

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



1G0000298441

2.266



Jetzt ist der Augenblick da, an die praktische Lösung
der wichtigen Frage zu gehen. Darum auf zur Tat:
„Vorwärts!“

München,
23. Dez. 1916

Seine Majestät
König Ludwig III.

DER GROSSCHIFFFAHRTSWEG DONAU-MAIN RHEIN.



152

F. 2. 70.

(31730)

Bearbeitet im Auftrag der
Handelskammer Nürnberg
von ihrem Mitglied
Friedrich Carl Zahn
Kgl. Kommerzienrat.

x
2.266.

DER
GROSSCHIFFFAHRTSWEG
DONAU-MAIN
RHEIN



1131680

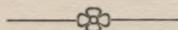
Handwritten scribbles and marks, possibly a signature or initials.

Bestellt im Auftrag der
Handelskammer Wroclaw
von ihrem Mitgliede
Friedrich Carl Zahn
Hilf. Kommerzienrat.

2990/50

Inhalt:

	Seite
I. Warum ist die Schaffung der Donau-Rhein-Großschiffahrtsverbindung von allen deutschen Kanalprojekten das vordringlichste und wichtigste und warum bedarf es dazu der Mitwirkung und Unterstützung des Reiches?	7
II. Der Donau-Main-Rhein-Großschiffahrtsweg. Bericht, erstattet in der Handelskammer Nürnberg.	9
III. Die Donau-Rhein-Großschiffahrtsverbindung. Bericht, erstattet dem Bayerischen Handelskammertag, München	13
IV. Welcher Verkehr kann erwartet werden auf dem Großschiffahrtsweg Aschaffenburg—Passau?	19
V. Die Donau und deren Zukunft als Verkehrsweg	25
VI. Neugründungen und Betriebserweiterungen im Donau-Main-Gebiet	32
VII. Frankfurter Konferenz über das Projekt der Großschiffahrtsstraße Rhein-Main-Donau	49
VIII. Eine denkwürdige Entscheidung und ein denkwürdiger Tag .	51



Inhalt:

I	Wort II die Stellung der Domes-Buch-Übersetzung	7
II	Die Domes-Buch-Übersetzung	9
III	Die Domes-Buch-Übersetzung	11
IV	Die Domes-Buch-Übersetzung	13
V	Die Domes-Buch-Übersetzung	15
VI	Die Domes-Buch-Übersetzung	17
VII	Die Domes-Buch-Übersetzung	19
VIII	Die Domes-Buch-Übersetzung	21
IX	Die Domes-Buch-Übersetzung	23
X	Die Domes-Buch-Übersetzung	25
XI	Die Domes-Buch-Übersetzung	27
XII	Die Domes-Buch-Übersetzung	29
XIII	Die Domes-Buch-Übersetzung	31
XIV	Die Domes-Buch-Übersetzung	33
XV	Die Domes-Buch-Übersetzung	35
XVI	Die Domes-Buch-Übersetzung	37
XVII	Die Domes-Buch-Übersetzung	39
XVIII	Die Domes-Buch-Übersetzung	41
XIX	Die Domes-Buch-Übersetzung	43
XX	Die Domes-Buch-Übersetzung	45
XXI	Die Domes-Buch-Übersetzung	47
XXII	Die Domes-Buch-Übersetzung	49
XXIII	Die Domes-Buch-Übersetzung	51
XXIV	Die Domes-Buch-Übersetzung	53
XXV	Die Domes-Buch-Übersetzung	55
XXVI	Die Domes-Buch-Übersetzung	57
XXVII	Die Domes-Buch-Übersetzung	59
XXVIII	Die Domes-Buch-Übersetzung	61
XXIX	Die Domes-Buch-Übersetzung	63
XXX	Die Domes-Buch-Übersetzung	65
XXXI	Die Domes-Buch-Übersetzung	67
XXXII	Die Domes-Buch-Übersetzung	69
XXXIII	Die Domes-Buch-Übersetzung	71
XXXIV	Die Domes-Buch-Übersetzung	73
XXXV	Die Domes-Buch-Übersetzung	75
XXXVI	Die Domes-Buch-Übersetzung	77
XXXVII	Die Domes-Buch-Übersetzung	79
XXXVIII	Die Domes-Buch-Übersetzung	81
XXXIX	Die Domes-Buch-Übersetzung	83
XL	Die Domes-Buch-Übersetzung	85
XLI	Die Domes-Buch-Übersetzung	87
XLII	Die Domes-Buch-Übersetzung	89
XLIII	Die Domes-Buch-Übersetzung	91
XLIV	Die Domes-Buch-Übersetzung	93
XLV	Die Domes-Buch-Übersetzung	95
XLVI	Die Domes-Buch-Übersetzung	97
XLVII	Die Domes-Buch-Übersetzung	99
XLVIII	Die Domes-Buch-Übersetzung	101
XLIX	Die Domes-Buch-Übersetzung	103
L	Die Domes-Buch-Übersetzung	105

Vorwort.

Diese Schrift will die an der Donau-Main-Rhein-Wasserstraße von Passau bis Duisburg seßhaften Industrie- und Handelskreise von den Grundlagen unterrichten, die in technischer und finanzieller Hinsicht maßgebend sind für den geplanten Ausbau des die Donau mit dem Rhein verbindenden Großschiffahrtsweges; auch die Aufmerksamkeit hinlenken, auf dessen Verkehrseinfluß und die Bedeutung der Donau-Main-Rhein-Wasserstraße für das mitteleuropäische Wirtschaftsleben im allgemeinen.

Es ist ein erhebender Gedanke, daß gerade jetzt wo der Weltkrieg auf seiner Scheitelhöhe angelangt ist, von Seite der Kgl. Bayer. Staatsregierung der erste Schritt zur Ausführung eines so gewaltigen Werkes unternommen wird, wie es das geplante ist.

Zeigen wir damit doch, daß das deutsche Volk auch in diesen ernstesten Stunden, wo es gilt, alle Kräfte dem Vaterland zu widmen, um den Vernichtungswillen der feindlichen Mächte zu brechen, die hohen Ziele der Menschheit nicht aus dem Auge verliert und unentwegt für den kulturellen und wirtschaftlichen Fortschritt tätig ist.

Möchten alle Kreise, die an der Schaffung des Donau-Main-Rhein-Großschiffahrtsweges ideell und materiell interessiert sind, auch für ihren Teil helfend dazu beitragen, daß dieses Projekt seiner Vollendung baldigst entgegengeführt werden kann, denn es handelt sich hier um eine wahrhaft nationale Angelegenheit!

Nürnberg, März 1917.

Der Verfasser.

I.

**Warum ist die Schaffung der Donau-Rhein-Großschiff-
fahrtsverbindung von allen deutschen Kanalprojekten
das vordringlichste und wichtigste und warum bedarf
es dazu der Mitwirkung und Unterstützung des Reiches?**

1. Weil durch den Ausbau des Donau-Main-Kanales ein Strom-
gebiet in Verbindung gebracht wird, dessen Längenausdehnung
und Verkehrseinfluß von keinem anderen der bestehenden
deutschen Kanalprojekte auch nur annähernd erreicht wird
und weil diese Großschiffahrtsverbindung nicht nur einem
einzelstaatlichen Bedürfnis dient, sondern dem Reichsganzen.
2. Weil das Vorhandensein einer wirklich leistungsfähigen
Donau-Main-Rhein-Wasserstraße für alle diejenigen deutschen
Kanalprojekte, die Anschluß an diesen Verkehrsweg suchen,
Grundbedingung ist, da andernfalls bei Ausführung dieser
Pläne der beabsichtigte Zweck gar nicht voll erreicht werden
könnte. Es gilt das namentlich für den angestrebten Weser-,
Werrä-, Main-Donaukanal, für den Rhein-, Neckar-Donaukanal,
für den München-, Augsburger-Donaukanal, für den Bodensee-
Donaukanal und im gewissen Sinne auch für den Elbe-,
Oder-Donaukanal.
3. Weil für das Deutsche Reich und die mit ihm verbündeten
Mächte schwerwiegende staatspolitische, militärische und
wirtschaftliche Gründe das Vorhandensein einer leistungs-
fähigen Binnenwasserstraße, wie sie der Donau-Main-Rhein-
Großschiffahrtsweg darstellt, an dem alle Staaten Angrenzer
sind, nicht nur gebieterisch fordern, sondern der Besitz
eines solchen Verkehrsweges als innere Linie geradezu eine
Lebensfrage ist.

Denn dieser Verkehrsweg ermöglicht im Frieden die
Förderung des Güteraustausches der Zentralmächte unter-
einander und der wirtschaftlichen Erschließung der unteren
Donaustaaten; er erfüllt also eine Kulturaufgabe.

Er dient auch als Bindeglied und Rückgrat bei dem notwendigen politischen und wirtschaftlichen Zusammenschluß der Zentralmächte.

Er erhöht ferner die militärische Schlagfertigkeit des Deutschen Reiches und der verbündeten Staaten durch die Entlastung der Eisenbahn im Mobilisierungsfalle und während der Dauer eines Krieges, durch die unbehinderte Zufuhr von Kriegsmaterial und der für die Kriegführung, wie für die Aufrechterhaltung des Wirtschaftslebens, notwendigen Rohstoffe.

Er dient endlich als Schutz- und Trutzwehr gegen die Aushungerungspläne feindlich gesinnter Mächte, da dieser Verkehrsweg die Ernährung des deutschen Volkes sicherstellen kann, wenn uns der Verkehr über See abgeschnitten ist.

Dem Reich obliegt also aus eigenem Interesse die Pflicht, die schleunige Durchführung der

Donau-Rhein-Großschiffahrtsverbindung

mit allen Mitteln zu fördern und zu ermöglichen.



Deutsche Kanal-Projekte die Anschluss suchen an die **Rhein-Main-Donau-** **Großschiffahrtsstrasse**



II.

Handelskammer, Nürnberg.

Der Donau-Main-Rhein-Großschiffahrtsweg.

Bericht, erstattet in der Vollsitzung vom 20. Dezember 1916.

Von allen mitteleuropäischen Wasserstraßen-Projekten ist das die Schaffung einer Donau-Main-Rhein-Großschiffahrtsverbindung anstrebende das wichtigste und vordringlichste.

Zunächst schon aus wirtschaftlichen Gründen, weil diese Verbindung einen größeren Verkehrseinfluß auszuüben vermag, als irgend eine andere. Die Donau-Main-Rhein-Wasserstraße durchschneidet nämlich fast ganz Europa von Südost bis Nordwest in einer Länge von rund 4000 Kilometern. Dabei erstreckt sich deren Dienstleistung nicht nur auf den binnenländischen, sondern auch auf den Seeverkehr, denn sie verbindet zugleich zwei Meere, den Atlantischen mit dem Indischen Ozean.

Aber auch aus politischen Gründen. Der beste Beweis hierfür ist das von den mitteleuropäischen Staaten bereits übernommene Programm der Schaffung „einer freien Donau“ und des Ausbaues der Donau, des Mains und des Rheins zu einer einheitlichen Großschiffahrtsverbindung. Je größer der gemeinsame Güteraustausch auf diesem Stromgebiet und der damit verbundene Nutzen werden wird, desto enger und dauerhafter werden sich auch die politischen Bande der Zentralmächte gestalten.

Schließlich auch aus militärischen Gründen. Der strategische Wert, den diese Wasserstraße besitzt, liegt zurzeit so vor aller Augen, daß daran niemand mehr zweifeln kann.

