten Tarifs mit den einschlägigen, in den heimischen Währungen ausgedrückten Lokaltarifen (dem sogenannten gebrochenen Tarif) diese letztere auch ohne geäußerten Wunsch des Absenders anzuwenden hat.

Die Bejahung dieser Frage würde eine Abkehr von der im zwischenstaatlichen Transportverkehr herrschenden Uebung bedeuten, laut deren im Konkurrenzfalle gerade die direkten Tarife den gebrochenen vorgezogen werden. Diese Praxis entspricht in normalen Zeiten auch den Interessen der Parteien in jeder Hinsicht. Der direkte Tarif, bei welchem der Betrag der auf den ganzen Transportweg entfallenden Fracht auf Grund eines einheitlichen, von der Versandstation bis zur Empfangsstation festgesetzten Frachtsatzes ermittelt wird, ermöglicht die unmittelbare und durchlaufende Abfertigung der Ware, was naturgemäß die Vereinfachung und die Beschleunigung sowohl der bahnseitlichen Manipulation, als auch in vielen Fällen der Beförderung selbst zur Folge hat. Bei Anwendung einer sogenannten gebrochenen Frachtberechnung wird hingegen kein einheitlicher Frachtsatz, sondern die Kombinierung verschiedener Lokaltarife herangezogen. Die beispielsweise aus Preußen nach Oesterreich abgehende Ware wird in der Versandstation nicht durchlaufend, sondern auf Grund des einschlägigen preußischen Lokaltarifs bloß bis zur Landesgrenze abgefertigt, wo sodann, nunmehr auf Grund des entsprechenden österreichischen Lokaltarifs, eine neue Einschreibung (Umkartierung) und die Weiterbeförderung bis zur Empfangsstation erfolgt. Diese Gegenüberstellung der beiden Abfertigungsarten macht das Bestreben der Bahnverwaltungen, für möglichst viele Güter und in möglichst vielen Relationen direkte Tarife zu erstellen, leicht erklärlich, und sie läßt auch die Uebung, diese Tarife den kombinierten vorzuziehen, gerechtfertigt erscheinen. Insbesondere wenn berücksichtigt wird, daß die direkten Tarife nicht selten auch den weiteren Vorteil der größeren Billigkeit aufweisen, da der exportierende Staat in manchen Fällen bei Vereinbarung des direkten Frachtsatzes den zugrunde gelegten einschlägigen Lokalfrachtsatz gekürzt einstellt, um den Export der durch den direkten Tarif begünstigten Güter auch in dieser Weise zu fördern. Der Umstand, daß die Frachtsätze unserer direkten Tarife in den entsprechenden fremden Währungen (Mark oder Franc) ausgedrückt sind, ändert in Friedenszeiten an dieser Sachlage gar nichts, erfolgte doch bei Einhebung der Fracht die Umrechnung auf Grund eines festen Kurses, der höchstens unbedeutenden Schwankungen unterworfen war. Nur durch den derzeitigen Tiefstand unserer Valuta hat sich dieser Sachverhalt derart verschoben, daß nunmehr die Anwendung des direkten Frachtsatzes unseren Empfängern teuerer zu stehen kommt, als die gebrochene Frachtberechnung, bei welcher selbstredend nur die auf den ausländischen Transportweg entfallende Fracht in fremder Währung ausgedrückt und in Anpassung an den jeweiligen Tageskurs in die Kronenwährung umgerechnet wird. Das Interesse, welches die beteiligten kaufmännischen Kreise der Entscheidung der oben bezeichneten Frage entgegenbringen, ist also durchweg begründet; dies um so mehr, als die Eisenbahn an der bisherigen Uebung auch heute noch festhält und mangels entgegengesetzter Weisung des Absenders bei Konkurrenz eines direkten und gebrochenen Tarifs auf demselben Transportwege den ersten wählt. Die in bezug auf diesen Konkurrenzfall aufgestellte Frage mündet nun in ihrer prinzipiellen Bedeutung in das umfassendere eisenbahnrechtliche Problem, welcher Tarif im internationalen Güterverkehr bei Abfertigung eines Gutes anzuwenden sei, wenn auf demselben Transportwege mehrere zur Auswahl stehen.

In den zahlreichen Prozessen, welche von den Frachtempfängern auf Rückzahlung der sich als Folge der Anwendung eines direkten Tarifes ergebenden Mehrfracht angestrengt wurden, haben sich die Kläger auf den Standpunkt gestellt, die Bahn habe bei der Konkurrenz mehrerer Tarife den billigsten, in unserem Falle also den derzeit billigeren gebrochenen Tarif anzuwenden. Es wäre gegen diese Auffassung nichts einzuwenden, wenn das für den zwischenstaatlichen Transportverkehr maßgebende Berner Uebereinkommen (B. Ü.) diesbezüglich dem inländischen Betriebsreglement (B.-R.) entsprechende Bestimmungen enthalten würde. Das B.-R. verfügt ausdrücklich, daß bei Abfertigung gewöhnlicher Frachtgüter der billigste Tarif anzuwenden (§ 67, Absatz 3) und die mit Außerachtlassung dieser Vorschrift

Pester Lloyd 5./X. 1916

Der Schiffahrtkrieg der Zukunft.

(Von unserem Korrespondenten.)

Hamburg, 30. September.

Den „dümmsten aller Kriege" nannte Albert Ballin vor einigen Monaten in einem Interview einem dänischen Pressevertreter gegenüber den Versuch Englands und seiner Genossen, den Konkurrenten Deutschland zu vernichten. Den schwierigsten Wirtschaftskrieg der Zukunft kann man wohl den nennen, in dem Ballin sein Feldherrntalent beweisen soll. Er hat schon so manches Mal die Schwierigkeiten dieser Kriegführung zu kosten bekommen und seiner Kunst ist es gewiß nicht zuletzt zu danken, daß die deutsche Schiffahrt so glänzend über die ihr aufgezwungene Ruhe hinwegkommt; denn nirgend anders hat das Wort „Rast ich, so rost ich" wohl mehr Berechtigung als hier. Diesem Erfolg konnte Ballin in dem angezogenen Interview auch nicht besser Ausdruck geben als mit dem Aufzählen der größten Neubauten, die die deutschen Werften augenblicklich neben der gewaltigen Arbeit, die der Krieg ihnen bringt, für den zukünftigen Friedensschiffahrtkrieg fertigstellen. Der geschworene Wirtschaftskrieg nach dem Kampf der Heere und Flotten, dessen Aufstellung doch nur beweist, daß man sich bereits damit abgefunden hat, Deutschland und seine Bundesgenossen, eben den mitteleuropäischen Block, militärisch nicht niederringen zu können, mag kommen oder nicht, auf dem Gebiete der Handelsschiffahrt wird und muß ein solcher Krieg kommen; überhaupt auf dem Gebiet des Ueberseehandels ist er unvermeidlich.

Einige Momente, die bei einem Kampf auf dem Wasser — denn es dürfte doch eher Frieden werden als bis das Handelsunterseeboot zur feindlichen Konkurrenzfähigkeit gediehen ist — in erster Linie in Betracht kommen, seien hier skizziert. Die Frage, die man wohl zuerst aufwerfen muß, ist das Verhältnis des Reiches, beziehungsweise der Reiche zu den privaten Schiffahrtgesellschaften. Hier stehen sich die beiden Extreme, staatliche Handelsschiffahrt und private Handelsschiffahrt ohne jedwede Einmischung des Staates, welches Prinzip vor dem Kriege von Ballin bevorzugt wurde, gegenüber. Das Problem der staatlichen Handelsschiffahrt ist, soweit bekannt, in Deutschland bisher von keiner Seite einer ernsthaften Erwägung unterzogen worden, wohl aber bei den beiden mächtigsten Rivalen England und Amerika. In England selbst bestanden schon vor dem Kriege sehr enge Zusammenhänge zwischen einigen großen Unternehmungen wie White Star Line usw., die wohl vornehmlich in den Eigentümlichkeiten der dortigen Verhältnisse ihre Ursache haben. England konnte, wie auch die Praxis gezeigt hat, einen Krieg nur auf dem Kontinent führen und brauchte dazu weit mehr Transportschiffe und dergleichen wie ein Festlandsstaat. Ihre Requirierung bei Kriegsausbruch ohne weitere Ansprüche und Rechte als die durch den Kriegszustand hervorgerufenen würde in England zu großen Schwierigkeiten geführt haben. So gehörte zu den Kriegsvorbereitungen des letzten Jahrzehnts in steigendem Maße die Organisation und Sicherung des Transportdampferdienstes, was man durch die staatliche Unterstützung zum Teil erreichte, wenn man sich auch nachher gezwungen sah, noch auf gesetzgeberischem Wege weitere Tonnage zu requirieren (von den zuletzt angewendeten Mittelchen schweigt man lieber), so daß jetzt England von seiner durch den Unterseebootkrieg nicht gerade verbesserten Handelsflotte kaum 30 Prozent für die private Handelsschiffahrt verwenden kann. Wenn man sich daneben noch die vor einiger Zeit gefallene Aeußerung des doch noch etwas ernst zu nehmenden Sir Walter Runciman vor Augen hält, daß 65 bis 70 Prozent der Gesamteinnahme der englischen Reedereien infolge Steuern und dergleichen in die Hände der Regierung fallen, so kann man einerseits über die in englischen Blättern so oft gepriesene glänzende Fundierung der englischen Reedereien nur zweifelnd den Kopf schütteln, sich aber auch ein Bild davon machen, wie weit die Machtbefugnisse der englischen Reedereidirektoren gehen mögen und wie die zukünftige Entwicklung der englischen Handelsschiffahrt unter dem maßgebenden Einfluß der Regierung stehen wird. Weit offener als im eigentlichen England ist man in bezug auf die Handelsschiffahrt in Australien. Der dortige Ministerpräsident Hughes hat dort vor einigen Monaten die Schaffung einer staatlichen Handelsflotte von etwa 15 Dampfern angekündigt. Wenn dieses Unternehmen augenblicklich auch ein Kriegsunternehmen ist — man bedenke, daß die Tonne nahezu 400 Mark gekostet hat, während man vor dem Kriege keine hundert Mark dafür zahlte —, so gehen doch die Pläne des Ministerpräsidenten, die er entwickelte, vornehmlich auf die Zeit nach dem Kriege ein. Australien hat zurzeit bedeutend unter Frachtschwierigkeiten nach England, dem Hauptabnehmer seiner Landesprodukte, zu leiden und kann deshalb der kanadischen Konkurrenz nicht entgegentreten. Auch nach dem Kriege wird Tonnage nicht so billig zu haben sein, um hier wieder konkurrenzfähig zu werden. Hier kann nach Ansicht des australischen Ministerpräsidenten nur die staatliche Handelsschiffahrt mit ihren Steuerprivilegien, niedriger Kapitalverzinsung usw. helfen. Ob man allerdings mit dieser staatlichen Handelsschiffahrt in dem fernen Erdteil dieselben Erfolge hat wie mit der staatlichen Versicherung, bleibt abzuwarten. Aehnliche Pläne sind dagegen aber in den Vereinigten Staaten zur Zeit des größten Frachtraummangels auf starken Widerstand gestoßen. Bei einer Abstimmung in der Newyorker Handelskammer im vorigen Jahre sprachen sich nur etwa fünf Prozent der Abstimmenden dafür aus. Der Hauptgrund hiefür mag wohl in dem gegenwärtigen Zeitpunkt gelegen haben. Denn man vertrat dabei vornehmlich die Ansicht, daß jetzt die Tonnage zu teuer kommt, um in normalen Zeiten rentabel zu bleiben. Der einzige Versuch eines staatlichen Schiffahrtbetriebes, der mir bekannt ist, hat mit einem vollen Mißerfolg für die französische Republik geendet. Der französischen Regierung zeigten sich vor mehreren Jahren die privaten Unternehmungen in der südamerikanischen Fahrt nicht willfährig. Sie gründete deshalb kurzer Hand eine staatliche Gesellschaft, die aber nach kaum einjährigem Bestehen die rettende Hand der privaten Compagnie Générale Transatlantique ergreifen mußte, um nicht ganz unterzugehen.

Um die staatliche Unterstützung wird man dagegen wohl in keinem Lande herumkommen, mag man der staatlichen Einmischung in derartige Betriebe auch noch so abgeneigt sein. Sie bietet eben auch die Möglichkeit, trotz dieser Unterstützung einen Konkurrenzkampf aufzunehmen, den der Staat nicht aufnehmen kann, um sein Prestige zu wahren. Man denke nur einmal an die Frachtratenkriege der Vergangenheit zurück, die noch bei Kriegsausbruch nicht zum Abschluß gelangt waren. Hätten sie auch zum staatlichen Unternehmen führen können? Man denke ferner an die Auswanderungsprobleme. Läßt sich hier schließlich bei bösem Willen nicht so viel konstruieren, daß es für ein staatliches Unternehmen unmöglich wäre, rentabel zu wirtschaften? Staatliche Wirtschaft ohne Monopol hat bis jetzt noch selten segensreich gewirkt. Und hier würde es sich doch um staatliche Wirtschaft gegen private Wirtschaft anderer Nationen handeln. In dem eingangs erwähnten Interview wies Ballin auch auf die bedeutende staatliche Unterstützung hin, die das Reich zahlreichen deutschen Gesellschaften gegeben hat, um über die völlige Geschäftslosigkeit während des Krieges hinwegzukommen. Dazu werden nach dem Kriege auch noch viele politische Rücksichten kommen, die verschiedene vielleicht unrentable Dampferverbindungen notwendig machen, um das staatliche Prestige zu wahren und in den ersten Jahren dem Kolonialbesitz eine gesicherte Verbindung mit dem Heimatlande zu geben. Denn wenn auch nicht für spätere Jahre, in denen wieder auf ein gemeinsames Zusammenarbeiten der Völker gehofft werden darf, so kann man doch für den Zeitpunkt sofort nach dem Kriege der „Pall Mall Gazette" nicht unrecht geben, wenn sie schreibt, man könnte sich schwer vorstellen, daß die Wörmann-Linie die englisch-afrikanischen Kolonien verbindet und die Hapag den Verkehr zwischen Marseille und Saigon vermittelt. Die Zeitung folgert nun allerdings daraus, daß dem deutschen Handel dadurch viel verloren gehen wird. Daß diese Verbindungen nur möglich waren, weil andere, den deutschen Interessen nahestehende, von englischen und französischen Reedereien besorgt wurden, scheint sie zu vergessen; auch zu vergessen, daß nachher in Neutralien der die besten Geschäfte machen wird, der am billigsten und besten liefert. Ob das nun die Reedereien der Entente sind, deren kolossale Verluste nachgewiesen sind, oder die deutsche Flotte, die trotz aller englischen und französischen Meldungen und Statistiken im wesentlichen unangetastet in den eigenen und neutralen Häfen liegt, darüber zu streiten, dürfte ziemlich müßig sein. So kann man denn wohl sagen, daß die staatliche Unterstützung, die den deutschen und österreichisch-ungarischen Reedereien zuteil wird, wohl mehr zur Deckung des Verlustes bestimmt ist, der den Gesellschaften durch das Stilliegen ihrer Schiffe während des Krieges entstanden ist, als zur Wiederherstellung des Schiffsparks usw., wofür man im gegnerischen Lager weiter noch so manche Million wird opfern müssen. Hat man also in Deutschland mehr mit einer Entschädigung für den Krieg zu rechnen, so wird es sich im feindlichen Ausland um einen Zuschuß zu den Kosten nach dem Kriege handeln.

Die deutsche Handelsschiffahrt dürfte wohl eher wieder zu dem Ballinschen Prinzip zurückkehren können, als die Gesellschaften des Auslandes, ganz besonders diejenigen Frankreichs, deren augenblickliche Lage schon geradezu trostlos ist. Trotz der anscheinend so hohen Kriegsgewinne konnte eine Reihe von Gesellschaften keine Dividende ausschütten, mehrere Gesellschaften haben sogar ihr Kapital zusammengelegt. Eine Hauptschwierigkeit soll übrigens in dem recht eigentümlichen Verhalten des französischen Staates den Gesellschaften gegenüber zu suchen sein, der seit August 1914 vielen Gesellschaften für die requirierten Schiffe noch nicht einen Pfennig bezahlt hat. In diesem Verhältnis scheint übrigens Charles Roux, der Präsident des Zentralausschusses französischer Reeder und erster Direktor der Compagnie Générale Transatlantique, eine etwas komische Rolle zu spielen, wenn man nicht vielleicht sogar sagen kann, daß er der Regierung direkt feindselig gegenübersteht. Großes Aufsehen hat jedenfalls seine Aeußerung in einem Bericht an den Conseil supérieur de la marine marchande erregt, daß dieser Krieg den Ruin der französischen Handelsflotte bedeute. Auch das Versagen des vorhin erwähnten Versuches der staatlichen Handelsschiffahrt war auf sein Betreiben mit zurückzuführen. Günstigere Ausweise legen jedenfalls die englischen Gesellschaften vor. Von 51 Gesellschaften schütteten 29 Dividenden von über 20 Prozent aus; acht zahlten Dividenden von mehr als 30 Prozent, darunter eine 106 Prozent, eine 50 Prozent, eine 49 Prozent und eine 40 Prozent. Nur bei acht Unternehmen stellte sich der Dividendensatz auf weniger als 10 Prozent (bei zwei von diesen beträgt er übrigens acht Prozent). Um die Bedeutung dieser Zahlen zu würdigen, muß in Erinnerung gebracht werden, daß alle diese Unternehmen, bevor sie den Dividendensatz festsetzten, schon 50 Prozent des außergewöhnlichen Kriegsgewinns als besondere Kriegssteuer in Abzug gebracht haben. Es sind dies aber trotzdem reine Kriegsgewinne, die nur infolge der starken Inanspruchnahme der Gesellschaften durch die Regierung und die monopolartige Stellung der englischen Handelsflotte, die die Verbündeten des eigenen Landes drangsaliert, möglich waren. Bringt man diese beiden Momente in Abrechnung, so bleibt für den künftigen Frieden eine stark beschränkte Handelsflotte, von welcher der größte Teil erst umfangreichen Umbauten unterzogen werden muß, ehe er wieder konkurrenzfähig ist, wozu dann noch mehr als die gemach-

Kölnische Zeitung 6./X. 1916

84

Zur Organisation der Rheinschiffahrt.*)

Ein Wort zur Abwehr staatlicher Pläne.

Von Syndikus Dr. Schröter (Duisburg).

Meines Erachtens wäre es am besten, wenn über die Organisation der Rheinschiffahrt so wenig wie möglich verhandelt würde; ich bin der Auffassung, daß sich Zusammenschlüsse von bestimmten Gewerbetreibenden nicht durch große Vorträge und theoretische Darlegungen schaffen lassen, sondern daß dazu eine praktische Arbeit, eine Kleinarbeit, zu leisten ist, die zweckmäßig im stillen betrieben wird. Eine der wichtigsten Voraussetzungen für solche Zusammenschlüsse ist die Anbahnung gegenseitigen Vertrauens der Beteiligten; das wird aber nicht durch Erörterungen in der Oeffentlichkeit herbeigeführt, sondern durch unmittelbare, persönliche Fühlungnahme.

Es ist daher nur zu verständlich, wenn die Rheinschiffahrttreibenden selbst den Wunsch hatten, die Frage der Organisation der Rheinschiffahrt „zunächst unter sich" zu behandeln, und wenn zu diesem Zweck ein Ausschuß eingesetzt wurde, der die weitere Bearbeitung der Angelegenheit betreiben sollte. Indes, noch bevor dieser Ausschuß seine Tätigkeit aufnehmen konnte, hat man von anderer Seite versucht, den Gegenstand „auf breiter Grundlage" zu erörtern. Man möchte offenbar nur zu gern weitere Kreise in die Verhandlungen über die Organisation der Rheinschiffahrt hineinziehen; man wünscht von jener Seite insbesondere eine Einmischung des Staates. Die Vertreter dieser Richtung sind sich gewiß darüber klar, daß ihr Bestreben, die Organisation der Rheinschiffahrt mit Hilfe des Staates herbeizuführen, starkem Widerstand begegnen muß. Gerade diese Erkenntnis aber scheint sie zu veranlassen, möglichst rasch vorzugehen. In Friedenszeiten kann eine in unser Wirtschaftsleben so eingreifende Frage wie die Organisation der Rheinschiffahrt von Staats wegen nicht von heute auf morgen gelöst werden; man braucht sich nur daran zu erinnern, daß Monate und Jahre vergangen sind, ehe im Parlament die Schiffahrtsabgaben beschlossen und die Entscheidung über das Schleppmonopol auf dem Rhein-Weser-Kanal getroffen werden konnte. Jetzt im Kriege, so denken jene Vertreter, liegt die Sache einfacher; da ist für Erörterungen im Parlament nicht viel Zeit übrig; mit andern Worten, der Wunsch, die Sache übers Knie zu brechen, veranlaßt sie zu ihrem raschen Vorgehen. Demgegenüber ist die Bedeutung des Gegenstandes von so außerordentlich großer volkswirtschaftlicher Tragweite, daß von vornherein jeder Versuch der Ueberrumpelung zurückgewiesen werden muß. Hat der Staat, haben die Träger unseres Wirtschaftslebens heute wahrlich nicht dringendere und wichtigere Aufgaben zu erfüllen als auf die Erweiterung des staatlichen Einflusses bedacht zu sein? Weshalb auf einmal ein solches Interesse maßgebender Stellen an der Organisation der Rheinschiffahrt? Sie erklären, der Rheinschiffahrt helfen zu wollen. Es ist sonderbar, daß sie während des Krieges, wo es doch so nötig war, trotz wiederholter Bitten der Rheinschiffahrttreibenden mehrfach ihre Hilfe verweigert haben, daß sie aber für die Zeit nach dem Kriege, wo die Transportmengen zweifellos wesentlich größer als jetzt sein werden, helfen möchten. Das Interesse, das jene Stellen jetzt auf einmal an der Rheinschiffahrt nehmen, steht ganz im Gegensatz zu frühern Aeußerungen, die nicht der Bedeutung der Rheinschiffahrt entsprachen. Als noch vor drei Jahren der Rheinwasserstraßenbeirat geschaffen und eine stärkere Vertretung der Rheinschiffahrttreibenden in dieser Körperschaft gewünscht wurde, da konnte man die Aeußerung hören: „Was will die Rheinschiffahrt? Sie ist es doch nicht, die dem Rhein die Transporte zuführt oder die sie von ihm empfängt?" Heute möchte man wohlwollend gegenüber der Rheinschiffahrt sein: Timeo Danaos et dona ferentes.

Des Pudels Kern steckt offenbar in dem einen von Prof. Dr. Wirminghaus in seinem Aufsatz „Zur Organisation der Binnenschiffahrt" (Kölnische Zeitung Nr. 932 und Nr. 936) ausgesprochenen Satze, der einen Vorteil der Organisation bezeichnen soll, „die Abgabefrage ließe sich befriedigender lösen". Mit dieser „Frage" verhält es sich allerdings recht eigenartig; sie ist ganz entsprechend dem Willen der Regierung im Schiffahrtsabgabegesetz vom 24. Dezember 1911 gelöst und erledigt worden, und es scheint mir, daß vom Standpunkt der Rheinschiffahrttreibenden keine Veranlassung vorliegt, an dem bisherigen Zustand etwas geändert zu sehen.

