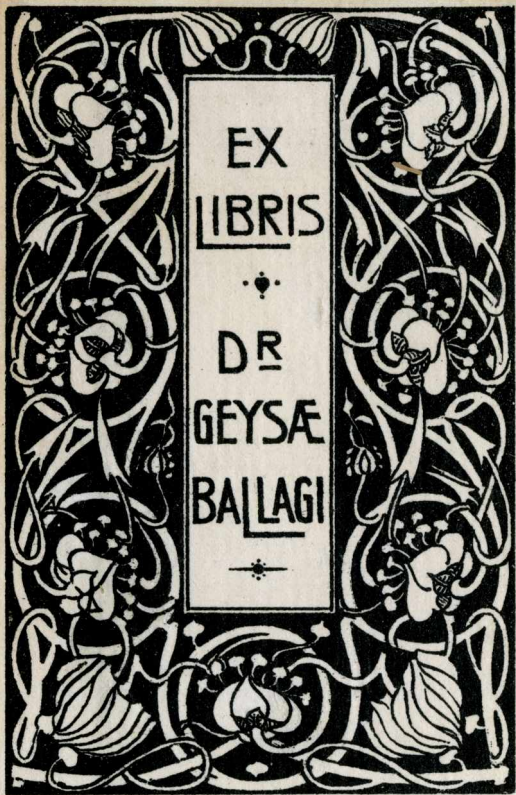


Politikai  
röpiratok.

112.