Ein großer Teil der Lebensmittel- und Futtermittelnot, unter der das deutsche Volk so schwer zu leiden hat, wäre uns erspart geblieben, wenn der Donauweg und der die Donau mit dem Rhein verbindende Donau-Main-Kanal, sowie der Main während der Friedenszeit so reguliert und ausgebaut worden wären, daß der Großschiffahrtsverkehr auf dem ganzen Stromgebiet hätte unterhalten werden können.

Wird erst einmal bekannt, welchen nachteiligen Einfluß das Fehlen dieser Großschiffahrtsverbindung auf die Kriegführung ausübte und welche Schwierigkeiten für die Heeresverwaltungen daraus

entstanden sind, dann wird man sich fragen, wie es möglich gewesen ist, daß unser Generalstab und unsere Reichsregierung nicht schon längst vor Beginn des Krieges wenigstens den Ausbau des Donau-Main-Kanales ermöglicht haben. Das um so mehr, als man die Bedeutung der Wasserstraßen für militärische Zwecke schon längst vor Beginn des Krieges erkannt hat. Es sei in dieser Hinsicht nur verwiesen auf den 7. Band des vom Deutschen Generalstab 1913 herausgegebenen Werkes: „Studien zur Kriegsgeschichte und Taktik“, in welchem Werke ausdrücklich Klage darüber geführt wird, daß man den Wasserstraßen früher nicht die wünschenswerte Beachtung geschenkt hat.

Ist es Scheu vor den Kosten gewesen, die den Ausbau des Donau-Main-Kanals zu einem Großschiffahrtsweg verhinderte, oder welcher Grund sonst? Es liegt hier zweifellos eine schwere Unterlassungssünde vor und ein Sparen am falschen Ende. Möge man aus dieser Erfahrung wenigstens jetzt Nutzen ziehen und endlich zur Tat schreiten!

Gerade was den Ausbau des Donau-Main-Kanals anbelangt, sind der Worte seit 25 Jahren wirklich genug gewechselt worden. An Hand der verschiedenen Projekte, die ausgearbeitet worden sind, muß man sich auch endlich klar darüber sein, welche Wegführung die zweckmäßigste ist.

Vom Niederrhein bis nach Sofia haben alle Handelskammern, wirtschaftlichen Vereinigungen, Kommunalverwaltungen und die an der Frage interessierte Industrie nebst Handel einstimmig die Notwendigkeit der Schaffung der Donau-Main-Rhein-Großschiffahrtsverbindung im allgemeinen und den Ausbau des Donau-Main-Kanals zu einem Großschiffahrtsweg im besonderen anerkannt. Das alles berechtigt auch zum Handeln.

Nach den Angaben der Sachverständigen erfordert der Ausbau des Donau-Main-Großschiffahrtskanals einen Kostenaufwand von 300 bis 400 Millionen Mark. Daß das eine gewaltige Summe ist, kann nicht in Abrede gestellt werden. Allein noch gewaltiger als die Kosten werden die Segnungen sein, die nicht nur für unser engeres Vaterland und das Reich, sondern auch für unsere Verbündeten aus diesem Werk ersprießen.

Daß Bayern allein die Kosten für den Kanalbau tragen soll, das wird wohl von niemand mehr verlangt, nachdem neben dem kulturellen und wirtschaftlichen Wert der Donau-Rheinverbindung auch deren eminent politische und militärische Bedeutung anerkannt ist.

Das Reich ist der berufene Träger aller Ausgaben, die für die Reichsverteidigung entstehen, für die Wahrung der politischen und militärischen Interessen. Ebenso wie das Reich den Nord-Ostsee-Kanal rein aus strategischen Gründen auf seine Kosten gebaut hat und wie es in den letzten Jahrzehnten fortgesetzt strategische Bahnen hat erbauen lassen, muß es zum mindesten auch einen erheblichen Teil der Donau-Main-Kanalkosten tragen. Das Reich ist aber auch aus Gründen des Ausgleichs der wirtschaftlichen Kräfte innerhalb des Reichsgebiets verpflichtet, zur Kostendeckung beizutragen. Hat doch Bayern alle Ursache, sich bei Vergabe der Heereslieferungen schwer benachteiligt zu fühlen!

Es soll damit kein Vorwurf erhoben werden, da die ungleiche Verteilung der Heereslieferung vielfach auf natürliche Ursachen zurückzuführen ist. Aber in ihrer Wirkung ist sie in Bayern doppelt schwer fühlbar geworden durch die ungeheure Kapitalverschiebung und Abwanderung, die damit verbunden war und noch ist. Die in Bayern aufgebrachtten Summen für Kriegsanleihe sind auch zum weitaus größten Teil der unmittelbaren Anlage in diesem Lande entzogen, sie verringern infolgedessen das zur weiteren wirtschaftlichen Verwertung in Bayern verfügbare Kapital.

Es muß daher als eine berechtigte Forderung erscheinen, wenn verlangt wird, daß das Reich den durch den Krieg vorwiegend benachteiligten Bundesstaaten Beihilfe leistet zur Wiedergewinnung wirtschaftlicher Kräfte. Bayern gegenüber kann das namentlich dadurch geschehen, daß das Reich größere Mittel zur Durchführung des Donau-Main-Großschiffahrtskanals beisteuert. Dabei mag es nebenbei zurückgreifen auf Preußen durch Auferlegung einer Vorausleistung zu den von dem Reich übernommenen Baukosten, denn Preußen hat nicht nur den größten Gewinn aus der Kriegskonjunktur gezogen, es wird auch aus der Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße dauernd einen namhaften wirtschaftlichen Gewinn erzielen. Das gilt insbesondere für die preußischen Provinzen, Rheinland und Westfalen, sowie für Hessen. Selbst die Montan-Industrie Schlesiens wird durch diese Wasserstraße günstig beeinflußt, wie das Dr. Hermann Schaumberger in seiner jüngst erschienenen Studie „Das Verhältnis der Produktionskosten der bayerischen Eisen-, Maschinen- und Materialindustrie zu denen des Rheinlands“ statistisch nachweist. 2

Wenn von maßgebender Seite außerdem vorgeschlagen wird, daß durch ein „gemischt-wirtschaftliches Unternehmen“, dessen Teilhaber Hafenstädte, wirtschaftliche Verbände, großindustrielle Unternehmungen, Schiffahrtsgesellschaften und Groß-

verfrachter sein sollen, für einen Teil der entstehenden Zinsenlast Garantie geleistet werden soll, so ist das ein Gedanke, dessen Weiterverfolgung sehr zu empfehlen ist, wenn dadurch die Ausführung des Projekts in naher Zeit wirklich sichergestellt werden kann.

Hauptsache ist dabei, daß wenn wirklich zur Tat geschritten wird, nicht ein Stückwerk geschaffen, sondern der Großschiffahrtskanal in einem Zug zur Ausführung gelangt.

Nur wenn das geschieht, wird, wie ich das bereits gelegentlich der Vollsitzung der Handelskammer vom 29. März 1915 zum Ausdruck brachte, „die Verkehrswechselbeziehung zwischen der Donau und dem Rhein in einer Form erreicht, die für Berg- und Talfahrt die Ausnützung der höchsten Verkehrsleistung ermöglicht“. Erfolgt lediglich die Kanalisation des Mains und die Korrektur der Donau in einer für den Großschiffahrtsverkehr notwendigen Ausmessung, ohne daß zur selben Zeit der Donau-Main-Großschiffahrtskanal erbaut wird, dann gibt man wohl Hunderte von Millionen Mark aus, verhindert aber im selben Augenblick, daß dieses Kapital volle nutzbringende Arbeit leisten kann, unterbindet demgemäß auch dessen Rente. Die gleiche Anschauung vertritt auch die Handelskammer Frankfurt a. M. Sie ist ebenfalls der Meinung, daß erst nach Schaffung des Donau-Main-Großschiffahrtskanales der gegenseitige Austausch der Montan- und Industrieprodukte der Rheinlande mit den Bodenerzeugnissen der Donau-Staaten voll zur Geltung kommen kann.

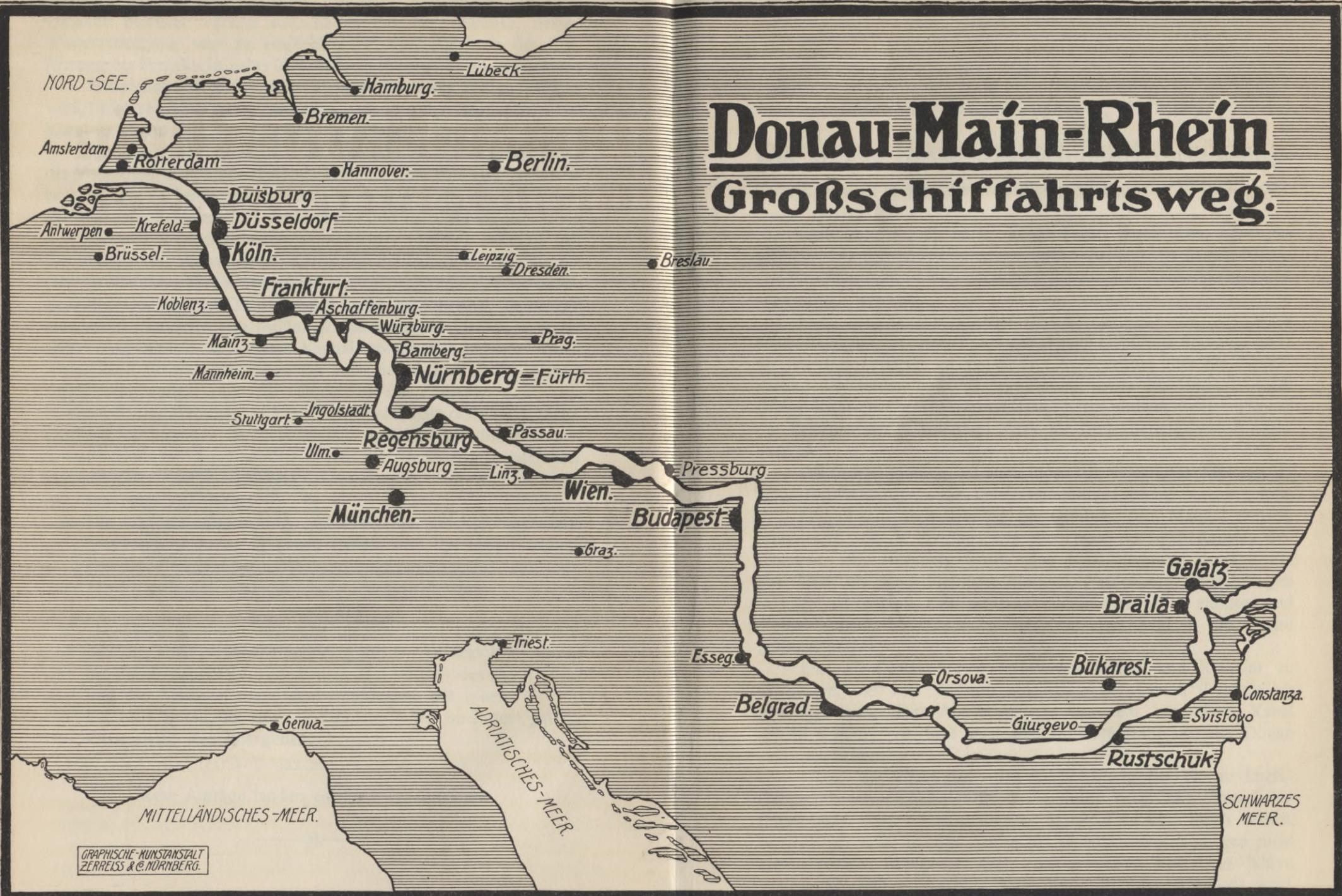
Ich beantrage daher:

1. Die Handelskammer möge wiederholt an die Kgl. bayerische Staatsregierung das Ersuchen stellen, daß die Inangriffnahme des Baues des Donau-Main-Großschiffahrtskanales mit allen Mitteln gefördert und daß dieser hergestellt wird
„in einem Zug“.
2. Die Handelskammer möge in diesem Sinne durch eine Abordnung auch persönlich vorstellig werden bei dem Ministerium für Verkehrsangelegenheiten, dem Ministerium des Kgl. Hauses und des Aeußern, sowie dem Ministerium des Innern.
3. Die Handelskammer möge von diesem Bericht auch dem großen Generalstab Kenntnis geben.

