

Deutschland und der Donauverkehr.

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

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