

„Atlantica“ Seeschiffahrt A.-G.

Budapest

V. kerület, Falk Miksa-utcza 20.

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

Die Gesellschaft hat ihr Stammkapital erhöht und durch Modifizierung 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 prädestinierten geographischen Lage Ungarns die Rolle der ungarländischen Flußschiffahrt bedeutend größer werden wird. Die Aussicht dieses wachsenden Verkehrs und die Tatsache, 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 Schiffbautechnik 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, ab ovo qd ad usq in 'audisab ih' 'naq legenen Ländern lebhaft Freude und Genugthuung hervorzurufen.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Im Jahre 1880 beschloß die k. k. priv. Eisenbahn Pilsen-Briesen-Komotau (E. B. P. K.), um den Kohlenverkehr aus dem Brüx-Komotauer Braunkohlenrevier über ihre Linie zu steigern, in Deggen Dorf 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 Holzflößen, eröffnete sie am 26. Juli 1882 ertheilten bairischen Schiffahrtskonzession am 20. März 1883 die Schiffahrt.

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

Die nächsten Jahre trieb die sodann im Besitze der Baufirma A. Lana, Prag, befindliche Unternehmung als „Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft Deggen Dorf“ 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 ungünstig und erst die im Jahre 1895 erfolgte Fusionierung mit der Draus Schiffahrtsunternehmung, Schenker & Co., A. Genz, brachte eine dauernde Sanierung. 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 sämtliche 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 zentralen 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 Rohlmotoren 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 benötigte 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 bedeutender Schritt zur Ausgestaltung des wirtschaftlichen Verkehrs 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 Halbportalkränen von je 3500 Kilogramm Tragkraft u. 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 ausgebaut, neue Magazine errichtet, eine größere Anzahl von Kränen zur Aufstellung gebracht und, abgesehen von der Anschaffung der bereits erwähnten Motorfrachtschiffe, auch eine Vergrößerung und Erneuerung ihres Schiffparkes 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 Dampfmaschinen, davon einem solchen von circa 1200 PS und 20 eisernen Schleppfähnen 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
Schiffsschrauben, Gussstücke
Chemische Apparate, Lokomobilen

Gegründet 1862.

Circa 1400 Beamte und Arbeiter in
Dresden und Regensburg.

Dresdner Maschinen-Fabrik
u. Schiffswert 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

Budapest, V., Ferencz József-rakpart Nr. 33.
Telephon 3493 Telegrammadresse „Donaulloyd“.

Agenturen und Landungsplätze

Regensburg, Passau, Linz, Wien, Budapest, Orsova, Lom-Palanka, Somovit u. Rustschuk.