Diese Anträge fanden einstimmige Annahme.



Donau-Main-Rhein Großschiffahrtsweg.



GRAPHISCHE-KUNSTANSTALT
ZERREISS & CO. NÜRNBERG.

III.

Bayerischer Handelskammertag, München.

Die Donau-Rhein-Großschiffahrtsverbindung.

Bericht, erstattet in der außerordentlichen Sitzung vom 25. Januar 1917.

Eine frohe Kunde ist in diesen Tagen durch unser Land gegangen. Die seit 25 Jahren angestrebte Schaffung der Donau-Rhein-Großschiffahrtsverbindung zwischen Passau und Aschaffenburg soll verwirklicht werden.

Nach langen theoretischen Erwägungen ist die bayerische Staats-Regierung in dieser Frage zur aktiven Handlung übergegangen. Sie hat dem Landtag soeben einen Gesetzentwurf über die Projektierung der Donau- und Mainregulierung, sowie des Ausbaues eines Donau-Main-Großschiffahrtskanales vorgelegt und um die Bewilligung des Betrages von 5 Millionen Mark für Projektierungskosten nach-gesucht.

Die Staatsregierung hat auch hinsichtlich der Linienführung des neuen Großschiffahrtsweges bereits endgültige Entschliebungen gefaßt.

Er soll von Aschaffenburg bis Bamberg dem Maintal entlang führen und von da bis Nürnberg die Trasse des alten Kanales einschlagen. Ab Nürnberg wurde eine neue Richtung gewählt die über Roth am Sand, Pleinfeld, Ellingen, Weißenburg, Treuchtlingen und Dollnstein läuft, dann in das Wellheimertrockental einbiegt und diesem entlang bis Steppberg geht, wo der Kanal in die Donau münden soll.

Um die Donau-Engen zwischen Neustadt und Kelheim zu vermeiden, soll von Neuburg aus, längs der Donau und südlich von Ingolstadt, über Abensberg bis Saal ein besonderer Kanal erstellt werden. Ab Saal wird die SchiffsstraÙe mit der Donau zusammenfallen.

Ueber die Wichtigkeit, die die Schaffung der Donau-Rhein-Großschiffahrtsverbindung für das gesamte bayerische Wirtschaftsleben nicht nur, sondern für das ganze Deutsche Reich besitzt, brauche ich mich hier in diesem Kreise von Sachverständigen nicht auszusprechen, haben wir doch auch seit einer Reihe von Jahren mitgewirkt um zu erreichen, daß dieses Bindeglied gebaut wird.

Und die Erkenntnis der politischen und strategischen Bedeutung der Donau-Main-Rhein-Großschiffahrtswasserstraße ist durch die Lehren des Weltkrieges für die mitteleuropäischen Staaten Gemeingut geworden. Von dem Chef des Generalstabes des Feldheeres ist zur Sache der Handelskammer Nürnberg erst in diesen Tagen folgende Mitteilung zugegangen:

„Ich verkenne nicht, daß der Ausbau eines Großschiffahrtsweges zwischen Rhein, Main und Donau, sowohl in militärischer wie in wirtschaftlicher Beziehung, von großer Bedeutung ist. Die Durchführung dieses sicherlich großzügigen Ausbaues noch während des Krieges in Angriff zu nehmen, verbietet sich aber mit Rücksicht auf die Arbeiter und Transportschwierigkeiten“.

Während der Kriegszeit kann mit den Bauarbeiten selbstverständlich nicht begonnen werden; das schon deshalb nicht, weil die Detailprojektierungsarbeiten allein einige Jahre Zeit beanspruchen.

Die Wasserversorgung des Donau-Main-Kanales soll erreicht werden durch eine Ueberführung des Lechwassers von Meitingen in einem Kanal und Viadukt über die Donau und in die Scheithöhe des Kanales bei Steppberg.

Auf der Donau, einschließlich des Donau-Kanales, soll der Verkehr mittels Dampfkraft bewerkstelligt werden, auf dem Donau-Main-Kanal selbst durch elektrische Treidelei, für die die benötigte Kraft gewonnen wird durch das überschüssige Lechwasser in einem Kraftwerk, das bei Steppberg zur Errichtung kommen soll.

Der Kanal wird einen muldenförmigen Querschnitt erhalten, in Wasserspiegelhöhe eine Breite von 38 Meter und in der Mitte eine Wassertiefe von 3,6 Meter. Die Gefällstufen der Wasserstraße sollen überwunden werden durch Kammerschleusen, deren Gefäll über 10 Meter nicht betragen soll.

Die Schleusen werden als Schleppzugschleusen erbaut und zwar die Main- und Donauschleusen für einen ganzen dreischiffigen Schleppzug, die Kanalschleusen dagegen für je 2 Lastkähne.

Bei dem in Aussicht genommenen Ausbau können auf dem Kanal Schiffe bis zu 1200 Tonnen verkehren, sodaß die Donau- und Rheinschiffe ihre ganze Fahrstrecke auf dieser Wasserstraße zurücklegen können ohne leichtern zu müssen.

Auf der Main- und Donaustrecke können bei Tagesbetrieb und auf der Kanalstrecke bei ununterbrochenem Tag- und Nachtbetrieb 12 Millionen Tonnen Güter in 270 Schiffahrtstagen befördert

werden. Sollte der Verkehr darüber hinausgehend wachsen, müßten die Schleusen in Doppelschleusen umgebaut werden.

Die Gesamtkosten der Regulierungs- und Kanalbauarbeiten sind wie folgt veranschlagt:

Main-Kanalisation:	282 ¹ / ₂ km	à Mk. 660007	= Mk. 171 Mill.
Donau-Main-Kanal:	167 ¹ / ₂ " " "	1970000	= " 330 "
Donau-Regulierung ab Regensburg bis zur Reichsgrenze einschließl. des Seiten- Kanales von Steppberg bis Saal	284 " " "	550000	= " 149 "
		insgesamt rund	<u>Mk. 650 Mill.</u>

Die Verzinsung und Tilgung dieser Summe erfordert bei

5⁰/₀ Mk. 32 500 000.—

5¹/₂⁰/₀ " 34 120 000.—

Die Betriebskosten werden angenommen bei einem Jahresgüterverkehr von

5 Millionen Tonnen mit Mk. 8 740 000.—

10 " " " " 9 850 000.—

Der Gesamtaufwand wird sich also belaufen bei

5 Millionen Tonnen auf Mk. 41 240 000.—

10 " " " " 42 350 000.—

An Einnahmen werden erwartet bei einem Verkehr von

5 Millionen Tonnen Mk. 17 410 000.—

10 " " " 41 120 000.—

Nach der Berechnung des Verkehrsministeriums dürfte die Güterbewegung auf dem Donau-Main-Kanal in der ersten Zeit 5 Millionen Tonnen im Jahre betragen. Es kann aber mit Sicherheit angenommen werden, daß sich der Verkehr rasch steigert. Eine Verdoppelung des Güterverkehrs tritt nämlich bei Binnenwasserstraßen, wie die Erfahrung zeigte, gewöhnlich in 8—10 Jahren ein.

Nachdem bei einem Güterverkehr von 10 Millionen Tonnen im Jahre die Ausgaben für Verzinsung, Betriebsunterhaltung und Amortisation, wie der Ausweis zeigt, bereits ihre Deckung finden, wird das Defizit, das in den ersten Betriebsjahren des Donau-Main-Kanales anfallen wird, durch die Verkehrsmehrung nach Zeit und Summe bald beseitigt sein.

Die Aufbringung der Kosten ist in folgender Weise gedacht: Zunächst erwartet man vom Reich einen beträchtlichen Zuschuß

als verlorenen Posten. Der Rest, der danach verbleibt soll von Bayern und den interessierten Städten, sowie Industrien in der Form eines Anlehens aufgebracht werden, für das der bayerische Staat und die Interessenten die Zinsengarantie leisten.

Zu diesem Zweck soll ein gemischtwirtschaftliches Unternehmen ins Leben gerufen werden in der Form eines Stromverbandes.

Der Staatsregierung sowohl als der Volksvertretung wird die Stellungnahme zur Sache natürlich wesentlich erleichtert, wenn die beteiligten Städte und Industrien auch schon bei den Projektierungskosten ihre Interessennahme zeigen durch Uebernahme eines Teiles der Kosten, etwa in der Höhe von 1 Million Mark, welche Summe in 3 Jahresraten, jede mit Mark 333000.— aufzubringen wäre.

Um Klarheit darüber zu erhalten, welche Wege für die Interessenten-Gewinnung am besten eingeschlagen werden, fand am 5. Januar ds. Js. unter dem Vorsitz des Oberbürgermeister Voigt in Frankfurt a. Main eine Besprechung statt. An dieser nahmen teil der Präsident der Frankfurter Handelskammer Geheimrat von Passavant, sowie von bayerischer Seite Oberregierungsrat Dasch vom Verkehrsministerium, ferner Oberbürgermeister Dr. Geßler von Nürnberg und Oberbürgermeister Dr. Bleyer von Regensburg, der Landtagsabgeordnete Held von Regensburg und Kommerzienrat Zahn von Nürnberg.

Einhellig war man der Meinung, daß die vorerwähnte Summe bei entsprechender Werbetätigkeit aufgebracht werden kann. Es wurde daher beschlossen, daß raschmöglichst für die Erwirkung von Zeichnungen eine Werbetätigkeit entfaltet werden soll und zwar der ganzen deutschen Linie entlang von Passau bis Duisburg.

Für die Strecke ab Frankfurt a. Main bis Duisburg sagte Herr Oberbürgermeister Voigt zu, sich mit den Städten und Interessenten in Verbindung zu setzen. Für die bayerische Strecke wurde beschlossen, die in Frage kommenden Städte zu einer Besprechung nach Nürnberg einzuladen, was inzwischen bereits geschehen ist. In der am 15. Januar in Nürnberg stattgehabten Aussprache erklärten die erschienenen Bürgermeister und Vorstände der Gemeindegkollegien, daß sie bereit seien bei ihren Kollegien die Bewilligung entsprechender Beiträge nicht nur zu beantragen, sondern auch wärmstens zu befürworten. Die Höhe der Beitragsleistung wurde bemessen nach dem Durchschnitt des Staats-Steuer-Solls der Jahre 1913, 1914 und 1915.

Als notwendig wurde auch erachtet, daß die bayerischen Handelskammern um ihre Mitwirkung ersucht werden.

Eine Aussprache darüber sollte ebenfalls in Nürnberg erfolgen. Da aber aus Anlaß der heutigen Münchener Tagung die Vertreter der bayerischen Handelskammern an und für sich zusammengekommen sind, hat sich die Handelskammer Nürnberg erlaubt diese Gelegenheit zu benützen und Sie, meine Herren, von dem Sachverhalt zu unterrichten.