*) Nachdem wir im vergangenen Monat (vergl. Nr. 932 und 936 der K. Z.) die Vorschläge von Professor Dr. Wirminghaus-Köln zur Organisation der Binnenschiffahrt wiedergegeben haben, lassen wir jetzt auch die vorstehenden Ausführungen folgen, die einen entgegengesetzten Standpunkt vertreten. Wir stimmen ihnen grundsätzlich in so weit zu, als sie sich gegen staatliche Eingriffe wenden, machen uns aber deshalb nicht alle Einzelheiten zu eigen.

Offenbar sind die maßgebenden Stellen darauf bedacht gewesen, für den neuen Kampf um die Schiffahrtsabgaben Bundesgenossen zu werben. Von zwei Seiten erhofft man die Unterstützung, zunächst von dem Teil der Rheinschiffahrt, der staatlich beeinflußt wird. Es handelt sich dabei insbesondere um die Rhein- und See-Schiffahrts-Gesellschaft in Köln mit den ihr angegliederten Unternehmungen; sie hat, nachdem sich der Staat im Jahre 1912 maßgebend an ihr beteiligt hat, nicht mehr ihre Selbständigkeit und ist als Regierungsorgan in dieser Angelegenheit anzusehen. Prof. Wirminghaus hat in dem schon erwähnten Aufsatz auch verraten, von welcher andern Seite die betreibenden Stellen weitere Unterstützung erwarten; er sieht die von ihm gewünschte befriedigendere Lösung der Abgabenfrage unter andern darin, daß es sich dann auch vermeiden lasse, die Abgaben „mit der Entfernung zu erhöhen was in den Interessenkreisen Süddeutschlands eine besonders scharfe Gegnerschaft gegen die Abgaben hervorgerufen hat"; d. h. man denkt daran, den Grundsatz der tonnenkilometrischen Staffelung der Rheinschiffahrtsabgaben aufzugeben und hofft damit die Zustimmung der oberrheinischen Kreise für die Neuregelung der Schiffahrtsabgaben zu erlangen. Es wird kaum zu bezweifeln sein, daß man sich deswegen schon mit oberrheinischen Interessenten in Verbindung gesetzt hat und nach dem Satze „divide et impera" sein Schäfchen ins Trockene zu bringen sucht. Welche Folgen aber für das niederrheinische Wirtschaftsleben mit der Preisgabe einer tonnenkilometrischen Staffelung verbunden sein werden, ist gar nicht abzusehen. Wer könnte, wenn das Schiffahrtsabgabengesetz, noch ehe es für den Rhein praktisch in Kraft getreten ist, abgeändert wird, eine Gewähr dafür übernehmen, daß die bisherige Bestimmung aufrechterhalten bliebe, wonach Kohlen und Erze in der niedrigsten Tarifklasse zu 0,02 ₰ für das Tonnenkilometer zu belassen sind? Ob bei diesem Gedanken auch nur irgendjemand es als wahrscheinlich ansehen kann, daß bei einer durch staatliches Eingreifen herbeigeführten „bessern Berücksichtigung des Wertes der Ware die Frachten für Massengut im Interesse der Großindustrie und des Massenverbrauchs sehr niedrig sein könnten, vielleicht noch niedriger als im gegenwärtigen Zustande des freien Wettbewerbs", wie Prof. Wirminghaus sagt? Aber als eigenartig muß man den Gedanken bezeichnen, der Schiffahrt dadurch helfen zu wollen, daß man ihr Lasten auferlegen möchte, die sie bisher glücklicherweise nicht zu tragen brauchte; ich bin der Auffassung, so wenig man den Teufel durch Beelzebub vertreiben kann, so wenig wird man die Rheinschiffahrt nach diesem Rezept fördern können.

Den Kleinschiffern will man mit der Organisation der Rheinschiffahrt besonders helfen. Ich vermute, daß in ihren Kreisen der Glaube an diese Botschaft nicht groß ist. Sie haben leider anläßlich der Beteiligung des Staats an der Rhein- und See-Schiffahrts-Gesellschaft schlechte Erfahrungen gemacht. Damals ist von der Regierung wiederholt versichert worden, diese Beteiligung gebe die Möglichkeit, den Partikulierschiffern in erhöhtem Maße Beschäftigung zu sichern; In Wirklichkeit sind aber die Kleinschiffer von der Rhein- und See-Schiffahrts-Gesellschaft verhältnismäßig viel schwächer beschäftigt worden als von dem Kohlenkontor, das in Friedenszeiten über die Hälfte seiner Transporte an die Partikulierschiffer vergeben und auch im Kriege ihnen fast 45 Prozent der Transporte zugewiesen hat, während auch die Rhein- und See-Schiffahrts-Gesellschaft nicht einmal ⅓ der ihr vom Kgl. Bergfiskus zugewiesenen Kohlen- und Kokstransporte den Kleinschiffern hat zukommen lassen. Bei dieser Tatsache schnitten sich die Partikulierschiffer ins eigene Fleisch, wenn sie den Bestrebungen, dem Staate größern Einfluß im Schiffahrtswesen zu verschaffen, Vorschub leisten würden. Wenn Prof. Wirminghaus ein solches Eingreifen auch mit den Schwankungen der Frachtsätze rechtfertigen zu können glaubt, die nach seiner Ansicht für die Befrachter von Nachteil sind, „da sie in die Berechnung der Transportkosten und damit in die Lieferungsbedingungen ein völlig unsicheres Element hineintragen", so wird man aus entsprechenden Erwägungen auch daran denken können, demnächst die Festlegung von Preisen für die verschiedensten Waren, vielleicht auch ein allgemeines staatliches Ein- und Verkaufsmonopol zu fordern. Weist Prof. Wirminghaus noch darauf hin, daß die Aufgaben des Schleppmonopols durch die neue Organisation mit übernommen werden könnten, so will es mir scheinen, daß es dem Staat nicht unwillkommen sein wird, die sich aus dem Betrieb des Schleppmonopols trotz der hohen Tarife ergebenden Verluste in der „Organisation der Rheinschiffahrt" untergehen, d. h. von den Rheinschiffahrtsinteressenten tragen zu lassen und so von sich abwälzen zu können. Ein sicherlich ebenso eigenartiges wie klug ausgedachtes Verfahren, um die Unwirtschaftlichkeit des Staatsbetriebs zu verdecken.

Mit der Belastung der Rheinschiffahrt durch Abgaben wird letzten Endes ein Ziel verfolgt, das als „Annäherung der Schiffsfrachtsätze an die Eisenbahntarife" bezeichnet worden ist und von Prof. Wirminghaus noch euphemistischer genannt wird: „Herstellung des richtigen, sozusagen kollegialen Verhältnisses der Binnenschiffahrt zu den Eisenbahnen unter Ausscheidung aller tarifpolitischen Eifersüchteleien". Was das für die Städte und Industrien bedeutet, deren wirtschaftliche Grundlage auf billigen Wasserfrachten ruht? Nichts anderes als die Aufhebung der oft teuer erkauften Vorteile der Natur durch einen gesetzgeberischen Akt, die Beseitigung der Anziehungskraft des Rheins auf die Ansiedlung von Industrie und Handel durch einen Federstrich, die Unterbindung der bisher so großzügigen Entwicklung des Wirtschaftslebens im Rheingebiet. Allein für Hafenbauten sind in den deutschen Rheinuferstaaten hunderte Millionen Mark von Gemeinden und Privaten aufgewandt worden. Ein guter Kenner dieser Dinge, der Vorsteher des städtischen Hafen- und Industrieamts in Mannheim, D. Bartsch, hat in seiner 1910 über die Gestaltung der Schiffahrtsabgaben im Rheingebiet erschienenen Schrift darüber recht brauchbare Zahlen auf Grund der Jahresberichte der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt veröffentlicht; allein in dem Jahrzehnt von 1900 bis 1909 haben Gemeinden und Private für Hafenbauten aufgewandt:

in Preußen	56,4	Millionen Mark
„ Elsaß-Lothringen	18,0	„ „
„ Baden	15,1	„ „
„ Hessen	4,5	„ „
„ Bayern	2,2	„ „
	96,2	Millionen Mark

Welche gewaltigen Interessen sind mit diesen Aufwendungen auf Gedeih und Verderb verbunden, nicht etwa nur in der Schiffahrt und im Güterumschlag! Der Wassertransport ist eine der wichtigsten Bedingungen für unsere weltwirtschaftliche Betätigung und unsere weltwirtschaftlichen Erfolge gewesen. Gerade im Hinblick auf die Zukunft, in der Deutschland unter ungleich schwierigern Bedingungen sich den im Kriege verloren gegangenen Absatz über See wiedererobern muß, werden Industrie und Handel auf die Vorteile des Wassertransports mehr als bisher angewiesen sein. Und just zu derselben Zeit will man die Schiffsfrachtsätze den Eisenbahntarifen „annähern"! Sollten da die Rheinstädte und das rheinische Wirtschaftsleben untätig bleiben und sich nicht wehren gegen die Angriffe, die gegen ihre Existenz gerichtet werden? Sie wollen und werden sich die Erfüllung ihrer Hoffnungen nicht zerstören lassen. Wenn man in Köln meint, daß man dem Staat gegenüber besondere Verpflichtungen habe, weil dort der Sitz des sogenannten preußischen Rheinschiffahrtskonzerns sei, so möge man wohl bedenken, daß der bisher so zähe verfolgte Plan, den Rhein bis Köln für die Seeschiffahrt zu vertiefen, ein- für allemal als erledigt zu betrachten ist, wenn die Wasserfrachten den Eisenbahnfrachten „angenähert" sind.

Auf die wirtschaftliche Lage der Rheinschiffahrt soll hier nicht näher eingegangen werden. Sie ist im Kriege schlecht. Der Rheinschiffahrt geht es leider ähnlich wie andern Gewerbezweigen. Hebt Professor Wirminghaus hervor, daß die Aktiengesellschaften der Binnenschiffahrt unter sämtlichen dem Erwerb dienenden Aktiengesellschaftsgruppen mit ihren Dividenden schon seit Jahren an unterster Stelle stehen, so hat das wohl seine besondern Gründe. Vielleicht eignet sich der Schiffahrtsbetrieb schlecht zur Vergesellschaftung; jedenfalls ist darauf hinzuweisen, daß Einzelunternehmer in frühern Jahren recht erfolgreich tätig gewesen sind.

Das Bestreben der Rheinschiffahrttreibenden, ihre Lage zu bessern, ist sehr begreiflich; nur soll man den Staat dabei aus dem Spiel lassen, der, so oft er auch in das gewerbliche Leben eingegriffen hat, keine glückliche Hand bewiesen hat. Auch bei der Beteiligung an der Rhein- und Seeschiffahrts-Gesellschaft hat sich diese alte Erfahrung wieder bestätigt. Wenn 1914 nach dem Rheinschiffsregister der Providentia das Durchschnittsalter eines Kahns dieser Gesellschaft bei einer Durchschnittstragfähigkeit von nur rund 705t etwa 28½ Jahr (!) betrug und die Schleppboote ein Durchschnittsalter von fast 36 (!) Jahren aufwiesen, so hat man allerdings den Eindruck, daß, abgesehen von allem andern, ein solches Unternehmen im freien Wettbewerb in der Kohlenbeförderung nach dem Oberrhein, auf die es dem Staat ankommt, nicht gerade leistungsfähig sein kann. Nach meiner Ueberzeugung läßt sich die Lage der Rheinschiffahrt bessern durch eine Verständigung zwischen Industrie und Handel auf der einen und der Schiffahrt auf der andern Seite. Daß auf diese Weise ein Erfolg erzielt werde, ist dringend zu wünschen. Der Staat aber braucht an einer solchen Verständigung nicht teilzunehmen; er hat seine Reedereien, mit denen er sich auseinandersetzen kann, und im übrigen ist der Rheinschiffahrt und der Allgemeinheit mehr gedient, wenn er sie, unter Belassung des jetzigen Standes der Schiffahrtsabgabefrage, nicht beunruhigt. Auf politische Erörterungen, wie sie sich mit dem Wiederaufrollen der Abgabefrage aus der Internationalität des Rheinstroms ergeben, möchte ich absichtlich nicht eingehen.

nern nicht üblich sind. Echt russische Züge trägt besonders das

gierung eine Kommission für die Angelegenheiten der Kriegs-

Kronen veranschlagt

gericht handelt, sofort Rechtskraft erlangen.

Eine neue Entwicklungsstufe der Eisenbahn-Technik.

Die Einheits-Verbund-Bremse für Güterzüge.

Von Artur Fürst.

Wenn ich rückschauend den ersten bildhaften Eindruck suche, den ich als Kind aus der Welt der Technik erhielt, so erscheint mir immer die Gestalt eines Mannes, der im Dämmer eines kalten, schneedurchwehten Winterabends auf dem offenen Dachsitz des letzten Wagens in einem Güterzug hockt, während dieser mit hartem Räderschlag gerade aus dem Bahnhof meiner kleinen westpreußischen Vaterstadt ausfährt. Der Mann ist ganz zusammengekauert, er hat eine unförmige turbanartige Mütze tief über den Kopf gezogen, einen dicken haarigen Mantel um sich geschlagen, die Hände in die Aermel gesteckt und friert trotzdem erbärmlich in dem schneidenden Wind, der durch die Vorwärtsbewegung in der eisigen Winterluft entsteht. Wenn ich ein Maler wäre und menschliche Trostlosigkeit veranschaulichen wollte, ich würde diesen Bremser auf seinem Dienstplatz darstellen, der allen Unbilden eines unbarmherzigen Wetters preisgegeben ist.

Die Bahn, an der jenes Städtchen liegt, war damals noch in Privatbesitz, und die Direktoren der Aktiengesellschaft waren rücksichtslos genug, um ihre Angestellten in solcher Weise auf den Zügen unterzubringen. Die Verwaltung der preußischen Staatsbahn hat in ihrem Machtbereich die offenen Bremsersitze längst abgeschafft. Kleine Häuschen sind auf sämtlichen Wagen aufgebaut, die Handbremsen besitzen; sie gewähren den Bremsern während der Fahrt Unterkunft. Aber wenn die Männer auf den Güterwagen nun auch gegen die ärgsten Sturmgewalten geschützt sind, so ist ihre Arbeit während des langen Winters doch nicht angenehmer geworden. Stundenlang haben sie in engem, immer noch eiskaltem Raum zu sitzen, oft müssen sie bei völliger Finsternis hinaustreten auf die schmale, beeiste Platiform, immer muß ihre Aufmerksamkeit gespannt sein, damit sie nicht das Pfeifensignal der Lokomotive überhören, das ein Anziehen der Bremse befiehlt. Denn durch Unachtsamkeit können sie den Zug, das Leben der Mitfahrenden und damit auch ihr eigenes in schwere Gefahr bringen. So erscheint der Posten eines Güterzugschaffners mit seiner großen Verantwortlichkeit auch heute noch schwer und wenig begehrenswert.

Es kommt als besonders wichtig hinzu, daß die Besetzung der Güterzüge mit lauter einzelnen Männern, die zwar auf den Lauf des Zugs einen großen Einfluß haben, aber ohne Aufsicht und ohne die Möglichkeit einer gegenseitigen Verständigung, allein auf sich angewiesen, ihren Dienst versehen, betrieblich höchst unerwünscht ist. Weit vorteilhafter wäre es, wenn man die mächtigen lebendigen Kräfte der fahrenden Güterzüge von einer zentralen Stelle aus mit Hilfe einer durchgehenden Druckluftleitung beherrschen könnte, wie es schon bei allen Zügen für Personenbeförderung geschieht, wenn man sie durch die Bedienung eines einzigen Ventils auf der Maschine beeinflussen könnte, von dort her, wo der Lokomotivführer steht, der trefflich ausgebildet, stets wachsam ist und immer mit seiner ganzen Person für die Sicherheit des Zuges eintritt. Aber bisher war das nicht möglich. Die Bremsbauarten, die an den verhältnismäßig kurzen Personenzügen mit höchstens 58 Achsen so Vorzügliches leisten, versagten sämtlich bei der sehr viel größeren Längenerstreckung der Güterzüge mit ihren 120 bis 200 Achsen. Seit länger als einem Jahrzehnt bereits waren der „Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen" und die mit ihm im Wagenverkehr stehenden fremden Länder um die Schaffung einer durchgehenden Güterzugbremse bemüht, die geeignet sein sollte, die vielseitigen Anforderungen des Betriebs in jeder Beziehung zu erfüllen. Im Jahre 1909 wurden in Bern durch eine internationale Kommission alle die Bedingungen festgestellt, denen eine durchgehende Güterzugbremse zu genügen hätte. In jahrelangen Versuchen wurde auch von den Verwaltungen der österreichischen und der ungarischen Staatseisenbahnen versucht, besondere Güterzug-Bremsbauarten unter Anlehnung an die vorhandenen Personenzugbremsen zu schaffen. Auf dem gleichen Weg ist ferner im besonderen die preußische Staatseisenbahn viele Jahre hindurch bemüht gewesen, die auf ihren Bahnen verwendeten Personenzugbremsen zu einer geeigneten Güterzugbremse umzuändern.

Der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung ist es nunmehr nach mühevoller Arbeit gelungen, eine in jeder Hinsicht gute und neuartige Lösung der großen Aufgabe zu finden. Die durchgehende Güterzugbremse ist jetzt geschaffen.

In einfachen Formen sind die Vorteile zweier bekannter und erprobter Bremsbauarten, der Zweikammer- und der Einkammerbremse, zu einer Verbundbremse vereinigt, die nicht allein geeignet ist, die umfassenden Berner Bedingungen zu erfüllen, sondern darüber hinaus noch verschiedene für die Betriebssicherheit und Betriebsführung wichtige Vorzüge aufweist. Da die neue Bremse nicht nur für Güterwagen, sondern auch für Personenwagen benutzt werden kann, soll sie „Einheits-Verbundbremse" genannt werden. Sie wurde im Mai dem zuständigen Fachausschuß der deutschen Staatsbahnverwaltungen vorgeführt und von ihm als die zur Einführung für Güterzüge geeignetste Bauart bezeichnet.

Vor kurzem hatte ich mit Erlaubnis der preußischen Eisenbahnverwaltung selbst Gelegenheit, das sichere und vorzügliche Arbeiten der neuen Bremse bei der Fahrt mit einem langen Güterzug auf einem schwierigen Streckenabschnitt zu beobachten. Hierbei habe ich die Ueberzeugung gewonnen, daß die Einführung der neuen Bremse die Betriebssicherheit wesentlich erhöhten und die Entwicklung des Zugverkehrs außerordentlich fördern wird.

*

Viele unserer bedeutenden Eisenbahntechniker fordern von Tag zu Tag mit mehr Dringlichkeit die Anlegung besonderer Geleise für Güterzüge, weil durch deren Sperrigkeit im Betrieb die Zahl und Fahrgeschwindigkeit der Personenzüge allmählich in unzulässiger Weise beschränkt wird.

Die Schnelligkeit eines Zugs ist in höchstem Maß von seiner Bremsfähigkeit abhängig. Es ist dies ein Gesichtspunkt, den außerhalb des Kreises der Eisenbahntechniker nur sehr wenige kennen. Allgemeine Sicherheit und die Stellung der Signale zwingen dazu, bei keinem Zug einen längeren Bremsweg als 700 Meter zuzulassen. Es heißt dies: kein Zug darf vom ersten Ansetzen der Bremse bis zum völligen Stillstand eine längere Strecke als 700 Meter durchlaufen. Mit der durchgehenden Druckluftbremse ist das noch bei 110 Kilometer Stundengeschwindigkeit bequem zu erreichen. Ein Zug, der mit Handbremsen ausgerüstet ist, darf aber aus diesem Grund nur mit geringen Geschwindigkeiten fahren, wenn man in der Lage bleiben will, ihn in jedem Fall vor einem Gefahrpunkt zum Halten bringen zu können. Denn bei ihm erfolgt kein gleichmäßiges Anziehen der Bremsen, was wichtigstes Erfordernis für eine Schnellbremsung ist.

Das Zeichen zum Anziehen der Bremsen wird den auf die einzelnen Wagen verteilten Schaffnern durch das Ertönen der Lokomotivpfeife gegeben. Sie haben dann an die Kurbeln der Bremsspindeln heranzutreten und diese rasch und gleichmäßig, so wie es ihnen gezeigt wurde, zu drehen, dadurch legen sich die Bremsklötze gegen die Räder. Der Beginn des Kurbeldrehens erfolgt aber oft nicht an allen Arbeitsstellen zu gleicher Zeit, da besonders in der kälteren Jahreszeit das Pfeifensignal der Lokomotive nicht von allen Schaffnern in den fest verschlossenen Bremserhäusern gehört und die Aufforderung zum Bremsen, besonders bei außerordentlichen Vorkommnissen, ihnen erst durch einen mehr oder weniger unsanften Auflaufstoß gegeben wird. Tunnel und Schluchten, Wind und Nebel sind Ursachen, daß Schaffner in ihren Häuschen auf dem fahrenden Zug auch bei großer Aufmerksamkeit die gegebenen Pfeifensignale nicht hören, die vielleicht seitwärts vom Zug auf Tausende von Metern noch deutlich vernommen werden. Durch die Ungleichmäßigkeit in der Bedienung der Handbremsen entsteht nun ein ungleichmäßiges Abbremsen des Zugs, die Geschwindigkeiten der einzelnen Zugteile werden verschieden, sodaß die Wagen stoßend aufeinanderprallen und zuweilen auch Zerreißungen der Kupplungen auftreten.

Die Bremskräfte sind natürlich von der Zahl der Schaffner abhängig; je mehr Bremskräfte vorhanden sind, um so kürzer ist der Bremsweg und um so größere Geschwindigkeiten können zugelassen werden. Da es aus Gründen einer wirtschaftlichen Betriebsführung aber nicht angängig ist, so viel Schaffner auf die Bremsplätze eines Zugs zu verteilen, daß die vorgeschriebenen Bremswege auch aus höheren Geschwindigkeiten innegehalten werden können, so ist mit dem Handbetrieb eine verhältnismäßig geringe Fahrgeschwindigkeit der Güterzüge verbunden, obgleich es ein leichtes wäre, selbst die größten Zuggewichte durch starke Lokomotiven mit hoher Geschwindigkeit über die Strecke zu schaffen.

