

Badg: 102

102
794

CRTIQUE

ÜBER DIE

1. KAIS. KÖN. PRIV.

DONAU-DAMPFSCHIFFFAHRTS- GESELLSCHAFT.

VERFASST

VON

AUGUST VON HORVÁTH

ACTIONÄR

2.



PEST, 1867.

ROBERT LAMPEL.

CERTIQUE

UNIVERSITÄT

A. KAYSER & CO. P.B.

DOMAN-DANESCHT-FAHRTS

GESCHLUSSEN

WIRTSCHAFT

UND

HAUPT-UND NACHFOLGER

VERTRAG

PEST, 1867.

BUCHDRUCKEREI VON KHÖR UND WEIN,
DOROTHEAGASSE NR. 14.

Einleitung.

Wer wollte läugnen, dass ein mächtiges Entwicklungs-Streben alle Schichten der produzierenden, industriellen wie ackerbaureibenden Bevölkerungen der zivilisirten Staaten unwiderstehlich zur Ausbreitung und Vervielfältigung der allseitigen Interessen hindrängt, und so dem Handel zum Impuls dient, seine Abzugskanäle und Verbindungen gleich einem riesigen Netze überall hin auszuspannen, so dass wir heute die unbestreitbare Thatsache wahrnehmen, es gibt gegen die Macht der Ausdehnung des Handels keine materiellen Hindernisse mehr.

Dieser riesige Entwicklungsgang mit dem nicht zum geringsten Theile auch unser Vaterland enge verbunden ist, liess mich deutlichst erkennen, dass jene Vermittelungs-Faktoren, durch welche diese Entwicklung gefördert werden soll, einer eingehenden Prüfung und Analyse zu unterziehen sind, um zu konstatiren, in wie weit unsere Verkehrsanstalten, so müssen wir diese Vermittelungs-Faktoren nennen, den modernen Anforderungen des Handels, und durch die-

sen der Industrie- und der Agrikultur-Ausdehnung sowohl in technischer, merkantiler als auch administrativer Beziehung nicht genügen.

Horchen wir auf den allgemeinen Ruf nach schnellerer, sicherer Güterbeförderung und nach billigeren Frachtsätzen, so ist nicht zu verkennen, dass die Veranlassung hiezu einerseits in der mächtigen Konkurrenz liegt, die unsere inländischen Produkte und Fabrikate mit dem Auslande zu bestehen haben, und dass andererseits durch das Beispiel des Auslandes, das Bewusstsein erwachte, um wie vieles schneller und billiger auch bei uns die Güterverfrachtung bei einem rationellen Betriebe unserer Verkehrs-Anstalten geboten werden könnte.

Mit wahrer Befriedigung lesen und sehen wir, wie bei allen Weltausstellungen die exponirten Gegenstände aller Zweige der Produktion der österr. Erblande eine Anerkennung fanden und finden, die zur höchsten Thätigkeit aufmuntert, wenn wir uns daher am grossen Welthandel in jener Reichhaltigkeit, wie sie ein so ehrenvoller Vorzug unserer Erzeugnisse erwarten lassen sollte, nicht betheiligt sehen, so muss unstreitig ein anderes Hinderniss entgegen stehen, als das der theuern Erzeugung, oder der schlechten Qualität der Produkte, wogegen die unpartheiische Beurtheilung der ausländischen Preisrichter bei eben jenen Weltausstellungen spricht, und zu unseren Gunsten das vollgültigste Zeugniß ausgestellt wurde.

Täuschen wir uns daher nicht, indem wir glauben die Verkehrsanstalten seien mit der Entwicklung

unseres Handels und aller damit verbundenen Zweige der Industrie und der Agrikultur gleichen Schrittes gegangen, indem auch sie den Anforderungen, des umfassenden volkswirtschaftlichen Strebens, zu entsprechen bemüht gewesen wären.

Allerdings werden dem Publikum jährlich von diesen Unternehmungen ganz vorzüglich scheinende Rechenschaftsberichte vorgelegt, aber diese halten eine eingehende Prüfung der dargelegten Daten nicht aus, und sind es namentlich die enormen Summen der Regie, wie nicht weniger die kostspieligen, weil resultatlosen Experimente, welche selbst dem oberflächlichsten Beurtheiler ganz und gar unverhältnissmässig gross daher ungerechtfertigt erscheinen. Ist aber ein anderes Resultat denkbar, wenn man weiss, dass einzelne bei Unternehmen angestellte Individuen die Erfinder der Projekte und Vorschläge, aber auch zugleich die beurtheilende und entscheidende Kompetenz sind!

In Folge solcher Krebseschäden leiden unsere volkswirtschaftlichen Institutionen an einer tief wurzelnden Zerfahrenheit, und sind ganz besonders unsere Verkehrs-Anstalten von innerer Fäulniss auffallend zersetzt, worüber lange schon sogar in der Oeffentlichkeit kein Zweifel mehr herrscht, weil aber dadurch die Staatsinteressen empfindlichst verletzt, den allgemeinen Bedürfnissen unserer volkswirtschaftlichen Entwicklung nicht Rechnung getragen, und schliesslich sogar der Fortbestand manches mit dem Gedeihen oder Verkümmern des Volkswohlstandes innig ver-

niss ausgesprochen, dass meine Brochüre eine Diskreditirung der Gesellschaft in den Augen des grossen Publikums zur Folge haben könnte. Dieser Ansicht kann ich nicht beipflichten, denn das hiesse dem bureaukratischen Schlendrian und der rücksichtslosen Willkühr auf Kosten des Staates und der allgemeinen Volksinteressen das Wort reden. Auch erinnere ich mich, dass bei den seiner Zeit stattgehabten Wiener Reichsraths-Verhandlungen über die österr. Finanz-Zustände die gleichen Argumente zur Geltung gelangen wollten, aber gerade in dem schonungslosen Blosslegen des mehr als Schadhafte fand die Finanzlage Oesterreichs eine viel günstigere Beurtheilung, und am grossen Geldmarkte ein viel höheres Vertrauen als vorher, weil man diese Schäden nicht mehr ahnte, sondern genau kannte.

Vergegenwärtige ich mir im Anschlusse an das oben Gesagte, die durch alle Zeiten herauf bestätigte Erscheinung, dass durch die Ereignisse, Zustände und die sich häufig verändernden Verhältnisse, da ja Alles im Erdenleben wandelbar ist, die besten Einrichtungen im Laufe der Jahre zum Uebeln ausarteten, welcher Verschlechterungsprozess um so schneller in jenen Institutionen um sich griff, die gleichsam ausser dem Kreise der Staatsgesetze Boden zu gewinnen, oder sich in anderer Weise als selbstständige Körperschaften im Staate von dem regelnden Einflusse der Gesetze los zu lösen wussten, so kann ich nicht umhin, die gegründete Vermuthung auszusprechen, dass ein solches Streben der Emanzipation von den überwachenden Staats-

gesetzen unsere sogenannten Privat- respektive Aktien-Unternehmungen wirksam durchzuführen bestens bemüht sind.

Behalte ich die erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft im Auge, so muss ich die löbliche Administration als jene Körperschaft, welche die Vertretung sämtlicher Aktionäre in sich schliesst, anklagen, dass sie diesem Streben nicht nur Nahrung gegeben, sondern in vielen Fällen sogar volle Unterstützung gewährt hat, und so wahrscheinlich durch die herrschend gewordene Apathie der Interessenten ein Verhältniss Platz griff, welches nichts weniger als gesetzlich sein kann, indem man der Direktion, wenn auch stillschweigend eine Vollmacht übertrug, mittelst welcher es den Anschein hat, als ob die Aktionäre als rechtlose Automaten blos für die Direktion nicht aber diese für sie da wäre, wodurch das Unternehmen selbst, dem kenntnissarmen Eigenwillen, und der Willkühr seiner Höchst-Angestellten unterworfen ist, woraus viele Unzukömmlichkeiten ja Kapitalverluste bereits als offene Thatfachen im Vordergrunde stehen.

Wie sehr gerade in dieser Richtung ihre eigentliche Aufgabe von derlei Anstalten ganz aus dem Auge verloren wird, zeigt der Inhalt dieses Büchleins deutlich genug, und muss ich hier schon des Subventions-Prinzipes Erwähnung thun, um selbes in seiner Doppelbedeutung so darzustellen, dass dem geehrten Leser dieser Brochüre auf den ersten Blick die Vor- und Nachtheile desselben klar einleuchten.

Die Vortheile, welche die Staats-Subvention den Theilnehmern grosser Aktien-Unternehmungen bietet, liegen einerseits in der Dividenden-Garantie, die dem Aktienbesitzer vom Staate geleistet wird, wodurch der Werth solcher Papiere auf alle, also auch auf die schlechtesten Fälle hin sicher gestellt erscheint, und da angenommen werden soll, dass die Regierung für diese Garantie das daraus hervorgehende Recht der strengsten Kontrolle übt, so sucht man hierin weiters den Vortheil, dass ein subventionirtes Unternehmen eben darum allen Anforderungen der höchsten Thätigkeits-Entwicklung zu genügen von der Staatsverwaltung ernstlich und in Wahrheit gedrängt werde, um so die Quote der Zuzahlung, wenn nicht ganz zu beseitigen, so doch auf die möglichst kleinste Ziffer zu reduziren, und den Ansprüchen, welche der Handel, die Industrie und der Ackerbau an die Verkehrs-Anstalten zu stellen vollkommen berechtigt ist, im vollstem Maasse genügt werde.

Die Nachtheile deren ich gedenken muss, zeigen sich auffallender Weise, im Vergleiche zu den Vortheilen leider viel reichhaltiger, denn durch die Staats-Garantie ohne eingreifender Kontrolle ist:

1-tens Die Mitwirkung der Interessenten nicht nur gänzlich gelähmt, sondern sie artet in eine schläfrige Gleichgültigkeit aus.

2-tens. Demoralisirt sie durch ein übermässiges häufig ganz ungerechtfertigtes Vertrauen, welches einzelne Individuen an sich zu bringen wissen, das ganze

Unternehmen in allen Richtungen der äussern Geschäfts-Thätigkeit und der inneren Organisation.

3-tens. Öffnet sie in Folge dessen der willkürlichen Protektions- und Experimenten-Wirthschaft das ausgedehnteste Feld, auf welchem Selbstsucht und Eigennutz die reichste Ernte findet.

4-tens. Bürdet ein solches Gebahren dem Staate alljährlich wiederkehrend ungeheuere Lasten auf.

5-tens. Schreitet ein garantirtes aber nicht überwachtes Unternehmen nicht nur nicht vorwärts, sondern da Stillstand gleich bedeutend mit Rückgang ist, lässt ein solches unzweifelhaft den Verfall erkennen.

6-tens. Hält eine derlei entartete Verkehrsanstalt, die Anstrengungen zur grössern Entwicklung der allgemeinen Erwerbsthätigkeit gleich einem schweren Gegengewichte zurück, und wird dadurch zum materiellen Hindernisse der nach freier Entfaltung ringenden Handelsstrebungen.

So sehr nun diese sechs Punkte gegen die Garantie des Staates sprechen, so muss dieselbe als einzig sichere Basis dennoch aufrecht erhalten bleiben, weil sie vor der schon an der Thüre lauernden Gefahr schützt, dass die grossen Verkehrs-Unternehmungen nachdem Manches aus ihnen, und namentlich die hier besprochene Gesellschaft an den oben angeführten Uebeln bereits bedenklich erkrankt ist, nicht schon der ersten Ungunst schlechter Geschäfts-Konjunkturen, um so gewisser aber jenen häufig wiederkehrenden Handelskrisen erliegen, und so ein in seinen Folgen gar nicht zu berechnendes Staats- und Volksunglück

eintreten müsste, an das nur allein zu denken schon Entsetzen erregend ist.

Ich bin weit entfernt, behaupten zu wollen, es gäbe keinen andern Boden, als den der Staats-Garantie, um unsere Unternehmungen in ihrem gegenwärtigen Bestande sowohl, als zur Förderung ihrer dringend nöthigen zeitgemässen Entwicklung auf eine gesunde daher gedeihliche Grundlage zu stellen. Es wäre diess durch die lebendige stets wachsame Einflussnahme der Aktionäre allerdings möglich, besonders wenn die hiezu Befähigten, an dem Betriebe und an der Verwaltung dadurch theilnehmen würden, dass allwöchentlich umfassende auf statistische Daten basirte Verkehrs-Berichte veröffentlicht, und die Vorschläge, Anträge und Andeutungen jedes Einzelnen der Theilhaber von der Administration nicht nur angenommen, sondern, dass auch Neubauten, grosse kostspielige Veränderungen der Betriebs-Objekte, tief greifende Reparaturen gleichfalls der öffentlichen Besprechung anzugehören hätten, und der Kompetenz tüchtiger Fachmänner unterzogen würden, und dass auch insbesondere alle Bestellungen und Material-Ankäufe von einem festzustellenden Minimal-Betrage angefangen regelmässig mit Angabe der Quantität, Qualität und des Ankaufspreises den Aktionären in öffentlichen Blättern zur Kenntniss gebracht werden, denn vergessen wir nicht, dass eine vernünftige Oekonomie in den Regie-Spesen, ich will nicht sagen Millionen, aber gewiss Hunderttausende von Gulden ersparen und der Gewinnung billigerer Frachtsätze zuwenden lässt,

was heute alles in Folge eigenmächtiger Verkläusulirung bei den Ankäufen nicht geschieht.

Noch habe ich zu erwähnen, dass eine Präzisierung der Aufgabe, welcher unsere Unternehmungen ohne ihre Entwicklung zu beschränken, genügen müssen, allgemein gekannt sein sollte, um auch allgemein benützt werden zu können. Namentlich ist der auf reiche Erfahrungen gestützten im tiefen kaufmännischen Wissen wurzelnden, alle Handelsverhältnisse und die auf diesem Gebiete vorkommenden Erscheinungen durchdringenden klugen Vorausberechnung (Calkül) das weite Feld des Wirkens zu eröffnen, und so dem Zufalle, welcher heute ganz unbenutzt eine grosse Rolle spielt, weil er von Einzelnen als eigenes Verdienst ausgebeutet, ja sogar als Maske dreisten Hochmuthes missbraucht wird, für immer den Boden zu entziehen.

Freilich wird man mir zurufen, dazu ist die aus den Aktionären, und von diesen gewählte Administration da!

Allerdings, aber diese erwies sich sehr exklusiv, und ist von eigenthümlichen Faktoren beeinflusst, deren in der Brochüre selbst deutlichst gedacht wird, und liegt gerade in diesen Einflüssen die Rechtfertigung, dass wir bis auf weiteres die Fortdauer der Staatsgarantie nicht nur wünschen, sondern bestimmtstens verlangen müssen.

Wende ich in tiefer Würdigung des bisher Gesagten einen hoffnungsreichen Blick unserem hohen königl. Ministerium zu, so erwarte ich von dorthier

sicherlich die Anbahnung einer auf gemeinsamen Grundlagen vorzunehmenden Reform dieser Verkehrs-Unternehmung, und glaube ich jener Thatsachen gedenken zu sollen, die obgleich überall gekannt, dennoch einer gründlichen Besprechung in der Oeffentlichkeit bisher entgangen sind.

Beachten wir zunächst das Faktum, dass die Kraft eines Unternehmens nicht in der Garantie, sondern in einer ungehemmten durch geniale Fach-Männer geleiteten Entwicklung liegt, so geht hieraus allein schon hervor, dass diese Garantie zunächst nur eine moralische Grundlage zu bilden habe, soll sie nicht, wenn materiell ausgebeutet, zum Hemmschuh der Entfaltung werden; denn nur dann kann und wird ein im volkswirthschaftlichen Boden gepflanztes Unternehmen seine volle Thätigkeit nicht nur anstreben, sondern auch im steten Fortschreiten auf der Bahn der Vervollkommnung mit der National-Oekonomie immer Hand in Hand gehen. In diesem Zusammenwirken liegt die Bürgschaft für den unentbehrlichen Volkswohlstand, der durch die Staatsgarantie Nahrung aber nicht Hemmung finden soll.

Beachten wir die Versicherungs-Gesellschaften, und wir sehen da wie sie es verstehen, das Eigenthum zu versichern (garantiren) und selbes vor dem muthwilligen Zerstören des Eigenthümers zu schützen. Ebenso glaube ich, ist auch die Staatsverwaltung berechtigt ihre Garantie vor Missbrauch, und den Staatsschatz vor Verlusten zu schützen.

Nachdem sich fast alle Unternehmungen und vor-

zöglich die Verkehrs-Institute mit einer staunenerregenden Intolleranz der Volkswirtschaft entzogen, und hinter dem verdammlichen Bollwerke eines selbstgeschaffenen Bureaukraten-Unwesens verschanzten, so musste naturgemäss nicht nur ein Entfremden, sondern vielmehr ein gänzlichliches Trennen der allgemeinen Interessen Platz greifen, und eine Kluft entstehen, die in Folge nutzlosen Aufzehrens und Vergeudens der produktiven Kräfte den Abgrund zeigt, in den hinab zu stürzen wir leichtlichst gedrängt werden könnten.

Liegt nicht ein trauriger Beweis, in dem Faktum, dass der minder Betheiligte, in Folge der herrschenden Apathie seiner Kolegen am Einflusse verkürzt, nur in der Oeffentlichkeit seine Stimme zum Besten des Unteruehmens geltend zu machen angewiesen ist.

Wenden wir von da ab unsern Blick auf die Finanzlage des gesammten Reiches, so müssen wir, wenn auch mit einem tiefen Seufzer, gestehen, dass dieselbe nichts weniger als glänzend ist.

Unzählige Vorschläge und Projekte beschäftigten seit so manchem Jahre her die Oeffentlichkeit, aber besser ist es nicht geworden; immer bildet die Steuerkraft der Völker den Anhaltspunkt auf dem allein die zuversichtliche Hoffnung auf ein Besserwerden gegründet werden will.

Fassen wir diesen Gesichtspunkt fest in's Auge, so lässt sich ohne viele Mühe der Krebschaden an dem wir leiden unzweideutig erkennen.

Während die Staatsverwaltung mit aller Zähig-

keit die grösste Oekonomie im Staatshaushalte einzuführen bemüht ist, befeissen sich die garantirten Unternehmungen der höchstmöglichen Verschwendung, während die Regierung alle Kanäle der Erwerbsquellen zu öffnen trachtet, um die Steuerkraft des Landes zu erhöhen, bemühen sich die an dieser Aufgabe zunächst betheiligten Verkehrs-Anstalten auf den Staatssäckel angelehnt, der thunlichsten Gleichgültigkeit hinsichtlich der Lösung ihrer Aufgaben, und suchen durch fortwährendes Experimentiren, das Streben der Regierung möglichst zu paralisiren.

Millionen Joche des besten Bodens harren in Ungarn noch der Erlösung aus ihrer Urwildniss, für Millionen Menschen anderer Länder könnte unser Vaterland das tägliche Brod produziren, und Millionen Gulden Steuern würden daraus dem Staats-Einkommen zufließen. Woran liegt die Schuld? dass Herr Dr. Heinrich Dietz in seinem jüngst erschienenem Buche sagen musste; „wenn nicht gerade die wirthschaftliche Seite des Ungarn, seine schwächste wäre!“ Ja! wenn derselbe Autor dem Lande Ungarn und dem Volke eine grosse Zukunft verheisst, indem er schreibt: „es ist noch nicht gewesen, es wird erst noch sein!“ Worin liegt das Hinderniss, welches das Anbrechen dieser grossen Zukunft bisher hinderte? — Ohne langes Besinnen sage ich, in der unzulänglichen und schiefen Entwicklung unserer Verkehrsanstalten.

Wir wissen, dass in früherer Zeit unsere Agri-

kultur in ihrem Ueberflusse erstickte; ist es heute in vielen Gegenden unseres weiten Vaterlandes anders? —

Beachten wir die Wichtigkeit, welche alle diese Unternehmungen hinsichtlich des Staats- und Volkswohles in sich schliessen, und erwägen wir auch, wie umfassend die Zusammengehörigkeit des Gesamtstaates, weil derselbe aus so vielen Einzeltheilen besteht, verbunden und durchschlungen ist, so liegt hierinnen die mächtige Aufforderung, die bisher müssig gewesenen Hände zu rühren, um zu zeigen welche Kraft der Thätigkeit in unserem Vaterlande ruht, die einmal in allen Landestheilen geweckt und fruchtbar gemacht, der ganzen Monarchie reichlich zu Gute kommt, doch bedarf es der thatsächlichen Unterstützung unseres hohen königl. Ministeriums, um den wahren Fortschritt nicht allein zu empfehlen, sondern ohne Verzug nach allen Richtungen hin zu fördern. Aber hütten wir uns krankhafte Ansätze zu dulden, die gleich Polypen die gesunden Säfte des Volkes aufsaugen, sie müssen entfernt und unschädlich gemacht werden.

Dass wir in einer mächtigen alle Volksschichten durchdringenden Entwicklungsperiode leben, ist eine täglich grossartiger hervortretende Thatsache; wollen wir aus diesem Nutzprozess schon in der nächsten Zukunft für uns die segensreichen Früchte des allgemeinen Wohlstandes gewinnen, so möge, ja so muss jedes gute Saamenkörnlein, welches redliche patriotische Herzen uneigennützig anbiethen aufgelesen werden, auf dass daraus jene Saat erspriesse, die unserem Va-

terlande und mit ihm dem gesammten Staate allgemeinen Wohlstand und mit diesem die unschätzbaren Güter genannt Friede, Einigkeit, Reichthum, Macht, und Achtung sichert, und so jene wirklichen Segnungen spendet, nach denen sich alle treuen Söhne des Vaterlandes sehnen.

Blicken wir hin auf die jüngst vor unseren Augen geschehenen Ereignisse, an denen wir aus ganzen Herzen freudig darum theilgenommen haben, weil sie uns nach neunzehn schweren bedrängnissreichen Jahren in den Hafen innerer Ruhe und Wohlfahrt einlaufen liessen, und ergreifen wir die uns in die Hand gegebene Gelegenheit uns und unserem Vaterlande aus allen Kräften zu nützen. Ausdauernder Muth und hingebende Selbstverläugnung, die den engherzigen Egoismus ausschliesst, muss uns durchdringen, um jene Schwierigkeiten und Hindernisse zu besiegen, die jene traurigen neunzehn Jahre des passiven Widerstandes als Bodensatz zurückgelassen haben.

Sollen jene edeln Männer, die unsere vaterländische Geschichte bereits mit goldenen Lettern in die Blätter der ruhmvollsten Verdienste besonders darum verzeichnet hat, weil sie mit unerschütterlicher Treue und Hingabe an das Vaterland und sein Volk den friedlichen Kampf des Ausgleiches so siegreich zu Ende führten, einen ihrer glühenden Liebe zur gerechten Sache würdigen Lohn ärnten, so müssen wir sie, die nur das Glück des Landes wollen und suchen, auf allen Gebieten des socialen Volkslebens kräftigst unterstützen.

So wie es unsere heiligste Aufgabe ist, in brüderlicher Eintracht und Liebe, Hand in Hand mit jenen Völkern zu gehen, die unter dem Scepter unseres nun mit der Krone des heil. Stephan gezierten Königs, mit uns ein grosses Reich bilden, ebenso müssen wir mit aufrichtiger Redlichkeit alle gemeinsamen Angelegenheiten, in das Geleise der friedlichen Alle zu-friedenstellenden Ausgleichs-Bahn zu leiten trachten, weil in der Einigkeit Macht, und im Zusammenhalte Friede und Segen für den Gesamtstaat gesichert ist. Dass die vermittelnden und verbindenden Verkehrs-Unternehmungen der Monarchie einen integrirenden Theil des Gemeinbesitzes ausmachen, ist gewiss eine unbestreitbare Thatsache, dass sich aber in diesen Unternehmungen Elemente eingenistet haben, die diese wichtige Wahrheit zu negiren stets bemüht sind um ihre verabscheuungswürdigen Tendenzen der Zerklüftung und der böswilligen Uneinigkeit, bei jedmöglicher Gelegenheit zur alleinigen Geltung zu bringen, daher gleich Wucherpflanzen unsere Unternehmungen durchschlingen um die nationale Leistungs- und Entwicklungs-Thätigkeit, wie sie der drängende Fortschritt der Industrie und des Ackerbaues fordert, möglichst zu lähmen, diess vorläufig fasslich klar, weil ziffermässig in dem umfangreichen Unternehmen der ersten k. k. priv. Donau-Dampf-Schiffahrtsgesellschaft darzustellen, war die Aufgabe, der ich in der vorliegenden Schrift zu genügen bemüht war. Sollte dieselbe an einem Fehler leiden, so ist es nur der, dass noch gar vieles Gemeinschädliche unbesprochen

geblieben ist, und hoffe ich, dass mir jene Emporkömmlinge, die mit dem Aufgeben ihrer usurpirten Stellungen Alles zu verlieren, ausser diesem Kreise aber nichts zu gewinnen haben, durch eine Entgegnung die Gelegenheit zu bieten nicht unterlassen werden, das fehlende durch eine zweite und wenn nöthig auch dritte Brochure nachzutragen, obgleich ich diess den traurigsten Erfolg dieser Arbeit nennen müsste.

Noch muss ich die Aufmerksamkeit des hohen königl. Ministeriums auf das Faktum hinlenken, dass die socialen Verhältnisse namentlich unseres Vaterlandes in ihrer gegenwärtigen und künftigen Entwicklung enge mit den Verkehrs-Unternehmungen verbunden sind, wesswegen hierin die Aufforderung ja die unabweisbare Pflicht liegt in erster Reihe in das Gebahren dieser Institute soweit dies am gesetzlichen Wege nicht nur möglich sondern geboten ist, regelnd einzugreifen, um in zweiter Reihe die möglichst höchste Entfaltung unserer volkswirthschaftlichen Thätigkeit, welche die Entwicklung des Handels und mit ihm des allgemeinen Wohlstandes in sich schliesst, zu erreichen; rechne ich hohen Orts auf die kräftigste Weckung und Unterstützung dieses wichtigen Zweiges wahren Volkslebens so schwebt mir der Sendungs-Zweck des Herrn Dr. Heinrich Ditz vor, der unsere agrikolen Verhältnisse darum an Ort und Stelle zu studiren von der königl. bayerischen Regierung ausgeschiedt wurde, um Mittel und Wege zu suchen, die Konkurrenz, welche unsere Körner-Früchte bisher in Deutschland so vortheilhaft

zu bestehen vermochten, zu bekämpfen, d. h. unsere Produkte von den deutschen Märkten möglichst zu verdrängen

Vorne schon sagte ich, dass noch Millionen Joche unkultivirten Bodens der Erlösung aus ihrer Urwildniss entgegen harren, rechne ich dazu alle Gattungen Bergbau-Produkte, die trotz ihrer vorhandenen Menge und guten Qualität in den Bergestiefen verschlossen bleiben, weil sie die Konkurrenz mit den Erzeugnissen anderer Länder nicht auszuhalten vermögen, trotzdem die Preisdifferenz häufig nur wenige Kreuzer pr. Zentner beträgt, so sind es wieder die Verfrachtungs-Unternehmungen, die der volle Vorwurf trifft, durch ihre kostspieligen bureaukratischen Einrichtungen sich dem Handel der Industrie und dem Ackerbaue entfremdet, daher ausser dem Kreise der Gegenseitigkeit gesetzt zu haben, woraus der Uebelstand unzulänglicher Betriebsmittel, und wegen enormer Regie-Spesen, die ungebührlich hohen Frachtsätze hervorgehen. Dass an allen dem der Einfluss unfähiger Leitung die Schuld trägt, die wieder nur aus der Gleichgültigkeit der Theilnehmer und aus der unerklärlich lauen Regierungs-Kontrolle hervorgehen konnte, ist eine allgemein tief genug gefühlte Thatsache.