Ich gestatte mir nun namens der Handelskammer Nürnberg zu beantragen:

1. Der bayerische Handelskammertag im allgemeinen und die bayerischen Handelskammern, jede für sich im besonderen, möchten sich bereit erklären, für die Erwirkung von Zeichnungen für die Deckung der Projektierungskosten der bayerischen Großschiffahrts-Wasserstraße in den interessierten Kreisen ihres Amtsbezirkes eifrigst tätig zu sein.
2. Der bayerische Handelskammertag möge eine EntschlieÙung fassen, in der er zum Ausdruck bringt, welches hohe Interesse er der Erbauung der Donau-Rhein-GroÙschiffahrtsverbindung entgegenbringt und welchen Wert er der schleunigen Ausführung der bestehenden Projekte beilegt. Diese EntschlieÙung soll der Staatsregierung, sowie dem Abgeordnetenhaus zur Kenntnis gebracht werden. Für die Fassung dieser EntschlieÙung sei folgender Wortlaut in Vorschlag gebracht:

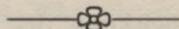
„Bayerns Industrie und Handel sind seit langem von der Ueberzeugung durchdrungen, daß der Nachteil der geographischen Lage Bayerns und seiner Armut an den wichtigsten industriellen Roh- und Hilfsstoffen am wirkungsvollsten durch den Ausbau eines Groß-Schiffahrtsweges durch Bayern bekämpft werden kann. Sie haben daher stets die Bestrebungen zur Schaffung dieser Wasserstraße als ihre Sache betrachtet und sind vom tiefsten Dank für den unermüdlichen Förderer der bayerischen Binnenschiffahrtspläne, Seine Majestät König Ludwig III., erfüllt.

Unter der Einwirkung der Lehren des Krieges halten sie nunmehr den Zeitpunkt für gekommen, um diesen Plan in die Wirklichkeit umzusetzen, einmal deshalb, weil der Krieg erwiesen hat, daß zu den längst erkannten Vorteilen des Wasserweges für die bayerische Wirtschaft im engeren Sinne sich solche militärischer, politischer und wirtschaftlicher Art von einschneidender Bedeutung für das Reichsganze und für die sämtlichen verbündeten Mächte gesellen, dann aber auch, weil die durch die Kriegswirtschaft eingetretenen Ver-

änderungen des Besitzes der einzelnen und ganzer Länder innerhalb des Reichsgebietes Bayern vor die ernste und unverschiebliche Aufgabe stellen, wirksame Mittel zu ergreifen, um ein immer weiteres Zurückgehen seiner wirtschaftlichen und in deren Gefolge auch kulturellen Geltung im Reichsverband zu verhindern.

In Wahrung der Interessen von Bayerns Industrie und Handel richten die bayerischen Handelskammern an die Hohe Staatsregierung und an den Hohen Landtag die dringende Bitte der Forderung der Stunde zu entsprechen und die Arbeit zur Ausführung der Großschiffahrtsverbindung vom Rhein zur Donau und damit von der Nordsee zum Schwarzen Meer unverzüglich in Angriff zu nehmen. Sie geben sich dabei der Hoffnung hin, daß das Reich hierzu in Erkenntnis seines großen Anteils an dem Nutzen des Werkes seine Hilfe bieten wird, und daß auch die übrigen beteiligten Bundesstaaten, besonders Preußen, einen angemessenen Anteil der Kosten auf sich nehmen werden. Um ferner für das Unternehmen die wirtschaftlichen Kräfte der Nächstbeteiligten nach Maßgabe ihres Interesses und Könnens nutzbar zu machen, empfehlen sie den Gedanken der Bildung eines Zweckverbandes der besonders interessierten Städte, Körperschaften und wirtschaftlichen Einzelunternehmungen eingehender Prüfung. Sie geben auch ihrerseits die Versicherung ab, daß sie zur erfolgreichen Durchführung des Werkes nach besten Kräften beitragen werden^a.

Diese Anträge fanden einstimmige Annahme.



IV.

Welcher Verkehr kann erwartet werden auf dem Großschiffahrtsweg Aschaffenburg bis Passau?

Den Wasserstraßen gebührt gegenüber den Eisenbahnen der Vorrang, insbesondere dann, wenn es sich um die Beförderung von Gütern auf langen Strecken handelt, und um die Beförderung von Massen- sowie Schwergütern.

Wohl sind die Anlagekosten, die die Schiffskanäle verursachen größer, als diejenigen, die der Bau von Eisenbahnen verursacht, allein dieser Nachteil gleicht sich reichlich wieder aus durch die geringen Betriebs- und Unterhaltungskosten.

Dazu kommt, daß die Fortbewegung eines beladenen Schiffes weit geringere Ausgaben verursacht, als sie bei gleicher Leistung durch den Eisenbahntransport entstehen. Auch stellt zum Beispiel ein 1200 Tonnen-Schiff, das die Gütermenge von vier Normal-Lastzügen befördern kann, eine wesentlich geringere tote Last dar, als die zur Beförderung dieser Gütermenge benötigten Eisenbahnwagen.

Die Schifffahrt ist aus all diesen Gründen in der Lage, die Güter zu niedrigeren Frachtsätzen zu befördern, als die Eisenbahnen, und darin liegt der volkswirtschaftliche Wert der Wasserstraßen.

In unserer Zeit, wo der Wettbewerb immer schärfer wird, ist daher die Güterbeförderungsmöglichkeit auf Wasserstraßen für Industrie und Handel ganz besonders erwünscht.

Diejenigen Staaten, die über ein weitverzweigtes und systematisch ausgebautes Wasserstraßennetz verfügen, besitzen anderen gegenüber, bei denen das nicht der Fall ist, einen unverkennbaren Vorzug; das zeigt sich allerwärts im Wettbewerb bei der Gütererzeugung, wie bei dem Gütertausch. Es braucht hierbei nur auf Belgien verwiesen zu werden und das diesem Lande zur Verfügung stehende, nach allen Richtungen ausgebaute Wasserstraßennetz, worüber sich jüngst der

belgische Generalgouverneur, Exzellenz von Bissing, wie folgt äußerte: „Das ausgedehnte Wasserstraßennetz Belgiens leistet der Heeresverwaltung außerordentliche Dienste und erweist sich für den wirtschaftlichen Aufbau des Landes als sehr nützlich, da die Güterbeförderung trotz des großen Wagenmangels und der Ueberlastung der Bahnen durch Zuhilfenahme der Wasserstraßen ungestört abgewickelt werden kann“.

Es läßt sich nicht in Abrede stellen, daß Deutschland hinsichtlich der Ausgestaltung seines Wasserstraßennetzes in den letzten Jahrzehnten wesentliche Fortschritte gemacht hat, allein mehr im Norden, als im Süden.

Als ein besonderer Nachteil hat sich während des Krieges erwiesen, daß zwei so bedeutende Ströme, wie der Rhein und die Donau noch nicht durch einen wirklich leistungsfähigen Kanal in Verbindung gebracht worden sind.

Es muß daher begrüßt werden, daß die Verbindung der Donau über den Main zum Rhein nun in großzügiger Weise geschaffen werden soll und zwar in einem Ausmaß, das den Verkehr des 1200 Tonnen-Schiffes ermöglicht.

Speziell auch für die rheinische Montanindustrie eröffnen sich dadurch die günstigsten Aussichten, denn sie ist, wenn dieses Projekt zur Ausführung gelangt, in der Lage, ihre Produkte vom Niederrhein bis in die unteren Donauländer ausschließlich auf dem Wasserweg befördern zu können, wodurch es ihr ermöglicht wird, ihre Güter zu zweifellos weit niedrigeren Tarifsätzen befördern zu lassen, als bisher.

Für die Schätzung der Gütermenge, die für die bayerische Großschiffahrtswasserstraße von Aschaffenburg bis Passau voraussichtlich zur Beförderung anfallen wird, liegen amtliche Berechnungen vor. Auch ergeben sich Anhaltspunkte aus dem Umfange des gegenwärtigen Main- und Donauverkehrs, sowie des Bahnverkehrs. Diese Uebersicht sei hiermit gegeben:

1. Verkehr Nordwestdeutschland — Bayern.

In erster Linie steht hier der Kohlenverkehr mit 2 Millionen Tonnen Einfuhr; der Kohle folgt an Wichtigkeit und Menge das Eisen. 1913 wurden aus dem Rheinland rund 300000 Tonnen Eisen und Eisenwaren mit der Bahn nach Bayern eingeführt. Weiterhin bezog Bayern aus dem Rheinland:

200 000	Tonnen	Düngemittel,
170 000	„	Steine,
60 000	„	Zement,
40 000	„	Erde, Ton usw.,
90 000	„	Müllereierzeugnisse,
130 000	„	Holz

und erhebliche Mengen anderer Güter.

Im Versand Bayerns nach dem Rheinland wurden festgestellt:

Holz	360 000	Tonnen
Steine	95 000	„
Erden	120 000	„
Eisen	75 000	„
Getreide	35 000	„
Erze	7 000	„
Tonwaren	6 000	„

und größere Mengen anderer Güter.

Der Prozentsatz für den Uebergang dieser Güter auf das Wasser schwankt zwischen 10 und 60 %. Es ergeben sich für den Gesamtwasserverkehr Nordwestdeutschland—Bayern rund 2 300 000 Tonnen.

Vom süddeutsch-bayerischen Verkehr ist nur der bisherige Verkehr Ludwigshafen—Mannheim in Rechnung gezogen. Massengüter kommen im Verkehr Bayern—Württemberg, Bayern—Baden, Bayern—Pfalz (außer Ludwigshafen—Mannheim) nicht in Frage. Auch im Verkehr Bayern—Elsaß-Lothringen werden Kohle und Eisen im allgemeinen dem Schienenweg erhalten bleiben.

2. Verkehr Holland — Belgien — Bayern.

Der direkte Eisenbahnverkehr zwischen den beiden Verkehrsgebieten ist nicht bedeutend. Er betrug 1913 rund 75 000 Tonnen. Dieser Verkehr, der im allgemeinen wertvollere Güter umfaßt, wird der Eisenbahn erhalten bleiben. Es wird höchstens mit einem Uebergang von 5 000 Tonnen auf die neue Wasserstraße gerechnet.

3. Verkehr Nordwestdeutschland und Bayern — Oesterreich.

Auf österreichischer Seite kommen in Betracht: Ober- und Niederösterreich, Steiermark und Salzburg; Kärnten und Tirol nur in geringem Umfang. Auch für Böhmen, die Bukowina und Galizien kommt die Donau im allgemeinen nicht in Frage. Im deutschen Versand erscheinen hauptsächlich Eisen, Eisenwaren und Koks, im Empfang land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse, Petroleum, Erze und Mineralien. Auf den Wasserweg gehen etwa 255 000 Tonnen über.

4. Verkehr Nordwestdeutschland, Teile Mitteldeutschlands und Bayern — Ungarn.

Deutsche Ausfuhr in der Hauptsache Eisen, Eisenwaren und Koks; deutsche Einfuhr Mais, Braugerste und andere landwirtschaftliche Erzeugnisse. Auf die Wasserstraße gehen über etwa 55 000 Tonnen.

5. Verkehr Deutschlands mit Serbien.

Die Ausfuhr nach Serbien besteht in der Hauptsache aus Eisen und Eisenwaren, die Einfuhr aus Erzeugnissen der Landwirtschaft. Der Gesamtdonauverkehr wird etwa 100 000 Tonnen umfassen.

6. Verkehr Deutschlands mit Bulgarien.

Im Versand Deutschlands erscheinen hauptsächlich Eisen und Eisenwaren, im Empfang landwirtschaftliche Erzeugnisse. Für die Donau fällt ein Verkehr von rund 25 000 Tonnen an.