Die Schnelligkeit der Züge ist also aufs engste an ihre Bremsfähigkeit geknüpft. Die Ausnutzbarkeit einer Strecke hängt wiederum fast allein von der Geschwindigkeit der darüber fahrenden Züge ab. Denn es leuchtet ohne weiteres ein, daß ein Zug, der mit 40 Kilometern Geschwindigkeit über die Saitenen rollt, die Strecke doppelt solange belegt, wie wenn er mit 80 Kilometern in der Stunde dahinfährt. Es ist nun eine in den Fachkreisen lange genug bitter empfundene Tatsache, daß die langsam fahrenden Güterzüge auf vielen wichtigen Strecken der deutschen Bahnen die dringend erforderliche Steigerung des Verkehrs sowohl für Personen wie für Güter hemmen. Tag und Nacht folgen auf den großen Linien die Züge einander in engstem Zwischenraum; Ueberholungsgeleise, die in immer steigender Zahl angelegt werden, können doch nur mit Mühe ein Durchbringen der Schnellzüge ermöglichen. Die Geleise sind an vielen und gerade den wichtigsten Stellen am Ende ihrer betrieblichen Leistungsfähigkeit angelangt, und darum gewinnen die Stimmen derer, die eine grundsätzliche Trennung des langsamen Güter- vom schnellen Personenverkehr verlangen, immer mehr Bedeutung. Sicherlich wäre auf sehr vielen Strecken die Verlegung dritter und vierter Geleise binnen kurzem unabwendbar, und Hunderte von Millionen müßten für Geländeankäufe und Ausbauten ausgegeben werden, wenn es nicht gelingt, durch eine grundsätzliche Beschleunigung des Güterzugverkehrs eine durchgreifende Entlastung der Strecken herbeizuführen.

Man wird nun verstehen, daß die Entwicklung der durchgehenden Güterzugbremse eine der wichtigsten eisenbahntech-

105

1916

Die neuen Umfahrungslinien Wiens.

Wichtige Verkehrsbauten.

In allernächster Zeit wird, wie uns vom Präsidium des Eisenbahnministeriums mitgeteilt wird, in Anwesenheit des Eisenbahnministers und geladener Persönlichkeiten die Eröffnung des Verkehrs auf den neuerbauten Wiener Umfahrungslinien stattfinden.

Im Anschluß an die bisherigen Veröffentlichungen über diese für die Verbesserung der Wiener Verkehrsverhältnisse bedeutungsvollen Eisenbahnneubauten erhalten wir über die wichtigsten Bauobjekte, und zwar den Verschiebebahnhof Breitenlee, die Jedlersdorfer Schleife und die eisernen Brückentragwerke, folgende Mitteilungen:

Der Verschiebebahnhof Breitenlee.

Den Hauptknotenpunkt der für den Wiener Transitverkehr neugeschaffenen Umleitungswege bildet der zwischen den Ortschaften Süßenbrunn und Breitenlee im Bau befindliche Verschiebebahnhof Breitenlee. Das fast ebene und unverbaute Gelände bot die Möglichkeit, die Bahnhofanlagen nach den neuesten Grundsätzen und Erfahrungen zu entwerfen und für ausreichende Erweiterungsfähigkeit so sehr vorzusorgen, daß nach vollem Ausbau des Verschiebebahnhofes dort täglich 5200 Wagen verarbeitet werden können. Er dient vornehmlich dazu, die über Wien rollenden Güterwagen aller hier einmündenden Linien — mit alleiniger Ausnahme der Nordbahn, deren Durchlaufwagen in Straßhof gereiht werden — zu sammeln, nach bestimmten Verkehrsrichtungen zu ordnen und sodann nach diesen ohne Berührung der Wiener Bahnhöfe, weiterzuleiten.

Die gewaltigen Abmessungen des Bahnhofes erfordern die Bewältigung von etwa 600.000 Quadratkubikmeter Erdbewegung sowie die Verlegung einer Gleislänge von rund 82 Kilometer und von 200 Weichen. Neben anderen schienenfreien Ueber- oder Unterführungen von Straßen und Gleisen gelangt als größtes Bauwerk die fast 250 Meter lange Ueberführung der Verbindungsstraße zwischen Breitenlee und Süßenbrunn über den Bahnhof zur Ausführung, in deren Verlauf sich zusammen 165 Meter lange Brückentragwerke befinden.

Um den zahlreichen Bahnhofsbediensteten günstige Wohnungs- und Lebensverhältnisse zu schaffen, ist die Errichtung einer Gartenstadt auf einer Fläche von rund 250.000 Quadratmeter geplant. Die Kosten des Verschiebebahnhofs sind auf rund 15 Millionen Kronen veranschlagt.

Die Jedlersdorfer Schleife.

Die Jedlersdorfer Schleife ist die im 21. Wiener Gemeindebezirk Floridsdorf hergestellte Verbindung zwischen der Nordwestbahn und der Nordbahn; sie bildet mit dem in ihrem Zuge zur Ausführung gebrachten, nicht weniger als 2·1 Kilometer langen Viadukt einen der bemerkenswertesten Teile der neuen Wiener Umfahrungslinien. Sie beginnt in der Station Jedlersdorf der Nordwestbahn, kreuzt nach Uebersetzung der Jedlersdorferstraße die Brünner Reichsstraße mit der Straßenbahnlinie Wien—Stammersdorf, dann das Industriegleis und die Siemensstraße, dann die Nordbahnlinie Wien—Krakau und mündet in der Ladestelle Leopoldau in die Gleisanlagen der Nordbahn ein.

Diese zwar zweigleisig projektierte, vorerst jedoch noch eingleisig ausgeführte Verbindungsschleife hat eine Länge von 4·5 Kilometer. Der 7 bis 8 Meter hohe, zur Gänze aus Stampfbeton hergestellte Viadukt — ein sowohl rücksichtlich seiner Längenausdehnung als auch seiner Ausführungsart vereinzelt dastehendes Bauwerk — besitzt insgesamt 112 von 14 Meter weit gespannten Segmentbögen überwölbte Oeffnungen und ist an fünf Stellen durch eiserne Brücken mit Lichtweiten von 22 bis 55 Meter unterbrochen.

Für die Herstellung der Schleife waren 42.000 Kubikmeter Stampfbeton erforderlich, eine Menge, die unter Verwendung von anfänglich 1400 serbischen, später 2000 italieni-

Die Zeit
23./XI. 1916

108

Die skandinavischen Handelsmarinen im Krieg.

Von Dr. Friedrich Freiherrn zu Weichs-Glon.

Wenn Könige bauen, verdienen die Kärrner. Diese verdienen aber offenbar auch, wenn zerstört und niedergerissen wird. Wenigstens gilt dies für Kriegszeiten, und während dieses Milliarden von Werten zerstörenden Weltkrieges hat es sich bekanntlich abermals bestätigt. Hier soll über Kriegsgewinne im allgemeinen und deren Provenienzen und Qualitäten nicht gesprochen werden, sondern nur von den Kärrnern zu Wasser im weitesten Sinne, der Seeschiffahrt. In allererster Reihe steht hier Japan, das eben daran ist, den ganzen Seehandel mit China sowie die gesamte Schiffahrt im Stillen Ozean in seiner Hand zu monopolisieren. Unter den europäischen neutralen Ländern kommen Holland, vor allem aber die skandinavischen Staaten in Betracht.

Bezeichnend für die Verhältnisse im nordischen Schiffahrtwesen sind einerseits das Spekulationsfieber in Schiffahrtwerten, andererseits aber ein wirklicher Aufschwung der Handelsmarinen, insbesondere des Schiffbaues.

Man muß jedoch eingestehen, daß der Spekulationswut in Schiffahrtwerten eine gewisse sachliche Berechtigung nicht abgesprochen werden kann. Tatsächlich haben nordische Reedereien im ersten Halbjahr 1915 fast ihr ganzes Kapital herausgewirtschaftet. Dividenden von 30 und 40 Prozent waren das Gewöhnliche, obwohl bedeutend mehr hätte ausgeschüttet werden können. Dabei sind die Aussichten der nächsten Zukunft zweifellos so günstig, daß man einen Rückschlag nicht so bald zu befürchten hat.

Die Schiffahrt der skandinavischen Länder war bisher hauptsächlich freie Frachtschiffahrt und wurde vornehmlich von Schiffen geringerer Größe ausgeführt. Während des Krieges hat aber auch die Linienschiffahrt überall große Entwicklung genommen. Von Interesse ist auch, zu bemerken, daß in der letzten Zeit während des Krieges in den skandinavischen Ländern immer mehr Segelschiffreedereien gegründet worden sind. Dieses Wiederaufleben der Segelschiffahrt mit Motorbetrieb ist auf zweierlei Ursachen zurückzuführen. Zunächst auf die großen Schwierigkeiten in der Kohlenversorgung und dann auf den ökonomischen Betrieb bei Transporten von nicht dringenden Massengütern. In Norwegen sind sechs große Segelschiffe im Bau. Eine norwegische Reederei besitzt bereits mehr als ein Dutzend große Segelschiffe mit Hilfsmotoren. Diese Schiffe haben sich wirtschaftlich und technisch ausgezeichnet bewährt und arbeiten besser als die gewöhnlichen mittelgroßen Frachtdampfer. In Dänemark wurden dreißig ältere Segler mit Motoren ausgerüstet und zwanzig neugebaute Segler erhielten gleichfalls Hilfsmotoren. In Schweden erhielten zehn größere Segelschiffe motorische Kraft.

Das größte Interesse nimmt jedoch die Entwicklung der Seeschiffahrt in Norwegen in Anspruch. Der Segen, der sich über die nordischen Länder ergoß, kam vor allem Norwegen zugute, das schon vor dem Kriege eine große Frachtdampferflotte besaß, die nun überall dort zur Verwendung gelangen konnte, wo die höchsten Frachten mit größten Gewinnen zu holen waren. Durch den Krieg wurde aber ein wahrer Goldstrom nach Norwegen geleitet. Einerseits aus dem Ertrag seiner umfangreichen Fischerei, andererseits aus der Handelsflotte. Der Wert allein des Ertrages der Frühjahrsfischerei belief sich im Frieden auf ungefähr fünf Millionen Kronen, die Einnahmen daraus im Jahre 1916 übersteigen weit 40 Millionen Kronen. Trotz der hohen Kohlen- und Blechpreise blüht die Fischereiindustrie, und für die norwegischen Fischkonserven werden unbedenklich die höchsten Preise bezahlt. 1916 wird der Wert der Ausfuhr an Fischkonserven auf 300 Millionen Kronen, mehr als das Dreifache wie in Friedenszeiten, geschätzt. Unvergleichlich höher sind jedoch die Gewinne aus der Schiffahrt. Von jeher ein kühnes, seefahrendes Volk, ausgezeichnete See- und Geschäftsleute mit großem Unternehmersinn, wußten die Norweger die günstige Gelegenheit, die durch den Krieg sich ihnen darbot, bestens auszunützen. Die hohen Seefrachten brachten dem Lande bisher mindestens anderthalb Milliarden Kronen, was ungefähr 800 Kronen Vermögenszuwachs für den Einwohner, Frauen und Kinder mitgerechnet, beträgt.

Durch die besonderen Umstände haben sich auf dem fruchtbaren Boden eine große Zahl Reederei-Neugründungen gebildet. Im Jahre 1915 wurden 74 neue Reedereien mit einem Kapital von mehr als 100 Millionen Kronen gegründet und Kapitalserhöhungen von neun Reedereien mit etwa 15 Millionen Kronen vorgenommen. Für solche Gründungen ist in Norwegen gegenwärtig Geld leicht zu haben, daher auch Ueberzeichnungen, das zwölf- bis fünfzehnfache des Gründungskapitals, nichts Ungewöhnliches sind. Vor Kriegsbeginn besaß die norwegische Handelsflotte 3378 Schiffe mit ungefähr 2,600.000 Bruttotonnen. Bis Ende 1916 wird die norwegische Handelsflotte 3,000.000 Bruttotonnen weit überschritten haben. Allein auf den amerikanischen Werften sind zurzeit 25 große Dampfer für norwegische Rechnung im Bau.

Was den Schiffbau Norwegens betrifft, so wurden sieben neue Werften mit ungefähr 12 Millionen Kronen und zehn Werfterweiterungen und Kapitalserhöhungen von etwa 15 Millionen Kronen vorgenommen. Mitte 1912 lagen 21.000 Tonnen im Bau. 1915 sind rund 90 Schiffe mit 64.000 Tonnen fertiggestellt worden, und Mitte dieses Jahres befanden sich noch 116 Schiffe mit 140.000 Tonnen im Bau. Auch die Gründung großer Walzwerke mit hohem Kapital und die Ausbeutung der Kohlenfelder auf Spitzbergen ist bereits gesichert. Von den norwegischen Schiffen waren im Frieden ungefähr 7 Prozent der ganzen Flotte in der Linienschiffahrt tätig. Im Jahre 1916 betrug aber die Linienschiffahrt bereits 14 Prozent der norwegischen Flotte.

Die große Entwicklung in Schiffahrtwerten hat letzthin einen kleinen Dämpfer erfahren. In zweifellos zutreffender Weise ist die norwegische Regierung daran geschritten, aus den den Reedereien zufließenden Riesengewinnen einen Teil der Allgemeinheit nutzbar zu machen. Dabei hat die Regierung einen guten Weg gefunden. Durch die besondere Besteuerung der Schiffahrt hat die norwegische Regierung Geldmittel erhalten, die sie nun dazu verwendet, um auf Rechnung des Staates einige Schiffe zu kaufen und zu betreiben. Zunächst wurden drei Motorschiffe von mehr als 6000 Tonnen Ladefähigkeit angekauft, die vornehmlich die Aufgabe erhalten, wichtige Lebensmittel für die Bevölkerung zu billigen Preisen heranzuschaffen. Durch diese Schiffe wird die ihnen gestellte Aufgabe mit Rücksicht auf die dünne Bevölkerung Norwegens zweifellos wirksam erfüllt. Die Schiffahrtabgabe selbst wird derart berechnet, daß alle jene Schiffe, die nicht ausschließlich in ausländischer Fahrt beschäftigt sind, eine Abgabe nach dem Tonnengehalt zu zahlen haben, die Ende jedes Monats fällig ist. Für Dampfer beträgt die Abgabe zum Beispiel 1½ Kronen pro Monat und Tonne. Für Segler ½ Krone. Im Durchschnitt dürfte sich diese Abgabe auf etwa 5 Prozent der Bruttofrachteinnahme belaufen.

Auch die geschäftlichen Erfolge der dänischen Reedereien sind ganz ungewöhnlich groß. Der Kursstand der Schiffahrtaktien hat sich fast durchweg verdoppelt und verdreifacht. Im Jahre 1915 sind fünf neue Reedereien mit etwa 22 Millionen Kronen Kapital geschaffen worden, und das Kapital von zwei Reedereien ist um 4 Millionen Kronen erhöht worden. Außerdem wurde eine bedeutende Werfterweiterung vorgenommen. Einen besonders bemerkenswerten Aufschwung hat der dänische Schiffbau genommen, und zwar in einer von Dänemark schon früher gepflegten Richtung: im Motorschiffbau. Dieser gewann während des Krieges eine immer größere Bedeutung. Der Aufschwung des dänischen Schiffbaues reicht eigentlich schon vor die Zeit des Krieges zurück und fällt mit dem Beginn des dänischen Motorschiffbaues zusammen. Die günstigen Erfahrungen, die mit Motorschiffen gemacht worden sind, haben zu einer bedeutenden Vergrößerung der betreffenden Werftanlagen zum Bau von großen Motorschiffen geführt. Im Jahre 1912 wurden in Dänemark Schiffe mit zusammen 26.000 Tonnen fertiggestellt. Ende 1915 war der Stand der beauftragten Neubauten bereits auf 23 Motorschiffe mit 178.000 Tonnen gestiegen. In den vier Jahren von 1912 bis 1915 sind allein 145.000 Bruttotonnen solcher Schiffe fertiggestellt worden, und zwar Schiffe von mehr als 9000 Tonnen Ladefähigkeit und einem Maschinenwerk von mehr als 4000 Pferdestärken.

Auch in Schweden sind im Schiffahrtbetriebe ganz bedeutende Gewinne gemacht worden, die wieder zu Neugründungen und Kapitalserhöhungen geführt haben. Allerdings tritt hier, wo das Schwergewicht der volkswirtschaftlichen Arbeit in Industrie, Forstwirtschaft und Bergbau ruht, die Beteiligung an der Schiffahrt verhältnismäßig zurück. Vor dem Kriegsbeginn bestand die schwedische Flotte aus 1436 Schiffen mit rund 1,000.000 Bruttotonnen. Ende 1916 wird es 1,400.000 Bruttotonnen besitzen. Im Jahre 1915 wurden 13 neue Reedereien mit mehr als 12 Millionen Kronen Kapital errichtet und das Kapital von 7 Reedereien um ungefähr 11 Millionen Kronen erhöht. Eine neue Werfte wurde errichtet und drei Werften sind wesentlich erweitert worden.

Die schwedischen Schiffahrtkreise sind bestrebt, die Vermittlung des russischen Außenhandels über See so viel als möglich an sich zu ziehen. Zunächst soll eine tägliche Linie zwischen Göteborg und England mit Schnelldampfern eingerichtet werden. Dampfer der gleichen Reederei sollen auch regelmäßige Verbindungen nach Spanien und Frankreich einrichten. Fünf der größten schwedischen Linien-Reedereien mit dem Gefolge der von ihnen kontrollierten kleineren Reedereien haben sich zu einer großen Interessengemeinschaft zusammengeschlossen. Der Zweck dieses Zusammenschlusses ist die Führung einer gemeinschaftlichen Tarifpolitik, die zielbewußte Förderung der gesamten schwedischen Linienschiffahrt nach Uebersee und die Aufstellung eines gemeinsamen Fahrplanes. Dieser Zusammenschluß wird zweifellos die Bedeutung haben, ausländischer Konkurrenz, insbesondere jener Englands, nachdrücklich zu begegnen und den russischen Verkehr von der Ostsee in die Hand zu bekommen.

Der Schiffbau in Schweden, wo bisher nur kleine Schiffe gebaut worden waren, hat während des Krieges auch einen bedeutenden Aufschwung genommen, und eine größere Zahl von Schiffern, und zwar ebenso wie in Dänemark hauptsächlich Motorschiffe größerer Gattung, ist im Bau begriffen. Die hohe Sonderbesteuerung, die die Regierung der Schiffahrt auferlegt hat, hat auch in Schweden die Folge gehabt, daß der große Aufschwung seiner Schiffahrt im Jahre 1915 im laufenden Jahre bereits ins Stocken geraten ist.

Unzweifelhaft wird die erhebliche Vergrößerung der skandinavischen Handelsflotte nicht ohne Rückwirkung auf die Schiffahrt der benachbarten englischen und deutschen Handelsflotten bleiben können. Zieht man die Verluste von dem Stand vor dem Kriege ab und rechnet die Neubauten und noch im Bau befindlichen Schiffe hinzu, so dürfte sich voraussichtlich, authentische Angaben können natürlich in dieser Zeit nicht gemacht werden, der Stand der englischen Flotte bei Friedensschluß um ungefähr 1,500.000 Tonnen brutto verringert haben, wogegen der Stand der deutschen Flotte voraussichtlich unverändert sein wird. Nach einer Aufstellung der deutschen nautischen Zeitschrift Hansa wird der Anteil an den Welthandelsflotten Skandinaviens, das heißt der drei skandinavischen Länder, von 10·9 Prozent vor dem Kriege auf 12·4 Prozent bis Mitte 1916 gestiegen sein, also bis zum Zeitpunkt des Friedensschlusses wahrscheinlich bis auf 13 Prozent. Dieses Wachstum ist fast ausschließlich auf Kosten Englands geschehen.

Für Deutschland ist diese Entwicklung der Handelsflotten und Werften der skandinavischen Länder zwar gewiß nicht ganz ohne Einfluß; aber die möglichen Verluste werden nicht groß und voraussichtlich nur von kurzer Dauer sein. Die Verschiebung in den Kräfteverhältnissen der Handelsschiffahrt erfolgt gewissermaßen vor seinen Toren und läßt es selbst ziemlich unberührt. Eine Rückwirkung der Entwicklung der skandinavischen Schiffahrt auf die österreichische und ungarische Schiffahrt kommt überhaupt nicht in Betracht.

Pester Lloyd 25/XI. 1916.

Die Donau als Verkehrsstraße der verbündeten Staaten.

Von Dr. W. Offergeld

(z. Zt. auf dem Balkankriegsschauplatz).

Mitten in der Brandung des Weltkrieges wird bei den verbündeten Zentralmächten in regsamer Voraussicht der wichtigen Arbeiten gedacht, die nach Friedensschluß das Band der Gemeinsamkeit enger weben sollen zwischen den treuen Waffenbrüdern. Sowohl in Deutschland wie in Oesterreich und Ungarn setzt man große Hoffnungen auf die „völkerverbindende" Wasserstraße der Donau, die als die natürliche Verkehrsstraße nicht nur zwischen diesen verbündeten Staaten angesprochen wird, sondern auch darüber hinaus als wichtiger Faktor in dem großen wirtschaftlichen Verständigungsgebiete, das durch die Allianz mit Bulgarien und der Türkei geschaffen ist, eingesetzt wird.

In Deutschland ist die Donaufrage in letzter Zeit viel erörtert worden. In Süddeutschland, wo sie begreiflicherweise besonderes Interesse erweckt, ist ad hoc eine Zeitschrift „Die Donau" gegründet worden, deren Aufgabe die Wahrung der wirtschaftlichen Interessen Deutschlands an der Donau ist. Die Tagung der Donaukonferenz, an der Delegierte der interessierten Staaten teilgenommen haben, hat stattgefunden und wird in Zukunft ein wichtiges Organ für alle Beschlüsse über die verkehrswirtschaftliche Zukunft des Stromes sein. Kenner der Verhältnisse haben auch besonders in Ungarn das Wort über die Lage der Donau ergriffen, damit diese nicht vergessen werde, wenn die Morgenröte des Friedens leuchten wird.

Als einer der berufensten Fachleute hat vor einiger Zeit der ungarische Ministerialrat E. v. Kvassay, Vorstand der Wasserbaudirektion, im Ungarischen Schiffahrtverein in Budapest zwei Vorträge über die Donau gehalten.

Er führte aus, daß der Kriegszustand und insbesondere die Ende Oktober 1915 erfolgte Befreiung der Donau die bekannten Kanalprojekte Deutschlands und Oesterreichs sowie Ungarns, welche im näheren und nächsten Zusammenhang mit der Donau stehen, zu neuem Leben erweckt habe. Von diesen Projekten wird gesagt, daß sie in ihrer Verwirklichung berufen seien, die landwirtschaftlichen und sonstigen Produkte des Donautales und des fernen Orients vom Osten nach dem Westen zu befördern, ja es gebe in Deutschland Stimmen, welche die Donau als wichtiger bezeichneten denn Antwerpen oder Warschau, weil die Donau für die Deutschen nicht bloß eine Welthandels-, sondern eine Weltwirtschaftsstraße wäre, die bestimmt sein wird, die verbündeten Völker unter den den heutigen ähnlichen Verhältnissen insolange mit den notwendigen Bedarfsartikeln zu versehen, bis wieder normale Verhältnisse einträten. Allerdings sei man in Deutschland nicht immer dieser Auffassung gewesen, denn bedeutende Männer wie List, Bunsen und Bismarck hätten der Donau nur eine geringere Bedeutung beigemessen.

Im Anschluß hieran geht der Vortragende sodann auf die wassertechnische Situation der Donau ein und erörtert auf diesem Gebiete vor allem zwei äußerst interessante Projekte.