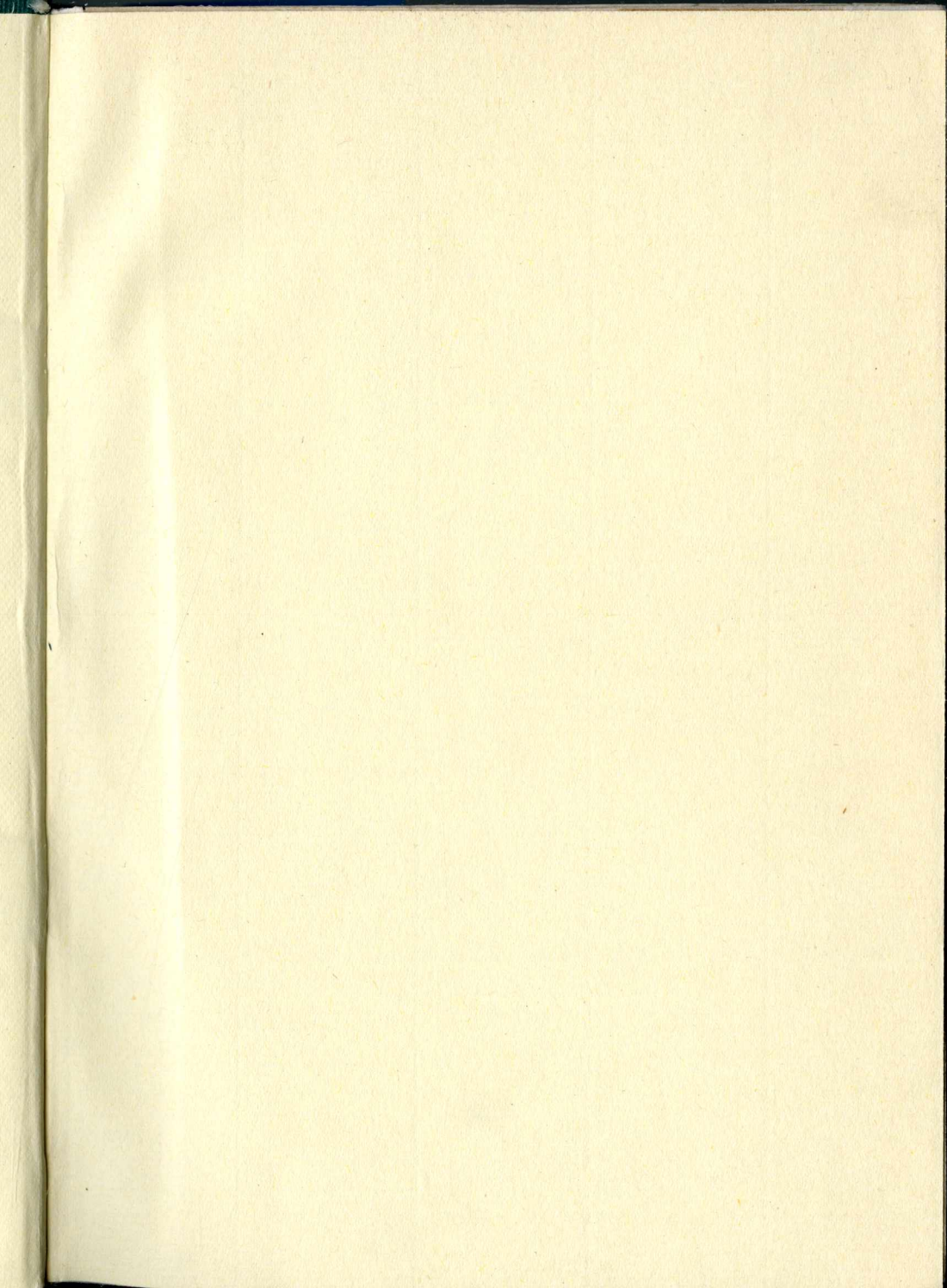


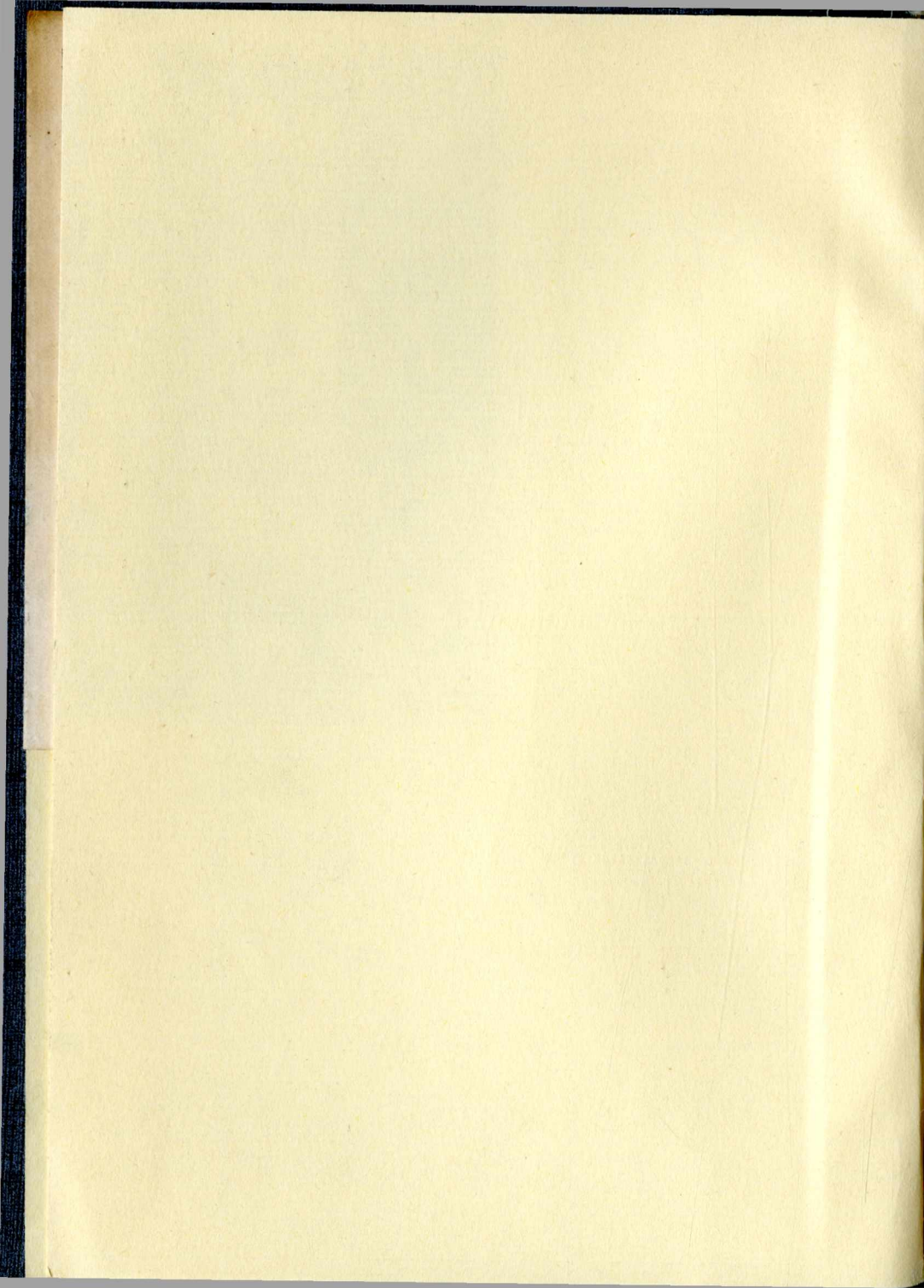
EX  
LIBRIS



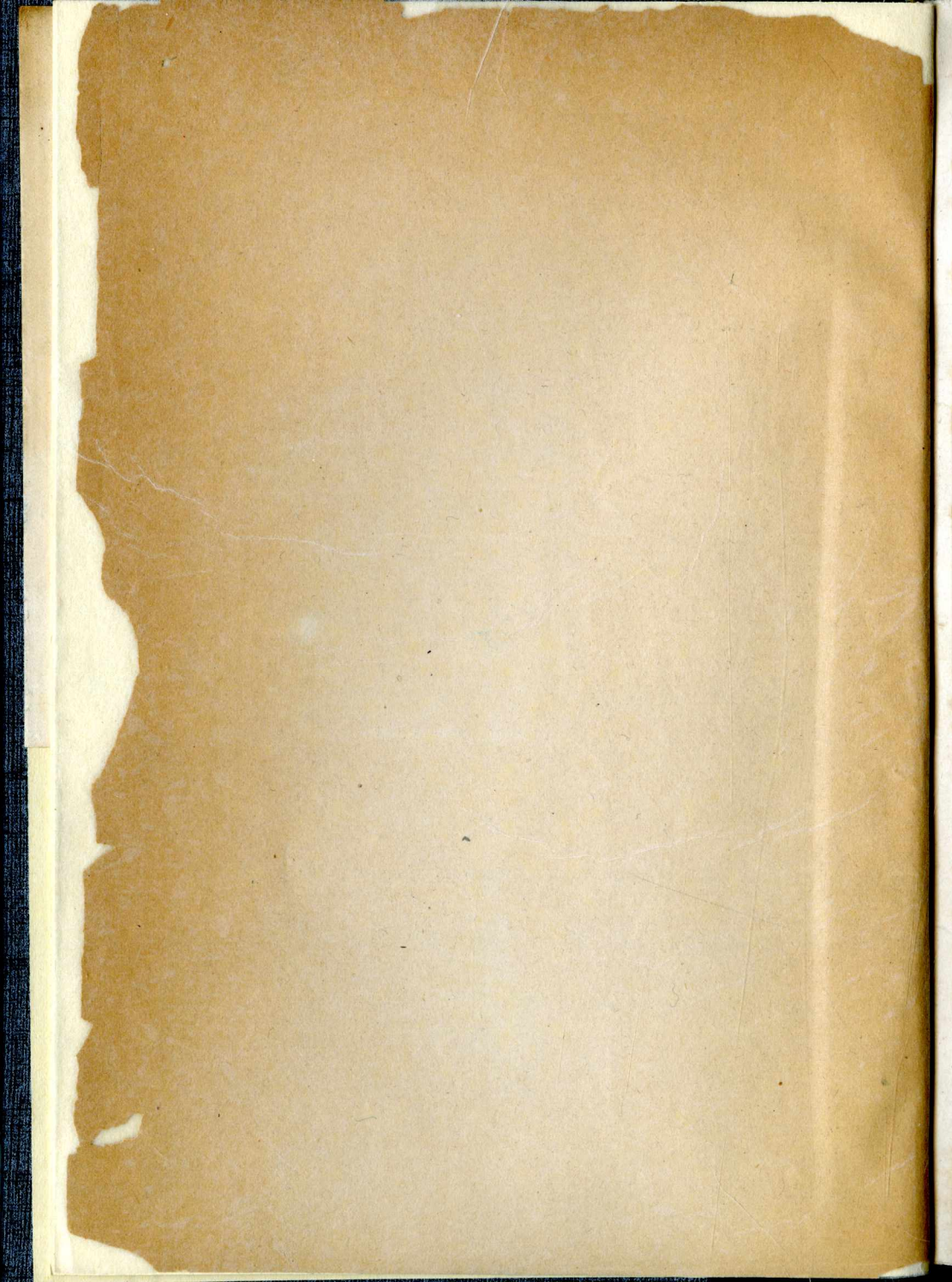
DR  
GEYSÆ  
BAILAGI







- Über das Donau-Dampschiffahrts-Unternehmen. Von J. v. M. 1859.
- Franc Deák's Rede, gehalten 13. Mai. 1861.
3. Az elvezénykedés. Fáy András. 1862.
- Arabadzág, felinté'ly ei egyhá'z. Br. Kottler Vilmos Mami'. Ford. Kálmány Gyula. 1863.
- A vármagyreform. Schnierer Gyula. 1866.
- M'egyet ei új földdel várunk. Baló Benjámin. 1867.
- Elmélkedés a magyar katonai nevelés' felö'tt. Kiss Ferenc. 1869.
- Nem kell a frank! ei mié't nem? Tóvölgyi Titusz. 1868.
- Egyéni szabadság a nemzetiségi kérdés' megoldása tárgyában. Thull Lipót. 1867.
- Rede, gehalten von Julius Pedersani. 1871.
4. Offene Rücksprache mit Herrn Nicolaus Krestić. 1871.
5. Magyar-honni forradalom, lelkészedés' eredménye. M. Nagy Pál. 1874.
6. A magyar postáj'az ei a hadvezény felvezé'st. Stricker Ede. 1872.
7. Az ellenék. Barca Kálmán. 1873.



112  
909

Über das

# Donau = Dampfschiffahrts = Unternehmen.



1.

Von

S. v. M.  
Capitän.



112.

Pest.

Robert Lampel.

1859

Handwritten title in a Gothic script, likely the name of the book or document.

Handwritten text in a Gothic script, possibly a subtitle or author's name.



## Vorwort.

Aufgefordert von vielen Seiten ein Wort im Interesse der „ersten österreichischen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft“ zu schreiben, übergebe ich diese Zeilen dem Druke mit dem Bemerken, daß es die ersten sind, die ich der Doffentlichkeit übergebe, daß meine Feder auf diesem Terraine ungeübt ist, daß man von selber keine schönen Stilübungen und Phrasen erwarten möge, sondern das was man von ihr forderte: Aufzählung der Mängel dieses Unternehmens, und der Mittel dieselben zu beseitigen.

Das Gesagte beruht nicht auf persönlicher Meinung, sondern auf Zifferdaten, auf mathematischen Berechnungen — die nie trügen.

Möge die kleine Schrift dem Unternehmen von einigem Nutzen sein, dann ist der Zweck derselben erreicht.

# Traktat

ausgesetzt, von vielen Seiten ein Wort im Interesse der  
ersten, ältesten, böhmischen Pönan-Wappherrschaft  
Gefühlhaft zu sprechen, überdeh ich diese Seiten dem Druck  
mit dem Bedenken, daß es die ersten sind, die ich der Öffentlichkeit  
übergebe, daß meine Feder auf diesem Terrain ungewohnt ist, daß  
man von jeder Seite lobenden Ermahnungen und Prüfen erwarten mag,  
sondern das was man von ihr fordert: Aufklärung der Mängel dieser  
Literatur, und der Mittel derselben zu beheben.  
Das Gelegte bezieht nicht auf persönliche Meinung, sondern  
auf Bitten, auf materielle Verbindungen — die nie trügen  
Wäge die kleine Schrift dem Nutzen von einigen Jahren  
ein, kann ich der Hand derselben zueicht.

**N**ie wurde ein Unternehmen mit größerer Vorliebe, Simpatie und Ausdauer von Seite der beteiligten Aktionäre unterstützt, als das der Dampfschiffahrt auf den Flüssen der Monarchie.

Zwar lag auch nirgends der Schiffbau und mit ihm die Schifffahrt auf den Flüssen so sehr in der Wiege als bei uns. Kein Wunder daher, daß das Auftreten des ersten Dampfschiffes auf der Donau mit Freude begrüßt wurde; daß sich Männer fanden wie: Baron Puthon, Benvenuto, Graf Széchenyi, die in die Zukunft blickend, die Reform der Flußschifffahrt voraussehend, die Sache mit Energie aufnahmen, warme Anhänger anwarben, und den Grundstein zu einem Unternehmen legten, welches schon zwanzig Jahre später, freilich auch durch die sehr begünstigende Unterstützung des Staates, eines der großartigsten des Kontinentes wurde.

Im Laufe dieser zwanzig Jahre wurden aber bei Vergrößerung des Unternehmens durch die Verwaltung desselben manche große Fehler gemacht, die demselben gewaltige Stöße beibrachten, dessen Erstarken hinderten, und zu Zeiten sogar problematisch machten. Dennoch sah man die Unternehmer nicht verzweifeln, sondern das vorgestekte Ziel verfolgend, energisch ihre Betriebsmittel ausbreiten um das Verlorene einzubringen.

Diese wackern Unternehmer kann sonach kein Vorwurf treffen, sie hätten in kleinlicher Gewinnsucht, den wahren Gewinn: das Erstarken des Unternehmens aus dem Auge gelassen. Im Gegentheil, sie warteten mit wahrhaft eiserner Geduld, mit beispielloser Langmut seit vielen Jahren auf die, ihnen von der Verwaltung verheißenen und mit Recht zu erhoffenden Gewinne. Mangel an Kapital ist sonach nicht der Grund des Rückganges dieses Unternehmens.

Im Mangel an Beschäftigung, für die nach mancher Meinung überreichen Mittel des Betriebes, darf man diesen Grund auch nicht suchen; denn selbst heute, wo die Gesellschaft über 70 Remorqueure und Dampffrachtschiffe und fast 500 Schleppboote zu verfügen hat, verführen dieselben kaum den fünften Theil jenes Quantums von Körnerfrüchten, welches mittelst Ruderschiffen verfrachtet wird. Im Jahre 1858 wurden von den Ladeorten der untern Theil und mittleren Donau nach Pest, Raab, Wieselburg und einigen kleineren Stationen mittelst circa 500 Ruderschiffen diverser Größe 7'600,000 Mezen Körnerfrüchte verführt; während mittelst Dampfschiffen in derselben Streife nur 1'600,000 Mezen transportirt wurden. Und diese Ruderschiffe, welche bekanntlich mit unsäglichen Hindernissen zu kämpfen haben, daher im Jahre durchschnittlich höchstens fünf Reisen machen können, hatten im vergangenen Jahre Epochen, während welcher sie um 20 Procente höhere Frachtsätze erzielten, als die Dampfschiffahrts-Tarife notirten.

Es liegt also noch ein reiches auszubeutendes Feld der Dampfschiffahrt offen, welches man aber nicht zu benützen verstand. Das Unternehmen genoss außerdem fortwährend den wohlthätigen Schutz des Staates. Ein Privilegium schützte es vor jeder störenden Konkurrenz, denn Eisenbahnen können keine Konkurrenten der Schiffahrt genannt werden, in einem Lande das so reich an guten Wasserstrassen ist. Entzogen sie der Schiffahrt auch einen großen Theil des Passagier- und Güter-Transportes, so mußten sie dagegen den quantitativ bei weitem reicheren Rohprodukten-Transport, besonders von Körnerfrüchten *alla rinfusa*, derselben gänzlich überlassen.

Nachwehen der unglücklichen Unternehmung mit den sieben Seeschiffen, sind es auch nicht, welche das Unternehmen von günstigen Erfolgen im letzten Decenium zurückhielt, denn nach dem Verkauf jener Schiffe war die empfangene Wunde am kräftigen Körper schnell geheilt und ist längst vernarbt.

Weber Mangel an Kapital, an Beschäftigung, an Unterstützung, noch schädliche Einflüsse durch Konkurrenz oder nachhaltige Verluste haben also auf das Unternehmen nachtheilig eingewirkt; im Gegenteil die günstigsten Umstände begleiteten dasselbe stets.

Und dennoch nachdem es so reich an Betriebsmitteln geworden — wenn auch noch ungenügend für das Feld auf dem es sich bewegt — kann

dieses Unternehmen nicht gedeihen, weist jährlich größere Verluste auf und geht jährlich mehr rückwärts und einer traurigen Zukunft entgegen, wenn nicht bald eine kräftige Hand den gordischen Knoten zerschneidet, zu dem die Angelegenheiten desselben von vielen unberufenen Händen verwickelt wurden.

