

Csak olvasótermi
használatra!

C
2687

DIE
DONAU-DAMPFSCHIFFAHRTS-
GESELLSCHAFT.

✦
R Ü C K B L I C K

AUF IHRE ENTSTEHUNG UND ENTWICKLUNG,
NAMENTLICH IN UNGARN.

BUDAPEST, 1885.
Selbstverlag der Gesellschaft.





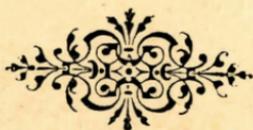
Csak helyben
használatra



DIE
DONAU-DAMPFSCHIFFFAHRTS-GESELLSCHAFT.

RÜCKBLICK

AUF IHRE ENTSTEHUNG UND ENTWICKLUNG, NAMENTLICH
IN UNGARN.



83.303

BUDAPEST, 1885.

SELBSTVERLAG DER GESELLSCHAFT.

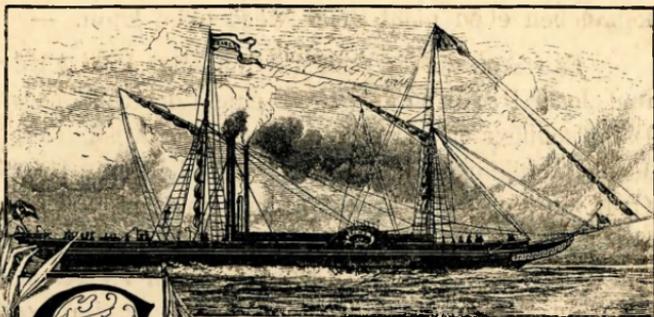
Die

DOMAN-DAMPFSCHIFFFAHRTS-GESellschaft

BUCHERLESEN

ALLEMANNEN, SCHWEDEN UND NORWEGEN, DANMARK





s war vor 55 Jahren ; da trugen an dem hochragenden Grenzfelsen von Theben vorüber die Fluthen der «blonden Donau» ein noch nie gesehenes Fahrzeug herab in das Ungarland.

Es war das Dampfboot „Franz I.“, welches am 4. September 1830 seine Probefahrt von Wien nach Budapest in 14 Stunden 15 Minuten zurücklegte.

Man wusste zwar, dass weit drüben, in America, ein so seltsames Vehikel erfunden worden sei und hatte seit geraumer Zeit von Versuchen auf dem Rhein und der Elbe gehört. Aber man schüttelte wol die Köpfe zu der befremdlichen Neuerung und schenkte überhaupt dem Ereignisse nur wenig Beachtung ; kaum dass eine einzige hauptstädtische Zeitschrift (der «Magyar Kurir») eine dürftige Notiz hierüber brachte. Und doch war nun für den mächtigen Strom, der unbezwungen und ungenützt dem Meere zutrieb, eine neue Aera angebrochen.

Und darum ist der Weitblick und die Energie der Männer nicht hoch genug zu veranschlagen, welche sich dazu entschlossen hatten, eine Erfindung in unserem Lande einzubürgern, die diesen Umschwung zuwege brachte, und die man sich aus unserem heutigen Verkehrsleben eben nicht mehr wegdenken kann. —

Es waren die englischen Schiffbauer John Andrews und Josef Prichard, welche eine Constructionsart von Dampfschiffen erfunden hatten und zur Ausführung ihrer Idee die Bildung einer Actiengesellschaft mit 100,000 fl. C. M. in Vorschlag brachten. Johann Bapt. Freiherr von Puthon griff diese Idee auf und wusste dafür Interessenten zu gewinnen. Man würde jedoch fehlgehen, wenn man in diesem Vorgange eine Gründung im modernen Sinne des Wortes erblicken wollte. Ein Umlaufschreiben lud in fast dürftigen Worten zum Beitritte ein, ohne über die Rentabilität auch nur die leiseste Vermuthung auszusprechen.

Die Actien waren bald genommen, zum Theile von Mitgliedern des A. h. Hofes, an der Spitze Kronprinz Erzherzog Ferdinand, hervorragenden Staatsmännern, Patrioten und Geschäftsleuten ersten Ranges — ein Zeichen des Beifalles, dessen sich das neue Unternehmen erfreute.

Am 13. März 1829 konnte bereits die constituirende Generalversammlung der neuen Actiengesellschaft stattfinden, das zu bauende Schiff wurde den beiden Engländern verpachtet.

Das Privilegium, welches am 1. September 1830 auf die Dauer von 15 Jahren ertheilt und mit k. Rescript vom 22. April 1831 auch für die Länder der ungarischen Krone bestätigt ward, gab der Gesellschaft kein allgemein ausschliessendes Vorrecht zur Beschiffung der Donau sammt ihren Nebenflüssen, sondern schützte die

Gesellschaft nur gegen die Concurrenz mit Schiffen der privilegirten Bauart.

Die Gesellschaftsstatuten erhielten unter dem 17. September 1830 die A. h. Genehmigung.

Die Actien der Donau-Dampfschiffahrt, obgleich übertragbar, lauteten auf Namen, und es waren erlauchte Namen, welche späterhin das Actienbuch der Gesellschaft schmückten. Voran der A. h. Landesherr, dann aber die glänzendsten Adelsgeschlechter Ungarns: Andrássy, Apponyi, Batthyányi, Eötvös, Erdódy, Eszterházy, Festetics, Károlyi, Sándor, Szapáry, Széchenyi, Teleky, Zichy, u. s. w.

An die Aufnahme regelmässiger Fahrten konnte jedoch nicht sofort gedacht werden. Hiezu bedurfte es noch geeigneter Landungsplätze und eingerichteter Kohlenstationen; vor Allem aber verlässlicher, mit dem Fahrwasser der Donau wolvertrauter Steuerleute.

Die wenigen Fahrten, die noch im October und November 1830 stattfanden, beschränkten sich deshalb auf die Strecken zwischen Raab, Waitzen und Budapest, und dienten nur dazu, das ungarische Publikum mit der Leistungsfähigkeit des neuen Verkehrsmittels bekannt zu machen. Auch für das nächste Frühjahr ward zunächst nur eine Recognoscirungsfahrt nach Semlin in Aussicht genommen, um die Quellen kennen zu lernen, aus welchen ein Ertrag zu hoffen war.

Die Aufnahme regelmässiger Fahrten erfolgte mit 1. Februar 1831, u. z. machte „Franz I.“ in diesem Jahre 4 Fahrten nach Moldova, 11 Fahrten nach Semlin und 15 Fahrten nach Budapest.

Es waren keine günstigen Auspicien, unter denen diese Donaufahrten begannen. In Ungarn brach die Cholera aus und zwang das Schiff, eine geraume Zeit des Jahres hindurch unthätig zu bleiben, während die Strecke Wien—Raab wegen der Untiefen vor Gönyó nicht be-

fahren werden konnte. Dessenungeachtet konnte der Pachtzins sich zur Höhe von 9000 fl. entrichtet werden, aus welchem nicht allein die Interessen des Anlagekapitals und die Administrationsauslagen bestritten, sondern auch ein kleiner Rest in den Reservefond gelegt wurde.

Dadurch waren die Zweifel und Besorgnisse, welche bis dahin über die Anwendbarkeit und Rentabilität der Dampfschiffahrt auf der Donau gehegt wurden, behoben und die feste Zuversicht gewonnen, dass die Solidität der neuen Transportunternehmung mit der raschen Entwicklung und Vermehrung der Betriebsmittel nur gewinnen könne.

Bereits im folgenden Jahre trug man sich mit der Erbauung zweier neuer Dampfschiffe, die gleichfalls verpachtet werden, und von denen das eine mit 30 Pferdekräften die Strecke Raab—Budapest, das andere mit 50 Pferdekräften jene zwischen Budapest und Semlin befahren sollte.

Ja, man fasste bereits den Eigenbetrieb und die Beschiffung der ganzen Donau in's Auge: «Eine freie Schiffahrt von Wien bis in's Meer, welch' erhabener Gedanke! Dank der Erfindung der Dampfschiffahrt gehört er nicht mehr zu den chimärischen.»

Das Verdienst, diesen Gedanken in seiner ganzen Grösse und volkswirtschaftlichen Bedeutung erkannt, das Verständniss für denselben bei seinen Zeitgenossen geweckt und innerhalb der Kreise der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft zur thatkräftigen Ueberzeugung entwickelt zu haben, dieses Verdienst gebührt dem Grafen Stefan Széchenyi, jenem Manne, den die ungarische Nation in dankbarer Anerkennung seiner unbegrenzten Vaterlandsliebe und seines rastlosen Mühens um die nationale, wirtschaftliche und culturelle Wiedergeburt desselben mit dem Worte ihres beredtesten Sohnes «den grössten Ungar» nennt. Und in der That, Graf Széchenyi

wusste mit der glühendsten Liebe zu seiner Nation die höchste Achtung vor den Culturfortschritten fremder Nationen zu verbinden und aus ihrem Entwicklungsgange zu lernen, was seinem Volke noththue und auf welchem Wege dasselbe zu höherem Wohlstande und damit zur wahren Freiheit und politischen Macht geführt werden könne. Auf seinen wiederholten Reisen durch England, Belgien und Frankreich hatte sich ihm die Bedeutung der Verkehrsmittel in der Volkswirthschaft, der Land- wie der Wasserstrassen erschlossen, an denen es Ungarn trotz zahlreicher schiffbarer Flüsse so sehr gebrach.

Sein Augenmerk wandte sich in erster Linie dem Donaustrome zu, und bei dem Feuereifer, mit dem Graf Széchenyi Alles erfasste, war es bald sein Lieblingsgedanke, der Schiffahrt auf der Donau völlig freie Bahn bis in's Schwarze Meer zu schaffen. Er war von diesem Gedanken so erfüllt, dass Fürst Metternich scherzend behauptete, Graf Széchenyi bilde sich ein, die Donau entdeckt zu haben. Nun allerdings, die Donau hat er nicht entdeckt, aber für die Beschiffung derselben hat er durch Erforschung ihrer Hindernisse, durch das Studium der Stromschnellen zwischen Drenkova und Orsova, sowie durch die Förderung der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft auf's Erfolgreichste gewirkt und dadurch der wichtigsten Handelsstrasse zwischen Centraleuropa und dem Orient mächtigen Vorschub geleistet!

Im Sommer 1830 unternahm Graf Széchenyi mit mehreren Begleitern, darunter dem Ingenieur Beszédés, eine Recognoscirungsfahrt auf der Donau, um die durch ihre grossartige Scenerie ebenso überwältigende, als durch ihre Felsenriffe der Schiffahrt verderbliche Stromenge des Eisernen Thores aus eigener Anschauung kennen zu lernen. Er dehnte seine Reise bis Constantinopel aus, entging aber, wie die Mehrzahl seiner Gefährten, nur mit genauer Noth den Gefahren des längs der

unteren Donau herrschenden typhösen Fiebers. In seine Heimath zurückgekehrt, bot er allen Einfluss, den ihm seine sociale Stellung gewährte, auf, damit das grosse Werk der Regulirung der Stromschnellen wie des eigentlichen Eisernen Thores in Angriff genommen werde.

Am 7. Jänner 1832 richtete er an die gesellschaftliche Administration ein Schreiben, worin er dieselbe aufmerksam machte, dass die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft sich nunmehr nicht auf ein einziges Schiff beschränken sollte, da ganz gewiss mehrere sich rentiren würden, in welcher Voraussetzung es nothwendig wäre, ein Privilegium auf 32, 50 oder 99 Jahre zu erwirken und die Felsen zwischen Belgrad und Orsova zu sprengen, damit die Schifffahrt bis Widdin-Silistria, ja bis Odessa und Constantinopel geöffnet und praktikabel werde. «80 Menschen — schreibt er — ziehen ein mit 500 Centnern beladenes Schiff binnen 8 Tagen von Orsova bis Semlin; ein Dampfer von 60 Pferdekräften könnte also leicht reussiren» . . . Und an anderer Stelle: «Anfangen ist die Hauptsache!»

Die Antwort der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft lautete zustimmend in betreff Vermehrung der Schiffe; jedoch machte sie die ausgiebigere Betheiligung Ungarns an dem Unternehmen zur Bedingung. Was die Sprengung der Felsenriffe zwischen Drenkova und Orsova anbelangt, so anerkannte das Schreiben wol deren Bedeutung für das Unternehmen, fügte aber bei:

«Hier muss unmittelbar der Staat einschreiten; für Private finden sich dabei zu viel Hindernisse, welche für den Staat keine sind, und wäre die Summe auch bedeutend grösser, als diejenige ist, welche die Ingenieure zur Sprengung der Felsen in Anschlag bringen.»

Die Administration legte es schliesslich dem Grafen Széchenyi nahe, Se. k. Hoheit den Erzherzog-

Palatin, als die einflussreichste Persönlichkeit, dafür zu gewinnen.

In ersterer Beziehung entsprach Graf Széchenyi sofort den Wünschen der Gesellschaft; auf sein Andringen traten mehrere reiche Magnaten in die Reihe ihrer Hauptactionäre. An den Herrn Erzherzog-Palatin richtete auf des Grafen Anrathen zunächst die Administration der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft selbst eine Denkschrift, in der sie die Vortheile auseinandersetzte, welche sich durch die Erweiterung der Schifffahrt auf der Donau mittelst Wegräumung mehrerer Localhindernisse für den Handel der Monarchie ergeben würden. Se. k. Hoheit brachte dieselbe zur Kenntniss Sr. Majestät des Kaisers, worauf Graf Stefan Széchenyi 1833 zum k. Commissär behufs näherer Erhebung dieses Gegenstandes ernannt wurde.

Rasch schritt er an's Werk und widmete mehrere Monate der Localuntersuchung. Das Resultat, das sich aus seinen Nachforschungen ergab, bekräftigte seine Ueberzeugung, dass die Hindernisse ungleich weniger bedeutend seien, als sie allgemein betrachtet wurden, und dass sie mit einem Aufwande von Arbeit und Kosten beseitigt werden können, zu deren Uebernahme sich die Staatsverwaltung mit Aussetzung einer vollkommen hinreichenden Summe bereit erklärte. Auch Kronprinz Erzherzog Ferdinand unternahm eine Donaufahrt nach Moldova, um die Felsenpässe zu besichtigen.