7. Verkehr Deutschlands mit Rumänien.

Nach Rumänien werden vorwiegend ausgeführt Eisen und Eisenwaren, Glas und sonstige Industrieerzeugnisse; eingeführt wird von dort Petroleum und Petroleumprodukte, Mais und andere Futtermittel.

Für die Wasserstraße können gewonnen werden
rund 280 000 Tonnen.

Unter Einrechnung des vom bayerischen Eisenbahnbinnenverkehrs auf die Wasserstraße übergehenden Anteiles von etwa 200 000 Tonnen und des bisherigen bayerischen Main- und Donauverkehrs von 1 110 000 Tonnen läßt sich für die neue Wasserstraße ein Anfangsverkehr von rund

5 Millionen Tonnen

erhoffen.

Diese Verkehrsziffer erscheint gering, wenn sie mit den auf dem Rhein, der Elbe und der Oder beförderten Gütermengen verglichen wird. Auf dem Rhein wurden vor dem Krieg 66 Millionen Tonnen, im Gebiet der Elbe 20 Millionen Tonnen, im Gebiet der Oder 11 Millionen Tonnen im Jahre befördert. Auf der österreichischen Donaustrecke von Passau bis Theben stellte sich der Gesamtgüterverkehr auf 2,6 Millionen Tonnen, auf der ungarischen Donau auf 5,1 Millionen Tonnen. Der bulgarische Donauverkehr

betrug 0,6 Millionen Tonnen, der rumänische einschließlich des Pruthverkehrs 5,2 Millionen Tonnen, wovon rund 2,5 Millionen Tonnen über Sulina gingen.

Der gesamte außerdeutsche Donauverkehr betrug demnach ohne den zum Meer gehenden Verkehr rund 11 Millionen Tonnen.

Auf der Westseite mündet die neue Wasserstraße in den Rheinstrom mit dem gewaltigen Jahresverkehr von 66 Millionen Tonnen, auf der Ostseite schließt sie an die Donau an, die einen Verkehr von jährlich 11 Millionen Tonnen vermittelt. Der Westen umfaßt ein Gebiet höchster industrieller Tätigkeit; für seine Industrierzeugnisse findet er im Osten einen Markt; durch seinen Bedarf an land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen und Rohstoffen, wie Erzen und Erden bildet er ein geeignetes Aufnahmegebiet für die Ostländer.

Dem Austauschbedürfnis zwischen West und Ost entsprechend, wird die billigere Beförderung, die durch die neue Wasserstraße und die Verbesserungen der Schiffbarkeit der österreichischen und ungarischen Donau erzielbar ist, eine größere Menge Güter zum Transport bringen, deren Verfrachtung auf dem Binnenweg bisher unmöglich war.

In letzter Zeit mehren sich die Nachweise dafür, daß die Donau-Main-Rhein-Großschiffahrts-Wasserstraße sehr wohl in der Lage ist, mit der See zu konkurrieren. Der Verkehr der Seehäfen der Levante mit den Häfen des Westens wird immer den Weg über die See nehmen; aber mit der Verbesserung der Binnenwasserstraße wird sich wohl das Hinterland der Westhäfen, also die Zahl der Donau- und Eisenbahnstationen der unteren Donauländer, deren Verkehr zurzeit nach den Osthäfen gerichtet ist, verkleinern. Der Abstand der Linien, welche im Osten und Westen die Verkehrsgebiete der See und der Binnenwasserstraßen trennen, erweitert sich durch jede die Binnenschifffahrt fördernde Maßnahme. Zu der hieraus entspringenden Verkehrszunahme treten die Mehrungen infolge der fortschreitenden Wirtschaftsentwicklung in den berührten Gebieten, vor allem in den unteren Donauländern, in denen durch bessere Erschließung und Aenderung der Wirtschafts- und Verkehrspolitik Fortschritte zu erhoffen sind.

In Berücksichtigung aller dieser Verhältnisse ist die Annahme begründet, daß der Ausbau der neuen Wasserstraße und die Verbesserung der österreichischen und ungarischen Donau im ersten Jahrzehnt nach der Betriebseröffnung einen Verkehrszuwachs bewirken wird, der den Umfang der Verkehrssteigerung bei den deutschen Wasserstraßen erreicht.

Der Verkehr auf dem Main hat sich

von 0,9 Millionen Tonnen im Jahre 1893					
auf 1,7	"	"	"	"	1903 und
auf 4,1	"	"	"	"	1913

gehoben. Der Rheinverkehr ist

von 14,1 Millionen Tonnen im Jahre 1893					
auf 36,1	"	"	"	"	1903 und
auf 66,4	"	"	"	"	1913

gewachsen.

Die Elbe vermittelte im Jahre 1893 6,5, im Jahre 1903 11,9 und im Jahre 1913 19,5 Millionen Tonnen. Der Oderverkehr stieg von 1,4 Millionen Tonnen im Jahre 1893 auf 3,0 Millionen Tonnen im Jahre 1903 und ohne Berücksichtigung des Stettiner Verkehrs auf 6 Millionen Tonnen im Jahre 1913.

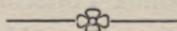
Innerhalb eines Zeitraumes von 10 Jahren ist auf allen Flußgebieten eine Verdoppelung der beförderten Gütermengen eingetreten.

Vielfach ist die Verkehrszunahme aber noch größer gewesen.

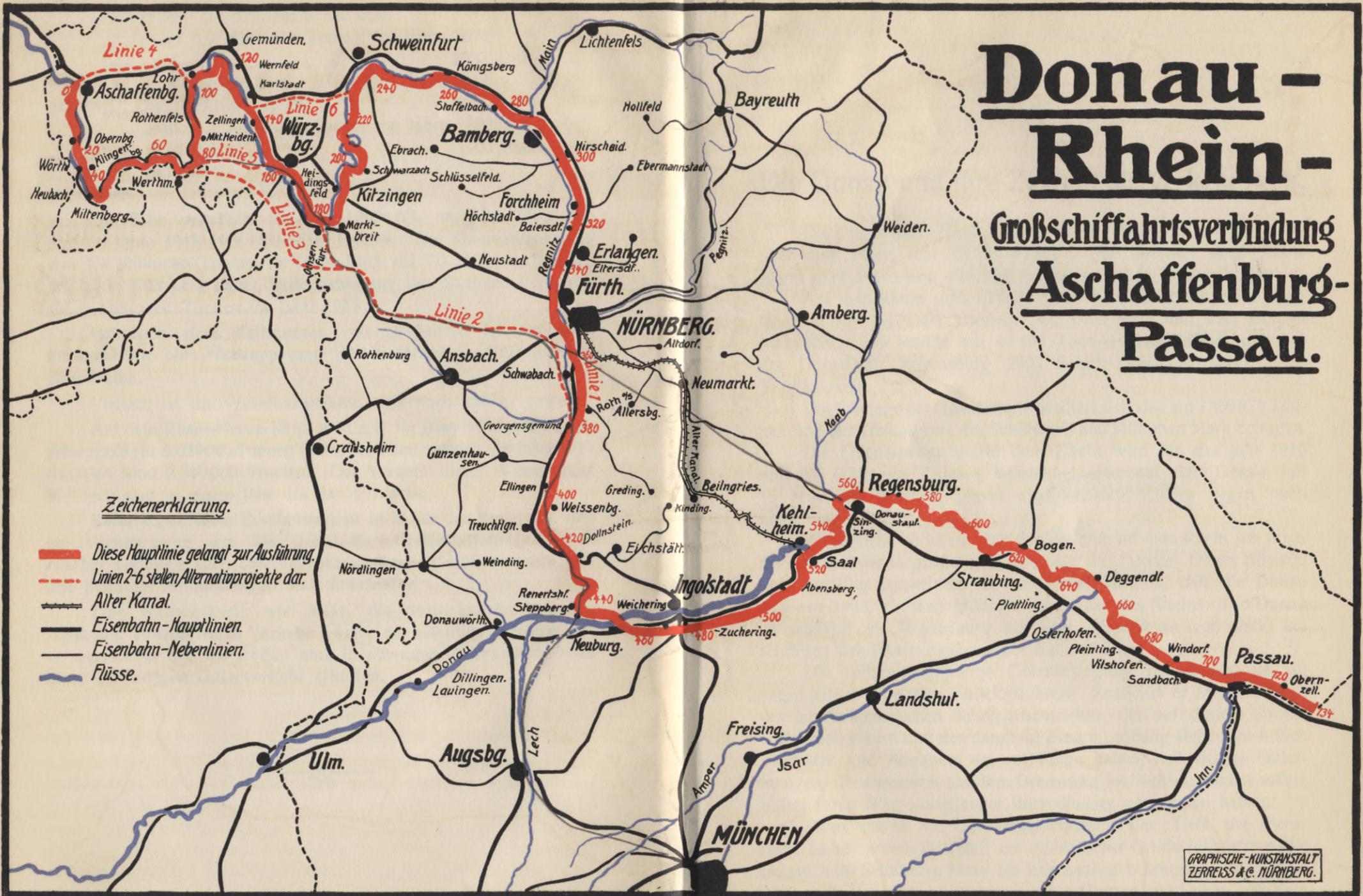
Auf dem Rhein-Herne-Kanal sind z. B. im Jahre 1914 mit Motorschleppern rund 639 000 Tonnen Güter befördert worden, im Jahre 1915 dagegen rund 3 540 000 Tonnen. Der Verkehr dieser Wasserstraße hob sich also in einem Jahr um das $4\frac{1}{2}$ fache.

Berechtigen diese Erscheinungen nicht zu der Annahme, daß ein Verkehrsweg wie der Donau-Main-Großschiffahrtskanal in rascher Zeitfolge auch eine Verkehrssteigerung erzielen kann, die alle heutigen Mutmaßungen weit übertrifft?

Eine Wasserstraße wie diese, die dazu berufen ist den beständig zunehmenden Verkehr zweier so mächtiger Ströme wie es der Rhein und die Donau sind in einander überzuleiten, muß einen gewaltigen Güterverkehr erhalten.



Donau- Rhein- Großschiffahrtsverbindung Aschaffenburg- Passau.



Donau -
Rhein -
Aschaffenburger -
Passau.



V.

Die Donau und ihre Zukunft als Verkehrsweg.

Die Donau-Main-Rhein-Wasserstraße verfügt zur Zeit insgesamt über eine Flotte von 15 464 Schiffen. Sie überragt damit heute schon ganz bedeutend alle übrigen europäischen Wasserstraßen.

Auf dem Rhein sind 12 352 Schiffe beheimatet mit einer Tragfähigkeit von 5 473 875 Tonnen. Auf dem Main und dem Donau-Main-Kanal 252 Schiffe mit 46 100 Tonnen Tragfähigkeit und auf der Donau ab Regensburg 2995 Schiffe mit 1 820 000 Tonnen Tragfähigkeit.

Die Tonnage der Gesamtflotte beziffert sich also auf 7 339 875 Tonnen und der Gesamtwert der Schiffe soll 850 Millionen Mark betragen.

Die Güterbewegung auf dem Rhein wird für das Jahr 1916 mit 95 Millionen Tonnen bezeichnet und auf der Donau mit 15 Millionen Tonnen; genau abschließende Ziffern liegen noch nicht vor.

Wie ersichtlich ist zur Zeit der Verkehr auf dem Rhein um mehr als das sechsfache größer, als jener auf der Donau. Dieser Abstand muß auffällig erscheinen, da der Verkehrseinfluß, den die Donau ausüben kann, ein weit größerer ist, als der des Rheins. Die Donau ist nämlich ab Regensburg auf eine Stromlänge von 2500 km schiffbar, der Rhein dagegen nur auf 860 km.