Dieses ist zunächst die Ausgestaltung der Donau zu einer zwei Meter tiefen Wasserstraße von Galatz bis Regensburg. Das Projekt soll sich vom Standpunkt des Wasserbautechnikers aus durch die Ausführung von Ergänzungsarbeiten am Eisernen Tor, deren Kostenaufwand auf zirka 16 Millionen Kronen zu veranschlagen ist, unschwer realisieren lassen. Das Eiserne Tor ist also noch immer das große Hindernis für die Entwicklung der Donauschiffahrt.

Einen anderen Plan lehnt der Vortragende hierbei ab, der ebenfalls die Schwierigkeiten des Eisernen Tores und gleichzeitig die abseitige Ausflutung der Donau in ein Binnenmeer beheben würde. Es ist ein Projekt, die Donau durch einen Vardar-Morava-Kanal mit dem Aegäischen Meer bei Saloniki zu verbinden. Nach den Ausführungen des Vortragenden verliert diese Idee jedoch an Bedeutung, wenn sie zum Gegenstand eingehender Kritik gemacht wird. Die Länge des Kanals würde sich auf 550 bis 600 Kilometer belaufen, und die Steigung von der Donau bis zur Wasserscheide auf 250 Meter und der Abfall von dort bis Saloniki auf 320 Meter, zusammen also auf 570 Meter Steigung, zu deren Ueberwindung ungefähr 140 Kammerschleusen erforderlich wären. Die Kosten würden sich, mäßig berechnet, auf 500 bis 600 Millionen Kronen belaufen. Die Abkürzung im Verhältnis zur jetzigen Donaustraße in der Lage auf Suez bis zur Insel Lesbos (Mytilene) würde sich wie 850 : 1800 verhalten, also kaum mehr als 1 : 2.

Im Anschluß an den vorhin erörterten Vorschlag, die Fahrrinne auf der Donau von Regensburg ab auf 2 Meter zu bringen, die Schiffen von 650 bis 700 Tonnen den Donauverkehr ermöglichen würde, wird sodann das aus mehrfachen Besprechungen im Pester Lloyd 1911 und 1912 bekannte Unternehmen eingehend betrachtet, Budapest in näheren Konnex mit dem Seeverkehr zu bringen, diese Stadt sozusagen zum Seehafen, wenigstens für kleinere Seefahrzeuge zu machen. Erforderlich wäre hierzu die Drei-Meter-Wassertiefe, die erreichbar sein soll durch den Bau eines Kammerschleusenkanals parallel zu den Kasanengen, ähnlich wie dieses für die Rheinschiffahrt durch den projektierten Bingerlochkanal geplant wird. Die außerdem noch hinderlichen Strombarren könnten leicht durch Stromregulierungsarbeiten und Baggerungen beseitigt werden.

Diese beiden der Oeffentlichkeit vorgelegten Projekte: die Zwei-Meter-Fahrstraße von der Mündung bis Regensburg und die Drei-Meter-Fahrstraße von der Mündung bis Budapest müssen vom verkehrspolitischen Standpunkte aus ganz verschieden beurteilt werden.

Das erste Projekt scheint mit den Entwicklungsmöglichkeiten der Donau in Einklang zu sein. Allerdings ist die Ansicht des Vortragenden, daß mit den Ergänzungsarbeiten am Eisernen Tor die Aufgabe gelöst sei, nicht ganz zutreffend. Nach den Messungen Weltenbergs ist vielmehr die Zwei-Meter-Fahrstraße an vielen Stellen und Strecken in Frage zu stellen. Diese Arbeit wäre also noch auszuführen. Jedoch wird das Projekt hieran nicht scheitern. Damit wäre aber auch die Donau auf absehbare Zeit imstande, ihre Aufgabe als Verkehrsmittlerin zu erfüllen. Die Tatsache ist nicht aus der Welt zu schaffen, daß die Donau verkehrsgeographisch ungünstig gelegen ist. Sie ist ein rückläufiger Strom, das heißt sie fließt von Orten höherer Kultur zu solchen niederer. Die Folge davon ist, daß die billigere Talfracht im allgemeinen von Waren höherer Ordnung und umgekehrt die teurere Bergfracht von solcher niederer Ordnung gebildet wird. Diese Tatsache ist aber ein Argument erster Ordnung und steht nicht, wie der Vortragende mir auf frühere Ausführungen in seiner Rede vorhält, hinter der wassertechnischen Frage zurück. Dann aber ist die Donau auch mit nur wenigen Ausnahmen ungünstig gelegen zu absatzbereiten Wirtschaftsgebieten. Das trifft vor allem, wie ich eingehend bereits nachgewiesen habe, für Holz und Kohlen zu, obwohl gerade hier die Wasserfracht gegen die sonstige Beförderung größere Vorteile bietet. Tatsache ist ja auch, daß die Donau bislang die ihr durch die bestehenden Stromfahrtverhältnisse gegebene Kapazität nicht einmal ausgenutzt hat.

Trotzdem spreche ich mich für die weitere Ausgestaltung der Donau auf zwei Meter Fahrtiefe aus. Denn einmal liegen mehrere großzügige Kanalprojekte vor: Donau—Elbe-, Donau—Oder-, Save—Kulpa-Kanäle, deren Verwirklichung nicht unwahrscheinlich ist. Diese Projekte würden aber den inneren Verkehr der Donau steigern und sie würden — das ist von Wichtigkeit — aus einer gesteigerten Kleintonnage mit zwei Metern Wassertiefe großen Vorteil ziehen. Dann aber ist zu erhoffen, daß die Donau auch teilhaben wird an den bereits vorbereiteten neuen weltwirtschaftlichen Zusammenhängen.

Dem einst erstaunlich kühnen Gedankenbilde eines gemeinsamen Wirtschaftsgebietes, das Mitteleuropa umfaßt und sich über den Balkan, über Kleinasien, Mesopotamien und Babylonien bis zum Persischen Meere erstreckt, ist bereits durch den Bau der Bagdadbahn Realität eingehaucht worden. Wenn dieser Krieg daher nicht das Ende einer Kultur bedeutet, dann wird das Leben dieser Schöpfung, deren Wirbelsäule von El-Koweit bis Hamburg sich erstrecken wird, herrlich und fruchtbar sein.

Es ist sehr wahrscheinlich, daß die Donau aus diesen neuen Verhältnissen als Verkehrsstraße Nutzen ziehen wird. Insbesondere käme für die Erschließung der Bodenschätze Anatoliens die Verfrachtungsmöglichkeit auf der Donau in Betracht. Vor allem befinden sich dort Bauhölzer, Chromerze, Schmirgel, Mangan- und Aluminiumverbindungen usw. in reicher Fülle. Das sind Güter, welche auf der Donau sehr wohl verfrachtet werden können, während die industriellen Produkte Anatoliens, vorab seine Webereierzeugnisse, für den Donautransport nicht in Betracht kommen. Zu erwähnen wären jedoch noch die Erdöle aus dem Kaukasus, da die Donaumündungen dazu frachtlich günstig liegen. Für große Getreidetransporte aus Rußland eignet sich die Donau weniger, da sie zur Zeit der großen Getreideverschiffungen meist mit Wassermangel zu kämpfen hat. Für rumänische Verfrachtungen ist zudem die Eisenbahn günstiger. Größere Schwierigkeiten bestehen jedoch hinsichtlich der Talfrachten. Die in Betracht kommenden industriellen Erzeugnisse werden zumeist die Eisenbahn benutzen und für die weiter entfernt liegenden Absatzgebiete wird Konstantinopel als anerkannter Marktplatz des Orients und Seehafen ein gefährlicher Konkurrent bleiben.

So wird die Donau aus der nach dem Kriege von uns erhofften wirtschaftlichen Neugestaltung Nutzen ziehen können. Der Innenverkehr dürfte belebt werden durch die Verwirklichung von Kanalprojekten und durch die politische Neuorientierung der Uferstaaten, insbesondere der Staaten an der unteren Donau, welche bisher teilweise nicht *für*, sondern *gegen* die Entwicklung der Donau gearbeitet haben. Für den weiteren Verkehr eröffnen sich vor allem an den Gestaden des Schwarzen Meeres Entwicklungsmöglichkeiten.

Natura non saltat. Die Steigerung des Verkehrs wird aber erst im Laufe der zwar vorbereiteten, aber doch erst beginnenden Entwicklung eintreten, und daß ihr verhältnismäßig enge Grenzen gezogen sind, geht aus den bisherigen Ausführungen hervor.

Die Donau ist nicht zur *großen* Welthandelsstraße geschaffen. Diese Aufgabe hat sie auch in der Vergangenheit noch niemals erfüllt. Weder das kaufmännische Verkehrssystem der Phöniker noch die militärischen Handelsstraßen Roms folgten diesem Strom. Auch die Herrschaft Konstantinopels legte keinen Wert auf die Donau als Großhandelsweg. Die Verkehrsausstrahlungen Venedigs schnitten die Donau, ohne sich ihrer groß zu bedienen. Auch die Kaufleute im Innern Europas, namentlich Deutschlands wählten nur auf kurze Strecken den Donauweg und zogen die Kunststraße durch Ungarn, Siebenbürgen, Rumänien und Bulgarien der Wasserstraße vor, wie Kaufmannsbücher und diplomatische Akten zu berichten wissen. Mit dem Einsetzen des großen Ueberseeverkehrs war die Donau noch stärker ausgeschaltet worden.

Nun ist die geschichtliche Vergangenheit zwar niemals ein Glaubensartikel für die Zukunft, aber zu denken gibt es trotzdem, daß die Donau bisher nicht als Mittlerin zwischen Orient und Okzident aufgetreten ist.

Weil an einer überragenden verkehrswirtschaftlichen Zukunft der Donau zu zweifeln ist, halte ich das zweite Projekt von dem eingangs die Rede gewesen ist, für verfehlt. Mit der Schaffung einer Drei-Meter-Fahrstraße von Sulina bis nach Budapest würde, immer unter Beachtung der Fahrt durch das Eiserne Tor, die Kapazität der Donau bis Budapest mit einem Schlage auf 68 Millionen Jahrestonnen gehoben werden, während sie unter Annahme einer Zwei-Meter-Fahrstraße zirka drei Millionen Jahrestonnen bei jeweils 272 Fahrtagen beträgt. Dabei ist zu bedenken, daß zum Beispiel im Jahre 1913 nur 674.000 Tonnen gefahren wurden. Um sich eine Vorstellung von diesen Zahlen zu machen, sei angeführt, daß der gesamte Durchfuhrverkehr des Vertragszollgebietes Oesterreich und Ungarn im Jahre 1913 nur 1·2 Millionen Tonnen und der gesamte Außenhandel der Monarchie 39·7 Millionen Tonnen betragen haben.

Für Budapest würde die Möglichkeit, seegehende Fahrzeuge bis dahin zu bringen, einen doppelten Gewinn erhoffen lassen. Einmal würde die Fracht verbilligt werden. Dann aber würde die Stadt dadurch zu einem Umschlaghafen und Stapelplatz von großer Bedeutung werden. Denn ab Budapest setzte dann die Verteilung in Eisenbahn- und Kleinschiffahrt ein, soweit der örtliche Konsum außer Ansatz bliebe. Ob dieser Erfolg jedoch so prompt eintreten würde, wie er von maßgebenden Kreisen gewünscht wird, ist sehr zu bezweifeln. Für die Konsumgüter des Bezirks Budapest selbst wäre der direkte Seeverkehr gewiß vorteilhaft und daher zu erwarten. Aber für die Durchfuhrgüter würde der Umschlag voraussichtlich an der Mündung erfolgen. In beiden Fällen bliebe auch immer noch die Frage offen, ob Rückfrachten in genügender Menge vorhanden wären, welche den Verkehr rentabel gestalten könnten.

Soweit aus den bisherigen Veröffentlichungen über die verkehrswirtschaftliche Bedeutung der Donau zu ersehen ist, gehöre ich zu den nicht zahlreichen Beurteilern, die weniger optimistisch über die Zukunft der Donau denken. Die Wirklichkeit der Tatsachen spricht aber stärker als die Illusionen, welche leider zu häufig in Ermangelung von Ueberzeugungsgründen die Zukunftspläne gestützt haben. Keineswegs verkenne ich aber den großen Wert der Donau für den engeren Zusammenschluß zwischen Deutschland und seinen Verbündeten.

Neues Wiener Tagblatt
25./XI. 1916

Aenderungen des Eisenbahnbetriebsreglements.

Das Reichsgesetzblatt publiziert eine Verordnung des Eisenbahnministeriums, welche folgende vorübergehende Aenderungen des Eisenbahnbetriebsreglements mit sofortiger Wirksamkeit verfügt.

Abkürzung der Frist für das Inkrafttreten von Tariferhöhungen.

Die für das Inkrafttreten von Tariferhöhungen oder andern Erschwerungen der Beförderungsbedingungen festgesetzte Frist von zwei Monaten wird vorübergehend auf vierzehn Tage festgesetzt.

Vorschriften für Reisende im Kriegsgebiet.

Im engeren Kriegsgebiet reisenden Zivilpersonen ist die Fortsetzung der Reise über die Station hinaus, bis zu der ihre Fahrkarte gilt, und die Benützung eines Reiseweges, der von dem in der Fahrkarte bezeichneten Weg abweicht, verboten. Zu dem erwähnten Zweck darf eine Nachzahlung im Zug nicht erfolgen. Auch im weiteren Kriegsgebiet und im Hinterland ist eine solche Nachzahlung nur insoweit gestattet, als das Reiseziel und der ganze Reiseweg außerhalb des engen Kriegsgebietes liegen. Uebertretungen haben die Ausschließung von der Beförderung zur Folge und werden mit 2 bis 200 K. oder sechs Stunden bis vierzehn Tagen Arrest bestraft.

Reisegepäck und Expreßgut im Kriegsgebiet.

Die Auslieferung aller im weiteren oder engeren Kriegsgebiet zur Auf- oder Abgabe gelangenden oder die bezeichneten Gebiete transitierenden Sendungen von Reisegepäck und Expreßgut kann nicht bloß auf der Bestimmungsstation, sondern auch auf einem andern, an demselben Ort oder in dessen Umgebung befindlichen Bahnhof erfolgen; sie kann ferner erst 14 Tage nach Ankunft des Zuges, zu dem das Gepäck aufgegeben war, verlangt werden. Es beginnen daher auch die nach dem Eisenbahnbetriebsreglement von der Ankunft des Zuges laufenden Fristen erst mit dem Ablauf der hiemit festgesetzten Frist von 14 Tagen.

Bestimmungen über Leichentransporte.

Leichen sind auch in offenen Wagen zur Beförderung anzunehmen, wenn sie sich entsprechend der Vorschrift in widerstandsfähigen, luftdicht verschlossenen Metallbehältern befinden und diese in hölzerne Behälter so fest eingesetzt sind, daß sie sich darin nicht verschieben können, außerdem aber diese Holzbehälter mit einem wasserdichten Ueberzug versehen oder mit einer wasserdichten Decke vollkommen bedeckt sind. Die Vorschrift, daß Leichen, die in rings umschlossenen Leichenfuhrwerken aufgeliefert werden, in offenen Wagen befördert werden dürfen, wird hiedurch nicht berührt.

Keine „bahnlagernden" Sendungen und „vorläufige Einlagerungen".

In österreichischen Eisenbahnstationen sind Sendungen mit Frachtbriefen, in denen das Verlangen enthalten ist, daß das Gut „bahnlagernd" gestellt werde, zur Beförderung nach österreichischen Eisenbahnstationen nicht anzunehmen. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, die vorläufige Einlagerung des Gutes zu gestatten. Die Annahme und Beförderung erfolgt vielmehr nur nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Betriebsmittel und Züge, und zwar bei Wagenladungen erst im Zeitpunkt der erfolgten Bereitstellung der Wagen.

Verladungen in offenen Wagen ohne Haftung.

Die Eisenbahnen sind nicht verpflichtet, Güter, die tarifgemäß in bedeckten Wagen zu befördern sind, in solche zu verladen. Der Absender ist nicht berechtigt, die Verwendung bedeckter Wagen im Frachtbrief vorzuschreiben. Die Eisenbahnen haften bei Verwendung offener oder mit Decken versehener Wagen für Schäden, die aus den mit dieser Beförderungsart für das Gut verbundenen Gefahren entstehen können, auch dann nicht, wenn die Aufnahme einer gegenständlichen Vereinbarung mit dem Absender in den Frachtbrief unterblieben ist.

Verfügung des Absenders bei Beförderungshindernissen.

Die Pflicht der Eisenbahn, bei Beförderungshindernissen den Absender um Verfügung über das Gut zu ersuchen, richtet sich nach den in der Verordnung vom 26. Juli 1914, RGBl. Nr. 173, enthaltenen Vorschriften.

Ausladung und Ablieferung der Güter.

Das Gut kann statt in der vom Absender bezeichneten Bestimmungsstation in einer andern in demselben Ort befindlichen Station abgeliefert werden; es darf jedoch keine höhere Fracht erhoben werden, als bei Ablieferung in der vom Absender bezeichneten Station zu zahlen wäre.

Die Eisenbahn ist berechtigt, vom Empfänger auszuladende Güter schon vor Ablauf der Entladefrist auszuladen. In diesem Falle dürfen aber die Kosten der Ausladung nicht erhoben werden.

Ist wegen außergewöhnlicher Verhältnisse in Stationen des weiteren oder engeren Kriegsgebietes die regelmäßige Abwicklung des Güterverkehres nicht möglich, so gelten nach eingeholter Genehmigung der Aufsichtsbehörde und entsprechender Verlautbarung im Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt hinsichtlich der Ablieferung der Güter in den in der Verlautbarung bezeichneten Stationen folgende Aenderungen der Vorschriften des Eisenbahnbetriebsreglements:

1. Die Vorschrift, daß die Frist für die Abnahme der Güter mindestens 24 Stunden betragen müsse, wird außer Kraft gesetzt. Die Eisenbahn ist berechtigt, diese Frist unter sofortiger Aufhebung der gegenständlichen Tarifbestimmungen nach eigenem Ermessen durch Aushang in den Stationen festzusetzen.

2. Die Bestimmung über die Frist für die Einlösung des Frachtbriefes wird aufgehoben. Die darauf beruhenden tarifarischen Ausführungsbestimmungen treten daher außer Kraft. Der Empfänger ist verpflichtet, den Frachtbrief innerhalb der durch Aushang in der Bestimmungsstation festgesetzten Abnahmefrist einzulösen und das Gut sofort abzunehmen.

3. Sind geeignete Lagerräume der Eisenbahn in der Bestimmungsstation nicht vorhanden oder reichen sie nicht aus oder werden sie für sonstige Zwecke benötigt, so kann die Eisenbahn die nicht abgenommenen Güter auf Kosten und Gefahr des Verfügungsberechtigten entweder anderweitig auf Lager geben oder bahnseits im Freien lagern oder bahnamtlich verkaufen. Eine Verständigung des Absenders oder Empfängers von dem bevorstehenden Verkauf ist nicht erforderlich.

4. Ergibt sich ein Ablieferungshindernis, so ist die Eisenbahn nur dann verpflichtet, den Absender von der Ursache des Hindernisses zu benachrichtigen und seine Anweisung einzuholen, wenn das Gut in der Bestimmungsstation in den Lagerräumen der Eisenbahn sicher verwahrt werden kann. Andernfalls kann die Eisenbahn das Gut sofort ohne vorausgehende Verständigung des Absenders und Empfängers verkaufen.

Gleichzeitig werden eine Reihe von Erlässen, die mit den neuen Anordnungen im Widerspruch stehen, aufgehoben.

Die Zeit 10/XII. 1916.

Die Freiheit der Meere.

Von Dr. Walter Schücking,
Professor der Rechte in Marburg.

Eine der populärsten Forderungen unter den Kriegszielen ist in Deutschland die „Freiheit der Meere". Die vollständige Absperrung unseres Vaterlandes vom Weltverkehr zur See trotz aller pekuniären Opfer, die in Friedenszeiten für den Ausbau der Flotte gebracht sind, läßt das begreiflich erscheinen. Durch den Flottenbau, so war das Volk überzeugt, könne es seine auf eine beträchtliche Zahl von Milliarden beziffertes schwimmendes Güter zur See und seine Kolonien schützen; aber abgesehen von der Ostsee durchfährt heute kein deutsches Schiff — es sei denn ein Tauchboot — mehr den Ozean, und keiner Kolonie haben wir vom Mutterlande aus Hilfe bringen können. Trotz der bewundernswerten Leistungen unserer Marine beherrscht England die See, und die wirtschaftliche Bedeutung dieser Tatsache kann auch durch die glänzendsten Erfolge unseres Landheeres wohl herabgemindert, aber nicht gebrochen werden. Vor Jahresfrist, nach der Eroberung Serbiens, hat in diesem Sinne die Rheinisch-westfälische Zeitung vor einer Ueberschätzung der Wiederherstellung der Bahnverbindung zwischen Berlin und Konstantinopel in ihrer wirtschaftlichen Bedeutung durch den Hinweis darauf gewarnt, daß die Bahnfracht von dem rheinischen Binnenhafen Duisburg nach Berlin teurer sei als die Wasserfracht von Duisburg nach Buenos Aires in Südamerika.

Kein Wunder, daß die weitesten Kreise des deutschen Volkes von einer schmerzlichen Enttäuschung ergriffen sein würden, wenn die ungeheuren Opfer dieses Krieges nicht einen Frieden herbeiführen sollten, der die Freiheit der Meere sicherte und die Wiederkehr ähnlicher wirtschaftlicher Verhältnisse, wie wir sie gegenwärtig erleben, für immer unmöglich machte.

Mit diesem brennenden Wunsch des deutschen Volkes vereinigt sich das Hoffen aller Neutralen. In welchem Maße sie der englischen Willkür zur See gegenwärtig unterworfen sind, ergibt sich am besten daraus, daß die Holländer zum Beispiel Zeitungsnachrichten zufolge aus ihrem Heimatlande in ihre eigenen Kolonien keine eisernen Fässer mehr transportieren dürfen, die deutscher Herkunft sind. Während der Krieg damit anfing, daß die Neutralen überwiegend moralisch gegen uns Stellung nahmen, würden nach seinem Ausgang alle Sympathien der Neutralen uns zufallen, wenn wir ihnen die Freiheit der Meere erstritten hätten. Die Schwierigkeit des deutschen Handels, die verlorenen Absatzgebiete bei den Neutralen wieder zu gewinnen, würden durch diesen seelischen Faktor wesentlich herabgemindert werden.

Das Gesagte mag genügen, um die Bedeutung des Problems „Freiheit der Meere" aufzuzeigen.

