

Donau-Dampfschiffahrtgesellschaft.

Außerordentliche Generalversammlung.

Gestern fand unter Vorsitz des Präsidenten Schönka eine außerordentliche Generalversammlung der Donau-Dampfschiffahrtgesellschaft statt. Anwesend waren 57 Aktionäre, die 1255 Aktien mit 251 Stimmen vertreteten. In der Generalversammlung wurden die neu kooptierten Administrationsmitglieder Sektionschef Landa und Dr. Fritz Czedit sowie Generaldirektorstellvertreter Ludwig Wertheimer vorgestellt.

Präsident Schönka verweist zunächst auf die Schwierigkeiten der Aufstellung eines Rechnungsabchlusses, weshalb von der Legung des Rechnungsabchlusses und der Abhaltung einer Generalversammlung mit behördlicher Zustimmung bisher abgesehen werden mußte.

Der Zusammenbruch der österreichisch-ungarischen Monarchie ist naturgemäß auch von einschneidender Rückwirkung auf jenes Übereinkommen gewesen, das unsere Gesellschaft mit der Regierung des alten Oesterreich unter dem 23. November 1910 betreffend die Regelung unserer Beziehungen zur Staatsverwaltung abgeschlossen hat. In der Tat ist auch der im Januar dieses Jahres fällig gewesene Subventionsbeitrag für das Jahr 1919 nicht mehr zur Auszahlung gelangt. Die Rechte und Verbindlichkeiten, die sich aus der Zeit des Bestandes des erloschenen Vertrages herleiten — und hierunter gehört insbesondere eine Reihe von Forderungen an die bestandene gemeinsame Heeresverwaltung — werden selbstverständlich noch Gegenstand der Liquidierung sein. Im übrigen aber hat das Übereinkommen seine Gültigkeit verloren.

Die Zukunft der Gesellschaft.

Soweit es die jetzige traurige Lage des Donauverkehrs überhaupt möglich gemacht hat, haben wir alle Leistungen freiwillig erfüllt, die uns im abgelaufenen Übereinkommen aufgetragen waren. Wir haben den Verkehr auf der österreichischen, nimmere deutschösterreichischen Strecke — bekanntlich ein Hauptpunkt dieses Übereinkommens — auch im laufenden Jahre im vollen Umfang aufrechterhalten. Der Postdienst wird ungeschmälert von uns besorgt. Nach wie vor sind wir am Werke, um die Werft in Korneuburg nicht nur voll im Betrieb zu halten, sondern fortgesetzt zu erweitern und auszugestalten.

Darüber hinaus gegenwärtig etwas über die zukünftige Stellung unserer Gesellschaft zu sagen, ist selbstverständlich ungemeinlich schwer. Heute ist noch alles im Klusse. Die staatlichen Grenzen in den Gebieten der mittleren und unteren Donau stehen noch nicht fest, die Beschlüsse und Vereinbarungen über das künftige Donauregime sind noch im Werden. Eines steht aber fest: Noch vielfältiger als heute wird künftig die politische Gliederung des Stromgebietes der Donau sein, und mehr als je wird man daher darauf bedacht sein müssen, im Interesse aller Uferstaaten

für die Schaffung und Sicherung eines möglichst einheitlichen, rationalen Betriebes auf dem Strome zu sorgen. Dazu bedarf es aber vor allem eines einheitlich organisierten unabhängigen Unternehmens, das, international orientiert, befähigt und berufen ist, den gemeinsamen Verkehrsinteressen auf dem Strome gleichmäßig zu dienen. Eine solche Organisation braucht nicht erst geschaffen zu werden. Sie ist vorhanden, man braucht sie nur nicht zer schlagen zu lassen. Sie ist in voller Form in unserer Gesellschaft vorhanden, die über einen mächtigen, die Gesamtstrecke von Regensburg bis Sulina umfassenden Betriebsapparat mit einem erstklassigen Fahrpark, allen notwendigen Landungsplätzen und modernst eingerichteten Verladeanlagen, über ein wohlgeschultes, Staatsangehörige aller befahrenen Gebiete umfassendes Personal sowie über zwei große, wohlausgerüstete und modern ausgestattete Binnenschiffahrtswerften verfügt und deren Organisation, den internationalen Aufgaben der Unternehmung entsprechend, allseitig dem Dienste in den verschiedenen vom Strome durchzogenen Gebieten angepaßt ist.

Mehr denn je als das alte Oesterreich wird Deutschösterreich in seiner sozialen und wirtschaftlichen Existenzbedingungen auf die Donau als seine wichtigste Lebensader angewiesen sein. Aber auch mehr denn je wird Deutschösterreich mit seiner Hauptstadt Wien als dem von der Natur gegebenen verkehrsgeographischen Knotenpunkt der Donauländer geeignet und berufen sein, die Rolle des Staates zu spielen, in dem die Fäden des künftigen Donauverkehrs zusammenlaufen, wie es ja auch bisher der Sitz des ältesten, arbeits- und leistungsfähigsten Donauschiffahrtunternehmens gewesen ist, das in den 90 Jahren seines Bestandes bewiesen hat, daß es die Erfüllung seiner Aufgaben im Heimatlande mit der Befriedigung der berechtigten Interessen der Uferstaaten und des internationalen Verkehrs in Einklang zu bringen weiß. Von der richtigen Erfassung und umsichtigen Lösung dieser Frage wird das Schicksal unseres Donauverkehrs abhängen.

Generaldirektor Esatarih erörterte sodann die Statutenänderungen sowie Uebernahme

der Haftung durch das Unternehmen für die Defizite des Pensionsfonds, sowie die Aufbesserung der Ruhegehälter. Hierauf wurden die Anträge des Administrationsrates einstimmig angenommen.