Die seitherige geringe Güterbewegung der Donau ist auf verschiedene Ursachen zurückzuführen. Zunächst ist sie eine Folge des protektionistischen Schifffahrtsbetriebes, der auf diesem Strome vorherrschend ist und der damit in Zusammenhang stehenden hohen Tarifsätze und Abgaben, die zur Folge haben, daß riesige Gütermengen, die eigentlich auf dem Donauweg verfrachtet werden sollen, bisher ihren Weg vorteilhafter über die See genommen haben.

Dann macht es die Verschiedenheit der Tiefe der Fahrinne bisher unmöglich, daß ein einheitlicher Großschifffahrtstyp die Donau vom Schwarzen Meer bis Regensburg befahren kann. Ferner fehlt es immer noch an einem leistungsfähigen, die Donau mit dem

Rhein verbindenden Kanal. Schließlich wirkt nachteilig auch, daß die unteren Donaustaaten wirtschaftlich noch nicht genügend erschlossen und aufnahmefähig sind.

Das soll nun anders werden. Sämtliche Angrenzerstaaten sind sich jetzt einig darüber, daß eine „freie Donau“ geschaffen und ein freier Schifffahrtswettbewerb ermöglicht werden muß; auch daß die Donau auf eine Wassertiefe reguliert wird, die den unbehinderten Verkehr eines Großschiffstypes von Regensburg bis zum Schwarzen Meer ermöglicht.

Sämtliche Donau-Staaten sind jetzt auch gewillt, dieses Programm durchzuführen. Bayern ist mit gutem Beispiel schon vorangegangen. Es wird dieser Staat unter Mithilfe des Reiches die längst geplante großzügige Verbindung zwischen der Donau und dem Rhein herstellen. Ungarn wird auf seinem Hoheitsgebiet bestimmt rasch nachfolgen und Oesterreich, in welchem Lande die protektionistische Strömung noch am stärksten vertreten ist, kann und wird sich der Durchführung der auf seinen Teil treffenden Regulierungsarbeiten auch nicht entziehen. Bulgarien hat bereits 2 Millionen Lewa für Donau-Regulierungsarbeiten in den Etat 1917 eingesetzt.

Durch die politischen Ereignisse, die der Weltkrieg im Gefolge hatte und namentlich auch durch die militärischen Erfahrungen, die dabei gemacht worden sind, ist die Donaufrage plötzlich in den Mittelpunkt des Interesses gestellt worden, sie muß gelöst werden, denn dieser Verkehrsweg bildet für die Zentralmächte geradezu ein Lebenselement und für die Wirtschaftspolitik aller verbündeten Staaten den Grund und Eckpfeiler.

Damit die Donau die ihr zukommende Verkehrsleistung voll erfüllen kann, muß deren Ausgestaltung zu einem einheitlichen Großschifffahrtsweg daher auch mit denkbarster Beschleunigung zur Durchführung gelangen. Diese Anschauung bricht sich allerwärts Bahn und ist zum Leitsatz geworden.

Es kann deshalb kein Zweifel darüber bestehen, daß der Donau als Verkehrsweg eine ebenso glänzende Zukunft bevorsteht, als sie dem Rhein verbeschieden war.

Auch bei dieser Wasserstraße sind die staunenerregenden Verkehrsziffern nicht von Anfang an erzielt worden, sondern erst nach und nach und namentlich erst im letzten Jahrzehnt.

Noch im Jahre 1903 bezifferte sich der Verkehr der heute, wie bereits erwähnt, 95 Millionen Tonnen beträgt nur auf 36 Millionen Tonnen.

Es hat sich also in den letzten 13 Jahren der Verkehr um mehr als das $2\frac{1}{2}$ fache vermehrt.

Heute schon zeigt sich auch auf der Donau eine bedeutende Zunahme des Güterverkehrs, worüber die „Donaupost“ jüngst wie folgt berichtete:

„Seitdem der Warenverkehr auf der unteren Donau offiziell aufgenommen wurde, zeigt sich auf der ganzen Donau ein Emporschnellen des Verkehrs, das alle Erwartungen übertrifft. Von Seite der österreichisch-ungarischen Exporteure werden die Schifffahrtsgesellschaften mit Ansuchen um Schiffsräume völlig überschwemmt.

Die günstige Wirkung der Belebung des Warenverkehrs mit den Balkanstaaten zeigt sich bereits auf dem Wasserwege, da schon jetzt fortgesetzt ansehnliche Ladungen Waren aus diesen Staaten ankommen.

Der Abwicklung dieses Warenverkehrs dienen sämtliche Schiffe und Schlepper, sowie Schleppkähne der österreichischen und ungarischen Gesellschaften, sowie die Fahrzeuge des Bayerischen Lloyd, ja selbst bulgarische Schleppkähne mußten in Anspruch genommen werden.

Alle diese Mittel entsprechen jedoch bei Weitem nicht den hochgewachsenen Ansprüchen, sodaß sämtliche Schifffahrtsgesellschaften auf der Donau, wie auch die privaten Schiffsbesitzer große Bestellungen bei den Werften machen mußten zur Vergrößerung ihres Schiffsparkes.

Der allein von der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft abgewickelte Verkehr übertrifft die besten bisherigen Jahre und die Tonnageleistung hat eine Rekordziffer erreicht; in den letzten 3 Monaten 2 Millionen Meterzentner. Dabei sind gerade die schwergewichtigen und die Massengüter bisher stets dem Seeweg zugefallen, also der Donau entzogen worden.“

Diese Bevorzugung des Seeweges dürfte künftighin wegfallen. Durch die durch den Krieg hervorgerufene Schiffsraumnot und die noch lange nach dem Krieg bestehende Minengefahr werden die Seefrachtraten eine so beträchtliche Steigerung erfahren, daß sich in allen Fällen wo eine Binnenwasserstraße in Wettbewerb treten kann, die Verfrachtung auf dieser vorteilhafter gestalten wird als auf der See.

Für die Donau wird schon aus diesem Grund von nun ab eine beträchtliche Gütertonnagemehrung eintreten. Ganz gewaltig aber wird sich der Güterverkehr steigern, wenn einmal die Donau

so reguliert ist, daß sie von einem einheitlichen Großschiffstyp vom Niederrhein bis zum Balkan und umgekehrt befahren werden kann, ohne daß sich ein Leichtern als notwendig erweist.

Die Frachtraten lassen sich dann für den Donau-Main-Rhein-Großschiffahrtsweg entsprechend ermäßigen, so daß der Seeweg, selbst wenn wieder normale Verhältnisse eingetreten sein werden, mit dem Binnenweg nicht mehr konkurrieren kann. Es sei in dieser Hinsicht nur verwiesen auf die von Rosemeyer in „Die freie Donau“ Nr. 6 vom 15. März 1916 veröffentlichten Tarifberechnungen, bei welchen die Seefrachtraten denjenigen der Donau-Rhein-Verbindung vergleichend gegenüber gestellt sind. Nachstehende Tabelle gibt darüber Aufschluß.

Frachtraten-Vergleiche

zwischen dem

Donau-Main-Rhein-Großschiffahrtsweg und dem Seeweg.

Ab Mitte Balkan Giurgevo-Rust- schuck bis	Seeweg			Donau-Main- Rhein			Donau-Main- Rhein		
	Ent- fernung Kilo- meter	Fracht pro Tonne	Reise- dauer Tage	Ent- fernung Kilo- meter	Fracht pro Tonne	Reise- dauer Tage	Ent- fernung geringer Kilometer	Fracht- kosten pro Tonne billiger	Reise- zeit kürz Tage
		<i>M</i>			<i>M</i>			<i>M</i>	
Duisburg . .	6730	13.—	32	2595	10.40	21	4135	2.60	11
Köln . . .	6828	13.40	33	2502	10.—	20	4326	3.40	13
Mainz . .	7012	14.15	34	2313	9.25	19	4699	4.90	15
Nürnberg .	7383	15.65	37	1942	7.75	17	5441	7.90	20
Regensburg	7507	16.10	38	1818	7.30	16	5689	8.80	22

Bei der Verfrachtung auf der Donau ergibt sich demnach nicht nur ein namhaftes Ersparnis an Frachtkosten sowie Versicherungsgebühren, sondern auch ein Gewinn an Zeit, was gleich-

bedeutend ist mit einem Ersparnis an Zinsen. Zu dem gleichen Resultat wie Rosemeyer gelangte bei seinen Tarifstudien auch der Geheime Oberbaurat Germelmann.

Dazu kommt, daß die Aenderung der politischen Konstellation auf dem Balkan und der wirtschaftliche Zusammenschluß der Zentralmächte die Bedeutung der Donau als Verkehrsweg ganz von selbst erhöht und eine Garantie dafür bietet, daß der Güterverkehr dieses Stromes von Jahr zu Jahr zunehmen wird.

Der Kulturwille der Balkanstaaten ist erwacht. Mit Macht wird er sich auch durchsetzen. Ist die Ausfuhr der unteren Donaustaaten schon seither beständig größer geworden, wird das künftig in noch weit stärkerem Maße der Fall sein.

In gleichem Verhältnis aber wie die Ausfuhr der Balkanstaaten zunimmt, wird deren Bevölkerung auch kaufkräftiger, und kann dann auch die Einfuhr unserer Industrieerzeugnisse größer werden.

Die Folge ist, daß die Schifffahrtsgesellschaften ihren Schiffsraum besser ausnützen können in Berg- und Talfahrt und daraus hinwiederum ergibt sich die Möglichkeit eines rentableren Schifffahrtbetriebes.

Daß es sich hierbei nicht um Phantasien, sondern um Annahmen mit realem Hintergrund handelt, sei durch einige Angaben bewiesen. Rumänien führt in normalen Jahren allein an Getreide, Hülsenfrüchten, Futtermitteln und sonstigen Bodenprodukten, dann an Petroleum, Benzin und Mineralölen eine Gütermenge von 12—15 Millionen Tonnen aus. Bis vor dem Krieg erfolgte diese Ausfuhr zum weitaus überwiegendsten Teil auf dem Seeweg. Aus bereits dargelegten Gründen werden diese Transporte künftig größtenteils der Donau zufallen. So sind z. B. auf der Donau zur Zeit rund 400 Dampfer und 2500 Schleppkähne mit dem Abtransport der rumänischen Kriegsbeute an Getreide, Benzin, Petroleum, Holz, Leder und anderen Waren beschäftigt, die nach Oesterreich-Ungarn und namentlich nach Deutschland verfrachtet werden.

Von der Bergwerksindustrie Serbiens ist bekannt, daß deren Produktion auch während des Krieges rapid zugenommen hat. Sachverständige erklären übereinstimmend, daß der Mineralreichtum Serbiens an Kupfer, Blei, Zink, Antimon, Chrom, Mangan und anderen Erzen ganz ungeheuer sei und für die Kupfer- und Erzversorgung Deutschlands noch eine große Rolle spielen werde.

Bedeutende Aufschlüsse harren ihrer Ausbeutung und Millionen von Tonnen werden nun alljährlich für die Verfrachtung Donau aufwärts anfallen.

Bulgariens Ausfuhr an Mais, Weizen, Gerste, Hafer, Raps, Hanf, Gemüse, frischem und getrocknetem Obst, Eiern und Vieh ist beständig im Wachsen begriffen. Allein nach Belgien hat Bulgarien vor dem Krieg für $50\frac{1}{2}$ Millionen Lewa Getreide über See ausgeführt. Die Viehausfuhr ist innerhalb 10 Jahren von 5 Millionen auf 18 Millionen Lewa gestiegen, die Eieraufuhr nach Deutschland von 1 Million auf 11 Millionen Lewa. Der Früchte- und Gemüse-Export hat sich in 10 Jahren um das 8 fache gehoben. Dabei steht dieses Land erst vor dem Anfang seiner Entwicklung.