Inmitten dieser Bemühungen kann jedoch Széchenyi dem Verlangen nicht widerstehen, mit einem Dampfer die Theiss zu befahren. Er langt am 1. September mit «Franz I.» in Török-Becse an; es war dies die erste Dampfschiffahrt auf diesem Flusse. Die Bewohner, so schreibt der gräfliche Forscher, «staunen uns mit offenem Munde an, die Weiber denken mit Grauen an Hexerei und bekreuzen sich», andere «verharren in aller Trägheit mit

ihren Kähnen in der Mitte des Wassers, so dass wir ihnen mit dem schnaubenden Dampfer kaum ausweichen können.»

Indessen drang in demselben Jahre noch das zweite Dampfschiff der Gesellschaft «Duna» (später «Argo» genannt), welches am 16. Juni in Betrieb gesetzt worden war, bis Szegedin vor, und befuhr eine Strecke der Save.

In dem Berichte, welchen Graf Széchenyi unter dem 23. October 1833 an den Herrn Erzherzog-Palatin erstattete, würdigte er die gesammte Lage der Donau-Dampfschiffahrt von einem weit ausblickenden Standpunkte:

«Ew. k. Hoheit geruhen in Höchstdero Schreiben vom 26. September 1833, Nr. 1062, den Gedanken zu billigen, auch bei dem jetzigen Zustande des Donastroemes mittels Dampfbooten die Schiffahrt bis in das Schwarze Meer einzurichten. Diesem zufolge besprach ich mich vor einigen Tagen mit den Directoren der Dampfschiffahrts-Gesellschaft, um auch ihre Ansichten hierüber zu hören. Sie wären alle geneigt, diesen kühneren Schritt zu versuchen; allein sie wagen nicht, das bereits gesicherte Interesse der Gesellschaft einem unsicheren Gewinne aufzuopfern. Anjetzt beginnt das Geschäft von Raab über Pest nach Semlin und zurück lebhafter für die Dampfboote zu werden, so dass, nach den diesjährigen Fahrten zu schliessen, die sichere, reine Rente der Boote im Jahre 1834 sich auf 12 bis 15 Procent stellen dürfte. Wie sich hingegen dieses in der unteren Donau gestalten würde, wo das Holz sehr theuer, keine Kohlen zu haben sind, bis Galaz kein österreichischer Consul ist, der sich um die Interessen österreichischer Schiffe annähme, u. s. w., lässt sich wohl nicht mit Zuversicht bestimmen, scheint aber auf jeden Fall unsicher und das Hinabsenden eines Dampfbootes eine jener Handelsunternehmen zu sein, in welchen die ersten Jahre nicht nur von Gewinn keine Rede ist, wohl aber Opfer gebracht werden

müssen, und nur nach gänzlicher Entwicklung des Gegenstandes auf einen Ersatz gerechnet werden kann. . . .»

«Es handelt sich demzufolge gerade zu entscheiden, ob die Besitznahme der unteren Donau und die Eröffnung derselben zu einem Europäischen Canal von Seite der Regierung eine unmittelbare Unterstützung und einige unmittelbare Opfer verdienen oder nicht. Meine Ansicht hierüber ist, dass, indem Ew. k. Hoheit für diesen Gegenstand bereits so viel gethan haben und ihn auch gewiss gänzlich durchführen werden, auch jene kleinen Vortheile und Opfer der Dampfboot-Gesellschaft auszuwirken geruhen sollten, durch welche deren Direction mit zuversichtlicher Gutheissung aller Actionäre den Entschluss fassen dürfte, eines ihrer Dampfboote gleich mit anbrechendem nächsten Frühjahr auf's Gerathewohl über die Katarakten zu lassen, um dasselbe sofort zwischen Tschernetz und dem Schwarzen Meere auf immer zu etabliren.»

«Die Opfer, die die Regierung bringen müsste, wären beiläufig folgende :

1. Verlängerung des Privilegiums um 10 Jahre.
2. Aufruf an die respectiven Comitats, Städte etc., damit die gewöhnlichen Landungsplätze der Dampfboote mit Aussteigebrücken versehen werden.
3. Modification mancher Sanitäts- und Dreissigst-Vorschriften, die dem Staat nicht einmal einen unmittelbaren Nutzen gewähren, für den Handel aber äusserst verderblich sind.
4. Sicherstellung der Person und Waare bei den serbischen, türkischen und walachischen Behörden.
5. Offen ausgesprochene Protection der Regierung, dass sie die Dampfschiffahrt begünstigt.
6. Unentgeltliche Einräumung für bestimmte Jahre von Steinkohlen in den Grenzen und Cameralgütern, und in den ersteren auch von Holz, wo *notabene* von Kohlen der Staat gar keine Einkünfte hat, und das

Holz mit Feuer und Beil gerodet wird, um Aecker und Wiesen zu bilden. . . .»

«Die Zeit drängt, und deshalb wäre es zu wünschen, dass Ew. k. Hoheit alles dies baldigst in's Reine bringen könnten. Ich würde mich sodann mit den benannten Directoren in Verbindung setzen und sie zu dem Schritt zu bewegen suchen, von dem ich das Gelingen unserer Unternehmung abhängen sähe, «denn was man in der Minute ausschlägt, bringt keine Ewigkeit wieder. . . .»

Obwohl ihn aber der Palatin belobt und ermuthigt, hat Széchenyi, körperlich leidend, auch Momente, in denen er an seiner Aufgabe verzagen will: «Die Donau zum Leben zu erwecken, wird mein Leben kosten. In Gottes Namen; schöner kann ich mich nicht opfern!» — Und unermüdet reist er alsbald wieder von Land zu Land, von Hof zu Hof um — Actien an Mann zu bringen! —

Für den 2. December 1833 berief die gesellschaftliche Administration eine ausserordentliche Generalversammlung der Actionäre, welche über die Frage der Vermehrung der Schiffe, sowie über die Entsendung eines Schiffes über die Katarakte Beschluss fassen sollte.

In dieser Versammlung erschien auch Graf Széchenyi, um für die Anträge der Verwaltung einzutreten. Mit hinreissender Beredsamkeit schilderte er die Nothwendigkeit, schon mit nächstem Frühjahr eines der vorhandenen Schiffe nach der untersten Donau zu entsenden, und empfahl den Bau von drei weiteren Schiffen, von denen eines das für den neuen Schauplatz der gesellschaftlichen Thätigkeit bestimmte auf der oberen Donau ersetzen, das zweite, als Seeschiff gebaut, zwischen Galaz und Constantinopel verkehren, das dritte aber die Verbindung zwischen Budapest und Wien herstellen sollte. Er wies auf die Baggerschiffe oder *Excavateurs* hin, wie sie damals schon in England gebaut wurden

und, von Dampfkraft getrieben, dazu dienten, Untiefen in den Flüssen in geeignetes Fahrwasser umzugestalten.

Und seine Worte unterstützte er durch die That. Freilich als er einmal über die Störungen scherzte, die seinen Sprengarbeiten am Eisernen Thore von türkischer Seite bereitet wurden, meinend, er werde früher noch türkisch sprechen, musste er sich die prophetische Antwort der Türken gefallen lassen: bis zur Vollendung könne der Herr Graf noch persisch und arabisch lernen!

Die hohe Auffassung, welche der erleuchtete Mann von der Bestimmung unserer Wasserstrasse, die Cultur des Westens nach Osten fortzupflanzen, in sich trug, liess ihn eben die Verbindung mit dem Schwarzen Meere nie aus dem Auge verlieren. Wenn er aber im kühnen Fluge seiner regen Phantasie das letztere sozusagen der Donau annectirte, so geschah dies nicht allein, weil er sich die Frage vorlegte, was wol die Waaren des Westens in Galaz sollten, wenn sie keine regelmässige Abfuhr nach dem Orient fänden, sondern, weil er als Staatsmann auch die Gunst der politischen Verhältnisse nützen wollte.

Und damals schien in der That für den europäischen Orient eine Periode dauernder Ruhe gekommen zu sein. Dem Frieden von Adrianopel war am 8. Juli 1833 der Freundschaftsvertrag zwischen Russland und der Pforte von Hunkiar-Iskelessi gefolgt. Russische Truppen, die noch 1829 von Adrianopel aus den Grosshern in Stambul zittern gemacht, waren zum Schutze desselben gegen einen aufrührerischen Vasallen vor Constantinopel gelandet; der Krieg beschränkte sich auf die asiatischen Länder. Selbst Fürst Metternich liess wiederholt auf die handelspolitischen Vortheile hinweisen, welche aus der Beschiffung des Schwarzen Meeres für die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft resultiren mussten.

In Erwägung all' dieser Momente entschloss sich die Gesellschaft, nachdem inzwischen auch dass dritte Dampfschiff («Pannonia») am 6. März 1834 seine Fahrten mit einer Reise nach Pressburg begonnen hatte, die «Argo» nach der untersten Donau zu dirigiren, und auf der Triester Rhede den ersten Seedampfer zu bauen. Sie hoffte dafür auf die Wegräumung der Hindernisse, welche sich der Schifffahrt auf der Donau entgegenstellten, eine Hoffnung, die sich leider bis zur Stunde nicht erfüllt hat! —

«Argo» forcirte bei hohem Wasserstande am 7. April 1834 die Stromschnellen von Tachthalia, am 11. April jene des Eisernen Thores und erreichte am 23. Galaz, womit die Fahrten nach der untersten Donau thatsächlich eröffnet waren.

Das Seeschiff, zu Ehren der Gemahlin des Palatins «Maria Dorothea» genannt, fand auf seiner ersten Fahrt zwischen Constantinopel und Smyrna in Folge seiner eleganten Bauart und seines schnellen Ganges allgemeinen Beifall, so dass ihm sofort die Besorgung der Briefpost zwischen den beiden Städten anvertraut wurde und dasselbe gleich im ersten Jahre ein Reinerträgniss von 20.000 fl. abwarf, weshalb an einen Remplaçanten für die Linie Galaz—Constantinopel gedacht werden musste. Nicht so glücklich war die «Argo» auf der untersten Donau. Trotz der grössten Anstrengungen vermochten ihre Einnahmen nicht die Betriebskosten zu decken, so dass das Dampfboot lange Zeit hindurch unthätig blieb. Ein Deficit von 18.000 fl. war die Folge.

Indess lag hierin kein Grund zur Beunruhigung; denn die progressiv fortschreitenden Einnahmen, welche die «Argo» auf ihren fünf Fahrten erzielt hatte — sie waren successive von 20 fl. auf 3066 fl. gestiegen, — zeigten, dass auch hier Quellen reichlichen Erwerbes vorhanden seien.

War nun die vaterländische Flagge in den Dardanellen und am Bosphorus entfaltet, so galt es, die gewonnene Position festzuhalten und dauernd zu sichern. Zu diesem Behufe war die Aufstellung eines zweiten Seeschiffes erforderlich, damit der Dienst auf der Linie Constantinopel—Smyrna nicht durch Unfälle eine Unterbrechung erleide, und die Verbindung zwischen Constantinopel und Galaz hergestellt werden könne, wie andererseits durch die bestehende russische Dampfschiffahrts-Gesellschaft eine Verbindung von Galaz mit Odessa bewerkstelligt werden sollte. Nicht minder musste die Entsendung eines zweiten Schiffes auf die unterste Donau in Aussicht genommen werden, um das türkische Ufer zu befahren und den aus Constantinopel Kommenden die Leiden einer zweifachen Quarantaine zu ersparen.

So war eine nahezu 700 Stunden lange Schifffahrtslinie, man möchte sagen, ausgesteckt; sie auszubilden, zu organisiren, die Correspondenz der Schiffe, welche Theilstrecken davon befuhren, untereinander herzustellen, die Stationen zu bestimmen und einzurichten, geeignete Vertreter in denselben zu bestellen und endlich für die sichere Bergung der Schiffe während des Winters, wie für Werkstätten zur Reparatur allfälliger Havarien, zum Um- und Neubaue von Schiffen zu sorgen, bildete die Hauptaufgabe der nächsten Jahre.

Nach allen diesen Richtungen wurde im Jahre 1835 Wesentliches geleistet, indem sämmtliche Schiffe in den Eigenbetrieb der Gesellschaft übernommen, ein Winterhafen in der Nähe von Budapest ausfindig gemacht und zugleich die dem letzteren nahe gelegene Insel bei Alt-Ofen zur Anlage einer Schiffswerfte gewonnen wurde, auf der in Zukunft nicht allein die Reparatur, sondern auch der Bau von Fahrzeugen für die Flussschiffahrt in eigener Regie bewerkstelligt werden könnte.

Minder glücklich war die Gesellschaft rücksichtlich des Schiffahrtsbetriebes. Waren auch die unter Leitung des Grafen Széchenyi unternommenen Regulierungsarbeiten oberhalb des Eisernen Thores soweit vorgeschritten, dass die Donau bei Drenkova fahrbar war, so konnten von da an Schiffe und Waaren in der Regel doch nur mittels Ruderbooten bis Orsova gebracht werden, während sich hier bis Skela Cladova ein vierstündiger Landtransport anschloss. Ein weiteres Hemmniss lag in der strengen Contumaz, welche die für Odessa bestimmten oder aus der Türkei über Galaz kommenden Waaren in Galaz zu bestehen hatten, wenn sie längs des linken Donauufers weiter transportirt werden sollten.

Als in Folge solcher Umstände Graf Széchenyi das Dampfboot »Zrinyi« ohne Passagiere sah, wurde er von der Idee überwältigt, dass die Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft zu Grunde gehen müsse, und noch ein Jahr später schreibt er in sein Tagebuch: »Ich verliere jede Hoffnung, dass aus unserem Donauhandel etwas werden wird.« —

Zur See musste »Maria Dorothea« in Folge erlittener Havarien längere Zeit hindurch unthätig bleiben, minderte die lang andauernde Pest den Zufluss der Reisenden und stellten sich überdies bereits die Vorläufer jener türkisch-englischen Cooperation ein, welche später der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft zur See gefährlich werden sollte. Der Kapudan Pascha erliess nämlich ein Verbot an die Rechtgläubigen, gesellschaftliche Schiffe zu benützen, und englische Concurrenz suchte denselben in den levantinischen Gewässern ein Paroli zu biegen; aber ohne Erfolg. Auch das Verbot der türkischen Behörden wurde auf Andrängen der Regierung zurückgenommen; ja es gelang sogar, den Transport der Baarsendungen des türkischen Münzamttes zwischen Constantinopel und Smyrna zu erlangen. Damit war auch die Uebernahme

der Geldsendungen der Kaufmannschaft entschieden und eine neue Quelle nicht unbedeutender Erträge erschlossen.