Aber wie läßt sich diese Forderung verwirklichen? Gesetzt den günstigsten Fall, England wäre von uns im Sinne der Alldeutschen „auf die Knie gezwungen" und wir würden ihm den Frieden diktieren können, so würden sich in den Friedensvertrag Bestimmungen hineinbringen lassen, nach denen für die Zukunft das Recht, feindliche Handelsschiffe wegzunehmen, neutrale Schiffe wegen Konterbande anzuhalten usw. aufgehoben wäre. Die Erfahrungen des gegenwärtigen Krieges beweisen uns, daß mit solchen vertraglichen Bestimmungen allein nicht allzuviel erreicht wäre. Denn Krieg und Recht stehen im letzten Grade in einem unlösbaren Widerspruch, und je mehr Opfer der moderne Krieg kostet, um so mehr neigt jeder der Kriegführenden dazu, sich, um zu siegen und seine Existenz zu retten, über die Rechtsordnung des Kriegsrechts hinwegzusetzen. Ist der Krieg einmal entbrannt, so ist eben für jeden der Beteiligten ein Notstand vorhanden, und unter diesem Gesichtspunkt glaubt der Kriegführende, ohne unsittlich zu handeln, die Schranken der Rechtsordnung verletzen zu können. Wie England also im gegenwärtigen Kriege sich kurzer Hand über die Londoner Deklaration des Seekriegsrechts hinwegsetzte, trotzdem diese, wenn auch nicht ratifiziert, nur der Niederschlag des geltenden Gewohnheitsrechtes war, so würde es im nächsten Seekrieg vielleicht dieselbe Praxis üben und die betreffenden vertragsmäßigen Zusagen im demnächstigen Friedensvertrag einfach ignorieren. Darauf könnte es sich schon in Friedenszeiten durch einen entsprechenden Flottenbau vorbereiten, und würden wir Deutsche dann eine mindestens eben so große Flotte bauen müssen, in der Hoffnung, daß bei annähernd gleichen Kräften die größere Tüchtigkeit auf unserer Seite sein und uns den Sieg geben würde. Der alte Rüstungswettkampf würde also nach dem Kriege gleich wieder einsetzen, und zwar trotz der ungeheuren finanziellen Erschöpfung, von der schließlich Sieger und Besiegte gleichmäßig getroffen sein werden. Und diese Perspektive ist um so trostloser, als wie schon Kant festgestellt hat, jede Rüstung für den einen ein Schutz, aber für den anderen eine Bedrohung, also das System des Wettrüstens eine der wesentlichsten tieferen Ursachen für die Kriege überhaupt und damit eine ständige Kriegsgefahr ist.

Auch im Falle eines Sieges über England würde auf diesem Wege die Freiheit der Meere mit Sicherheit für uns nur zu gewinnen sein, wenn wir de facto die englische Seeherrschaft durch die deutsche ersetzten. Diese Erkenntnis wird gelegentlich schon in deutschen nationalistischen Zeitungen offen ausgesprochen, und von englischer Seite wird täglich gegen uns der Vorwurf erhoben, wir sprächen von der Freiheit der Meere und verständen darunter die deutsche Herrschaft.

Soll wirklich die Freiheit der Meere gewonnen werden, so ließe sich das nur durch eine radikale Umwälzung der völkerrechtlichen Verhältnisse zur See erreichen. Während man die Freiheit der Meere in Friedenszeiten vor Jahrhunderten gegenüber den Ansprüchen einiger Nationen auf ihre ausschließliche Befahrung zu Handelszwecken nur durch den Grundsatz hat überwinden können, daß das Meer überhaupt staatenlos sei, kann man umgekehrt die Meeresfreiheit für den Krieg nur dadurch gewinnen, daß man das Meer unter eine organisierte Kontrolle der Gesamtheit der Kulturstaaten bringt. Das offene Meer war bisher grundsätzlich Kriegsschauplatz, weil es eine res nullius war. Diesen Obersatz für alle Rechte des Kriegführenden zur See gilt es zu beseitigen, indem man das offene Meer zu einer res omnium macht.

Sobald das offene Meer eine res omnium wäre, könnten die Neutralen in einem künftigen Seekrieg verlangen, daß alle kriegerischen Akte auf hoher See überhaupt unterblieben. Nur bei dieser Rechtslage wären aber die nötigen juristischen Voraussetzungen gegeben, um die Durchführung der Freiheit der Meere auch tatsächlich zu sichern.

Der Staatenverband der Kulturstaaten, den die Haager Friedenskonferenzen schon heraufzuführen begonnen haben und dem wir die Herrschaft über das Meer anvertraut sehen möchten, muß diese Herrschaft schon in Friedenszeiten organisieren. Wir brauchen eine internationale Exekutive auf dem Meere, stark genug, um auch in Kriegszeiten die Kriegführenden auf der See in den gesetzlichen Schranken zu halten. Eine solche internationale Exekutive wird aufgebaut sein müssen auf dem System von maritimen Kontingenten der zu einem internationalen Verband zusammengefaßten Kulturstaaten.

Es ist das besondere Verdienst des Leydener Völkerrechtsgelehrten van Vollenhoven, diesen Gedanken der internationalen Polizei auf dem Meere schon einige Jahre vor dem Kriege zur völkerrechtlichen Diskussion gestellt zu haben. Auch mag darauf hingewiesen werden, daß das Völkerrecht bisher schon für einzelne solidarische Zwecke der Kulturstaaten oder eines kleineren Kreises von ihnen Ansätze zu einer internationalen Meerespolizei in Friedenszeiten hervorgebracht hatte, zum Beispiel für die Bekämpfung des Sklavenhandels zur See, Ueberwachung der Nordseefischerei usw.

Gleichzeitig wäre durch vertragsmäßige Abreden die maritime Rüstung der Einzelstaaten so einzuschränken, daß die internationale Exekutive unter allen Umständen die militärische Ueberlegenheit gegenüber jeder möglichen Kombination von einzelstaatlichen Flotten hätte.

Nur eine rechtlich geordnete internationale Herrschaft zur See kann für Kriegszeiten die Freiheit der Meere gewährleisten und für Friedenszeiten dem unseligen System des Wettrüstens ein Ziel setzen.

Eine solche radikale Reform der Rechtsverhältnisse zur See konnte man bisher für utopisch halten. Aber seit der deutsche Reichskanzler, sicherlich unter Zustimmung unserer Verbündeten, jüngst, ohne bei irgendeiner Partei Widerspruch zu finden, im Budgetausschuß des Reichstages seine Bereitwilligkeit geäußert hat, an der Aufrichtung einer internationalen Rechtsordnung mitzuwirken, die gegen den Friedensbrecher Exekutionsmaßregeln vorsieht, können wir auf eine Renaissance des Völkerrechtes hoffen, die ganz neue Möglichkeiten eröffnet. England, das der Welt immer wieder versichert hat, es kämpfe mit seinen Bundesgenossen für den dauernden Sieg des Rechtes über die Macht, hat nun die Gelegenheit, uns zu beweisen, daß es selbst geneigt ist, zum Besten des Rechtes Opfer zu bringen, indem es gegen die von den Zentralmächten angebotenen Friedensgarantien auch seinerseits sich den internationalen Bedürfnissen nach einem Bruch seiner Meeresherrschaft fügt. Mag dann der internationale Friedensbund, wenn auch unter wesentlichen Einschränkungen, noch die Möglichkeit eines Krieges offen lassen, solchen Zusammenbruch des Seekriegsrechtes wie in der Gegenwart durch England's Verschulden mit dem daraus folgenden Weltkrieg werden wir nicht wieder erleben.

dauert schon diese Aufwärtsbewegung, die der Zuversicht zu verdanken ist, daß durch die seitens der österreichischen Finanzverwaltung zur Sicherung der Zinsenzahlung getroffenen Maßnahmen unsre Staatspapiere, die alten wie die neuen, in der Reihe der bestfundierten, pupillarsichersten zu rangieren sind.

Dr. Ritter v. Leth wird auch in seinem neuen Wirkungskreis Gelegenheit haben, nicht nur der Anstalt, an deren Spitze er tritt, sondern auch dem Staat weiterhin seine wertvollen Dienste zu leihen, denn, wie die Postsparkasse, deren Leiter er einstens war, ist auch die Bankwelt berufen, an der finanziellen Kriegführung in vorderster Reihe teilzunehmen.

* * *

Dr. Karl R. v. Leth ist im Jahre 1861 in Wien geboren, gehörte dem Postsparkassenamt schon seit dem Jahre 1884 an, wurde 1902 als Sektionsrat zum Direktorstellvertreter des Amtes ernannt und als solcher nach Ernennung Dr. Kosels zum Finanzminister interimistisch mit der Leitung des Amtes betraut. 1906 Hofrat, wurde er 1911 zum Vizegouverneur ernannt und mit dem Komturkreuz des Franz Josef-Ordens mit dem Stern ausgezeichnet. Nach der Ernennung des Postsparkassengouverneurs Doktor v. Schuster zum Handelsminister wurde er im September 1912 zum Leiter der Postsparkasse berufen; im März 1914 hat ihm der Kaiser den Ritterstand verliehen. Im Juli 1915 wurde Doktor R. v. Leth für seine hervorragenden Verdienste um den Erfolg der Kriegsanleihen zum Kommandeur des Leopoldordens ernannt. Zwei Monate später, September 1915, wurde er zum Gouverneur der Postsparkasse befördert. Am 30. November 1915 wurde er an die Spitze des Finanzministeriums berufen. Am 21. April 1916 wurde ihm die Würde eines Geheimen Rates verliehen. Ende Oktober 1916 trat er nach elfmonatiger Tätigkeit als Finanzminister zurück. Dr. Ritter von Leth hat sich auch mehrfach auf humanitärem Gebiet betätigt.

Erhöhung der Güter- und Personentarife auf den österreichischen Eisenbahnen.

Aus Anlaß der durch den Krieg geschaffenen besonderen Verhältnisse.

Das heutige Reichsgesetzblatt wird eine Verordnung publizieren, welche die schon seit mehreren Monaten angekündigte Erhöhung der Gütertarife, ferner eine Verkehrssteuer für die Personenbeförderung vermöge Erhöhung der jetzigen Fahrkartensteuer in Geltung setzt. Gleichzeitig wird eine Reform der Personentarife in der Richtung einer Erhöhung derselben angekündigt. Die Hinaufsetzung der Personen- und Gütertarife ist eine jener durch die Kriegsausgaben notwendig gewordenen Maßnahmen, welche eine Erhöhung der Staatseinnahmen bezweckt und speziell dazu bestimmt ist, die Verzinsung und Tilgung der Kriegsanleihen sicherzustellen. Als finanzielles Ergebnis der neuen Tarifanordnungen präliminiert die Staatsverwaltung eine jährliche Mehreinnahme von rund 300 Millionen Kronen; auf den k. k. Staatsbahnen überdies aus der Erhöhung des Personen- und Gepäcktarifes eine Mehreinnahme von 60 Millionen Kronen, wobei allerdings namhaft gesteigerte Betriebsausgaben in Betracht kommen.

Die Durchführung der Tariferhöhung erfolgt im Einvernehmen und in ähnlicher Weise wie in Ungarn. In Ungarn bot sich jedoch insofern ein einfacheres Verfahren dar, als dort fast ausschließlich nur die Staatsbahnen in den Kalkul zu ziehen waren, während in Oesterreich auch auf eine Reihe wichtiger Privatbahnen, von den vielen Lokalbahnen abgesehen, Bedacht zu nehmen war, wie zum Beispiel die Südbahn, die Aussig-Teplitzer Bahn, die Buschtiehrader Bahn, die Aspangbahn. Von diesen Privatbahnen haben einzelne vom Kriege profitiert, andre dagegen sind bemüßigt, mit beträchtlich erhöhten Auslagen zu rechnen, die unbedingt eine Gegenpost in einer Erhöhung der Einnahmen erforderlich machen. Hieraus ergab sich in Oesterreich die Notwendigkeit, das Staatsinteresse zu wahren, gleichzeitig aber auch Mittel und Wege zu finden, um die obwohl grundsätzlich auch diese Verkehre steuerpflichtig sind, von der Steuer freizulassen.

Erhöhung der Fahrkartensteuer.

Was die Verkehrssteuer für Personenbeförderung anlangt, so wurde schon bei Schaffung des Fahrkartensteuergesetzes vom Jahre 1902 die Eventualität, diese Steuer im Laufe der Zeit zu erhöhen, ins Auge gefaßt und in dieser Ausgestaltungsmöglichkeit ein besonderer Vorzug der Fahrkartensteuer erblickt. Diese Ausgestaltung wird nunmehr in der kaiserlichen Verordnung durchgeführt, indem sie die Abgabensätze der Fahrkartensteuer für Hauptbahnen im allgemeinen von 12 auf 20 Prozent, im Verkehre mit Ungarn, Bosnien und der Herzegowina, in welchem nach wie vor der zweiprozentige Fahrkartenstempel neben der Fahrkartensteuer aufrecht bleibt, von 10 auf 18 Prozent, für Lokalbahnen von 6 auf 10 Prozent und für Kleinbahnen von 3 auf 5 Prozent erhöht. Die bisherige Befreiung der nach dem Militärtarif stattfindenden Personenbeförderung von der Fahrkartensteuer — eine Ausnahme, für die es schon bisher an einem zureichenden Grunde fehlte — erschien für die Zukunft um so weniger haltbar, als, wie erwähnt, auch im Güterverkehr kein Unterschied zwischen Zivil- und Militärtarif bestehen soll. Diese im § 9 des Fahrkartensteuergesetzes vom Jahre 1902 enthaltene Befreiung wird daher in der kaiserlichen Verordnung aufgehoben.

Eine Gepäcksteuer.

Dem engen Zusammenhange, in welchem die Personen- und die Gepäckbeförderung auf Eisenbahnen miteinander stehen, entspricht es, daß schon in dem ältesten, die Verkehrsbesteuerung betreffenden österreichischen Gesetzentwurf, in der Regierungsvorlage des Jahres 1879, auf die Besteuerung beider Verkehrsarten nach gemeinsamen Grundsätzen Bedacht genommen war. Diesen Gedanken hat die kaiserliche Verordnung wieder aufgegriffen, indem sie die Einführung einer Gepäcksteuer, und zwar im wesentlichen im gleichen Ausmaß und nach gleichen Grundsätzen wie die Fahrkartensteuer, vorsieht.

Die Personentarife.

Gleichzeitig und in Verbindung mit diesen legislativen Maßnahmen auf dem Gebiete der Verkehrsabgaben ist beabsichtigt, eine Reihe von Maßnahmen ins Leben zu rufen, deren Erträgnis zunächst der Staatseisenbahnverwaltung die Möglichkeit der Deckung der durch den Krieg bewirkten Betriebsmehrausgaben der Staatseisenbahnen bieten soll. Auf dem Gebiete des Personenverkehres soll nämlich eine Reform der Personentarife in der Art durchgeführt werden, daß die gegenwärtigen Tarife, mit Einschluß der bisherigen Fahrkartensteuer, durchschnittlich um 30 Prozent, mit Einschluß der erhöhten Fahrkartensteuer, hinaufgesetzt werden.

Ein 15prozentiger Kriegszuschlag im Güterverkehr.

Im Güterverkehr aber ist, und zwar sowohl für den Zivil- als für den Militärgüterverkehr der Staatsbahnen, die Einführung eines Zuschlages zu den Beförderungspreisen geplant, welcher unter der Bezeichnung „Kriegszuschlag" derart bemessen wird, daß er zusammen mit der fünfzehnprozentigen Frachtsteuer bei den Staatsbahnen dreißig Prozent des Beförderungspreises ausmacht. Außerdem ist die Anhebung einiger Ausnahmstarife ins Auge gefaßt.

Der Kriegszuschlag als Mehreinnahme der Bahnen.

Diese Maßnahmen im Bereiche der Staatseisenbahnverwaltung würden für sich allein einer legislativen Regelung nicht bedürfen, da derselbe Effekt im Wege einer der Administrative anheimgegebenen Erhöhung der Staatseisenbahntarife erzielbar wäre. Um jedoch die rechtliche Möglichkeit zu bieten, auf die Neuregelung der Gütertarife sowohl der Staatsbahnen als auch der Privatbahnen nach einheitlichen Gesichtspunkten Einfluß zu nehmen, wurde in die kaiserliche Verordnung eine Bestimmung aufgenommen, wonach die Regierung ermächtigt ist, die Eisenbahnen anzuweisen, einen Kriegszuschlag zu ihren Beförderungspreisen in solcher Höhe festzusetzen, daß Kriegszuschlag und Frachtsteuer zusammengenommen höchstens dreißig Prozent des Stammtarifes ausmachen. Die Einnahmen aus diesem Kriegszuschlage stehen primär zur Verfügung der Regierung, welche nach freiem Ermessen zu bestimmen hat, inwieweit und unter welchen Bedingungen die Einnahmen aus dem Kriegszuschlage den Eisenbahnen — sofern es mit Rücksicht auf ihre finanzielle Lage er-

Neues Wiener Tagblatt 14. II. 1917.

II

Schätzung der Güter- und Personentarife auf den österreichischen Eisenbahnen 187

forderlich ist — zur Bedeckung ihrer durch den Krieg verursachten, durch Mehreinnahmen nicht aufgewogenen Mehrausgaben und künftig entstehender Investitionslasten oder aber dem Staate zuzufließen haben.

Geltung der Tariferhöhungen. 1. Februar 1917 bis 31. Jänner 1920.

Als Termin für den Wirksamkeitsbeginn der hier erörterten Steuer- und Tarifmaßnahmen ist im allgemeinen der 1. Februar 1917 in Aussicht genommen, doch ist die Regierung nach der kaiserlichen Verordnung ermächtigt, für einzelne Verkehre bei besonders rücksichtswürdigen Umständen eine Ueberschreitung dieses Termines zu gestatten. Daß es sich um eine bloße Kriegsmaßnahme handelt, kommt auch darin zum Ausdruck, daß die Wirksamkeit sowohl der Bestimmungen über die Verkehrssteuern als auch derjenigen über den Kriegszuschlag auf einen dreijährigen Zeitraum, auf die Zeit bis 31. Jänner 1920, beschränkt ist. Hinsichtlich des Güterverkehres ist diese Befristung schon aus dem Grund angezeigt, weil die Absicht besteht, die vorläufige schematische Belastung des Verkehres rechtzeitig durch eine die wirtschaftlichen Bedürfnisse berücksichtigende Tarifreform zu ersetzen.

Voraussichtlicher Mehrertrag 300 Millionen Kronen.

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, ist 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 Kriegszuschlag zu den Gütertarifen der Privatbahnen sogar nicht unerheblich übersteigen. Diese — selbst nach den Maßstäben, an die uns der Krieg gewöhnt hat — gewiß sehr stattliche Ziffer liefert einen neuerlichen Beweis dafür, daß das österreichische Abgabensystem seine Elastizität und Ausgestaltungsfähigkeit nicht verloren hat. Die Tatsache, daß es möglich ist, auf einem einzelnen Gebiet eine Erhöhung der jährlichen österreichischen Staatseinnahmen um nahezu ein Drittel einer Milliarde ohne allzu empfindliche Belastung der Volkswirtschaft zu bewirken, ist wohl geeignet, jeden Zweifel darüber zu widerlegen, daß die österreichische Staatswirtschaft nicht nur gewillt, sondern auch fähig ist, die ihr durch den Krieg auferlegten Lasten zu tragen.

Volkswirtschaftliche Erwägungen.

Es braucht wohl kaum betont zu werden, daß die Regierung, bevor sie an die Erwirkung der kaiserlichen Verordnung schritt, auch die volkswirtschaftliche Seite der Frage eingehend geprüft hat. Sie gelangte hiebei zu der Ueberzeugung, daß die Belastung, die für den Eisenbahnverkehr mit den von ihr geplanten Maßnahmen verknüpft ist, gerade unter den gegenwärtigen Verhältnissen deshalb leichter erträglich sein wird, weil derzeit die Konkurrenz des ausländischen Handelsverkehres mit dem österreichischen so gut wie unterbunden ist, und weil unter der Herrschaft der dermalen für die Preisbildung maßgebenden Verhältnisse, welche aller Voraussicht nach auch nach dem Krieg kaum sofort eine einschneidende Aenderung erfahren dürften, die Frachtspesen bei den Anschaffungskosten einer Ware zum Teil überhaupt keine, zum Teile nur untergeordnete Rolle spielen. Bei Wiederkehr normaler wirtschaftlicher Verhältnisse aber wird, wie bereits erwähnt, die Möglichkeit geboten sein, durch eine rationelle und mehr individualisierende Gütertarifreform den Bedürfnissen des Verkehres Rechnung zu tragen.

Um jede ungünstige Einwirkung auf die Preise notwendiger Bedarfsgegenstände (Lebensmittel, Hausbrandkohle für die ärmere Bevölkerung) zu verhüten, setzt die kaiserliche Verordnung fest, daß die zu diesem Behuf auf den Linien der Staatsbahnen allenfalls gewährten Tarifermäßigungen auf Verlangen der Regierung auch von den Privatbahnen zugestanden werden müssen.

Uebrigens haben die auf Veranlassung der Regierung durchgeführten Berechnungen über die Wirkungen, welche die zu gewärtigende Frachtspesenerhöhung möglicherweise auf die Gestehungskosten einzelner Bedarfsgegenstände ausüben könnte, zu dem Ergebnis geführt, daß Preiserhöhungen in größerem Umfange nicht gerechtfertigt wären. Da es aber nicht ausgeschlossen ist, daß der Versuch gemacht wird, die Einführung der Frachtsteuer und die Erhöhung der Gütertarife als Anlaß für unbegründete Preiserhöhungen und illegitime Gewinne zu benützen, so erachtet es die Regierung als ihre selbstverständliche Pflicht, solchen gemeinschädlichen Bestrebungen gleich von vornherein mit aller Strenge entgegenzuwirken. Die berufenen Behörden wurden daher bereits angewiesen, für die nachdrücklichste Bekämpfung solcher Auswüchse Sorge zu tragen.

* * *

Der neue Personentarif der österreichischen Staatsbahnen.

Die Notwendigkeit der Erschließung neuer Einnahmsquellen für den Staat hat, wie bemerkt, auch zu einer Erhöhung des Personentarifs der Staatsbahnen geführt, welche mit 1. Februar 1917 in Wirksamkeit treten wird. Die zu erzielenden Mehrerträgnisse setzen sich aus zwei Komponenten zusammen: aus einer steuertechnischen, nämlich der durch kaiserliche Verordnung erfolgenden und auch den Privatbahnbetrieb treffenden Erhöhung der Fahrkartensteuer von 12 auf 20 Prozent (bei Lokalbahnen von 6 auf 10 Prozent, bei Kleinbahnen von 3 auf 5 Prozent), und aus einer verwaltungstechnischen, nämlich einer Erhöhung des Tarifs als solchen. In der äußeren Anordnung des Tarifs kommt diese Unterscheidung, der bisherigen Uebung gemäß, nicht zum Ausdruck, die Tarifgrundlagen sind vielmehr kumulativ, unter Einbeziehung der Fahrkartensteuer, erstellt.

Bei der Erstellung des neuen Tarifs wurde selbstverständlich vor allem die Erzielung der notwendigen Mehreinnahmen als leitender Gesichtspunkt festgehalten, anderseits aber auch auf die tunlichste Vereinfachung des Abfertigungs- und Nachzahlungsdienstes gebührend Rücksicht genommen und getrachtet, die im Gesamteffekt notwendigerweise eintretenden Härten in einzelnen Details nach Tunlichkeit zu mildern. Den letzteren Erwägungen erscheint zum Beispiel schon in der äußeren Anordnung des Tarifs dadurch Rechnung getragen, daß der heute bis 400 Kilometer reichende erste Tarifstaffel auf 250 Kilometer zurückverlegt und sohin gleichzeitig eine Begünstigung des Fernverkehres bewirkt wurde, die nicht nur der Fremdenverkehrsförderung zugute kommt, sondern auch geeignet ist, bestehenden Wettbewerben mit andern Verkehrswegen leichter zu begegnen.