Bulgarien zählt auch zu den walddreichsten Ländern Europas. Betrug doch nach der letzten amtlichen Forststatistik der Waldbestand rund 30% des damaligen Flächengehaltes des bulgarischen Reiches. Seitdem hat sich durch neu hinzu erworbene Gebiete der Bestand noch wesentlich erhöht. Für Nutzholz kann man heute etwa $1\frac{1}{4}$ Millionen Hektar in Rechnung setzen, wovon $\frac{1}{3}$ dem Staate gehört. Für den Baumbestand kommen überwiegend Eichen und Buchen in Frage, sodann Eschen, Birken, Ulmen u. s. f.

Diesem Holzreichtum steht bis jetzt Bulgarien noch ziemlich rat- und tatlos gegenüber; seine Holzgewinnung und Holzindustrie befinden sich noch im Anfang der Entwicklung. Die Zukunft wird indessen hier eine große Aenderung bringen, da sachgemäß mit der Abholzung des teilweise noch im Urzustande befindlichen Waldbestandes begonnen werden soll. Man rechnet besonders, daß Deutschland ein großer Abnehmer werden wird infolge der günstigen Verfrachtung, die der Donauweg ermöglicht.

In Ungarn sind im letzten Jahr ganz kolossale Summen für Waldankäufe aufgewendet worden zu dem Zweck der Verwertung der Holzbestände, für die Deutschland der Hauptabnehmer sein wird. Große Kapitalien werden zur Zeit auch in Ungarn aufgewendet um die Erträgnisse der großen Dominalgüter zu steigern und die Getreideproduktion und den Getreideexport zu erhöhen.

Für die Bergfahrt auf der Donau bestehen also glänzende Aussichten. Nicht minder trifft das zu für die Talfahrt. Um das ermessen zu können braucht man nur auf die Vernichtung der Werte hinzuweisen, die in Rumänien und Serbien erfolgt ist.

Zahlreiche Eisenbahnlinien und Brücken sind zerstört worden, die wieder hergestellt werden müssen, ebenso Hafenbauten, Schiffswerften, Silos und Petroleum-Tanks. Tausende von Lokomotiven und Eisenbahnwaggons, die in Verlust geraten sind, müssen neu angeschafft, eine Unzahl von zerstörten Gebäuden neu errichtet werden.

Viele Millionen von Tonnen an Stahl, Eisen, Maschinen und Metallwaren aller Art sind dazu notwendig, ebenso an Zement und anderen Baumaterialien. Daß der Hauptanteil dieser Lieferungen auf Deutschland entfällt, liegt in der Natur der Sache.

Nach dem Frieden wird Bulgarien auch ein großer Abnehmer für deutsche landwirtschaftliche Geräte werden. Wie die Einfuhr sich heben kann, zeigte die Tatsache, daß in Bulgarien auf je 100 Wirtschaften im Jahre 1909, 9 Pflüge und 1910 bereits 18 Pflüge entfielen. Trotzdem kennt die große Masse der bulgarischen Bauern den Eisenpflug überhaupt noch nicht, denn 80% aller landwirtschaftlichen Betriebe hat 1911 überhaupt noch keinen Pflug besessen.

Es bietet sich nun auch die Möglichkeit auf dem Balkan die englische Kohle die dort fast ausschließlich Verwendung gefunden hat, durch die Ruhrkohle und durch schlesische Kohle zu ersetzen.

Für die Verfrachtung aller dieser Gütermengen muß man sich aus naheliegenden Gründen in erster Linie des Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsweges bedienen. Reges Leben wird sich auf der Donau deshalb dann auch in der Talfahrt entfalten.

Es liegt hier also ein reiches Betätigungsfeld für Deutschlands Industrie, Handel und Schiffahrt vor. Man braucht nur die Zeit richtig zu nützen.

Wer wollte es heute noch bezweifeln, daß der langangehaltene Dornröschenschlaf der Donau nun beendet ist? Sie wird eingestellt in den wirtschaftlichen Blutkreislauf der Zentralmächte. Hohe Aufgaben harren ihrer. Für alle Angrenzerstaaten wird die Donau in Verbindung mit dem Rhein ein ebenso wichtiger Wirtschaftsfaktor werden, als diesen der Rhein für sich allein im deutschen Wirtschaftsleben längst schon bildet.

Wer das nicht glauben will, der führe sich nur vor Augen, daß in der hohen Politik die leitenden Männer der Zentralmächte heute schon damit beschäftigt sind von den Gestaden der Nordsee bis an den Persischen Golf die Grundlagen zu schaffen für eine einheitliche Wirtschaft und einen einheitlichen Weltverkehr, und daß zur gleichen Zeit starke Kräfte der Hochfinanz, der Industrie und des Handels aller Staaten der Zentralmächte bereits daran gegangen sind, das Neuland, das gewonnen wird, zu beackern, wie das das folgende Kapitel zeigt.

Die Donau aber wird für den wachsenden Güteraustausch, der sich zwischen dem Occident und Orient unausbleiblich entfalten wird, die Brücke bilden. — Darin liegt ihre verheißende Zukunft.

VI.

Neugründungen und Betriebserweiterungen im Donau-Main-Gebiet

die mit diesem Wasserweg unmittelbar im Zusammenhang stehen
oder durch die dessen Güterverkehr günstig beeinflusst wird.

Erfolgt in der Zeit vom Januar 1916 bis Januar 1917.

Nachstehende Notizen sollen eine Uebersicht geben über die wirtschaftliche Betätigung die sich der Donau und dem Main entlang in der Zeit vom Januar 1916 bis Januar 1917, also im Zeitraum von nur einem Jahr geltend machte; auch als Beweis dafür dienen wie sich die Unternehmungslust und das Kapital den neuen Verhältnissen bereits anpassen und bemüht sind daraus Nutzen zu ziehen.

Deutschland.

Regensburg. Die Schiffahrtsgesellschaft „Bayerischer Lloyd m. b. H.“ Regensburg hat ihr Betriebskapital von 2 Millionen Mark auf 8 Millionen Mark erhöht. Sie wird, um der Verkehrssteigerung gerecht werden zu können, die sich auf der Donau-Wasserstraße schon während des Krieges bemerkbar gemacht hat und nach dem Frieden voraussichtlich weiter zunimmt, eine namhafte Vermehrung ihres Schiffparkes vornehmen. 20 Schleppkähne zu je 1000 Tonnen und 1 Dampfer zu 1200 PS. sind bereits in Auftrag gegeben worden. Nach deren Indienststellung wird der Bayerische Lloyd über eine Flotte von 100 Schiffen verfügen. Wegen einer neuerlichen Erhöhung des Kapitals auf 12 Millionen Mark schweben eben Verhandlungen.

Die „Atlantika“ Seeschiffahrtsgesellschaft Budapest hat die Errichtung einer Schiffswerft in Regensburg beschlossen.

Die Schiffswerft Christof Ruthof hat eine bedeutende Betriebserweiterung durchgeführt; sie ist zur Zeit stark mit Aufträgen für Schiffsneubauten versehen. Das gleiche ist der Fall bei der Schiffswerft Uebigau.

Die Firma Cäsar Wollheim, Breslau, hat in Regensburg eine Schiffswerft errichtet.

Für den Güterverkehr auf der Donau zwischen Regensburg und Ulm eröffnete der Bayerische Lloyd einen besonderen regelmäßigen Schiffsdienst.

Die Bayerische Transportgesellschaft vorm. Fügen & Co. in Ludwigshafen a. Rh. hat in Regensburg eine Zweigniederlassung errichtet.

Im Laufe des Jahres 1916 haben vier Regensburger Firmen für den Donau-Verkehr 15 neue Tankschiffe, die für den rumänischen Petroleum-Transport in Dienst gestellt werden, neu erbauen lassen bzw. in Auftrag gegeben und zwar der

Bayerische Lloyd	3	Tankschiffe zu je	775 tons
Deutsche Erdöl-A.-G. . . .	2	" " "	773 "
Benzin-Werke	2	" " "	773 "
Danubia-Gesellschaft für Mineralöle-Industrie	2	" " "	773 "
Benzin-Werke	4	" " "	700 "
Bayerische Lloyd	2	" " "	1000 "
Donau-Dampf-Schiffahrts- Gesellschaft	3	" " "	1000 "

Die bekannte österreichische Speditionsfirma Schenker & Co. hat in Regensburg eine Zweigniederlassung errichtet.

Für die Donau- und Balkanländer ist die Gründung eines Handelsmuseums in Regensburg erfolgt.

Mit einem Kapital von 9 Millionen Mark wurde in Regensburg unter der Firma „Reichsfutter-Werke m. b. H.“ eine Futtermittelfabrik gegründet. Da der Wasserweg eine günstige Verfrachtung ermöglicht, rechnet man auf großen Absatz.

Die Bayerische Zellstoff-Fabrik A.-G. in Regensburg, deren Aktienkapital auf 4 Millionen Mark festgesetzt wurde, erbaut direkt am Donauhafen eine neue Fabrikanlage, bei der alle technischen Fortschritte in Anwendung kommen. Durch die günstige Lage ist

nicht nur der Bezug aller benötigten Materialien auf dem Wasserweg möglich, sondern auch die Verfrachtung der gesamten Produktion. Außer Sulfite-Zellstoff soll auch Lignit-Spiritus erzeugt werden und zwar ist eine Jahresproduktion von 1 $\frac{1}{2}$ Millionen Liter vorgesehen.

Nürnberg. Die Donau-Main-Schiffahrts-Gesellschaft m. b. H. Nürnberg ist unter der Firma „Demerag“ Donau-Main-Rhein-Schiffahrtsgesellschaft A.-G. in eine Aktien-Gesellschaft umgewandelt worden. Das Betriebskapital wurde hierbei von 550 000 Mark auf 2 Millionen Mark erhöht. Es ist beabsichtigt, den Schiffspark dieser Gesellschaft wesentlich zu vergrößern. Auftrag auf den Neubau von 3 Main-Motorschiffen und 3 Kanal-Motorschiffen ist bereits erteilt worden. Um den zur Zeit bestehenden Güterandrang bewältigen zu können, charterte die Gesellschaft von fremden Eignern 22 Schiffe. An den größeren Umschlagplätzen des Mains und des Donau-Main-Kanales läßt sie Lagerhäuser erbauen. Dem Speditionsverkehr und der Warenbelehrung soll erhöhte Aufmerksamkeit geschenkt werden.

Der Stadtmagistrat Nürnberg hat sich in Würdigung der Bedeutung die dem bevorstehenden Ausbau des Donau-Main-Kanales zu einem Großschiffahrtsweg zukommt, sowohl an der „Demerag“ Donau-Main-Rhein-Schiffahrts A.-G. in Nürnberg, als an dem Bayerischen Lloyd in Regensburg, kapitalistisch beteiligt, um auf diese Weise zu bekunden, welches hohe Interesse er diesem neuen Verkehrsweg entgegenbringt.

In Hinsicht auf die Belebung des Transportverkehrs der Donau-Main-Rhein-Wasserstraße wird die Assekuranzfirma Conrad Weber & Co., Nürnberg, die sich speziell mit der Transport- und Cascovericherung befaßt, eine bedeutende Erweiterung ihres Unternehmens durchführen.

Die Alfred Graf G. m. b. H. Nürnberg erhöht ihr Betriebskapital zunächst um 250 000 Mark. Sie widmet sich namentlich dem Balkanhandel und wird in Rutschuck eine Zweigniederlassung errichten.