In Folge dessen war auch das Ergebniss des Jahres 1835 im Grossen und Ganzen ein befriedigendes. Die Zahl der Reisenden betrug 17.727; die in Verwendung gestandenen Schiffe lieferten ein Bruttoerträgniss von 86.370 fl., beziehungsweise ein Reinerträgniss von 44.074 fl.

Im Jahre 1836 waren in Ungarn bereits 19 Stationen (Budapest, Semlin, Neusatz, Orsova, Skela Cladova, Pressburg, Raab, Komorn, Földvár, Paks, Tolna, Baja, Mohács, Apatin, Vukovár, Palánka, Bázias, Moldova und Drenkova) dem Verkehre eröffnet, die nun jährlich um einige (1845 sogar um 13) vermehrt wurden.

Der Bau neuer Schiffe, darunter 2 neuer Seeschiffe, die Einrichtung der Eigenregie und die Inbetriebsetzung der Schiffswerfte erheischten aber neue und grosse Summen, weshalb beschlossen wurde, das durch die Emissionen der vorangegangenen Jahre auf 1,000.000 fl. C. M. gebrachte Grundcapital um eine Million Gulden zu erhöhen. Dabei zeigte sich, wie sehr sich das Vertrauen der Actionäre in die Prosperität der Unternehmung gekräftigt hatte. Während in der ersten Zeit Jahre vergingen, ehe die Actien vollständig abgesetzt wurden, genügte bei der Emission von 1836 eine halbe Stunde zur Subscription.

Heben wir noch hervor, dass im Jahre 1836 auch die Selbstversicherung der Schiffe durch Begründung eines eigenen Assecuranzfondes nach dem Vorgange der Rheder in England, Holland und den Vereinigten Staaten zur Durchführung gelangte, und für die Abnützung der Schiffe, Maschinen und Materialien ein zweiter Reservefond angelegt wurde, der den statutarischen als einen Schatz erscheinen liess, aus dem bei eventuellen Unglücksfällen geschöpft werden könne, ohne den Ersatz dafür auf eine für die Actionäre fühlbare Weise holen

83.303



zu müssen, so liegt auf der Hand, dass das Unternehmen der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft nicht allein an Umfang und territorialer Ausdehnung, sondern auch an innerer Consolidirung gewonnen hatte. Ernste Sorge bereitete nur der Mangel an brauchbarer Kohle; denn mit der Vermehrung der Zahl der Schiffe stieg auch der Bedarf an Brennstoff für dieselben.

So reich aber auch heute die Ausbeute der Kohlengruben im Inlande ist, damals waren noch wenige derselben aufgeschlossen. Die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft hatte bis dahin ihren Kohlenbedarf für die Seeschiffe aus England, für die Flussschiffe aus den Gruben von Brennberg, Mohács und Oravitza gedeckt. Daneben wurden auch Steinkohlen bei Eibenthal im walachisch-illyrischen Regimentsbezirke gewonnen, die allerdings billiger zu stehen kamen, aber auch an Güte den Oravitzaer weit nachstanden. Man konnte wol hoffen, dass die steigenden Bedürfnisse der Schiffahrt und der Industrie neue Kohlenlager auffinden und erschliessen lassen werden; allein die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft musste aussergewöhnliche Anstrengungen machen, um sich unabhängig von den Verhältnissen zu stellen.

Die Entwicklung des Unternehmens hatte zur Folge, dass der Unternehmungsgeist im In- wie im Auslande angeregt und zur Begründung ähnlicher Schöpfungen aufgemuntert wurde. Während der Handelsstand von Triest das Bedürfniss fühlte, von diesem Hafen aus direct nach der Levante gehende Seedampfer zu besitzen, und den Lloyd in's Leben rief, schritt man in Württemberg und Baiern zur Bildung einer eigenen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, und war sofort bemüht, mit unserer Gesellschaft Fühlung zu gewinnen.

Nicht minder befriedigend gestalteten sich die Verhältnisse der Seeschiffahrt; zur Linie Constantinopel-Smyrna kam die Linie Constantinopel-Salonichi. Um Ver-

bindungen mit Persien anzuknüpfen, liess man in Erzerum und Täbris sondiren; um die Eröffnung der Linie Smyrna-Alexandrien vorzubereiten, auch Syrien bereisen. In Bender-Buschir, Karak, Bassrah, Bagdad, Aleppo, Haleb, Antioch, Skeenderum, Damascus und Beirut, überall wurden Handelsbeziehungen gesucht. Gleiche Aufmerksamkeit widmete man Serbien und den Donaufürstenthümern.

Allerwärts wurden Häuser, Magazine und Werkstätten errichtet, insbesondere Alt-Ofen mit neuen Anlagen versehen.

Die anstandslose Befahrung der Katarakte am Eisernen Thor, als letztes Glied einer ununterbrochenen Donauschiffahrt, trat nunmehr mit gebieterischer Nothwendigkeit heran. Von den Projecten des Grafen Széchenyi zur Bekämpfung dieser Hindernisse war einzig und allein die Széchenyi-Strasse, ein allerdings eines Trajan würdiges Werk, zur Ausführung gelangt; die Pläne des Ingenieurs V á s á r h e l y i und seiner Mitarbeiter zur Regulirung des Donaustromes an den Katarakten zwischen Moldova und Neu-Czernetz ruhten damals, wie heute, in den Archiven der Hofstellen; von der Regulirung oder Sprengung des Eisernen Thores war keine Rede mehr!

Aber nicht lange sollte sich die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft ihrer überseeischen Linien erfreuen.

Das Jahr 1842 — Graf Széchenyi machte seine neunte Reise nach der untersten Donau — hatte, trotz einer mächtig entwickelten Thätigkeit, ein ungünstiges Resultat geliefert.

Das durch den Vertrag von Hunkiar-Iskelessi begründete russisch-türkische Bündniss, das von vornherein seine Spitze gegen den Einfluss der Monarchie im Orient gekehrt hatte, begann nun offen seine Tendenzen zu enthüllen, und die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft hatte den ersten Stoss auszuhalten. Nachdem es Russland nicht gelungen, dieselbe durch die Versandung der Sulina-

Mündung von dem Orient auszuschliessen, musste die Pforte vorgehen; und sie that es nicht allein durch Aufmunterung und Unterstützung der Concurrrenz, sondern weit wirksamer durch ein neuerliches, anfänglich geheim, später offen erlassenes Verbot an ihre Unterthanen, sich oder ihre Waaren auf gesellschaftlichen Booten zu verschiffen. Die Schritte, welche dagegen bei den Behörden unternommen wurden, blieben lange erfolglos. Und als das Verbot wieder zurückgenommen wurde, gesellte sich zu den türkisch-russischen Bedrängern die englische Concurrrenz; aber nicht mehr Einzelunternehmer, sondern die englisch-orientalische Compagnie.

Da überdiess auch die Regierung ihre bezügliche Unterstützung immer mehr auf den Lloyd übertrug, der, unter ihrem Protectorate in's Leben gerufen, die Pflege der österreichisch-levantinischen Beziehungen zu seiner Hauptaufgabe gemacht hatte, so sah sich die Verwaltung der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft genöthigt, die Actionäre zur Auflassung der Seeschiffahrt aufzufordern.

Es bildet einen der leuchtendsten Züge in dem Charakterbilde des Grafen Széchenyi, dass er, der die erste Anregung zur Aufnahme der Seelinien gegeben, als die Debatte über diese grosse Frage begann, herbeieilte und die für die Auflassung sprechenden Gründe energisch betonte, um die aufgeregten Gemüther zu dem praktisch richtigsten, den Interessen der Gesellschaft am meisten entsprechenden Entschlusse zu bestimmen.

Und so ging der gesammte Besitzstand der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in der Levante an den Oesterreichischen Lloyd über.

Ein Vorthail lag für die Gesellschaft blos darin, dass die Abtretung unter Bedingungen erfolgte, welche ihr die regelmässige Verbindung mit der Levante sicherten und sie in den Stand setzten, sich mit aller Macht der Entwicklung der Schiffahrt auf der Donau zu wid-

men. Der Lloyd wurde der Erbe und Nachfolger der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in den levantinischen Gewässern, wie er aus ihrem Aufschwunge die Anregung zu seinem Dasein geschöpft hatte. —

Nunmehr konnte zur Wiederaufnahme der unterbrochenen Reorganisation geschritten werden.

Die erste Frucht derselben war der Entwurf neuer Statuten und eines Geschäftsreglements, welche unter dem 30. November 1845 die A. h. Genehmigung erhielten. Die wichtigste Neuerung bildete die Einsetzung einer eigenen Direction. Sie inaugurierte eine neue Aera in der Gesamtentwicklung der Gesellschaft, und zwar um so mehr, als ihre Errichtung mit der Verlängerung des gesellschaftlichen Privilegiums zusammenfiel, das nunmehr in der That ein ausschliessliches Vorrecht zur Befahrung der Donau in ihrer Ausdehnung von Passau bis Orsova mit Dampfschiffen auf die Dauer von 35 Jahren statuirte.

Inzwischen war es auch gelungen, die Stromschnellen zwischen Drenkova und Orsova mittels des Dampfers «Ludwig» zu befahren. Die Ueberwindung dieser natürlichen Hindernisse ermöglichte es, zur Einrichtung directer Fahrten zwischen Wien, Orsova und Galaz (Constantinopel) zu schreiten, während das Erträgniss der Waarenschiffe und Remorqueurs die Gesellschaft bestimmte, bei der Vermehrung der Betriebsmittel vorwiegend auf den Bau eiserner Remorqueurs und Schleppschiffe Bedacht zu nehmen.

Die Wirkungen dieser Massnahmen traten noch im Jahre 1845 hervor. Die Zahl der Reisenden hob sich gegen 1844 um 90.299 Personen, der Waarenverkehr um 604.251 Centner; auf der Linie Budapest-Semlin-Orsova betrug die Vermehrung im Personenverkehre 90%, im Waarenverkehre 100%.

«Allenthalben, auf Flüssen und auf Meeren,» —

bemerkt der Administrationsbericht an die Generalversammlung vom 20. März 1846 — «ist es in unserer Zeit die Dampfschiffahrt, welche den wichtigsten und kostbarsten Theil des Welthandels an sich zieht, weil sie allein dem Streben unseres im Fluge vorwärts eilenden Zeitalters, Beschleunigung der Verbindung, Gewinn an Zeit und hiedurch mögliche Verdopplung der Geschäfte zu erzielen, entspricht. Je mehr sich dem Verkehre Hilfsmittel darbieten, desto rascher entwickelt sich derselbe, desto weitgreifender werden seine Anforderungen; so ergibt sich auch bei Ihrer Gesellschaft, dass gegenwärtig, wo Sie dem Verkehre die Maschinenkraft von 3000 Pferden mit mehr als 30 Dampfschiffen zur Verfügung stellen, Sie ihm weniger zu genügen vermögen, als damals, wo Ihre Betriebsmittel auf 500 Pferdekräfte beschränkt waren. Als die ersten Schiffe im südlichen Ungarn erschienen, stockte der Verkehr in jenem von Communicationsmitteln entblösten Landestheile, und Strecken des fruchtbarsten Bodens blieben aus Mangel an Absatz der Erzeugnisse un bebaut. Die Dampfschiffahrt beseitigte diesen Mangel: die Cultur griff um sich, das anregende Beispiel der dem Strome näher gelegenen Güter wirkte auf die entfernteren und rief einen Wettstreit hervor, dessen gedeihliche Folgen in den Massen von Erzeugnissen hervortreten, die nunmehr zur Verschiffung mit Dampfbooten angeboten werden.»

Die Administration empfahl sonach nicht allein die Aufrechthaltung der unteren Donaulinie, die noch immer hinter selbst bescheidenen Erwartungen zurückblieb, sondern beantragte auch die Vermehrung des Grundcapitales um 2 Millionen Gulden, um die Betriebsmittel nach allen Richtungen zu vermehren.

Endlich war sie auch darauf bedacht, das Loos der durch Alter und Gebrechlichkeit unfähig gewordenen

Bediensteten und deren Hinterbliebenen durch Gründung eines Pensionsfondes sicher zu stellen.

Die Zahl der Bediensteten, die hieran theilnahmen, betrug damals 708, u. z. 133 im Land- und 575 im Schiffsdienste Angestellte.

Der Wunsch des Grafen Stephan Széchenyi, vor Inangriffnahme seines Theissregulirungs-Projectes diesen Fluss in seinem ganzen Laufe kennen zu lernen, bot der Gesellschaftsadministration willkommene Gelegenheit, die Schifffahrtsverhältnisse auf demselben auch in seinem oberen Gebiete zu erforschen. Sie stellte dem Grafen im Juli 1846 die «Pannonia» zur Verfügung und drang mit derselben bis über Tokaj vor, allerorten freudigst begrüsst. Leider waren die Verhältnisse des Flusses nicht von der Art, um schon damals an die Aufnahme regelmässiger Fahrten bis in jene Gegenden denken zu können, und musste man sich selbst 1847 nach einer nochmaligen Forcirung desselben bis zu dem äussersten Punkte seiner Schifffbarkeit (Ujlak) begnügen, den Schiffsverkehr bis Szolnok einzurichten.

Die Schifffahrtslinie der Gesellschaft erhielt indess einen neuen Anschluss im Osten, indem das russische Dampfboot «Peter der Grosse» am 22. September 1846 seine Fahrten zwischen Galaz und Odessa aufnahm und sich mit den Schiffen der Gesellschaft in Berührung setzte. Dadurch war eine zusammenhängende Dampfschiffverbindung zwischen Wien und Odessa, beziehungsweise Südrussland, wie durch die Lloydschiffe mit Constantinopel und den Orienthäfen des Schwarzen Meeres, hergestellt.

In diese Zeit fallen auch die festeren Ansiedlungen auf den Landungsplätzen in Wien und Budapest. Während aber der erstere an den Kaisermühlen in Folge privatrechtlicher Verhältnisse stets ein primitives Ansehen beibehielt, gestalteten sich in Budapest die Verhältnisse erfreulicher. Wieder war es Graf Széchenyi, dem die

Erwerbung geräumiger Plätze zu beiden Seiten der eben vollendeten Kettenbrücke zu danken ist. Der Quaibau, zu dem man sich verpflichten musste, wurde bald in Angriff genommen.

