

## Donaustraße und Getreideeinfuhr

Aus der Schiffbautechnischen Gesellschaft.

Mitten hinein in die gewaltigen Kriegereignisse verfehten die heutigen Verhandlungen der Schiffbautechnischen Gesellschaft die Hörer. Es galt, die Bedeutung der Donaustraße für die Getreideausfuhr aus Rumänien und die Vorbereitungen zu ihrer planmäßigen schnellen Ausnutzung zu schildern.

Direktor Lübert, Vorstandsmitglied der Zentraleinkaufsgesellschaft, unterzog sich mit vielem Geschick der ersten Aufgabe. Er wies einleitend darauf hin, wie die rasche Niederwerfung Serbiens im Herbst 1915 nicht nur für die Kriegführung der Zentralmächte und ihrer Bundesgenossen auf dem Balkan die weittragendsten Folgen gehabt, sondern durch die Oeffnung der „Donaustraße“ erst die technische Möglichkeit gegeben hat, in den kritischen Monaten des Jahres 1916 die in Rumänien und Bulgarien lagernden Getreidevorräte für die Ernährung der Bevölkerung der Mittelmächte nutzbar zu machen. Es galt nun eine umfangreiche Organisation zu schaffen, die für die Beförderung der lagernden Getreidemassen sorgte. Der deutsche Feldbahnchef ging zusammen mit der 1. und 1. Zentral-Transportleitung in Wien an das Werk, um die „Balkanstraße“ für die Abbeförderung der bulgarischen Vorräte zu eröffnen. Diesem Zusammenarbeiten ist das großartige Eisenbahn-Transportsystem, den sogenannten „Jeresstraßen“, und die einheitliche Durchführung der Schiffstransporte auf der ungarischen und österreichischen Donau zu danken. Die Zentral-Einkaufsgesellschaft hatte zusammen mit der österreichischen und ungarischen Getreidezentrale den Anlauf, die Abnahme und die Beförderung der Getreidemengen innerhalb Rumäniens auszuführen; ferner übernahm die J. E. G. den gewaltigen Umschlagsverkehr an den südungarischen Donauplätzen, schließlich noch die Beschaffung von deutschen Schleppdampfern und Schleppschiffen für die Donau. Auf etwa 450 Eisenbahnstationen wurden die für die Ausfuhr bestimmten Getreidemengen in Rumänien abgenommen, entweder direkt mit der Eisenbahn auf den „Jeresstraßen“ durch Ungarn und Oesterreich nach Deutschland gefahren, oder zum größeren Teil mit den rumänischen Eisenbahnen an die Hafenplätze der rumänischen Donau (Galatz, Braila usw.) gebracht, und von dort auf Donauschiffe verladen. Bis Turn-Severin gingen die Waren in „Griechenschlepps“, Schiffe von 1000 bis 1500 Tonnen Fassungsvermögen, die das Eisenerz nicht passieren konnten; nicht weniger als 312 solcher Fahrzeuge mit einem Fassungsvermögen von 360 000 Tonnen hatte die rumänische Vertretung der drei Getreidezentralen gemietet. 21 schwimmende Becher-Elevatoren sorgten in Turn-Severin für das Umladen des Getreides in „Torschlepps“. Dann ging's durch das Eisenerz. Oberhalb von diesem, in Orsova, Bazias, Pancsara, Lipidel und Butovar erfolgte teils im Handbetrieb, teils mit Hilfe von riesigen Getreide-Saugelivatoren, die die Zentral-Einkaufsgesellschaft an diesen Plätzen in den Winter- und Frühjahrsmonaten hatte erbauen lassen, der Umschlag auf die Eisenbahn. Im Zusammenarbeiten der J. E. G. mit der Militäreisenbahnbehörde gelang es vom Januar bis August 1916 nicht weniger als 2 332 000 Tonnen Getreide und Futtermittel aus Rumänien abzutransportieren, von denen 1 200 000 Tonnen nach Deutschland, 997 000 Tonnen nach Oesterreich und 135 000 Tonnen nach Ungarn geliefert wurden. Ueber die „Donaustraße“ wurden 1 488 000 Tonnen, direkt mit der Eisenbahn aus Rumänien nach Deutschland und Oesterreich-Ungarn 844 000 Tonnen befördert, zusammen 2 332 000 Tonnen. Diese großen Mengen, die rechtzeitig bis August 1916 nach Deutschland und Oesterreich befördert werden mußten, haben es den Zentralmächten wesentlich erleichtert, ohne große Entbehrungen bis zur neuen Ernte des Jahres 1916 durchzuhalten.

Eine wertvolle Ergänzung zu diesem durch zahlreiche Lichtbilder erläuterten Vortrage bildeten die folgenden Ausführungen des Dr. Ing. E. Foerster, der über

### die Donau-Schiffbauten der J. E. G.

sprach. Vor allem galt es, genügend Schleppkräfte auf die Donau zu bringen, um den Abtransport des gekauften Getreides aus Rumänien zu steigern. Es wurden zunächst 17 kleine Schraubendampfer, deren Breite ihre Ueberführung auf dem Wasserwege gestattete, von den nordischen Flüssen nach Regensburg übergeführt, dort donaufähig in stand gesetzt und donauabwärts nach Rumänien gebracht, wo sie gute Dienste geleistet haben. Diese kleinen Schiffe haben unter eigenem Dampf durch den ganzen Kontinent eine Strecke von 3700 Kilometern ohne Unfälle zurückgelegt und konnten ihren Dienst nach Ankunft sofort antreten. Sie haben auf der rumänischen Donau in dem ihnen zugewiesenen Rahmen Gutes geleistet und die wucherischen Schlepplöhne der rumänischen und griechischen Hilfsdampfer beseitigt. Da auch stärkere Schiffe gebraucht wurden, so mußte man sich zu der Kriegsmahnahme der Zerlegung acht größerer Schraubenschleppdampfer entschließen, die mit der Bahn nach der Donau transportiert und dort wieder zusammengebaut wurden. Schließlich wurden sechs moderne Raddampfer vom Frühjahr bis zum Herbst auf einer Donauwerft hergestellt. Ingesamt sind durch die J. E. G. rund 10 000 PS Schleppkraft in diesem Jahre auf die Donau gebracht worden.