Wir haben durch eine lange Jahrenreihe das vollgültige Zeugniss edler Resignation, wie sie einer grossen Nation würdig ist, abgelegt; wollen wir die dadurch errungenen Güter ungeschmälert erhalten und geniessen, so müssen wir noch eine Aufgabe lösen, die darin besteht, den Einfluss der Fremdlinge zu lähmen.

Nicht das hochherzige Genie ist es, gegen das wir zu eifern haben, dieses genießt von jeher überall das Weltbürgerrecht, auch nicht jene bescheidenen fleissigen Hände die vom Auslande kommend, in unserem Vaterlande ihr Brod zu verdienen suchen, sind es, die uns im Wege stehen, sondern die oberflächliche alles gründlichen Wissens entkleidete Ignoranz ist es, die sich keck an uns heran und überall vordrängt, um ihre egoistischen hochfahrenden nichts weniger als unsere Interessen förderlichen Pläne verfolgt, und einer gewissen Clique dadurch dient, dass sie keine Gelegenheit versäumt Uneinigkeit, Unfrieden und Gehässigkeit zu streuen, durch Unduldsamkeit die heimischen Kapacitäten zu verdrängen, um sich an unserem Fette zu mästen. Dieser höchst gefährlichen Ignoranz angemessene Grenzl意思 zu ziehen, und sie für immer unschädlich zu machen, ist Patriotenpflicht, ist das untrügliche Zeichen echter Treue die wir unserem apostolischen König und unserem Vaterlande schuldig sind.

Der glorreiche 8. Juni des dadurch weltgeschichtlich gewordenen Jahres 1867 ist der Abschluss einer nun hinter uns liegenden traurigen Zeit; sie für immer zu vergessen ist einer hochherzigen Nation würdig! Soll dies aber in Wahrheit und gründlich geschehen, so müssen alle Erinnerungszeichen entfernt, alle Eindrücke von damals her verwischt werden. Unser allergnädigstes Herrscherpaar hat uns das schöne das aneiferungswürdige Beispiel gegeben. Vor allem haben wir den Schutt wegzuräumen, der vor dem Tempel der Gerechtigkeit aufgehäuft liegt, diese muss in allen

Volksschichten wieder zu Ehren und Ansehen gebracht werden, soll unser Mühen und Arbeiten nicht schon in der nächsten Zukunft wieder zu unserem Fluche ausarten. Vernichtet müssen werden jene krummen und finstern Vorzimmerwege, die von manchen Ehrgeizigen benützt wurden, um sich auf allgemeine Kosten Stellung, Macht, Einfluss und Auszeichnungen für unwahre Verdienste anzueignen, wodurch Recht und Wahrheit öffentlich discreditirt, den bescheidenen Männern des Gesamt-Staates der Muth und Eifer zum Verfolg gemeinnütziger Aufgaben genommen wurde, und so das Feld unserer Unternehmungen für den Nachzug ähnlicher Individuen fruchtbar erhalten werden soll.

Mit tiefer Betrübniß registrire ich die Thatsache, dass die österr. Staatsverwaltung bisher Systeme unterstützte, und Strebungen huldigte, die das Hereinbrechen allgemeiner Verarmung trotz der brillanten Ausstattung dieser Systeme und Strebungen nur zu deutlich sehen lassen. Und ist es von besonderer Bedeutung, dass von diesen Instituten, durch die Staats-Garantie geboten, grosse Summen verzehrt wurden, die bloss dazu dienten, den Indifferentismus der Theilhaber zu nähren, anstatt die Kraft der Unternehmungen zu wecken, wodurch allein dem Gemeinwohl in doppelter Beziehung aussergewöhnlich genützt würde.

Einmal müsste volles Befriedigen, das diese Unternehmungen dem Handel, der Industrie und dem Ackerbaue doch unstreitig schuldig sind, leichtlichst erreicht werden, vorausgesetzt, wenn sie sich auf

volksthümlichen Grundlagen, und nicht auf abstract bureaukratischen Einrichtungen bewegen; weil sie dem willkürlichen Spiele oder der häufig vorkommenden Ausbeute Einzelner entzogen, und dadurch einer weitaus grösseren Thätigkeits-Entfaltung zugeführt werden.

Zweitens erklärt sich von selbst, dass durch einen erhöhten Geschäftsverkehr verbunden mit einer alle Betriebszweige durchziehenden Oekonomie, nicht nur die Garantie-Quote dem Staate erspart, sondern ein Umsatz von vielen Millionen Gulden im Gelde und im Produktenwerthe erzielt werden.

Kommt zudem noch in Erwägung, welch grosse Zahl von Individuen an dieser erhöhten Geschäftsthätigkeit, wenn auch nur als Tagelöhner und Hilfsarbeiter theilnehmen, daraus einen täglichen Verdienst ziehen, und so ihren Pflichten gegenüber der Familie und dem Staate gerecht werden können, so geht daraus weiters eine stetige Kapitalsvermehrung durch die Hebung des allgemeinen Wohlstandes hervor, die dem Staate von unberechenbaren Nutzen ist, weil seine Steuerkräfte bedeutend erhöht, sein Kredit hinsichtlich der Valuta befestigt, die innere sociale und politische Entwicklung an soliden Grundlagen gewinnt, seine Kultur zur höchsten Blüthe gebracht, und schlusslich jener Geldnoth vorgebeugt wird, die, wenn sie in eine Krisis ausartet, von unberechenbaren Folgen der traurigsten Art sein würde.

Noch haben wir eines mächtigen Feindes inneren

Wohlstandes und geordneter Sicherheit zu gedenken. Es ist der schauerliche Pauperismus!

Bereits starrt uns die theilweise Verarmung mit grinsenden Augen an, auch zeigen uns die überfüllten Strafanstalten, wie tief dieser Förderer allgemeinen Elendes gedrunken ist, und glauben wir, weil dieser Feind sich noch scheu vor der Tageshelle zurückzieht, es habe mit ihm keine Gefahr, so sind wir nicht nur leichtsinnig, sondern gewissenlos gegen unsere ärmeren Mitbürger und gegen uns selbst.

Allerdings scheinen unsere Zustände noch rosig, so lange wir nur einzelne Arme haben, und diese an die Arbeit verweisen können, weil wir wissen, dass eine solche noch vorhanden ist; in so lange belästigt uns höchstens gemeiner, der liederlichen Faulheit verfallener Bettel, aber wenn ganze Geschäftszweige ruiniert werden, und die Verarmung einmal in ihrer ganzen Nacktheit an uns herantritt, da haben die sorgenlosen Zustände des ruhigen Besizes ein Ende; denn der Hunger kennt in unserer Zeit keine stille Resignation, sondern, wie einzelne Erscheinungen bereits zeigen, nur den gefährlichen Trotz, und die Auflehnung gegen das Eigenthum.

Die schon vorhandene Verarmung durch alle Mittel zur Gewinnung einer gesunden Verkehrsthätigkeit und durch Belebung des Handels, der Industrie und des Ackerbaues kräftigst zu bekämpfen, ist die Aufgabe, ja die heiligste Pflicht jedes wahren Patrioten.

Schon die gewöhnlichste Art des klugen Rechnens zeigt uns, dass ein Kapital für die allgemeine

Nutznussung als verloren betrachtet werden muss, das zur Unterstützung trauriger Apathie und einer antirationellen Experimenten-Wirthschaft dient; um wie viel mehr ist es zu bedauern, wenn in wenigen Jahren Millionen einem Unternehmen geopfert wurden, wofür heute nur tiefbegründete daher allgemein laut gewordene Klagen das armselige Erträgniss dieser Summen sind.

In dem Lehrbuche Schmid's über die Ursachen zum Pauperismus lesen wir unter anderen, dass der Krieg, so lange er die Anschaffung von Monturen und anderen Ausrüstungs-Materiale fordert, eine scheinbare Hebung des Volkswohlstandes zeigt, aber schon die nächste Zeit, welche nach dem Kriege folgt, lässt eine tiefe Verarmung nicht verkennen, welche riesig in jenem Lande fortschreitet, dass die ganze Schwere des Krieges zu ertragen hatte.

Also sehen wir, dass die glänzenden Resultate, welche die Verkehrsunternehmungen im abgelaufenen Jahre erzielten, nicht das Verdienst grosser Klugheit oder einer tiefen Geschäftskennntniss, sondern ausschliesslich ein Ergebniss des unglücklichen Krieges war, und hat sich namentlich die hier besprochene Gesellschaft bei den Preussen schönstens zu bedanken, dass sie die Marchbrücke zerstörten, und ihr so ganz den Gütertransport, den sie sonst mit den Bahnen theilen muss, in die Hand legten, andrer Momente gar nicht zu gedenken, die ihr auf diese Weise zur Ausbeute aufgedrungen wurden, deren Wiederholung aber, ihrer traurigen allgemeinen Folgen wegen gewiss von Nie-

manden gewünscht werden. Da dieses günstige Resultat, wie wir gesehen haben, keineswegs dem Einflusse der Staats-Garantie oder einer genialen Leitung zugeschrieben werden darf, — so erhält sich die Thatsache aufrecht, dass die erste k. k. priv. Donau-Dampf-Schiffahrts-Gesellschaft nicht vor, sondern rückwärts geht.

Nicht oft genug kann wiederholt werden, dass hierin zu allermeist die Staats-Garantie die Schuld trägt, jedoch liegt dieselbe, wie ich diess vorne schon zu erklären bemüht war, nicht in dem Wesen der Garantie, sondern im Missbrauche derselben, der wieder seinen Grund hat in einem vertrauensvollen Gehenlassen der Dinge wie sie sich eben abwickeln wollen, das seinen endlichen Stützpunkt in der Gleichgültigkeit der Theilnehmer findet.

Aus dieser höchst bedauerlichen Erscheinung, die nicht einen störenden Einfluss auf unsere volkswirtschaftliche Entwicklung erst befürchten lässt, sondern sich mehrjährig als ziffermässig erwiesene, daher vorhandene Thatsache manifestirt, nehme ich Veranlassung auf das Einlenken in die national-ökonomischen Bahnen zu dringen, und leihe ich dem heissen Wunsche vollen Ausdruck, unser hohes königl. ungarisches Ministerium möge der neuen Aera, die als Segen verheissende Morgenröthe des Friedens über unseren Vaterlande aufgegangen ist das Hineinleuchten in die finstern, bureaukratischen Räume ermöglichen, um die Sterilität dieses veralteten schleppenden Prinzips in seiner ganzen verderblichen Einwirkung, auf

die Entwicklung eines gesunden Staatslebens zu erkennen, und demselben zum allgemeinen Staats- und Volkswohle ein Ende zu machen.

Von der hohen Staatsverwaltung erwarten wir, dass sie die Initiative ergreife, das sterile Feld der schreiberknechtischen Aktenherrschaft verlasse, und mit ihrer ganzen Macht darauf dringe, dass bei allen associionellen Unternehmungen die Pflicht obenan zu halten sei, der Oeffentlichkeit vollkommen Rechnung zu tragen, allen billigen Wünschen und Anforderungen ihrer Theilnehmer nachzukommen, der Willkühr Einzelner zu entsagen, dem eigentlichen Zwecke ihrer eigenen Vortheile und zur Förderung des Gemeinwohles auf merkantilen Grundlagen mit dem Handel der Industrie und dem Ackerbaue zu assimiliren.

Haben die entgegengesetzten Wege, nämlich das alte System dazu geführt, dass wir volkswirtschaftlich so tief gesunken, und in der Entwicklung unserer Unternehmungen so weit zurückgeblieben sind, so ist es doch nun höchste Zeit diese Wege und alten Systeme zu verlassen, und die Bahn einer besseren Wirthschaft, für die doch alle im Staats und Volkswohle mitzählenden Faktoren so laut sprechen, einzuschlagen, und uns von Elementen lossagen, die nach der bisher gemachten so traurigen Erfahrung weder die Staats- noch Volksinteressen fördern.

Ich läugne nicht, dass das Uebersetzen auf rationelle Bahnen bei der Zähigkeit mit der am Altgewohnten festgehalten wird eine grosse, eine schwierige Aufgabe ist. Aber eben darum, und weil auch

die gesetzliche Autorität durch den bisherigen Vorgang schwer alterirt erscheint, lebe ich der vollsten Ueberzeugung, dass unsere hohe Staatsverwaltung nicht nur berufen, sondern, gegenüber so wichtiger Interessen, verpflichtet ist, mit Entschiedenheit einzugreifen, um nach genauer Prüfung der übeln Zustände, durch welche die meisten unserer Verkehrsunternehmungen gefesselt sind, diese einer freien segensvollen Entwicklung zuzuführen.

Nur so soll und muss die Staats-Garantie verstanden und gehandhabt werden, dann wird der Protest den man gerne von gewisser Seite gegen die Einmischung der Regierung in Privatinstitute erhebt, durch den Erfolg widerlegt, der fruchtbare Geist thätiger Mitwirkung bei den Theilnehmern geweckt, und das Interesse Aller wach gerufen.

Hören wir die Stimmen der Oeffentlichkeit, der Reichs- und der Landtage, so dringen alle auf die Beseitigung der Deficite im Staatshaushalte. Erwägen wir die Massregeln, welche allein und sicher zur Entfernung dieses gefährlichen Uebels führen, und halten wir die Gerechtigkeit als Massstab der, Jeden von uns auflastenden staatsbürgerlichen Pflichten fest, so geht daraus eine Anschauung hervor, die ganz anders aussieht, als es jenen Herren lieb ist, die im Schatten der Staats-Garantie sich und ihre Einkünfte von der Last und Hitze des Tages, worunter ich den patriotischen Eifer für das Gemeinwohl verstehe, geschützt sehen.

Die erste Massregel zur endlichen Beseitigung

der fortwährenden Deficite im Staatshaushalte ist die Steuererhöhung.

Redete ich an einer anderen Stelle von der Verarmung, so nehme ich nochmals Notiz von dem wirklichen Vorhandensein derselben, und appellire ich mit aller Wärme an das Gefühl der Gerechtigkeit, indem ich sage, Millionen treuer und redlicher, fleissiger und wirthschaftlicher Staatsbürger leisten die Zahlung ihrer Steuern nicht so leicht als einige Hunderttausende; unter diesen Millionen gibt es wieder eine sehr grosse Zahl, die buchstäblich im Schweisse des Angesichtes ihr tägliches Brod, und jene wenn auch nur wenigen Gulden zur Zahlung der sie treffenden Steuerquote verdienen müssen.

Nachdem aber die Entrichtung von Steuern die erste Pflicht jedes erwerbsfähigen Staatsbürgers ist, der sich trotzdem Mancher zu entziehen trachtet, so muss bei deren Einhebung gegen Saumselige und Widerspänstige im nöthigen Falle auch mit Strenge vorgegangen werden. Allein können die Steuer-Einhebungs-Behörden immer die Renitenz von der Mittellosigkeit unterscheiden? In tausenden von Fällen können sie das nicht, somit trifft die Steuerexekution nur zu oft die Armuth, die derselben den letzten Rest ihrer Habe entzieht, und so nicht selten die fernere Existenz auch das fernere Steuerzahlen unmöglich macht. So erleben wir es im Gewerbs- und Arbeiterstande der grossen Städte.

Gehen wir einige Schritte weiter, da sehen wir, dass nicht in allen Theilen der weiten Erblände,

jährlich der Fleiss und Schweiss des Landmannes mit einer reichen Ernte belohnt wird, sondern dass im Gegentheile einzelne Bezirke, ja oft ganze Provinzen durch Elementar-Ereignisse oder ungünstige Witterungsverhältnisse schwer betroffen eine gänzliche Missernte zu beklagen haben, in deren Folgen die Bewohner derselben anstatt ihre Steuern bezahlen zu können, einer bedeutenden Unterstützung aus dem Statssäckel bedürfen. Dieses traurige Loos hat vor noch kaum drei Jahren den fruchbarsten Theil unseres eigenen Vaterlandes betroffen.

So kommen die den Staatsschatz oft schwer alterirenden Ausfälle im präliminirten Steuervoranschlage, vor.

Soll demnach und zudem eine Steuererhöhung möglich, und hinsichtlich den Bedeckung des Deficits hoffnungsfähig sein, so muss vor Allem die Steuerkraft der Steuerzahlenden, und der Steuerschuldigen auf allen Gebieten der Erwerbsthätigkeit gehoben werden, wozu als Mittel die oftgenannten Verkehrsunternehmungen ihrer selbst willen, sowie des Staates und der allgemeinen Volksinteressen wegen zu allererst herufen und verpflichtet sind.

Die zweite Massregel ist eine gründliche durchgreifende Ökonomie im Staathaushalte selbst.

Vielseitig und zwar an massgebender Stelle wird auf Ersparnisse im Staathaushalte gedrängt, und gebe ich gerne dem betreffenden hohen Ministerium das aus den veröffentlichten Ausweisen ge-

schöpfte Zeugniß, dass selbes hierin, mit Rücksicht auf die gegenwärtigen schwierigen Verhältnisse, wenn man speziell den Staatshaushalt ins Auge fasst, Erspriessliches geleistet hat.

Aber eben weil ein ernstes Verlangen nach Ersparnissen im Staatshaushalte seit Jahren überall und insbesondere in der Volksvertretung laut geworden ist, kann man um so weniger begreifen, warum es den subventionirten Unternehmungen so leicht gemacht wurde, die Hände in den Schooss zu legen, und ganz ruhig die durch unselige Experimenten-Wirthschaft, Baulichkeits-Verschwendung und gänzlich vernachlässigte Oekonomie herbeigeführten Ausfälle vom Staatsschatze decken zu lassen.

Erwägen wir, mit welch drastischen Mitteln in tausend Fällen die Steuern, man kann sagen kreuzerwise eingesammelt werden, und halten wir ihnen die, mit der lauesten Controle, ansolche Unternehmungen verabreichten Summen entgegen, dann ist es ganz und gar unbegreiflich, warum die Staats-Verwaltung das vollste und unbestreitbare Recht der Initiation, gegen dies Gebahren der von ihr erhaltenen Unternehmungen nicht ergreift, um zuerst bei diesen Instituten die Deficite zu entfernen, deren Beseitigung doch so oft unter Worten des bittersten Vorwurfes, von ihr verlangt wird. Oder soll angenommen werden, dass die Wirthschaft unserer grossen Verkehrsinstitute eine durchwegs tadellose, vielleicht sogar eine Musterhafte sei? — die Erfolge

zeigen leider vom direkten und noch mehr vom indirekten Gegentheile.

Bekennen wir aber auch offen, dass es nicht einzig und allein die Aufgabe der Staatsverwaltung sein kann, in das verkommene associonelle Leben vieler unserer grossen Aktien-Unternehmungen ein neues Leben vollster Thätigkeitsentwicklung durch Anbahnen rationeller daher ökonomisch geordneter innerer Einrichtungen zu bringen, sondern dass in eben demselben Masse auch die Pflicht der Theilnehmer im Vordergrunde steht, denen die Lösung dieser Aufgabe in gleicher Weise zukommt. Allein nachdem diese bureaukratische Corruption durch die Staatsverwaltung begünstigt, und die Entwicklung ihres verderblichen Einflusses geduldet wurde, so kann die gründliche Beseitigung dieses ganzen Uebels auch wieder nur durch diese hohe Stelle angebahnt und durch Präzisirung des Rechtsbodens, den Theilnehmern die schirmende Mitwirkung am Gebahren in allen Zweigen des Unternehmens gesichert werden.

Unser heutiges staatsbürgerliches Leben zeigt ein inniges Verbundensein aller Zweige der Erwerbsthätigkeit und dort wo dies es noch nicht ermöglicht ist, wird es mit aller Entschiedenheit angestrebt, weil ausser dem Kreise dieser untereinander verbundenen Gesammthätigkeit kein Gedeihen gefunden werden kann. So lehrt es uns die Wissenschaft so zeigt es uns die tägliche Erfahrung.

China das Land ziemlicher Ausbildung und Intelligenz, besass diese edlen Güter in ihrer gegen-

wärtigen Höhe, schon vor einem Jahrtausend, und dennoch steht es weit zurück allen Ländern der europäischen Civilisation, deren Völker kaum mehr als eine tausendjährige Geschichte hinter sich haben. Das macht die weltberühmte chinesische Mauer.

Hat sich diese meine Einleitung weit über mein eigentliches Vorhaben ausgedehnt, so bewirkte dies die Macht der Ereignisse, und der tiefe patriotische Eindruck den ich als treuer Sohn meiner Nation am 8. Juni als dem glorreichen Krönungstage unseres rechtmässigen Herrschers empfing. Ich lege ein grosses Gewicht auf diesen freudigen Eindruck, den mit mir gewiss alle Patrioten in ihre warm fühlenden Herzen aufnahmen, und hoffe, dass dadurch die Gemüther empfänglich gemacht wurden, der Wahrheit ein offenes Ohr und eine vorurtheilsfreie Beachtung zu leihen und da die vorliegende Schrift nichts anderes als der reine Ausdruck ungeschmückter Wahrheit ist, so sehe ich einer freundlichen Aufnahme und einer günstigen Beurtheilung um so gewisser entgegen, als ich damit in schlichter Weise dem Aufblühen des Handels, der Industrie und des Ackerbaues das Wort redete. Lohn suche ich für mich keinen, ärnten werde ich ihn, wenn ich sehen werde, dass meine am Felde der praktischen Erfahrungen, und emsigen Studien gesammelten Hinweisungen nach Massgabe ihrer Wichtigkeit zum allgemeinen Wohle im verehrten Publi-

kum reges Interesse und beim hohen königl. ung. Ministerium eine eingehende Anwendung finden.

Schlüsslich wende ich mich auch an die edlen Männer jener Völker mit denen wir Ungarn als Brüder Hand in Hand gehend, ein Reich ausmachen, und bitte ich sie, in diesen Zeilen keine separatistischen Tendenzen zu suchen. Weit ab von mir liegt das Verlangen für mein Vaterland allein in Anspruch nehmen zu wollen, was uns Allen gemeinsam gehört. Ebenso wenig kam es mir in den Sinn das Institut der ersten k. k. priv. Donau Dampf-Schiffahrts-Gesellschaft als solches anzugreifen. Die Erhaltung und Entwicklung desselben liegt uns diesseits der Leitha dringender am Herzen als es vielleicht jenseits der Fall ist, darum wollen wir es zum Nutzen Aller, gesund, kräftig und volksthümlich verwaltet wissen.

Diese Unternehmungen sind das starke Band, welches uns in unseren heiligsten Interessen, im Volkswohlstande, innigst zu verbinden die Aufgabe hat; sollen sie diese erfüllen so müssen sie uns, und nicht fremden Interessen dienen, daher auch vom fremden Einflusse befreit werden.

Unitis viribus lautet der Wahlspruch unseres apostolischen Königs und Herrn. Beherzigen und befolgen wir ihn, dann steht mächtig und achtungsgebiethend das Gesammtreich da, und Friede gepaart mit Eintracht und Liebe sind der herrliche Kranz der uns für immer umschlingen möge.

Pest am 1. Juni 1867.

A. v. Horváth.

Wenn es auch eine undankbare Aufgabe ist und stets bleiben wird, sich für das Interesse des grossen Publikums zu exponiren, um es zu versuchen selbst alle jene Vortheile durch geistige Waffen zu erringen, welche es nöthig hat, um seine innere wirthschaftliche Kraft ohne jeder Beeinträchtigung entfalten zu können, so wollen wir doch, bei würdiger Beachtung dieses Satzes, für diessmal davon Umgang nehmen, und versuchen auf Grund unserer eingehenden Studien ein getreues Bild von dem zu entwerfen, was wir bei der so sorgfältigen Untersuchung der Verhältnisse der I. k. k. priv. Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft, gegenüber dem gesamt Staatsschatze, dann unserer wirthschaftlichen industriellen Handelsentwicklung gefunden haben.

Meine Forschungen und untrüglichsten Daten, auf welche ich diese Zusammenstellung gegründet habe, sind keinesfalls der Natur, dass selbe einer leicht behandelten, oberflächlichen, tausendfach wiederkehrenden Flugschrift-Species gleichgestellt zu werden verdienen würden, sondern es sind authentische Darlegungen von Zuständen und Gebrechen, welche den

traurigsten Reflektionen Raum gönnen, wie sehr bei uns die geistig geschäftliche Verkommenheit, auch bei associionellen Unternehmungen zum leitenden Principe erhoben wurde.

Die erste k. k. priv. Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft im Jahre 1830 durch unseren unsterblichen Grafen Széchényi zur Gründung angeregt, wurde zu dieser Zeit mit einem Kapital von 100,000 fl. und einem Fahrzeug definitiv gegründet.

Ungeachtet der damaligen, ungünstigen Handels- und primitiven Verkehrszustände, war das Unternehmen von Natur aus ein gedeihliches und als solches hat es sich auch in kurzer Zeit mit entschiedenem Glücke vervollkommt.

Schon im Jahre 1845 besass das Unternehmen 28 und in weiteren 5 Jahren 49 Dampfboote und 1855 hatte es schon 89 und heute besitzt es mehr wie 150 Dampfboote und 600 Schlepp-Waarenboote.

Wir ersehen demnach vor Allem, dass mit der Entwicklung unseres Handels auch dieses Unternehmen, von dem bescheidenem Kapitale von 100,000 fl. sich auf eine Höhe von circa 33 Millionen Gulden vermehrt hat und ausser dem Schifffahrt-Unternehmen auch die Bahn-Verbindung zwischen Mohács und den Fünfkirchnern Kohlenlagern durch ihr Kapital geschaffen wurde.