Wo liegt der Grund dieses Verfalles eines Unternehmens, das ohne Uebertreibung 20 Prozent reinen Nutzen abwerfen könnte; wo ist die Ursache der fortwährend steigenden in der Zukunft sich sogar potenzirenden Verluste zu suchen?

Nirgends anders, als in der Betriebsleitung! Es ist dieses nicht die Meinung des Einzelnen, sondern allgemeine Überzeugung geworden. Und will man wissen wie es dahin kam, so muß man etwas zurückgehen in der Geschichte dieses Unternehmens.

Die Ausfälle auf den Seelinien gaben seiner Zeit den ersten Anlaß zur Unzufriedenheit der Aktionäre mit der Leitung ihres Unternehmens. Große Entfernung dieser Linien vom Sitz der Administration und des Generalsekretärs der die Geschäfte leitete, machte es nämlich möglich, daß für 7 Seedampfer, statt der bewilligten Filialwerkstätten, Etablissements eingerichtet wurden, die einer Flotte von 30 Schiffen hätten genügen können, die somit verhältnißmäßig hohe Ausgaben bedingten, und so die unglaublich reichen Erträgnisse jener Linien verschlangen. Mit Entrüstung schob man alle Schuld auf den Leiter des Unternehmens; vergaß seine erspriechlichen, die Größe des Unternehmens so zu sagen schaffenden Leistungen; sah nur die Mängel, nicht auch die Vorzüge des Betriebes, und führte dadurch den Austritt dieses ausgezeichneten Mannes herbei.

Durch den Verkauf der Seeschiffe und aller dazu gehörigen Etablissements entzog sich die Gesellschaft rasch jedem fernern Verluste, und entging der gerade damals mächtig auftretenden Konkurrenz.

So fühlbar auch momentan der Kapitalverlust beim Verkaufe war, so wurde er doch schneller als denkbar verschmerzt; umsomehr da das Unternehmen einer günstigen Umgestaltung sich zu erfreuen hatte. Es kam unter die verantwortliche Leitung eines der energischsten Männer die je an der Spitze eines solchen Unternehmens standen. Mit kräftiger Hand ergriff er die durch die oberwähnten Zerwürfnisse lose gewordenen Zügel des Betriebes,

erweiterte die Schiffahrtsmittel und deren Wirkungskreis, führte in alle Betriebszweige eine systematische Ordnung ein, und machte die Gesellschaft durch diese Organisirung reich und tatkräftig.

Diesem Manne der im Leben Soldat, Seemann, Diplomat gewesen, und der nicht glücklicher gewählt werden konnte, mangelten nur merkantile Kenntnisse, die aber sein durchdringender Geist bald auffasste und im Interesse des Unternehmens kräftig auszubeuten wußte. Leider war erst der Grund zu einer ergiebigen Zukunft gelegt, als plötzlich der Urheber dieser Erfolge einem höhern Rufe nachkommend, das begonnene Werk andern Händen zum Aufbau überlassen mußte.

Es trat nun eine jener historischen Episoden ein, welche alle merkantilen Unternehmungen gleich ungünstig traf, der Gesellschaft aber keine Kapitalverluste verursachte, daher gegenüber der Geschäftslosigkeit und ungeheuren Verluste, welche andere Unternehmungen erlitten, für sie keine bedeutend nachtheiligen Folgen hatte.

Nachdem diese Zeit vorüber gegangen, konnte man daher mit Recht hoffen, daß der neu aufblühende Handel umso günstigere Wirkungen auch auf den Geschäftsgang der Gesellschaft ausüben werde; und daß nun der Augenblick gekommen, das Gebäude zu vollenden, zu welchem die früher erwarteten Männer den Grundstein gelegt hatten; um das Unternehmen eben so lukrativ zu machen, als es schon groß und ausgebreitet war. Es fehlte aber der rechte Mann zur Ausführung dieses Werkes.

Statt Erfolgen, erfuhr das Unternehmen Niederlagen, die sich anfangs nur schwankend, später aber immer entschiedener zeigten und in den letzten Jahren eine bedeutende Progression annahmen.

Die Administration ist einestheils sehr zu entschuldigen, da sie ja alle größern Beschlüsse vorerst der Generalversammlung zur Gutheißung vorgelegt hatte. Sie hat mehr geleistet, als man von einer, aus Männern denen im Leben hohe und geschäftsreiche Rollen zugeteilt sind, zusammengesetzten Administration, fordern konnte; denn sie opferte einen großen Theil der ihr karg zugetheilten Zeit den Interessen der Gesellschaft, und entzog sie den eignen und andern ebenso wichtigen. Wenn sie ein Vorwurf trifft, so

kann es nur der sein, bezüglich der Direktion die nötigen Reformen nicht längst vorgenommen zu haben.

Die Leitung des Betriebes blieb nämlich in den Händen einer verantwortlichen Direktion. Diese nahm eine neue Organisation vor, ernannte: Agenzien=Inspektorate; ein Kohlen=Inspektorat, dem später die Bergwerksverwaltung angekaufter Kohengruben übergeben wurde; ferner Maschinen=Ober- und Unter=Inspektorate; vermehrte die Schiffs=Inspektorate und Hafen=Kapitänate; setzte eine Materialverwaltung ein, die neues Material anzukaufen, altes zu verkaufen, und das vorhandene unter Obhut zu nehmen hatte; errichtete ein Schiffs=Ober=Inspektorat, zog es wieder ein, und ernannte statt dessen einen Betriebs=Ober=Inspektor und einen Ober=Ingenieur.

Diesen verschiedenen Oberbeamten wurde eine mehr als entsprechende Anzahl von Unterbeamten und Dienern zugeteilt, und besondere Bureaux eingerichtet. Der Kontrolle halber wurden die Kanzlearbeiten vermehrt, eine Masse von neuen oft überflüssigen angeordnet. Auf viele Stationen wurden fast eben so viele Oberbeamten mit den respektiven Unterbeamten verteilt, als Betriebszweige sind. Statt also den Betriebsdienst zu vereinfachen, zu konzentriren, stellte sie ihn unter eine der komplizirtesten Kontrollen, die allenthalben besonders auch bei der Buchhaltung eine große Menge von Beamten notwendig machte. Wenn nun schon diese Einrichtungen den Beamtenstand ungemein erhöhten, so wuchs derselbe später durch Vorschläge der Oberbeamten noch bedeutender, und ohne Noth, zu einer unglaublichen Zahl an, welche natürlicherweise einen großen Teil der kaum zu erschwingenden Regieausgaben bedingte.

Abgesehen von den enormen, in den jährlichen Bilanzen auffallenden Kosten, die hierdurch entstanden, schlich sich auch noch der Dämon der Zwietracht ein. Ausländer, denen man Mangel an Lokalkenntnissen vorwirft, erhielten die einflußreichsten Stellen. Inländer wurden nicht nach ihren individuellen Fähigkeiten verwendet, sondern nach der Protektion der sie sich zu erfreuen hatten, oder nach den Interessen der Oberbeamten, denen sie dienen sollten. Mancher Tüchtige wurde zurückgesetzt, sein Streben erstickt, sein Vorwärtskommen unmöglich gemacht; ja Pensionirungen von

Beamten die noch tauglich waren, wurden vorgenommen. Dadurch entstand Mißmut im Beamtenstande; es bildeten sich Parteien und zwar so viele als Oberbeamten oder Geschäftsweige sind, die sich aufs schroffste entgegen stehen, und statt übereinstimmend dem Interesse des Unternehmens zu dienen, einander entgegen arbeiten, und sich gegenseitig zu stürzen zur Hauptaufgabe ihres Strebens machen. Welcher Gewinn aus diesem Vorgehen für das Unternehmen erwachsen kann, ist leicht zu ersehen.

Die Direktion selbst beeilte sich Kräfte zu entfernen, deren erspriessliche Dienste in verschiedenen Geschäftszeigen ihre Eifersucht erwekte, und durch fügsamere wenn auch schwächere zu ersetzen. Bei zwei Männern, welche man anfänglich als alleinige Ratgeber und so zu sagen Leiter benützte, stellte sich dieses ganz auffallend heraus.

Beide ernteten im Dienste jene Anerkennung nicht, welche sie verdienten, und der ihr ganzes Streben galt.

Der eine ein gebildeter tüchtiger Kaufmann mit lebhaftem Geiste, vieler Energie, großer Lokalkenntniß und unermüdllichem Fleiße, war die Seele des kommerziellen Betriebes; plötzlich schob man ihn in den Hintergrund und pensionirte ihn endlich; bald nach dieser, den Ehrgeiz verletzenden Zurücksetzung, erfolgte auch der Tod dieses tüchtigen Beamten.

Der andere, früher Werstverwalter wurde zum Schiffs-Oberinspektor ernannt. Sein ruhiger fester Charakter, sein überlegender Geist, sein Fleiß, seine Ausdauer, ließen schon damals als er mit wenigen Kenntnissen begabt die Werstverwaltung übernahm, große Fähigkeiten an ihm erkennen. Er bildete sich theoretisch und praktisch auf der Werst deren Leiter er war, und in den großen Etablissements fremder Länder, die er im Auftrage der Administration besuchte, so wie durch Bauten und deren Umbau, wenn auch auf Kosten der Gesellschaft, zu einem tüchtigen technischen Beamten, der schwer zu ersetzen war, da im Dienste keiner ihm an Fähigkeiten Ähnlicher sich zeigte, und fremde Kapazitäten ein Decennium gebraucht hätten, um die lokalen Verhältnisse der Schifffahrt und ihre Erfordernisse so kennen zu lernen, wie er sie kannte. Er war somit als Schiffs-Oberinspektor unschätzbar, und wurde demgemäß benützt und behandelt; bis man auch auf sein Wirken eifersüchtig, ihn als technischen so wie den früher erwähnten Beamten, als

kommerziellen Ratgeber entbehren zu können glaubte. Durch seinen Austritt verlor die Gesellschaft den tüchtigsten ihrer Beamten. Kurze Zeit darauf beweinten die Angehörigen dieses Mannes seinen Tod, das Publikum aber betrauerte den Verlust eines praktischen Technikers wie es wenige besitzt.

Nach seinem Tode legte man ihm Vieles zur Last, aber mit Unrecht; das Meiste fällt auf die zurück, von denen die Anklage ausging.

