

4. VIII. 1917

149

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

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