

## Bayrische Donauschiffahrt.

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

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

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