Nach dem Abgange dieser beiden Männer bediente sich die Direktion wenig ausgezeichneten Ratgeber. Unter allen that sich ein Einziger hervor, der in einer, von der Direktion bis dahin stiefmütterlich behandelten Linie als Agenzien-Inspektor in kurzer Zeit solche Tätigkeit und Erweiterung des Geschäftes zu entwickeln wußte, wie wenige gleich ihm; der übrigens auch freie Hand zu handeln nach eigener Einsicht, hatte.

Alle andern Bestrebungen von Schiffs-Agenzie- und Werft-Beamten, scheiterten an verfehlten Dispositionen.

Ein zweiter Krebschaden des Unternehmens ist das kostspielige Brennmaterial.

Zur Zeit der frühern Direktion wurde sämtlicher Kohlenbedarf aus fremden den Uferstationen möglichst nahe liegenden Kohlengruben gedeckt. Auf diese Weise kamen die Kohlen nur an wenig Stationen theurer als die heutigen zu stehen, im Durchschnitt aber bedeutend billiger. Die Kohle der obern Donau stellte sich auf circa 50 Kr. \*) per Ztr.; dagegen auf den bedeutend stärker befahrenen Strecken: loco Táth auf 20, Pest auf 24 bis 30, Tolnau auf 26, Mohács auf 24, Kamenitz auf 24, Bafiasch auf 30 bis 40, Sissek auf 36, auf verschiedenen Savestationen auf 24 bis 30, auf den Theißstationen auf 20 bis 40 Kr. per Grubenmaßen oder durchschnittlich 120 Pf.; auf der untern Donau kam englische Kohle je nach der Zufuhr auf 12 bis 48 Kreuzer per Ztr. zu stehen. Es war ferner mit Gewißheit anzunehmen daß die Kohle billiger werden müsse, da stets neue Gruben geöffnet wurden, und Private geneigt waren billigere Preise zu machen, wenn ihnen die Abnahme kontraktlich gesichert wurde. Dieses gilt selbst für die ganz ausgezeichnete Kohle von Dravicza, wo noch heute viele Privatgruben unbenützt liegen. Die Kohlen sind seither wirklich billiger geworden, dem Unternehmen entspringt aber hieraus kein Nutzen mehr. da

\*) Die Preise sind in Conv. Münze zu verstehen.

unter der gegenwärtigen Direktion Kolengruben bei Fünfkirchen angekauft wurden, und dieselbe trachten muß, nachdem von den Gruben nach Mohács auch eine Eisenbahn gezogen wurde, das ausbringbare Kohlenquantum nach Möglichkeit auf alle Stationen zu verführen.

Der Ankauf der Fünfkirchner Kolengruben ist somit ein verfehlter Schritt gewesen, denn abgesehen davon, daß das darauf verwendete Kapital hinlänglich gewesen wäre, die Betriebsmittel auf's Vollkommenste zu erweitern; abgesehen davon, daß man auf den verschiedenen Stationen — wenn auch an einigen Plätzen minder gute — jedenfalls billigere Kohlen, ohne die Zeit und Kosten raubende Verführung durch eigene Boote, haben könnte, — stellt sich gegenwärtig das traurige Ergebnis heraus, daß die Fünfkirchner Kohle der Gesellschaft trotz eigenem Bergwerk, und eigener Eisenbahn von den Gruben nach Mohács, sich auf circa 44 Kreuzer per Zentner berechnet, während jedes beliebige Quantum gleicher Kohle, von den dortigen Privatgruben loco Mohács um 24 Kreuzer per Grubenmessen zu erkaufen ist. Die Kohle kostet nämlich loco Grube 14, für Transport nach Mohács 8, für Auf- und Abladen 2 Kreuzer, also in Summa 24 Kreuzer für 135 Pfund des Grubenmessens von Privaten.

Ferner ist nicht zu hoffen, daß der Preis der gesellschaftlichen Kohle in der Zukunft bedeutend unter den bis jetzt bestandenen zurückgehen wird; denn an Verminderung der Regieauslagen beim Grubenbau und Eisenbahn-Betrieb ist nicht zu denken; und eine Veräußerung des Ueberschusses der zu gewinnenden Kohle, bei dem hohen Preise, dem Mangel an Absatzorten, und der — gegenüber der Draviczaer Kohle, welche durch die Eisenbahn-Gesellschaft in den Handel kommt — bedeutend mindern Qualität, ist nicht zu erhoffen. Die Hoffnungen der Gesellschaft auf billiges Brennmaterial, wie es die jährlichen Geschäftsberichte versprochen, werden sich daher als täuschende erweisen. Die Summe von 2'000,000 Gulden die für den Kohlenbedarf jährlich durchschnittlich und zwar in den letzten Jahren ausgegeben wurde, wird sich, statt wie es selbst bei vermehrtem Verkehr möglich gewesen wäre, um 50 Perzent zu vermindern, in der Zukunft noch steigern.

Eine andere Quelle von großen Mehrausgaben oder Verlusten entspringt aus vielen verfehlten Schiffsbauten.

Daß man im Beginne des Unternehmens bei der Wahl von Maschinen einige Fehler machte, ist verzeihlich. Die Flußdampfschiffahrt war überall noch sehr unvollkommen, und das Unternehmen selbst hatte noch keine Erfahrungen gemacht. Man wählte daher anfänglich zu schwache Maschinen für große Schiffe. Bald folgten aber Schiffe und Maschinen die sich ganz gut bewährten, und noch heute die besten Dienste leisten, wie: Wien, Johann, Pest, Karl, u. a. Hierauf kamen wieder Bauten, deren Maschinen fehlerlos, deren Körper aber sehr verfehlt ausfielen, wie bei: Nádor, Sofie, Franz Karl, Maria Dorothea, u. a. Der Schnelligkeit halber waren sie schmal und scharf gebaut, hatten aber keine günstigen Wasserlinien, gingen daher zu tief. Des Seichtganges halber baute man sie aber so schwach, daß die Maschinen bereits aus den meisten ausgehoben und in neue Körper gesetzt werden mußten, statt daß sie wenigstens 20 Jahre ausgehalten hätten. Gar viele Schiffe traf dieses Loos, und wenn man den Wert, einer Schiffschale auf nur 20,000 Gulden annimmt, so kann man urtheilen welche Pluskosten durch diese verfehlten Bauten entstanden, wenn auch die alten Schalen zu Schleppbooten verwendet wurden.

Wieder folgte eine Reihe guter Schiffe wie: Franz Josef, Albrecht, Széchenyi; diesen wahre Musterschiffe: Elisabet, Hildegard, Ferdinand Max, Karl Ludwig, Josef Karl, die einen einzigen, aber bei allen Schiffen der Gesellschaft, vorkommenden Fehler haben, den der unrichtigen Aufstellung der Maschine im Schiffskörper. Auch mehrere ausgezeichnete Remorqueure wurden gebaut. Dagegen gehören gerade der Neuzeit, eine große Zahl der verfehltesten Bauten an, hieher gehören: die bedeutende Zahl von Flußpropellern, deren Körper leidlich, deren Maschinen aber nicht unglücklicher hätten ausfallen können.

System, Ausführung und Aufstellung ist an diesen Maschinen mangelhaft. Und wenn dieses schon für die Flußpropeller gilt, so ist die Wahl gleicher Maschinen für die Seepropeller eine noch unglücklichere zu nennen. Die fortwährenden Reparaturen dieser Maschinen, und das baldige und elende Ende welches sie nehmen werden, wird eine beträchtliche Ausgabe verursachen.

Verfehlter noch, war der Bau zweier Schiffe für die Linzer-Strecke, die in der dortigen starken Strömung eine außergewöhnliche Schnelligkeit entwickeln sollten, zu nennen. Nach den bereits bewährten Erfindungen der Neuzeit, den reichen Erfahrungen im Schiff- und Maschinenbau, nach dem dreißigjährigen Bestehen und dem Bau von 100 Schiffen des Unternehmens, wählte die Direktion zu diesem Zwecke ein Maschinensystem welches selbst von seinem Erfinder Galy Casalat nach den Proben im Jahre 1837, schon verworfen wurde, wählte vierrädrige Schiffe, die außer einer leichtern Verteilung des Maschinen- und Kesselgewichtes, keine Vorteile aufweisen konnten. Die früher, wegen der bei leichtem Wasser, gefährlichen Passagen zwischen Drenkova und Turnu Severino, gebauten vierrädrigen Schiffe hatten neben Seichtgang auch den Zweck der Sicherheit zu erfüllen. Brach nämlich eine der Maschinen zufällig an gefährlichen Passagen und wurden dadurch zwei Räder unbrauchbar, so genügte die andere Maschine mit ihren Rädern, das Schiff an den gefährlichen Stellen vorbei zu bringen. Schnelligkeit war sekundäre Bedingung, und sie entsprachen daher dort vollkommen dem verlangten Zwecke; nicht so hier.

Abgesehen aber davon, daß die früher genannten Schiffe sich als ganz unzuverlässig herausstellen mußten, und abgesehen von dem unverhältnismäßig großen Kohlenkonsumo den die Kessel bedingten, war auch vorauszu sehen, daß: zwei Paar Maschinen mit zwei Paar Rädern und einem Paar Radwellen für jedes Schiff, unverhältnismäßige Kosten verursachen würden. Als die Probefahrten den schlechten Erfolg herausstellten, ließ man diese Schiffe, unschlüssig ob der Verwendung, ein ganzes Jahr untätig liegen. Endlich nahm man einen Umbau vor, man hob nämlich das eine Paar Maschinen heraus, und setzte dieselben in die Seepropeller statt der frühern fehlerhaften Maschinen. Es ergaben dieselben eine Plusleistung von 11 Minuten per Stunde, dagegen aber einen mehr als dreifachen Kohlenkonsumo, was sie in die Reihe der kostspieligsten Propellermotoren stellt.

Die, fehlerhaft ihrer hintern statt vordern Maschinen beraubten Dampfer aber wurden mit den ihnen belassenen zwei Maschinen von kollektiv 70 Pferdekraft, mit vielem Luxus ausgestattet, für die Strecke Wien-Pest bestimmt. Vor 12 Jahren schon liefen Schiffe, die in 20 Stunden die

Bergfahrt machten, die neuen legten dieselbe in 30 Stunden zurück, bei entsprechender Dampfspannung.

Wem würde diese Fahrt konveniren, neben einer Eisenbahn, die in 9 Stunden dieselbe Tour macht? Können die Betriebsauslagen dieser Schiffe je, auch nur zur Hälfte gedeckt werden?

Im vergangenen Jahre kaufte die Gesellschaft die Schiffe: Juno und Merkur vom österreichischen Lloyd, die so wie sie eingerichtet waren, auf der untern Donau die besten Dienste hätten leisten können. Sie wurden aber für die Wien-Pester Strecke bestimmt, mußten deßhalb einem kostspieligen Umbau unterzogen werden, und erst als sich im vergangenen Jahre ihre Unzweckmäßigkeit herausstellte, schickte man sie im gegenwärtigen Jahre auf die untere Donau.

Ein weiterer Verlust ist der Bau des Remorqueur: Johann Baptist von 300 Pferdekraft zu nennen. Seine Maschine, ursprünglich für ein Passagierschiff gebaut, hat diesem Zwecke entsprechende Dimensionen erhalten, und würde auch Außerordentliches geleistet haben. Man stellte aber die Maschine in einen Remorqueurkörper, wo sie weniger leistet als die auf Zugkraft berechneten Maschinen von 200 Pferdekraft. Der Kohlenkonsumo ist zwar gering, aber die Anschaffungskosten dieses 300 Pferdekraft-Schiffes aus Amerika, wiegen schwer in der Waagschale der Ökonomie.

Die unglücklichsten Bauten waren aber die zweier änlicher Remorqueure: Pontus und Europa von je 400 Pferdekraft. Die Schiffe sind, so viel man auch gegen sie einwenden hört, bezüglich Tiefgang, Schnelligkeit, Zugkraft, überhaupt in technischer Beziehung, ganz gut. Sie steuern schlecht, dem ist aber mit zwei statt einem Steueruder leicht abgeholfen. Diese kostspieligen Körper, welche bei etwaigen Reparaturen, ungeheure Spesen verursachen werden, sind aber bezüglich ihres Zweckes in kommerzieller Richtung als gänzlich verfehlt anzusehen. Die große Zugfähigkeit dieser Schiffe verzögert die Kompletirung der, ihren Leistungen entsprechenden Zahl Schleppboote so sehr, daß statt Beschleunigung im Transporte gerade das Gegenteil durch selbe herbeigeführt wird. Da aber der Handelstand auf beschleunigten Transport rechnet, wenn

er mit Schlepbooten verladet, so ist mit diesen kostspieligen Bauten der Hauptzweck nicht erreicht worden.

Für die ungeheure Summe, welche nur sieben der oberwähnten Schiffe, nämlich: Friderika Sofie, Gisella, Juno, Merkur, Johann Baptist, Pontus und Europa gekostet haben, wären besser 100 Schlepboote zu bauen gewesen, die statt Verlusten, jährlich 1,000,000 Gulden reinen Nutzen eingetragen hätten.

Welche große Kosten diese verfehlten Bauten verursachten, ist ziemlich bekannt; welche bedeutenden Reparaturkosten viele derselben bedingen, ist nur erst teilweise ersichtlich; die ungeheuren Nachteile und Verluste die diese Bauten, und die Unterlassung zweckmäßigerer, nach sich ziehen, wird aber erst die Zukunft heraussstellen.

Wie Vieles blieb hier noch unbenannt, das Hunderttausende zu Grabe trug, und zu der großen Summe von Verlusten sein Scherflein legte.

Das Altkofner Werft selbst, so großartig und schön es in mancher Beziehung ist, muß unpraktisch bezüglich des Zweckes dem es dienen sollte, genannt werden. Es hat große Werkstätten die ganz ausgezeichnet und zweckmäßig für Maschinenfabriken wären, sich aber als überflüssig für ein Unternehmen erweisen, das sich bloß mit Reparaturen von Maschinen und mit Neubauten und Reparaturen von Schiffskörpern befassen sollte. Das Etablissement hätte in Anbetracht seiner Ausdehnung und der großen kostspieligen Werkstätten für jeden Handwerkszweig, mehr leisten sollen; damit die Gesellschaft die beträchtlichen Summen, welche sie jährlich für Bauten auf fremden Werften ausgab, erspart hätte, was bei der Aushilfe, welche das Korneuburger Filialwerft leistet, leicht möglich gewesen wäre, denn an Materiale mangelte es nicht, und Arbeitskräfte sind fortwährend nach Wunsch zu finden.

Die große Masse angehäuften Materials war nie im Verhältnisse zu den jährlichen Bauten; der Wert desselben betrug in den letzten Jahren stets circa 1,500,000 Gulden. Holz allein lag für 400,000 Gulden am Werft, das genügt hätte um den Holzausbau von 150 großen Dampfern auszuführen, während jährlich höchstens 30 größere und kleinere Neubauten ausgeführt wurden.

Seile, Inventarstücke und eine Menge Ausrüstungsgegenstände blieben hierin auch nicht zurück, obschon derlei, trotz der besten Aufsicht, in aufgestapeltem Zustande, schon durch das Liegen dem Verderben unterliegt.

Die Wahl des Materials ist auch oft so unglücklich gewesen, daß man schon davon sprechen hörte: man müsse Bauholz aus Amerika bringen lassen, als wenn im Inlande nicht bedeutend besseres und billigeres Konstruktionsmaterial zu haben wäre, wenn man nur die verschiedenen Gattungen auch aus den verschiedenen Gegenden wo sie am besten, bezieht. Es ist kaum zu begreifen, daß das Schiffswerft in einem Lande so reich an ausgezeichnetem Schiffbauholz jeder Gattung, fast nur mittelmaßiges verarbeitet.

Daß solche Mißgriffe viel überflüssig todttes Kapital schaffen, die Umbauten und Reparaturen vermehren, und somit große Auslagen bedingen, bedarf keines Beweises.

Eine der überflüssigsten Ausgaben dürfte aber, durch die Errichtung von Filialwerften in Turnu Severino und Pancsova entstanden sein. Sichere Winterhäfen sind dem Unternehmen nötig, sind aber auf den Flüssen der Monarchie in großer Zahl von der Natur angelegt worden. Jede gewöhnliche Schiffs- und Maschinenreparatur wäre in diesen auszuführen gewesen, auch ohne Filialwerkstätten, denn große Maschinenarbeiten können doch nur in Alt-Dfen gemacht werden. Schade daher um das Kapital, welches in den Gebäuden zu Turnu Severino liegt; noch mehr Schade um das größere, welches in die Pancsovaer Werftanlage gesteckt wurde, und noch verwendet werden muß, wenn sie brauchbar bleiben soll. Die Lage derselben, auf Überschwemmungsterrain ist schon eine prekäre; und sollte wie angetragen ist, die Vega und Temes regulirt, und letztere in erstere geleitet werden, so verliert Pancsova die Temes ganz, und das zurückbleibende Flußbett muß durch Donaufstauwasser sich füllen, kann daher nur bei hohem Wasserstande, oder nach sehr kostspieligen Ausgrabungen und bei fortwährenden Baggararbeiten, hinlängliches Wasser für die Schiffe haben. Einige Stunden oberhalb Pancsova liegt an der Theißmündung, ein durch eine Insel gebildeter natürlicher Winterhafen, der bei jedem Wasserstande, Raum und Tiefe für 50 Schiffe hat, vollständige

Sicherheit bietet, und keine Kosten, als höchstens die für einige Eisbrecher, verursacht hätte. Demselben gegenüber liegen verkäufliche solide Gebäude, die zu Werkstätten wie geschaffen sind, und vom hohen Meer um billige Preise anzukaufen gewesen wären. Warum wählte man nicht diesen zweckmäßigen natürlichen Hafen, dessen Einrichtung und Anschaffung beinahe Nichts gekostet hätte, und in dessen Nähe auch billige Werkstätten zu haben waren, wenn man schon deren Errichtung für nötig erachtete?

In den obigen Punkten sind die Hauptursachen der Mehrausgaben, welche Verluste genannt werden können, berührt worden; sie bedingten große Kapitalauslagen, und verursachen bedeutende Betriebskosten. Größere Verluste erlitt aber die Gesellschaft durch entgangene Erträgnisse. Unrichtige Vergrößerung der Materialsmittel, unrichtige Verwendung derselben trägt hier die Schuld.

Vor zwölf Jahren schon, als der Bau von Eisenbahnen für Ungarn in größerem Umfange entschieden wurde, hätte das Unternehmen eine neue Richtung erhalten sollen; damals schon wäre der Gütertransport großartig vorzubereiten, dem Passagiertransporte dagegen als kostspieligem nothwendigem Übel, eine sekundäre Rolle zu bestimmen gewesen. Es geschah das Gegentheil, denn gerade seit jener Zeit datiren sich die rasch auf einander folgenden kostspieligen Passagierschiffbauten, die Anstrengungen für diesen Transport als Konkurrenten der Eisenbahnen, und in Folge dessen, manche verfehlte Bauten. Trotz zahlreicher Schiffbauten für den Gütertransport, wurde derselbe hingegen weniger beachtet, weniger auszubeuten getrachtet, als es der Vorteil des Unternehmens erheischte. Die Gesellschaft besitzt heute 55 Schiffe, welche theils bloß Remorqueure, theils Frachtschiffe sind, die auch remorquieren; und für diese Zugkräfte circa 480 Waaren-, Vorstenvieh- und Kolen-Transportschiffe. Sollen die Zugkräfte nicht teilweise als todes Kapital nutzlos liegen, so muß auf jeden Remorqueur eine dreifache Zahl Schleppboote entfallen, als er zu remorquieren im Stande ist. Eben so viele Boote als er schleppt, müssen für selben unter Einladung, und eben so viele unter Ausladung gerechnet werden. Nun beanspruchen aber 15 der größern gesellschaftlichen Remorqueure, die sämtlichen vorhandenen Transportschiffe, bei einem

geregelten Remorqueurdienst, und bei entsprechender Verteilung der Schleppboote. Vierzig Dampfer, theils Remorqueure die je 4 bis 6 Schleppboote, theils Frachtschiffe die je 2 bis 3 Schleppboote remorquieren können, bleiben daher ohne Boote. Es stellt sich sonach heraus, daß die Gesellschaft noch einmal so viel, also circa 960 Schleppboote haben sollte, um diese mit der Zahl der remorquierenden Dampfer in ein richtiges Verhältniß zu bringen. Der Einwurf, daß diese Anzahl Schleppboote nur periodenweise Beschäftigung fände, dagegen einen großen Theil des Jahres unbeschäftigt wäre, ist nicht stichhaltig, so sehr man es auch behaupten und beweisen möchte. Wie nämlich im Eingange dieser Zeilen mitgetheilt wurde, sind auf der mittlern Donau und untern Theiß, circa 9,000,000 Mezen diverser Körnerfrüchte, im vergangenen — einem sehr mittelmäßigen Jahre — verführt worden, wovon auf die Dampfer circa 1,500,000, und auf die Ruderschiffe circa 7,500,000 Mezen entfielen. Auf der untern Donau werden jährlich circa 4,000,000 Mezen nach Braila und Galaz verführt, von denen kaum der vierte Theil auf die Dampfer, der Rest auf die Donausegelschiffe entfällt. Rechnet man für die obere Donau und Theiß und für die Save nur 2,000,000 Mezen Verkehr, so stellt sich heraus, daß auf den genannten drei Flüssen, jährlich circa 15,000,000 Mezen diverser Körnerfrüchte schwimmen von denen ohngefähr der fünfte Theil durch Dampfer verführt wird. Wenn man den bedeutenden Transport von Wolle, Unschlitt, Fellen, und anderen Rohartikeln in Anschlag bringt, so zeigt sich hier ein sehr reiches Feld für den Transport am Wasser, welches ohne Zagen mit starken Mitteln betreten werden kann, und bei zweckmäßiger Verwendung derselben, einen glücklichen Erfolg bieten muß.

Welche reichen Ernten entgingen in dieser Richtung dem Unternehmen bisher!!

Dem österreichischen Getreide wäre bei seinem Vorzug an Qualität, durch eine entsprechende Richtung des Transportes, auch Geltung und Vorzug bezüglich des Preises, gegenüber jenem der Donaufürstentümer und Südrußland zu verschaffen gewesen. Und dieser, in staatsökonomischer Be-

ziehung wichtige Punkt, würde auch sehr erfolgreich für das gesellschaftliche Unternehmen geworden sein.

Dem Mangel hinlänglicher Schlepbooten und der übergroßen Zugkraft im Allgemeinen so wie der einzelnen Remorqueure, sind diese Verluste hauptsächlich zuzuschreiben.

Dadurch wird der Transport verzögert, und müssen die Ruderschiffe den Vorzug erhalten, und den so überwiegenden Theil jener Güter verführen, deren Transport längst in den Händen der Gesellschaft sein könnte. Alle andern Uebelstände, wie: mangelhafte Verteilung der Schlepbooten an die Parteien, verzögertes Lichten derselben an feichten Stellen, kurze Ladezeit u. s. w. sind auch durch diesen Mangel bedingt, und als sekundäre hier nicht zu erwähnen.

Daß die Schiffe periodenweise weniger beschäftigt wären, ist natürlich. Die Regiekosten solcher Zeitabschnitte sind aber, gegenüber den großen Erträgen geschäftreicher Perioden, gar nicht in Anschlag zu bringen, denn der Bau der nötigen Schlepbooten bedingt eine mäßige Kapitalanlage und unbedeutende Betriebskosten.

Statt den Bau der überaus nötigen Schlepbooten energisch zu betreiben, werden im gegenwärtigen Augenblicke in Altosen die Stapel von ganz neuen Remorqueuren deren Anzahl ohnedies schon zu groß ist, errichtet.

Nachdem bisher Gesagten, konnte nur irrige Anschauung der Handelsverhältnisse der Monarchie die starken Mittel des Unternehmens verfehlt benutzen; jene Schiffahrtsmittel erweitern, jene Schiffahrtslinien forciren, welche lukrativ waren und es nicht mehr sind; dagegen neue reiche Erwerbsquellen stiefmütterlich behandeln.

Wenn man nun die aufgezeigten Punkte zusammenzieht, so wirken störend auf den Fortschritt des Unternehmens, folgende Ursachen:

- der überflüssig große Beamtenkörper;
- die komplizierte administrative Leitung;
- das theuere Brennmaterial;
- der teilweise unpraktische Schiffs- und Maschinenbau;
- die verfehlte Aufstellung und Verwendung der Betriebsmittel;

Auf die Direktion und alle jene, welche als von ihr ernannte Oberbeamten, dieselbe kräftig hätten unterstützen sollen, fällt daher die ganze Schwere der Verantwortung, daß das Unternehmen unter den wirklich günstigen Verhältnissen, rückgängige Erfolge machte, so wie ihr und jenen die ganze Ehre gebühren würde, wenn es günstige ausweisen könnte.

Man befürchtet jetzt, daß eine großartige ergiebige Entwicklung nicht mehr möglich sei, daß die Konkurrenz nach Aufhebung des Privilegiums, wenn auch nicht störend, doch hemmend einwirken werde. Diese Befürchtung ist aber verfrüht. Heute wie ehemals, sind alle Verhältnisse günstig für die Gesellschaft. Nur fester Wille von Seite der Aktionäre, die nöthigen Reformen vorzunehmen; von Seite der Direktion aber, diese entsprechend durchzuführen, und der reichste Erfolg ist gewiß. Aber lange darf nicht mehr gesäumt werden, denn „was von der Minute ausgeschlagen, bringt keine Ewigkeit zurück.“

Nachdem aber die Mängel, die Ursachen der ungünstigen Erfolge aufgezählt sind, und die Behauptung ausgesprochen ist, daß noch immer die besten Erfolge zu erreichen wären, muß die Möglichkeit dessen erklärt, müssen die Mittel die zu diesem Ziele führen können, auch benannt werden.

Ausländische Konkurrenzgesellschaften sind dort wo der eigentliche Gewinn für das Unternehmen gesucht werden muß, nicht zu fürchten, da die hohe Regierung in weiser Fürsorge, die nationalen Interessen durch die, der nationalen Flagge vorbehaltene Capotage sicherte.

An inländische Konkurrenzgesellschaften ist nicht zu denken, da die Simpatie für Schiffahrtunternehmungen im Innlande, durch die abschreckenden Erfolge der Gesellschaft so sehr herabgestimmt ist, daß selbst die einladendsten Pläne zweier Fachmänner an dem allgemeinen Zweifel scheiterten, und sie die Ausführung ihrer praktischen Ideen zu vertagen gezwungen waren. Leider hat der Tod des einen, diese praktischen Pläne die dennoch durchgreifen hätten müssen, noch präferer gemacht.

Gefährlicher sind einzelne Unternehmer; denn kommen Private einmal zur Ueberzeugung, daß Dampfer auf ökonomischerem Wege gebaut, erhalten und geführt werden können, als es bei der Gesellschaft bis heute der Fall war, so wird den Handelstand das schöne Streben begeistern, die Flußschiffahrt der Monarchie auf einen höhern als den gegenwärtigen

Standpunkt zu bringen; und es wird in solchem Falle, durch den Bau von Privatdampfern statt Ruderschiffen, die gefährlichste Konkurrenz dem gesellschaftlichen Unternehmen entstehen. Auch nicht der kleinste Anfang, der unbedeutendste Gegner ist in dieser Beziehung zu verachten, und in dem Streben des Einzelnen der Beginn einer gefährlichen Konkurrenz zu sehen. Daher wäre das Möglichste aufzubieten, dem Umsichgreifen dieser Spekulation durch energische Betriebsmittel, durch lockende Vorteile die der Handelswelt geboten werden, kräftig vorzuarbeiten. *Necessitas artis magistra.*

Und zu diesem Ende, sind folgende Maßnahmen unumgänglich nötig:

Der erste Punkt gilt der Schiffsnahrung: den Kolen.

Am wünschenswertesten wäre es, wenn die Gesellschaft ihre Fünfkirchner Kolengruben und die Eisenbahn von denselben nach Mohács verkaufen könnte, da sie dann unter allen Verhältnissen für sämtliche Schifffahrtlinien einen Kolen Durchschnittspreis von 25 Kreuzer zu erreichen im Stande wäre.

Da aber ein solcher Verkauf ohne fühlbare Verluste nicht leicht möglich ist, so wäre die Verwaltung dieses Zweiges einer solchen Reform zu unterziehen, daß jährlich nur so viel Kolen auf die ökonomischste Weise zu Tag gebracht werde, als für den Verbrauch auf der mittlern und untern Donau, untern Theiß und Save nötig ist; daß der Transport per Eisenbahn von den Gruben nach Mohács und dort in die Schiffe, ohne Umladung, und von dort nach den verschiedenen Stationen aufs Billigste geschehe. Durch Vereinfachung der Bergwerks-Verwaltung würde sich die Kolen auf 16 Kreuzer loco Grube stellen; durch eine angemessene Uferbauten in Mohács, um die Ladung so vernehmen zu können, wie der Huano auf den Chincha-Inseln, das Getreide in Alexandrien und anderen Seehäfen geladen wird, würden die Ab- und Einladungskosten erspart; durch die Aufstellung der entsprechenden Anzahl Koleneschleppen aber wäre der Transport der Kolen von Mohács: nach Wien um  $6\frac{1}{5}$ , nach Preßburg um  $5\frac{1}{5}$ , nach Gömhy um 5, nach Pest um  $4\frac{1}{5}$ , nach Szegedin um 5, nach Sissel um  $5\frac{1}{5}$ , nach Orsova um 4, nach Giurgevo um 6, und nach Galaz um 7 Kreuzer zu ermöglichen. Die Donau ober Wien, und die Theiß ober Sze-

gedin würde mit anderer Role versehen werden; und zwar könnte die letztere Linie sehr billige Role erhalten.

Der zweite Punkt gebührt den Werkstätten. Mit kleinen Mitteln kann Großes geschaffen werden, desto eher daher mit großen Mitteln wie sie das Alt-Ofner-Werft besitzt. Die Einrichtungen desselben, die Unterstützung, welche es an der Korneuburger Filiale findet, befähigen dasselbe, allen Anforderungen zu entsprechen, welche selbst die kühnsten Wünsche der Gesellschaft im Interesse ihres Unternehmens machen können.

Es wäre daher ohne Bedenken, das Pancsovaer Filialwerft zu einem bloßen Winterhafen zu machen, und keinerlei Auslagen auch für diesen Zweck mehr zu verschwenden; denn stellt sich dessen Unbrauchbarkeit mit der Zeit heraus, so bietet die Natur bessere Winterhäfen umsonst, in denen alle laufenden Reparaturen ohne Werkstätten aufs Beste auszuführen sind.

Das Filialwerft von Turnu Severino, hat für den Fall als reparaturbedürftige Schiffe das eiserne Thor nicht passiren können, oder solches zu befürchten steht, seinen Zweck. Und wenn daher auch dessen Werkstätten zu großartig ausfielen für den Dienst den sie leisten sollen, so sind dieselben als schon eingerichtet beizubehalten. Das Einziehen des ersten, und das Einstellen der Vergrößerung des zweiten Etablissements ist ein wichtiger Punkt, denn beide würden sonst zu Quellen unglaublich großer und überflüssiger Ausgaben anwachsen.

Dem Alt-Ofner Werft dagegen, ist eine große Aufgabe zu setzen. Es fehlen demselben zwar Stapelplätze, die wären aber auf der äußern Insel leicht anzulegen, mit den Werkstätten in Verbindung zu bringen, und auf denselben der Bau von Schleppbooten im Großen vorzunehmen.

Das Werft kann seine Leistungen vervierfachen, die Werkstätten genügen, und Arbeitskräfte sind in Ofen und Pest immer zu finden. Der Bau von 50 Schleppbooten jährlich, ja wenn es die Einnahmen möglich machen von mehr, müßte in Angriff kommen. Die Tragfähigkeit derselben müßte verschieden sein, nicht über 6000 und nicht unter 4000 Mezen betragen; bei denselben wären bezüglich Form, Tiefgang, Tragfähigkeit, Lauf, Dauerhaftigkeit und Kostenersparniß noch viele Verbesserungen möglich.

Dagegen sollten alle Neubauten, als wirklich überflüssig, von heute an entschieden eingestellt, und nur Schiff- und Maschinenreparaturen, so wie der Bau von zweckmäßigen neuen Schiffschalen für unbrauchbar gewordene, bewilligt werden. Ein besonderes Augenmerk wäre auf den Bau von kleineren Remorqueuren und Frachtschiffen zu werfen, zu welchen die Maschinen unbrauchbar gewordener Passagierschiffe, die sich zum Dienst für den Passagiertransport der Neuzeit zu schwach erweisen, verwendet werden sollten, und welche unter dieser Metamorphose ausgezeichnete Dienste leisten könnten, wenn man kleine Änderungen an Maschine und Kessel vornähme, und denselben Schleppboote geringerer Tragfähigkeit anhängen würde.

Dem Materialankauf für das Werft wäre eine besondere Aufmerksamkeit zu schenken, denn die wahre Ökonomie liegt nicht im billigeren Preise, sondern in der Güte und Dauerhaftigkeit des Materials. Die richtige Wahl desselben bedingt technische Kenntnisse und viele Mühe, trägt aber reiche Früchte.

Die holzreichen Gegenden an den Ufern der Hernáth, weißen und schwarzen Theiß, der Drau, der Marosch, Waag, Gran und Neutra; die Forste in den Karpathen, in Slavonien; die Wälder an der Save, Una, Drina in Serbien und Bosnien, bieten einen Reichthum von ausgezeichneten Holzgattungen zum Schiffbau, wie ihn wenig Länder, außer Norwegen und Schweden, und nur ein Theil Amerika's, aufzuweisen haben. Der Bácszer Hanf steht höchstens dem Bologneser und dem Ukrainer nach. Holz und Hanf jener Gegenden wurde von der österreichischen und englischen Marine oft benützt und trefflich befunden. Das Alt-Osner Werft benützt dagegen das mittelmäßigste Material, statt die verhältnißmäßig doch nahen Quellen zu seinem Vorteile bestens auszubenten.

Ferner sollte die richtige Wahl aller Materialien, die einfache zweckmäßige und schöne Bauart, mit beschleunigter Arbeit und größter Ökonomie bei jedem Bau gepaart gehen, vom Stapel angefangen bis zur Wimpel.

Die Material-Verwaltung auf dem Werfte sollte einem sorg-

samen Kapitain, der den Schiffsdienst genau kennt, übergeben werden, und der zugleich die Schiffs-Inventare zu kontrolliren hätte.

Die Ausrüstung der neuen Schiffskörper und die Reparaturen von Schiffen müßte unter der Leitung und Aufsicht von praktischen Seekapitänen geschehen, damit Material und Arbeitslohn erspart werden könne.

Von einem tüchtigen Konstrukteur wären die Pläne neuer Schiffskörper zu entwerfen, damit den verschiedenen Linien und Zwecken entsprechende Bauten auslaufen, und diese Pläne wären von der Direktion genau zu prüfen.

Es steht zu fürchten, daß zwei neue Schiffe, die für leichte Strecken bestimmt, gegenwärtig vom Stapel kommen, tiefer gehen werden, als beantragt wurde und als es für die Strecken angemessen, die sie befahren sollen.

Bei der Wahl von Werft-Oberbeamten berücksichtige die Gesellschaft nach Möglichkeit stets Inländer. So sehr auch Engländer und Amerikaner im Schiffbau unsere Meister sind, so sind sie doch Schüler im Bau ganz leichter Schiffe, wie unsere schönen Flüsse der Monarchie sie benötigen, da sie mit diesem großen Hinderniß im Flußschiffbau bei ihren Flüssen nicht zu kämpfen haben. Jetzt wo England für den leichten Indus der zugleich ziemliches Gefäll hat, Schiffe baut, müssen auch englische Konstrukteure ihre Berechnungen an den drei, sich gerade widersprechenden Anforderungen: Seichtgang, Schnelligkeit und Tragfähigkeit erproben. Jedes für sich ist leicht zu erzielen, vereint wird es zur Aufgabe. Das erste Schiff was gegenwärtig für den Indus gebaut wurde, ist auch nur bezüglich der Maschine ganz ausgezeichnet, hinsichtlich des Körpers steht es aber den Donauremorqueuren bedeutend nach.

Ausländer müssen erst die lokalen Strom-Verhältnisse studiren, und nach mehrjährigen Erfahrungen werden sie, wenn sie nebenbei auch tüchtige Theoretiker sind, Gutes auf unsern Flüssen schaffen können. Dasselbe gilt von Seeleuten, die noch keine Praktik auf dem Fluße haben, wenn sie auch Inländer sind. Daher wäle man Inländer die Fachmänner in der Flußschiffahrt sind.

Diesem Werft werde ein bescheidenes Buchhaltungs- und Cassa-Personale gegeben, dann braucht es keine theoretischen Autoritäten um das Größte zu

leisten, umso mehr da es alle Befehle von der Direktion empfängt, und dieselbst die Schiffspläne im Detail zu berechnen und zu prüfen hat.

Der dritte Punkt betrifft die Ökonomie des Geschäftsbetriebes am Lande.

Die beste Kontrolle ist durch eine konzentrirte einfache Manipulation zu erreichen. Die größte Ökonomie wird durch wenige aber tüchtige und gut gezahlte Beamten erreicht. Dieses bedingt ein Vereinen der Betriebszweige beim Sitz der Direktion, und das Aufhören aller leitenden Oberbeamten auf den verschiedenen Strecken. Darum hebe man alle, ausschließlich als Inspektorate eingesetzten Stellen auf, und übergebe den Vertretern dieser Stellen mehrere Geschäftszweige.

So vielfach die Idee gutgeheißen wird, allenthalben Provisions-Agenten anzustellen, so ist dieselbe bei einem kommerziell technischen Unternehmen unpraktisch und nur bei einem rein kommerziellen Geschäft anzupfehlen. Dagegen setze man an Punkte, welche Einfluß auf ganze Strecken üben, besonders an Endpunkte der Schifffahrtslinien, oder auch an Knotenpunkte, Inspektoren mit Beibehaltung dieses Titels, als Agenten ein, welche beide Dienste und noch den der gegenwärtigen Hafenskapitäne zu versehen haben; so in: Linz, Preßburg, Gönyö, Raab, Mohács, Titel, Semlin, Belgrad, Orsova, Galaz, Odessa, Szolnok, Sissek. Diese Stationen wären von gegenwärtigen Inspektoren oder Kapitänen, jedoch passend, je nach der Individualität, für die verschiedenen Orte, zu besetzen.

Für Pest allein wäre ein Schiffs-Inspektorat von zwei Kapitänen besetzt, die zugleich den Hafendienst zu machen hätten; in Wien dagegen wären zwei Hafenskapitäne beizubehalten; — sonst aber wären alle Hafenskapitänate einzuziehen, oder wo solche sich nötig erweisen mit den Agenzien einzuwerleiben. Auf fast allen größeren Stationen könnten Beamtenreduktionen vorgenommen werden, denn der Betriebsdienst, würde durch Entfernung des vierten Theiles vom heutigen Beamtenstand, gar nicht leiden.

Die Agenzien müßten bezüglich des kommerziellen und Verwaltungs-Betriebes gänzlich der Buchhaltung und der administrativen Leitung in Wien untergeordnet sein, und die Buchhaltungsrevidenten hätten nicht nur die

Kassarevisionen, zu halten, sondern auch die Details der ganzen Geschäftsm Manipulation zu inspiciiren.

Die hier und da sparsam verteilten Reserve-Kapitäne, Maschinisten, Steuerleute, Matrosen und Feuerleute müßten je nach ihrem Fache in den Bureauz, Werften, Häfen, auf den Stationsplätzen oder in Werkstätten beschäftigt werden.

Bezüglich der Krankenverpflegung dürfte man sich nur an die Vorschriften des allgem. bürgerl. Gesetzbuches halten.

Alle provisorischen Beamten, Diurnisten, Praktikanten, und alle jene Beamten, welche: hoch oder niedrig, reich oder arm, Nebengeschäfte betreiben, wären zu entlassen.

Den Punkt der Pensionsstatuten, welcher nur wirklich — geistig oder fisich — Untauglichen, Pensionen zusagt, müßte streng beobachtet werden, damit der Fond nicht geschwächt werde ohne Not.

Dagegen sollte ein neuer Punkt zugefügt werden, welcher allen denjenigen, die entweder ihren Austritt melden, oder von der Direktion wegen Betriebs-Reformen entlassen werden, die gemachten Pensionseinzahlungen rückzuerstatten zusichert, damit jede Art des Austrittes erleichtert werde. — Alle diese Reformen würden große Ersparnisse bezwecken, Harmonie in den Beamtenkreis bringen, dem Geschäfte den rechten Geist aufprägen, und reiche Früchte tragen.

Der vierte Punkt gilt den Schiffen und dem wichtigsten Theile: ihrer Verwendung.

Der Ökonomie und Vereinfachung des Dienstes halber, sollten die Kontrolleurstellen eingehen und die Komptabilität von den Kapitänen geführt werden. Auf Schiffe, wie die Passagierschiffe von Lincz bis Odessa, wo die Kapitäne Aushülfe brauchen, wären Sekonds einzutheilen. Die Kapitäne aller anderen Schiffe und Strecken, können füglich die Komptabilität neben dem Schiffsdienst versehen, nur mögen sie für diese Mehrleistungen entsprechend entschädigt werden, nachdem ohnedies 1000 bis 1200 Gulden dadurch auf jedem Schiffe erspart würden.