Der kilometrische Einheitssatz der dritten Klasse Personenzug, welcher für den ganzen weiteren Aufbau des Tarifs von grundlegender Bedeutung ist, beträgt nunmehr 4·8 Heller gegen 3·5 Heller vordem und erfährt ab 251 Kilometer eine Kürzung um 25 Prozent, das ist auf 3·6 Heller. Der Schnellzugszuschlag hingegen wurde im ersten Staffel nur mäßig gegen heute erhöht, im zweiten Staffel sogar verbilligt und beträgt durchweg 25 Prozent.

Für das Klassenverhältnis ist in dem Bestreben nach größtmöglicher Einfachheit die Formel 1 : 1½ : 2½ gewählt und sohin bei beiden Zugsgattungen und für alle Entfernungen der Fahrpreis für die zweite Klasse mit 1½ Fahrkarten dritter Klasse und jener für die erste Klasse mit der Summe der für die zweite und dritte Klasse entfallenden Fahrpreise festgesetzt.

Die Fahrpreisbildung für die einzelnen Verkehrsrelationen erfolgt bis 50 Kilometer so wie bisher kilometrisch, von 51 bis 100 Kilometer wurden, um die eintretenden, durch die übliche Berechnung der Fahrpreise jeder einzelnen Zone für das Zonenende im Nahverkehr besonders harten Erhöhungen zu mildern, halbe Myriameterzonen eingeführt und erst ab 101 Kilometer die heute schon bei 51 Kilometer beginnende Zoneneinteilung nach Myriametern beibehalten. Durch diese Art der Fahrpreisberechnung erscheint einem wiederholt in der Oeffentlichkeit vorgebrachten Wunsch wenigstens im Nahverkehr Rechnung getragen.

Zur Veranschaulichung des neuen Tarifs mögen untenstehende Gegenüberstellungen dienen.

Gleichzeitig werden die Begünstigungen einer Revision unterzogen. Die Zeitkarten sind bereits seit 1. d. aufgehoben. Künftig werden nur mehr Streckenkarten ausgegeben, und zwar solche nur für Personenzüge und solche für alle Arten von Zügen; im allgemeinen mit einmonatiger Gültigkeit und nur auf Entfernungen bis zu 50 Kilometer als Jahreskarten, welch letztere eine zwanzigprozentige Ermäßigung der Monatskartenpreise mit sich bringen werden.

Die Arbeiterbegünstigung, und zwar sowohl die steuerfreien Arbeiter-Wochen- und -Rückfahrkarten als auch die fünfzigprozentige Ermäßigung des normalen Tarifs für gemeinsame Fahrten und für Zwecke der Arbeitsvermittlung, wurde beibehalten. Die Schülermonatskarten erfuhren in Würdigung ihres Zweckes eine nur mäßige Preiserhöhung. Von den sonstigen Maßregeln des neuen Tarifs ist noch die Vereinfachung der Begünstigung für Gesellschaftsreisen zu erwähnen.

Im Gepäcksverkehr erstreckte sich die Reform — abgesehen von der zur Einführung gelangenden zwanzigprozentigen Verkehrssteuer — lediglich auf die bereits mit Wirksamkeit vom 1. d. durchgeführte Aufhebung der Musterkofferbegünstigung und auf die Erhöhung des Expreßguttarifs, entsprechend der gleichzeitig eintretenden Erhöhung der Eilgutsätze. Die Aufhebung der Tarifbegünstigung für die Musterkoffer hatte ihren Grund — abgesehen von den Uebelständen transportdienstlicher Natur — unter anderm auch darin, daß die ausländischen Bahnen diese Begünstigung, welche auf Grund der Handelsverträge auch den Angehörigen der Vertragsstaaten zugestanden werden mußte, selbst nicht kennen, Gegenseitigkeit daher nicht gegeben ist.

Der finanzielle Effekt der Personen- und Gepäckstarifreform für den Staatsbahnbetrieb ist unter Zugrundelegung eines normalen Friedensverkehres mit rund vierzig Millionen Kronen pro Jahr ermittelt worden. Unter Berücksichtigung der Erhöhung der Fahrkarten-, beziehungsweise der Einführung der Gepäcksteuer dürfte sich aus dem neuen Personentarif der k. k. Staatsbahnen unter gleichen Voraussetzungen eine Mehreinnahme von jährlich zirka sechzig Millionen Kronen ergeben.

Gegenüberstellung der alten und neuen Fahrpreise in gangbaren Relationen unter Angabe der eintretenden Erhöhungen.

			Personenzug III.	Personenzug II.	Personenzug I.	Schnellzug III.	Schnellzug II.	Schnellzug I.
			Kronen einschließlich Fahrkartensteuer					
Wien-St. Pölten	61 Kilometer	alt	2.50	3.90	6.40	3.30	5.10	8.40
		neu	3.10	4.65	7.75	3.90	5.85	9.75
		Erhöhung	0.60	0.75	1.35	0.60	0.75	1.35
		in Prozenten	24	19	21	18	15	16
Wien-Pöchlarn	95 Kilometer	alt	3.50	5.50	9.—	4.60	7.30	11.90
		neu	4.60	6.90	11.50	5.70	8.55	14.25
		Erhöhung	1.10	1.40	2.50	1.10	1.25	2.35
		in Prozenten	31	25	28	24	17	20
Wien-Bad Ischl	288 Kilometer	alt	10.20	16.—	26.20	13.40	21.10	34.50
		neu	13.40	20.10	33.50	16.80	25.20	42.—
		Erhöhung	3.20	4.10	7.30	3.40	4.10	7.50
		in Prozenten	31	26	28	25	19	22
Wien-Salzburg	314 Kilometer	alt	11.20	17.60	28.80	14.80	23.20	38.—
		neu	14.50	21.75	36.25	18.10	27.—	45.25
		Erhöhung	3.30	4.15	7.45	3.30	3.95	7.25
		in Prozenten	29	24	26	22	17	19
Wien-Prag (F.-J.-B.)	350 Kilometer	alt	12.30	19.30	31.60	16.20	25.50	41.70
		neu	15.60	23.40	39.—	19.50	29.25	48.75
		Erhöhung	3.30	4.10	7.40	3.30	3.75	7.05
		in Prozenten	27	21	23	20	15	17
Wien-Tetschen	458 Kilometer	alt	15.80	25.—	41.10	21.—	33.10	54.40
		neu	19.60	29.40	49.—	24.50	36.75	61.25
		Erhöhung	3.80	4.40	7.90	3.50	3.65	6.85
		in Prozenten	24	18	19	17	11	13
Prag-Krakau	502 Kilometer	alt	17.30	27.50	45.40	23.—	36.50	60.10
		neu	21.40	31.60	53.—	26.70	40.05	66.75
		Erhöhung	4.10	4.10	7.60	3.70	3.55	6.65
		in Prozenten	24	15	17	16	10	11
Krakau-Czernowitz	608 Kilometer	alt	20.20	32.40	53.80	27.—	43.10	71.30
		neu	25.—	37.50	62.50	31.20	46.80	78.—
		Erhöhung	4.80	5.10	8.70	4.20	3.70	6.70
		in Prozenten	24	16	16	16	9	9

Neue Freie Presse 14./I. 1917

Eine dreißigprozentige Erhöhung der Güterfrachten und Personentarife.

Wien, 13. Januar.

Eine morgen erscheinende kaiserliche Verordnung über Steuer- und Tarifmaßnahmen im Eisenbahnverkehr anläßlich der durch den Krieg geschaffenen besonderen Verhältnisse bildet den Abschluß des vorläufigen Finanzprogramms, das dem Staate jährliche Mehreinnahmen von etwa 750 Millionen neu zuführen und den Zinsendienst der ersten vier österreichischen Kriegsanleihen sicherstellen soll. Die Branntweinsteuer, die Tabakpreise, die direkten Steuern, die meisten Stempel- und unmittelbaren Gebühren sind seit dem September 1916 bereits erhöht, die Totalisateur- und Buchmachergebühr reformiert, eine Zünd-

mit Rücksicht auf ihre finanzielle Lage erforderlich ist, zur Bedeckung ihrer durch den Krieg verursachten, durch Mehreinnahmen nicht bedeckten Mehrausgaben, sowie zur Bedeckung von Lasten und künftigen Investitionen belassen werden oder dem Staate ganz oder teilweise zuzufließen haben, ferner die Art der Berechnung und der Abfuhr der dem Staate hienach zukommenden Beträge wird von der Regierung nach freiem Ermessen festgesetzt.

4. Bei Eisenbahnen, deren Betrieb nicht durch die eigene Verwaltung geführt wird, entscheidet die Regierung nach freiem Ermessen, inwieweit die aus dem Kriegszuschlage fließenden Einnahmen, welche nicht im Sinne des Absatzes 3 dem Staate zufallen, der betriebsführenden Unternehmung oder derjenigen Eisenbahnunternehmung zuzukommen hat, in deren Eigentum die Eisenbahn steht.

Die Frachten für Lebensmittel und Hausbrandkohle.

Erwähnung verdient der § 14, der die Aufschrift trägt: Frachtermäßigungen für Sendungen von Lebensmitteln und Kohle. Derselbe lautet:

„Insoweit die österreichischen Staatsbahnen unter besonderen Voraussetzungen eine Ermäßigung von Beförderungspreisen für Lebensmittelsendungen und für Sendungen von Hausbrandkohle, die für die ärmere Bevölkerung bestimmt ist, gewähren, sind die Privatbahnen unbeschadet ihrer konzessionsmäßigen Verbindlichkeiten verpflichtet, auf Verlangen der Regierung für die auf ihren Linien beförderten Sendungen dieser Art den Beförderungspreis im gleichen Verhältnis herabzusetzen."

Die neuen Tarife.

Die offizielle Mitteilung.

Ueber die „Steuer- und Tarifmaßnahmen im Eisenbahnverkehr aus Anlaß der durch den Krieg geschaffenen besonderen Verhältnisse" wird nachstehende Mitteilung verlautbart:

„Die außerordentlichen Anforderungen, welche der Krieg in früher ungeahntem Ausmaß an die Staatsfinanzen stellt, und die daraus der Finanzverwaltung erwachsende Aufgabe, für die möglichst ausgiebige Vermehrung der Staatseinnahmen Sorge zu tragen, hat im Sommer des vorigen Jahres den damaligen Finanzminister Ritter v. Leth zur Aufstellung eines vorläufigen Finanzprogramms veranlaßt, dessen Verwirklichung dem Staatsschatze jährliche Mehreinnahmen im Betrage von rund 750 Millionen Kronen beschaffen und dadurch den Zinsendienst der ersten vier österreichischen Kriegsanleihen sichern sollte. Dieses Finanzprogramm umfaßte, wie aus der Darlegung im nichtamtlichen Teile der „Wiener Zeitung" vom 2. September 1916 zu ersehen ist, nebst den damals bereits durchgeführten Erhöhungen der Branntweinsteuer und der Tarife für die Erzeugnisse der österreichischen Tabakregie insbesondere den im August 1916 eingeführten Kriegszuschlag zu den direkten Steuern, die gleichzeitig vorgenommene Erhöhung der meisten Stempel- und unmittelbaren Gebühren sowie die Reform der Totalisateur- und Buchmacherwettgebühren, endlich die Zündmittelsteuer. Einige andere, einen Bestandteil dieses Finanzprogramms bildende Maßnahmen, namentlich auf dem Gebiete des Post- und Eisenbahnwesens, wurden damals der nächsten Zukunft vorbehalten. Die Neuregelung der Post-, Telegraphen- und Telephongebühren ist bekanntlich inzwischen bereits ins Leben getreten.

Durch eine heute im Reichsgesetzblatte und im amtlichen Teile der „Wiener Zeitung" verlautbarte kaiserliche Verordnung über Steuer- und Tarifmaßnahmen im Eisenbahnverkehre aus Anlaß der durch den Krieg geschaffenen besonderen Verhältnisse hat nunmehr auch der letzte Programmpunkt des im Sommer aufgestellten provisorischen Finanzprogramms die stärkere Heranziehung des Eisenbahnverkehres für Zwecke der staatlichen Einnahmen seine Verwirklichung gefunden. Die vorbereitenden Schritte für diese legislative Maßnahme waren bereits vom Ministerium Stürgkh eingeleitet worden und wurden vom Kabinett Koerber so weit gefördert, daß die Verhandlungen über diesen Gegenstand beim Amtsantritte der gegenwärtigen Regierung als so gut wie abgeschlossen gelten konnten. Wenn die gegenwärtige Regierung sich entschlossen hat, dieses finanzpolitische Vermächtnis ihrer beiden Vorgängerinnen zu übernehmen, so war hiefür vorwiegend der Umstand maßgebend, daß sich die Finanzverwaltung vor die gebieterische Notwendigkeit gestellt sieht, den Staatsschatz durch etappenweise Vermehrung seiner Eingänge in einem dem Zinsenerfordernisse der Kriegsschulden entsprechenden Maße zu stärken, und daß die Erhöhung der Staatseinnahmen aus dem Eisenbahnverkehre ein besonders ergiebiges, dabei sicheres und fast kostenloses, vom abgabenpolitischen Standpunkte durchaus zu billigendes Mittel zur Erreichung dieses Zieles bildet. Die österreichische Finanzpolitik kann sich dieses Mittels um so unbedenklicher bedienen, als die meisten der anderen kriegführenden und der neutralen Staaten unter dem Einflusse des Krieges den gleichen Weg teils schon betreten haben, teils darangehen, ihn zu betreten, während man sich in Oesterreich bisher darauf beschränkt hat, eine Erhöhung der Frachturkundengebühren vorzunehmen, die am 1. November 1916 in Kraft getreten ist. Zu dieser Notwendigkeit, den Staatsfinanzen aus dem Eisenbahnverkehre Einnahmen zu verschaffen, tritt noch die Erwägung, daß die gewaltigen Leistungen, die der Krieg von den Bahnen, insbesondere den Staatsbahnen, in fortgesetzt zunehmendem Maße fordert, eine erhebliche Verteuerung des ganzen Betriebsapparats sowohl im Bereiche der Personalerfordernisse als bei den sachlichen Ausgaben nach sich gezogen hat; diese bedeutende Erhöhung der Selbstkosten des Staatsbahnbetriebes drängt für sich allein schon dazu, eine Ausgleichung des hiedurch entstehenden Ausfalles durch tarifarische Reformen herbeizuführen.

Diesen Gesichtspunkten entsprechend, hat die heute verlautbarte kaiserliche Verordnung ein doppeltes Ziel: einerseits die Regelung der Verkehrssteuern im Eisenbahnbetriebe, anderseits die Anordnung von Maßnahmen, durch die die Möglichkeit geboten ist, den Bahnen für die erhöhten Gestehungskosten erhöhte Einnahmen zu gewähren. Die Verkehrssteuern im engeren Sinne des Wortes, das sind die Abgaben von den die Personen- und Güterbeförderung betreffenden Verkehrsakten, spielten bisher im österreichischen Finanzsystem eine ziemlich untergeordnete Rolle. Den ersten Schritt auf dem Wege der Schaffung von Verkehrssteuern bedeutete eine im Jahre 1879 eingebrachte Regierungsvorlage, die jedoch ebensowenig wie ein im Jahre 1892 ausgearbeiteter Gesetzentwurf über die Einführung einer Transportsteuer Gesetzeskraft erlangte; das gleiche Schicksal wurde einer auf die Einführung einer Transportsteuer abzielenden, im Jahre 1897 der verfassungsmäßigen Behandlung zugeführten Regierungsvorlage zuteil. Erst das Fahrkartensteuergesetz vom 19. Juli 1902, R. G. Bl. Nr. 153, hat den Verkehrssteuergedanken wenigstens für ein Teilgebiet, nämlich für den Bereich des Personentransportes auf Eisenbahnen verwirklicht; dagegen fehlte es bisher an dem natürlichen Gegenstücke dieser Steuer auf dem Gebiete der Güterbeförderung.

Die Frachtsteuer.

Diese Lücke hat die kaiserliche Verordnung durch die Einführung einer Frachtsteuer für die Beförderung von Gütern auf Eisenbahnen ausgefüllt. Die Frachtsteuer beträgt 15 Prozent des Beförderungspreises und ist von denjenigen Personen zu entrichten, die gegenüber der Eisenbahnunternehmung zur Zahlung des Beförderungspreises verpflichtet sind; den Eisenbahnunternehmungen wird die Haftung für die Steuer sowie die Pflicht obliegen, die Steuer von den Verfrachtern oder Empfängern des Gutes gleichzeitig mit dem Beförderungspreise einzuheben und unmittelbar an die Staatskasse abzuführen. Als Grundsatz gilt, daß die Steuer, soweit nicht von der Regierung aus besonderen Gründen eine Ausnahme bewilligt wird, in die Tarife einzurechnen ist; diesem Grundsatze ist es angemessen, daß die Frachtsteuer nicht nur äußerlich als Bestandteil des Beförderungspreises erscheint, sondern im Verhältnisse zwischen den Eisenbahnen und dem Publikum auch rechtlich dem Beförderungspreise gleichgestellt wird.

Die Steuerpflicht erstreckt sich auf die Beförderung sowohl nach dem Zivilgütertarife als nach dem Militärgütertarife. Im Eisenbahnverkehre mit dem Auslande, mit Ungarn, Bosnien und der Herzegowina sowie im Durchzugsverkehre durch österreichisches Gebiet wird grundsätzlich nur derjenige Teil des Beförderungspreises mit der Steuer belegt, der auf die Beförderung innerhalb des österreichischen Staatsgebietes entfällt; die näheren Bestimmungen — insbesondere über die Behandlung kleinerer aus Oesterreich herausragender oder nach Oesterreich hineinragender Anschlußstrecken — ist der Regelung durch Verordnung vorbehalten. Die meisten übrigen Bestimmungen über die Frachtsteuer, namentlich diejenigen über die Anfechtung im Instanzenzuge, über die Einbringung der Steuer, über die nachteiligen Folgen von Uebertretungen und die Verjährung lehnen sich auf das engste an die verwandten Anordnungen des Fahrkartensteuergesetzes vom Jahre 1902 an, während eine Reihe von Detailvorschriften über die Berechnung, Entrichtung und Abfuhr der Steuer sowie über die Kontrolle im Wege der Durchführungsverordnung getroffen werden soll. Die Gewährung von Steuerbefreiungen ist in der kaiserlichen Verordnung nur insofern vorgesehen, als der Regierung das Recht eingeräumt ist, die Beförderung von Eisenbahndienstgut, dann die Güterbeförderung auf nicht öffentlichen Bahnen, obwohl grundsätzlich auch diese Verkehre steuerpflichtig sind, von der Steuer freizulassen.

Die Erhöhung der Fahrkartensteuer.

Was die Verkehrssteuer für Personenbeförderung anbelangt, so wurde schon bei Schaffung des Fahrkartensteuergesetzes vom Jahre 1902 die Eventualität, diese Steuer im Laufe der Zeit zu erhöhen, ins Auge gefaßt und in dieser Ausgestaltungsmöglichkeit ein besonderer Vorzug der Fahrkartensteuer erblickt. Diese Ausgestaltung wird nunmehr in der kaiserlichen Verordnung durchgeführt, indem sie die Abgabensätze der Fahrkartensteuer für Hauptbahnen im allgemeinen von 12 auf 20 Prozent, im Verkehre mit Ungarn, Bosnien und der Herzegowina, in welchem nach wie vor der 2prozentige Fahrkartenstempel neben der Fahrkartensteuer aufrecht bleibt, von 10 auf 18 Prozent, für Lokalbahnen von 6 auf 10 Prozent und für Kleinbahnen von 3 auf 5 Prozent erhöht. Die bisherige Befreiung der nach dem Militärtarife stattfindenden Personenbeförderung von der Fahrkartensteuer — eine Ausnahme, für die es schon bisher an einem zureichenden Grunde fehlte — erschien für die Zukunft um so weniger haltbar, als, wie erwähnt, auch im Güterverkehre kein Unterschied zwischen Zivil- und Militärtarif bestehen soll. Diese im § 9 des Fahrkartensteuergesetzes vom Jahre 1902 enthaltene Befreiung wird daher in der kaiserlichen Verordnung aufgehoben.

Die Gepäcksteuer.

Dem engen Zusammenhange, in welchem die Personen- und die Gepäckbeförderung auf Eisenbahnen miteinander stehen, entspricht es, daß schon in dem ältesten die Verkehrsbesteuerung betreffenden österreichischen Gesetzentwurfe, in der Regierungsvorlage des Jahres 1879, auf die Besteuerung beider Verkehrsarten nach gemeinsamen Grundsätzen Bedacht genommen war. Diesen Gedanken hat die kaiserliche Verordnung wieder aufgegriffen, indem sie die Einführung einer Gepäcksteuer, und zwar im wesentlichen im gleichen Ausmaß und nach gleichen Grundsätzen wie die Fahrkartensteuer, vorsieht.

30prozentige Erhöhung der Personentarife.

Gleichzeitig und in Verbindung mit diesen legislativen Maßnahmen auf dem Gebiete der Verkehrsabgaben ist beabsichtigt, eine Reihe von Maßnahmen ins Leben zu rufen, deren Erträgnis zunächst der Staatseisenbahnverwaltung die Möglichkeit der Deckung der durch den Krieg bewirkten Betriebsmehrausgaben der Staatseisenbahnen bieten soll. Auf dem Gebiete des Personenverkehrs soll nämlich eine Reform der Personentarife in der Art durchgeführt werden, daß die gegenwärtigen Tarife, mit Einschluß der bisherigen Fahrkartensteuer, durchschnittlich um 30 Prozent, mit Einschluß der erhöhten Fahrkartensteuer, hinaufgesetzt werden.

Der Kriegszuschlag im Güterverkehr.

Im Güterverkehr aber ist, und zwar sowohl für den Zivil- als für den Militärgüterverkehr der Staatsbahnen, die Einführung eines Zuschlages zu den Beförderungspreisen geplant, welcher unter der Bezeichnung „Kriegszuschlag" derart bemessen wird, daß er zusammen mit der 15prozentigen Frachtsteuer bei den Staatsbahnen 30 Prozent des Beförderungspreises ausmacht. Außerdem ist die Aufhebung einiger Ausnahmstarife ins Auge gefaßt.

