

Wochenblatt

Politik
aller Stände



Art, durch
ang unter
h-Ungarn
Vororten
lit 12421.

Anzeigenpreise: Grundpreis der sechsgespaltene Kleinzeile
oder deren Raum im Morgenblatt 80 Pf., im Abendblatt
sowie in der Montagausgabe 1 M. Reklamen: Grundpreis
der dreigespaltene Zeile 2.50 M. Zu diesen Preisen treten
10 v. S. Teuerungszuschlag. Stellengesuche die Zeile 40 Pf.

37. Jahrgang

917

139

bogen.

Die Donau: die mitteleuropäische Wasserstraße der Zukunft.

(Münchener Brief.)

Die Aber der handels- und verkehrspolitischen Verschlebung, die der Weltkrieg mit seiner Absperrung der Mittelmächte vom Ueberseeverkehr bewirkt hat, ist die Donau. Deshalb ist jetzt gerade dieser Strom der unworbenste, deshalb sind die westlichen wie östlichen Wasserstraßenpläne, die seit Monaten die handels- und verkehrspolitischen Kreise beschäftigen, alle auf die Donau zugeschnitten und suchen in der denkbar besten Verbindung zu diesem Strome ihre wirtschaftliche Zukunft. Im Westen Rhein—Main—Donau, im Osten Weichsel—Oder—Elbe—Donau.

Wägt man die Vorteile der östlichen und der westlichen Wasserstraßenpläne kaufmännisch gegen einander ab, so sagt ein Blick auf die Landkarte, daß die östlichen Kanalprojekte über 600-Tonnenschiffe nicht hinausgehen können, daß der Wasserweg vom Balkan her lediglich durch Agrargebiet in das Herz der Mittelmächte führt. Ganz anders dagegen die Wasserstraße Rhein—Main—Donau! Hier haben wir das Rückgrat des deutschen Binnenwasserweges, hier haben wir die natürliche Fortsetzung der Verkehrsstraße der Zukunft vom Deutschen Reiche durch Oesterreich—Ungarn, durch den Balkan bis hin zum Orient.

Daher steht es für die maßgebenden Reichsstellen wohl außer Frage, daß lediglich das seit dreißig und mehr Jahren von König Ludwig III. von Bayern verfolgte Kanalprojekt Rhein—Main—Donau volle Ausnützung der Donau verkehrs- und handelspolitisch, nicht zuletzt aber auch strategisch gewährleistet. Das Endziel der Verkehrspolitik des Königs von Bayern hat Ludwig III. als Prinzregent von Bayern am 25. Mai 1913 bei der Tagung des bayerischen Kanalvereins im Künstlerhause zu München in den Satz zusammengefaßt: „Die bayerische Donau soll der deutsche Seehafen am Schwarzen Meer, der Rhein soll der bayerische Seehafen an der Nordsee sein.“

Nachdem das Kanalprojekt Rhein—Main—Donau in seinem ersten Stadium unter Dach und Fach gebracht ist, hat die Donau als Bindeglied zwischen Orient und Mittelmächten erhöhte Bedeutung gewonnen. Wir haben ja in den letzten Tagen gehört, daß der „Bayerische Lloyd“ sein Aktienkapital von 4 auf 16 Millionen Mark erhöht hat, daß das Reich und Bayern neben Handel, Industrie, Gewerbe und Städten in dem neu gebildeten Aufsichtsrat des „Bayerischen Lloyd“ Sitz und Stimme haben. Das größte deutsche Binnenschiffahrtsunternehmen ist damit geschaffen.

Seit 1910 war die bayerische Flagge auf der Donau eingezogen. Erst mit der Gründung des „Bayerischen Lloyd“ am 28. Juli 1913 zeigten sich wieder weiß-blaue Wimpel auf der Donau. Diese Feststellung sagt uns, daß — darüber darf auf keinen Fall hinweggesehen werden — die Vorherrschaft auf der Donau der Donaumonarchie gehört und auch für alle Zukunft nicht genommen werden soll.

In den Donauverkehr teilen sich heute: die Erste k. k. privilegierte Donaudampfschiffahrtsgesellschaft, die königlich ungarische Fluß- und Seeschiffahrtsgesellschaft, die süddeutsche Donaudampfschiffahrtsgesellschaft, der Bayerische Lloyd und als jüngstes Unternehmen die erst vor wenigen Wochen gegründete königlich bulgarische Donaudampfschiffahrtsgesellschaft „Dunav“. Vor dem Kriege sah man auf der Donau auch die serbische, rumänische und russische Flagge. Ein Blick in die Geschäftsberichte der erstgenannten drei Donaudampfschiffahrtsgesellschaften der Donaumonarchie klärt reichlich darüber auf, daß Oesterreich—Ungarn auf der Donau Vorrang und Uebergewicht hat.

Die Erste k. k. privilegierte Donaudampfschiffahrtsgesellschaft verfügt über ein Aktienkapital von rund 60% Mill. Kr. und hatte im Jahre 1914 140 Dampfer und 858 Schlepper im Betrieb. Ihr Schiffsmaterial steht mit über 25 Mill. Kr. zu Buch, ihre Schiffswerften mit rund 8% Mill. Kr. Die Bilanz von 1914 schloß mit 103% Mill. Kr. bei einem Gewinn von rund 4% Mill. Kr. ab. Allein aus dem Zivilpersonenverkehr zog die Gesellschaft 1914 insgesamt fast 3 Mill. Kr., aus dem Gütertransport sogar 24% Mill. Kr., so daß die Einnahmen über 28 Mill. Kr. erreichten. Seit 1830 besteht diese Gesellschaft, mit der die österreichische Regierung erst am 23. Februar 1911 einen neuen langfristigen Vertrag abgeschlossen hat. Das Streckengebiet der Gesellschaft umfaßt für den Personenverkehr 2556 Km., für den Güterverkehr 4104 Km.

Von ebenfalls großer Bedeutung ist die königlich ungarische Fluß- und Seeschiffahrtsgesellschaft, die auf ein zwei- und zwanzigjähriges Bestehen zurückblicken kann und in ihrer Bilanz für 1914 bereits mit 43 822 465 Kr. abschloß. Hier sind 15 Mill. Kr. zum Aktienkapital vereinigt, mit einem