Den mannigfaltigen natürlichen Schiffartshindernissen gegenüber hatte sich inzwischen die Verwaltung ohne Umstände zur Selbsthilfe entschlossen. Gleichwie sie die Felsensprengungen am Struden im Accordwege auf sich nahm, rüstete sie sich zur Stromreinigung zwischen Pressburg und Gönyő. Allerdings unterbrachen noch immer die Katarakte des Eisernen Thores den Lauf der Schiffe. Die Hindernisse, welche die hochragenden Felsenbänke und die reissende Strömung insbesondere in der Bergfahrt bereiteten, wurden vielfach für unüberwindlich gehalten. Der geglückte Versuch, die Dampfschiffe über die Stromschnelvon Islas und Greben fahren zu lassen, spornte aber dazu an, auch das gefürchtete Eiserne Thor zu bewältigen. Am 2. April 1846 drang der 7 Fuss tief gehende Remorqueur «Erős» bei mittlerem Wasserstande längs des walachischen Ufers inmitten der zahlreichen Klippen durch die Brandung der Wellen und Wirbel über das Eiserne Thor bis Orsova vor. In wenigen Tagen folgte das in den Fahrten über die Stromschnellen oberhalb Orsova trefflich bewährte Dampfboot «Ludwig», welches am 12. April die Thalfahrt über das Eiserne Thor bis Szibb in 26 Minuten, die Bergfahrt aber in einer Stunde und 15 Minuten zurücklegte. Damit fiel die letzte Schranke der Beschiffung; für den Handel von Centraleuropa resultirte daraus die ununterbrochene Donaufahrt.

Die Gesellschaft blieb jedoch dabei nicht stehen; sie war vielmehr darauf bedacht, die in dem engen, der Schiffahrt zugänglichen Canale des Eisernen Thores emporragenden Felsenspitzen zu beseitigen. Vom 24. Jänner bis 16. Februar 1848 wurden 433 Cubikschuh Felsen und mehrere Felsenspitzen abgesprengt. Das that-

sächliche Resultat dieser Sprengungen bestand darin, dass fortan Dampfboote bei einem Wasserstande von 8 Fuss über Null am Pegel von Orsova über das Eiserne Thor fahren konnten, während bis dahin die Fahrten eingestellt werden mussten, wenn das Wasser unter 10 Fuss über Null fiel.

Die Schwierigkeiten, welche der eigentliche Schiffahrtsbetrieb zu überwinden hatte, bildeten jedoch nicht die einzige Sorge, welche auf der Gesellschaftsverwaltung lastete. Je mehr die Betriebsmittel anwuchsen, desto unzulänglicher ward der bisherige Winterhafen bei Alt-Ofen, desto drohender Wasser- und Feuersgefahr. Es musste einerseits zur Anlage von Eisbrechern und Aufstellung eines Pompiercorps in Alt-Ofen, andererseits zur Vermehrung der Winterstände geschritten werden.

Eine Frage von höchster Wichtigkeit bildete die Deckung des Kohlenbedarfes, nachdem die Gesellschaft inzwischen durch die rasche Vermehrung ihrer Betriebsmittel zum grössten Kohlenconsumenten der Monarchie herangewachsen war. Von 750.000 Centnern im Jahre 1845 war der Bedarf für 1846 schon auf eine Million Centner gestiegen, ohne dass sich die Hoffnung erfüllt hätte, neue grosse Kohlenlager in nächster Nähe der Donau erschlossen zu sehen. Das Kohlenbecken von Oravitza, das allerdings reiche Schätze vorzüglichster Kohle in sich barg, war zu entlegen, um den gesammten Kohlenbedarf für die Schiffe der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft zu decken. Ueberdies fehlte es in dem ziemlich unwirthbaren und wenigbevölkerten Lande an Transportmitteln und Zugkraft. Es blieb nur die Hoffnung, durch Anlegung einer Kohlenbahn von Seite der Staatsverwaltung diesem Uebelstande für eine entferntere Zukunft zu steuern. —

Bei dem Beginne der Schiffahrtsperiode von 1846 standen der Gesellschaftsverwaltung 27 Dampfboote in

der Gesamtkraft von 2512 Pferden mit 36 Schleppschiffen zu Gebote; Ende 1847 belief sich die Zahl der dienstfähigen Dampfschiffe auf 41 mit 4252 Pferdekräften, und waren alle Vorbereitungen getroffen, um dieselben im Laufe der Schiffsfahrtsperiode 1848 auf 50 Dampfer mit 5467 Pferdekräften zu erhöhen. Die Zahl der Schleppe war 1847 auf 111 gestiegen, und sollten 1848 weitere 32 Waarenboote dem Betriebe übergeben werden. Alle diese Schiffe waren mit äusserst geringen Ausnahmen auf der Schiffswerfte in Alt-Ofen gebaut und aus Eisen construirt, nachdem die beiden letzten hölzernen Schiffskörper der Dampfboote «Neptun» und «Erös» durch neue eiserne ersetzt, die hölzernen Waarenboote aus dem Dienste gezogen waren.

Die Gesamtwirkung dieser Massnahmen äussert sich in den Betriebsergebnissen der Jahre 1846 und 1847. Im Jahre 1846 wurden 421.340 Personen und 1.564.029 Centner Waaren befördert. Das ergibt gegen 1845 eine Vermehrung im Personenverkehre um 64.484 Personen, im Waarenverkehre um 377.426 Centner.

Die Roheinnahme betrug 2,590.905 fl. gegen 2,070.979 fl. im Jahre 1845, das Schiffserträgniss 1,422.319 fl. gegen 1,186.078 fl. im Jahre 1845, der Reinertrag 348,489 fl., und konnte eine Dividende von 5% oder 25 fl. per Actie vertheilt werden.

1847 umfasste der Personenverkehr 437.523 Reisende, der Waarentransport 2,351.905 Centner. Die Roheinnahme belief sich auf 3,149.416 fl., das Schiffserträgniss auf 1,590.513 fl., der Reinertrag auf 281.163 fl., und wurde eine Dividende von 23 fl. per Actie vertheilt.

Indem trotz der bedeutenden Steigerung des Verkehrs und der Roheinnahmen das Schiffserträgniss und der Ueberschuss von 1847 hinter jenem von 1846 zurückblieben, war der Beweis geliefert, dass die rasche Vermehrung der Betriebsmittel in erster Linie der Fro-

duction und dem Handel und nicht der Rentabilität des Unternehmens zu Gute kam.

Die Jahre 1848 und 1849 gestalteten sich für die Gesellschaft zu einer Epoche der härtesten Prüfung.

Bei dem Beginne der Schifffahrt hatten sich die erfreulichsten Aussichten eröffnet; die Einnahmen überstiegen bis Ende Mai 1848 jene der gleichen Periode des Vorjahres um 230.000 fl. Selbst die in den Monaten März und Mai stattgehabten politischen Ereignisse bestärkten die gehegten Erwartungen. Vermehrte Bedürfnisse, häufige Veranlassungen zu Geschäftsreisen, vor Allem aber die Befreiung des Handels von mancher veralteten Fessel hätten, wenn der Umschwung der Zeitereignisse, wie man erwartet, Ruhe und Frieden in seinem Gefolge gehabt, sicher nur günstig auf den Geschäftsgang der Gesellschaft eingewirkt. Leider sollten diese Hoffnungen arg getäuscht werden. Die immer wieder sich erneuernden Volksbewegungen konnten nicht ohne Rückwirkung auf Credit und Handel bleiben und trafen besonders schwer den Donauverkehr.

Seit dem Entstehen der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft war Ungarn das Hauptfeld ihrer Thätigkeit und die hauptsächlichste Quelle ihres stets zunehmenden Aufschwunges. Budapest, Semlin, Szegedin, die Centralpunkte des Handels auf der Donau, der Save und Theiss, waren zugleich die Hauptstationen, wo die gesellschaftlichen Schiffe sich kreuzten, und von wo aus die meisten zur Belebung des Verkehres angeordneten Verfügungen zur Ausführung gebracht werden mußten. Unter solchen Umständen war der Ausbruch eines verheerenden, gerade in dem Mittelpunkte der gesellschaftlichen Thätigkeit plötzlich auflodernden Bürgerkrieges ein für den Schifffahrtsverkehr, wie für das gesellschaftliche Vermögen, verhängnisvolles Ereigniss.

Als die Serben den Remorqueur «Duna» in Carlo-

witz zwingen, Fahrten zu politischen Zwecken zu machen, später überhaupt die Dampfboote nicht über Carlowitz vordringen liessen und z. B. den Remorqueur «Magyar» auf seiner Reise nach Orsova nöthigten, nach Semlin zurückzukehren; als die Equipage des «András» in der Gegend von Czerevitz mit bewaffneter Hand von dem Schiffe vertrieben und das Fahrzeng mit Beschlag belegt wurde, u. s. w., u. s. w.; sah sich die Gesellschaft genöthigt, die Regelmässigkeit der Fahrten auf einem grossen Theile der Donau und deren Nebenflüssen aufzugeben und dieselben von Budapest abwärts auf Esseg, später sogar auf Mohács zu beschränken. Auf der Theiss konnten sich die dortselbst eingeschlossenen Schiffe nur zwischen Szegedin und Ó-Becse bewegen, während der Frachttransport auf dem Bega-Canale zwischen Titel, Gross-Becskerek und Temesvár ganz abgeschnitten war. Im Herbste mussten sogar wegen der Kriegsoperationen gegen Wien die Fahrten zwischen Wien, Pressburg und Budapest theilweise eingestellt werden.

Noch misslicher gestaltete sich die Lage der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft im Jahre 1849; insbesondere war auch das gesellschaftliche Eigenthum allen Gefahren des Krieges preisgegeben.

Der Dampfer »András» wurde derart beschädigt, dass man ihn zerlegen musste und nur noch als Stehschiff verwenden konnte. Der Dampfer «Komárom» wurde am 31. Mai 1849 in der Gegend von Kovil von einer verborgenen Strandbatterie derart beschossen, dass 3 Kugeln in den Körper des Schiffes eindrangen und dessen Dampfkessel durchlöcherten. Eines der Schleppboote wurde in Brand geschossen. Bei Semlin flog am 18. Juni ein Schleppschiff durch Entzündung seiner Ladung in die Luft und wurde in zwei Theile zerrissen. Der dadurch veranlasste Kugelregen zerstörte und beschädigte überdies gesellschaftliches Eigenthum am Ufer. Auch bei Gönyő wurde am 24. April 1849

ein Schlepper in die Luft gesprengt. Von den in der Nähe von Ács stationirt gewesenen Transportschiffen wurde eines durch die Truppen versenkt, das andere von Kugeln in den Grund gehohrt. Ebenso ein Waarenboot bei Neubece an der Theiss. Die im Komorner Winterhafen stationirten Waarenboote wurden, nebst mehreren von Raab, Neudörfel und Arad dahin dirigirt, zur Erbauung einer Brücke über die Waag verwendet; bei dem späteren Bombardement von Komorn gingen drei davon unter, ein viertes wurde von Kugeln durchlöchert.

Wenigstens blieb indess die Schiffswerfte in Alt-Ofen von grösseren Unglücksfällen verschont; es wurde dort u. A. das in ungarischen Regierungsbesitz übergegangene Dampfboot »Franz I« in einen Kriegsdampfer umgestaltet.

Dass unter solchen Umständen das Erträgniss der Jahre 1848 und 1849 weit hinter den bescheidensten Erwartungen zurückblieb, ist begreiflich. Der Ausfall des Jahres 1848 betrug 345.704 fl., jener des Jahres 1849 aber 379.869 fl. In Folge dessen wurde die Auszahlung des Coupons vom 1. März desselben Jahres sistirt, bis ein nachfolgendes Jahr es ermöglichen würde, denselben aus dem reinen Ueberschusse zu tilgen! —

Den sturmbewegten Tagen von 1848 und dem blutigen Bürgerkriege des Jahres 1849 folgten glücklicherweise wieder Zeiten dauernder Ruhe und friedlicher Entwicklung.

Angesichts solcher Aspecten musste die Gesellschaft, die während der Schifffahrtsperiode 1850 48 Dampfboote mit 5387 Pferdekräften, 125 Waaren- und 16 Schweinboote nebst 14 Kohlenschiffen in Thätigkeit hatte und damit 538.522 Personen und 2,736.427 Centner Waaren — die Frachten, die nicht nach dem Gewichte tarifirt werden, nicht mitgerechnet — beförderte, an eine neuerliche Vermehrung ihrer Transportmittel denken, sollte sie

einerseits dem wachsenden Verkehre genügen, andererseits der für 1851 drohenden Concurrenz einer Eisenbahn zwischen Wien-Budapest, die schon seit 1846 in der Strecke Budapest-Waitzen den Personenverkehr der Dampfschiffe wesentlich beeinträchtigt hatte, die Stirne bieten. Die Schifffahrtslinie war hauptsächlich durch den Bega-Canal erweitert worden.

Das Jahr 1851 gestaltete sich in dem Verkehrsgebiete der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft zu einem Exportjahre ersten Ranges; eine überreiche Ernte in den unteren Donaugegenden fiel mit Misswachs in Mitteleuropa zusammen und führte zu einer ausserordentlichen Verkehrssteigerung. Selbst auf der durch die neu eröffnete Staatsbahnlinie concurrenzirten Strecke Wien-Budapest hob sich der Frachtenverkehr um 911.335 Centner. Die gesellschaftliche Flotte leistete das Möglichste, konnte aber doch dem Andränge der Waaren weniger denn je entsprechen.

Eine neuerliche Actienemission im Betrage von 4½ Millionen Gulden ermöglichte die Completirung der Fahrparks und zugleich die Vergrößerung des Werft-Etablissements in Alt-Ofen. Bei Beginn der Schifffahrts-saison 1853 besass die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft bereits 71 Dampfboote und 233 Schleppschiffe.

Ein vermehrter Schiffsstand hat jedoch auch einen vermehrten Kohlenconsum im Gefolge. Derselbe hatte schon 1851 die Ziffer von 1,814.692 Centnern erreicht und war 1852 auf 2,071.978 Centner gestiegen. Für 1853 mussten mehr als 3 Millionen Centner präliminirt werden.

Zahlreiche Versuche mit verschiedenen Kohlengattungen führten zur Ueberzeugung, dass die umfangreichen, bis dahin noch sehr wenig ausgebeuteten Kohlenlager in der Nähe von Fünfkirchen insbesondere geeignet seien, den Hauptbedarf der Gesellschaft an Kohle in

Ungarn zu decken. Dem Brennwerthe nach der Oravitzaer Kohle nur wenig nachstehend, hatte die Fünfkirchener Kohle den grossen Vorzug, dass sie dem Mittelpunkte der gesellschaftlichen Thätigkeit ziemlich nahe lag und in jeder erforderlichen Menge und gegen mässige Kosten beizustellen war. Nur befanden sich auch hier die Strassen in einem elenden Zustande, und war das Fuhrwerk der Umgegend, trotz eines enorm hohen Frachtlohnes, für grössere Quantitäten gänzlich unzulänglich.

Die gesellschaftliche Administration erwarb daher 1852 mehrere, mitten im Kohlendistricte von Fünfkirchen gelegene Kohlenfelder im Flächenausmasse von 55.000 Quadratklaftern zu dem verhältnissmässig geringen Preise von 57.000 fl., nahm aber zugleich das schon vor 1848 ventilirte Project einer Eisenbahn zwischen Fünfkirchen und Mohács wieder auf.

Zu seiner Verwirklichung wurde eine neue Actienemission im Betrage von $4\frac{1}{2}$ Millionen Gulden beschlossen. —

Inzwischen waren neuerdings politische Wirren eingetreten, welche in Folge der Besetzung der Donaufürstenthümer durch Russland den Ausbruch des orientalischen Krieges herbeiführten. Bevor noch der Kanonendonner der Seeschlacht von Sinope die Westmächte gegen das Czarenreich in die Schranken gerufen hatte, war mit den Kämpfen um die Donaufestungen der Verkehr auf einem grossen Theile der unteren Donau unterbrochen, und die Geschäftsstockung bald längs der ganzen Donau eingetreten.

Gleichwol konnte man sich der Nothwendigkeit nicht entziehen, zu einer neuerlichen Vermehrung des gesellschaftlichen Anlagecapitals um 12 Millionen Gulden zu schreiten, um einerseits den Bau der Eisenbahn von Üszög nach Mohács in eigener Regie rasch fördern, dieselbe mit den erforderlichen Betriebsmitteln [ausrüsten,

den Abbau der Kohlenwerke im grossen Style einrichten, sowie die Kosten der Quais in Budapest, der Gebäude in Alt-Ofen u. s. w. decken, andererseits aber das Schiffahrtsmateriale entsprechend vermehren zu können.

Im Jahre 1855 stieg die Frachtenbewegung auf 10 646.456 Centner und war allein auf der Linie Budapest-Semlin-Orsova um 1,800.000, und auf der Linie Orsova-Galaz um mehr als 2,000.000 Centner höher als im Vorjahre.

Der Gesammtserfolg des Jahres 1855 war ein reiner Ueberschuss von 1,488.859 fl., so dass eine Dividende von 33 fl. per Actie vertheilt werden konnte.

Inzwischen war Sebastopol gefallen und in Paris der Congress zusammengetreten, der am 30. März 1856 die Freiheit der Schiffahrt auf der Donau proclamirte, aber hiedurch auch das Privilegium zerstörte, das die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft für die schweren Opfer entschädigen sollte, welche sie im allgemeinen Interesse gebracht hatte.

Als Ersatz wurde ihr in dem Uebereinkommen vom 23. Mai 1857 bis zum Jahre 1880 ein Reinerträgniss von 1,920.000 fl. unter gewissen Modalitäten gewährleistet. Diese Modalitäten waren aber zugleich eine Fessel, welche die Gesellschaft behinderten, auf Grund der Vermehrung ihres Actiencapitales zu wachsen und ihr Erträgniss durch rasches Anschmiegen an die zu Tage tretenden Conjunctionen des Handels zu sichern.

Schon die nächsten Jahre 1856, 1857, und 1858 waren ungünstiger, als irgend ein vorausgeganenes.

Die von den Kriegsereignissen hervorgerufene Güterbewegung vom Westen nach dem Osten Europas staute plötzlich, Misstrauen in die Dauerhaftigkeit des Friedens, insbesondere die ungeklärten Zustände in den Donaufürstenthümern, riefen eine allgemeine Stagnation hervor.

Dazu kam, dass ergiebige Ernten nahezu in ganz

Europa den Absatz für den wichtigsten Verkehrsartikel der unteren Donauländer schmälerten und damit den gesellschaftlichen Transportmitteln die Massentransporte entzogen. Im südlichen Ungarn aber erwuchs der Donau-Dampfschiffahrt mit dem, in diesen Jahren seinen Ausbau entgegengehenden, das gesellschaftliche Verkehrsgebiet durchkreuzenden Schienennetze ein mächtiger Concurrent, der den kürzeren Weg und die ununterbrochene Dauer seiner Thätigkeit voraus hatte.

Da half es wenig, dass der Abbau der, inzwischen auf 739.906 Quadratklafter erweiterten, Kohlenfelder im Verhältnisse zu dem Fortschreiten der Bahnstrecke Üszög-Mohács rüstig gefördert wurde. Von der Eröffnung dieser Bahnstrecke für den Kohlentransport (2. Mai 1857) bis zu ihrer Uebergabe an den allgemeinen Verkehr (1. December 1858) konnten 624.534 Centner und 1858 sogar 1,575.501 Centner Kohlen nach Mohács gestellt werden, wodurch sich der Durchschnittspreis der verbrauchten Kohle von 44.6 kr. auf 39.67 kr. ermässigte. Der Abgang der Gesellschaft stieg von Jahr zu Jahr; 1856 den Betrag von 470.193 fl. erreichend, hob sich derselbe 1857 auf 1,135.880 fl.—

Den höchsten Abgang hatte das Jahr 1858 aufzuweisen, in welchem das completirte Actiencapital zum ersten Male voll zu verzinsen und die Abschreibungen von dem erhöhten Werthe der Schiffe, Gebäude und des Inventars zu berechnen waren, ohne dass weder die Mohács-Fünfkirchener Bahn, die erst am 1. December 1858 dem allgemeinen Verkehre übergeben werden konnte, noch auch die, durch den Ankauf sämmtlicher noch der Gemeinde Fünfkirchen gehörigen Kohlenfelder erweiterten Kohlenwerke schon erheblich zu den Einnahmen beizutragen vermocht hatten.

Mittlerweile war durch die Kundmachung der Donauschiffahrtsacte vom 7. November 1857 die Freiegebung

des Schiffahrtsverkehrs auf der Donau vom 1. Jänner 1858 an in Kraft getreten.

Die Betriebsergebnisse des Jahres 1859 wiesen wieder einen Mehrertrag von 724.355 fl. gegen 1858 aus, und der Geschäftsgang des Jahres 1860 stellte schon in den ersten Monaten noch reichlichere Ertragnisse in Aussicht.

Trotzdem wusste die Staatsverwaltung eine Modification des bestehenden Garantieverhältnisses in dem Additionalübereinkommen vom 3. December 1861 durchzusetzen, in welchem allerdings die Betriebsdauer der Mohács-Fünfkirchener Bahn auf 90 Jahre erweitert, dagegen aber das garantierte 8 %ige Reinertragniss thatsächlich reducirt wurde. Der Schwerpunkt des vereinbarten Additionalübereinkommens lag jedoch darin, dass die Gesellschaft, obwohl aller Energie bedürftig, um den allenthalben auftauchenden Concurrenzversuchen begegnen zu können, an die lästige Bedingung eines «schwunghaften» Fortbetriebes der Schiffahrt auf allen Linien nach dem Ermessen der Regierung gebunden blieb.

Das gesellschaftliche Schiffsmateriale bestand damals aus 95 Raddampfern mit 11.253 Pferdekräften, 24 Propellern mit 675 Pferdekräften, 437 Waaren-Transportschiffen, 21 Schweinbooten und 16 Kohlentendern, zu deren Instandhaltung, wengleich trefflich eingerichtet, so doch äusserst kostspielige Werften dienten. Daneben ein Kohlenwerk, das, so werthvoll und zukunftsverheissend es seiner mächtigen Lager und der Vorzüglichkeit seiner Producte wegen auch war, doch erst des Aufschlusses und der äusseren Abrundung, sowie eines stabilen Arbeiterstandes bedurfte; endlich eine Eisenbahn, die noch der Verbindung mit den grossen Schienenwegen der Monarchie harrete und zunächst nur die Kohlenzufuhr zu den Schiffen vermittelte. —

Das Hauptaugenmerk galt nunmehr der Wiederge-

winnung der vollen Rentabilität der gesellschaftlichen Unternehmung aus dem eigenen Ertrage, verbunden mit steter Rücksichtnahme auf die öffentlichen Interessen. Diese Lösung leitete fortan die Betriebsdirection bei allen ihren Massnahmen.

Besondere Aufmerksamkeit erforderten die Ausgaben für den Brennstoff, und wurden einerseits zur Förderung des Abbaues der gesellschaftlichen Kohlenflütze wie zur Erweiterung des Absatzgebietes ihrer Kohle die Coaksbereitung und Briquettesfabrikation eingeführt, andererseits die Verminderung des Kohlenverbrauches durch rasche Aneignung der Fortschritte der Technik in Heizapparaten und Heizmethoden angestrebt, wobei sich die Einführung der Heizprämien sehr förderlich erwies. Der Erfolg blieb nicht aus. Der Preis der Kohle sank von 1859 bis 1863 von 60·2 kr. auf 53 kr. per Centner, nachdem sich derselbe erst 1858 in Folge der Eröffnung der Mohács-Fünfkirchener Bahn um 7·8 kr. per Centner ermässigt hatte.

Die Vervollkommnung des Schiffahrtsdienstes wurde über dem nicht vergessen; insbesondere die Passagierboote längerer Fahrt erhielten in diesem Zeitabschnitte jene comfortable Einrichtung, welche seither ihren Ruf und ihre Beliebtheit bei dem Publikum begründeten. Den grössten Nachdruck legte man jedoch auf die raschere Bewegung der Betriebsmittel und führte zu diesem Behufe im Jahre 1862 die sogenannten Meilengelder für die Schiffsmannschaft ein.

Nur so konnte man den bestehenden Schiffahrtslinien neue einfügen, wie die Drau, ohne die Zahl der Schiffe zu vermehren.

Charakteristisch für diesen Zeitabschnitt ist der Wettkampf der Donau-Dampfschiffahrt mit den Eisenbahnen, der anfangs immer lebhafter entbrennend, end-

lich in einer Reihe von Uebereinkommen seinen Abschluss fand.

Anders musste sich der Verlauf der Dinge in Rücksicht auf die concurrirenden Schiffahrts-Unternehmungen gestalten. Diese wollten auf einem Felde ernten, welches die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft bebaut hatte, und beschränkten meist von vornherein ihre Action auf productive Localstrecken, ohne an die grössere Aufgabe einer Verkehrsvermittlung zwischen Orient und Occident zu denken. Hatte überdies unbedachte Ausnützung des Augenblickes und mangelnde Vorsorge für die Zukunft den Keim der Auflösung gezeitigt, den diese Unternehmungen in sich trugen, so bedurfte es kaum noch der Taktik des grösseren Rivalen, um sie von dem Schauplatze verschwinden zu machen. —

Die in diese Zeit fallende Erwerbung des baierischen Schiffsparks, bestehend aus 15 Dampf- und 19 Schleppbooten, half zwar einigermassen den Verkehrsstockungen der folgenden Jahre ab. Indessen erreichte aber die Ungunst der Stromverhältnisse den Höhepunkt im Jahre 1863, in welchem der Wasserstand am Orsovaer Pegel volle 365 Tage, somit das ganze Jahr hindurch, unter jenem Niveau blieb, bei welchem erst die Schiffahrt über die Katarakte betrieben werden kann. Was diese Thatsache besagen will, wird einleuchtend, wenn man bedenkt, dass in den vorangegangenen 25 Jahren, einschliesslich der Jahre 1861 und 1862, der Wasserstand am Orsovaer Pegel im Durchschnitte alljährlich wenigstens 201 Tag über 9 Schuh gewesen war. 1863 konnten daher nur 7 Eilschiffe in directer Fahrt über das Eiserne Thor verkehren, und die Beförderung der Reisenden und der Güter musste den grössten Theil des Jahres hindurch auf eine Entfernung von 12 Meilen zu Land durch eine nahezu menschenleere, unwirthbare Gegend bewerkstelligt werden. Und wie an den Katarakten, machten sich

Trockenheit und Dürre auch auf den übrigen Schiffahrtsstrecken geltend. Auf der Theiss musste oberhalb Szegegin die Schiffahrt schon Mitte Juli eingestellt, auf der Save linie Semlin-Sissek aber die Ladung bei Einer Fahrt dreizehnmal gelichtet werden; auf der oberen Donau blieb die Schiffahrt in nächster Nähe von Wien wochenlang unterbrochen, und konnten zwischen Pressburg und Gönyö nur noch die seichtest gehenden Dampfboote verkehren.

Mit den vorgeschilderten Elementarzuständen war die Zahl der ungünstigen Einflüsse noch nicht erschöpft, denen die Unternehmung machtlos gegenüberstand. Zu der Wassernoth gesellten sich nämlich 1862 die Rückwirkungen des amerikanischen Krieges, die Verwicklungen zwischen der Türkei und Serbien, welche die Gesellschaft nöthigten, die Fahrten ihrer Schiffe längs des serbischen Ufers vom Tage des Belgrader Bombardements bis zum Schlusse der Schiffahrt einzustellen; endlich 1863 noch eine Missernte in Ungarn, während der Import von Körnerfrüchten aus den unteren Donauländern in Folge der Wasserstandsverhältnisse der Donau unmöglich war.

Als fördernde Umstände erwiesen sich dagegen u. A. die Vollendung der Strecke Steinbrück-Sissek und die Eröffnung der Drauschiffahrt. Der Ausbau der Eisenbahnlinie Steinbrück-Sissek erschloss dem Exporte ungarischer Producte nach dem Mittelmeere neue Bahnen, während hauptsächlich die Schiffbarmachung der Drau den Waldbeständen Slavoniens einen Absatzweg eröffnete, auf welchem Holz, namentlich zu Fassdauben verarbeitet, in den Welthandel gelangen konnte. —

Dass unter den früher geschilderten Umständen die finanziellen Erfolge hinter den gehegten Erwartungen zurückbleiben mussten, bedarf wol keiner näheren Darlegung.

Die Verkehrsziffern derselben Periode zeigen indess, dass die Leistungen der Gesellschaft in steter Progression begriffen waren; ein Effect, der somit mehr dem allgemeinen Handel und Wandel, als ihrem berechtigten Interesse zu Statten kam.

Der Verkehr umfasste :

1861 : 612.571 Personen und 17,006.671 Centner Frachten ;

1862 : 716.858 » » 17.434.237 » »

1863 : 759.767 » » 19.712.688 » »

Um den Nachwirkungen der letzten Missernte in Ungarn zu begegnen, wurde im Frühjahr 1864 der grösste Theil der gesellschaftlichen Flotte nach der untersten Donau entsendet, und gelangten dadurch in den ersten Monaten des Jahres 1864 nicht weniger als 1,189,095 Centner Getreide aus den rumänischen Häfen zum Export. Als sich dann in der zweiten Hälfte des Jahres die Lage des Getreidehandels in Folge einer auf dem ganzen Continente sowie in England gesegneten Ernte total veränderte, entwickelte sich ein Verkehr, dem die gesellschaftlichen Schlepper nicht mehr genügen konnten, so dass die disponiblen Dampfer zum Schleppen beladener Ruderschiffe verwendet werden mussten. Der Waarentransport umfasste im Ganzen 21,662.704 Centner; an Getreide allein wurden 8,955.625 Centner verfrachtet.

Unter der Einwirkung dieses Geschäftsaufschwunges entstand der Beschluss der Generalversammlung vom 13. Mai 1865, von dem Vorbehalte der Kündigung des Additionalübereinkommens vom 3. December 1861 Gebrauch zu machen. --

1865 öffneten sich noch einmal alle Schleussen des Missgeschicks; störenden Hochfluthen folgte ein seltener Wassermangel, welcher alle Quellen und Ströme des südöstlichen Europas versiegen zu machen drohte. Vom Monate Juli angefangen konnten die Schiffe auf 393 Mei-

len, also auf dem grösseren Theile des 715 Meilen umfassenden Schifffahrtsgebietes, nur mit einem Drittel ihrer Ladungsfähigkeit befrachtet werden, auf anderen Linien geraume Zeit gar nicht verkehren, während gegen Ende des Monates November die Thätigkeit auf mehreren Strecken gänzlich eingestellt werden musste. Dazu kam im Monate August der Ausbruch der Cholera an der untersten Donau, wodurch die Reisenden von der Benützung der Donauroute nicht minder abgeschreckt wurden, als durch die auf beiden Ufern eingeführte Quarantaine.

Mit 1866 begannen endlich die Jahre aufsteigender Linie. Obwohl die Drangsale eines den grössten Theil der Monarchie verheerenden Krieges nicht geeignet waren, Hoffnungen auf ein günstiges Erträgniss zu erregen, so erreichten doch die Einnahmeziffern in Folge der energischen Ausnützung des Betriebsmaterials eine Höhe, welche nicht allein gestattete, jeglichen Zuschusses von Seite des Staates zu entzihen, sondern überdies einen Ueberschuss von 546.892 fl. ergab. Es hätte eine nahezu 10%ige Dividende vertheilt werden können, wenn dies nicht die Bestimmungen des Garantievertrages verwehrt hätten.

Dabei hatte sich der Schiffspark blos um 4 aus dem Bestande der k. k. Kriegsmarine erworbene Dampfboote von 400 Pferdekräften vermehrt.

Unter den Segnungen des dem Vaterlande wiedergewonnenen Friedens, dem 1867 die Verständigung der beiden Reichshälften über die Grundlagen des inneren staatsrechtlichen Verhältnisses zwischen den Ländern der Stefanskronen und den übrigen Theilen der Monarchie auf dem Fusse folgte, begannen sich allenthalben reges geschäftliches Leben und Unternehmungslust zu entfalten, und schufen so die wirthschaftliche Atmosphäre, in welcher auch die dem Transport gewidmeten Anstalten gedeihen können. Selbst die Natur schien diese Bestrebungen unterstützen und alte Wunden heilen zu wollen, in-

dem sie über die von mehrjährigem Misswachs heimgesuchten Donauländer den reichsten Erntesegen niedergehen liess, während derselbe den westlichen Ländern versagt blieb.

Der Güterverkehr erreichte die enorme Ziffer von 23,754.633 Centnern, welche einen Gesamtweg von 1.521,417.161 Centnermeilen zurücklegten. Darunter waren 10,291.702 Centner Getreide, 10,251.975 Centner Kaufmannsgüter und 3,210.956 Centner Kohlen.

Aber auch der Personenverkehr hob sich 1867 wieder rasch, zumal die Leiden des Krieges bald vergessen waren, und die Krönungsfeierlichkeiten in Budapest wie die Weltausstellung in Paris die Reiselust vermehrten. Die inzwischen erfolgte Eröffnung der Rustzuk-Varna-Bahn hatte zugleich die Dauer einer Reise von Wien nach Constantinopel auf 3½ Tage abgekürzt.

Das Reinerträgniss vom Jahre 1867 lieferte eine 13·83%ige Verzinsung des Actien Capitals.

So glänzend dieses Ergebniss war, wurde es doch von jenem des Jahres 1868 noch übertroffen. In Folge der gesteigerten Consumtionskraft der Donauländer erfuhr trotz der minder reichen Ernte der Personen- und Güterverkehr eine weitere, höchst ansehnliche Steigerung und brachte ein 14·17%iges Reinerträgniss ein.

In das Jahr 1868 fällt die Arrondirung des gesellschaftlichen Bergwerksbesitzes durch die Pachtung der Szabolcser Kohlengruben und die Erwerbung des grossen Vasaser Revieres. Ebenso gelangte die seit Jahren geplante Eisenbahn von Fünfkirchen nach Bars unter Betheiligung der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft zur Ausführung, wodurch die Mohács-Fünfkirchener Linie mit den grossen Schienenwegen der Monarchie in Verbindung gesetzt wurde.

Mit diesem Jahre darf die Krisis als überwunden betrachtet werden, welche die Aufhebung des Privile-

giums im Zusammentreffen mit einer Kette von widrigen Umständen der Gesellschaft bereitet hatte; sie hatte das Werk der inneren Consolidirung unter den beengendsten Verhältnissen vollendet und zugleich einen Höhepunkt der Entwicklung erreicht, von dem aus sie mit Genugthuung den zurückgelegten Weg überblicken konnte!

Eine grosse Aufgabe war gelöst, allein es war damit die Zukunft der Gesellschaftsunternehmung noch nicht als gesichert zu betrachten. Denn sollte sie nicht einem schleichenden Siechthume erliegen, so musste sie die Möglichkeit freier Bewegung gewinnen. Diese Ueberzeugung fasste um so tiefer Wurzel, als der letzte Versuch, die Verhandlungen mit der Regierung, welche zu dem Additionalübereinkommen vom 4. Juli 1867 geführt hatten, zu einem gedeihlichen Abschlusse zu bringen, fehlgeschlagen war, und die Gefahr nahe lag, dass die Gesellschaft, wenn sie sich auf die Reparatur ihres Betriebsmaterials beschränken musste, ohne zu Nachschaffungen im grösseren Style schreiten zu können, eines Tages auf nahezu unbrauchbare Schiffe angewiesen sein werde.

Nach langwierigen, mehrmals abgebrochenen Verhandlungen mit den Regierungen beider Reichshälften kam endlich der Entwurf zu einem Uebereinkommen zu Stande, kraft dessen der Vertrag vom 23. Mai 1857 mit den beiden Nachtragsübereinkommen ausser Kraft treten und die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft auf jegliche Subvention verzichten, dafür aber die freie Verfügung über alle ihre Mobilien und Immobilien erhalten sollte. Die Concessionsurkunde der Eisenbahn Mohács-Fünfkirchen sollte dahin abgeändert werden, dass die ungarische Regierung auf die Dauer von 30 Jahren vom Tage der Betriebseröffnung d. i. vom 1. December 1858 an, auf das Recht zur halbjährigen Kündigung des Betriebes verzichte, dagegen die Staatsverwaltung die zur Zeit der

Einlösung der Bahn noch nicht amortisirte, von der Gesellschaft bestrittene, Bausumme baar zu vergüten hätte. Endlich sollte sich die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft verpflichten, 2,750.000 fl. an die Staatscasse zu zahlen, wohingegen sie von der Rückzahlung der empfangenen Garantievorschüsse enthoben werden sollte.

Nach manchen Zwischenfällen führten zwar neuerliche Verhandlungen mit der Staatsverwaltung zu einer zustimmenden Erklärung der beiden Finanzminister, sowie zur Unterfertigung des Vertrages durch die Vertreter der Gesellschaft; die Vertagung des ungarischen Abgeordnetenhauses beliefs aber die Angelegenheit wieder in Schwebe.

Inzwischen hatte sich aber die Lage der gesellschaftlichen Unternehmung bedeutend geändert. Das Jahr 1869 ergab zwar noch einen reinen Ueberschuss von 677.430 fl. über die 8%-ige Actienrente, allein bei einer kaum mittelmässigen Ernte in Ungarn und Rumänien trat zum erstenmale das amerikanische Getreide in grossen Quantitäten auf den europäischen Markt und verursachte eine fühlbare Abnahme im Exportverkehre. Die in einem ungewohnten Umfange zunehmenden Gründungen neuer industrieller Unternehmungen, welche die Bedürfnisse und Kräfte des Landes weit überstiegen, vor Allem aber die fieberhafte Sucht, alle Geschäftszweige durch Actiengesellschaften in grossem Massstabe zu betreiben, führten zu der bekannten Deroute, deren Folgen sich durch allgemeines Misstrauen und Geschäftsflauheit bemerkbar machten. Der Mangel an genügenden Arbeitskräften erwuchs zu einer Calamität und steigerte auch die Ausgaben der Donau - Dampfschiffahrts - Gesellschaft in bedenklichster Weise, während wieder die wachsende Concurrrenz durch das Angebot von Schiffen die Frachtsätze unverhältnissmässig drückte. Dazu kamen noch 1870 die gewaltigen Erschütterungen des deutsch-französischen Krieges, die

auch den gesellschaftlichen Schiffahrtsbetrieb empfindlich in Mitleidenschaft zogen.

Das Schlussresultat des Jahres 1870 war, dass zur vollständigen Deckung der 8%igen Verzinsung 799.250 fl. fehlten, ein Abgang, der sich 1871 auf 801.844 fl. erhöhte.

Endlich führten die Verhandlungen mit der ungarischen Regierung zu dem Resultate, dass der Finanzminister verhiess, die Forderungen der Gesellschaft ehe-
thunlichst dem Reichstage zur Annahme zu empfehlen, falls dieselbe sich anheischig mache, nach dem Ausbau der Szabolcser Zweigbahn den Frachtsatz für Kohle auf der Strecke Üszög-Mohács von 14 kr. auf 12 $\frac{1}{2}$ kr. per Zollcentner d. i. auf 1 kr. per Centner und Meile zu ermässigen. Auf Grund dieser Abmachungen wurde das Uebereinkommen in dem ungarischen Reichstage eingebracht und von beiden Häusern desselben mit der Modification angenommen, dass der Tarif von 1 kr. per Centner und Meile als Maximum erklärt und die Gesellschaft verpflichtet wurde, ihre Eisenbahnbetriebsmittel stets den Anforderungen des Kohlentransportes anzupassen und mit ihren Schiffen innerhalb der Grenzen Ungarns unter ungarischer Flagge zu fahren, — Abänderungen, denen sich die Gesellschaft ohneweiters unterwarf. Gleichzeitig wurde der Modus festgesetzt, in welchem die gesellschaftliche Steuer vom Jänner 1868 an vertheilt und entrichtet werden sollte.

Am 11. und 19. April 1883 erhielten die bezüglichen Gesetze die A. h. Sanction, und damit war die Refundierungsfrage nach fünfjährigen, schwierigen und wechselvollen Verhandlungen endgiltig geordnet, und der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft die legale Basis ihrer Unabhängigkeit gegeben.

Allein über dem Errungenen darf man weder die Opfer vergessen, welche es gekostet, noch die schweren Ver-

pflichtungen, welche der Gesellschaft auferlegt wurden. Wäre es für die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, insbesondere gegenüber den concurrirenden Unternehmungen von wahrhaft unschätzbarem Werthe gewesen, wenn der ersten Anregung zur Lösung des Garantieverhältnisses die That auf dem Fusse gefolgt wäre, so müssen die Bedingungen, von welchen dieselbe abhängig gemacht wurde, um so drückender erscheinen, als dieselben unter anderen längst geänderten Verhältnissen aufgestellt worden waren.

Nun hatte zwar die Verwaltung den gesteigerten Bedürfnissen der neuen Aera bereits vorgearbeitet; sie hatte u. A. noch 1868 3 Güterdampfer und 26 Schleppboote von der Wien-Pester Remorqueurgesellschaft an sich gebracht. Als dann 1869 die Ketten- und Drahtseilschiffahrt auf anderen Strömen, namentlich dort, wo ungünstiges Fahrwasser und Untiefen der Beschiffung Hindernisse bereiten, überraschende Erfolge errang, zögerte sie nicht, die Neuerung auch auf der Donau zu versuchen. Sie erwarb ein Privilegium für eine specielle Art von Drahtseilschiffen, acquirirte Ketten und Drahtseile, baute Toueurs und übte das neuartige Schiffahrtssystem zwischen Pressburg und Theben ein, um dasselbe, wenn es sich erprobt, auf der ungarischen Donaustrecke und speciell auf der seichten Linie zwischen Pressburg und Budapest zur Anwendung zu bringen. Und ebensowenig hatte sie Bedenken getragen, auf ihrer Werfte in Alt-Ofen die erforderlichen Neubauten in Angriff nehmen zu lassen, um für den erhofften Fremdenzuzug zur Weltausstellung 1873 gerüstet zu sein und zugleich in derselben Zeugniß ablegen zu können von der Leistungsfähigkeit ihrer industriellen Etablissements.

Aber die gesellschaftlichen Kohlenwerke erheischten auch neue Investitionen. Denn wenngleich schon Ende 1871 die Anzahl der abgeteuften Schachte an den Gru-

ben auf 40 gestiegen war, in welchen 28 Dampfmaschinen mit 50 Kesseln, zusammen von 783 Pferdekraften die verschiedenen technischen Verrichtungen leisteten, und weitere Maschinen und Kessel in der Aufstellung begriffen waren, wengleich ferner das Beamten- und Arbeiterpersonale, zusammen 2895 Seelen zählend, in 200 Coloniegebäuden Unterkunft fand, und für die geistigen und materiellen Bedürfnisse der colonisirten Einwohnerschaft durch eine Kirche, eine Schule und andere gemeinnützige Anstalten, darunter ein Kindergarten, eine Lesehalle, ein geräumiges Krankenhaus, Gasthäuser, eine Dampfmühle, Wasserleitung und Gasanstalt vorgesorgt war; so konnte man doch auf diesem Standpunkte nicht stehen bleiben. Speciell Szabolcs musste bedacht werden. Dort fehlte es an Arbeitern und an Wohnungen für dieselben.

Dabei blieb die Hauptsache die Erleichterung der Kohlenabfuhr aus den Gruben von Szabolcs und Vasas durch Flügelbahnen zu der Mohács-Fünfkirchener Eisenbahn; denn da die Achsfracht, an sich ungenügend, auf der $\frac{3}{4}$ Meilen langen Strecke auf 10—15. kr. per Metzen zu stehen kam, konnte an den Abbau in grösserem Massstabe nicht gedacht werden.

Und noch manche andere ausserordentliche Ausgabe stand auf der ganzen weiten Linie bevor, welche der Fortschritt der Zeit und des Verkehres erheischte.

Die Generalversammlung vom 26. Mai 1873 ermächtigte deshalb die Verwaltung, für die Geldbedürfnisse des Unternehmens bis zum Betrage von fünf Millionen Gulden vorzusorgen; und sie konnte es um so eher thun, als erst wieder die Betriebsergebnisse des Jahres 1872 die Actionskraft der Unternehmung in das beste Licht gestellt hatten. Die Personenfrequenz auf den gesellschaftlichen Schiffen erreichte eine vorher nicht gekannte Höhe und auch der Güterverkehr blieb nur um ein verhältnissmässig Geringes hinter den glänzendsten Ziffern früherer Jahre

zurück. Nahezu 1000 Schleppladungen Getreide waren von der untersten Donau über die Katarakten nach Ungarn, dessen Ernte abermals missrathen war, geschafft, und mehr als 11 Millionen Centner Kaufmannsgüter nach dem Orient verschifft worden. Die Roheinnahme belief sich auf 13,261.918 fl., von denen allerdings nur 564.171 fl. als Reinerträgnissüberschuss übrig blieben, da die Betriebskosten in Folge erhöhter Arbeitslöhne und Materialpreise, theurerer Lebensmittel, vor Allem aber in Folge des stärkeren Kohlenconsums und der gestiegenen Kohlenpreise in die Höhe schnellten. —

Die Flusscorrection auf der oberen Donau hatte die Hoffnung rege gemacht, es werde endlich auch an die Beseitigung des grössten Hindernisses der Donau-Dampfschiffahrt, der Katarakte zwischen Moldova und Turn-Severin, Hand angelegt werden. Seit 1870 tagte in London eine Conferenz der europäischen Mächte, und war den Ufermächten das Recht zuerkannt worden, zur Deckung der Kosten der Regulierungsarbeiten am Eisernen Thore eine provisorische Schiffahrtstaxe einzuheben; Ungarns Staatsvoranschlag für 1873 wies eine Summe von 600.000 fl. zu Flusscorrections-Zwecken zwischen Gönyö und Pressburg aus, und hatte sich auch die Gesellschaftsverwaltung beeilt, zu dem hochwichtigen Werke dadurch beizutragen, dass sie den durch die Ausführung grosser Strombauten in Amerika rühmlichst bekannten Ingenieur William Mac Alpine einlud, die Strecke persönlich zu prüfen.

Allein die Verhandlungen zwischen den Donau-Ufermächten, welche der Londoner Conferenz folgten, zogen sich in die Länge; das Elaborat Mac Alpine's blieb ein werthvolles Memoire; die ungarischen Correctionsversuche an der oberen Donau wurden von dem nächsten Hochwasser wieder zerstört. Und nicht genug daran; auch der Versuch der Selbsthilfe mittels Ketten- und

Drahtseilschiffahrt wurde auf der ungarischen Donau verhindert. Die der Gesellschaftsunternehmung von der kön. ungarischen Regierung unter dem 27./29. September 1869 verliehene Concession zur Ausübung der Touage wurde in der nachträglichen Betriebsconcession vom 6. November 1871 dahin abgeändert, dass die Strecken Pressburg-Gönyö, Gran-Almás, sowie die Strecken oberhalb und unterhalb Budapest von dem Betriebe insoweit ausgeschlossen bleiben sollen, als die Donau auf diesen Linien nicht regulirt worden, weil die Touage auf unregulirten Strecken ohne Gefährdung der regelmässigen Schiffahrt und des reisenden Publikums nicht in's Leben treten könne. Und das Verbot blieb aufrecht, obwol eine am 22. August 1872 auf der Strecke Pressburg-Altenburg unternommene Probefahrt jeden Zweifel an der Ausführbarkeit der Ketten- und Drahtseilschiffahrt selbst bei den Strom- und Schiffahrtsverhältnissen der Donau beiseitigen musste, indem das gesellschaftliche Drahtseilschiff «Nyitra» während der Fahrt jede beliebige auf 50—70 Klafter abweichende, Steuerung nach rechts und nach links anstandslos bewerkstelligte und Remorqueure mit 4—6 angehängten Schleppen, Personendampfer, Ruderschiffe und Flösse, ja selbst das Kettendampfboot «Ipoly» ohne die mindeste Gefährdung hatte passiren lassen.

So schwierig sich unter solchen Verhältnissen der Betrieb der gesellschaftlichen Unternehmung gestaltete, so konnte doch deren augenscheinliche Entwicklungsfähigkeit ihre Wirkung weit über die Gesellschaftskreise hinaus nicht verfehlen. Es war kein blosser Zufall, dass schon im Frühjahr 1873 der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft vom Verwaltungsrathe der Vereinigten ungarischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft der Wunsch nahe gelegt wurde, eine Vereinigung beider Gesellschaften durchzuführen.

Anfänglich hatte es den Anschein, dass die ungar-

sche Legislative für das angeblich rein nationale Institut eintreten wolle; als jedoch die nacheinander folgenden Missernten in Ungarn dem Binnenverkehre auf der Donau das Substrat entzogen, ohne dass die gedachte Unternehmung in den internationalen Verkehr eingreifen konnte; als sie sich endlich zu einer Herabsetzung der Tarife, die nur Verluste brachte, gedrängt sah, blieb nichts Anderes übrig, als sich mit dem Gedanken einer Ablösung vertraut zu machen. Es war nicht die Schuld der Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft, dass nicht schon die ersten Verhandlungen zum Ziele führten, vielmehr die ungarische Gesellschaft zur Liquidation gedrängt und dadurch gezwungen wurde, ihr Eigenthum 1874 unter minder günstigen Bedingungen, als sie früher erreichbar waren, hintanzugeben. Für die Gesellschaft resultirte daraus kein Vortheil, da der durch die zweite Schätzung festgestellte Preis in Folge der inzwischen eingetretenen Abnützung der Objecte herbeigeführt wurde, und überdies die Befriedigung der Gläubiger der ungarischen Gesellschaft, um welche es sich nunmehr in erster Linie handelte, nur mittels ungünstigerer Zahlungsbedingungen möglich war.

Ueberhaupt bildete schon der Umfang des abzulösenden Unternehmens, welches 45 Dampfboote mit 4060 Pferdekräften, 79 eiserne, 46 hölzerne Schlepp-, 45 Stehschiffe und Brücken, 26 Kohlentender u. s. w. in sich schloss, ein schweres Bedenken gegen dessen Uebernahme. Nur die Erwägung, dass der ungarischen Gesellschaft zugleich zwei Kohlenbergwerke im Reviere von Fünfkirchen, und zwar im Herzen des gesellschaftlichen Besitze, zum grösseren Theile gehörten; dass dadurch die Gesellschaft für eine Reihe von Jahren der Nachschaffungen an Schiffsmaterial überhoben, somit Restrictionen im Betriebe der gesellschaftlichen Werften ermöglicht wurden; endlich die patriotische Pflicht, die Auflösung des ungarischen Unternehmens durch die gesellschaft-

liche Intervention materiell zu erleichtern, entschieden für die Annahme des Vertrages, kraft dessen die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft das gesammte Eigenthum der Vereinigten ungarischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft zu dem Pauschalbetrage von 4,405.100 fl. mit der Verpflichtung übernahm, von einer eventuellen Dividende über 6 Percent an die Actionäre der Vereinigten ungarischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft 10 Percent zu vertheilen. Zu diesem Zwecke wurden denselben sogenannte Genussscheine ausgestellt.

So war die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft mit einem Schlage zu einer mehr als ausreichenden Vermehrung ihrer Fahrbetriebsmittel, zugleich aber auch in den Besitz des ganzen nächst Fünfkirchen liegenden Kohlenbeckens gelangt; sie gebot Ende 1874 über eine Flotte von 200 Dampfern mit 17.801 Pferdekraften, über 655 eiserne und 65 hölzerne Transportschiffe; zur Stromräumung standen 5 Baggerschiffe mit 29 Pferdekraften zu Gebote. Der gesellschaftliche Grubencomplex umfasste 227 Grubenfelder à 12.544 Quadratklafter und 392.609 Quadratklafter Ueberschaaren an Eigenbesitz und 61 Grubenfelder nebst 31.934 Quadratklaftern im Pachtbetriebe. Die Gruben von Fünfkirchen, wie die Szabolcser Werke, waren durch Zweiggeleise mit der Mohács-Fünfkirchener Bahn in Verbindung gesetzt und mit Betriebsmaschinen aller Art zur Förderung von Rohkohle wie zur Coaks- und Briquettesbereitung eingerichtet. Leider sollte für letztere der wünschenswerthe Bedarf, wie für den Schiffspark die genügende Alimentation ausbleiben.

Schon das Jahr 1873 war ein Jahr der Enttäuschung und ernstesten Prüfung. Die Weltausstellung brachte statt des erhofften materiellen Gewinnes nur erhöhte Auslagen. Der Ausbruch der finanziellen Krisis erschütterte den Credit, die Grundlage alles Handels, in

seinen Grundfesten und lähmte, immer weitere Kreise ziehend, jeglichen Verkehr. Ungarn, von einer Missernte heimgesucht, war gezwungen, statt andere Länder mit seinem Ueberflusse zu versorgen, seinen eigenen Bedarf aus anderen Provinzen und Nachbarländern zu holen. und zwar in dem Masse, dass sich angesichts dieser traurigen Nothwendigkeit sogar die Regierungen entschlossen, den Getreideeinfuhrzoll vom Monate October an zeitweise aufzuheben. Dazu kamen die schlimmsten Wasserverhältnisse, welche einen grossen Theil des gesellschaftlichen Betriebsmaterials vom Monate August angefangen unterhalb der Katarakte unthätig festhielten, und der Ausbruch der Cholera-Epidemie im ganzen Donaugebiete, welcher den Vorwand zur Wiedereinführung einer Quarantaine lieferte und die Gesellschaft zwang, die Fahrten ihrer Schiffe längs des türkischen Donauufers ganz einzustellen.

In Folge dessen sank der Personenverkehr um 9%, der Gütertransport um 12%, zumal ein Getreideexport nach dem Westen nicht stattfand, und auch über das Eiserne Thor nur an 500 Schiffsladungen rumänischen Getreides geschafft werden konnten. Daneben waren die Arbeitslöhne, Materialpreise und die Betriebsspesen im Allgemeinen in's Masslose gestiegen. Das Endresultat war ein Abgang von 653.178 fl., zu dessen Deckung ein Theil des Reservefondes in Anspruch genommen werden musste.

Um so ehrenvoller fiel die Betheiligung der Gesellschaft an der Weltausstellung aus. Sowol der Pavillon in welchem sämtliche Producte der gesellschaftlichen Thätigkeit zur Anschauung gebracht wurden, als die Ausstellung des gesellschaftlichen Kohlenwerkes in der ungarischen Abtheilung, fanden allgemeine Anerkennung. Als Gesamtunternehmen erhielt die Gesellschaft die höchste Auszeichnung, das Ehrendiplom: die Fünfkirchener

Bergwerke errangen sich noch besonders die Fortschrittsmedaille, und mehrere der Angestellten wurden mit A. h. Auszeichnungen bedacht.

Die nachfolgenden Jahre standen unter den Nachwirkungen der Krise, die den Verkehr um so mehr in's Stocken brachte, als mittelgute Ernten in Ungarn und den Donaufürstenthümern mit ergiebigen im Westen, sowie mit ungeheueren Getreidezufuhren aus Amerika, zusammenfielen.

1875 wurden die Nebenflüsse der Save, die Bosuth, Spacva und Studva, die sich nur bei Hochwasser zur Schifffahrt eignen, zeitweilig befahren, um die Verschiffungen von Nutzholz, vorzüglich Fassdauben aus den Grenzwaldungen Slavoniens, zu erleichtern, nach welchen in Frankreich in Folge seiner überaus ergiebigen Weinerte, grosse Nachfrage war.

Allein die Missgunst der Verhältnisse, die nun schon seit 1873 so schwer auf allen Transportunternehmungen lastete, schien noch nicht gebrochen zu sein. Es sollten noch die Ueberschwemmungsnöth und der Krieg hinzutreten. Seit 1775 war keine so verheerende und zugleich lange andauernde Ueberschwemmung eingetreten, als sie 1876 mit dem Eisgange über die Donaugegenden hereinbrach. Von Wien bis hinab nach Budapest, woselbst das Wasser eine Höhe von 735 Centimetern erreichte, waren sämtliche Landungsplätze überfluthet, und dauerte das Hochwasser in Budapest länger als einen Monat an. Die gesellschaftliche Schiffswerfte zu Alt-Ofen stand 14 Tage lang unter Wasser, und musste, um die nothwendigen Reparatursarbeiten nicht allzulange zu verzögern, eine Anzahl provisorischer Werkstätten auf Schleppbooten errichtet und mit Feldschmieden, Maschinen und Werkzeugen versehen werden; die Niederungen der Walachei, Bulgariens und der Dobrudscha waren bis halben August unter Wasser. Das Ausladen der Kohlen-

vorräthe an die Ufer ward zur Unmöglichkeit, die Einladung des Getreides hatte mit den grössten Schwierigkeiten zu kämpfen. Anfangs Juli brach der serbisch-türkische Krieg aus, welcher den Touristenzug nach dem Orient aufhielt, während die Bewohner Serbiens und Bulgariens ihr Land nicht verlassen durften. Der Personenverkehr erlitt dadurch schwere Einbusse, und belief sich der Ausfall in den Einnahmen gegen das Vorjahr allein auf mehr als eine Viertelmillion Gulden. Dagegen hob sich der Massengüter-Transport um nahezu 3 Millionen Centner.

Das Gesuch der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, den Körös-Fluss im Békéser Comitatz zu reguliren, wurde von dem Communicationsministerium unter Hinweis auf die finanziellen Schwierigkeiten abgewiesen, obwol die Regulirung nur einen Kostenaufwand von 30.000 fl. verursacht hätte. Das gleiche Schicksal theilte eine Vorstellung bezüglich der Kulpa-Regulirung zwischen Sissek und Carlstadt; nicht minder blieb der Gesellschaft endlich die erbetene Erlaubniss zum Betriebe der Kettenschiffahrt von Pressburg abwärts bis Gönyö beharrlich vorenthalten. Noch grössere Verluste erlitt sie durch die Bestimmung der Handelsconvention mit Rumänien, wonach alle von und nach diesem Lande zu verschiffenden Güter einen Zollzuschlag von einem halben Percent des Werthes zu zahlen haben. Die Beförderung von Waaren, die einen höheren Werth repräsentiren, war hiedurch ganz unmöglich gemacht, zumal der Zollzuschlag bei der Ein- und Ausfuhr zu Lande nicht erhoben wird.

Nun brach erst 1877 der russisch-türkische Krieg aus und zog die gesellschaftliche Unternehmung in seine Kreise!

Vom Schwarzen Meere bis zum Timok verdrängt, wurde ihr eine Betriebslinie von 124 Meilen abgeschnitten und sie gezwungen, 29 Dampfer und 134 Schlepboote

in kürzester Frist auf österreichisch-ungarisches Gebiet zurückzuziehen, um deren Beschlagnahme oder Zerstörung zu verhüten. Hatte es doch der Commandant der kleinen türkischen Inselfestung Ada-Kaleh vermocht, den Verkehr der gesellschaftlichen Schiffe auf der nur zehn Meilen langen Strecke von der Timok-Mündung bis Orsova zu unterbrechen, indem er die von Gruja bis Turn-Severin aufgestellten Getreidemengen nicht donauaufwärts schleppen liess.

Auf der mittleren Donau nahm der Getreidetransport ansehnliche Dimensionen an, indess vom halben September bis Ende December, um 780 Schleppladungen nach Wien zu schaffen, 440 leere Waarenboote als Lichter verwendet werden mussten, und sogar ein Fruchtelevator mit Dampftrieb zur leichteren Schifftung der Getreideladungen nothwendig wurde.

Angesichts solcher Anstrengungen fand sich der kön. ungarische Minister für Communicationen und öffentliche Bauten, Herr von P é c h y, veranlasst, sich persönlich an Ort und Stelle von dem Stande der Dinge zu überzeugen; er ordnete auch sofort Baggerungen an, die jedoch, so aner kennenswerth sie auch für den Augenblick waren, dauernde Hilfe zu bringen nicht vermochten.

Ihre Leistungsfähigkeit während der neuen Aera sollte indess die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft zum ersten Male im Jahre 1878 erproben, in welchem bald nach der Einstellung der Feindseligkeiten zwischen Russland und der Türkei der mächtige Donaustrom in seiner ganzen Ausdehnung wieder in seine Rechte als internationale, dem Handel und dem friedlichen Verkehre dienende, Wasserstrasse trat. Eine lebhaft e Güterbewegung entfaltete sich donauaufwärts längs der gesammten Donauufer; ansehnliche Getreidequantitäten aus Rumänien nahmen nach dem Westen ihren Weg; eine günstige Ernte in Ungarn und schliesslich die Occupation Bosniens

und der Herzegovina durch die k. k. Truppen führten der gesellschaftlichen Flotte hinreichende Beschäftigung zu. Zudem machte ein genügender Wasserstand die Hemmnisse der Schifffahrt auf der Donau weniger fühlbar; ja er gestattete, auf der Save die Fahrten während des ganzen Winters aufrecht zu halten. Die Mohács-Fünfkirchener Bahn participirte wenigstens mit der Theilstrecke Fünfkirchen-Villány an den massenhaften Truppenzügen und den bedeutenden Transporten von Armeebedürfnissen nach dem Occupationsschauplatze, und der Betrieb der Fünfkirchener Kohlenwerke trat in ein neues, Rentabilität verheissendes Stadium.

Es darf constatirt werden, dass alle diese Transporte mit der grössten Präcision und ohne den mindesten Unfall innerhalb der kürzesten Frist ausgeführt wurden, während drei Trajecte, jedes mit einem Dampfboote, 3 Schlepp- und 2 Stehschiffen, den Uebergang über die Save erleichterten.

Die k. k. Armeeverwaltung konnte nicht umhin, die militärische und staatswirtschaftliche Bedeutung der Donau-Dampschiffahrts-Gesellschaft anzuerkennen; nicht weniger denn 437 gesellschaftliche Angestellte, welche im Kriegsrayon bedienstet waren, wurden durch Kriegsmedaillen ausgezeichnet, und der Gesellschaft selbst die Zufriedenheit in den wärmsten Ausdrücken bekannt gegeben.

Die Betriebsergebnisse des Jahres 1878 übertrafen alle Erwartungen! —

Das Jahr 1879, dessen Erträgniss ein befriedigendes war, brachte keinerlei Veränderungen. Zwar schien es anfänglich, als ob dasselbe noch die Frage der Touage in Ungarn zur Entscheidung bringen solle, wenigstens wurde ein bezüglicher Gesetzentwurf im ungarischen Abgeordnetenhause vorgelegt. Allein war derselbe schon an sich wenig geeignet, die Hoffnungen in betreff

der Entwicklung dieser Schiffahrtsart zu wecken, so wurde dessen parlamentarische Behandlung bald durch den Beschluss des Communicationsausschusses, vorerst die Einrichtung und den Betrieb der Kettenschiffahrt auf Kosten des Staates zu studiren, auf unbestimmte Zeit vertagt. —

Der Winter 1879 auf 1880 war seit 1830 der strengste, welchen die Annalen der gesellschaftlichen Unternehmung vezeichnen; die Schiffahrt war vom 26. November 1879 bis zum 8. März 1880, also 103 Tage unterbrochen. Der Eisgang und das Hochwasser im Frühjahr waren für die zahlreichen, in Nothwinterstände geflüchteten Dampfer und Schleppe höchst gefährlich, aber die gesellschaftliche Flotte blieb, Dank dem Muthe und der Umsicht der Schiffsmannschaften, vor jedweder Beschädigung bewahrt.

Das Jahr 1880 war das fünfzigste der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, deren statutenmässig bis zum Jahre 1880 festgesetzte Dauer auf unbestimmte Zeit verlängert wurde. —

Auch seit jenem denkwürdigen Abschnitte in der Geschichte unserer Unternehmung, nicht minder reich an Mühe und Opfern, als an Erfolgen,* ist dieselbe nicht stillgestanden.

Vor Allem ist eine ansehnliche Vermehrung des Schiffsparkes (70 Dampf- und Schlepbooten), darunter 2 Seeschiffe («Jason» und «Medea») für das Schwarze Meer, 1 Localboot für Budapest, 5 Kettenschiffe und eine Anzahl Waarenboote für den Drau-Verkehr zu nennen.

Der Ankauf der Alt-Ofener Werftinsel war für die Instandhaltung und den Schutz des gesellschaftlichen Besitzthumes eine unaufschiebliche Massregel.

* Siehe «Denkschrift der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft zur Erinnerung ihres 50jährigen Bestandes» Wien, 1881. Selbstverlag der Gesellschaft.

Die Legung der Schiffskette im Anschlusse an die bewährte Strecke Pressburg-Wien rückte bis an die Felsen im oberen Laufe der Donau vor.

Mit der Betheiligung an der Eisenbahn Budapest-Fünfkirchen (und der Flügelbahn an die Donau bei Promontor), die mit den Bahnen Mohács-Fünfkirchen und Fünfkirchen-Barcs unter einer gemeinsamen Betriebsdirektion in Budapest vereinigt wurde, bethätigte die Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft nicht nur ihr Interesse an einer directen Verbindung mit dem Seehafen Fiume, sondern insbesondere ihre Sorge für die schwunghafte Exploitation ihrer Bergwerke.

Die Reorganisation des schiffstechnischen Departements, sowie der Montanabtheilung bedeutet einen administrativen Fortschritt, sowie die höhere Dotirung des Pensionsfonds der Angestellten, die Sicherstellung ihrer Altersansprüche. Ende 1882 gehörten 1898 Mitglieder, u. z. 840 aus der Land- und 1058 aus der Schiffsbranche dem Pensionsinstitute an.

Die handelsgerichtliche Protocollirung der Firma in Budapest setzte die Gesellschaft in Einklang mit den ungarischen Gesetzen.

Eine ehrende Anerkennung ihrer den Bedürfnissen des ungar. Handels zu statten kommenden Wirksamkeit seitens der Handels- und Gewerbekammer in Budapest vom 21. November 1882, sowie das Ehrendiplom der Triester Industrieausstellung 1883 darf die Gesellschaft als leuchtende Merkmale in ihren Annalen verzeichnen.

Leider fehlen diesem bewegten Bilde auch die Schattenseiten nicht. Die Unvollkommenheit der Wasserstrasse machte sich die letzten Jahre hindurch wieder empfindlich geltend. Abgesehen vom Eisernen Thore, entstanden auch ober- und unterhalb Budapest, vor Allem aber in den Untiefen bei Gönyö unsägliche Hindernisse; so mussten trotz der aufgewendeten Selbsthilfe beispielsweise im Jahre

1883 von ca. 3000 beladenen Booten ein Drittel umgeladen werden, wozu ca. 700 leere Boote erforderlich waren, die hiedurch dem Güterverkehre entgingen. Dass unter solchen Umständen ein niedriger Wasserstand doppelt geeignet war, die schwersten Havarien zu verursachen, kann nicht verwundern.

Nimmt man zu diesen Calamitäten, die sich gerade in der letzteren Zeit zusammendrängten, die aussergewöhnliche Stockung, die namentlich durch die Concurrenz des überseeischen Getreides im Exporthandel entstand, so hat man die Erklärungsgründe dafür, dass speziell das jüngst verflossene Jahr, überdies abgekürzt durch einen frühzeitigen Schiffahrtsschluss, eines der wenigst ergiebigen war. —

Doch solches temporäre Ungemach kann unserer Gesellschaft nicht das Bewusstsein schmälern, an dem culturellen Fortschritte Ungarn's redlich mitgearbeitet zu haben, dessen glänzendes Bild die Landesausstellung des Jahres 1885 vor dem Beschauer entrollt.

Aus einem unscheinbaren Keime ist in wenig mehr als einem halben Säeculum ein Schiffahrtsunternehmen geworden, das an Grösse nicht nur in Europa, sondern in allen Ländern der Welt nicht seines Gleichen hat.

Auf einer Betriebslinie von fast 4400 Kilometern, die 251 Stationen umfasst, bewegen sich 189 Dampfschiffe und 749 Schleppboote, von Baggerern und sonstigen Fahrzeugen nicht zu reden. Eine Kette von 180 Kilometern Länge liegt im Strom.

Diese Betriebsmittel werden jährlich von weit über 3 Millionen Passagieren in Anspruch genommen und dienen einem Güterquantum von weit über 30 Millionen Zollzentnern zur Beförderung.

Die Schiffswerfte in Alt-Ofen, ein technisches Etablissement ersten Ranges, beschäftigt (samt den Filialen in Korneuburg und T.-Severin) gegen 3000 zum Theile colonieweise untergebrachte Arbeiter.

Durch die Eisenbahn Mohács-Fünfkirchen steht die Schifffahrtslinie mit den Bergwerken bei Fünfkirchen und dem grossen Schienennetze des Weltverkehrs in Verbindung.

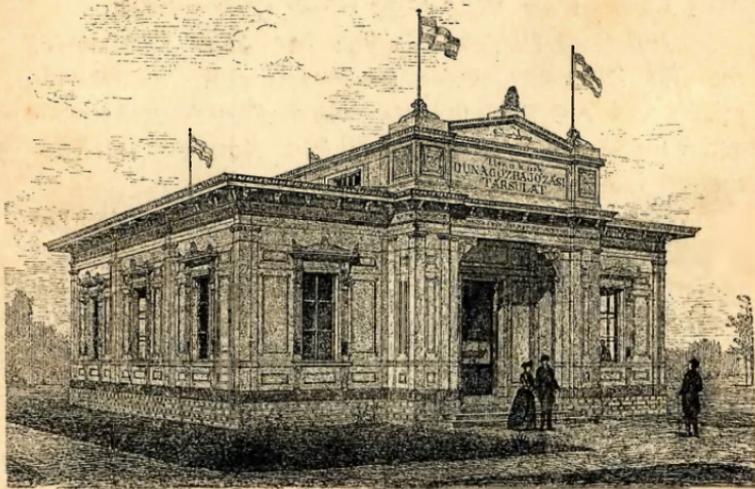
Und — last not least — diese Bergwerke selbst!

Einen Flächenraum von 1722 Hektaren umfassend, hat die Donau-Dampfschiffahrts Gesellschaft fast das ganze Fünfkirchener Steinkohlenbecken in Betrieb. Die fortschreitende Ausbeutung der schier unerschöpflichen Bodenschätze hat es auf nahezu 5 Millionen Meterzentner gebracht, wofür sich ein immer weiteres Absatzgebiet erschliesst.

Coaks- und Briquettes-Fabriken, Maschinenwerkstätten, technische Anlagen aller Art, ermöglichen den rationellen Betrieb auf wissenschaftlicher Grundlage.

Ein Arbeiterstand von mehr als 2800 Köpfen hat in einem Coloniebezirke, der mit allen Einrichtungen für das materielle und geistige Wohl ausgestattet ist, feste Heimstätte gefunden.

Alles in Allem: ein Bild des Wirkens und Gedeihens, werth der Anerkennung, mit der es Se. Majestät unser Kaiser und König gelegentlich A. h. seines Besuches vor wenigen Jahren beglückte!



83.303



10

2138



BUDAPEST,
GEBRÜDER LÉGRADY.