Es ist hiemit hinreichend konstatirt, dass das Unternehmen sich aus eigener Kraft, und auf Grund der erwirkten Rentabilität zu dieser Extension zu gestalten vermochte, auf welcher es sich befindet.

Von der Zeit der Gründung im Jahre 1830, bis zum Abschluss des Krimkrieges, wo die freie Schifffahrt der Donau beim Pariser Kongresse 1856 festgestellt wurde, genoss das Unternehmen eines jener schädlichen Prinzipie welches jeder freien Entwicklung eines Volkes auf der wirthschaftlichen Bahn widerstreitet, das ist das ausschliessliche Recht, (Monopol) zur Beschiffung unseres mächtigsten Stromes.

Bevor wir nun aber die Zahlen als untrügliche und unbestechliche Zeugen sprechen lassen wollen, müssen wir uns noch jener Betrachtung hingeben, ob denn die Aufhebung des faktischen Monopoles seit dem Pariser Kongresse wirklich erfolgt, und die Verpflichtungen, welche die Regierung gegenüber diesem Unternehmen dem Staatsschatze aufgebürdet hat, selbst für die Flusshandels-Entwicklung der ganzen Monarchie nicht härter sind, als das verpönte Monopolsprinzip.

Der Staat kann endlich nur solche wirthschaftliche Anlagen anstreben, durch welche sein Handel, seine Industrie und seine gesamt an diesem theilnehmenden Völker materiell interessirt sind; durch wirthschaftliche Anlagen soll der Volkswohlstand gehoben, der Staatsschatz gekräftigt werden; jene welche diesen Aufgaben nicht entsprechen, können wir auch nicht als solche Anlagen ansehen.

Dass seiner Zeit das Unternehmen der k. k. priv. Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft mit dem ausschliesslichen Rechte zur Beschiffung der Donau auf 50 Jahre begünstigt ward, ist schon längst als ein

unglücklicher, für unsere Handelsentwicklung unselig-
ger Schritt betrachtet worden, jedoch das Missver-
hältniss zwischen der Handelsentwicklung und deren
hemmenden Verkehrsfaktoren trat auch nur successive
auf, dieses geschah vor den Augen des grossen, be-
theiligten Publikums, und freudig ward daher die freie
Schifffahrt und Vernichtung des Monopols begrüsst,
nicht ahnend, dass an die Stelle desselben ein weit
belastenderes, alle Interessen viel tiefer verletzenderes
Verhältniss treten werde, als jenes des ausschliessli-
chen Rechtes war.

Von Seite der Staatsverwaltung ward dem Un-
ternehmen weit mehr als eine Entschädigung für das
verlorne Monopol geboten, denn durch das Ueberein-
kommen, welches der Staat mit dem Unternehmen
im Jahre 1857 (20. Mai) und durch das Additional-
übereinkommen getroffen hat, treten vor Allem jene
Kardinalpunkte in den Vordergrund, dass dem Unter-
nehmen ein Reinerträgniss von 1.920,000 fl., d. i.
circa 8% des Fondes zugesichert, und weiters gestattet
wurde die gesellschaftlichen Darlehen in der Höhe von
33 Millionen auch weiters aufrecht erhalten zu dürfen.

Demnach ist die Donau-Schifffahrt nur von dem
alten Monopole durch die Pariser Akte befreit wor-
den, und der l. k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-
Gesellschaft unter weit entlastenderen Grundbeding-
nissen als jene des Monopols waren, die Möglichkeit
der Alleinbeherrschung der Donau eingeräumt worden.

Während die Donaudampfschiffahrts - Gesell-
schaft vor Abschluss der Uebereinkommen mit dem

Staate, wenn auch als Besitzer des Monopols doch gezwungen war, ihrer Selbsterhaltung willen den wirtschaftlichen Entwicklungsmomenten der Monarchie zu folgen, wurde diess Streben durch den unseligen Vertrag nicht nur total paralisirt, sondern diente als störender Faktor für die Hebung des Verkehrs und des Handels.

Man hört so mannigfach von der Leitung der l. k. priv. Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft die Klage über die Konkurrenz, seit die Freilassung der Donau-Schiffahrt ausgesprochen wurde.

Hierüber haben wir uns bereits eingehend*) ausgesprochen, finden es jedoch hier nöthig, die Frage noch weiter zu erörtern

Eine Konkurrenz ist überhaupt nur dort denkbar, wo unter ziemlich analogen Bedingungen und Einflüssen die Schaffung wirtschaftlicher Anlagen concessionirt wird, und die Konkurrenz sich rein auf merkantilen Bevortheilungen, respektive vortheilhaften Begünstigungen für das Publikum, dann technisch wissenschaftlichen Erfolgen in der günstigeren Erfüllung der zeitgemässen Anforderungen an zweckmässige Verkehrsanlagen basirt, wie wir das nicht nöthig haben als Vergleich, von anderen nachbarlichen Staaten zur Aufrechthaltung dieser Auffassung anzuführen.

Allein von einer Konkurrenz zwischen einer

*) Siehe Beiträge zur freien Entwicklung unserer Handels- und Verkehrszustände von A. v. H. 1867.

bevorzugten, derartig koncedirten Unternehmung, wie die I. k. k. priv. Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft es ist und anderen Unternehmen, welche zur Beschiffung der Donau geschaffen wurden, kann wohl keine Rede sein.

Ein Unternehmen mit so mächtigen Fonds, mit so umfassenden Verkehrsmitteln, dessen Kapital wohl vielleicht illusorisch 33 Millionen, jedoch abstrahirt hievon immerhin in den Millionen seinen Werth findet, ausser diesen Faktoren sich noch einer Reineinnahmengarantie von 1,920,000 fl. erfreut und unbeheligt ein Gebährungsprinzip verfolgt, welches tolerirt von Seite der hohen Regierung als eine weitere, wichtige Koncession gegenüber anderen Anlagen betrachtet werden muss, so ein Unternehmen, darf wohl das Wort Konkurrenz getrost aus dem Wörterbuch der mercantilen und industriellen Interessentenwelt streichen.

Die Beeinflussung anderer Verkehrsanlagen durch diess Unternehmen zu schildern, ist für heute nicht unsere Aufgabe, daher wir nun zu den Zahlen übergehen, welche unsere Behauptung unterstützen sollen.

Unsere ziffermässigen Ausweise gruppiren sich in 2 Abtheilungen, nämlich die 1. soll die Erfolge des Unternehmens seit dem Bestand desselben bis zum Abschluss des Uebereinkommens mit der hohen Staatsregierung, die 2. hingegen jene von der Zeit der Subventions-Akte, welche 1860 in Kraft trat, bis zu jener Zeit, bis wohin unsere Daten und Belege ausgereicht haben, darstellen.

Betrachten wir nun in welcher Weise die löb-

Wir schreiten zur Darstellung der 1. Gruppe und sehen dass die Verkehr-Erfolge seit dem Jahre 1830 ausserordentlich waren.

Jahr	Zahl der		Verschifft Waaren		Einnahmen	Ausgaben	Ueberschuss	Staats-Subventions Betrag
	Dampf-Schlepp-Boote	Schlepp-Boote	auf der oberen Donau	auf der unteren Donau				
1835	5	—	26146	8792	234739	175311	59428	—
1840	19	—	213889	26673	1645948	1469994	175954	—
1845	28	46	1617554	98131	2242145	1734511	507634	—
1850	49	155	5075267	178506	4424757	3617942	806815	—
1855	86	306	16187157	2871092	9732602	7503754	2228848	—
1860	121	498	34247928	2895085	10265197	10443862	178665	523897
Vom Jahre 1860 an, die Gebahrungs-Erfolge.								
Jahr	Zahl der		Verschifft Waaren		Einnahmen	Ausgaben	Ausfälle	Staats-Subventions Betrag
	Dampf-Schlepp-Boote	Schlepp-Boote	auf der oberen Donau	auf der unteren Donau				
1861	119	507	23362575	2577842	9373678	9825945	452267	776393
1862	134	529	22525717	3759830	9201335	9897657	696322	1180064
1863	132	530	20514870	4515589	9583539	10936668	453129	989585
1864	134	544	22543075	5562268	10458611	9950498	508113	28642
1865	134	523	25841220	2413485	9485937	9057021	428836	1133263

Schon im Jahre 1860 erscheint der Ausfall, respektive Abgang, und es wurde von Seite der Staatsverwaltung zur Deckung desselben, der Subventionsbetrag von 523,879 fl. ö. W. ausgefolgt, von dieser Zeit her war ein jährliches Deficit die Folge der Gebahrungsweise, wie solche von Seite der 1. k. k. priv. Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft seit dem Vertrage mit dem Staate verfolgt wurde,

Es stellt sich demnach folgender Massen der Ausfall

1860	523,879 fl.	} gleich einem Kapitale von 4.631,826 fl. ö. W.,
1861	776,393 „	
1862	1.180,064 „	
1863	989,585 „	
1864	28,642 „	
1865	1.133,263 „	

Wir geben uns demnach der Reflektion hin, dass für ein Unternehmen wie dieses, welches bis zum Jahre 1860 nicht nur keine Rentabilitäts-Ausfälle auszuweisen hatte, sondern sich bis zu dieser Zeit in so grossartiger Weise zu entfalten und zu konsolidiren vermochte, ein so mächtiger Ausfall in nicht mehr, wie 6 Jahren fast unverantwortlich erscheint.

Wie sehr sich der Flussverkehr in den vergangenen 30 Jahren gehoben, sehen wir aus folgendem, da bis zum Jahre 1835 auf der ganzen Donaustrasse nur 34938 Zoll-Zentner durch die Verkehrsausweise verzeichnet sind, während schon 1845 der Aufschwung sich mit 1.715,685 Zoll-Zentner bekundet und in den darauf folgenden 10 Jahren schon die Höhe von

18.958,248 Zoll-Zentner erreicht hat, und 1860 bereits 37.143,013 Zoll-Zentner ausmachte; seit dieser Zeit aber trotz den ungünstigen Konstellationen für die Entwicklung unseres Handels an denen die Verkehrs-Anstalten genügend Theil hatten sich über 28.000,000 Zoll-Zentner festhält.

In dem Einnahms- und Ausgaben-Verhältnisse ist jedenfalls der Umstand auffällig, dass bis zum Jahre 1860 die Einnahmen stets die Ausgaben überstiegen haben, so zwar dass im Ausweise des Jahres 1855, die Einnahme 9.732,602 fl. ausmachte, während die Ausgaben nur 7.503,754 fl. somit ein Ueberschuss von 2.228,848 fl. zu Gunsten des Unternehmens verblieb, während 1860 die Einnahme auf 10.265,197 stieg, die Ausgaben aber diese bereits überflügelten mit 10.440,862 fl. und eine Staatssubvention von 523,879 fl. in Anspruch nahmen.

Geht man nun von diesen untrüglichen Beweisen der schädlichen Wirkung der Staatssubventions-Akte zur Betrachtung derselben über, so erscheint es klar, dass jene Männer, welche sich zur Leitung dieses Unternehmens aufgeworfen haben, die Einseitigkeit des Vertrages, für illusorische auf gemeinschädliche Ideen basirte Zwecke zu benützen verstehen, worin sie von Seite der betheiligten Körperschaft in unbegreiflicher Weise zur Verkürzung des Staatsschatzes und der wirthschaftlichen Interessen der Völker unterstützt werden.

Das Uebereinkommen mit dem Staate ist aber jedenfalls durch den klug kombinirten additional Ver-

trag so ziemlich verunglimpft, und staunenerregend ist es, dass überhaupt ein so schlüpfriges Aktenstück von Seite der Staatsverwaltung in dieser Weise angenommen wurde, und noch staunenerregender ist es, dass diese die Ueberwachung der gesellschaftlichen Gebahrungs-Prinzipie so auffallend lau und sorgenlos behandelt.

Indem wir den ziffermässigen Nachweis solch unverantwortlicher Ausfälle zum Nachtheile des gesammten Staatsschatzes zusammen zu stellen uns bemüht haben, müssen wir nun auf die, diese Ausfälle provocirenden Gebahrungsmomente des Unternehmens eingehen, und schonungslos alljene nachtheiligen Massnahmen, welche gleichzeitig auch zur endlichen Vernichtung des Unternehmens selbst beitragen, kund thun.

In §. 2 des Uebereinkommens heisst es also: „Als Ersatz für diesen Wegfall, (des Monopols) wird der Gesellschaft von diesem Zeitpunkte an bis zum Schlusse des Jahres 1880 die Garantie eines Reinerträgnisses von 1.920,000 fl. aus dem Staatsschatze unter den nachfolgenden Bedingungen und Modalitäten gewährt.“

§. 3. Bei Berechnung des Reinerträgnisses dürfen die Verwaltungs-, Erbauungs- und Betriebskosten, die mit behördlicher Genehmigung festgesetzten Beiträge zum Assekuranzfonde und Abschreibungen vom Werthe des Materials-Vermögens, dann die Zinsen der auf die zwei ältern Anlehen noch schuldigen 2.450,000 fl. zu 5% und die Zinsen des neu aufzunehmenden Anlehens per 6.000,000 fl. zu $5\frac{1}{4}\%$ insoweit sie im Betriebsjahre zur wirklichen Auszahlung

gekommen sind, als Passiven in Abrechnung gebracht werden. Bei Ausmittlung des Erträgnisses während der Garantie-Periode darf insbesondere rücksichtlich der Abschreibung auf keine dem Ertrags-Ergebnisse ungünstigere Weise vorgegangen werden, als dermalen vorgeschrieben ist.“

§. 5. „Die Staatsverwaltung wird die nach Massgabe des Vorherbestimmten, auf Grundlage unzureichender Erträgnisse entfallende Garantie-Quote, binnen 3 Monaten nach der Rechnungslegung, als einen mit 4% zu verzinsenden Vorschuss an die Gesellschaft leisten, sobald aber in nachfolgenden Jahren der Reinertrag der Gesellschaft die gewährleistete Höhe von 1.920,000 fl. übersteigt, bleibt jeder Ueberschuss zur Rückzahlung des Vorschusses und der Zinsen, bis zu dessen gänzlicher Tilgung, vorzugsweise vor jeder andern Verwendung, bestimmt.“

§. 6. „Wenn mit Schluss des Jahres 1880 die Gesellschaft in Folge der geleisteten Gewähr einen Betrag an den Staat schulden sollte, so hat dieselbe nur insofern eine weitere Rückzahlung nach den dann zu vereinbarenden Modalitäten zu leisten, als die Gesamtsumme des Erträgnisses an Aktienzinsen und Superdividenden während der Garantie-Periode den Gesamtbetrag des garantirten Minimums überstiegen hätte, jedoch nur bis zur Höhe des von den Aktionären bezogenen Ueberschusses. Der zu jenem Zeitpunkte vorhandene Reservefond wird vor Allem zur Tilgung des schuldigen Betrages verwendet werden.“

Es ist also in §. 2 zur Genüge ersichtlich, dass

alle Auslagen des Unternehmens für die Verwaltung, und Erhaltung, dann die Abschreibungen des Werthvermögens, so wie Verzinsung der Anlehen in Abrechnung gebracht werden können, hiedurch ist aber der Gebahrungsweise des Unternehmens, in jener Weise wie man es zu thun pflegt, Thür und Thor geöffnet, da die Ueberwachung solcher Uebergriffe von der Staatsverwaltung zu einer Fiktion geworden ist.

Schon der §. 2 allein dient somit als Grundbasis für all die weittragenden Massnahmen in der Gebahrung, da durch diese, das Unternehmen selbst bis in das Tiefste erschüttert wurde, und seit 4 Jahren einen unverkennbaren Rückgang erleiden musste, weiters der Staatsschatz mit Millionen belastet wurde, und das Volksvermögen sowie die nationale Handelsentwicklung nicht nur in unserem Vaterlande selbst, sondern auch in den österreichischen Erbländern eine gewaltige Einbusse zu erleiden hatte.

§. 5 spricht am deutlichsten für jenes Prinzip, welchem sich diess Unternehmen, (wie wir weiters noch durch unsere Ansicht kund zu thun uns erlauben werden), unterzuordnen für gut befunden hat.

Es heist nämlich, dass die Staatsverwaltung die zu ermittelnde Subventions-Quote als Reinerträgnissgarantie in der Form eines 4% Vorschusses an das Unternehmen auszufolgen hat, die Rückzahlung jedoch allsobald fordert, als das Reinerträgniss die festgestellte Erträgnissumme überschreitet, und dass dieser eventuel zu erzielende Ueberschuss vorzugsweise nur zur Tilgung des Staatsvorschuss sammt Zinsen dienen soll.

Wir sehen aber, dass der Ausfall sich alljährlich wiederholt und dass man diesen 4% Vorschuss, sich durchaus nicht beeilt durch Tilgung abzustreifen, aber auch die Staatsverwaltung bisher gar nichts Erspriessliches gethan, um der Steigerung dieses Vorschusses Grenzen zu setzen.

Wir zweifeln nicht, dass man sich endlich anschicken wird, eine formelle Tilgung [vorzunehmen, damit die Staatsverwaltung in ihren Schlummer über die offen kundige Ausnützung noch weiter gewiegt werden könne.

Eine Bestätigung dieser Vermuthung findet sich im Geschäfts-Berichte über die Ergebnisse des abgelaufenen Jahres, und wurde eine formelle Tilgung von 546,892 fl. der heurigen General-Versammlung ausgewiesen.

Indem der §. 6 des Uebereinkommens über die Rückzahlungsmomente dieses Staatsvorschusses derartige Modalitäten ausspricht, dass wol eine Rückzahlung vor Ablauf des Vertrages im Jahre 1880, nach der Anschauung der Herren Vertretern unseres Unternehmens als ein reiner Unsinn erscheinen muss, so dürften sie sich auch wohl hüten diess zu thun um so mehr als wir Aktionäre diese Anschauung nicht theilen können und jedes hierauf bezüglichen Einflusses unfreiwillig enthoben sind.

Nun kommen wir auf jener Punkt zurück, wo wir erwähnt haben, dass diese auch so scheinbar schlaue Kombination der Subventions-Akte, nichts

mehr als eine absichtliche Täuschung ist, und als solche betrachtet werden muss, welche wenn sie auch momentan auf Kosten des Staatsschatzes gespielt, endlich doch am Unternehmen selbst sich rächend äussern muss, und durch die systematische Zerstörung des Unternehmens in dessen innersten Kern, sowie aller Interessen des betheiligten Handelspublikums und der nationalen Industrie, eine mächtige Reaktion hervorrufen muss.

Leider müssen wir bei Besprechung dieses, für die gesammte wirthschaftliche Wohlfahrt unseres Vaterlandes wichtigen Unternehmens, von den Grenzen der Bescheidenheit und Diskretion total absehen, und dem Lande, dessen materielle Interessen wir stets zu wahren als unsere heiligste Patriotenpflicht erkennen, auch ein wahres, getreues Bild vorzuführen trachten.

Die Ausläufer aller, besprochenen Punktationen des Staatsvertrages, haben in der letzten Analyse dieser Frage ihren schädlichsten Zusammenlauf in den auf die Gebahrung Bezug habenden Grundmodalitäten, und soweit dieses Recht der Gebahrungseinsicht auch der Staatsverwaltung durch die Subventions-Akte zustünde, und bei kluger Einsichtnahme auch ihrer und ihrer Interessenten Wohl aufs Eifrigste fördern könnte, eben so ist auch durch die oberflächliche Behandlung dieser so wichtigen wirthschaftlichen Frage das Recht der Staatsverwaltung zu einem tothen Buchstaben geworden.

An der Gebahrung des Unternehmens sind jene die Schuldigsten, welche eine solche nicht nur provo-

cirt, sondern die apathischen Theilnehmer auch zur Annahme dieses schädlichen Prinzipes zu bewegen wussten.

Zur genauen Darstellung des vorgesteckten Bildes, ist es jedenfalls nöthig, dass wir die, höchst interessante Geschichte der 1. k. k. priv. Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft in den abgelaufenen 37 Jahren kurz gefasst folgen lassen.

Seit dem Bestande des Unternehmens, welches, wie wir im Anfange erwähnt, sich im 30-ger Jahre gegründet hat, durchwehte den geschäftlich wie technischen Geist jener praktische Sinn, welcher zur Schaffung und Erhaltung grosser Unternehmen nöthig war,

Das Unternehmen verfügte über sehr intelligente, bieder denkende Individuen, welche vor Allem nur jenes Interesse zu wahren für ihre Aufgabe hielten, welches zur Kräftigung ihres Unternehmens beitrug.

Die heute grenzenlose und beispiellose Apathie der Theilnehmer könnte wohl schon damalen als ein krankhafter Aussatz und schädlicher bezeichnet werden, jedoch der praktische Sinn und rege Geist ihrer zu Dienstleistung bestimmten Höchstangestellten neutralisirte diesen Giftstoff und erhielt, wenn auch wohl degenerirend, diess Bewusstsein der Aufgabe.

Die angeführte krankhafte Apathie musste jedenfalls, selbst bei gesunder Konstitution des Unternehmens hie und da schädliche Auswüchse hervorbringen, welche in der Entwicklungsgeschichte hemmend zu wirken nicht unterlassen haben.

So war denn das Unternehmen stets verurtheilt

als Experimentir-Werkstätte und Aklimatisations-Anstalt für verkümmerte Ideen und sonstige Versuche zu dienen, nicht verkennend, dass hiedurch auch viele vortheilhafte, für die Entwicklung der vaterländischen Wohlfahrt, unbestreitbare Schätze zur Realisirung gelangt sind.

Die glänzenden Erfolge, die mächtige Entwicklung dieses Unternehmens zu einem so blühenden, in nicht mehr wie 30 Jahren, soll hinlänglich alle ange-deuteten kleinen Gebrechen zu unsichtbaren diminuiren, da Angesichts des ganzen Reiches, ja sage des ganzen Kontinentes diess Unternehmen in jeder Beziehung emporgeragt hat.

Daher stehen mit goldenen Lettern in der Geschichte der Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft alle jene Namen zum unverlöschlichen Angedenken aufgezeichnet, welche mit treuer biederer Hand zum Aufbau dieses herrlichen Unternehmens beigetragen und eine feste Grundlage zum Fortschritte zu geben bemüht waren; wir wollen aber auch auf jene hinweisen, die zur Vernichtung jener Grundlagen dieses herrlichen Baues ihre unberufene Hand nicht nur ausgestreckt, sondern mit noch nie dagewesener Konsequenz dieselbe bereits zerstörend angelegt haben.

Die Lösung des ausschliesslichen Rechtes zur Befahrung der Donau durch die Parisertraktate vom Jahre 1856 sollte in jeder Weise auf das Unternehmen tief beeinflussend wirken, denn kurze Zeit nach Aufhebung des Monopols raubte die treuesten, vorzüglichsten Kräfte und Schaffer des Unternehmens der Tod,

und an die Stelle grosser, genialer, praktischer Denker gebahr die Verkommenheit des Geistes und der Gesellschaft, Männer, welche wohl in dieser Richtung Stümper genannt werden dürften.

Die Bahn auf welcher man solche Ziele zu erreichen heut zu Tage gewohnt ist, und zu deren Tracirung wohl so mancher grosse Herr auch beizutragen pflegt, ist zu bekannt, um solche noch näher schildern zu müssen; die üblichste aber ist die der geheimen Intriguen und der Machination.

Ohne für die Behauptung viele Thatsachen her-zuzählen, genügt die Eine, dass von allen Einführungen, Anordnungen, Verträgen und Reformen, die gerade seit 6 Jahren in einer Unzahl erlassen und gepflogen wurden, keine Einzige so viel praktischen Werth be-sessen hätte, um auch nur ein Jahr unangefochten, weil leider nur zu sehr anfechtbar, zu bestehen; bleiben sie dennoch in ihrer Wirksamkeit aufrechterhalten, so dienen sie eben zum fertigen Beweis wie tief sich diese traurige Wirthschaft gleich einer Wucherpflanze in das Lebensmark dieses Unternehmens eingefressen hat, warum? weil die Interessenten durch die Staats-garantie eingeschläfert sich um das Unternehmen selbst gar nicht bekümmern.

Nun wollen wir sehen welche Erfolge diese gross-sein wollenden Persönlichkeiten, welche so wie andere Tausende, auch nur in diesen verflossenen 19 Jahren Fuss zu fassen im Stande waren, zu Tage förderten, die bei ihrer freien Entfaltung des schwachen Geistes und verbrauchter Intelligenz zur Untergrabung unseres

Handels im wirthschaftlichem Verhältnisse unberechenbares beitrugen. Solche Männer würde tüchtig praktisches Wissen und redliches Wollen auf solche Posten nie zugelassen haben.

Wenn die Herren Administratoren die Tartuffiade ihrer Emporkömmlinge nicht sehen wollen und diese ungehindert auf die Vernichtung des Unternehmens lossteuern lassen, so ist es unsere Aufgabe unerlässlich allsolange mit allen Waffen der Wahrheit und Sachkenntniß Das zu besiegen zu trachten, was gleich einem Todschlage an dem so herrlichen Unternehmen geschieht, seine Fortpflanzungsstätte in unserem Vaterlande und jene unnachahmbare Entwicklung des vielen Schädlichen vor unseren Augen entrollt während das Gute des Institutes einst für unseren Handel so fördernd gewirkt hat, zu Grabe getragen wird.

Seit Eintritt des neuen Leiters dieses Unternehmens, ward sistematisch jeder Pfad angebahnt durch welchen vorzüglichst die Auflösung des Unternehmens so wie die Verkümmernng des Handels und unserer wirthschaftlichen Interessen erzielt werden soll. Unfähigkeit allein können wir die consequente Verfolgung einer so abschüssigen Bahn nicht mehr nennen, wenngleich sie nicht minder dem Ganzen anhaftet.

An niedrigen Subjekten und Söldlingen zum Ausführen der so profanen Ideen, fehlt es hier, so wie bei allen ähnlichen Vorgängen nicht, und mit Hintansetzung jeder Intelligenz und Verdienstes gebar die Protektion, die zur Scenerie nöthigen Individuen.

Mit wehmüthigem Herzen müssen die alten

treuen Diener der Gesellschaft zusehen, wie die Vernichtung des Unternehmens provocirt wird.

Nur die geringe Theilnahme aus der, jene von der Administration und manchen unserer Aktionäre in den letzten Dezenien Berufenen hervorgingen, kann ein derartiges Fein-Gewebe, nicht sehen wollen, welches gleich einem engen Netze unverantwortlich über sie selbst gespannt wird.