Auf allen Schiffen deren Maschinensteuerung nicht absolut zwei Maschinisten bedingt, sollten alle zweiten Maschinisten eingezogen, und nur eine

kleine Zahl derselben, der praktischen Handgriffe halber, jährlich auf die Schiffe, und zwar von verschiedenem Maschinensystem, abwechselnd, eingetheilt werden.

Ebenso müßte der Ökonomie halber das Restaurationswesen auf den Passagierschiffen geändert werden, bezüglich der Frachtschiffe aber, hätte sich eine Direktion in derlei Kapalien wie die Küche gar nicht zu mengen. Das Kommando der Schiffe, wäre besser, nicht so oft zu wechseln; — Schiff, Mannschaft und Dienst würden dadurch gewinnen. Der Dienst der Passagierschiffe müßte den Kommunikationsverhältnissen und Anforderungen entsprechen, vor allem aber schnelle Beförderung bieten. Der Gütertransport müßte außer Sicherheit und Beschleunigung, niedere Frachtpreise ermöglichen.

Auf allen wichtigen Stationen, müßten disponible Schleppboote, zur Vertheilung an Parteien durch die Agenzien, liegen; und sobald es die Schiffahrtsmittel erlauben, die Ein- und Ausladezeit verlängert werden, als eine der lothendsten Bedingnisse besonders für die Getreideverladung. Den Remorqueur- und Schleppdienst dürfte nur die Direktion von Wien aus leiten, was heute wo an allen wichtigeren Stationen Telegrafembureauz sind, keine Hindernisse böte.

Auf diese Weise könnte, selbst mit den heutigen Mitteln, das Doppelte der bisherigen Leistungen erreicht werden, da die Direktion die Anforderungen aller Linien kennend, die nötigen Mittel je nach Bedürfniß, von einer Linie in die andere werfen würde. Die kleinen Remorqueure müßten den großen die Schleppboote zuführen, während diese einen regelmäßigen Dienst in den Hauptlinien machen. Die Kolenauslagen können bei den großen Remorqueuren dadurch vermindert werden, daß man nicht alle Kessel heizt, wenn wenige Schleppboote angehängt sind. Auf diese Art wäre der Gütertransport, insbesondere aber der von Getreide zu forciren, denn darin liegt die reichste Erfolgsquelle für dieses Unternehmen. Der größte mögliche Gewinn für die Gesellschaft liegt im eigenen Lande, im Zentrum des Unternehmens, nicht auf der obern oder untern Donau, nicht in den Häfen des schwarzen Meeres, nicht in der Verbindung Deutschlands mit dem Oriente. Der wahre Gewinn liegt in der Verbindung jener Orte,

welche Ausgangspunkte und Stapelplätze von Rohartikeln, von Naturprodukten sind; er liegt in dem Delta: Sissek, Kubin, Raab, mit einem Theil der Theiß.

Warum das Ziel am fernen Horizonte suchen, wenn man es mit den Händen erreichen kann, mit Füßen tritt?

Das Hauptstreben der Gesellschaft muß dahin gerichtet sein, den Transport der Körnerfrüchte aus dem Banate und der Bács nach Sissek für die Seehäfen, nach Raab für die übrigen Provinzen der Monarchie, und wenn möglich mit der Zeit nach Wien, ganz in die Hände zu bekommen. Diesem Transport schloße sich der von: Wolle, Hanf, Felle, Unschlitt, Wachs, Honig, Pflaumen, Wein, Branntwein und Vorstenvieh, unbedingt an; und als Rückfracht: gearbeitetes Holz, Eisen, Wein, ordinäre Fabrikate, Maschinen, theilweise Colonial- und Manufakturwaren, wenn die Frachtpreise entsprechend billig gestellt werden. Ist dieser Transport in der Hand, dann ist auch der Gewinn gesichert.

Alle andern Fahrstrecken, Transportzweige sind sekundär. Ausdehnung der Fahrten nach Passau, Odeffa, in die obere Theiß, sind Übel, die man nicht aufgibt, um im Transport der Hauptsachen durch andere Kommunikationsunternehmungen ungeschmälert zu bleiben.

Wie leicht wäre dieser Weg einzuschlagen, wie gewinnreich würde der Erfolg sein, mit wie geringen Mitteln wäre der denkbar größte Gewinn zu erreichen. Ein Opfer noch, zu der Vermehrung der Schleppboote, nämlich die Errichtung großer Magazine in Sissek und Raab, und vielleicht auch am Wienerkanale, damit dem handelnden Publikum die Möglichkeit geboten sei, um begünstigte Preise ihre mit Schleppbooten ankommenden Ladungen einzulagern — und alle Hindernisse wären geebnet, die kühnsten Hoffnungen der Gesellschaft überflügelt!

Diese Ansicht basirt auf genauer Kenntniß der Handels-, Kommunikations- und Schifffahrts-Verhältnisse, der Produktionsfähigkeit der verschiedenen Provinzen der Monarchie; auf viele Erfahrungen in diesen Fächern. Sie ist nicht momentan entstanden, sie wurde schon vor 12 Jahren vom Verfasser dieser Zeilen der Direktion als Projekt vorgelegt, jedoch als zu großartig befunden, belächelt und unbeachtet beseitigt. Seit dieser Zeit reiste

sie gestärkt durch 12 jährige Erfahrung, zu fester Überzeugung, so daß ich heute nur in ihrer Ausführung, das Heil des Unternehmens, in jeder andern Richtung ein Herumschiffen ohne Kompaß, das Bild eines im Sande sich verlierenden Stromes ersehe.

Der Schlußpunkt gilt mit Recht der Direktion. Sie muß, wie schon angedeutet wurde, alle Betriebszweige leiten, für Alle sorgen, für Alle denken.

Die Kohlenbergwerke, die Eisenbahn, den Kohlentransport, die Kohlenverteilung, den Remorqueur- und Schleppdienst leitet sie bis ins Detail. Sie sorgt für die Vermehrung der Schiffahrtsmittel, für die Ausbreitung des Geschäftes, für die nötigen Etablissements, für die Anschaffung guten Materials, für die zweckmäßige Verwendung der Beamten, der Schiffe, für fehlerfreie Neubauten, Umbau und Reparaturen von Schiffen, Maschinen und Landbauten, für die Ebenung aller Geschäfts- und Transporthindernisse. Sie hat mit Argusaugen über die größte Ökonomie zu wachen, mit der größten Energie den reichsten Erträgen nachzujagen.

Sie legt jährlich genaue Rechnung und Bericht über den Stand des Unternehmens, unter Vorlage sämtlicher Inventare, Leistungstabellen aller einzelnen Schiffe und Agenzien; damit die Gesellschaft eine klare Übersicht der Erfolge jeder Linie, jeder in selber liegenden Agenzie, und der in selber beschäftigt gewesenen Schiffe habe, und wisse wie viel für Passagiere, Groups, Colli, Körnerfrüchte einlief, und somit ihre ergiebigen und ihre mangelhaften Quellen und Mittel genau kennen lerne, — und nach Einsichtnahme dieser Berichte und der Direktionsvorschläge, die nötigen Verfügungen für das nächste Schiffahrtsjahr zweckentsprechend machen könne.

Diese wichtige und schwierige Aufgabe muß die Direktion aufs beste lösen, wenn sie ihrer Stellung Genüge leisten will.

Daß es möglich ist, einen Mann zu finden, der allen diesen Anforderungen zu entsprechen im Stande sei, ist gewiß, jedoch ist es schwierig, und dürfte heute von Vielen bezweifelt werden. Man wähle daher auch einen Weg, der jedem einzelnen Aktienbesitzer Vertrauen einzufößen vermag; man setze nämlich eine Direktion ein, die aus drei Männern zusammenge-

setzt sei, und zwar leite Einer den administrativen, der Andere den kommerziellen, und der Dritte den technischen Betriebszweig. Man wähle nur tüchtige praktische Männer für diese Posten, und verpflichte sie, das Unternehmen übereinstimmend untereinander, zu verwalten, zu leiten, und in Fällen divergirender Meinungen die Stimme von zweien, als entscheidende gelten zu lassen.

Die Wahl des Ersten dürfte aus dem Buchhaltungspersonal leicht geschehen können; die des Zweiten, der Gesellschaft unter den vielen Beamten ihres Unternehmens auch nicht schwer werden; und nur beim dritten dürfte sie auf einige Schwierigkeiten stoßen, da ihr wenige technische Beamten von genügenden Kenntnissen für jenen Posten zu Gebote stehen.

Die Gesellschaft trachte nach Möglichkeit Ausländer von dieser Wahl auszuschließen da sie der Mangel an Kenntnissen der lokalen Schiffahrts- und Handelsverhältnisse schon teilweise für einen solchen Posten unfähig macht; da sie wie natürlich, im fremden Lande nur materiellen Interessen, — und nicht wie der Inländer den ehrgeizigen Interessen seines Rufes — nachstreben werden, und umsomehr da die tüchtigsten Kräfte für die Gesellschaft, gerade im Inlande zu finden sind.

Diese Direktion werde unter Einflußnahme der Generalversammlung gewält, denn sie müßte gegenüber den Aktionären verantwortlich sein, so wie die Administration.

Ich habe getrachtet, mich so kurz als möglich zu fassen, habe Vieles unaufgedeckt, unberührt gelassen, um nicht zu ermüden, mußte auch aus demselben Grunde es unterlassen, detaillirter in Reform-Vorschlägen zu werden, obschon auch sehr viel Wichtiges zu sagen wäre. Denen, die dazu berufen sein werden, das Beste in der angegebenen Richtung zu verfügen, sei auch die Wahl der richtigen Mittel zur Ausführung überlassen. Daß durch zweckmäßige Ersparnisse, — aber nicht durch die bisherigen Abzüge von Kostgeldern — allein schon die seit zwei Jahren steigenden Deficite zu heben wären; die Plus-einnahmen aber einen, die bisherigen jährlichen Verlustsummen weit übersteigenden Betrag, erweisen müßten, erleidet keinen Zweifel.

Mit dem vollen Vertrauen auf eine gute Sache, übergebe ich diese Zeilen.

Meinem festen Entschlusse gemäß, auch ferner dem Schiffahrtssache zu leben, und in der Hoffnung noch manches in demselben zu leisten, und zu erfahren, werde ich jeder Aufforderung zu nähern Erläuterungen gerne nachkommen, und ebenso jede wahre Belehrung und jedes gerechte Urtheil von Sachkennern dankbar aufnehmen, aber auch jedem unbegründeten Angriffe, bis aufs Äußerste entgegentreten.