Diese Maßnahmen im Bereiche der Staatseisenbahnverwaltung würden für sich allein einer legislativen Regelung nicht bedürfen, da derselbe Effekt im Wege einer der Administrative anheimgegebenen Erhöhung der Staatseisenbahntarife erzielbar wäre. Um jedoch die rechtliche Möglichkeit zu bieten, auf die Neuregelung der Gütertarife sowohl der Staatsbahnen als auch der Privatbahnen nach einheitlichen Gesichtspunkten Einfluß zu nehmen, wurde in die kaiserliche Verordnung eine Bestimmung aufgenommen, wonach die Regierung ermächtigt ist, die Eisenbahnen anzuweisen, einen Kriegszuschlag zu ihren Beförderungspreisen in solcher Höhe festzusetzen, daß Kriegszuschlag und Frachtsteuer zusammengenommen höchstens 30 Prozent des Stammtarifes ausmachen. Die Einnahmen aus diesem Kriegszuschlage stehen primär zur Verfügung der Regierung, welche nach freiem Ermessen zu bestimmen hat, inwieweit und unter welchen Bedingungen die Einnahmen aus dem Kriegszuschlage der Eisenbahnen — sofern es mit Rücksicht auf ihre finanzielle Lage erforderlich ist — zur Bedeckung ihrer durch den Krieg verursachten, durch Mehreinnahmen nicht aufgewogenen Mehrausgaben und künftig entstehender Investitionslasten oder aber dem Staate zuzufließen haben.

Wirksamkeitsbeginn am 1. Februar 1917.

Als Termin für den Wirksamkeitsbeginn der hier erörterten Steuer- und Tarifmaßnahmen ist im allgemeinen der Februar 1917 in Aussicht genommen, doch ist die Regierung nach der kaiserlichen Verordnung ermächtigt, für einzelne Verkehre bei besonders rücksichtswürdigen Umständen eine Ueberschreitung dieses Termines zu gestatten. Daß es sich um eine bloße Kriegsmaßnahme handelt, kommt auch darin zum Ausdrucke, daß die Wirksamkeit sowohl der Bestimmungen über die Verkehrssteuern als auch derjenigen über den Kriegszuschlag auf einen dreijährigen Zeitraum, auf die Zeit bis 31. Januar 1920, beschränkt ist. Hinsichtlich des Güterverkehres ist diese Befristung schon aus dem Grunde angezeigt, weil die Absicht besteht, die vorläufige schematische Belastung des Verkehres rechtzeitig durch eine die wirtschaftlichen Bedürfnisse berücksichtigende Tarifreform zu ersetzen.

Der Mehrertrag.

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, ist 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. Diese — selbst nach den Maßstäben, an die uns der Krieg gewöhnt hat — gewiß sehr stattliche Ziffer liefert einen neuerlichen Beweis dafür, daß das österreichische Abgabensystem seine Elastizität und Ausgestaltungsfähigkeit nicht verloren hat. Die Tatsache, daß es möglich ist, auf einem einzelnen Gebiete eine Erhöhung der jährlichen österreichischen Staatseinnahmen um nahezu ein Drittel einer Milliarde ohne allzu empfindliche Belastung der Volkswirtschaft zu bewirken, ist wohl geeignet, jeden Zweifel darüber zu widerlegen, daß die österreichische Staatswirtschaft nicht nur gewillt, sondern auch fähig ist, die ihr durch den Krieg auferlegten Lasten zu tragen. Es braucht wohl kaum betont zu werden, daß die Regierung, bevor sie an die Erwirkung der kaiserlichen Verordnung schritt, auch die volkswirtschaftliche Seite der Frage eingehend geprüft hat. Sie gelangte hiebei zu der Ueberzeugung, daß die Belastung, die für den Eisenbahnverkehr mit den von ihr geplanten Maßnahmen verknüpft ist, gerade unter den gegenwärtigen Verhältnissen deshalb leichter erträglich sein wird, weil derzeit die Konkurrenz des ausländischen Handelsverkehres mit dem österreichischen so gut wie unterbunden ist, und weil unter der Herrschaft der dermalen für die Preisbildung maßgebenden Verhältnisse, welche aller Voraussicht nach auch nach dem Kriege kaum sofort eine einschneidende Aenderung erfahren dürften, die Frachtspesen bei den Anschaffungskosten einer Ware zum Teile überhaupt keine, zum Teile eine nur untergeordnete Rolle spielen. Bei Wiederkehr normaler wirtschaftlicher Verhältnisse aber wird, wie bereits erwähnt, die Möglichkeit geboten sein, durch eine rationelle und mehr individualisierende Gütertarifreform den Bedürfnissen des Verkehres Rechnung zu tragen.

Gegen Preistreibereien anläßlich der Frachterhöhungen.

Um jede ungünstige Einwirkung auf die Preise notwendiger Bedarfsgegenstände (Lebensmittel, Hausbrandkohle für die ärmere Bevölkerung) zu verhüten, setzt die kaiserliche Verordnung fest, daß die zu diesem Behufe auf den Linien der Staatsbahnen allenfalls gewährten Tarifermäßigungen auf Verlangen der Regierung auch von den Privatbahnen zugestanden werden müssen. Uebrigens haben die auf Veranlassung der Regierung durchgeführten Berechnungen über die Wirkungen, welche die zu gewärtigende Frachtspesenerhöhung möglicherweise auf die Gestehungskosten einzelner Bedarfsgegenstände ausüben könnte, zu dem Ergebnisse geführt, daß Preiserhöhungen in größerem Umfange nicht gerechtfertigt wären. Da es aber nicht ausgeschlossen ist, daß der Versuch gemacht wird, die Einführung der Frachtsteuer und die Erhöhung der Gütertarife als Anlaß für unbegründete Preiserhöhungen und illegitime Gewinne zu benützen, so erachtet es die Regierung als ihre selbstverständliche Pflicht, solchen gemeinschädlichen Bestrebungen gleich von vornherein mit aller Strenge entgegenzutreten. Die berufenen Behörden wurden daher bereits angewiesen, für die nachdrücklichste Bekämpfung solcher Auswüchse Sorge zu tragen.

Der neue Personentarif der österreichischen Staatsbahnen.

Ueber die neuen Personentarife der Staatsbahnen wird folgende Mitteilung verlautbart:

Die Notwendigkeit der Erschließung neuer Einnahmsquellen für den Staat hat auch zu einer Erhöhung des Personentarifes der Staatsbahnen geführt, welche mit 1. Februar 1917 in Wirksamkeit treten wird. Die zu erzielenden Mehrerträgnisse setzen sich aus zwei Komponenten zusammen: aus einer steuertechnischen, nämlich der durch kaiserliche Verordnung erfolgenden und auch den Privatbahnbetrieb treffenden Erhöhung der Fahrkartensteuer von 12 auf 20 Prozent (bei Lokalbahnen von 6 auf 10 Prozent, bei Kleinbahnen von 3 auf 5 Prozent), und aus einer verwaltungstechnischen, nämlich einer Erhöhung des Tarifes als solchen. In der äußeren Anordnung des Tarifes kommt diese Unterscheidung, der bisherigen Uebung gemäß, nicht zum Ausdruck, die Tarifgrundlagen sind vielmehr kumulativ, unter Einbeziehung der Fahrkartensteuer, erstellt.

Bei der Erstellung des neuen Tarifes wurde selbstverständlich vor allem die Erzielung der notwendigen Mehreinnahmen als leitender Gesichtspunkt festgehalten, anderseits aber auch auf die tunlichste Vereinfachung des Abfertigungs- und Nachzahlungsdienstes gebührend Rücksicht genommen und getrachtet, die im Gesamteffekt notwendigerweise eintretenden Härten in einzelnen Details nach Tunlichkeit zu mildern. Den letzteren Erwägungen erscheint zum Beispiel schon in der äußeren Anordnung des Tarifes dadurch Rechnung getragen, daß der heute bis 400 Kilometer reichende erste Tarifstaffel auf 250 Kilometer zurückverlegt und sohin gleichzeitig eine Begünstigung des Fernverkehrs bewirkt wurde, die nicht nur der Fremdenverkehrsförderung zugute kommt, sondern auch geeignet ist, bestehenden Wettbewerben mit anderen Verkehrswegen leichter zu begegnen.

Pester Lloyd 14./I. 1917

I
161

Die Erhöhung der Eisenbahngütertarife und des Frachturkundenstempels.

Von Ferdinand Zeller,
Direktorstellvertreter a. D. der kön. ungarischen Staatseisenbahnen.

Budapest, 13. Januar.

Der Finanzminister hat im Abgeordnetenhause einen Gesetzentwurf in zwei Abschnitten unterbreitet, deren erster die Eisenbahnkriegssteuer, der zweite die Erhöhung des bisherigen Frachturkundenstempels behandelt. Zu dem letzteren Teil des Gesetzentwurfes ist kaum etwas zu bemerken. Er ist die getreue Kopie der zuerst in Deutschland und dann in Oesterreich getroffenen gleichartigen Verfügung. Dem ersten Abschnitt über die Eisenbahnkriegssteuer und dem bezüglichen Motivenbericht entnehmen wir, daß es sich nur um eine Uebergangsmaßnahme handelt und daß nach Ablauf von drei Jahren eine grundlegende Reform der Gütertarife unter Berücksichtigung der nach dem Kriege zu Tage tretenden Bedürfnisse der Volkswirtschaft und des Staatshaushaltes eintreten soll.

Diese Erklärung wird nicht verfehlen, in den interessierten Kreisen Befriedigung zu wecken, denn die Form einer allgemeinen prozentualen Erhöhung der Eisenbahntarife kann weder vom volkswirtschaftlichen noch vom eisenbahnfiskalischen Standpunkte als einwandfrei betrachtet werden, da die normalen Abstufungen der Tarife den Wertverhältnissen der beförderten Artikel jetzt während der Kriegszeit und voraussichtlich auch in der darauffolgenden Friedenszeit nicht entsprechen werden. Für die Kriegszeit allerdings, in der es gilt, dem Staate möglichst rasch zu den Mitteln zu verhelfen, welche die gesteigerten Anforderungen der Kriegführung an ihn stellen, kann, soweit es sich um die Heranziehung des Bahnverkehrs handelt, die prozentuale Erhöhung der Eisenbahntarife als das einzige wirksame und rasch zum Ziele führende Auskunftsmittel betrachtet werden und die beteiligten Kreise werden sich für die Kriegszeit damit abzufinden wissen, umsomehr als die Bedeutung der Eisenbahntarife als preisbildenden Faktors in dieser Zeit in den Hintergrund tritt.

Aber — wird man sich fragen — warum soll denn die Kriegssteuer durch drei Jahre, also voraussichtlich über die Kriegsdauer hinaus erhoben werden? Diese Unbilligkeit erklärt der Motivenbericht damit, daß die drei Jahre der Vorbereitung der künftigen Tarifreform dienen sollen. Ein so ungebührlich langer Zeitraum scheint indessen in den tatsächlichen Verhältnissen nicht begründet. Wissen wir doch, daß sich die königlich ungarischen Staatsbahnen in der zweiten Hälfte des vergangenen Jahres sehr emsig mit dem Sammeln statistischen Materials beschäftigten, das die Grundlagen für eine Tarifreform bilden soll. Die Verkehrsgestaltung unmittelbar nach dem Kriege dürfte aber mit Rücksicht auf die Erschöpfung aller Vorräte und die Wiederherstellung der Kriegsschäden ein weniger verläßliches Gesamtbild der normalen Verkehrsbewegung der Staatsbahnen liefern als die Zeit vor dem Kriege, für welche die notwendigen Unterlagen bereits vorhanden sind oder binnen kurzem beschafft werden können. Die Kriegssteuer sollte, ihrem Namen getreu, nur für die Kriegszeit gelten. Eine Befristung mit drei Jahren erscheint uns — und wir glauben uns hierin mit der Mehrzahl der Interessenten einig — über das Bedürfnis hinauszugehen. Zeit für die Vorbereitung einer allgemeinen Tarifreform zu gewinnen. Das ist vielleicht der anfechtbarste Punkt des Entwurfes, der aber mit Rücksicht darauf, daß diese Befristung auf einem Abkommen mit der österreichischen Regierung zu beruhen scheint, im Laufe der Parlamentsverhandlungen kaum abgeändert werden dürfte.

Trotz der Steuerform, die der Tariferhöhung gegeben wurde, gewinnt man aus dem Gesetzentwurf und dessen Motivierung den Eindruck, daß die Erhöhung der Gütertarife auch ein Entgelt für die bedeutend angewachsenen Mehrkosten des Eisenbahnbetriebes zu bilden bestimmt ist, da eine Beteiligung der Privatbahnen an dem Steuerergebnis bis zum Ausmaße der Hälfte der Steuer vorgesehen wird. Die Bahnen im Eigenbetrieb, dies wird unumwunden zugegeben, sehen sich nicht nur größeren Personalausgaben und Materialpreisen gegenüber, sondern sie werden nach dem Kriege die ihnen durch die Kriegslage aufgezwungenen Versäumnisse im Werkstätten- und Bahnerhaltungsdienst mit ungeheuren Kosten nachzuholen haben. Ungeachtet der den Bahnen mit eigenem Betrieb voll zufließenden Erhöhung der Personentarife kann die Hälfte der Kriegssteuer, die als Ergänzung der Mehreinnahmen des Personenverkehrs gedacht ist, nur eine unzureichende Deckung für die vorerwähnten Auslagen bieten, so daß es gewiß kein Vorzug des Entwurfes ist, wenn bei dieser Sachlage das Ausmaß der aus der Gütertariferhöhung den Bahnen mit eigenem Betrieb zu überlassenden Quote jeweiligen Sonderverhandlungen und ministeriellen Einzelentscheidungen vorbehalten wird.

Die Bestimmung im Artikel 5, wonach unter Voraussetzung der Reziprozität die laut Vertrags der beiderseitigen Regierungen vom 8. Oktober 1907 im Export aus Ungarn nach Passau und Simbach und im Export aus Oesterreich nach Orsova und Zemun bis Ende 1917 zugestandenen sogenannten gebundenen Taxen von der Kriegssteuer befreit bleiben sollen, ist zurzeit praktisch belanglos, da die Artikel: Getreide, Eier, Wein, Felle, Obst, Fleisch usw. aus Ungarn nach Deutschland und die Artikel: Zucker, Glas, Papier, Eisen usw. aus Oesterreich nach den Balkanländern während der kurzen Vertragsdauer bis Ende dieses Jahres kaum noch Gegenstand belangreicher Transporte bilden dürften. Dagegen wird die im letzten Alinea dieses Artikels im Einvernehmen mit Oesterreich getroffene Verfügung hinsichtlich der Nutzbarmachung der Tarife in fremder Geldwährung gewiß dankbar begrüßt werden.

Was nun die im Motivenbericht des Gesetzentwurfes angekündigte zukünftige allgemeine Reform der Gütertarife betrifft, so soll vor allem festgestellt werden, daß man sich mehr als bisher an das von Professor W. M. Acworth in seinem Werke „Die Grundzüge der Eisenbahnwirtschaftslehre" in so trefflicher und überzeugender Weise entwickelte System wird halten müssen, so hoch zu tarifieren als der Verkehr es erträgt, ein Grundsatz, von dem Acworth mit Recht behauptet, er müsse jederzeit auf allen Eisenbahnen zur Anwendung gelangen, seien es Staatsanstalten oder Privatunternehmen. Um nicht mißverstanden zu werden, fügt Professor Acworth jedoch hinzu, so hoch tarifieren als der Verkehr es erträgt, heißt mit anderen Worten: nicht so hoch tarifieren, daß der Verkehr es nicht zu ertragen vermag. Es wird wohl ohne weiteres als zutreffend erkannt werden müssen, daß die Staatsbahnen neben dem mit der Eisenbahnverstaatlichung verfolgten Zweck der Fürsorge des Staates für die seinem Schutze anvertrauten öffentlichen Interessen bei dieser Reform es nicht werden unterlassen können, auch auf den finanziellen Gesichtspunkt Bedacht zu nehmen, der es ihnen zur Pflicht macht, die Tarife so festzusetzen, daß nicht allein die Gesamtkosten der Erhaltung und Betriebsführung, sondern auch eine angemessene Verzinsung des investierten Kapitals aus den Einnahmen gedeckt wird. Die für die Zeit nach dem Kriege im Motivenberichte in Aussicht gestellte Reform der Tarife wird aber nur auf der Grundlage der Belastungsfähigkeit der Güter (tarifieren, so weit der Verkehr es trägt) erfolgen dürfen, — eine Arbeit, bei der die Staatsbahnen, sofern sie zu einem befriedigendem Ergebnis zu gelangen wünschen, die werktätige Mithilfe der interessierten Kreise der Landwirtschaft, des Handels und der Industrie nicht werden entbehren können. Der Exportverkehr soll jedoch — und dies kann nicht nachdrücklich genug betont werden — tunlichst von Tariferhöhungen befreit bleiben und es wäre, wie schon in einem im Pester Lloyd veröffentlichten Artikel *) hervorgehoben wurde, ein bedauerlicher Irrtum, wenn angenommen würde, daß sich auch der Exportverkehr mit namhaften Tariferhöhungen abfinden müsse. Aehnlich liegen die Verhältnisse in Fällen des Wettbewerbes, wo die Gewinnung oder Erhaltung der Transporte für den Bahnweg zu Ausnahmsverfügungen zwingt, ein Fall, der unter anderem bei Schaffung transkontinentaler Verkehre, wie Hamburg—Bagdad, zu Tage treten dürfte. Für diese Verkehre gilt der Ausspruch Acworths: „Der schlechteste Frachtsatz ist besser als keine Fracht."

Zur materiellen Seite der Frage, d. i. zum Ausmaße einer künftigen Tariferhöhung sei bemerkt, daß bei einem Neuaufbau der Tarife darauf Rücksicht zu nehmen sein wird, daß die Manipulationsgebühren, für die der deutsche Sprachgebrauch den zutreffenderen Ausdruck „Abfertigungsgebühren" geprägt hat, einer ausgiebigen Steigerung fähig sind. Zum Verständnisse der folgenden Zeilen muß man sich vor Augen halten, daß jeder Tarifsatz außer dem Streckensatz, also außer der eigentlichen Transportgebühr, die durch die Entfernung und den Einheitsfrachtsatz bestimmt wird, einen von der Entfernung unabhängigen festen Zuschlag, die Abfertigungsgebühr, enthält, als Entgelt für die Leistung der Eisenbahn auf der Versand- und der Bestimmungsstation. Bei einem Vergleich der Abfertigungsgebühren der kön. ung. Staatseisenbahnen mit jenen der deutschen Eisenbahnen findet man, daß letztere für Wagenladungsgüter, die ja ausschlaggebend sind, im großen und ganzen 12 Pfennig = 17—18 h (Kurs 145) an Abfertigungsgebühr berechnen, während bei den kön. ungarischen Staatsbahnen die Abfertigungsgebühr bei Gütern des Spezialtarifes 1 (z. B. Getreide, Mehl usw.) 10 h, bei Gütern der Klasse B O und des Spezialtarifes 2 (z. B. ordinäre Eisenwaren, Bauholz, Werkholz aller Art etc.) 8 h und endlich für Güter des Spezialtarifs 3 und der Ausnahmetarife I und II (Dünger, Steine, Brennholz, etc.) 6 h pro 100 Kilogramm beträgt. Eine Erhöhung dieser Gebühren von 10 h auf etwa 16 h und von 8 und 6 h auf 12 h wäre unter den gegenwärtigen Verhältnissen vollauf begründet, da die Leistungen der Eisenbahn gerade beim Versand und Empfang der Güter infolge der vermehrten Personalauslagen auf eine höhere Entschädigung Anspruch erheben können, zumal aus den gleichen Gründen auch alle besonders zur Aufrechnung gelangenden Nebengebühren, wie z. B. Wagegeld, Lagergeld etc. schon mit 1. Januar 1914 erhöht wurden. Für die kön. ung. Staatsbahnen mit einem Jahresverkehr von rund 5 Millionen zehntonnigen Wagen würde sich aus dieser Erhöhung der Abfertigungsgebühren allein eine bedeutende, Millionen betragende Mehreinnahme ergeben. Zudem wäre diese Maßnahme mit dem Vorteil verbunden, daß die für kurze Entfernungen derzeit gültigen, völlig unrentablen Frachtsätze, die bei vielen Gütern nur 10 Kronen pro Wagen betragen, endgültig beseitigt würden.

Im Zusammenhang hiemit müßte aber die wiederholte Anrechnung der Abfertigungsgebühren, wie sie in letzter Zeit in Ungarn und in Oesterreich Platz gegriffen hat, vermieden werden. Die Abfertigungsgebühr ist nach Auffassung aller Fachschriftsteller eine terminus duty im vollen Sinne dieses Ausdruckes, eine Gebühr also, die zwischen den Bahnen, auf welchen der Transport beginnt und auf welchen er endigt, zu teilen ist. Diese Auffassung war durch Jahrzehnte die herrschende. Ihre Spuren finden sich in verschiedenen, auch heute noch gültigen Verträgen.

*) „Ungarns Auslandsverkehr vom eisenbahntarifarischen Gesichtspunkte", Morgenblatt vom 26. Januar 1916.

Der Economist.

Der Schiffsraum nach dem Kriege.

Von Hektor Pollich.
Leitender Direktor der Triester Freien Schiffahrts-A.-G.

Wien, 24. Januar.

Um die Frage des Schiffsraumes nach dem Kriege approximativ zu lösen, haben wir heute keine statistischen Anhaltspunkte, weil die ganze Welt in den Krieg verwickelt ist und die Daten aus begreiflichen Gründen nicht publiziert werden. Darum muß man sich mit Wahrscheinlichkeitsfaktoren begnügen und diese dürften ausreichen, da auch durch die großen Aenderungen im wirtschaftlichen Leben andere Umstände mitspielen werden, die heute ebenso ungreifbar sind.

Ein Rückblick auf die zehn dem Krieg vorangehenden Jahre ergibt uns folgende Ziffern über die gesamte Großtonnage der Welt am 30. Juni eines jeden Jahres. Nach Lloyds Register betrug der Schiffsraum der Welt in Tonnen:

	Tonnen		Tonnen
1905 . . .	35,929.000	1910 . . .	41,886.000
1906 . . .	37,456.000	1911 . . .	43,125.000
1907 . . .	39,409.000	1912 . . .	44,589.000
1908 . . .	42,140.000	1913 . . .	46,962.000
1909 . . .	41,439.000	1914 . . .	49,090.000

Einer anderen Statistik entnehmen wir, daß der Zuwachs an Welttonnage jährlich sich wie folgt gestaltete:

	Tonnen		Tonnen
1905 . . .	1,790.000	1910 . . .	1,042.000
1906 . . .	2,158.000	1911 . . .	1,787.000
1907 . . .	1,984.000	1912 . . .	2,208.000
1908 . . .	1,039.000	1913 . . .	2,400.000
1909 . . .	734.000	1914 . . .	? ?

Wenn wir diese zwei Aufstellungen kombinieren, so ersehen wir daraus, daß bei normaler Entwicklung des Welthandels vor dem Kriege der jährliche Zuwachs an Tonnage durchschnittlich etwa 1,570.000 Tonnen betragen hat, mit der Bemerkung jedoch, daß diese Ziffer progressiv steigend ist. Die Erhöhung repräsentiert etwa 4 Prozent der Tonnage des Vorjahres. Daraus wäre zu erwarten gewesen, daß in den Jahren 1915 und 1916 der Zuwachs je 2,000.000 Tonnen betragen hätte, und daß die Tonnage Mitte 1915 sich auf 51,000.000 Tonnen und Mitte 1916 auf 53,000.000 Tonnen gestellt haben würde.