Die Hirsch Kupfer- und Messingwerke A.-G. Halberstadt, hat die Metallwarenfabrik, Stanz- und Rohrzieherei Fritz Neumeyer in Nürnberg übernommen und das Unternehmen in eine Aktien-

Gesellschaft umgewandelt mit einem Kapital von zunächst 4 Millionen Mark. Das Werk wird zu einem erstklassigen Metall-Industrie-Großbetrieb erweitert.

Die Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft hat die Erzeugung von Autolastwagen nach dem System „Saurer“ aufgenommen. Sie plant außerdem bedeutende Betriebserweiterungen und hat zu diesem Zweck bereits große Terrain-Ankäufe vorgenommen.

Die Siemens-Schuckert-Werke G. m. b. H. haben die Fabrikation von Flugzeugen neu aufgenommen und erweitern ihre Betriebswerkstätten gleichfalls beträchtlich.

Die Metallbearbeitungs-Gesellschaft m. b. H. Nürnberg kaufte in der Nähe des zukünftigen Kanalhafens ein großes Gelände an, zur Errichtung einer neuen großen Fabrik. Nach Beendigung der Munitionsherstellung wird die Fabrikation eines Motorpfluges aufgenommen von dem man sich namentlich einen großen Absatz nach den unteren Donaustaaten Bulgarien, Rumänien und Serbien erhofft.

Die Süddeutsche Metallindustrie G. m. b. H. Nürnberg wurde unter Uebernahme der wesentlichen Teile der Firmen Dr. Schmidmer & Co. und unter Beteiligung der Heddernheimer Kupferwerke A.-G. in eine Aktien-Gesellschaft umgewandelt. Das Kapital wurde auf 1 800 000 Mark festgesetzt.

Unter Mitwirkung der Gothaer Waggonfabrik A.-G. wurden im Fürther Gebiet mit einem Kapital von 2 Millionen Mark die „Bayerische Waggon- und Flugzeugwerke A.-G.“ gegründet, die sich mit der Herstellung von Eisenbahnwaggonen und Flugzeugen beschäftigen werden.

Durch die Bayerische Treuhand A.-G. Nürnberg wurde die am Donau-Main-Kanal in Forchheim gelegene chemische Fabrik F. Seltsam Nachf. in eine Aktiengesellschaft umgewandelt. Das Kapital ist auf 900 000 Mark festgesetzt worden.

Die Eisenwerks-Gesellschaft Maximilian-Hütte hat die Mehrheit der Kuxen der Gewerkschaft Wittelsbach erworben, die bekanntlich Besitzerin des größten Teils der Erzmutterungen und Aufschlüsse in

dem benachbarten Juragebiet und der Oberpfalz ist. Der Felder-
komplex beträgt 90 000 Hektar. Die vorhandene Erzmenge wird
auf rund 1500 Millionen Tonnen geschätzt. Wenn dereinst mit
deren Verarbeitung begonnen wird, fallen für die Wasserstraße
Donau-Main-Rhein voraussichtlich große Transportmengen an.
Erfolgt die Verhüttung der Erze an Ort und Stelle, dann müssen
große Kohlen- und Koksmengen in Bergfahrt dahin transportiert
werden und gelangen die Erze zur Ausfuhr, dann wird sich dadurch
die Talfahrt bedeutend beleben.

Bamberg. Mit einem Kapital von 200 000 Mark wurde in
Bamberg ein Schiffsverkehrsunternehmen unter der Firma „Bavaria-Linie“
gegründet, das sich speziell mit der Güterbeförderung auf dem Main
und dem Donau-Mainkanal beschäftigen wird.

Zunächst wurden 9 Eil-Motorschiffe, 6 Schleppschiffe und
4 Kanalmotorschiffe in den Dienst gestellt. In diesem Jahre werden
weitere 12 Schiffe neu angeschafft.

Würzburg. Neun Schiffer und Spediteure, die die Main-
schiffahrt und Spedition betreiben, haben sich zu einer Genossenschaft
vereinigt unter der Firma „Main-Schiffahrtsgenossenschaft e. G. m. b. H.“

Aschaffenburg. Die „Rhenania“, Speditionsgesellschaft m. b. H.
Mannheim hat in Aschaffenburg eine Zweigniederlassung errichtet
um sich aus der kommenden Verkehrssteigerung der Donau-Main-
Rhein-Wasserstraße einen entsprechenden Anteil zu sichern.

Passau. Die „Atlantika“, Fluß- und See-Schiffahrtsgesellschaft
Budapest hat die Errichtung einer Schiffswerft in Passau beschlossen.

Die „Erste bayerische Graphitwerk A.-G. in Untergriesbach“
hat neue große Aufschlüsse gemacht, die eine ganz bedeutende
Steigerung der Produktion ermöglichen.

Die „Passauer Graphitwerk A.-G. Obererlau“ hat ihren Betrieb
neuerdings erweitert. Das Aktienkapital befindet sich im Besitz der
Friedr. Krupp A.-G. in Essen.

Neu gegründet wurde die Graphit-Kropfmühle A.-G. in München
deren Gruben sich ebenfalls im Donaugebiet befinden. Die Ausbeute
die zur Zeit monatlich durchschnittlich 850 Tonnen beträgt, soll
auf das Doppelte erhöht werden.

Straubing. Von der Stadtverwaltung wurde die Anlage eines Donauhafens beschlossen. Zur Förderung der Industrieansiedelung soll eine besondere Agitation entfaltet werden.

Deggendorf. Die Hamburger Firma Hitzler errichtet hier eine Schiffswerft. Bedeutende Grundstücksankäufe sind bereits erfolgt.

Ingolstadt. Der Stadtmagistrat Ingolstadt hat den Ausbau eines Hafens beschlossen, da Ingolstadt für den Donauumschlagsverkehr von Bedeutung wird. Münchner und Augsburger Industrie- und Handelskreise fördern dieses Projekt.

An der Donau günstig gelegene Grundstücke sind für den Hafenbau schon erworben worden.

München. In München wurde unter der Bezeichnung „Deutsch-Bulgarische Gesellschaft“ eine Vereinigung gegründet zu dem Zweck der Förderung des Güteraustausches zwischen Deutschland und Bulgarien und zur Förderung des Verständnisses für Bulgariens Land und Volk.

Mit einem Kapital von zunächst 100 000 Mark wurde in München die „Deutsch-türkische Montangesellschaft m. b. H.“ gegründet.

Unter der Firma „Bayerische Geschütz-Werke Friedr. Krupp, Kommandit-Gesellschaft“ errichtete die Friedr. Krupp A.-G. im Verein mit verschiedenen Bayerischen Großbanken und Industriellen eine Geschütz- und Waffenfabrik mit einem Kapital von 25 Millionen Mark.

Daß es sich hier um ein Unternehmen großen Stiles handelt, zeigt der Ankauf von 1500 Tagwerk Grund, die bereits mit Fabrikanlagen bebaut werden und die Sicherung von weiteren 2200 Tagwerk Grund für eine späterhin erfolgende Erweiterung.

Das Werk wird hauptsächlich für Bayern und die verbündeten Staaten Geschütze und sonstige Heeresbedarfsartikel erzeugen, dann auch für die Marine. Der Ausbau der Donau zur Großschiffahrtsstraße und die Herstellung eines leistungsfähigen die Donau mit dem Main und Rhein verbindenden Kanales ist eine unerläßliche Voraussetzung für die Entwicklung dieses bedeutungsvollen Unternehmens.

Durch die tatkräftige Unterstützung der Bayerischen Staatsregierung wurde die Gründung der „Bayerischen Aluminium-Werke G. m. b. H.“ ermöglicht, die am Inn eine Aluminium-Fabrik errichtet.

Das Werk wird mit einem Kostenaufwand von 30 Millionen Mark ausgebaut. Die zur Verfügung stehende Wasserkraft wird auf 55 000 P. S. veranschlagt. Die Produktion soll so groß werden, daß ein Drittel des gesamten Aluminium-Bedarfes Deutschlands durch dieses Werk gedeckt werden kann.

Die „Bayerische Stickstoff-Werk A.-G. München“ vergrößert ihre bei Trostberg gelegene Anlage mit einem Kostenaufwand von 10 Millionen Mark wobei 20 000 P. S. neugewonnen werden. Die Produktion soll auf 30 000 Tonnen Kalkstickstoff gesteigert werden.

In Burghausen a. Inn wurde die Gesellschaft für Elektro- und Chemische Industrie Dr. Alex Wacker gegründet. Dieses, seiner Vollendung entgegengehende Werk, ist so bedeutend, daß dessen Gebäulichkeiten eine kleine Stadt für sich bilden. Die Grundfläche beträgt 250 000 Quadratmeter. Ein eigenes 8 Kilometer langes Industriegeleise dient dem Werksverkehr. Die Baukosten betragen über 20 Millionen Mark. 32 000 P. S. Kraft stehen zur Verfügung, doch wird außerdem noch Strom aus dem Reichenhaller Saalach-Werk beansprucht und übertragen.

Augsburg. Unter der Firma „Bayerische Rumpler-Werke“ wurde ein neues Aktien-Unternehmen mit 1 Million Mark Grundkapital errichtet, dessen Zweck die Herstellung und der Vertrieb von Flugzeugen nach dem System „Rumpler“ ist.

Berlin. In Berlin wurde die „Balkan Kohlen-Handels-Aktien-Gesellschaft“ mit einem Kapital von 4 Millionen Mark gegründet. Zu den Gründern gehört der schlesische Bergfiskus, Fürst Pleß, Cäsar Wollheim, Emanuel Friedländer & Co., Giesches Erben und die oberschlesischen Kokswerke A.-G., sowie die Ungarische Allgemeine Kreditbank in Budapest. Der Zweck ist, die Balkanstaaten und die Türkei mit Brennstoffen zu versehen und die bisher dort verwendete englische Kohle durch deutsche zu ersetzen. Die Donauwasserstraße ermöglicht eine vorteilhafte Verfrachtung.

Diese Gründung hat sowohl politische wie wirtschaftliche Bedeutung, da hier zum erstenmale praktisch der wirtschaftliche Zusammenschluß Mitteleuropas gezeigt wird.

Die im deutschen Levante-Verband, Berlin vereinigten Handelshäuser und Großindustriellen organisierten Musterlager, verbunden

mit einer Modell- und Maschinen-Ausstellung, zunächst in Sofia und Konstantinopel. Der letzteren Ausstellung wird eine besondere Abteilung für landwirtschaftliche Maschinen angegliedert werden, deren Einführung in der Türkei wie in Bulgarien besondere Aufmerksamkeit zugewendet wird.

„Die Montan-Aktien-Gesellschaft Balkan Berlin“ wird einer Reorganisation unterworfen. Das Kapital soll hierbei auf 2 Millionen Mark festgesetzt werden.

Zur Bewältigung der rumänischen Getreidetransporte auf der Donau hat die Zentral-Einkaufs-Gesellschaft Berlin 312 Griechenschlepps mit einem Gesamtfassungsvermögen von 360,000 Tonnen gemietet. Außerdem wurden von ihr zum Teil in Deutschland beschafft, zum Teil von ihr neu bauen lassen: 17 kleine Dampfer von je 120—180 P. S., die den Donau-Main-Kanal passieren können. Ferner 8 zerlegbare Ein- und Zweischraubendampfer von je 350—450 P. S., 6 Seitenraddampfer mit je 600 P. S., 10 Schlepper von je 1000 Tonnen und 12 Schlepper von je 700 Tonnen Tragfähigkeit, sowie 2 Doppelschraubendampfer von 1200 und 1400 P. S. