



Die Donau



Außerungen hervorragender deutscher, österreichischer und ungarischer Persönlichkeiten für das „Neues Pester Journal“ anlässlich der Donauf Konferenz.

Dr. Stephan Bárczy.

Bürgermeister der Haupt- und Residenzstadt Budapest.

In dieser ersten Zeit will ich mit ersten Worten die Fachleute des Städtewesens, des Verkehrs, der Technik und Volkswirtschaft, sowie alle Korporationen begrüßen, die aus dem österreichischen Schwesterstaat und aus den interessierten Gegenden des mit uns verbündeten Deutschen Reiches in unsere Stadt kommen, um über die mit der Donau zusammenhängenden Probleme zu beraten.

Ich würde gegen ihre Kompetenz und Beruflichkeit vergehen, wenn ich über die Ziele der Konferenz mehr als im Allgemeinen sagen würde, daß sie berufen ist, alle jene einzelstaatlichen, sowie internationalen Verfügungen, Arbeiten und Institutionen, die rechtlichen, international-rechtlichen, technischen und finanziellen Fragen festzustellen und zu lösen, die notwendig sind, um die Donau vollkommen zu erschließen und sie zu dem Weltverkehrsweg zu gestalten, der von der Natur selbst zum Bindeglied zwischen unseren Ländern und deren wirtschaftlichem Leben bestimmt ist. Die Natur in den Dienst der Interessen der Menschen zu stellen, die Ziele der Menschen dem Wegweiser der Natur gemäß zu gestalten: das ist, was wir Kultur nennen. Und wer wäre zu dieser Arbeit berufener, als jene Völker, die jetzt den größten Kampf der Weltgeschichte kämpfen für die Freiheit ihrer Kultur? Und welcher Zeitpunkt wäre geeigneter, als der gegenwärtige, da wir diesen Kampf kämpfen, um mit den Waffen den Frieden vorzubereiten? Der Friede muß auch im Kriege vorbereitet werden, wenn wir nicht wollen, daß wir beim Beratungstisch verlieren, was wir auf den Schlachtfeldern gesichert haben.

Eine Redensart des zähesten unserer Feinde, der Engländer, sagt, Blut sei dicker als Wasser. Jetzt, wo das Wasser der Donau wieder vom Blute dicker ist, und jetzt, wo Brüder und Verbündete gemeinsam ihr Blut vergießen: jetzt ist Wasser ebenso dick wie Blut, und am Donaulaufe finden sich die Völker seiner Ufer zu brüderlichem

Zusammenwirken. Ich bin glücklich, daß Ungarns Hauptstadt, da sie aus Zweckmäßigkeitsgründen zum Orte dieser Beratung, dieses Zusammenschlusses, zum Sitze des zukünftigen Zusammenhaltens bestimmt wurde, daß unserer Hauptstadt dadurch nicht größere Rechte, wohl aber größere Pflichten zuteil wurden, als den Schwesterstädten. Unseren vornehmsten Ehrgeiz sehen wir darin, allen diesen Pflichten zu entsprechen, und ich wollte mit diesen Zeilen die angenehmste der Pflichten erfüllen: unsere Gäste aus vollem Herzen zu begrüßen.

Dr. Richard Weiskirchner,

Bürgermeister von Wien.

Es ist das zweite Mal im Loben des Weltkrieges, daß sich Vertreter der drei verbündeten Mittelmächte zu einer wirtschaftlichen Beratung über Fragen der Binnenschifffahrt versammeln. War bei der so großartig verkauften Tagung der deutsch-österreichisch-ungarischen Wirtschaftsverbände zu München im Juni laufenden Jahres die Wasserstraßenfrage im Allgemeinen ein Hauptpunkt der Verhandlungen, so sollen jetzt auf der Budapester Konferenz die Donaufragen technischer und rechtlicher Art eingehende Erörterung finden. Dank den Lehren des Krieges sind heute schon große und maßgebende Kreise der Bevölkerung Deutschlands und Oesterreich-Ungarns, wie auch unserer Verbündeten im Osten zur Ueberzeugung gelangt, daß die Donau, die so lange Jahre verkannt und zurückgesetzt war, in Zukunft berufen sein wird, eine wichtige Stellung im Weltverkehr einzunehmen. ~~Die Donau~~ ~~dem Friedensschluß~~ ~~verantwortlichen~~ ~~großen und wichtigen Aufgaben~~ ~~genügen~~ ~~sol~~ ~~dann bedarf~~ ~~sie~~ ~~noch~~ ~~einer~~ ~~entsprechenden~~ ~~Aus-~~ ~~gestaltung~~. Die Regulierung des ganzen Laufes muß nach einheitlichen Grundsätzen und in einer Weise ergänzt werden, daß für billigen Massentransport geeignete Schleppschiffe auch zu Zeiten niedrigeren Wasserstandes verkehren können; es müssen entsprechende Lände- und Hafensplätze mit

den nötigen Einrichtungen geschaffen, es müssen die öffentlichen, wie die privatrechtlichen Verhältnisse der Schifffahrt den geänderten Verhältnissen und dem Bedürfnisse angepaßt werden.

Zur Erreichung dieser Ziele soll die Budapester Konferenz dienen; daher habe ich die Anregung lebhaft begrüßt und an ihrer Durchführung gerne mitgearbeitet. Aus der Belebung des Donauverkehrs erhoffe auch ich reichen Segen für die Donaualänder und Donaufstädte, vor Allem für die Hauptstädte Budapest und Wien, die schon durch ihre Lage berufen sind, Hauptorte des künftigen Donauhandelsverkehrs zu sein. Nicht als Rivalinen, sondern als Mittelpunkte des künftigen gesteigerten Donauverkehrs sollen und werden die beiden Städte, gemeinsam mit den anderen bairischen, österreichischen und ungarischen Städten, dahin arbeiten, daß die Ziele, die auf der Budapester Donaufkonferenz erörtert werden, auch tatsächlich erreicht werden.

Dr. Joseph Bleyer,

Erster Bürgermeister von Regensburg.

Von den vielen ruhmvollen militärischen Ereignissen, die die Chronik des Weltkrieges verzeichnet, hat kaum eines auf die Gesamtlage so nachhaltigen Einfluß genommen, als die Sprengung der feindlichen Sperrmauer an der Donau im vorjährigen Herbst. Seit den denkwürdigen Tagen, an denen die Centralmächte den Übergang über die Donau erzwungen und den tapferen und klugen Bulgaren die Hand gereicht haben, ist dem Vierbunde die militärische Bewegungsfreiheit gesichert. Aber auch der englische Plan der wirtschaftlichen Aushungerung unserer Völker darf seit diesem Zeitpunkte als gescheitert gelten. Die früher viel gelästerte Donau hat von da an die Centralmächte reichlich mit Rohprodukten und Waaren versorgt, die unsere Volkswirtschaft im Gange halten konnten. Seitdem hat eine mächtige Bewegung eingesetzt, die der Donau, der einzigen natürlichen Weltwirtschaftsstraße zwischen West und Ost in Zeiten staatlicher Noth, zu ihrem

Professor Dr. Lujo Brentano,

Geh. Hofrath, Mitglied der bairischen Akademie und der kön. sächsischen Gesellschaft der Wissenschaften, Ehrenmitglied der österr. volkswirtschaftl. Gesellschaft und des ungarischen Landes-Agrikulturvereins.

(Original - Beutleton des „Neues Pester Journal“.)

Betrachtungen auf der Fahrt von Wien nach Carnunt.

Im Jahre 1889 bin ich einmal mit meinem unvergeßlichen Freunde Dr. Alexander Pees auf der Donau von Wien nach Carnunt gefahren. Es war eine wunderschöne Fahrt. Kein deutscher Strom, der etwas gleich Romantisches böte. Zwischen den undurchdringlich bewachsenen Donauinseln glitt unser Dampfer dahin; kein lebendes Wesen, das den mächtigen Natureindruck gestört hätte; höchstens, daß da und dort einige aus den Büschen aufrauschende große Vögel das Bild der Wildnis noch steigerten. So dachte ich mir die Fahrt auf dem Mississippi; und hätten ein paar Alligatoren ihre Köpfe aus dem Wasser gesteckt, so würde mich dies in keiner Weise verwundert haben.

Aber so großartig der landschaftliche Eindruck war, dem Nationalökonom gab eben diese Einsamkeit zu denken. Abgesehen von ein paar Schleppdampfern, die eine Flottille von Schiffen hinter sich führten, begegnete uns kein Kahn, und weder rechts noch links sah man Dörfer oder überhaupt nur Menschen am Ufer. Unwillkürlich dachte ich an den Rhein.

Wie ganz anders das Bild, das er bietet. Da reicht von Mainz nach Koblenz und weiter hinab eine menschliche Wohnung der anderen die Hand: Dörfer und Städte gehen ineinander über; wo dazwischen einmal eine Bücke, steht eine Villa in einem sie umgebenden Park, oder eine Fabrik mit Allem, was dazu gehört, hat sich hart an das Ufer gedrängt, um die benötigten Roh- und Hilfsstoffe auf dem billigsten Weg zu beziehen, und das, was sie daraus hergestellt hat, mit den mindesten Frachtkosten absetzen zu können. Und zwischen allen diesen Ansiedlungen welches Gedränge von großen und kleinen Schiffen, Rähnen und Rachen. Man kam sich vor, als sei man in Venedig. In der That, der Rhein ist der Canal grande von Deutschland. Dagegen erschien die Donau auf der von uns befahrenen Strecke wie ein für die Kultur noch unentdeckter Strom.

Die Ursache ihres Verlassenseins dürfte in erster Linie in der Steilheit der Ufer zu suchen sein. Das bewirkt, daß das, was geographisch an die Donau angrenzt, wirtschaftlich doch nicht an der Donau gelegen ist: es hat zu ihr keinen Zugang; und was die Natur in erster Linie verschuldet hat, hat die Kultur, statt es zu mildern, verstärkt. Die Donaueregulierung, welche die Fahrinne in die Mitte des Stroms verlegt hat, hat durch ihre Bauten den Angrenzern die Benützung des Flusses noch mehr erschwert. Begreiflich, daß sich da nicht jener Lokalverkehr von Ort zu Ort entwickeln konnte, der den Rhein zu einer nahezu städtisch belebten Straße gemacht hat. Was dieser

Kleinverkehr aber wirtschaftlich bedeutet, zeigt sich, wenn wir Hamburg mit Bremen vergleichen. Warum ist dieses von ersterem so sehr überflügelt worden? Das ist vor Allem die Wirkung des überaus glücklichen Reges von Nebenflüssen der Elbe, welche den Verkehr auf derselben von allen Seiten her speisen, während die Weser ähnlich günstiger Zufuhrstraßen entbehrt. Die Donau aber entbehrt sowohl der dichten, an ihrem Ufer sich drängenden Anwohnerbevölkerung als auch eines Systems von zahlreichen Wasserwegen, welche von allen Seiten her die Produkte des Landes ihr zuführen. So ist sie bloß der Vermittler zwischen einzelnen großen Städten geworden, die weit von einander liegen und deren Verbindung aus technischen und noch mehr aus politischen Gründen in mannigfachster Weise gehindert gewesen ist.

Wie der große Kaufmann des Kleinen bedarf, der aufkauft und das Aufgekaupte ihm zuführt und umgekehrt das im Großen Eingekaupte im Kleinen vertreibt, so brauchen auch die großen Verkehrswege, um voll zur Geltung zu kommen, die Verbindung mit den Kleinen. Nur scheint, daß, um die Donau als Verkehrsweg voll auszunützen, Alles, was technisch möglich ist, geschehen müßte, um Saugadern des Verkehrs rechts und links von den Donaualändern weithin ins Land zu treiben, um zu bewirken, daß das ganze an die Donau geographisch angrenzende Land auch wirtschaftlich an die Donau zu liegen komme.

Rechte verhelfen will. Wichtige staatliche und volkswirtschaftliche Interessen hängen davon ab, daß diese Frage richtig gelöst werde. Vor Allem muß die Erkenntniß platzgreifen, daß die Interessen Deutschlands, Oesterreichs und Ungarns hier völlig parallel laufen. In der gaslichen Hauptstadt der Ungarn, die früher und klarer als wir Reichsdeutsche die große Bedeutung der Donau erkannt und die Donauschiffahrt schon kräftig gefördert hat, wollen sich auf der Konferenz vom 4. September die Vertreter der beteiligten Städte und Körperschaften zu einer einmütigen Kundgebung an ihre Regierungen vereinigen. Möge die Tagung unter einem glücklichen Sterne stehen zum Heil und Segen der in Kampf und Sieg unauflöslich verbundenen Völker!

Die Lösung des Donauproblems.

Engen von Kwassay, Ministerialrath.

Die Fragen, die bezüglich der Donau-Schiffahrt ihrer Lösung harren, können in drei Gruppen getheilt werden. In die erste Gruppe gehören die technisch-nautischen Fragen, in die zweite die internationalen Angelegenheiten, in die dritte die Verbindungskanäle zwischen dem Donauthal mit der Nord- und Ostsee.

Die Frage dieser Kanäle wurde aus der Verhandlungsmaterie der in Budapest abzuhaltenden Konferenz ausgeschaltet und richtigerweise dem in nächster Zeit in Wien zusammentretenden Donautag einverleibt. Denn wenn Budapest der natürliche Mittelpunkt des Donauthales ist, so ist Wien der von Natur aus hierzu bestimmte Knotenpunkt der die europäische Wasserscheide durchschneidenden Kanäle: Donau—Main—Rhein, Donau—Neckar, Donau—Weiser, Donau—Elbe, Donau—Oder, die allesamt oberhalb Wiens oder in seiner Nähe in die Donau münden würden.

Es ist eine unumgängliche Nothwendigkeit der Zukunft der Donau, daß diese Kanäle je eher und je zahlreicher zustande kommen. Ohne diese Anforderung wird die Donau ihrer hehren Aufgabe als internationale Weltwirtschaftsstraße niemals in vollem Maße entsprechen können. Die Lasten der Durchführung können jedoch nur Deutschland und Oesterreich treffen. Diese Kanäle werden, wenn sie in ihrer Gänge oder auch nur im überwiegenden Theile zur Durchführung gelangen, Milliarden verschlingen, werden aber dafür das Rückgrat der ständigen und sicheren Verbindungsglieder zwischen den verbündeten Staaten bilden.

Die Verhandlung der Donaufrage in kommerzieller Hinsicht hat das Vorbereitungscomité gestiefentlich umgangen, weil dieses Kapital eigentlich dem Wirkungskreise der Zollkonferenzen angehört. Nach dieser Richtung hin sind bereits zwischen den einzelnen Staaten Verhandlungen im Gange.

Der technisch-nautische Theil hat überaus erfreuliche Resultate konstatirt, laut welchen die Regulirung der Donau für Schiffe mit einem Tiefgang von zwei Metern im Großen und Ganzen beendet ist; an den Rückständen wird gearbeitet und die hierzu erforderliche Deckung ist im Wesentlichen vorhanden.

Die unstrittenste Frage der Donaueregulirung: das Eisene Thor, kann ebenfalls als überwunden betrachtet werden, zumal auf Grund statistischer Daten erwiesen ist, daß vom Dezember des Jahres 1915 bis zum 1. August des Jahres 1916, also im Verlaufe von acht Monaten, durch das Eisene Thor mehr als 18 Millionen Meterzentner Waare befördert werden, wobei sich in der Abwicklung des Verkehrs keinerlei Hemmungen ergaben. Ohne die Regulirungsarbeiten im Eisernen Thor wäre die Versorgung der verbündeten Staaten mit enormen Schwierigkeiten verbunden gewesen, indem es 180,000 Eisenbahnwaggons bedurft hätte, um das Lastgut zu transportiren, das im Wege der Schiffahrt mit Leichtigkeit seinen Weg nahm. Was also am meisten befürchtet wurde, daß nämlich das Unregulirtsein der Donau nicht nur im Eisernen Thor, sondern auch in anderen Theilen eine forcirtere Ausnützung unmöglich mache, erwies sich als Irrthum.

Die noch hier und dort bestehenden kleineren

Hindernisse der Schiffbarkeit der Donau im Abschnitt Linz—Orsova werden sich in verhältnismäßig kurzer Zeit mit geringen Kosten beheben lassen. Mit größeren Schwierigkeiten und empfindlicheren Lasten wird die Eröffnung des Abschnittes Linz—Regensburg für die Großschiffahrt verbunden sein.

Doch der Regelung der internationalen Fragen der Donau harren noch größere und schwerere Aufgaben. Es gibt keinen Fluß, in dessen Thal, beziehungsweise an dessen Ufern sich seit Beginn der historischen Zeiten bis auf den heutigen Tag so viele und große Völkerringen abgespielt hätten, wie an der Donau. Ja sogar der jetzt tobende blutige Krieg wird zum großen Theile um den Besitz der Donau geführt.

Die vielfältigen Interessen in eine gemeinsame Organisation zu fassen und der gemeinsamen nützlichen Arbeit zuzuführen, ist eine große, würdige Aufgabe und auf diesem Gebiet muß die Donaukonferenz einen mächtigen Schritt nach vorwärts machen.

Viele Vortheile und egoistische Interessen müssen noch niedergerungen werden, bis die Donau aufhört, der Schauplatz der Kämpfe von Völkern zu sein und zur Verhinderin des Friedens und des Kultursegens wird. Der jetzt wüthende zweijährige Krieg ist aber der Beweis dessen, daß die Menschheit die Kräfte der Natur leichter unterjocht, als sie die eigenen bösen Affekte bekämpft.

Der internationale Theil der Donaufrage wird nur dann endgiltig einer glatten Lösung entgegengeführt werden können, wenn die Centralmächte aus dem jetzigen Kriege siegreich hervorgehen.

Fr. Naumann,

der geistige Schöpfer des Gedankens von „Mitteleuropa“,
Berlin-Schöneberg.

An die verehrliche Redaktion des „Neuen Bester Journal“,

B u d a p e s t.

Sehr geehrte Redaktion!

Da ich bei der Rückkehr von der bulgarischen Reise der deutschen Reichstagsabgeordneten auf dem schönen „Bester“ Dampfer „Herzogin Sophie“ bis Budapest in der fahrbaren Strecke oberhalb Budapest von früher kenne, so tritt bei Empfang Ihrer freundlichen Anfrage die Donau in ihrer ganzen Größe und Kraft vor mein geistiges Auge, und ich sehe den mächtigsten der mitteleuropäischen Ströme in seiner völkerverbindenden Bedeutung. Noch ist es nicht an der Zeit, über das Gebiet der untersten Donau etwas Bestimmtes zu sagen. Alles aber, was oberhalb von Orsova liegt, gehört heute den verbündeten Staaten, und das rechte Ufer gehört noch weiterhin unseren tapferen bulgarischen Waffenbrüdern. Da sich nun aus der gemeinsamen Kriegsarbeit schon jetzt ganz von selbst eine Gemeinsamkeit der wirtschaftlichen Interessen ergibt, so wächst der Werth der Donauschiffahrt für Kultur und Politik aller anliegenden Länder. Die Herbeiführung eines umfangreichen, billigen und technisch vollkommenen Flußschiffahrtssystems ist ebensowohl ein Interesse der Brotverbraucher im nordwestlichen wie der Kohlenverbraucher im südöstlichen Gebiet. Die neuen Verkehrsanlagen in der Nähe des Eisernen Thores sind sicherlich von guter Vorbedeutung für eine Zeit, in der durch gemeinschaftlichen Fleiß alle bisherigen Schwierigkeiten überwunden werden. Dann wird auch zugleich mit dem steigenden Güteraustausch der Personenverkehr wachsen, und den Reichsdeutschen werden die Schönheiten der Hauptstädte an der Donau und die wunderbaren Landschaftsbilder von Passau bis Budapest und von Belgrad bis Rußischut sehr viel bekannter und vertrauter werden als bisher. Gerade in den nächsten Jahren nach dem Kriege, in denen sich der Besuch französischer und italienischer Küstenorte für uns fast von selber verbietet, kann das Südgelände der Donau bei rechtzeitiger Herstellung geeigneter Unterkunftsorte einen Theil des großen Verkehrs an sich heranziehen.

Ich schließe mit dem Wunsche, daß die Beratungen der Donaukonferenz in Budapest von bestem Erfolge sein mögen.

Dr. ing. h. c. Albert Ballin,

Generaldirektor der Hamburg-Amerika-Packetschiffahrt A.-G. Hamburg.

In Hamburg steht man den Bestrebungen, durch eine Verbindung der Donau mit der Elbe engere wirtschaftliche Beziehungen zwischen Oesterreich-Ungarn und Norddeutschland zu schaffen, mit herzlichster Sympathie gegenüber. Auch wir hoffen, daß die Freundes- und Bundesbrüderschaft, die der Krieg zwischen Ungarn und Deutschland neu besiegelt hat, eine verstärkte wirtschaftliche Grundlage finden wird, für welche möglichst enge Verkehrsbeziehungen eine Nothwendigkeit sind. Den Verhandlungen über die Schaffung solcher Verkehrsbeziehungen folgen wir deshalb mit dem lebhaftesten Interesse und wünschen ihnen einen durchschlagenden Erfolg.

Arthur v. Gwinner,

Generaldirektor der Deutschen Bank, Mitglied des preussischen Herrenhauses.

Die Deutsche Bank hat ihre Stellung zu den Zielen der Donau-Konferenz neuerdings und mitten im Kriege durch die Errichtung der Ungarischen Erdgas-Aktiengesellschaft bekräftigt. In Wilhelm Meister's Lehrbrief steht: „Die Worte sind gut, aber sie sind nicht das Beste. Wo die Worte fehlen, spricht die That.“

Professor Dr. Jakob Riesser,

Geh. Justizrath, Präsident des Hansabundes, Mitglied des Reichstages, Berlin.

Die Vertiefung und Regulirung der die Länder der Centralmächte durchfließenden Donau ist das äußere Sinnbild und der nothwendige Ausdruck der Vertiefung, Regulirung und Verewigung ihrer durch Eisen und Blut in diesem Weltkriege zusammengeschmiedeten Freundschaft.

Die Donau unabhängig werden muß von jeder heute noch bestehenden internationalen Einmischung, so müssen die Centralmächte sich selbst befreien von jedem Druck von außen, der die Freiheit ihrer wirtschaftlichen und politischen Entwicklung bisher verhindert und eingeschnürt hat.

Eine freie Donau in freien Donaustaaten ist die Bürgschaft für eine freie und glückliche Zukunft.

Landgerichtsrath Dr. E. v. Hendebrand und der Lase,

Führer der konservativen Fraktion im preussischen Abgeordnetenhaus.

Mein-Dschunkame.

Dieser Krieg hat die schon seit lange bestehenden politischen und wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Deutschland und Ungarn nur noch enger gestaltet und so soll es auch nach diesem Kriege bleiben.

Dabei wird es darauf ankommen, in den Grenzen der Gemeinsamkeit doch unbedingt die Freiheit der Sonderinteressen der beiden Länder aufrecht zu erhalten, weil nur auf diesem Wege dasjenige dauernde Einverständnis der Völker erreicht werden kann, ohne das die so wünschenswerthe Beständigkeit des Landes nicht gewährleistet sein würde.

Dr. h. c. O. Schwarz,

Wirksamer Geheimrath Oberfinanzrath, Präsident des Weltwirtschaftlichen Verbandes.

Wie der Krieg ein großer Zerstörer ist, so ist er auch ein großer Aufbauer. Er eröffnet mit einem Schlag Wege, die in friedlichen Zeiten vielleicht in Jahrzehnten, in Menschenaltern nicht gefunden oder betreten worden wären!

Noch scheint das Ende dieses furchtbarsten

Krieges der Weltgeschichte nicht absehbar. Und doch beginnen sich schon die Unrisse neuer, gewaltiger, aus dem Schmelztiegel des Krieges hervorgehender Schöpfungen immer sichtbar vom Horizont abzuhellen. Dazu gehört vor allem der mittel-europäische-vorderasiatische Wirtschaftsverband, dessen Schwingen sich von Antwerpen, Hamburg und Bremen bis hinunter nach Bagdad und dem Persischen Meerbusen dehnen werden.

Eine Hauptrolle in dieser Wirtschaftsgemeinschaft zu spielen berufen ist schon ihrer centralen Lage nach die österreichisch-ungarische Doppelmonarchie und in ihr wiederum der Staat, in dessen schöner Hauptstadt heute die Donaukonferenz tagen wird — Ungarn.

Freilich, die centrale Lage allein thut nicht. Nur ein kraftvoller Staat kann seine Aufgabe recht erfüllen! Aber hat nicht gerade der Krieg aufs neue erwiesen, welche großen materiellen und ideellen Energien in dem ungarischen Staats- und Gemeinwesen aufgespeichert waren und sind! Auf militärischem, wie auf wirtschaftlichem und finanziellem Gebiet haben sich Land und Volk gleichermaßen unvergängliche Lorbern erworben. Kein Zweifel, daß diese großen, aufopferungsvollen Kriegsthaten in den kommenden Friedensjahren reichste Früchte zur Reife bringen werden.

Werden indeß, so könnte der Skeptiker und Pessimist fragen, das Land und seine Bewohner nicht durch den Krieg so erschöpft sein, daß sie sich zunächst einmal längere Zeit der Erholung und Ruhe hingeben müssen? Gerade die Tagung der heutigen Konferenz, die Einladung der Teilnehmer nach Budapest mitten im Kriege weisen indeß darauf hin, mit welchem Eifer, mit welcher Kraft das Ungarnvolk schon heute die Lage des Friedens herbeisehnt, nicht um der Ruhe zu pflegen, sondern um die durch den Krieg neu geschaffenen Entwicklungsmöglichkeiten frisch zu ergreifen, fortzubilden und zur Reife zu bringen.

Ungarn ist heute noch vorzugsweise Agrarstaat, wenngleich die Industrialisierung und der Handelsverkehr des Landes in den letzten Jahrzehnten vor dem Weltkriege großartige Fortschritte gemacht hatten. Gewiß werden die Lehren dieses Krieges auch in der Landwirtschaft Ungarns in vielen Richtungen anspornend und fruchtbringend wirken. Daneben aber werden vor allem Industrie und Handelsverkehr ungeahnte Impulse empfangen und die zukünftige Entwicklung des Landes maßgebend beeinflussen.

Der mächtige Strom, der der heutigen Konferenz den Namen gegeben hat, wird besonders berufen sein, Träger und Vermittler fruchtbarster wirtschaftlicher Wechselbeziehungen zwischen Ungarn und den der mitteleuropäischen Wirtschaftsgemeinschaft angehörigen Völkern und Ländern und insbesondere dem durch treueste Waffenbrüderschaft, durch gemeinsame vergossenes Blut und gemeinsame Siege auf immer verbundenen deutschen Volke zu sein. Und je mehr sich in Zukunft eine großzügige mitteleuropäische, die Donau mit Nord- und Ostsee verbindende Kanal- und Wasserstraßenpolitik durchzusetzen vermag, umso stärkere und größere Erfolge werden die durch die Donau vermittelten Anschließmöglichkeiten Ungarns an die Weltwirtschaft dem Lande verheißen.

Gehen alle Hoffnungen in Erfüllung, welche heute die ungarischen Patrioten an die einstigen Folgen der auf der Konferenz zur Besprechung und Erledigung kommenden Maßnahmen knüpfen, so wird damit der Nationalwohlstand des Landes einen neuen gewaltigen Aufschwung nehmen.

Das aber ist ein Ziel, gerade unter dem Gesichtspunkte der Folgen des Krieges aufs innigste zu wünschen!

Ungarn ist zwar von der Verwüstung seines Territoriums durch feindliche Horden verschont geblieben. Trotzdem werden die durch den Krieg geschaffenen dauernden finanziellen Lasten noch lange Jahre schwer auf dem Lande ruhen, wie dies ja übrigens bei allen kriegführenden Ländern der Fall sein wird. Vergleicht man die hier in Betracht kommenden Summen mit dem gegenwärtigen Volksvermögen und Volkseinkommen des Landes, so kommen Prozentfähe heraus, die wohl geeignet sind, bei den Volkswirthen, wie den Steuerzahlern ein Schaudern zu erregen. Der Finanzpolitik eröffnet sich damit die schwierige Aufgabe, durch eine energische und doch in vernünftigen Grenzen bleibende Schuldentilgungspolitik, sowie durch eine vor allem volkswirtschaftlich orientierte Steuerpolitik andererseits die Bedürfnisse eines starken Staatswesens mit

den Erfordernissen eines gesunden Wirtschaftslebens in Einklang zu setzen. Die bisherige Finanzpolitik Ungarns läßt keinen Zweifel daran zu, daß sich die ungarische Regierung, das ungarische Parlament diesen Aufgaben gewachsen zeigen werden.

Aber die Finanzpolitik allein kann die Wunden des Krieges nicht heilen. Die allgemeine Wirtschaftspolitik muß zur Erleichterung der finanziellen Lasten mitwirken. Auch hier wird der Krieg seine erzieherische, schöpferische Kraft offenbaren. Um die nach dem Kriege zu erwartenden öffentlichen Lasten allmählich wieder in ein besseres Verhältnis zu den privatwirtschaftlichen Einnahmen der Gesamtheit der Bewohner des Landes zu bringen, werden in allen betheiligten Volkswirtschaften die größten Anstrengungen zur Steigerung des nationalen Wohlstandes ausgelöst werden. Dies Ziel zu erreichen gibt es nur drei Mittel: Einmal die Vermehrung der Kapitalbildung durch Steigerung des Sparsums, Erleichterung der Sparmöglichkeiten, Einschränkung der Luxusbedürfnisse, sodann die Verminderung der Produktionskosten mittels sachgemäßer Erfindungen, richtiger Kräftekonzentration, Ausschaltung veralteter Arbeitsmethoden und endlich die Steigerung der Produktivität des Landes.

Gerade für die letztgenannte wichtigste wirtschaftliche Aufgabe der nächsten Zukunft eröffnet die heutige Tagung aussichtsvollste Perspektiven, denn die Vermehrung des Waaren- und Güteraustausches mit dem Auslande, wie sie durch die heutige Konferenz angebahnt werden soll, wird sich als Quelle stetigen wirtschaftlichen Fortschritts und immer neuer Energien erweisen. Möge das auf der Donaukonferenz Gedachte, Gesprochene und Gehörte reichsten Samen für die Zukunft austreuen, möge eine baldige glänzende, kräftige und langscheinende Friedenssonne den ausgelegten Keimen zu fröhlicher Blüthe und herrlichem Wachstum verhelfen! Das ist heute der aufrichtige Wunsch aller Freunde des Ungarnlandes, sowohl in- wie außerhalb der rothweißgrünen und gelbschwarzen Grenzpfähle.

Professor Dr. Gustav v. Schmoller,

Wirkl. Geheimer Rath, Mitglied des preussischen Herrenhauses, Mitglied der Akademie der Wissenschaften.

Deutschland und Ungarn haben stets in geographischer Lage, nationalen Interessen und Geschichte begründete Sympathien für einander gehabt. Die natürliche historische Eifersucht, die früher zwischen Oesterreich und Preußen vorhanden war, hat zwischen Deutschland und Ungarn nie bestanden. Aber seit Oesterreich und Preußen sich neuerdings immer enger verbündet haben, muß auch Ungarn vermeiden, was dieses Bündniß stören könnte. Eine Handels- und Zollvereinigung zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn liegt auf der Base der gemeinsamen Interessen beider Reiche, ist nöthig gegenüber den Mitteleuropa feindlichen Weltmächten. Auf dieser Base bildet es aber ein gefährliches Hinderniß, wenn Ungarn den Zoll- und Handelsverband mit Oesterreich beseitigen will.

Professor Dr. Neumann-Hofer,

Mitglied des Reichstages, z. St. Hauptmann beim Stab des Oberbefehlshabers Ost.

Wenn die Donaukonferenz in der schönen Hauptstadt des Ungarnlandes zusammentritt, werden die Gedanken aller Urtheilsfähigen, denen die furchtbare Gegenwart nicht den Blick für die fruchtbringende Zukunft getrübt hat, bei ihr und ihrer Arbeit weilen. Und wir, die wir das herrliche Budapest kennen lernen durften und — wie könnt' es anders sein? — unser Herz an diese Perle verloren haben, werden nicht nur in Erinnerungen schwelgen, sondern dann auch mit Spannung dorthin blicken, wo kluge Männer beisammen sind, um zu berathen, wie um die waffenbrüderlich vereinten Länder und Völker für alle Zukunft eines der schönsten und festesten Bänder unzerreißbar geknüpft werden könne: die deutsch-österreichisch-ungarisch-bulgarische Donau. Und wenn das große Werk gelungen sein wird, werden wir in friedlichen Tagen es nicht nur nützen, sondern wir werden auch in erhöhter Liebe der Stätte gedenken und zu ihr pilgern, an der es reifte und zustande kam.

Graf Ruvo von Westarp,

Oberverwaltungsgerichtsrath, Führer der konservativen Fraktion des Reichstages.

Wie das österreichische, ungarische und deutsche Volk in diesem Kriege Schulter an Schulter gebend und empfangend Leib und Leben für einander eingesetzt haben, so wird darüber kein Zweifel sein, nach dem Frieden auch der wirtschaftliche Austausch der Länder zu immer engeren Beziehungen führen und die Donau, der gewaltige uns verbindende Strom wird solchem Verkehr immer wirkungsvoller als Weg dienen müssen. Darum begrüßen auch wir in Deutschland von Herzen die Arbeiten der Donaukonferenz.

Dr. Julius Wolf,

Geheimer Regierungsrath, Professor der Staatswissenschaften an der Technischen Hochschule in Charlottenburg.

Mittenwald in Baiern.

Sehr geehrte Redaktion!

Augenblicklich in den bairischen Bergen, ist es mir unmöglich, Ihrem Wunsch entsprechend, Ihrer Sondernummer einen Beitrag zu widmen. Ich muß mich vielmehr auf den Ausdruck der Ueberzeugung beschränken, daß der Krieg Oesterreich-Ungarn und Deutschland auch wirtschaftlich zusammenschweißen wird, allen Widerständen und Sonderinteressen und vielleicht auch staatsrechtlichen Bedenken entgegen, die heute noch oft genug dieser Verflechtung widerstreben. Was die Donau als natürliche Hauptverkehrsader des kommenden großen Wirtschaftsgebietes betrifft, so kann sie allerdings diese ihre Funktion nur üben, wenn sie mit ihren Verbindungen weit ins deutsche Gebiet hinein reicht. Deutschland wie Oesterreich-Ungarn haben Massengüter, die auf dem Wasserwege vor anderen angewiesen sind. Das gemeinsame Interesse wird auch hier gemeinsamen, d. h. von Deutschland, Oesterreich und Ungarn einheitlich ins Werk zu setzenden und gemeinsam zu alimentirenden Unternehmungen Gebatter stehen, gleichgültig, ob ihre Bauausführung auf deutschem oder österreichischem oder ungarischem Boden erfolgt. Hauptsächlich diesem letzteren Gedanken möchte ich jede Zusammenkunft deutscher und österreichischer wie ungarischer Wasserbaufachmänner — auch der Mitteleuropäische Wirtschaftsverein veranstaltet demnächst eine solche! — dienstbar gemacht sehen!

Eugen Schiffer,

Oberverwaltungsgerichtsrath, Mitglied des Reichstages und des preussischen Abgeordnetenhauses.

Die Ueberzeugung, daß die durch den Krieg geschaffene und besiegelte Gemeinschaft zwischen den verbündeten Centralmächten nicht mit ihm aufhören darf, sondern ihn überdauern, sich in unänderter und erweiterter Form über ihn hinaus fortsetzen muß, ist bereits zum Gemeingut der betheiligten Völker geworden. Sie braucht gar nicht mehr erörtert, erläutert, auf ihre Berechtigung untersucht zu werden; denn sie ist da, ist eine Thatsache, die mit der Kraft der Selbstverständlichkeit die Stimmung der Menschen beherrscht. Worauf es jetzt ankommt, ist also etwas Anderes. Jetzt gilt es, die Stimmung in die praktische That umzusetzen und zu diesem Zwecke sich ihrer zu bedienen, sich nicht mit ihr zu begnügen, den Schwung der Begeisterung mit kühler Sachkunde und gereifter Erfahrung zu verbinden und auf der gemeinschaftlich geschaffenen Grundlage die gemeinschaftliche Zukunft auszubauen — das ist die Aufgabe, die unverzüglich in Angriff zu nehmen und unermüdet ihrer Lösung entgegenzuführen ist. Von diesem Gesichtspunkte aus begrüße ich die Donaukonferenz, die in Ungarns schöner Hauptstadt abgehalten werden soll, mit besonderer Freude. In dem Wirtschaftskörper der Zukunft wird der stolze Strom, der uns verbindet, eine der Hauptschlagadern sein, der allen seinen Theilen und Gliedern Blut und Lebenskraft zuführen wird. Die Konferenz, die sich mit ihm beschäftigt, wird in der Bedeutung ihres Thuns vor allen denen voll gewürdigt werden, die gleich mir in der engen Annäherung unserer Staaten und Völker eine Schicksalsfrage erblicken.

Die Donau und unsere Aufgaben.

Dr. Franz Déri, Vizebürgermeister von Budapest.

Das Märchen vom Aschenbrödel scheint sich zu wiederholen und zu verwirklichen. Die Donau, die vernachlässigte, schiebt sich in den Mittelpunkt des Interesses, wird ob ihrer Bedeutung gepriesen, wo man ihr doch bisher nur deshalb Beachtung schenkte, weil sie eben da war und man doch etwas anfangen mußte mit ihr. Schon wegen der Welt.

Es mußten erst große, welthistorische Ereignisse eintreten, auf daß wir die Donau erkennen. Und jetzt befaßt sich die öffentliche Meinung dreier Länder mit ihr, sie wird überall geliebt und wird zur Königin dreier Länder erhoben.

So weit die Romantik. Doch taugt diese zu nichts. Und wenn wir den volkswirtschaftlichen Werth der Donau auch uns zunutze machen wollen, dürfen wir nicht mit verschränkten Armen dastehen. Die Donaufonferenz wird die Wünsche, die Deutschland, Oesterreich und Ungarn interessieren, also die internationalen Anforderungen, zum Ausdruck bringen. Sie wird die Minimaltiefe von zwei Metern, die einheitliche Regulierung der Donau, die freie Schifffahrt, die einheitliche Strompolizei fordern, und da all dies das gemeinsame Interesse der beteiligten Länder ist, besteht für die Verwirklichung auch die beste Hoffnung.

Doch damit allein wollen wir uns nicht begnügen, selbst damit nicht, daß Budapest zur Centrale der internationalen Donaukommission ausgerufen wurde. Denn wir wollen hoffentlich nicht nur repräsentieren und uns damit brüsten, daß wir der Sitz der Donaukommission sind. Auch das soll uns nicht befriedigen, wenn wir am Ufer der Donau stehen, Zeugen des großartigen Schauspielers sind wie ein lebhafter Schiffsverkehr die Produkte stromaufwärts nach Oesterreich oder Deutschland und die Waaren wieder stromabwärts befördert.

Wenn wir den Donauweg volkswirtschaftlich auch für uns ausnützen wollen, müssen wir all die Behelfe, die dies ermöglichen, entweder ergänzen oder neu schaffen. Zunächst müssen moderne Häfen und Hafeneinrichtungen angelegt werden. In erster Reihe natürlich in Budapest, am Knotenpunkte des ungarischen Handels und der heimischen Industrie. Es muß ein Hafen angelegt werden, der dem Handel und der Industrie unserer Hauptstadt würdig ist. Diese Frage ist ja gar nicht neu, schon seit Jahrzehnten wird über sie berathen. Doch muß jetzt endlich die Ueberzeugung durchdringen, daß es in unserer Volkswirtschaft kaum eine dringendere Frage gibt, als die, und daß hinsichtlich ihrer Verwirklichung kein Opfer zu groß ist.

Eine andere in höchstem Maße wichtige Aufgabe ist die Anlage von Industrieetablissemens an der Donau. Hieraus erwachsen wechselseitige Vortheile sowohl für die Industrie wie auch für die Schifffahrt selbst. So könnte die Industrie zu billigen Transportmitteln gelangen, und schafft die Möglichkeit zur systematischen Ausnützung der Tragfähigkeit der Schiffe nach beiden Richtungen hin, was den Transport noch billiger gestaltet.

Gewiß, der ungarische Handel und die heimische Industrie haben auch noch andere Wünsche, doch die beiden, die wir behandeln, sind Alpha und Omega dessen, daß Ungarn und seine Hauptstadt den Wasserweg der Donau volkswirtschaftlich ausnützen können. Jedermann muß zur Verwirklichung dieser Vorbedingungen das seinige beitragen.

Die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Schon Jahrzehnte vor dem Ausbau des Schienennetzes Oesterreich-Ungarns vermittelte die Donaustraße einen handelspolitisch und technisch großzügigen Verkehr zwischen dem Herzen Europas und dem Orient. Hauptfaktor und Großmacht dieses Donauverkehrs war und ist seit nun bald einem Jahrhundert die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Welch gewaltige Entwicklung dieses ältesten und größten europäischen Binnenschiffahrts-Unternehmens liegt zwischen jenem 17. September 1830, an welchem Tage das erste Schiff „Franz I.“ seine Probefahrt von Wien nach Budapest machte, und dem 3. Juni 1916, an welchem die Gesellschaft ihren größten, drei Verdeck hohen, mit den neuesten technischen Errungenschaften ausgestatteten Personendampfer „Franz Joseph I.“ in solcher Weise einweihte, welcher Dampfer — mit noch 4 Schwesterschiffen gleicher Type — berufen sein wird, den direkten Reiseverkehr mit den Balkanländern zu vermitteln.

Im Jahre 1830 mit einem Aktienkapital von 100,000 Gulden C. M. gegründet, ist die Gesellschaft heute auf ein solches von über 60 Millionen Kronen fundirt, sie bedient den mächtig entwickelten Donauverkehr mit einer durchaus modernen Flotte von 47 Personendampfern mit 22,030 ind. PS, 92 Frachtendampfern mit 42,330 ind. PS und 859 eisernen Waarenbooten mit 481,374 Tonnen Tragvermögen.

Von Regensburg bis Sulina auf dem Hauptstrome, aber auch auf den fahrbaren Nebenflüssen weht die Flagge der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft; ihr Personendienst erstreckt sich auf 2558 Kilometer, der Frachtdienst umfaßt 4104 Kilometer, die Zahl der Lade- und Haltestellen beläuft sich auf 247. Entsprechend der großzügigen Anlage betreibt die Gesellschaft den Schiffsbau in eigener Regie in den Werften von S-Buda und Korneuburg, hat ein eigenes Steinkohlenbergwerk nebst einer elektrischen Ueberlandscentrale, führt den Betrieb auf der Hauptbahn Pécs-Mohács und in moderner Weise thätig auf dem Gebiete der Vorgung und Wohlfahrt ihrer Angestellten.

Besondere Sorgfalt wurde von der Gesellschaft in den letzten Jahren der Abwicklung des Personenverkehrs gewidmet. Von Passau über Linz und — nach Berührung der schönsten Partien der Donau, namentlich der lieblichen Wachau — über Wien, Budapest, Belgrad, Orsova, durch den Kazan die Széchenyi-Strasse entlang, an der berühmten Insel Adakaleh vorbei, über die landschaftlich wunderbar schöne Kataraktenstrecke und durch das Eisene Thor eilen vorzügliche Personendampfer über Galatz, Sulina, dem Schwarzen Meer zu. Salondampfer mit Separatcabins, mit elektrischer Beleuchtung und den vornehmsten Ansprüchen gerecht werdendem Restaurationsbetriebe ausgestattet, befahren diesen 2558 Kilometer langen Wasserweg. In jüngster Zeit hat die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft auf der Strecke Linz—Wien überdies Luxus-Eisdampfer in den Dienst gestellt. Dieser, die Ansprüche auch des vornehmsten Reisepublikums befriedigende Eilschiffverkehr ist besonders auch dazu berufen, dem aus dem Westen Europas und namentlich aus Deutschland kommenden Publikum im Anschlusse an die wichtigsten Schnellzüge via Linz eine direkte, rasche und überaus genügsame Verbindung mit Wien auf dem Donauwege zu sichern.

Selbstverständlich bildet im Uebrigen der Güterverkehr das Rückgrat der Donauschifffahrt. Diesem dient — auf der gesammten, 2283 Kilometer umfassenden Donaustraße von Regensburg bis Sulina und auf deren Nebenflüssen dominierend — die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft mit ihrem großen und modernen Parke an Frachtendampfern, Propellern, Waarenbooten und Tankschiffen, mit ihren zahlreichen maschinellen Verladeanlagen, ausgedehnten Lagerhäusern und mit allen sonstigen modernen Verkehrsbehelfen.

Eine große Anzahl von Personen- und Frachtendampfern, sowie Waarenbooten befindet sich zur Zeit im Bau. Durch ein ausgedehntes Programm für weitere Bauten von Fahrbetriebsmitteln, Verladeanlagen und Lagerhäusern wird die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in die Lage versetzt, den großen Aufgaben der Zukunft voll gerüstet entgegenzusehen.

Königlich Ungarische Fluß- und Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft.

Direktion:

Budapest, 5. Bezirk, Mária Valéria-utca 11.

Die Königlich Ungarische Fluß- und Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft wurde im Jahre 1895 mit der Bestimmung gegründet, auf der Donau und deren Nebenflüssen die Beförderung von Personen und Waaren, ferner die Remorquierung nicht gesellschaftlicher Fahrzeuge zu besorgen und Verbindungen mit dem Seeverkehr herzustellen. Der Sitz der Gesellschaft ist Budapest.

Im ersten Dezennium ihres Bestandes befaßte sich die Gesellschaft hauptsächlich mit dem Transporte von Massengütern in kompletten Schleppladungen. Schon im Jahre 1901 jedoch erfuhr ihre Thätigkeit durch die Eröffnung des Mehl- und Stüdgutverkehrs über Wien und Korneuburg eine bedeutende Ausdehnung. Der regelmäßige Stüdgutverkehr wurde sodann im Jahre 1911 auf der ganzen Donau zwischen Regensburg-Galatz und vice versa aufgenommen.

Die Gesellschaft betreibt gegenwärtig:

I. Regelmäßiger Güterverkehr:

auf der Donau: zwischen Regensburg—Passau—Linz—Wien—Budapest—Belgrad—Orsova und Galatz;

auf der Theiß und auf dem Bega-Kanal: zwischen Titel—Szolnok, bezw. Nagyberek.

II. Regelmäßige Personen- und Güterfahrten:

auf der Donau: zwischen Budapest u. Dömös; Budapest u. Ercsi; Baja u. Apatin; Bukovar u. Ujvidék; Zemun—Belgrad—Orsova—L. Severin und Galatz;

auf der Theiß: zwischen Szolnok u. Csongrád; Csongrád u. Szeged;

auf der Save: zwischen Bosnarača—Mitrovica u. Sabac; Klenaf u. Sabac.

III. Ueberfuhrfahrten:

auf der Donau: zwischen Eptergom—Párkány und Kovácspatak; Visegrad u. Nagymaros; Zemun u. Belgrad;

auf der Save: zwischen Klenaf u. Sabac.

Die Reisebrochure „Die Donau“ ist bei der Direktion, Budapest, V. Mária Valéria-utca 11, gratis erhältlich.

Komplette Schleppladungen übernimmt die Gesellschaft auf der Donau, Theiß, Save und Drau, sowie im Bega-, Ferencz József- und Borcea-Kanal, sowie auch die Remorque fremder Fahrzeuge.

Die Gesellschaft betreibt außerdem freie Schifffahrt auf der Donau und deren sämtlichen schiffbaren Nebenflüssen.

Von den Linien, auf welchen die Gesellschaft Beförderung von Personen besorgt, sind die wichtigsten:

a) die auch aus dem Gesichtspunkte der internationalen Touristik bedeutenden Fahrten zwischen Zemun, Belgrad, Orsova, L. Severin, Rusischuk, Galatz wöchentlich dreimal, welche Linie durch den weltberühmten Kasanpaß und das Eisene Thor, diese wunderbaren Schöpfungen der Natur, führt;

b) die Fahrten von Budapest stromaufwärts bis Dömös im kleinen Donauarme täglich viermal, eine dieser Fahrten bis Eptergom, und von Budapest thalwärts nach Ercsi täglich einmal, welche Fahrten zwischen der Hauptstadt und den landschaftlich reizend gelegenen Villenorten ihrer Umgebung eine schnelle und bequeme Verbindung ermöglichen, sowie auch für Approvisionierung der Hauptstadt beitragen.

Länge der Linien, auf welchen Personenbeförderung besorgt wird, 1529 Kilometer, die der Waarenbeförderungslinien 4289 Kilometer.

Der gesellschaftliche Schiffsparke verfügt derzeit über 59 Dampfer mit zusammen 24,960 indizierten Pferdekraften, 334 eiserne Schlepper mit einer Tragfähigkeit von insgesamt 1,836,700.6 Meterzentnern, 108 Landungsschiffe, ferner über ein Rettungsboot. Die Gesellschaft hat im Jahre 1913 mit diesem Schiffsparke 586,993 Personen und 768,178 Tonnen Waaren befördert.

Zwischen der Gesellschaft und dem königlich ungarischen Aerar wurde im Jahre 1914 neuer Vertrag abgeschlossen. Auf Grund dieses neuen, gesetzlich inartikulierten Vertrages hat die Gesellschaft ihre Fahrten auf der Donau wesentlich vermehrt, sowie auch regelmäßige Verkehre auf den Nebenflüssen errichtet. Die Zahl der gesellschaftlichen Stationen wird 150 erreichen. Der Schiffsparke wird dementsprechend auf 18 Personen-, 47 Schleppladungen und 392 Waarenboote vergrößert.

Die Gesellschaft wurde mit einem Kapital von 20 Millionen Kronen gegründet. Die Hälfte dieses Betrages wurde durch Aktien, die andere Hälfte durch 4 1/2-prozentige Prioritätsobligationen gedeckt.

Die letztgenannten wurden durch jährliche Verlosungen amortisirt. Die vollständige Tilgung der Prioritätsanleihe erfolgte am 1. Januar 1915.

Das Aktienkapital der Gesellschaft wurde im Jahre 1914 um 5 Millionen, im 1916 mit weiteren 5 Millionen Kronen erhöht. Diese bedeutende Erhöhung der zur Verfügung stehenden Kapitalien wird eine großzügige Entwicklung der Gesellschaft zur Folge haben.