Zum Belege dieser schweren Anschuldigung dienen die Massenanstellungen solcher Personen, die faktisch bei dieser Anstalt eine glänzende Versorgung nicht nur gesucht, sondern thatsächlich gefunden haben.

Wie wenig dabei auf den sich täglich mächtiger entwickelnden Gang der Industrie, des Handels und der Agrikultur Rücksicht genommen wurde, — zeigte das Zurückbleiben des Unternehmens, gegen die sogenannten Ruder- oder Privatschiffe, — die sich in ihrer Zahl verdoppelten, und bei einem nur mittelmässigen Geschäftsgange, der Gesellschaft die empfindlichste Konkurrenz biethen.

Abgesehen, dass diese Massenanstellungen zur Gewinnung von Einfluss benützt den Besoldungs-Konto ungebührlich belasten und so die Regiespesen auffallend erhöhen, so wird auch obendrein dem Geschäfte selbst, jene hemmende schwerfällige Entwicklung aufgelastet, die nichts weniger als geeignet ist den Kaufmann zu engagiren, sich dort, wo er nicht muss, der gesellschaftlichen Verfrachtung zu bedienen.

Als weitere Beweisführung dieser Behauptungen diene noch folgende laut sprechende Hindeutung.

Wenn auch die hohe Staatsverwaltung an diesem Institute nicht interessirt wäre, so müsste es doch in ihr Ressort taugen, derartigen, das gesammte Volkswohl so tief berührenden Uebergriffen zu steuern; des Interessenten Publikums wegen aber, sollte die Eigenmächtigkeit der leitenden Organe beschränkt werden, um vor Allem die Abneigung gegen dieses Unternehmen zu besiegen, welches sich aus den oben angeführten Gründen in unverkennbarer Weise täglich mehr bekundet, und unter so gearteten Verhältnissen, selbst der freidenkende Aktionär jede eingehende Theilnahme am Unternehmen, besonders aber an den Gebahrungsmomenten meiden muss.

Selbst die grössten Banquitten dieser Körperschaft, deren sich so viele um selbe schaaren, würden nicht all jene Verluste des Unternehmens zu decken vermögen, welche ihm durch ihre unverantwortliche Lauheit in den verflossenen 7 Jahren zugefügt wurden. Wenn überhaupt von einer Verantwortung die Rede wäre.

Bevor wir auf den Thatbestand übergehen, haben wir noch hervorzuheben, welch Unglück es ist, wenn ein Volk seine Unfähigkeit, über seine eigenen Interessen zu walten in so unverkennbarer Weise bekundet und ohne sich Mühe zu geben, seine eigenen vaterländischen Kapazitäten kennen zu lernen, sich an fremde Persönlichkeiten anlehnt, die denn doch, und dies meistens, unvollkommen, den wahren Geist und die Richtung eines ihnen unbekannten Handelsverkehrs, weil eben selber in allen Stadien seines Entstehens

und Auslaufens tiefstens studirt sein will, weder auf- noch zusammen zu fassen vermögen, um so weniger, als gerade die Hervorragendsten unter ihnen, dem eigentlichen Handelsstande früher gar nicht angehört haben.

Die Armuth solcher Anschauungen manifestirt sich klar, nur leider mit kostspieligen Erfahrungen, indem wohl solche Herren Administratoren die über derlei Dingen zu entscheiden belieben, in Finanz-Fragen massgebend zu urtheilen vermögen, jedoch solchen keine Aufmerksamkeit schenken, welche Gebahrungs-Modalitäten und Persönlichkeiten zur Leitung eines so mächtigen Unternehmens zu berufen wären.

Wir zweifeln demnach an ihrer finanziellen und umsichtigen Tüchtigkeit nicht, da die Erfolge an solcher selbst zu erblicken ist, jedoch die Resultate, welche sie durch die Administration wirthschaftlicher Unternehmungen errungen, sind wohl in Folge herrschender Gleichgültigkeit sehr trauriger Natur.

Zur Konstatirung des Faktums aller jener grossen Erfolge, welche die berufenen Leiter errungen, diene vor Allem jener Nachweis, welchen wir im Anfang unserer Schilderung über die Rentabilitäts-Erfolge gegeben, ungeachtet, wir nicht nöthig hätten, gegenüber all jener Einwendungen, auf welche sich die Administration gegen diese Interpellation beruft, nachzuweisen, dass der Rentabilitäts-Faktor gewiss nicht in Konkurrenzen, oder gar in Vermin-

derung unserer Handels-Entwicklung-Strebungen seine Beeinträchtigung findet, sondern lediglich in der Gebahrung.

Die angeführten wissenschaftlichen Ausweise lehren uns daher, dass ein an Extension mächtiges Unternehmen selbst, den Anforderungen des Handels nicht entsprechen könnte, wie könnte dann eine Konkurrenz schädlich wirken?

Laut Bericht des kaiserlichen Commissärs der Londoner Ausstellung im Jahre 1862 von Professor von Arenstein Pag. 102 ist klar kundgethan, dass die gegenwärtige Extension der Donau-Schleppdampfschiffahrt nicht genügt, indem eben so viel auf ordinären Fahrzeugen verfrachtet wird, wie auf Schleppen Z. B. 1861 8.290,000 Metzen gegen 7.200,000 Metzen.

Weiters ist es erwiesene Thatsache, dass unser Flusshandel sich seit der sich mehrenden Rohwaaren-Umgestaltungsindustrie bedeutend hebt.

Nun auf die Gebahrungsmomente eingehend, sehen wir vorerst von den Handelsinteressen ab, und ziehen die technischen der letzten 7 Jahre in das Bereich unserer Betrachtung.

Wie in allen Wissenschaften, so ist es auch in der Technik, ja insbesondere hier in der Schiffs-, vereint mit der Motoren-Technik, dass grosse Probleme aufgestellt sind, deren Lösung für die Anforderungen des Zeitgeistes, und dem hiedurch anspruchsvoller sich gestaltenden Publikum eine unabweisliche Nothwendigkeit wird, denn wir sehen klar

und unverhüllt, welche geistige Bahn andere civilisirte Staaten zur Erlangung dieses so zeitgemässen Strebens nach Fortschritt einschlagen.

Ja selbst im Vaterlande neigt man sich heute durch Adoptionen zum reformatorischen Prinzip der Neuzeit, und warum sollte man nicht eben von solchen Anlagen zeitgemässe, den Anforderungen des Zeitgeistes und der täglich mehr fortschreitenden materiellen Volksentwicklung und deren gerechten praktischen Anforderungen entsprechende Reformen wünschen oder fordern, welche ihr Dasein und Bestand zumeist jenem Lande danken, welches der Kultur mächtig folgend, auch solche Verlangen mit Recht stellen kann.

Welche sind demnach die zu lösenden Probleme und in wie weit sind sie von der löblichen Administration der Donaudampfschiffahrt beachtet worden?

Wir erkennen folgende Hauptpunkte als, für die moderne Schiffs- und Motoren-Technik unabweisliche.

Vor Allem einheitliches Zusammenwirken der Schiffs-Technik mit der Motoren-Technik.

Durch einheitliches Zusammenwirken kann keines der beiden Fächer autokratisch eigenmächtige Ideen zur Vertretung bringen, welche die Erfolge des Einen, oder des Anderen, neutralisiren würden, daher die Schiffs-Technik der Motoren-Technik nicht subordinirt sondern nur coordinirt sein kann.

Die Schiffs-Technik arbeitet ausschliesslich auf

das Ziel hin, den Konfort-Ansprüchen des Publikums entsprechende, alle Bedingnisse der Leichtigkeit, somit Schnelligkeit rechtfertigende, Anforderungen zu erfüllen.

Es ist unläugbar, dass gerade die Schiffs-Technik noch in jener Entwicklungs-Periode ist, in welcher Erfolge zu Gunsten der Anforderungen des Zeitgeistes zu erreichen wären, ja gerade die Verhältnisse unserer Stromgebiete sind es welche nun gewissenhafte wissenschaftliche Beachtung aller nöthigen Vorkehrungen zur Verwendbarkeit tüchtiger praktischer Fahrzeuge beanspruchen, und wem wäre es fremd, dass eben auch unser mächtiger Strom in der unregelmässigen Lage, und ausserordentlichen Schwankung seines Wasserniveaus, äusserst zweckmässig konstruirter Fahrzeuge bedarf, um solchen Ausfällen des Tiefwassers vollkommen zu genügen?

So sind demnach die Tiefgangs-Verhältnisse, so wie jene der Leichtigkeit der Fahrzeuge kardinale Fragen, welche die Donau-Flussschiffahrt beachten wissen will.

Wie wenig die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft trotz der immensen Spesen und Güter-Anhäufungen dieser Principe huldigt, zeigt die bemerkenswerthe Thatsache, dass sie bei kleinem Wasserstande sich angewiesen sah, trotz der Riesensumme welche man auf zwecklose Experimente vergeudet, von der Concurrenz Dampfer zu mieten, um auf den frequentesten Linien wie z. B. Wien und Pest den Güterverkehr aufrecht erhalten zu können.

Dieses Faktum beweist jedenfalls untrüglich, wie rationell die Concurrenz die eigentliche Aufgabe der Flussschiffahrt auffasst und konstatirt im Gegensatze hinreichend die geistige Armuth, welche bei diesem Unternehmen den Vorsitz führt.

Was endlich die Schnelligkeit der Fahrzeuge betrifft, bleibt es höchst wichtig, dass diese Schiffe, (von dem Umstand bedingt, dass an beiden Ufern der Donau Bahnanlagen sind) dem die Wasserstrasse benützenden Reise-Publikum wenigstens durch möglichst schnelle Beförderung, all jene Annehmlichkeiten bieten sollten, welche die konkurrirenden Bahnanlagen zu leisten so sehr im Stande sind.

Da demnach der Schiffstechniker eine primäre Stellung bei der Schaffung zweckdienlicher Fahrzeuge einnimmt, so mnss der Motoren-Techniker denselben in seinem Streben nach der Lösung der wichtigen Probleme nur unterstützen, nicht aber lähmen.

Wir fordern hiebei vor Allem, dass der Motorentechniker sein konstruktives Talent dahin ausbeute, dem Motor auf die bereits erwähnte kleinstmögliche Raumeinheit ohne Beeinträchtigung des Effektes des Motors zu reduzieren, welches Streben in den neuesten Konstruktionen englischer und amerikanischer Konstrukteure in unzweideutigster Weise manifestirt wird, demnach dort nach Fortschritt und Regeneration gerungen wird.

Weiters hat der Motorentechniker eine zweite noch wichtigere Aufgabe. und die ist die richtige Konstruktion der für die Schiffstechnik, und deren

Motoren günstig verwertbaren Dampfgeneratoren.

Wir verstehen hierunter vor Allem wahre Dampfgeneratoren, und wollen jene zeitgemässe Konstruktions-Bedingnisse als Basis von solchen Generatoren anerkannt haben, wo jede schädliche Last vermieden, und die Generirung von Dampf aus geringer Wassermenge stattfinden soll, welches Prinzip die moderne Technik, wie wir solche in Deutschland und anderen continentalen Staaten zu beobachten Gelegenheit hatten, mit acclamation adoptirt hat. Es ist hier nicht der Ort um uns hierüber in wissenschaftliche Polemiken einzulassen.

Dass demnach die Erzielung der grösstmöglichen Heitzflächen respektive Wärme-Abgabe Möglichkeit des Brenn-Materiales an einen zweckmässig leichten Generator applicirt, für die Fluss-Schifftechnik von grösster Wichtigkeit wäre, wird Jedermann einleuchtend sein.

Wir weisen heute auf Konstruktionen und Adoptionen der Neuzeit hin, welche, in den der Kultur in jeder Richtung nachstrebenden Staaten, auch in dieser Tendenz des Zeitgeistes, durch die Verwerthung, der Intelligenz angenommen wurden.

Es wird jeder Laie, geschweige der Fachmann erkennen, dass die gewicht- und raumeinheitliche Reduktion von Schiffsmotoren, sowie deren nöthige Dampfgeneratoren es allein sind, welche die Erfolge der Schiffstechnik zu fördern berufen sind, und dass im entgegengesetztem Falle alle Intelligenz, und

Sachkenntniss des Schiffstechnikers so wie seine Bemühungen, für das Unternehmen generirend zu wirken, durch ein derartiges Vorgehen neutralisirt werden.

Es ist hier nicht der Ort auch in diese Frage in fachmännisch detaillirter Weise einzugehen, um näher den Standpunkt präzisiren zu wollen, von welchem aus die moderne intelligente und gebildete Technik eine Ansicht entwickeln würde, welche bei einem Unternehmen wie die 1. k. k. priv. Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft, die reellste Vertretung finden sollte. *)

Wir wollen daher zu jener Parallele schreiten, welche uns illustriren soll wie eigentlich diese wichtigen Grund-Prinzipie bei der 1. k. k. priv. Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft ihre Vertretung fanden.

Wir haben bereits erwähnt, dass seiner Zeit unter der glorreichen Entwicklungs-Periode der Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft auch eine Acclimatisations-Anstalt für krankhafte Ideen inne gehalten wurde, allein wie solche heute geübt wird, wie verheerend die Thätigkeit bereits in den gesunden Organismus der Betriebsmittel der Gesellschaft eingegriffen hat, steht wohl als Unikum da.

Von den provozirenden Ursachen wollen wir im Nachhange dieses Entwurfes sprechen.

*) Behalte mir vor hierüber bei Gelegenheit, vom wissenschaftlichen Standpunkte eine Critiquen zu veröffentlichen.

Es ist nöthig, ja es ist Pflicht, des Umstandes zu gedenken, dass eben das Unternehmen so glücklich ist, ein tüchtiges durch intellektuelle Begabung hervorragendes Glied unter seine technischen Kräfte zu zählen, welch fachmännisches Individuum sich dem Schiffbauwesen weihend, des sprechenden Lobes nicht bedarf, — da so viel tüchtige Realisierungen seiner genialen Tendenz für den vaterländischen Schiffbau und Emporheben der Donau-Fluss-schiffahrt uns vor Augen geführt wurden.

Allein diese Kapazität — ist neutralisirt, seine Intelligenz niedergehalten, wie überhaupt jede bei diesem Unternehmen autonom wirkende Talent- und Genie-Manifestation, unterdrückt wird.

Auf das Hauptthema zurückkehrend wollen wir unsere Betrachtung fortsetzen wie denn eigentlich den wichtigsten Faktoren eines technisch regenerirenden Prinzipes gehuldigt wird.

Schon seit vollen 7 Jahren wird mit gewaltiger Hand in konsequenter Weise jenes Prinzip verfolgt, dessen Sünden-Register wir den lethargischen Betheiligten aus patriotischer uneigennütziger Bestrebungen vorzuführen uns zur, wie wir hoffen erfolgreichen Arbeit gemacht haben.

Wir müssen hier bemerken, dass wir all jenes Material und all jene Ansichten vorangehen lassen mussten, durch welche wir das Publikum für die zu besprechende Angelegenheit zu informiren nöthig hatten.

Sieben Jahre sind es also, seit an dem herr-

lichen Unternehmen unausgesetzt gearbeitet wird, um es auch technisch zu lähmen.

Systematisch wurden die verwendbarsten Individuen zwangsweise entfernt, für welche wir kein anderes Lob der langjährigen Thätigkeit anzuführen benöthigen, als dass solche für das Unternehmen gedeihlich gewirkt hatten, und die Erfolge als solche für diese Behauptung einzustehen vermögen.

Die Entfernung solcher Persönlichkeiten musste geschehen, um die widersinnigen und geistlos stattfindenden Massnahmen, vor Enthüllungen zu schützen.

Zur nähern Illustration werden im Nothwendigkeits-Falle durch Ziffer und Daten so reiche Nachweise geliefert, dass über unsere Competenz, begründet in der umfassendsten Information und tiefsten Fachkenntniss keine Zweifel aufkommen können.

Die angeführten Thatfachen sind nicht Verläumdungen, sondern ziffermässige Zusammenstellungen aller Massnahmen, welche unter dem Titel des Regenerations-Bestrebens von Seite der Administration der 1. k. k. priv. Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft gut geheissen und durch ihre Organe in Scene gesetzt wurden.

Solche Angaben überheben uns schon allein aller weiteren Commentare, deren wir massenhaft in Vorrath haben, und von denen jede für sich genügendes Material biethet, unsere wenn auch freien Aussprüche aufrecht zu erhalten.

Es erübrigt demnach noch in technischer Be-

ziehung aller jener Vorgänge zu gedenken, welche bei den jetzt so üblichen Umbauten der Fahrzeuge der 1. k. k. priv. Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft zur Mode geworden sind.

Dieses, Hunderttausende raubende Experiment ist resultatlos, ja selbst die raffinirteste Lohbudelei gewährt keinen Halt für diese Missgriffe, denn der Laie und höchste Empiriker muss die Krüppelhaf-tigkeit solch technisch inkorrektter Massnahmen er-kennen, wenn auch von solchen eine löbliche Ad-ministration der 1. k. k. priv. Donau-Dampfschiff-fahrts-Gesellschaft Umgang nimmt, oder nehmen will.

Denn solche Erfindungen und Verbesserungen gehören in so lange der Kinderstube des forschenden Experimenteurs an, als sie nicht die volle erprobte Anerkennung tüchtiger Fachkapazitäten erlangen und ist am allerwenigsten ein kommer-zielles Unternehmen berufen, blindlings solche ungeprüfte und ungeprobte Neuerungen auf Kosten des Unternehmen und des Staates in einer über-raschenden Vielzahl einzuführen, weil im Nicht-realisirungsfalle wie hier, ein enormer Ver-lust erwachsen muss, der die Betriebsobjecte ent-werthet und durch die Ungunst der Leitungsfähig-keit dem Staatsschatz mit Lasten überbürdet.

Die Gesellschaft besitzt heute eine Unzahl kas-sirter ganz guter Kessel, diese sind entwerthet, weil sie zum alten Eisen gezählt werden, dagegen hat sie eine ebenso grosse Zahl schlechter Dampf-Motoren, welche schon in nächster Zukunft dem alten Eisen

verfallen müssen, diese durch muthwilliges Experimentiren herbeigeführten ungeheuren Entwerthungsausfälle, wachsen dem Staatsschatze zur Deckung heran und das Unternehmen ist durch diese Producte der Kinderstube ein Muster des Gegensatzes der Schnell-Thätigkeit und der höchst möglichen Leistungsfähigkeit und ist es wieder der Staatsschatz, welcher dieser alle Vorstellungen übersteigenden Schwerfälligkeit, durch seine Entschädigungsleistungen zur breiten Bahn der bedauerlichen Ausbildung dient.

Wem können z. B. die sogenannten Dampfkessel-Verbesserungen, wie sie bei dieser Gesellschaft heute zur krankhaften Mode geworden sind, ein Staunen entlocken, wenn man sieht, welche umfangreiche Räume diese geschaffenen Undinge repräsentiren! — Ist es nicht ein selbst dem Schuljungen fasslicher Begriff, dass solche Kolosse gegenüber den unverhältnissmässigen schwächeren Dampfkonsummatoren mit Leichtigkeit und mit weniger Brennstoff das nöthige Dampf-Quantum erzeugen **müssen**! Aber kann und darf darinnen eine Ersparniss gesucht werden, wenn nur ein solcher Kessel schon einen ungeheuern Raumverlust, eine bedeutende Schiffstiefgangvermehrung und eine fortwährende Mehrbelastung von wenigstens mehreren hundert Zentner Wassergewicht bei einem Schiffe schon zur Folge hat?! — abgesehen von den enormen Kostenpreisen solcher Kessel. — Dampf-Kessel die

eine riesige Grösse, mithin eine enorme Wassermenge daher ein ungeheures Gewicht betragen, sind weder oeconomicisch noch haben sie ein Anspruchsrecht auf constructive Neuheit am wenigsten aber sind sie anzustauen, denn ihre Leistungen schrumpfen in Nichts zusammen, eben ihres kolosalen Raumes wegen, der die Verschrobenheit des Verbesserers am ersten Blick erkennen lässt. Der höchstmögliche Erfolg am geringen Raum und gleichzeitig auch geringer Last des Kessels — ist die Aufgabe des constructiven Genies — das Gegentheil gelinde gesagt armselige Alltäglichkeit.

Abgesehen davon, dass die vorgespiegelten Brennstoff-Ersparnisse in kalkulativer Beziehung zu den Zeit- und Effektverlusten unharmonisch stehen, so ist noch die hohe Kapitalinvestition, durch solche Umbauten und Entwerthungen der alten Motoren, und deren Dampfgeneratoren, eine Kapitals-Einbusse, welche zu horrenden Ziffern führt.

Rechnen wir noch die Thatsache hinzu, dass dieses Kapital als altes Eisen todt liegt, somit durch die formelle Abschreibung fortgesetzt aufgezehrt wird, so glauben wir zur Beleuchtung dieses Zweiges grenzenloser Unwirthschaft keiner weiteren Hinweisen mehr zu bedürfen.

Vom wissenschaftlichen Standpunkte müssen wir sehr bedauern, wenn diesem Producte oberflächlicher Lehrlingsversuche, die Ehre angethan wurde, unter die Rubrik moderner Umbauten unter dem Titel: „Die technische Regeneration“

eingesetzt zu werden, weil Unsummen für constructive Varietäten nicht aber für Specialitäten vergeudet wurden und in den Augen tüchtiger Fachmänner nur als misslungene Experimente im grossartigsten Massstabe ausgeführt und angewendet, erscheinen, daher jeder theoretisch gebildete und practisch erfahrene Techniker mit einem tiefen Seufzer ausrufen muss; was hätte mit diesem Riesenkapital Herrliches in jener Richtung von tüchtigen Fachkapacitäten geschaffen werden können! — und was wurde geschaffen?

Darüber werden wir im erwünschten Falle einer Aufforderung, selbst auf die Gefahr hin, die Grenzen der Discretion zu verletzen, eine ziffermässige Zusammenstellung folgen lassen, welche speciell über die Entwerthung der Motoren und Dampfgeneratoren erschöpfende Aufklärungen geben wird.

Der Preis der Umbauten von den 4 Eildampfern deren neue Motoren mit Woolf'schen Systeme Herr Jackson respektive Escher in Zürich erbaute, ist ein so hoher, dass um denselben Preis mit gehöriger Würdigung des illusorischen Regiegewinnes an Zeit und Brennstoff, das Unternehmen herrliche, zeitgemässe, den Anforderungen der modernen Schiffs- und Motoren-Technik entsprechende, für den materiell wie moralischen Bestand des Unternehmens die günstigsten Fahrzeuge haben könnte; doch was ist das Alles gegen jene Massnahmen, welche in der letzten Analyse unverkennbar auf den Ausgangspunkt hin-

weisen, dass, wenn so fortgefahren wird, unselig zu experimentiren, das Unternehmen in einigen Jahren technisch so weit verkommen sein wird, dass durch die übermässige Belastung der Fahrzeuge, durch widersinnige Kessel-Konstruktionen, die gesellschaftlichen Fahrzeuge nie mehr bei gewissen Wasserständen des so mächtigen, vaterländischen Stromes verkehren werden können, da bekannter Massen die novisirenden Adoptionen, nicht erleichternd, sondern belastend für solche dienen; als Beweis hiefür die so oft wiederkehrenden Störungen der Schifffahrt und der Abgang zweckdienlicher Dampfer, welche man gegen reichliche Vergütung von der Concurrenz ausleihen musste, was doch ein unverantwortlicher Rückgang, gleichbedeutend mit Ruin, genannt werden muss.

Zum Schlusse noch einige ökonomische Bedenken in der technischen Branche des Unternehmens der 1. k. k. priv. Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft.

Bei Beleuchtung der Thätigkeits-Entfaltung dieses Unternehmens in seinen Werften fassen wir auffällige Gebrechen ins Auge, so ist z. B. der Umstand für uns merkantil total inkorrekt: (Wir meinen, dass das Unternehmen als solches diesem realen Prinzipie huldigt), dass die Werfte die Erzeugung von Motoren und Dampfgeneratoren in eigener Regie unternimmt, wo es bekanntermassen weit höher zu stehen kommt, und den neuesten Verbesserungen viel weniger Rechnung getragen wird, als bei Privaten. Das Bedenken gegen Solidität müsste wohl ausgeschlossen bleiben, indem uns einheimische Erzeugnisse vorliegen, welche

als Muster der Korrektheit und Solidität dienen können, und der einheimischen Industrie zur vollsten Ehre gereichen.

Wir sind in der Lage auf Umbauten von Schwesterschiffen zu weisen, welche in Händen von Privaten und der Gesellschaft sind, und namhafte Vortheile zu Gunsten des Privat-Industriellen aufweisen.

Die Motoren-Technik ist demnach eine unter der Führung erfahrungsloser Lehrlinge, meist Empirikern und laien Naturen überantwortete Sache, daher auch keine besseren Resultate von solchen Menschen zu erwarten bevorstanden, allein der Indifferentismus der löblichen Administration konnte in 7 Jahren das nicht erkennen und sehen — was — sich seit dieser Zeit laut in die Volksstimme übertragen hat, und die, diesen Vorgang beobachtenden Actionäre mit tiefen Schmerzen erfüllt.

Zur Erhebung des traurigen Thatbestandes dieser Faktas gehört wohl nicht viel Genialität, allein jedenfalls mehr Energie, als solche die Herrn Betheiligten der 1. k. k. priv. Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft zu entwickeln, sich in unbegreiflicher Weise nicht bemühen.

Dem Fachmanne blutet das Herz, wenn er betrachtet, welche Frevel an den herrlichsten Motoren der ersten europäischen Erzeuger vollbracht werden, ohne der rationellen Reflektion, dass durch ein solches Zerstörungsprinzip unter dem Deckmantel von Ersparnissen die eine Fiktion sind, Hundert Tausende verlaborirt werden.

Wenn also gegen diese heillose Wirthschaft von

Seite der Staats-Verwaltung kein energischer Streich geführt, derselben kein Ziel gesetzt wird, wodurch die Clique entlarvt und die Interessen des Staats in volkswirtschaftlicher Richtung so wie der Interessenten im Einzelnen und Allgemeinen gewahrt erscheinen, so wollen wir als Bethelligter und zugleich uneigennütziger Patriot, durch eine vermehrte Aufzählung authentischer Daten, der löblichen Administration die so künstlich verschlossenen Augen öffnen, und jene leider nur zu grosse Zahl apathischer Actionäre aus ihrer ruheseligen Lethargie wecken.

Wir zweifeln keinen Augenblick, dass auch über diese Vorgänge, wegen zu geringer Dichtigkeit einer feinen Webe, jene gewisse Cotterie die heute schon beim rechten Namen zu nennen noch verfrüht wäre, eine dicke Decke spannen zu wollen nicht unterlassen wird, da uns die traurigen Thatsachen der jüngstvergangenen Zeit, durch solche Niederschlagungen und Vertuschungen schädlicher Missgriffe zu sehr vor Augen schweben.

Allein wir lassen uns in unserem Streben für Recht und Volkswohl zu kämpfen nicht abhalten, um so weniger da das Unternehmen, welchem wir angehören, eines der Verkümmerten ist, und leider der traurigen Corruption des modernen Zeitgeistes unverkennbar zu erliegen droht.

Gute Gründe veranlassen uns das vorbehandelte Thema hier abzubrechen, und auf die merkantile Abhandlung überzugehen.

Mercantiler Theil.

Nicht oft und schwer genug können wir die Nothwendigkeit betonen, dass die Verkehrs-Anstalten dem Handel der Industrie und dem Ackerbaue als Bindemittel aller Entfernungen, so weit sich diese wichtigen volkswirtschaftlichen Zweige auszudehnen vermögen, dienstbar zu sein haben.

Sollen wir das Verhältniss in welchem die Verkehrs-Unternehmungen zum Handel stehen, näher bezeichnen, so können wir ihnen nur den Namen und die Bedeutung von „**Frächtern**“ einräumen, und damit ist ihre Abhängigkeit vom Handel vollkommen präzisirt.

Dieser Standpunkt darf weder verrückt, noch viel weniger negirt werden, geschieht dies, so werden beide Zweige nationaler Thätigkeit bedeutend verlieren; nur hat der Handel Mittel und Wege sich den Verlust kleiner zu machen, während der Frächter ist er einmal dem allgemeinen Misstrauen und der Abneigung verfallen, in der Regel zu Grunde geht.

Ein altes Sprichwort sagt: „Hochmuth kommt vor dem Falle!“ — wie wir wissen ist

die I. k. k. priv. Donaudampfschiffahrt und alle so gearteten Institute nicht um ihrer selbst willen, sondern zum Dienste des Handels der Industrie und des Ackerbaues in's Leben gerufen worden, und kann man füglich sagen sie seien da, den volkswirthschaftlichen Zwecken zu genügen.

Um uns auf kein fremdes Feld zu verirren, stellen wir bezüglich der obgenannten Schiffahrts-Gesellschaft die Frage:

Hat sie dem Handel und durch diesen der Industrie- und der Agrikultur zur vollen Thätigkeits-Entfaltung nach Massgabe der Nothwendigkeit gedient?

Die verneinende Antwort auf diese Frage ist durch den ganzen Inhalt dieser Brochüre hinlänglichst gegeben, also kann sie der Gegenstand einer längeren Erörterung hier nicht mehr sein.

Wenn nun, wie hinlänglich bewiesen dieses Unternehmen, der freien Entfaltung unserer Volksthätigkeit nicht gedient hat, welche Zustände bildeten sich in diesem Institute heraus, um sich als Hindernisse allenthalben in dem Wege zu stellen?

Hierauf antworten wir:

Vom rein merkantilen Standpunkte sind es:

1. Bureaukratische Einrichtung.
2. Mangel an Oekonomie.
3. Protektion.
4. Rabbate und

5. Abgang einer kaufmännischen Leitung.

In gerechter Würdigung dieser fünf Punkte, ist es die unerlässliche Aufgabe, uns ganz auf den Standpunkt eines Kaufmannes zu stellen, um dieselben in gewohnter Wahrheitsliebe so zu definiren, dass sie allgemein verständlich und beweiskräftig sich zur Ueberzeugung formen, wie es bei diesem Unternehmen sein sollte und wie es nicht ist.

Sagten wir im Punkte I die bureaukratische Einrichtung sei ein Hinderniss der freien Thätigkeit, so drängt sich uns zur Beweisführung eine solche masse Materiale heran, dass wir am besten thun, wenn wir den Kaufmann reden lassen, und dieser sagt uns.

Vor Allem erfreut sich dieses Unternehmen einer vollständig ausgebildeten möglichst corrumpirten Beamten-Herrschaft welcher mit sehr wenigen Ausnahmen alle Elemente mercantiler Prinzipien abgehen, daher hinsichtlich ihrer bureaukratischer Gliederung und wechselweisen Abhängigkeit nichts zu wünschen übrig lässt, so zwar, dass man eines langen Studiums bedarf um den Titel und den Wirkungskreis jedes Einzelnen und besonders der sogenannten zahlreichen Herren Oberbeamten kennen zu lernen. Ein Verstoß hiergegen hat für den Betreffenden in der Regel böse Folgen.

Die auffallende Vielzahl an Beamten rechtfertigt sich durch die complicirteste Verrechnungsmethode die da eingeführt ist und uns unwillkürlich an die Staats-Rechnungs-Buchhaltung vor dem Jahre 1848

erinnert, die rücksichtlich der Tausend Belege Nachweise und Controllen wahrscheinlich diesem Unternehmen, besonders in den letzten 5 Jahren zum Muster gedient haben mag.

Bedingt diese Arbeits-Verschleppung schon eine, allen kaufmännischen Grundsätzen zuwiderlaufende Schwerfälligkeit in der Geschäfts-Abwicklung, so wurde damit noch ein viel verderblicheres Uebel geschaffen, es ist dies die sich überall hervor drängende Centralisation, in deren Folge alle grösseren Verfrachtungen von dem hohen und höchsten Dienst-Organen abhängig sind und ihre gemeinschädliche Rückwirkung zu äussern nicht verfehlt.

Am fühlbarsten lastet diese lähmende Centralisation jenen Geschäftsleuten auf, die weit von so beliebten Centralstellen entfernt grössere Güter-Verfrachtungen abzuwickeln haben.

Ein Beispiel klärt dieses abscheuliche Verhältniss am deutlichsten auf.

Ein Kaufmann weit ab von einem Agenzien-Inspectorat *) hat laut eingegangenen Contract mit bestimmter Lieferzeit eine grössere Quantität Frucht zu verladen. Gedrängt durch einen kurzen Termin wovon ein grosser Theil zum Einkaufe nöthig war, glaubt er betreff der Verfrachtung sich einfach nur an den gesellschaftlichen Stations-Agenten wenden zu dürfen, um die schnellste Verladung seiner Waare zu

*) Wie hochansehnlich bureaukratisch klingt dieser Titel.

sichern. Wie sieht sich derselbe aber getäuscht, wenn ihm das betreffende Stations-Organ, manchmal sogar in nichts weniger als höflicher Manier, so ganz als Beamten, mittheilt, in dieser Angelegenheit möge er, der Kaufmann, sich an das **löbliche** Agentie-Inspectorat wenden, derlei Geschäfte hängen ganz von dort ab.

Nehmen wir aber an, ein grösserer Kaufmann wisse diesen nichtkaufmännischen Geschäftsgang, er werde sich demgemäss vorher mit dem Agentien-Inspectorate einverstehen, um der rechtzeitigen Verfrachtung seiner Waaren sicher zu sein.

Nachdem diese Herren Agenzien-Inspectoren gleich mächtigen Staatspersonen in einer ihrem Komfortentsprechenden Stadt residiren, und nur zeitweilig — mittelst Eilschiff, also sehr eilig — ihre Strecken bereisen, daher auswärts höchst selten, und das nur zufällig zu sprechen sind, so bleibt dem guten Manne nichts anderes übrig, als mit grossen Kosten, und noch grösserem Zeitverluste in die Inspektorats-Residenz zu reisen, dort kann er — denn diese Herren sind ja hohe Oberbeamte, kommen daher spät ins Bureau, brauchen auch viel Zeit für bureaukratische Zwecke, drei-viermal hinlaufen, und liest jener grosse Herr gerade die Zeitung oder die Korrespondenz, so muss er noch obendrein, so befiehlt es ein nicht selten arroganter Bureaux-Diener, als Parthei, denn Geschäftsfreunde kennen unsere modernen Frächter nicht mehr, **antichambriren!**

Hieraus untergeordnete wenngleich immer noch bedeutungsvolle Reflexionen zu ziehen, überlassen wir billig der Kaufmannswelt; uns genügt das Vorgesagte, um weiter zu argumentiren.

Vor Allem liegt uns die Frage nahe, warum die gesellschaftlichen Agenten zu blossen Handlangern der Agenzien-Inspektoren herabgewürdigt erscheinen? — Sind sie unfähig, unehrlich oder nachlässig? —

Dürfen nur solche in den Augen des Kaufmannes höchst verwerfliche Gründe gelten, so fragen wir weiter, warum werden derlei Individuen nicht nur im Dienste aufgenommen, sondern noch obendrein mit solchen Posten betraut? — Darauf gibt uns die Rubrik „Protektion“ verbunden mit automathischer Abhängigkeit, die genügendste Auskunft, und ist dieses Unternehmen in dieser Richtung eine grosartige Versorgungs-Anstalt, von der in jüngerer Zeit auffallender weil konsequenter Weise gerade die Handelsbeflissenen ausgeschlossen bleiben wahrscheinlich weil diese Leute einen gewissen Geschäftstakt mitbringen, der dem Bureaukratismus nicht zusagt.

Doch auch da wollen wir diesmal nicht weiter eindringen, sondern haben wir den Zweck der Centralisation zu suchen, weil es uns immer scheint als ob der eigentliche Krebschaden armseligen Verfalles dahinter gefunden werden will.

Das Wesen der Bureaukratie getragen vom dictatorischen Hochmuth, bedingt Abhängigkeit; diese

möglichst ausgedehnt zu bewerkstelligen bedarf es der Zusammenziehung aller Thätigkeit im Mittelpunkte, also der Lähmung aller auswärtigen Kräfte, zum Dienste der Einseitigkeit, mithin das Anstreben des geraden Gegentheils der kaufmännischen Prinzipien.

Und abermals müssen wir fragen, wozu dient dieser zeitraubende, kostspielige, hemmende, grosse Geschäftsverluste bringende Vorgang?

Nachdem mit dem hochmüthigen Geiste des Bureaukraten-Unwesens, das Haschen nach Verdiensten unzertrennlich verbunden ist, weil hinwiederum diese wenn gut erfunden, kunstgerecht zugerichtet, zur rechten Zeit, und am rechten Orte mit 1000 multipliziert vorgebracht, zur Leiter heranwachsen, um nahezu in dem höchsten Himmel irdischer Hoheit zu steigen, **darum** Centralisation, nicht der Geschäfte, sondern der **Verdienste** wegen, die sich selbst verständlich nur auf wenige oder gar nur auf ein Haupt häufen, und alle andern als Figuranten, wenn verbraucht, hinter den Coulissen voluminöser Monat-Rechnungen verschwinden heissen.

Zur Bekräftigung dieser Thatsache noch ein Beispiel.

Ein gewisser hoch belobter viel protegirter Agenzien-Inspektor sah sich durch die direkten an die Direktion einlangenden umfassenden, für die kaufmännischen und gesellschaftlichen Interessen bedeutungsreichen Berichte, zweier tüchtiger Agenten —

seiner Untergebenen + *) so arg überflügelt, dass er sich im Stillen öfters gedacht haben mochte; „wie doch das Schicksal oft ganz verkehrte Spiele treibt, **ich bin Inspektor!**“ — Ohne Verdienste keine Krone, also um jeden Preis für diesen Mann Verdienste!

Aber woher nehmen und nicht stehlen! sagt ein altes gewiss ehrwürdiges Sprichwort. Was geschah; es erging ein centralbureaukratisches Circular an sämtliche Agenten, in welchen angeordnet ward, dass künftig alle Berichte an die Direktion durch die betreffenden Agenzien-Inspectorate zu leiten sind. So verschaffte man diesen Herrn Gelegenheit, in Wien als auffallendes Geistes-Licht zu leuchten, und Verdienste zu sammeln.

Wenn ob solcher Vorgänge, die nicht überall gewusst, aber allgemein übel genug empfunden werden, vom Handelsstande einer Konkurrenz mit Sehnsucht entgegen gesehen wird, weil aus dem zerstreuten Saamen bureaukratischen Hochmuthes doch nur Abneigung und Widerwille geärntet werden kann, so liegt in dieser Sehnsucht gewiss nichts Wunderbares sondern nur ganz Natürliches.

Nachdem uns noch vier Punkte zur fachgemässen Behandlung vorliegen so schliessen wir den ersten, voraussetzend, dass die achtbaren Leser, namentlich aus dem verehrlichen Handelstande unsere Klugheit,

*) Wie er zur Einsicht derselben gelangte, das ist tiefes Amtsgeheimniss.

nicht Alles auf einmal zu sagen, gewiss billigen werden.

Im Punkt II heisst es: Mangel an Oekonomie.

Wie bedeutungsschwer die Konkurrenz auf allen Feldern kaufmännischer und industrieller Thätigkeit die Wesenheit der Oekonomie aufgefasst wissen will, leuchtet deutlich genug aus der Thatsache hervor, dass sich der Reingewinn des Kaufmannes gerade in den Hauptartikeln der heutigen Handelsgeschäfte per Metzen oder Zentner nur auf Kreuzer herabgemindert hat.

Selbstverständlich handelt es sich demgemäss im Kampfe gegen die Konkurrenz am grossen Weltmarkte nicht um Differenzen die unerschwinglich, respektive unausgleichbar wären, nur fragt es sich, wie sind sie zu Gunsten des inländischen Handels und der Produzenten auszugleichen.

Die Handelswelt und mit ihr die Industriellen und Ackerbautreibenden liessen und lassen es an dem weithin laut schallenden, aber von gewisser Seite gerne überhörten Rufe nach billigeren Frachtsätzen nicht fehlen, somit gibt sie und ihre Verbündeten lange schon den Fingerzeig, wo das Hinderniss liegt, welches die mögliche Entfaltung und durch sie die gesuchte Ausdehnung unserer Handelsverbindungen zurück hält und einengt.

Kein Geheimniss ist es, dass sich eine komplizierte Geschäftsabwicklung ausser ihrer zeitraubenden Schwerfälligkeit noch höchst kostspielig erweist,

somit eine Verschwendung genannt werden muss.

Zählen wir die Individuen, welche jener im ersten Punkte dargestellten bureaukratischen Einrichtung zum unnützen Fusschämel dienen, so gibt der daraus entfallende Kostenbetrag eine ganz respektable Summe für Rechnung der Oekonomie. Setzen wir in diese Rubrik die leicht mögliche Ersparniss an Brenn- und Schmiermaterialie dessen viel zu theurerer Anschaffungspreis am ersten Blick erkannt wird, und ist es namentlich der Artikel Kole, in welchem eine barbarische Verschwendung, trotz jener sehr kostspieligen Ersparungs-Experimente, von denen man so viel Redens machte, an der Tagesordnung steht, weiters forschen wir nach den möglichen Ersparungen, die von dem horrenden Summen die auf den Werften nutzlos hinausgeworfen werden, zu machen wären, wie der technische Theil dieser Schrift, diess hoffen wir, deutlich genug nachwies, und ziehen wir dann das Additions-Produkt des Oekonomie-Konto, dann haben wir einen Betrag, der dem Staatshaushalte jede Zuzahlung erspart, und eine Herabminderung der Frachtsätze um mindestens 10% ermöglicht.

Damit ist aber noch immer nicht der Höhepunkt der Oekonomie, noch weniger der tiefste Frachtsatz erreicht, denn von jenem Augenblicke an, beginnt erst die volle Entwicklung des Unternehmens, weil durch dieses kleine Resultat, ist es erzielt, sich auf allen Linien der gesellschaftlichen Thätigkeit eine fort und fort steigern de Frequenz, nach

der wir geizen entwickeln muss, woraus das unverfälschte Zeugniß innerer Entfaltung und äusserer Entwicklung des Handels und aller mit ihm verbundenen volkwirthschaftlichen Zweige hervorgeht, und mit ihm Hand in Hand steigert sich die Oekonomie, in deren Folge die Frachtsätze noch tiefer herabgehen können.

Der kaufmännische Grundsatz im Punkte Oekonomie huldigt immer der abstrakten Klugheit, somit stehen vor dem geistigen Auge des echten Geschäftsmannes, sobald er in seinem Comptoir bloss ein solcher ist, die Fragen wofür? wozu? warum? und gibt er sich mit Ausschluss jeder Illusion die Antwort für oder gegen ein Unternehmen, so kann er sich und Anderen jeden Augenblick Rechenschaft geben wofür — wozu — oder warum er in einem gegebenen Falle so und nicht anders gehandelt hat. Daher bemerken wir beim Kaufmanne jene kluge Oekonomie die den Vorwurf schmutzigen Geizes von sich weist, und doch alle unnützen Ausgaben eine Verschwendung nennt.

Der echte Handelsmann versteht aber noch eine Kunst die ihm das Streben nach Oekonomie lehrt, und diese besteht darinnen, die Arbeitskräfte so zu verwenden, dass er jedes Individuum vermög der demselben innewohnenden Fähigkeiten und Kenntnisse im Geschäfte auf seinen natürlichen Platze stellt, somit das geistige Kapital seiner Diener in möglichst gewinnbringendster Weise ausbeutet, ohne das Individuum selbst auch nur im geringsten zu verkürzen.

Wie traurig öde sieht es in dieser ökonomischen Richtung bei unseren Verkehrsunternehmungen und besonders bei der hier besprochenen Gesellschaft aus.

Nicht die Kenntnisse und Fähigkeiten, welche doch das Kapital, die Einlage jedes verwendbaren Individuums sein sollen, werden da seit 5 Jahren in Betracht gezogen, sondern das Gewicht der leeren Protektion. Doch! Bald hätten wir uns eines groben Fehlers gegen die gesunde Logik schuldig gemacht. Ist die Protektion nicht auch ein Kapital aus dem sich gute Prozente ziehen lassen. — Ganz gewiss, denn ein grosser Herr der einen Günstling versorgen will, ohne seine Einkünfte dabei in ein theilendes Gedränge zu bringen, ist gewiss vice versa Demjenigen sehr erkenntlich, der dieses Geschäft in bester Form und zählendem Inhalte ordnet; und wie sehr solche Versorgungs-Vermittler der Gunst und Gnade hoher Herren bedürfen, darüber gibt die tägliche Erfahrung mehr als genügende Auskunft.

Um der Wahrheit das schuldige Zeugniß nicht vorzuenthalten, müssen wir zugeben, dass sich in diesem Unternehmen tüchtige kenntniß- und erfahrungsreiche Männer befinden aber leider kommen die allerwenigsten aus ihnen auf Rechnung der jüngsten Zeit.

Gehen wir noch einen Schritt weiter, so stossen wir wieder auf einen Uebelstand der ebenfalls und sehr fühlbar im ökonomischen Fache eine Lücke machte.

Wir sagen und beweisen, dass wie manche An-

dere das Unternehmen der ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft ein Bureaukratisches und kein Kaufmännisches ist; diese Thatsache findet eine ebenso traurige als wahre Bestätigung in den schauerlichsten Experimenten, welche von Personen unternommen wurden, denen hiezu die nöthige Befähigung ganz abgeht. Wie ist das möglich! wird mancher unserer geehrten Leser ausrufen: Ganz einfach; wo der Unglaube predigt, da können die Leichtgläubigen ganz gemüthlich zuhören, so hier, es kommt nur darauf an wie ein zu Vertrauen und hervorragender Stellung gekommener Günstling irgend eine baroke Idee heraus zu putzen versteht; gelingt ihm dies — gründliches Wissen, und tiefe Sorgfalt für das Unternehmen steht ihm ja nicht gegenüber, so kann er ruhig den verkehrtesten Unsinn zur Geltung bringen und Summen schwer verdienten Geldes mit vollen Händen hinauswerfen. Niemand ist da der ihn hindert oder gar zur Verantwortung zieht, denn Diejenigen, welche die Sache verstehen, müssen laut soldatisch bureaukratischer Subordination schweigen, und die es nicht verstehen, haben in geistlos blinder Unterwürfigkeit, gleich den chinesischen Pagoden in tiefen Bücklingen ihr Staunen und ihren Beifall zu bezeugen.

Würde uns der Auftrag werden, das Bild einer solchen Oekonomie zu zeichnen, so müssten wir uns schon einen mit bunten Lappen übermässig behängten Bettler als Modelle ausbitten.

Wir bedauern, dass der buntlappige Bettler

den Schluss dieser Erläuterung noch nicht abgibt, weil wir uns erinnern, dass die Einleitung einen Passus enthält, der also lautet: „wenn man weiss, dass „einzelne angestellte Individuen die „Erfinder der Projekte und Vorschläge, „aber auch zugleich die beurtheilende „und entscheidende **Kompetenz** sind!“ Und müssen wir, wie an so vieles auch hieran manches Bedenken knüpfen.

Jeder Industriezweig bis zum einfachen Handwerker herab hat seine Meister, die sich durch ihre allgemein bekannt gewordenen Leistungen eine rühmliche Anerkennung von tüchtigen Fachmännern errungen haben müssen, um als kompetent gelten zu können.

Was sehen wir bei unseren grossen Unternehmungen?

Sogenannte Chefs genug; aber wo sind ihre vorausgegangenen Leistungen? — wo die rühmliche Anerkennung von tüchtigen Fachmännern? — wo überhaupt das Zeugniss, dass sie dem Fache, dem sie jetzt mit massgebender Vollmacht vorstehen, angehören? — Nicht unterschätzen wir die Leistungen tüchtiger Männer, die unsere obigen Fragen gar nicht angehen können, aber die traurige Thatsache zu registriren haben wir, dass es bei unseren Verkehrs-Unternehmungen Unberufene gibt, die durch Andere reich an Projekten, Erfindungen, Verbesserungen etc. etc. an eigenen Kenntnissen aber ausser den buntscheckigen Lappen der Marktschreierei, arm wie unser

Modell-Bettler sind, doch nein! das sind sie nicht so ganz, denn sie haben Geld und das hat ein Bettler nicht. — Ja Geld haben sie und je misslicher es im Unternehmen aussieht, desto reicher werden diese Herren, denn sie verkaufen ihre leeren Versprechungen schadenbringenden Erfindungen nur für gute Bezahlung und lehren sie uns trotz ihres Bettlerwissens dennoch eine neue Oeconomie, die darin besteht für sich, nach allen Richtungen auszubeuten und zu sparren, das allgemeine Wohl, aber gleich einem Dorfe das von der Landungsstrasse entfernt ist, abseits liegen zu lassen und mit ihrem vollgefüllten Bündel fürbass weiter zu wandern.

Arme Oeconomie! wie vielseitig wirst du zur Theaterfigur verunstaltet zum Aushängeschild erlogener Sparrsamkeit, oder gar zum Deckmantel heuchlerischer Bereicherungssucht herabgewürdigt!

Ersuchen wir die geehrten Leser, über Vieles auch im Punkte Oeconomie, wie sie in dieser Gesellschaft ihre Pflege findet, zwischen den Zeilen, Betrachtungen und Forschungen anzustellen, so wollen wir uns den leicht möglichen Vorwurf ersparren, durch unser schwaches Bild das Erkennen der ganzen Misere beschränkt zu haben.

Im Verfolge unserer Aufgabe weiter schreitend, kommen wir zum III. Punkte und bezeichnet er die „Protektion“ als ein abermaliges Hinderniss, dass dieses Unternehmen der freien Entwicklung unserer Volksthätigkeit nicht gedient hat.

Um uns diesen Punkt recht klar zu machen,

müssen wir abermals das Wesen der Concurrenz in's Auge fassen, diessmal jedoch von einer Seite, die bisher wenig beachtet, daher nur selten öffentlich besprochen wurde.

Nicht alle Menschen können reich sein, ebenso wenig verfügen alle Kaufleute über ein gleiches Kapital. Der Eine hat mehr, der Andere weniger, so arbeitet jeder nach seinen Kräften und trägt dadurch bei, den Factor zur Konsolidirung des allgemeinen Wohlstandes im Grossen, Ganzen zu kräftigen; auch sehen wir in der Regel, dass beim Kaufmanne Fleiss und Thätigkeit verbunden mit Klugheit und Oeconomie das kleine Kapital vermehren, es verdoppeln, verdreifachen muss, um den Kampf mit dem Millionär bestehen, um mit ihm concurriren, neben ihm empor kommen zu können.

Obgleich diese Concurrenz die gefährlichste ist, weil Kapitalien mit Kapitalien ringen, und nur zu häufig der Kampf damit endigt, dass leider in vielen Fällen, die kleinen Summen von den grossen verschlungen werden, so können wir diesem Kampfe nicht aus dem Wege gehen, aber seine übeln Folgen befördern helfen, das ist gewiss nicht weniger eine schwere Sünde begangen am allgemeinen Wohlstande, weil aus ihm das höchste Contingent zur Verarmungs-Armee gestellt wird,

Wer hilft? und wie wird geholfen? — so fragt gewiss jeder wissbegierige Leser, und wir antworten ihm, die Verkehrs-Unternehmungen, und zwar durch Protection.

Sonderbar und unerklärlich! wird man uns zurufen und doch ist die Sache nicht sonderbar, daher leicht erklärlich; wie dies aber zugeht, soll uns im Bezuge auf das hier besprochene Unternehmen wieder ein Kaufmann und zwar mit einem kleinen Betriebs-Capitale auseinander setzen.

Unser guter Freund der zufällig ausser dem Domizil des betreffenden Agenzien-Inspectorates wohnt hat wie wir dies im Punkte „bureaucratische Einrichtung“ erfahren haben, nach ausgelegten Reisespesen, mehrmaligen Versprechen und antichambriren, das Glück gehabt, einen oder zwei Schleppe zur Ladung zu erhalten, und ist ihm laut Tariff der ermässigte Frachtsatz zugestanden worden, ganz erfreut reist er zur Einlade-Station ab, denn schon der nächst abgehende Remorquer soll ihm — so wurde es versprochen — die zugesagten Schleppe dahin bringen.

Eingedenk der Wartegelder, die — wie nur billig bei Ueberschreiten des Ein- und Auslade-Termins, zu bezahlen sind, hat er um einige Kreuzer theurer gekauft und seine Waare rücksichtlich der Schleppe-Ankunft, am bestimmten Tage am Ladeplatz eintreffen gemacht, aber leider ist der Remorqueur aus Gründen die nur der Herr Schiffs-Commandant anzugeben wüsste nicht rechtzeitig angekommen, der gute Mann hat dadurch weitere Spesen, allein die Frucht zieht im Preise an — nur zu oft ist es auch umgekehrt der Fall — er tröstet sich, denn er sieht neben ihm ladet ein gewigter Geldmann an mehreren Schleppen schon drei — vier Wochen und

ist noch lange keine Aussicht dass er fertig mache, denn er mäckelt mit den Verkäufern und trachtet billiger einzukaufen. Also die Wartegelder, welche jener Reiche für die Verzögerung zu bezahlen hat, gleichen die Differenz aus, somit vollendet er seine Verfrachtung und geht am grossen Marktplatze um seine Waare wieder so schnell als möglich umzusetzen, da Kauf und Verkauf, je schneller desto besser, das Geschäft des Kaufmannes ausmacht.

Hat er am Einkaufsplatze den Bestellten seines Concurrenten thätig gesehen, so findet er am Verkaufsplatze den reichen Mann selbst und zu seinem Staunen ja Schrecken, lässt sein Concurrent die Waare um einen Preis ab, der gerade die eigenen Kosten erreicht, somit vom einem Gewinn gar keine Rede ist.

Staunen und Schreck verwandeln sich in Nachdenken und unser Freund Kaufmann fängt zu rechnen an. Bei Kreuzer und Pfening bringt er das Facit heraus, dass sein reicher Concurrent umsonst arbeitet, oder einen groben Fehler im Calcül gemacht haben muss. Noch ganz in vielen sorgenschweren Gedanken vertieft, geht er am Landungs- und Ausladungs-Platze vorüber und sieht, wie der reiche Kaufherr die Waare aus einem Schlepp der — so erinnert er sich — ja schon vor vier Wochen in Ausladung stand, an die Käufer abgiebt. Hierüber stuzend, greift der gute Kaufmann nach dem erlaubten Mittel der Nachforschungen, es handelt sich ja bei ihm um die Existenz und da erfährt er von einem Freunde der sich zu-

fällig einmal in Gesellschaft jenes reichen und mehreren anderen Herren befand als sie gerade mit gelösten Zungen rückhaltlos lustig waren und aus der Schule schwätzten, dass es mit dem Frachtsatze dieses reichen Herren, wegen einer durch Verschulden eines gesellschaftlichen Organes geschehen sein sollenden bedeutenden Havarie ein eigenes Bewannndtniss habe, es auch betreff der Wartegeldern bei dieser Parthei nicht so genau genommen werde, wegen Mangel oder theueren Kosten der Magazine die Schleppe denselben Dienst thun, und schliesslich auch die Fesseln der eingeführten Zwangs-Assecurranz, bedeutend erleichtert zu werden pflegen.

Nun wusste unser arme Kaufmann genug, um einzusehen, was „Protection“ heisst und ist, und wie es kommt dass er diese Concurrenz nicht bestehen könne, daher nothgedrungen angewiesen sei sich um einen anderen Frächter umzusehen, der keine Protectionen austheilt, weil er keine hohen Oberbeamten, daher für das Thun und Lassen solcher auch keine Rücksichten zu nehmen hat.

Nehmen wir nun aber den Fall von der anderen Seite und fragen wir wie viele Male kleinere Kaufleute gar keine Schleppe bekommen, weil selbe aus Protektion gewissen Häusern reservirt bleiben müssen und da ein solches Verhältniss gewöhnlich bei einer besonders lebhaften Geschäftsthätigkeit eintritt, was bleibt dem durch die Protection ausgeschlossenen Kaufmanne

übrig, als sich der Mutterschiffe zur Verfrachtung seiner Güter zu bedienen, die heute factisch die Concurrenz mit der ganzen Gesellschaft am rentablesten zu ertragen vermögen, somit das eclatante Zeugniß ablegen, wie ohnmächtig dieses mit dem buntscheckigen Flitter modernen Hochmuthes aufgeputzte Unternehmen dasteht, indem selbes nicht einmal den Kampf zu bestehen, viel weniger den Sieg über die schwerfälligen sogenannten Raiznen zu erringen vermochte.

Es hat diese Protection aber noch eine Seite, von der betrachtet, sie nichts weniger als empfehlenswerth erscheint.

Nachdem schon laut Staatsgesetz Niemand verhalten werden kann, Jemanden **umsonst** einen Dienst zu thun, und dieser Gesetzartickel in unsrer Zeit der Selbst- und Habsucht wie vielleicht kein anderer zur allgemeinen Wirksamkeit gelangt ist, so liegt die Vermuthung nahe, dass auch derlei Protectionen von den betreffenden Herren Oberbeamten, (den Herren Agenten ist ja in der Regel das Vergeben der Schleppe entzogen) nicht aus Freundschaft ertheilt werden können.

Obwohl wir vollkommenst von der unbestechlichen Ehrenhaftigkeit dieser Herren überzeugt sind, so können wir als populärer Schriftsteller doch gewisse, von bösen Menschen ausgehende Verläumdungen darum nicht verschweigen um jene Herren auf] die

Folgen aufmerksam zu machen, die aus eben dieser Protection hergeleitet zu werden pflegen.

So z. B. sagt der Eine: Es ist doch merkwürdig wie diese Leute reich werden; ich kannte diesen Mann noch wie er mit ganz fadenscheinigen Röcklein herum ging und so höflich wie andere kleine Beamten war, heute trägt er den Kopf so hoch, als ob er am Firmamente neue Fixsterne entdecken wollte.

Ein Anderer meint: Dieser Posten muss enorm viel Geld einbringen, denn dieser Herr N. N. führt ein Haus wie ein Millionär, und hat trotzdem noch da einen grossen Satz-Posten dort ein schönes Haus, und seine Frau besitzt so werthvolle Präziosen wie nicht die Gattin eines Banquiers.

Ganz einverstanden, dass man auf allerlei ehrliche Art wohlhabend ja reich werden, auch sein grösseres Einkommen ungeschmälert geniessen kann, müssen wir dennoch diesen Herren als Dienern eines volkswirtschaftlichen Institutes drei Dinge vor Augen halten, die ihnen klar erkennen lassen werden, dass sie durch ihren Hochmuth gegen die Interessen des Unternehmens und ebenso auch gegen die Entwicklung des allgemeinen Wohles sehr schwer gefehlt haben.

1-tens geben sie durch die „Protektion“ wenn auch keinen Grund, so doch genügende Veranlassung von bösen Menschen als bestechlich, verschrien zu werden.

*) Dieser Passus findet seine Anwendung auf alle grossen Unternehmungen.

2-tens verwandelten sie mit diesen Begünstigungen die ohnehin schon vorhandene Abneigung gegen das Unternehmen in vollständigen Widerwillen.

3-tens Gewöhnten sie selbst sich durch die Macht Protektionen austheilen zu können ein so hochmüthiges Benehmen gegen die gesellschaftlichen Geschäftsfreunde an, dass sie lange schon nur mehr Partheien kennen, und zuweilen rücksichtsloser gegen dieselben verfahren, als mancher Gemeinderichter mit den Dorfwächter.

Betrachtet man diese hochmüthigen der Schmeichelei zugänglichen Herrn Oberbeamten *) wie sie sich gegen Untergebene und durch Geschäftsverhältnisse Ueberlieferte gnädig oder ungnädig zeigen, so fällt uns folgendes vor vielen Jahren in einem kleinen Büchlein gelesene „Motto“ ein.

Ihr seid nur Jenen wohlgewogen,
Die vor Euch steh'n, gleich der Bittschrift,
In der Mitte eingebogen.

Wie mit dieser wählerischen Wohlgewogenheit die Gesellschaft und die allgemeinen Handels- und Volks-Interessen fahren, um das kümmert sich ja doch in Wien Niemand, wie sollen die auswärtig gebiethenden Herren sich damit befassen.

Ein altes Sprichwort sagt: „Der Fisch fängt zuerst beim Kopf übel zu richen an!“
Wie wir in verschiedenen national-ökonomischen

*) Ueberall lassen wir gerne Ausnahmen gelten.

Richtungen zu beobachten Gelegenheit fanden, stinkt es allgemein so durchdringend, dass es einer gar grossen geistigen Richflasche bedarf — diese Schrift ist selbstverständlich nur ein Fläschchen — um die Nase vordiesen widerlichen Ausdünstungen zu schützen.

Da der IV. Punkt „R a b b a t“ im engen Zusammenhange mit dem vorausgegangenen steht, so überlassen wir gerne die Kunst noch weitere üble Nachwirkungen aus der „Protektion“ zu ziehen, unseren geehrten Lesern, und setzen wir einfach unsere Arbeit damit fort, dass auch über diesen Punkt nur das Nöthigste gesagt wird.

Wenn sich ein grosser Geschäftsmann nach einem klugen Calcul bestimmt sieht, bedeutenden Abnehmern einen Preiss-Nachlass oder R a b b a t zu gewähren, so verfolgt er damit den Zweck entweder den Kleinverkauf seiner Waare durch Andere zu ermöglichen, oder dem gleichen Artikel eines anderen Produzenten Konkurrenz zu machen, um seinem Geschäfte einen grösseren Aufschwung zu geben.

Ist ein gleicher Grund auch bei Verkehrsunternehmungen vorhanden? — wir sagen entschiedenst **Nein!** —

Legten wir in dem vorausgegangenen Punkte schon ein schweres Gewicht, auf die ungerechtfertigte, weil ungerechte Begünstigung Einzelner, so müssen wir um so mehr diese R a b b a t e, die bei den Verkehrsunternehmungen, und namentlich bei dieser Gesellschaft eine sehr häufige Anwendung finden, verdammen, weil sie in sich nicht nur höchst nach-

theilig, sondern auch unmoralisch auf das Institut und auf den Verkehr selbst zurückwirken.

Oeffentliche oder allgemeine Anstalten sind auch der Oeffentlichkeit oder dem Allgemeinen eine streng ehrliche Parität schuldig. Jeder einzelne Kaufmann biethet die gleiche Sicherheit für die richtige Bezahlung der Fracht; das Pfand dafür ist sein Gut, das er dem Unternehmen zur Weiter-Beförderung übergibt; also *contant* arbeiten sie, und ist es ihnen nicht erlaubt irgend Jemanden **Credit** einzuräumen, geschieht dies, so finden wir darinnen eine grosse Verantwortlichkeit für Diejenigen, welche hieran die Schuld tragen. *)

Mit welchem Rechte und auf welche Vortheile hin, werden dennoch Rabbate gegeben? Unseres wissens, so lehrt es die Thatsache, hat dieses Unternehmen, bei einer rationellen Wirthschaft also bei billigen Frachtsätzen noch immer nicht Schleppe genug, um den heutigen Anforderungen des Gesamt-Handels zu genügen.

Wenn nun das Unternehmen nicht in der Lage ist, für Alle einen vortheilhaften Frachtsatz machen zu können, woher erwächst die Nothwendigkeit dies für Einzelne zu thun? Man komme uns nicht, mit der leeren Ausrede:

*) In wie ferne sich ein solcher Missbrauch bei dieser Gesellschaft eingeschlichen und Jahre lang in hohen Summen forterhalten hat, darüber werden wir ein anderes Mal sprechen.

zum diese Einzelnen von der Concurrenz abzuziehen. Wir werden solche Entschuldigungen — oder Rechtfertigungen darum nicht gelten lassen, weil wir am Rechtsprinzipie festhaltend sagen müssen; Gleiches Recht für Alle! — Entweder können Vortheile der Ermässigung Allen oder Niemanden gebothen werden, gegen jede Ausnahme protestiren wir feierlichst, weil dies Unternehmen nicht einzelnen Kaufleuten, sondern dem gesammten Handelsstande dienstbar zu sein hat.

Wir halten die Ueberzeugung fest, dass der grosse Handelsverkehr nie in einzelnen Händen liegt, sondern immer allseitig vertheilt erscheint. Demgemäss kann daher die Begünstigung Einzelner nur allein diesen, nie aber dem Allgemeinen zu Gute kommen, wesswegen wir diese Rabatte eine ungerechte Verkürzung Aller auf Rechnung des Unternehmens nennen müssen, abgesehen davon, dass mit diesen Rabatten der gegnerischen Schifffahrt-Konkurrenz in für sie erfreulichster Weise gedient ist, weil zu Gunsten Einzelner die weit aus grösser Mehrzahl der Kaufleute um der Selbserhaltung Willen gezwungen ist, durch einen billigeren Frachtsatz den gewährten Rabatt-Vortheil auszugleichen, und da der traurige Beweis längst gegeben ist, dass die erste k. k. priv. Donau-Dampf-Schifffahrts-Gesellschaft auf dem umfangreichen Wassergebiethe bis ans schwarze Meer die theuersten Frachtsätze hat, so wird es dem nicht be-

günstigten Kaufmann gar nicht schwer, Mittel und Wege einer wohlfeileren Fracht zu finden.

Daraus schöpfen wir das gewiss von keinem Denker, am wenigsten aber von einem Geschäftsmanne anzufechtende Resultat, dass diese *Rab b a t e* einzig und einseitig nur den Geniessenden, und sonst gar Niemanden am wenigsten aber dem Institute und den allgemeinen Interessen zu Gute kommen, somit *höchst nachtheilig* sind.

Wir sagten auch, dass diese *Rab b a t e* **unmoralisch** seien, und dafür gibt die Art und Weise wie sie zugestanden und abgerechnet werden, die vollste Berechtigung.

Ganz wie eine geheime Angelegenheit werden derlei Kontrakte stipulirt und geschlossen, und erfolgt die Abrechnung ebenso geheimnissvoll. Nur die Höchst und Hochgestellten des Unternehmens haben von dem Uebereinkommen Kenntniss, alle Uebrigen, wenn auch an der Geschäftsabwicklung theilhaftig, wissen davon nur so viel als sie zufällig erfahren können.

Wenn man nun denkt, dass derlei *Rab b a t e* oft 30% vom ermässigten Frachtsatze übersteigen, so dass hievon ein einziges Geschäftshaus in 6 Jahren **eine halbe Million** Gulden an sich ziehen konnte, dann sollte man glauben, es wäre über die Unmoralität solchen Vorganges eine weitere Aufklärung nicht mehr nöthig, denn auf einer solchen Basis sind die gewagtesten Annahmen glaubwürdig, aber wir reden weiter.

Sage **dreissig Procente Rabbat** genießen einzelne Kaufleute! Also um fast ein Drittel des ermässigten Frachtsatzes billiger arbeiten sie, und finden darinnen die Möglichkeit, sich auf Kosten der Uebrigen zu bereichern, wozu das Unternehmen gegen seine eigenen Interessen die Hand biethet.

Weil wir ganz gut die schwere Bedeutung des Wortes „Unmoralität“ als Beschuldigung abzuwägen verstehen, so müssen wir dasselbe auch triftig genug zu beweisen bemüht sein, darum sagen wir, wenn das Unternehmen unter den gewöhnlichen, also jede Begünstigung und Rabbate ausschliessenden Verhältnissen, zehn Millionen Gulden Brutto-Einnahme pr. Jahr ausweist, in Folge der bestehenden Regie Spesen aber diese trotzdem nicht gedeckt sind, sondern circa eine Million vom Staatsschatze als Subvention anzusprechen gewiesen ist, wie viel müsste von der Staatsverwaltung zugezahlt werden, wenn eine allgemeine Frachtsatzermässigung von 30% stattfände? — Da durch eine solche Massregel, dann eine Staatsunterstützung von $4\frac{1}{3}$ Millionen Gulden erfordert würden, woraus man die Begründung schöpft, dass eine solche allgemeine Ermässigung unmöglich sei, woher nimmt ein solches Unternehmen die Berechtigung, auf Staatskosten **Einzelnen** derartige Vorthelle zu gewähren? — Oder darf es die Staatsverwaltung gut heissen, dass sie, die doch schon vermög ihrer hohen Eigenschaft die Gesammtheit repräsentirt, nur

Einzelnen zur Volltgieerstange dient, um über das Gesammtwohl hinwegsetzen zu können?

Betrachten wir dieses Gebahren von noch einer anderen Seite, indem wir die Interessen des Institutes selbst in seinen Theilhabern (Actionären) einer gründlichen Würdigung unterziehen.

Jene, welche mit so grossen Vortheilen, wie es die Rabbate und besonderen Frachtsatz-ermässigungen sind, bedacht erscheinen, werden (so müssen wir annehmen) auch Actionäre des Unternehmens sein. Diese ziehen, zum grössten Nachtheile der Uebrigen einen so grossen Nutzen, dass sie mit lachendem Munde den Ausfall in den Einnahmen übersehen, weil es ihnen höchst gleichgültig erscheint, in dem geringeren Ertrage ihrer Actien, ja sogar in den schwankenden unter dem Nominalwerthe stehenden Cours der Actien selbst, einen Verlust zu sehen, für den sie auf Kosten ihrer Mitbesitzer ja überreich entschädigt sind.

Noch komischer müssen Solchen die ihnen gewährten ausserordentlichen Ermässigungen und Rabbate vorkommen, welche nicht einmal Theilhaber am Unternehmen sind, denn sie sehen sich angewiesen, in derlei Begünstigungen eine Wirthschaft zu erkennen, die uns an einem Prasser erinnert, der seinen reichen Wohlthäter ausbeutet Frau, Kinder und Dienstleute **darben** lässt, dagegen luculische Gelage seinen Freunden und deren Bekannten gibt, die sich an seiner Tafel mässten, ihn ruiniren, und hinter-

her mit vollem Rechte auslachen. Wird unter dem Prasser die heutige Leitung, unter dem Wohlthäter die Staatsverwaltung, unter der Frau das allgemeine Volkswohl, den Kindern die Actionäre, unter den Dienstbothen die gesellschaftlich Angestellten der minderen Cathegorie verstanden, und sind unter den Freunden mit deren Bekannten jene Günstlinge gemeint, die auf Rechnung der Gesamt-Interessenten Reichthümer sammeln, und sich dabei ausserordentlich behaglich und wohl fühlen, so mag das Beispiel, wie so viele andere hinken, aber das wirkliche Bild, das wir damit zeichnen wollten, ist gewiss deutlichst erkennbar.

Die Beispiele, dass Einzelne sogenannter Speculanten, in Folge des Rab bates von 30% Schleppe an andere billiger als die Gesellschaft abliessen, und sich ohne Risico mit 20% Reingewinn von der Fracht begnügten, stehen nicht vereinzelt da.

Bedauern wir einerseits dem genialen Auffassen und Aneinanderreihen, der Thatsachen wie sie uns über das Gebahren dieses Unternehmens in Unmassen vorliegen, nicht so ganz gewachsen zu sein, so trösten wir uns andererseits mit der Ueberzeugung, dass unsere geehrten Leser reichlichst den Abgang ersetzen, und im Hinblick auf die allgemeinen Interessen die zu vertreten wir uns in diesem Büchlein zur Aufgabe machten, manche Lücke ausfüllen werden.

Getrost schliessen wir darum diesen Punkt,

und gehen auf den V. und letzten über, der da sagt, das Unternehmen leide insbesondere am „Abgange kaufmännischer Leitung.“

Uralt ist die Wahrheit: „An den Früchten erkennt man den Baum!“ — „An den Handlungen den Mann!“ — „An dem Erfolge die Kraft!“ —

Tausende und Tausende von Ursachen versäumen nicht ihre Wirkungen, deren unzählige im Gewirre des täglichen Lebens unerkant bleiben, weil sie nicht empfunden werden.

Fast immer gilt die Annahme, „kleine Ursachen grosse Wirkungen!“ Und mit einer solchen haben wir es hier zu thun.

Ueberschauen wir den grossen Umfang und den tiefen Einfluss den die Verkehrs-Unternehmungen in sich selbst haben, und auf das allgemeine Wohl und Wehe in der National-Oekonomie ausüben; erwägen wir die in den Millionen sich gruppirenden Kapitalien, die sie für sich in Anspruch nehmen, und nur in der hohen Zahl der Millionen ihre verheerende Kraft äussern sollen; halten wir uns vor Augen, dass die Rückwirkung der geordneten Thätigkeit dieser Unternehmungen gleichsam die Geburtshelferin sein soll, um das Vervielfältigen des Volksvermögens aus sich selbst heraus in leichtester Weise zu ermöglichen; vergegenwärtigen wir uns die gewiss höchst wichtige Aufgabe, einer endlichen Befestigung unserer schwankenden Geldverhältnisse, die ihre sichere Regelung nur in der erhöhten Steuer-

kraft und dadurch im Heranziehen klingender Valuta findet, so haben wir riesige Wirkungen.

Wenn wir uns aber gestehen müssen, dass diese Wirkungen in entgegengesetzter Richtung sichtbar sind, indem die Millionen der Anlage-Kapitale wie die sieben mageren Kühe, mehr als sieben fette alljährlich aufzehren, und doch nicht fett werden, also die verkündende Kraft wie einen schwindsüchtigen Patienten zwischen Leben und Sterben hinsiechen lassen, wenn wir vergebens warten auf die befruchtende Wirkung, hervorgehend aus einer gesunden Thätigkeit, deren Dasein unter die „frommen Wünsche“ gezählt werden muss, daher das vervielfältigen des Volksvermögens, oder wenigstens das Erhalten derselben ein leerer Traum geworden ist, so wird doch die Frage nach der Ursache eine ganz natürliche.

Getreu unserer Aufgabe, hier ausschliessend nur das Gebahren der I. k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft einer tiefern Würdigung zu unterziehen, beantwortet sich die Frage nach der Ursachen so trauriger Resultate am Felde ihrer merkantilen Thätigkeit einfach mit dem gerechten Vorwurfe des Abganges kaufmännischer Leitung.

Um diesen Abgang näher zu beleuchten, bedürfte es eigentlich einer weiteren Beweisführung nicht mehr, weil ja die vorausverhandelten vier Punkte nur darum als Thatsache vorhanden sein können, weil die kaufmännische Leitung fehlt, aber wir wollen uns die Sache näher besehen, um zu finden, dass scheinbar ganz kleine Ursachen eine so umfassende und weil

schlechte daher um so traurigere Wirkung hervorbrachten. — Es ist diess die Projecten - Jägerei!

Dieses Unternehmen besteht seit dem Jahre 1830, und haben wir in unserer tabellarischen Darstellung gezeigt, wie dasselbe sich aus eigener Kraftentwicklung auf einen rentablen Standpunkte emporgerungen hatte, der zu den günstigsten Annahmen für die Zukunft berechnete.

Man sieht, dass bis zum Jahre 1860 ein bestimmtes geordnetes System, nach allen Richtungen nicht nur angewandt, sondern mit einer entschiedenen Sicherheit kaufmännischen Taktes geleitet wurde. Und was drängt sich uns jetzt als Schlag Schatten überall auf? — Ein unsicheres, weil auf blossen Projekte basirtes Herumgreifen nach Mitteln, das verworfene System zu ersetzen; denn das alte erprobte System, statt selbes Zeit und Bedürfniss nach den rationellen Grundsätzen im merkantilen Geiste weiter auszubilden, hat man verworfen, ohne etwas Besseres, ja nur etwas ähnlich Gutes an dessen Plätze stellen zu können! Warum? —

Wegen Abgang kaufmännischer Prinzipien.

Wenn man, so wie wir, Gelegenheit hat, diese Komödie der „Projecten - Jägerei“, wie sie mit Recht genannt werden muss, in nächster Nähe zu sehen, und die Scenerie, mit der dieses Machwerk ausgestattet ist kennen zu lernen, da verschwindet das Wunderbare, und am ganz natürlichen Wege wird

leicht begreiflich, wie es so und nicht anders gehen kann.

Wir wissen, dass jedes Land seine eigenen Sitten, Gewohnheiten und Verhältnisse hat, die sich in allen Zweigen der Volksthätigkeit ausprägen, und gilt dies besonders vom Handel und zuvörderst vom Handel mit Rohprodukten.

Wenn nun ein Verkehrsunternehmen diese dominirenden Faktoren verdrängen, oder unberücksichtigt zur Seite schieben zu können glaubt, dann begreift es seine Interessen und seine Aufgabe nicht, denen Rechnung zu tragen es doch vor Allem angewiesen ist. — Wie vermag aber ein solches Institut jenen Pflichten gegen sich selbst und gegen die Gesamtheit zu genügen, wenn dessen Leitung von Personen ausgeht, die weder eine kaufmännische Bildung noch viel weniger unsere innländischen Verhältnisse kennen! Sondern vielmehr im Nachäffen besteht, das fremde Einrichtungen adoptirt, die sich dort, von woher sie verpflanzt sind, ganz praktisch den im Auslande herrschenden jedoch mit unseren Verhältnissen gar nicht zu vergleichenden Bedürfnissen anschmiegen, oder Neuerungen repräsentirt, die aus den Köpfen von Leuten hervorgingen, die nichts weniger als kenntnissreich genannt zu werden verdienen.

So viel Selbstkenntniss besitzt jeder Mensch, dass er um sich besser empfehlen zu können, den Abgang eigener Fähigkeiten durch künstliches „Zur Schau tragen“ ausgeborgter Eigenschaften zu verhülen trachtet, was wieder nur um den Preis ge-

schehen kann, dass diejenigen von denen jene Eigenschaften ausgeborgt wurden, zur bleibenden Umgebung des Usurpators gewählt, und mit Klugheit Andere zur Abgabe besonderer „Ideen“ herangezogen werden.

In dieser Weise wird das Feld der Projektenthätigkeit nicht nur angelegt, sondern zum Gehege für diese Jagerei eingerichtet. Aber welchen Erfolg kann ein derlei Gebahren mit sich bringen?

Ist es der Handelsstand, — Einzelne wissen diese Geschäftsrichtung sehr zu ihrem speziellen Vortheile auszubeuten, — dessen nie verstandene Stimme Gehör findet? — Nein! — Ist's die Industrie die man nicht studirt, dafür ihre Interessen zu fördern kein Verständniss hat? — Nein! — Ist's der Ackerbau, dessen innerstes Wesen mit seinen vielzähligen Ausläufern man nicht einmal in der Nähe gesehen hat, und dem man doch so viele Rücksichten schuldet? — Nein! — der egoistische Ehrgeiz, der aufgeblähte Hochmuth ist's, der den Leitfaden zu solchen leeren puppenhaft aufgeputzten Projekten an die Hand gibt, und ihn bis in's Unendliche fortspinnen möchte, würde derselbe nicht weil er schon viel zu lange läuft ehestens zerrissen.

Im Verfolge des fünften Punktes: „Abgang kaufmännischer Leitung“ kommen wir auf die sogenannten Handels-Konjunkturen, die bei einem grossen Geschäft von wichtigem Einflusse sind, wie uns dies jeder Kaufmann gerne zugeben wird.

Das richtige Erkennen und Ausnützen dieser Konjunkturen ist der Prüfstein, an welchem der Leiter eines mächtigen Unternehmens geprobt sein will, soll der Ruf von Tüchtigkeit eine Wahrheit sein, so wie umgekehrt ein Nichterkennen solcher Geschäfterschei-
nungen das Zeugniß vom Gegentheile abgibt.

Wie tief hat der Handelsstand den Abgang dieser Eigenschaft bei vielen unserer Verkehrsunternehmungen zu bedauern! —

Liegt nicht in der gerechtfertigten Besorgniß, dass ungewöhnlich lebhafte Geschäfte wegen Mangel an Transportmitteln, gar nicht abgewickelt werden können, der vollgültigste Beweis, dass manchen Leiter dieser grossen Institute das rechte und umfassende Verständniß von Geschäfts-Konjunkturen ganz abgeht?! — Macht sich nicht eine blasirte Sistemlosigkeit geltend, welche Armseligkeit dem Handel gegenüber steht, mit der zu arbeiten er angewiesen ist?! Wo soll er das Verständniß suchen, welches zu erfassen vermag, was es heisst zur rechten Zeit das höchstmögliche Geschäft unter den bestgünstigsten Vortheilen zu realisiren?! — Muss nicht durch die leider herrschenden Verkehrsverhältnisse der Kaufmann zuerst auf die Nebensache, auf die Verfrachtung seiner Waare denken, ehe es ihm beifallen darf, über das Quantum einig zu sein?! — Ist es für dem Kaufmann heute leider nicht die erste Frage wie viel kann ich verladen, und nicht wie viel kann ich umsetzen?! —

Weisen wir an einer anderen Stelle dieser Schrift

auf den „Zufall“ hin, der so häufig als Aushängeschild des Verdienstes respective genialer Geschäftsleitung benützt wird, so können wir nicht umhin, dieser Thatsache auch hier zu gedenken, und unser Staunen aussprechen, dass es möglich ist, solche Erscheinungen von General-Versammlungen als bare Münze hinnehmen und bewundern ja sogar mit Lobhudeleien belohnen zu sehen.

So z. B. hat man es in der letzten General-Versammlung der hier besprochenen Gesellschaft als ein Riesenverdienst der Leitung angesehen, dass dieses Unternehmen so glänzende Geschäfte im Vorjahre gemacht hat, dass aber, wie wir in unserer Einleitung schon deutlichst nachwiesen, ganz andere Umstände und Verhältnisse diese Geschäftsvortheile dem Unternehmen so zu sagen mit Gewalt an den Hals warfen, und jedenfalls die Umsicht und Thätigkeit anderer gesellschaftlichen Beamten das Verdienst zu beanspruchen hätten, ja dass bei einer tüchtigen Leitung das Einkommen um mehrere Hunderttausende von Gulden grösser hätte sein können, davon nimmt kein Mensch Notiz.

Ebenso sehen wir, dass die waltende Vorsehung ihren Segen mit vollen Händen in allen Theilen unseres grossen Vaterlandes ausstreute, so dass ein glänzendes Ausfuhr-Geschäft mit Sicherheit vorausgesehen werden kann, also trotz der Verkommenheit manchen Verkehrsunternehmens ein reichliches Einkommen zu erwarten in Aussicht steht. Soll nun dieser heurige Produktenreichthum auch den genialen Gedanken irgend eines Leiters unserer Verkehrs-Anstalten zugeschrieben

werden?! — Diese Annahme stünde zu sehr im Widerspruche mit der Sorge die unsern Handelsstand heute drückt, seiner umfassenden Verbindlichkeiten, eben dieser traurigen Sachlage wegen gerecht zu werden, als dass noch Jemand sich mit einer solchen Idee belügen könnte.

Es galt einmal das Sprichwort: „Mit dem Amte kommt auch der Verstand.“ Wie wir tausendfältig sehen, findet dieses Sprichwort trotzdem es nichts weniger als ein Wahrwort ist, seine nur zu häufige Anwendung, und wenn irgend ein barocker Satz, weil noch immer in seiner ganzen Bedeutung faktisch zu Recht bestehend, unser Jahrhundert seiner sonnenhell sein sollenden Aufklärung wegen, der Unwahrheit überführt, so ist es nur allein schon die praktische Geltung dieses Sprichwortes. Und weil eben die reelle Volkswirthschaft, deren Faktor der Handel mit seinen tausendarmigen Verzweigungen ist, solche phrasenreiche und sophistische Hirngespinnste als etwas wirkliches nicht hinnehmen kann und will, darum strebt sie diesen hemmenden Fesseln los zu werden, und vermag sie nimmermehr dort die Förderung ihrer Interessen, die Entwicklung ihrer Kraft, und die Entfaltung ihrer Thätigkeit zu erkennen, wo sie die hochmüthige Unwissenheit, wie eine Tagelöhnerin zum niederen Handlanger-Dienste herabwürdigt.

Erwägen wir welche Ansprüche der Handel an die Verkehrsunternehmungen und besonders an dieses Institut zu stellen berechtigt ist, so finden wir seine hohe Unzufriedenheit vollkommen begründet. Statt

der weit sehenden kaufmännischen Erfahrungen und Kenntnissen stost er auf trägen Hochmuth; — sein Grundsatz: „Zeit ist Geld“, wird durch bureaukratische Weitläufigkeit und Schwerfälligkeit zu Schanden gemacht; — sein Streben nach möglichster Thätigkeit findet ein unnatürliches Gegengewicht im Mangel an Oekonomie; — sein Verlangen nach Parität wird durch rechtlose Protection zurückgewiesen; — seine Sympathie wird ihm mit verschwenderischen Rabatten an Einzelne vergällt; — und sucht er schlusslich das Produkt dieser Rechnung, so sieht er den Abgang kaufmännischer Leitung überall herausleuchten und dieser Schlussrefrain vernichtet alle Calcüle und Hoffnungen. — Doch nein! — Der Kaufmann bekommt ja jährlich den Rechenschafts-Bericht in die Hand, und da steht es schwarz auf weiss, mit überwältigender Geistesschärfe ausgesprochen, wie viele Hindernisse dem Geschäfte im Wege gestanden, welche Schwierigkeiten in Folge kleinen Wasserstandes zu überwinden waren, der enormen Summen die zu ersparen man so glücklich war gar nicht zu gedenken, und welche günstigen Verträge zur Beförderung des Verkehrs abgeschlossen wurden. Auch kann er dort grosse Versprechungen für's nächste Jahr lesen; aber das Alles wird nicht nur alle Jahre mit anderen Worten wiederholt, sondern als besonderes Verdienst der Leitung mit einem viel sagenden Pathos hervorgehoben, wenngleich die Bewältigung der Schwierigkeiten im Hinzufügen neuer besteht; — dem klei-

nen Wasserstande mit tiefer gehenden Schiffen entgegen getreten wird; — die Ersparnisse als Fiction nur am Papier vorhanden sind; — und die günstigen Verträge wieder nur anderen Unternehmungen nie aber dem Handel zu Gute kommen; somit alle Versprechungen in ein phrasenreiches Nichts verrinnen.

Nicht zurück wollen wir sehen, sondern vorwärts. Konnten diese Berichte bisher als Täuschungsmittel angewendet werden, so soll ihnen dieser unlautere Zweck persönlicher Lobhudelei in der Zukunft unmöglich gemacht werden.

Kleine Ursachen grosse Wirkungen! Ehrgeiz und Hochmuth, klein und unansehnlich sind die Ursachen, und von unberechenbaren Nachtheile sind die daraus hervorgehenden Wirkungen. Unberufene sind die winzige Ursache, und Verkümmerniss der Unternehmungen sind die schauerliche Wirkung. Unkenntniss im erborgten Kleide der Vielwisserei ist die unscheinbare Ursache, die sich in alle Schichten nationaler Thätigkeit hineinschleichende Lähmung, sind die umfassende Wirkung. So rechtfertigt sich unsere diesen letzten Punkt beginnende Einleitung.

Wenden wir uns zum Schlusse dieses Theiles an die verehrliche Handelswelt, so glauben wir in der eingehaltenen populären Darstellung der Wahrheit ihren Dank verdient zu haben, und appelliren wir an jene edeln Männer dieser grossen Körperschaft, die gleich uns nicht so ganz allein im eigenen Vortheile,

als vielmehr auch in der Förderung des allgemeinen Volks- und Staatswohles den Endzweck alles Strebens erkennen, daher ein billiges, sachverständiges und gerechtes Urtheil abzugeben vermögen, und müssen sie uns mit Beifall zustimmen, dass wir einstweilen aber nur **einstweilen** in der Auffassung und Beurtheilung dieses Unternehmens hinsichtlich seines inneren und äusseren Gebahrens, trotz des massenhaft vorliegenden Materiales, uns sehr enge Grenzen gezogen, und mit manneswürdiger Discretion auch die schreiendsten Uebelstände nur berührt, aber ihre ganze Nacktheit noch nicht aufgedeckt haben, weil wir erwarten, dass es nur dieser Anregung bedarf, um endlich alle Interessenten sowohl Aktionäre als Geschäftsmänner zum Bewusstsein zu bringen, wofür eigentlich diese Unternehmungen in's Leben gerufen wurden; — welchen Pflichten sie zu dienen haben; — welche Kenntnisse und Eigenschaften ihre Organe, namentlich **die Leitungen**, als Diener dieser Pflichten, besitzen müssen; — und **wem dieselben** vollste Rücksicht und bescheidenes Entgegenkommen **schuldig** sind.

Nicht darf übersehen werden, dass — so wie in einem Uhrwerke — soll dasselbe seinem Zwecke entsprechen — kein Bestandtheil willkürlich verrückt, oder gar aus launenhaften Muthwillen untätig gemacht, sondern alle ordnungsmässig ineinandergreifen müssen — auch im Staatsleben ein Organis-

mus wirkt, in dem gleich einem Räderwerke alle socialen Faktoren in ihrer Verschiedenheit eingefügt, harmonisch mit einander verbunden sein müssen, soll der Staat bestehen, und der allgemeine Wohlstand in ihm blühen; — und ist besonders der Handel in diesem mächtigen Staats-Uhrwerke die Unruhe, welche den Mechanismus der Volksthätigkeit, und die Circulation der Kapitalien und Producte lebendig erhält. Es darf da nicht einzelnen Fantasten oder Unwissenden überlassen bleiben, nach eigenen überspannten—oder gar ohne Ideen in die Welt hinein zu dirigiren, um vielleicht allem mehr als unserem vaterländischen Interessen zu dienen.

Von je her wurden alle Versuche einen Staat im Staate zu bilden, strenge zurückgewiesen, nur in unserer Zeit gelang es einigen Leitern grosser Aktien-Unternehmungen, und besonders der Verkehrs-Anstalten, sich mehr und mehr auf die gesellschaftlichen Statuten zu basiren, und die Staatsgesetze, als für nicht zu Recht bestehend, zu negiren. — Daraus kann weder für Einzelne noch für die Gesammtheit ein Heil erwachsen, wesswegen es die heilige Pflicht aller gesetzestreuen rechtliebenden Patrioten ist, solchen nicht selten aus den unlautersten Quellen hergeleiteten Eigenmächtigkeiten, ihrer sehr gefährlichen Folgen wegen entschiedenst entgegen zu treten, und im Nothwendigkeitsfalle auch die Autorität der Staatsgesetze zur Geltung zu bringen.

„Wo kein Kläger ist, da gibt es

keinen Richter!“ sagt ein logisch richtiges Sprichwort. Hat es bis nun in der von uns hier besprochenen Richtung keine Kläger trotz der laut schreienden Rechtsverletzungen, und traurigen Thatbestands-Bemäntlungen gegeben, so wollen wir als Ankläger öffentlich auftreten, überzeugt, dass die schon vorhandenen Materiale mit so vielen missachteten oder muthwillig beschädigten Interessen genügende Anhaltspunkte gewähren, um auf dem staatlichen Rechtsboden zum allgemeinen Besten, den günstigsten Erfolg zu erringen.

Rechnen wir auf die kräftigste Unterstützung aller patriotischen Biedermänner, wie sie in den verschiedenen Kreisen nationaler Thätigkeit, wie nicht minder im Handelsstande Gott lob in überwiegender Mehrzahl vorhanden sind, so glauben wir dies um so sicherer thun zu dürfen, als unsere Tendenz — wie in der Einleitung schon gesagt — durch keinerlei egoistische Interessen verdächtigt erscheint. Nur dem Vaterlande und unseren Mitbürgern zu dienen ist das Streben, dem wir mit dieser Brochure gerecht zu werden bemüht waren und sind.

Hiemit sei der merkantile Theil geschlossen, und gehen wir auf die „Konkurrenz- und Reform-Frage“ über.

Die Konkurrenz- und Reformfrage.

Der kommerziell gebildete, rationelle Kaufmann weiss gewiss von all jenen Problemen, welche zu lösen die Aufgabe der Technik ist, und vermag ganz gut zu beurtheilen wie sehr auf diesem Wege das gedeihliche Aufblühen eines rein merkantilen Unternehmens gefördert wird, wesswegen er sich auch aller jener geistig praktischen Mittel bewusst ist, die einer Konkurrenz nach merkantilen Grundsätzen entgegen zu stellen sind, um sie in kluger aber gemeinnütziger Weise zu besiegen. oder das Feld, wenn unausweichlich im redlichen Kampfe zu theilen.

Das zum Usus erhobene Verfahren der l. k. k. priv. Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft gegenüber der Konkurrenz, entbehrt, wie dies die Erfahrung lehrt, eines solchen kaufmännischen Momentes ganz, indem sie im Gegentheile jedem Kampfe dadurch auszuweichen bemüht ist, dass sie um enorme Summen schlecht konstruirte, zumeist ganz alte abgenützte Fahrzeuge aquirirte.

Damit erreichte die Gessellschaft ihren Zweck nicht nur nicht, sondern im Gegentheile, die Konkurrenz fand in diesem gedankenlos kurzsichtigen

Vorgänge die Nahrung zur fortgesetzten Thätigkeit, weil ja jedem Versuch, sollte er auch unglücklich ausfallen, schliesslich die Gesellschaft als Käufer der Fahrzeuge zum Anlehnungspunkt dient, abgesehen davon, dass mancher Konkurrent seine alten Fahrzeuge weil gänzlich abgenutzt, und den Anforderungen der Neuzeit nicht genügend, an die Gesellschaft verkaufte, um sich Schiffe der neueren Konstruktion anzuschaffen, und desto wirksamer zu concurriren.

Sehen wir nicht vor unseren Augen, wie die Konkurrenz im Kleide der Bescheidenheit sich auf allen Seiten erhebt, und mit berechneter Sicherheit entfaltet, consolidirt, und den Kampf mit dem tönernen Riesen aufnimmt, der eben in seiner Schwerfälligkeit und inneren Fäulniss die Kraft nicht mehr findet, sich den zerstörenden Einwirkungen zu entziehen, ja selbst nur der kleinlichen Sekaturen zu erwehren, die ihm von allen Seiten in den Weg geschleudert werden. Tauchen die Konkurrenz-Gesellschaften nicht wie Pilze auf, die bald eine kräftige Gestalt und Form annehmen werden? — Doch gehen wir weiter.

Werden die Preise, für welche die Gesellschaft alle bis nun auf diesen Weg angekauften Schiffe, diesen hinsichtlich ihrer Brauchbarkeit, und Tüchtigkeit gegenüber gehalten, so steht dieser Vergleich gerade in dem Verhältnisse wie wenn ein Schwachkopf sein gutes Gold für werthlose Spielmünzen austauschen würde.

Da also auf diese Weise ungeheure Summen verausgabt und nur werthlose Objekte dafür ange-

schaft wurden, so kann man diesen Vorgang mit Fug und Recht einen unglücklichen nennen.

Nur geistige Armuth, wenn sie nicht Malice genannt werden soll, gebär den allen Interessen des Fortschrittes widerstreitenden Grundsatz, auf solche Weise die Konkurrenz zu besiegen.

Der Ankauf der königlich bayrischen Schiffe, dann jene der Fink'schen Unternehmung, wie nicht minder der ungarischen Konkurrenten, hat dem Unternehmen, abgesehen von dem nicht zu unterschätzenden moralischen Nachtheile, eine solche empfindliche materielle Einbusse gebracht, dass viele Jahre verlaufen müssten, bis ein, wenn auch vom Staate ganz verhätscheltes mit einer alle Ausfälle bedeckenden Subvention begünstigtes Unternehmen, sich wieder erholen könnte, da ja solche Fahrzeuge gleich Dieben aus dem Säckel der Gesellschaft fortwährend zehren.

Hunderttausende werden jährlich zur Konservierung alter schlechter Schiffe auf diese Weise vergeudet, ohne daraus einen anderen Erfolg zu schöpfen, als wieder zu flicken und fortzurepariren, weil die Oeffentlichkeit vom Gegentheile solcher guten Geschäfte wie diese Ankäufe genannt zu werden belieben, keine Kenntniss bekommen soll.

Würde die Geschäftswelt von dem Gebahren dieser im Dunkeln gehaltenen Werkstätte der Geistesarmuth und der Indolenz einen Detail-Einblick erhalten, so müsste sie mit tiefsten Bedauern erfüllt werden, und hätte besonders jeder Industrielle und

Kaufmann alle Ursache mit Unwillen solches Treiben zur Kenntniss zu nehmen.

Unwillkürlich drängt sich die praktische Anfrage in den Vordergrund, ob denn die Gesellschaft nach einem so langen Bestande unter ihren eigenen Fachmännern deren nicht genug und vollkommen Tüchtige besitzt, die den Anforderungen der Neuzeit entsprechend solche Erfindungen und Verbesserungen zu schaffen vermögen, wie sie die Grundsätze der Oekonomie und die zu steigernde Leistungsfähigkeit bedingen. Ist nicht diess der eigentliche Weg die Konkurrenz zu bekämpfen, und so die zu verausgabenden horrenden Summen nach allen Seiten hin nutzbringend zu verwenden?

Wir begnügen uns einstweilen mit diesen Andeutungen, und unterlassen es dermalen eingehender jene Momente im Detail zu besprechen, welche die geschehenen Spekulations-Resultate unliebsam beleuchten würden.

Sehen wir wie dieses Institut technisch und merkantil, physisch und moralisch untergraben, wie die Interessenwelt im ganzen Reiche durch alle erdenklichen Kunstmittel getäuscht wird, so bedarf es keines weiteren Beweises mehr um da ein Streben zu erblicken, das mit Verachtung aller socialen Rücksichten, den Zweck der Zerklüftung unaufgehalten verfolgt.

Da sich in der traurigen Wirthschaft dieses Resultat begründet findet, und im täglichen Leben nur zu prägnant manifestirt erscheint, so muss denn auch endlich die Staatsverwaltung den Versuch machen, die

Koncessionsakte zur Revision zu bringen, und mit Entschiedenheit dahin wirken, sich von dieser Last durch Lossagen zu befreien, um nicht auf eine unverantwortliche Weise jährlich um eine schöne Subventions-Quote gebracht zu werden, die das Unternehmen schliesslich doch vor dem Ruine nicht zu bewahren vermöchte.

Doch auch hierüber scheinen in den Köpfen solcher schöpferischen Genies fertige Pläne zur Verdauung der ohnmächtigen Theilnehmer vorbereitet zu sein, denn sie trachten sich das Emancipations-Streben zu Nutzen zu machen, um das Institut vom suprematorischen Einflusse des Staates zu befreien, weil es dann in Folge der Gleichgültigkeit der Aktionäre ganz in ihre Gewalt fällt.

Wollten wir Männer nennen, so wäre es ein Leichtes für Zweifler die Wahrhaftigkeit dieses Planes, der durch die Plauderhaftigkeit eines hervorragenden Mitgliedes dieser Clique vertrauten Personen schon im vorigen Jahre mitgetheilt wurde, in dieser Art nachzuweisen, und vermögen wir ganz gut zu begreifen, dass demnach der letzte Streich von dieser Richtung her vorbereitet wird, weil in dem Augenblicke als die Basis der Staats-Subvention nur in Frage gestellt erscheint, die rapide Entwerthung der gesellschaftlichen Credit-Papiere eintritt, oder mit anderen Worten, das Unternehmen in seinem innersten Leben erschüttert ist.

Was dann? wird Mancher von den Lesern dieser Schrift fragen.

Da es die schläferige Theilnahmslosigkeit der Interessenten zuliess, dass sich die Herren Administratoren in überseliger Vertrauens-Fülle für die Leiter, ganz umgarnen liessen, so bleibt im Moment der Krisis nur der eine schon vorgesehene und dazu freigelassene Weg offen, das Unternehmen in Bausch und Bogen an ausländische Kapitalisten abzutreten, und so unser schönes Vaterland, ja die ganze Monarchie der fremden Ausbeute zu überliefern, die sich von jeher durch den herrlichen fruchtbaren Boden herangezogen fühlte, und heute alles daran setzt sich dieses Schauplatzes für sociale und politische Umtriebe zu bemächtigen.

Die gesellschaftliche fünfkirchner Bahn, deren Weiterbau schon zum grösseren Theile an fremde Kapitalisten übertragen ist, wird uns wohl recht bald als Wegweiser in dieser Richtung dienen.

In den Augen unserer Herrn Mittheilnehmer der 1. k. k. priv. Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft mag dieses Ende vom Liede wie wir es in den obigen Zeilen vorher sagten, als Schwarzseherei gelten, aber es liegt uns, obgleich wir das grenzenlose Unheil für Millionen Menschen nicht heraufbeschwören wollen, die Pflicht ob, und behalten wir uns vor, seiner Zeit eine datenreiche Reflexion zu veröffentlichen, in der die That-sachen für Jedermann mundgerecht zusammengefügt, sogar den blinden und tauben Betheiligten dieser Gesellschaft handgreiflich erscheinen werden.

Obgleich, wie dies aus jeder Zeile dieser Schrift hervorleuchtet, die Zeitkürze ein reichhaltiges Aufzählen und Zergliedern aller Erscheinungen und

Thatsachen wie sie das Gebahren in diesem Institute in Unzahl biethet, nicht erlaubte, so hoffen wir, dass der nächstfolgenden Brochüre, welcher die gegenwärtige nur Bahn zu brechen hat, jene Aufmerksamkeit, und rege Theilnahme reservirt bleibt, die zu einer grossen Reform, wie sie zur Rettung und Sicherung einer lohnenden Zukunft für dieses Institut unerlässlich ist, und müssen wir in Anbetracht der herrschend gewordenen Umstände hier einstweilen nur Hinweisungen auf die Beschaffenheit der Reform geben.

Allerdings scheint es eine undankbare Aufgabe zu sein, alle jene unserer materiellen Entwicklung im Wege stehenden Schäden zu besprechen, welche den österreichischer Seits verwöhnten Verkehrsanstalten anhaften, so dürfen wir doch um des allgemeinen Wohlstandes willen dieser Aufgabe nicht aus dem Wege gehen, wesswegen wir in das Verhältniss dieses Unternehmens näher eingingen, unbekümmert um jene Elemente, die uns ob der bei dieser Gesellschaft eingeschlichenen korruptiven Verdrehung aller Rechtsbegriffe sub titulo civilisatorische entgegen treten, und unsere uneigennützig Tendenz entschieden feindlich anfechten werden; auch sind wir vollkommen gerüstet gegen Widerlegungen jener Persönlichkeiten, welche vermög ihrer Separat-Mission und ihres Charakters alle Wege betreten werden, um unsere Behauptungen abzuschwächen, wofür sie besonders unser entschiedenes Andrängen zur Vornahme einer gründlichen Reform, einer totalen Regeneration des Unternehmens, bestimmen muss.

Ogleich befürchtend, dass eine auf freiheitlichen Grundideen basirte Reform, sowohl von Seite der in seliger Schläfrigkeit Betheiligten, als auch von einer gewissen, die Geldinteressen repräsentirenden Körperschaft wenig Beifall zu erwarten hat, zu welcher Annahme uns die Thatsache berechtigt, dass eine Einrichtung in so kümmerlicher Form und Wirkung trotz den wiederholten heftigsten Angriffen durch die unbestochene vaterländische Tagespresse, trotz den unzähligen Vorstellungen an massgebender Stelle, und genauer Bezeichnung der gefährlichen Schäden, dennoch unbeirrt belassen bleibt, ja sogar die schwersten Nothrufe spurlos verhallen, und alles was zur Rettung und zum Gedeihen dieses Unternehmens dienen konnte, dem Moloch d. i. einer gewissen hochtrabenden autokratischen Herrschaft Einzelner geopfert wird, so können wir doch nur eine solche als rettende That bezeichnen.

Und wir setzen unser Vertrauen auf gesunde, vom Wirbel der heutigen Leidenschaften unberührt gebliebene Elemente, welche sich in Männern finden, die nicht allein durch Stellung und Vermögen, sondern insbesondere durch ihren unerschütterlich festen biedern Charakter eine Bürgschaft bieten, die alles Gute hoffen und nichts Böses fürchten lässt. Darum Reform u. z. eine gründliche, eine operative zur vollen Gesundheit des Unternehmens führende Reform.

Als Motivirung dieser Reform-Idee müssen wir folgende Faktoren als jene anführen, die das gesammte Staats- und Volks-Interesse fordert.

Vor Allem muss die Reform eine genügende

Garantie in sich schliessen, dass eine ungerechtfertigte oder leichtsinnige Beschädigung des Staatsschatzes für immer beseitigt, die successive Auflösung durch Vermögens-Vergeudung und den damit verbundenen Ruin des Unternehmens resp die Verwirthschaftung des associonellen Eigenthums unmöglich gemacht, und dass schliesslich jene gesunden Grundlagen gegeben werden, die dem Handel, der Industrie und dem Ackerbaue in dem Unternehmen Vortheile biethen, wie sie bis heute nicht erzielt worden sind.

Regeneration ist nicht minder eine Nothwendigkeit der dringlichsten Art, denn dies Institut erfreut sich einer grossen, ja überflüssigen Zahl Bediensteter, von denen die Meisten im Hinblick auf die Protektion der sie ihre Stellung verdanken, kühn behaupten dürfen, das Institut sei ihretwegen, nicht aber sie des Unternehmens wegen da, und sind es namentlich gewisse Personen die sich eine Omnipotenz anmassen, als ob sie gestrenge Landvögte des 13. Jahrhunderts wären, daher nur nach Laune und Willkühr verfügen, dekretiliren, entscheiden und so eine Chablonen-Einrichtung auf die andere folgen lassen, ohne auch nur die geringste Gegenvorstellung zu dulden oder gar anzunehmen.