Anstatt dessen verzeichnet Lloyds Register Mitte 1915 nur 49,261.000 Tonnen und Mitte 1916 nur 48,683.000 Tonnen. Es wäre somit einleuchtend, daß auf Grund der englischen Angaben am 30. Juni 1916 ein Schiffsraummangel von rund 5 Millionen Tonnen bestanden hat.

Angenommen, daß der Krieg Mitte 1917 zu Ende wäre, müßte die Welttonnage normal um weitere 2 Millionen Tonnen steigen, das heißt mit 55 Millionen Tonnen verzeichnet werden. Aber der Unterseebootkrieg hat in der letzten Zeit mit steigender Tendenz an Wirksamkeit zugenommen, so daß man annehmen kann, daß in den zwölf Monaten etwas über 400.000 Tonnen per Monat oder 5 Millionen Tonnen im ganzen unter die Meeresoberfläche versenkt werden dürften. Da würden die 48 Millionen Tonnen auf 43 Millionen herabsinken. Jedoch wird in der Zwischenzeit gebaut, es dürften Schiffe mit 2½ Millionen Tonnen fertiggestellt werden, so daß die Tonnage 45,500.000 gegenüber einem normalen Standard von 55,000.000 betragen wird. In diesem Falle wird der Schiffsraum um 9 bis 10 Millionen Tonnen gegenüber einer normalen Nachfrage herabgesetzt sein.

Zu normalen Zeiten kommen jährlich rund 800.000 Tonnen in Abzug, hervorgerufen durch Schiffsverluste und Demolierung alter Schiffe. In Zahren der Konjunktur wie jetzt werden alte Schiffe nicht demoliert; man kann annehmen, daß in drei Jahren rund eine Million Tonnen nicht ausrangiert wurden, weil auch die ältesten Schiffe sich jetzt gut rentieren. Es ist auch begreiflich, daß Lloyds Register die Tendenz hat, die Totalsumme so hoch wie möglich zu halten. Beispelsweise war die „Britannia" mit 47.000 Tonnen schon im Jahre 1914 verzeichnet, ohne daß sie schwimmend gewesen wäre. Da jetzt in den kriegführenden Staaten der Bau von Schiffen ungemein langsam vor sich geht, ist es wahrscheinlich, daß von den für Mitte 1916 verzeichneten 48,000.000 Tonnen vielleicht 2 Millionen Tonnen noch lange nicht betriebsfähig sein werden. Ebenso wird ein Schiff von Lloyds Register erst dann gestrichen, wenn dessen Verlust einwandfrei konstatiert ist. Jetzt ist es aber schwer, solche Verluste festzustellen, und es ist deshalb glaubhaft, daß ein großer Teil der zerstörten Tonnage noch in Lloyds Register figuriert. Ziffermäßig lassen sich diese Zahlen ohne Handhabe des Lloyds Registerbuches nicht bestimmen, es ist jedoch wahrscheinlich, daß mehr als 1,500.000 Tonnen entweder nicht gelöscht oder zu frühzeitig eingetragen wurden, um ein normales Verhältnis zu begründen.

Daher können wir ruhig von den obigen 45,500.000 Tonnen per Mitte 1917 weitere 1,500.000 Tonnen in Abzug bringen, und so gelangen wir auf 44,000.0000 Tonnen, gegenüber dem normalen Stand von 55,000.000 Tonnen. Dies ergibt einen Tonnagemangel von 11,000.000 Tonnen, das heißt von 20 Prozent.

Weitere Faktoren, die zum Mangel an Tonnage beitragen, wären noch irrationelle Ausnützung der Schiffe und Vernachlässigung oder Aufschub von Reparaturen usw.

Aber von dieser Welttonnage von 44,000.000 Tonnen kommt für den ozeanischen Verkehr ein viel geringerer Teil in Betracht. Die Küstenfahrtschiffe, die reinen Passagierschiffe, die Kolonialschiffe und Binnenseedampfer betragen davon ungefähr 14,000.000 Tonnen, so daß für das heurige Jahr für den ozeanischen Verkehr wahrscheinlich 30,000.000 Tonnen noch übrig bleiben dürften. Diese 30,000.000 Tonnen sind auch gemischter Beschaffenheit und dürften eine Ladefähigkeit von kaum 40,000.000 Tonnen repräsentieren, denn eine Großtonne, auf Grund welcher die Schiffe registriert werden, hat bei Frachtdampfern eine Gewichtsladefähigkeit von 1·6 Tonnen, während bei gemischten Dampfern dieses Verhältnis bedeutend niedriger ist und von mir durchschnittlich mit 1·33 Tonnen angenommen wird. Demgegenüber besteht die versenkte

Pester Lloyd 7. III. 1917

196

Die Verbindung der Donau mit den reichsdeutschen Wasserstraßen.

Von Sektionsrat Johann Tellyesniczky.

Budapest, 6. Februar.

Die Zentralmächte sind im Laufe der für ihre Existenz geführten großen Kämpfe im Einverständnis mit den berufenen Kreisen des Handels, der Industrie und der Landwirtschaft zur Ueberzeugung gelangt, daß die Schaffung eines großangelegten mitteleuropäischen Wasserstraßennetzes sowohl aus dem Gesichtspunkte der wirtschaftlichen Entwicklung nach dem Kriege wie mit Rücksicht auf die militärischen Interessen notwendig ist. Die als Ergebnis dieser Kämpfe sich ergebende Kriegslage, ihre weitere Sicherung zum Vorteile der Mittelmächte, sowie die Anschaffung und der Transport der notwendigsten Existenzmittel, insbesondere der unentbehrlichen Lebensmittel auf dem allein offenstehenden südöstlichen Wege, hat die Aufmerksamkeit der kompetenten Kreise in erhöhtem Maße auf die von der Natur gebotene mächtige Wasserstraße: den Donaustrom gelenkt. Unmittelbar nach Befreiung des an Serbien grenzenden Donauabschnittes im Herbst 1915 für die Zwecke der freien Schiffahrt wurde man sich der Wichtigkeit der Donau als der einzigen Wasserstraße des nach Südosten gerichteten Handels der Zentralmächte bewußt. Die interessierten Kreise erkannten bald die Notwendigkeit, daß die Frage der Donauschiffahrt noch während des Krieges sowohl aus dem Gesichtspunkte der wassertechnischen Fragen, als auch in allen Beziehungen der Schiffahrt und der Volkswirtschaft eine allseitige Beleuchtung erfahre. Diesem Streben dienten die im Herbst des Jahres 1916 in Budapest abgehaltene Donaukonferenz, sowie die einschlägigen Beratungen der mitteleuropäischen Wirtschaftsvereine. Die Wasser- und Strombettverhältnisse, sowie auch die auf die Schiffahrt bezughabenden Daten des Donaustromes, als des wichtigsten Teiles der zu schaffenden großen mitteleuropäischen Wasserstraße, wurden in dem für die Zwecke der Konferenz verfaßten Berichte dargelegt. Hingegen vermied man auf der Budapester Konferenz absichtlich die Berührung der Verbindungen der Donau mit den reichsdeutschen Wasserstraßen, da die Residenzstadt Wien die Behandlung dieser Frage sich selbst vorbehalten hatte. Diese Lücke auszufüllen, über die Kanalprojekte und die derzeitige Lage der Anschlußabschnitte der deutschen Wasserstraßen Orientierung zu bieten, ist der Zweck der nachstehenden Ausführungen.

Bei der Verbindung der Donau mit den deutschen Wasserstraßen können die Täler des Rheins, der Elbe und der Oder in Betracht kommen. Zwischen der Donau und dem Rhein besteht auch gegenwärtig eine Verbindung durch den bayrischen sogenannten Ludwigs-Kanal und im Wege des Main. Der Ludwigs-Kanal wurde in den Jahren 1836 bis 1846 geschaffen, seine Donaumündung befindet sich bei Kelheim, seine Mainmündung aber unterhalb Bambergs bei Bischberg. Die Ausmaße des Kanals reichen für die Zwecke der Großschiffahrt nicht hin. Seine 101 Kammerschleusen, seine alte Einrichtung sind dem Verkehr hinderlich. Die gesamte Belastung der auf dem Kanal verkehrenden Schiffe beträgt 120 Tonnen. Der Schiffsverkehr des Kanals hängt mit der Bautätigkeit der Stadt Nürnberg zusammen, für die die benötigten Baumaterialien auf dem Kanal befördert werden. Die Schiffahrt erfolgt von Bamberg talwärts bis Offenbach in dem beständigen und auf kleines Wasser regulierten Mainbett, aus dem die alten ständigen Wehren entfernt wurden. Das Maß der Schiffahrt wird von den Wasserverhältnissen des Flußbettes bestimmt. Von Offenbach bis Mainz, das ist bis zur Mündung des Mainflusses in den Rhein, geht die Schiffahrt im Bette des kanalisierten Main vor sich. Zwischen Offenbach und Aschaffenburg ist die Kanalisierung des Main im Zuge; man erwartet den Abschluß dieser Arbeiten im laufenden Jahre, so daß die 90 Kilometer lange Mainstrecke zwischen Mainz und Aschaffenburg mit 1500-Tonnen-Rheinschiffen wird befahren werden können. Die Transitschiffahrt wird noch durch den ungeregelten Zustand des Kelheim-Regensburger Donauabschnittes, sowie durch die Regensburger Brücke ungünstig beeinflußt.

Der Verein zur Hebung der bayrischen Fluß- und Kanalschiffahrt entfaltet seit Jahrzehnten eine emsige Tätigkeit in Angelegenheit der Donau-Rhein-Wasserstraße. Er hat sogar die bezüglichen Pläne auf eigene Kosten herstellen lassen und ihre Daten im Jahre 1903 in einer Denkschrift veröffentlicht. Laut der Motivierung des Projektes muß die große Schiffahrtstraße die Stadt Nürnberg berühren; die Leistungsfähigkeit des Kanals muß außer der Belastung der Schiffe noch durch die Länge der Haltungen erhöht werden, zu welchem Zwecke das Gefälle zu konzentrieren ist und dem Bedarf entsprechend Schiffshebewerke angewendet werden müssen. Die Ausmaße des Kanals sind für Schiffe von 600 Tonnen berechnet. Für die Richtung der großen Schiffahrtstraße zwischen der Donau und dem Main wurden die folgenden drei Alternativen festgestellt: erstens die Linie Kelheim—Nürnberg—Bamberg, also die Richtung des heutigen Ludwigs-Kanals; zweitens Stepperg—Nürnberg—Bamberg; drittens Kelheim—Nürnberg—Marktbreit, welch letztere Linie gegenüber den beiden ersten eine Wegverkürzung von 86 Kilometern bedeuten würde. Das Projekt befaßt sich ausführlich auch mit der Kanalisierung des Bamberg-Aschaffenburger Mainabschnittes, für welchen Zweck zwei Alternativen aufgestellt werden. Der eine Plan will das 300 Kilometer lange Flußbett selbst kanalisieren, in welchem Falle die Durchschnittslänge der einzelnen Haltungen 5·5 Kilometer betragen würde, der zweite aber würde zur Schaffung von günstigeren Schiffahrtverhältnissen durch Errichtung von entsprechenden Seitenkanälen eine gemischte Methode anwenden, so daß die Durchschnittslänge der Haltungen 12·5 Kilometer betragen würde. Endlich rechnet das Projekt noch mit der möglichen Abkürzung der Main-Wasserstraße, die durch das Ausweichen der großen Serpentinen des Flußtales unter Einschaltung selbständiger schiffbarer Kanalabschnitte erreicht werden soll. Laut der Denkschrift wäre es bei der Verbindung des Rhein mit der Donau am zweckmäßigsten, das Maintal beizubehalten und die Nachteile der Tallänge durch lange tiefe Kanäle von bequemem Betrieb zu ermäßigen, den Betrieb selbst aber durch die Schaffung einer Wasserkraftanlage zu verwohlfeilen.

Unter dem Eindruck der bayrischen Kanalprojekte gestaltete sich in Württemberg die Ansicht aus, daß infolge der Donau-Main-Verbindung Württemberg von der großen Schiffahrtstraße ausgeschaltet würde und daß zu befürchten sei, daß wegen der großen Kosten der Mainschiffahrtstraße die im Interesse Württembergs gelegene Regulierung der Donau bis Ulm entfallen würde. Auch die Donau-Rhein-Verbindung durch Württemberg in der Verlängerung des zu kanalisierenden Neckarflusses bildete Gegenstand des Studiums. Danach würde der schiffbare Kanal bei Neckarrems ausmünden und längs der Täler des Rems- und des Brenzflusses in das Donautal führen, um sich dem zwischen Kelheim und Ulm geplanten Schiffahrt-Seitenkanal anzuschließen.

Schließlich tauchte auch die Idee auf, die Verbindung der Donau und des Rhein durch einen schiffbaren Kanal zwischen der Donau und dem Bodensee zu verwirklichen, nachdem festgestellt wurde, daß die Regulierung des Basel-Konstanzer Abschnittes des Rheins nicht auf besondere technische Schwierigkeiten stößt. In der im Jahre 1915 in der Stadt Fürth abgehaltenen Sitzung des Bayrischen Kanalvereins erklärte der anwesende Regierungsvertreter, daß ein Vorschlag in dem Sinne beabsichtigt sei, wonach die weitere Kanalisierung des Mainflusses tunlichst sofort nach Beendigung der Kanalisationsarbeiten des Mainabschnittes Offenbach—Aschaffenburg in Angriff genommen werde. Dieser Verein, sowie die Württemberger Handels- und Gewerbekammer haben im Jahre 1916 in Angelegenheit der Donau-Rhein-Wasserstraße dem Reichskanzler eine Denkschrift unterbreitet, der sich auch der Berliner Zentralverein der deutschen Binnenschiffahrt angeschlossen hat. Der Kanzler erkannte in seiner Antwort die Wichtigkeit dieser Wasserstraße an, stellte jedoch die Feststellung der Richtung dieser Verbindung erst für die Zeit nach dem Kriege in Aussicht.

Das am besten vorbereitete und auch in den Details ausgearbeitete Projekt betreffend die Verbindung der Donau mit den reichsdeutschen Wasserstraßen ist jenes des in Oesterreich projektierten Donau-Oder-Kanals. Der ursprüngliche Zweck der Schaffung dieses Kanals war der, die mährischen, österreichisch-schlesischen und galizischen Kohlenlager mit Wien zu verbinden. In Oesterreich wurde das Gesetz betreffend die Wasserstraßen und die Flußregulierungen im Jahre 1901 sanktioniert. Laut dieses Gesetzes waren von 1904 an gerechnet innerhalb 20 Jahre folgende Wasserstraßen zu schaffen: 1. Ein Schiffahrtkanal zwischen der Donau und der Oder. 2. Ein Schiffahrtkanal, ausgehend von dem vorerwähnten Kanal bei Prerau mit der Elbemündung bei Pardubitz. 3. Ein Schiffahrtkanal in der Fortsetzung des Donau-Oder-Kanales bis Krakau zur Weichsel. 4. Ein Schiffahrtkanal zwischen Wien und Budweis. 5. Der Moldaufluß sollte zwischen Budweis und Prag kanalisiert werden. 6. Der Elbefluß sollte von Melnik bis Jaromir ebenfalls kanalisiert werden.

Unter den in der ersten Bauperiode während der Jahre 1904 bis 1912 durchzuführenden Arbeiten figurierte auch der Bau des Donau-Oder-Kanals, der jedoch bisher nicht einmal begonnen wurde, da der größte Teil der im Gesetze vom Jahre 1901 festgestellten Arbeiten durch eine novellarische Ergänzung des Gesetzes im Jahre 1911 bis 1927 aufgeschoben wurde. Der Donau-Oder-Kanal wird unter Vermeidung der natürlichen Wasserströme als Seitenkanal geschaffen und es wurden in den ursprünglichen Projekten mechanische Hebewerke geplant, für deren Konstruktion eine internationale Konkurrenz ausgeschrieben wurde. Im Laufe der späteren Verhandlungen wurden aber diese Konstruktionen aufgegeben, indem man der erwiesenen Betriebssicherheit der Kammerschleusen den Vorzug gab und den Plan auf Schleusenkanäle umarbeitete. Die infolge des Kriegszustandes eingetretene Lage hat die Aufmerksamkeit der österreichischen und der benachbarten deutschen Interessentenkreise wieder in höherem Maße auf den Donau-Oder-Kanal gelenkt und es wurde im Laufe des Jahres 1916 dem österreichischen Handelsminister eine Denkschrift überreicht, der jedoch erklärte, daß man in dieser Frage noch nicht Stellung nehmen könne.

Die Donau-Elbe-Verbindung kann in zwei Richtungen geschaffen werden. Die eine würde bei Prerau von dem Donau-Oder-Kanal abzweigen und bei Pardubitz unmittelbar in die Elbe münden. Die andere würde bei Korneuburg von der Donau ausgehen und als Schiffahrtkanal bis Budweis führen, um sich dort dem Moldaufluß anzuschließen, der ebenfalls kanalisiert werden würde. Aus dem Gesichtspunkte des Transitverkehrs sowie in bezug auf die Schaffung dieser Wasserstraße ist die Verbindung Prerau—Pardubitz vorteilhafter, um so mehr, als die Durchführung der Regulierung des eine Fortsetzung des Kanals bildenden Elbeflusses sichergestellt ist. Die Regulierung des mittleren Abschnittes der böhmischen Elbe zwischen Melnik und Jaromir wurde im Interesse der Behebung der sommerlichen Hochwasser, der Regulierung der Eisstauungen und des Umbaues der alten festen Wehren bereits in Angriff genommen; hiebei wird dieser Flußabschnitt auch die Ansprüche der großen Schiffahrt befriedigen. Die Kanalisierung des Melnik-Leitmeritzer Elbeabschnittes, der bereits beendet ist, dient der großen Schiffahrt; die Kanalisierung des Leitmeritz-Aussiger Abschnittes ist im Gange. Der Elbefluß bildet in seiner sächsischen Fortsetzung aus dem Gesichtspunkte der großen Schiffahrt noch keine entsprechende Wasserstraße, doch wird seine Niederwasserregulierung der Lage der Schiffahrt förderlich sein, so daß dieser Abschnitt nur in Ausnahmefällen nicht wird von vollbeladenen Schiffen befahren werden können. Im Interesse der Schiffahrt der an den Donau-Oder-Kanal in Preußisch-Schlesien sich anschließenden Oder hat die preußische Regierung im letzten Jahrzehnt hervorragend viel getan, die Regulierung ist aber bis heute noch nicht beendet. Zwischen Breslau und Hohensaaten harren noch zahlreiche Arbeiten der Ausführung. Die Umgestaltung des Oderabschnittes zwischen Breslau und Cosel für die Großschiffahrt ist im Gange, während die Arbeiten des Cosel-Oderberger Flußabschnittes der Schaffung der Donau-Oder-Wasserstraße entgegensehen.

Wie bereits bemerkt, beabsichtigt man, die Donau-Oder-Wasserstraße als einen selbständigen Seitenkanal zu schaffen. Da die Linie des Seitenkanals den von der Natur gebotenen Flußtälern folgt, entsteht die Frage, mit welchem Resultat von den zur Verfügung stehenden Flußbetten jenes der March, das für den erwähnten Zweck am geeignetsten erscheint, benützt werden könnte. Aus dem Gesichtspunkte der Kanalisierung könnte der Kremsier-Dévényer Abschnitt des Marchflusses, der nach der im Gange befindlichen Regulierung etwa 150 Kilometer lang sein wird, in Betracht kommen, wovon der etwa 50 Kilometer lange Abschnitt zwischen Kremsier und Rohatetz auf das Innere Mährens entfällt, während der Abschnitt Rohatetz—Dévény die Grenze zwischen Oesterreich und Ungarn bildet. Die Regulierung der March ist im Gange. In Mähren erhält der regulierte Fluß ein Profil, in dem 80 Prozent des Hochwassers unter dem Geländeniveau zum Abfluß gelangt, während auf dem Grenzabschnitt das Bett für die Klein- und Mittelwässer dient; das Hochwasserbett ist zwischen Dämmen ausgebildet. Die Kanalisierung des bezeichneten Flußabschnittes wäre mit Rücksicht darauf, daß das Gefälle des Bettes nach der Regulierung auch auf dem innermährischen Abschnitt nicht mehr als durchschnittlich bloß 0·34 Meter pro Kilometer beträgt, nicht mit besonderen Schwierigkeiten verbunden und die Arbeiten könnten in Verbindung mit den im Zuge befindlichen Flußregulierungsarbeiten durchgeführt werden. Vom Gesichtspunkte der Ausführungskosten der Donau-Oder-Wasserstraße könnten mit der Kanalisierung des Marchflusses große Kostenersparnisse erzielt werden, deren Betrag, unter Berücksichtigung der durch die Kriegslage verursachten Preissteigerungen, auf etwa 100 Millionen Kronen veranschlagt werden kann. Nebst diesem wesentlichen finanziellen Vorteil würde durch die Kanalisierung des Marchflusses sowie die Dévényer Mündung der Donau-Oder-Wasserstraße die Schiffsstraße des Transitverkehrs in der Balkanrelation um 60 Kilometer verkürzt werden.

Der Uebergang von dem geplanten Donau-Oder-Seitenkanal zu dem kanalisierten Marchbett könnte folgenderweise bewerkstelligt werden: 1. unmittelbar dort, wo der das Becvatal verlassende Kanal zum Marchbett gelangt, in welchem Falle das kanalisierte Marchbett einen 150 Kilometer langen Abschnitt der 282 Kilometer langen Wasserstraße bilden würde; 2. eine zweckmäßige Verbindung könnte bei Göding geschaffen werden, in welchem Falle der kanalisierte Flußabschnitt eine Länge von rund 100 Kilometern hätte; 3. es ist wahrscheinlich, daß in dem Falle, wenn die Verbindung zwischen der Donau und der Oder mit der bereits festgestellten Trasse geschaffen wird, für den Transitverkehr die sich darbietende kürzere Weglinie früher oder später ausgebildet werden muß, in welchem Falle zwischen dem Seitenkanal und dem zu kanalisierenden Marchbett bei Angern eine zweckmäßige Verbindung geschaffen werden könnte.

Da die Errichtung all dieser Kanalverbindungen, die den Zwecken der großen europäischen Schiffsstraßen zu dienen haben werden, eine geraume Zeit beanspruchen wird, könnten die interessierten Staaten der Zentralmächte diese Zeit dazu benützen, die noch mangelhaften Regulierungs- und Kanalisierungsarbeiten sowohl des Donaustromes wie auch der eine Fortsetzung der geplanten Verbindungskanäle bildenden natürlichen Wasserstraßen durchzuführen, um so mehr, als diese Arbeiten auch an und für sich einen selbständigen Wert besitzen. Es sind dies die folgenden Arbeiten: die beim Eisernen Tor noch notwendigen Arbeiten, die Entwicklung und Beendigung der Kleinwasserregulierung der ungarischen oberen Donau, die Regulierung der Kataraktenteile der österreichischen Donau sowie die Durchführung der sonst noch notwendigen Regulierungsarbeiten, die Regulierung der bayrischen Donau, die Kanalisierung des Mainflusses und die Entwicklung der Kleinwasserregulierung der Elbe und der Oder für die Zwecke der großen Schiffahrt.