Wiederholen wir hier in gedrängter Kürze nochmals die Zerstörungsmomente, welche gleich Wucherpflanzen dieses Institut umschlingen und hinsterben machen wollen, so sind wir diese Wiederholung dem verehrlichen Leser darum schuldig, dass sein Gedächtniss mit erneuerter Frische sich der schädlichen Ein-

flüsse bewusst werde, und so desto kräftiger die Nothwendigkeit einer durchgreifenden Reform erfasse.

Zu diesem Behufe ergehen wir uns in einer neuen Reflexion und sagen, wenn lediglich die unverantwortlichen Gebahrungsmomente den höheren merkantilen, wie technischen Verfall des Unternehmens herbeigeführt haben, und diese traurigen Resultate offenkundig existiren, aber leider bisher aus verschiedenen Gründen im Institute unangefochten blieben, ja sogar von Seite des Hauptinteressenten, der Staatsverwaltung, dann der Meistbetheiligten des Unternehmens selbst ignoriert wurden, so ist hieraus zu resultiren, dass unter solchen Verhältnissen wie man zu sagen pflegt nichts Besseres] und Klügeres nachkommen werde.

Wenn nun aber die heiligsten Interessen des Vaterlandes nicht nur den gesicherten Fortbestand dieses heimischen Unternehmens mit Ausschluss fremder Geldmänner und gewiss auch fremder Betriebsleiter fordern, sondern die Beseitigung der Krebseschäden als wesentliches und hauptsächliches Moment zur Erhaltung desselben im Vordergrunde steht, so bedarf es jener mehr erwähnten durchgreifenden Reform und Regeneration, als jenes Heilmittel, durch welches alle wenn auch noch so tief wurzelnden Uebelstände für immer gehoben, und ein neues für unsere materiellen Interessen gesundes Leben in diesem siechen Körper eingepflanzt wird, und so dieses Unternehmen aus dem Schutte böswillig herbeigeführten Zerfalles schöner als je wieder erstehen könne.

Wenn hiezu die Staatsverwaltung die Initiative zu ergreifen aus nur ihr bekannten Ursachen zu vermeiden trachten sollte, so müssen dieses wohl nun mehr die direkt und indirekt Betheiligten thun, u. z. erstens um der Selbsterhaltung willen und zweitens um den allgemeinen Interessen zur Förderung des Staats- und Volkswohles in nationalökonomischer Richtung, in ausgedehntester Weise Rechnung zu tragen. Um so sicherer muss sich später die Staatsverwaltung dieser Initiative anschliessen, als auch sie nebenher von der bisherigen mangelhaft schädlichen Gebahrung empfindlichst berührt erscheint, wesswegen ihr um so dringender die Nothwendigkeit einer eingehenden Reform nicht nur vorschweben, sondern als unabweisliche Pflicht einleuchten muss.

Möge man entschuldigen, dass wir die Einleitung zur Darstellung der Reform so lange ausdehnen, aber ein so wichtiger Moment verlangt diess unerlässlich.

Dass man als erste Bedingung eine richtige Besprechung der Reform vorausgehen lassen muss, versteht sich von selbst, darum können wir nicht umhin, es zu versuchen den Werth einer gründlichen Reform dadurch zu präcisiren, dass wir meinen eine solche Umwandlung in Zeit- und Umfanggemässer Weise durchgeführt, muss in staats- und volkswirthschaftlicher Richtung, dem Institute selbst, die höchstmöglichen Vortheile in sichere Aussicht stellen, dem entsprechend sagen wir.

Die Bedingnisse oder besser gesagt Erfolge, welche durch die Reform erzielt werden müssen, sind:

I. Die Entlastung des Staatsschatzes von den ihm durch eine verwerfliche Gebahrung aufgebürdeten Zuschüssen.

II. Eine solide mit den Anforderungen des Handels, der Industrie, und der Agrikultur im engsten Einklange stehende Geschäftsleitung.

III. Die rationelle Benützung der vorhandenen, und Gewinnung neuer den heutigen Bedingnissen entsprechenden Betriebs-Objekte.

IV. Die Erreichung einer gesunden vernünftigen daher dauernden Oekonomie aus der eine bedeutende Verminderung der Regiespesen erzielt zu werden hat.

V. Die Ausnützung der tüchtigen Kräfte durch Verwendung derselben nach ihren Fähigkeiten.

VI. Die Vereinfachung der Geschäftsabwickelungen, und des Rechnungswesens.

VII. Die baldigste Gewährleistung **allgemein** billiger Frachtsätze als Resultat einer kaufmännischen Wirthschaft, die sicher erreicht wird.

VIII. Durch eine vollständige Regeneration im Gesamtmkörper dieses Unternehmens, der unzählig viel Ueberflüssiges und Faules in sich birgt, worin der Hemmschuh erkannt werden muss, für den schleppenden auf allen Seiten zurückgehaltenen Gang des inneren und äusseren Geschäftes, und so eine der Hauptursachen zum Hinsiechen dieses grossen Institutes ausmacht.

Haben wir hier nur die vorzüglichsten Erfolge,

welche wir uns von der Reform mit aller Sicherheit versprechen, angeführt, so wird jedem Unbefangenen leichtlich klar, dass die kleineren Vortheile ihrer grossen Zahl nach nicht minder bedeutend erscheinen, daher einer Aufzählung nicht bedürfen, denn sobald sich dieses Unternehmen einer gesunden Grundlage erfreuen wird, entwickeln sich von selbst Kräfte die bis nun gar nicht zur Thätigkeit gelangen konnten, weil sie im Schlamm der bureaukratischen Versunkenheit erstickt wurden.

Ganz gegen die gewöhnliche Logik haben wir die guten Erfolge einer vernünftigen Reform vorausgeschickt, jedoch mit der Art und Weise, wie wir diese Reform vorgenommen wissen wollen zurückgehalten.

Dass neue Kräfte zur Erreichung dieses weittragenden die Existenz dieses Unternehmens bedingenden Zweckes nöthig sind, unterliegt keinem Zweifel, dass sie aber grössten Theiles aus den Vorhandenen zu nehmen sein werden, ist eben so gewiss.

Im Unternehmen selbst gesammelte Erfahrung eine kenntnissreiche Praxis sind die Eigenschaften, welche jene Männer besitzen müssen, um den an sie zu stellenden Anforderungen ganz und voll zu genügen. Ohne viele Umwege besprechen wir zuerst die häufig vorkommenden Doppel-Eigenschaften der P. T. Herren Administratoren, und weisen auf die Nachtheile hin, die daraus für dieses Unternehmen schon hervorgegangen sind; folgerichtig wird hiebei auch der Direktion gedacht, und gehen wir dann auf

die oben befürwortete Reform über, die wir in der Körperschaft eines verantwortlichen Verwaltungsrathes geschaffen wissen wollen.

Bei der üblichen Wahl der Herren Administratoren, welche die eigentliche moralische Vertretung der sämtlichen Aktionäre unter dem Titel „Administration“ repräsentiren, ist als wahlfähiger Rechts-Moment die Eigenschaft festzuhalten, dass der zu Wählende keinem anderen verwandten oder gleichartigen Unternehmen als Administrator oder Verwaltungsrath angehören darf, weil die Erfahrung lehrt, dass solche Männer durch ihr Doppelinteresse in die peinlichste Verlegenheit gesetzt, oft unausweichlich den Nachtheil für ein oder das andere Unternehmen, denen sie in gleicher Eigenschaft angehören, beistimmen müssen. Z. B. als Administrator der ersten k. k. pr. D.-D.-S.-Gesellschaft und als Verwaltungsrath der k. k. priv. Staatseisenbahn-Gesellschaft betreff der Theilung des Güter- und Passagier-Transportes, wodurch, wie das gegenwärtig bestehende Uebereinkommen zeigt, die erstere Gesellschaft eine wesentliche Einbuse zu Gunsten der Letzteren erleidet.

Verlangen wir also, dass jeder Administrator in dieser Eigenschaft nur allein diesem Unternehmen angehören muss, so sind die Ursachen dafür nach obigen, wie wir überzeugt sind, vollkommen einleuchtend.

Dass die Herren Administratoren in Folge der ihrer eigenen Millionen bewegenden Geschäfte weder Zeit noch Musse haben, sich eingehend mit Anträgen, Vorschlägen, Verfügungen und anderen tief greifenden,

das Wohl und Wehe der Gesellschaft und ihrer Angehörigen, (so müssen wir deren Bedienstete nennen) oft schwer alterirenden Massnahmen zu befassen dem Direktor in der Regel die Entscheidung in den wichtigsten Fällen überantwortet wird, wodurch dessen diktatorische Allgewalt, geschaffen, und jener tief greifende Zersetzungsprozess herbeigeführt wurde, der ohne demnächstige Abhilfe in kurzer Frist das traurige Verkümmern des Ganzen zur Folge haben muss, ist eine bekannte Thatsache, von der diese Herren selbst vollkommenst überzeugt sein dürften.

Also liegt wie wir nun gesehen haben, in der Lücke, welche zwischen der Administration und der Direktion unnatürlicher Weise besteht, die Ursache zu den traurigen Erlebnissen, die wir so zahlreich zu verzeichnen haben.

Dass man bis vor 5 Jahren ganz richtig eine solche Lücke schon aus dem natürlichen Rechtsprinzip nicht für zulässig hielt, beweist der Umstand, dass bis dahin in der, von der Direktion unabhängigen Person eines Administrations-Sekretärs, das Bindeglied bestand, welches über Andrängen des gegenwärtigen Direktors, weil für seine Ansichten und Strebungen lästig, und hindernd, mit Zustimmung der Administration zerbrochen, und so als Lücke erst in jüngerer Zeit bedenklich genug geschaffen wurde.

Halten wir demgemäss die Nothwendigkeit fest, dass ein solches Bindeglied zwischen Administration und Direktion bestehen muss, so vergegenwärtigen wir uns ein solches in der Wahl und Zusammenset-

zung eines bezahlten, mithin verantwortlichen Verwaltungsrathes, der aus Bediensteten der Gesellschaft aller Betriebszweige genommen, unter der unmittelbaren Leitung eines Administrators stehend, einzig nur der Administration untergeordnet, alle Eingaben, Vorschläge und Anordnungen etc. etc. zu prüfen hat, sein erläuterndes Votum schriftlich gibt, die schlüssliche Entscheidung aber der Administration vorbehalten bleibt, und so die Direktion auf jene Stelle zurückgesetzt wird, die sie zum Wohle so vieler Interessen nie verlassen hätte sollen, dass sie die Exekutive zu repräsentiren bestimmt sei.

Weit ab von seiner eigentlichen Aufgabe muss dem Verwaltungsrathe die so verderbliche Centralisation liegen. Sein Wirkungskreis hat allerdings das ganze gesellschaftliche Gebahren zu umfassen, aber zuvörderst muss er auf Grundlage der unantastbaren Ehrenhaftigkeit, erprobter Fähigkeit und strenger Pflichterfüllung, den auswärtigen Organen jene Autonomie geben, die zu einer beschleunigten Geschäftsabwicklung führt, und den kaufmännischen Geist weckt und ausbildet. — Aufheben muss er den beleidigenden Missbrauch, die Geschäftsfreunde der Gesellschaft als Partheien behandeln zu lassen. — Zurückzuweisen hat er die Protection welche in das Institut, gleich einer Versorgungs-Anstalt eine Menge ungeprüfter und ungeprobter Beamte einschob. — Gestützt auf die Resultate langjähriger Erfahrung bleibt ihm die Obsorge, zu vereinfachen die schwülstige

Verrechnungsmethode aller Zweige. In sein Resort gehört auch die Regulirung der Bezüge sämmtlicher gesellschaftlichen Beamten und Diener nach dem Massstabe der reellen Leistungen der ganzen Branchen und der einzelnen Individuen.

Wir bemerken, dass dies bloss Andeutungen sind, und wollen wir mit einem Worte sagen, dass der Verwaltungsrath auf den gesellschaftlichen Betrieb aller Zweige eine verbessernde und belebende Wirkung übe, indem er Vorschläge, Anträge etc, nicht allein von der Direction, sondern Mittheilungen aller Art auch von den verschiedenen Orgnen direct entgegen nimmt, Zeit- und Verhältnissgemäss seine wohlbegründeten Propositionen der Administration vorlegt und im Genehmigungs-falle deren pünktliche Befolgung überwacht.

Da es dieser Verwaltungsrath ist, auf den wir ein sehr grosses Gewicht legen, und von ihm alle diejenigen heilsamen vorne schon in 8 Punkten aufgezählten Massregeln erwarten, die zur Erreichung des Guten und Gemeinnützigen erforderlich sind, so können wir nicht warm genug eine sehr gesichtete Wahl der vorzüglichsten Kapazitäten, wie sie das Unternehmen genügend in allen Zweigen seines Geschäftes besitzt, empfehlen. Abgegangen muss werden, von den bisher nur zu sehr begünstigten Protektions-System, denn das Wissen und die gründlichen Kenntnisse, gesammelt am praktischen Wege der Erfahrungen empfehlen sich ohne partheiischer Dazwischenkunft dritter Personen selbst.

Im Verfolge des uns vorgesteckten Zieles, so weit gekommen, sprechen wir nun unverholen unsere volle Ueberzeugung dahin aus, dass der Leiter eines so riesigen, und wie wir gesehen haben, alle Interessen des Staates sowohl als des Handels, der Industrie und des Ackerbaues tief berührenden Unternehmens andere und vorzüglichere Eigenschaften haben muss, als sie der Gegenwärtige bis nun an den Tag legte. Demgemäss versuchen wir es, jene Qualifikationsmomente wie sie der Leiter dieses Institutes besitzen muss, zu verzeichnen, um so einen Massstab für künftige Fälle zu haben.

Um uns die Darstellungsweise zu erleichtern, müssen wir vorausschicken, dass wir dem Grundsatz huldigen, der Leiter eines Aktien-Unternehmens habe aus einer Wahl unter Mehreren hervorzugehen, und muss ein solcher sich einer Candidatur mit daran geknüpften Bedingnissen unterwerfen, denn wir können folgende Anmerkung nicht unterdrücken:

Mit wenigen Ausnahmen ist die Wahl der jetzt modernen Chefs für grosse Verkehrsanstalten in jener Weise wie diese stattfindet entschieden zu missbilligen, denn die oft besprochene abstrakte Kultur-Einnistung gebär in vielen hohlen Köpfen eine so schauerliche Verkommenheit, welche in unserer Zeit in nie dagewesener Ausdehnung zu floriren leider das Glück hat und sich in der Wahl solcher Chefs meist in traurigster Weise manifestirt.

Da dem so ist, so muss bei der Wahl eines Leiters dem das Geschick von einer zumeist sehr grossen

Zahl Betheiligter anvertraut wird, wenigstens die gewisse bis nun übliche Chablone und Protektionsform, wie nicht minder jene auf einfachen Personen-Einfluss gestützte Informations-Theorie, weil daraus in der Regel vom praktischen Standpunkte betrachtet, unselige Resultate hervorgegangen, fallen gelassen werden.

Fassen wir die Thatsache fest in's Auge, dass die erste k. k. priv. D.-D.-S.-Gesellschaft, zuvörderst merkantil, daher vorzüglich zur Hebung des Handels berufen ist, so können wir uns auch nur einen Instituts-Leiter aus diesem Resort als Jenen denken, der alle Massnahmen vorzuschlagen und durchzuführen versteht, die als Basis eines wirklich merkantilen Prinzipes zu gelten vermögen.

Um aber für eine so grossartige Aufgabe wie sie die Leitung eines so umfangreichen, daher höchst wichtigen Unternehmens in sich schliesst, einen Fachmann zu berufen, genügt weder autokratische Herrschsucht, noch speculative, auf Oberflächlichkeit beruhende Protektion, am wenigsten aber intriguensüchtiger Neid, der nach Einfluss hascht, sondern die Thatsache ins Auge fassend, dass bei Besetzung einer so wichtigen Stelle nicht nur die Staats- und Volks-Interessen des Inlandes wohl aber auch die internationalen Verbindungen mit dem Auslande bestens gepflegt und erweitert werden müssen, ist es eine der heiligsten Pflichten, hierauf Rücksicht nehmend, den Mann welcher so ausgedehnten und tief greifenden Interessen zu genügen

hat, aus der Kaufmannswelt des Innlandes zu wählen.

Vor Allem müssen wir uns von der verrotteten nur einzelne günstige Ausnahmen gelten lassenden Manie emanzipiren, als ob nur im Auslande die genialen Männer aus der Erde wüchsen. Ersparen wir uns das erniedrigende Armuthszeugniss, welches mit dieser Sucht nach Ausländern unseren vaterländischen Kapazitäten ausgestellt wird, und sehen wir uns nur ein wenig um im eigenen Kreise, da finden wir, dass unser Handelsstand Männer in sich schliesst, die als geniale Träger reicher merkantiler Inteligenz nebst grossen wissenschaftlichen Kenntnissen alle Eigenschaften besitzen, um solchen Anforderungen, vollkommenst zu genügen, die zur Leitung eines Unternehmens wie es die erste k. k. priv. D.-D.-S.-Gesellschaft ist unbedingt nöthig sind.

Fügen wir unserer hier ausgesprochenen Ueberzeugung noch bei, dass die vaterländischen Unternehmungen keineswegs ausländischer Chefs bedürfen, um so weniger als die meisten aus ihnen nichts weniger als jenes in sie gesetzte apatisch krankhafte Vertrauen rechtfertigten, so knüpfen wir hieran die Behauptung, dass aus der Thatsache wie namentlich das hier besprochene Institut durch vaterländische Kapitalien und Arbeit geschaffen, und von unseren Opfern erhalten wird, die heilige Pflicht erwächst, selbes auch nur durch vaterländische geistige und materielle Kräfte pflegen und leiten zu lassen.

Nur nebenher wollen wir erwähnt haben, wie

widersinnig es ist, von Ausländern jene Hingabe für ein österreichisches Unternehmen zu erwarten, die weder von vaterländischen Interessen geleitet, noch weniger von patriotischen Gefühlen, aus welchen die opferwillige Treue hervorgeht, durchdrungen sind, sondern zumeist dem tiefsten Indifferentismus huldigen.

Demnach soll der Leiter der 1. k. k. priv. Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft durch Wahl bestimmt werden, und wäre als Entscheidungs-Prinzip ein durch Enquête aus fachkundigen unparteiischen Männern der Handels- und Industrie-Welt hervorgegangenes Wahl-Komitée zu bilden, welches die Qualifikations-Momente so wie die Befähigung der aspirirenden Kandidaten zu prüfen und die endgültige Wahl vorzunehmen hätte.

Ein solches Enquête Wahlkomitée, welches unter gehöriger Ueberwachung Seitens der Staatsverwaltung durch Entsendung von energischen, praktischen, der bürokratischen Sphäre entwachsenen Kommissären, ihre Prüfung und Wahl gewissenhaft aufnehmen würde, müsste jedenfalls der Intelligenz Bahn brechen, und so die Geknechteten des berühmten 19. Jahrhunderts, in dem die Kultur durch die usurpirten Knechtschaftsmassnahmen auch selbst im associonellen Leben zur Ironie geworden sind, aus eben dieser unwürdigen Knechtschaft befreien.

Geht aus einer solchen Wahl der Chef zur Leitung der 1. k. k. priv. Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft auf Grund des vorbesprochenen Prinzipes hervor, so kann nur ein rationell merkantil gebildeter

tüchtiger Fachmann als der Richtige Anerkennung finden, und liegt darin die Bürgschaft, für eine energische Durchführung aller kaufmännischen Hauptprinzipie, und ist nur ein Solcher berufen, das Unternehmen einer mächtig prosperirenden Zukunft entgegen zu führen.

Gegen die Theilung der leitenden Kraft oder gar der Ueberantwortung der Leitung eines derartigen merkantilen Unternehmens, an Individuen anderen Resorts, müssen wir darum feierlichst protestiren, weil dies kaufmännisch inkorrekt, daher schädlich vom grössten Nachtheile sein würde.

Dass ein so mächtiges Schiffahrts-Unternehmen mit den neuesten technischen Leistungen enge verwebt, daher einer tüchtigen technischen Stütze bedarf, unterliegt keiner Frage, allein diese, so wie alle weiteren Abtheilungen des Unternehmens können nur dem kaufmännischen Prinzipie koordinirt, keineswegs aber subordinirt werden.

Tiefstens bedauern wir unserem Vorhaben, diesem Institute die erschöpfendste Besprechung zu widmen, nicht ganz genügen zu können, da uns leider hiezu die nöthige Zeit fehlt.

Allein wir behalten uns vor, wie schon erwähnt, nicht nur das hier Mangelnde durch eine gründliche Analyse zu ersetzen, sondern auch die inneren Angelegenheiten eingehendst zu behandeln, *) und müssen wir

*) Pansionsfondangelegenheiten.

um so mehr bedauern, diesen sehr empfindlichen Theil nahezu ganz unberührt gelassen zu haben, weil uns zu einer grellen Beleuchtung recht garstiger Vorgänge, wie sie Unfähigkeit und Ueberschätzung zu gebären pflegt, eine Unzahl von Daten der verschiedensten Gattungen vorliegen.

Nicht unterlassen können wir, an die löbliche Administration das wohlbegründete Ansinnen zu stellen, das Sitzungsprotokoll der jeweiligen General-Versammlung dadurch zu vervollständigen, dass in selbes auch jene Amandements aufgenommen werden, die von Aktionären schriftlich eingebracht werden, und wenn gleich keine Zustimmung findend, doch später eine Bedeutung erlangen können; wir glauben behaupten zu dürfen, dass derlei Sitzungs-Protokolle in vielen Fällen als ein sehr werthvolles Auskunftsmittel zu dienen, und für kompetente Entscheidungen häufig den Wegweiser abzugeben geeignet sein dürften.

Unter Einem müssen wir auch des §. 18 der neuen gesellschaftlichen Statuten gedenken, und können wir über die in demselben enthaltene Zahlbeschränkung der stimmfähigen Aktionäre durch den vorgeschriebenen Besitz von wenigstens zwanzig Aktien, nicht genug staunen.

Welche Ursache konnte dieses schwere Unrecht an einer grossen Zahl Theilnehmer begehen? — Liegt nicht darinnen eine laut redende Aufklärung über die von uns so tief beklagte Apathie? —

Während der Wahl-Census von den Regierungen auf ein wahres Minimum herabgesetzt wurde, um

nahezu jedem Staatsbürger die Bethheiligung an den öffentlichen Angelegenheiten zu ermöglichen, begehen wir hier einer Beschränkung die ihres Gleichen vergeblich suchen dürfte, und können wir uns den Grund zu dieser ungerechten Verkürzung nur dadurch erklären, dass man den für die allgemeinen Interessen weit lebhafter fühlenden Mittelstand auszuschliessen strebte, um sich viele lästige weil treffende Interpellationen vom Halse zu schaffen.

Man höre! Von 5 auf 20, **Sage:** **Zwanzig** Stück Aktien ist die Stimmfähigkeit, oder das Recht einer General-Versammlung stimmfähig anzuwohnen zu dürfen hienauf geschraubt! Also 75% der Theilnehmer ausgeschlossen!

Empfehlen wir diese Schrift als den Ausfluss redlichen patriotischen Strebens, dem gesammten Publikum, und wollen wir besonders die Aufmerksamkeit der P. T. Herren Aktionäre, des Handelsstandes und aller Industriellen geweckt haben, so knüpfen wir die Hoffnung daran, dass die regste Zustimmung der Lohn sein wird, nach dem wir geizen.

Unterziehen wir das mächtige Streben der Völker, sich durch vernünftige Freiheit aller jener Vortheile zu bemächtigen, die den Wohlstand und die Zufriedenheit in sich schliessen, einer sorgfältigen Beobachtung, ja gehen wir einen Schritt weiter und bewundern wir, wie selbst unser allergnädigster König aus eigenem allerhöchsten Willen seinen Völkern alle

Freiheiten und Immunitäten zugestand, die unserem schönen Vaterlande wie nicht minder der ganzen grossen Monarchie zu einer seegensreichen Zukunft verhelfen sollen, so müssten wir vor uns selbst schamroth werden, würden wir gleichgültig zusehen wie ein mit unseren heicklichsten Interessen verflochtenes, von einem unserer grössten Männer geschaffenes Unternehmen mit frevelnder Hand zerstört wird, indem es ein böser Geist dem Abgrund des Ruines zudrängt.

Eine gemeinsame Angelegenheit ist es, und bleibt uns das Vorrecht der Initiative, ergreifen wir sie und der gleiche Geist für Recht, Wahrheit, Wohlfahrt und Macht wird in den ganzen weiten Erbländern aufleben, mächtige Gefühle in der Brust von Männern geweckt, die den entschiedenen Willen, die Kraft und den Muth besitzen ein Unternehmen, das in seiner Ausdehnung das Grösste in der Welt genannt werden darf, zu unterstützen und zu erhalten.

Entfernen wir diese Elemente die gleich giftigen Wucherpflanzen, ihre Wurzeln in unseren Boden geschlagen, nur Früchte für sich sammeln und mit Gleichgültigkeit das Verkümmern unseres Wohlstandes herbeiführen, unserer Thorheit lachend, die ihnen das fruchtbare Feld zu ihrem wüsten Treiben so vertrauensselig überliess.

Möge unser guter Genius seine schützenden Flügeln über dieses Unternehmen breiten, auf dass es zum Wohle unseres Vaterlandes an kräftiger Entwicklung zunehme und gedeihe, sich dem Ackerbaue, der Industrie und dem Handel als mächtiges Verkehrs-

Institut innig anschliesse, und die Tausende seiner Bediensteten ihr Stückchen Brod in Ruhe und Sicherheit verdienen und geniessen können; darin werden wir den reichsten Lohn für unsere mühevollen und uneigennützigsten Arbeit gefunden haben.

Druckfehler.

Pag.	24	Zeile	16	statt	dass	richtig	das
"	26	"	5	"	steriele	"	sterile
"	29	"	16	"	den	"	der
"	30	"	22	"	Initiation	"	Initiative
"	31	"	28	"	fällt das Wort	es ganz weg.	
"	33	Schluss		"	1. Juni	richtig	1. Juli
"	56	Zeile	17	statt	ist	"	sind
"	62	in der Anmerk.		statt	Critiquu	"	Critique
"	65	Zeile	25	statt	dem	richtig	den
"	74	"	20	"	bürokratischer	"	bürokratischen
"	76	"	4	"	Beamten	"	Beamte
"	88	"	11	"	Versprechen	"	Vorsprechen
"	91	"	9	"	Raiznen	"	Raizinen
"	92	"	7	"	hooch	"	hoch
"	102	"	14	"	derselben	"	desselben
"	104	"	3	"	Siten	"	Sitten
"	108	"	19	"	Hirngespensten	"	Hirngespinsten.

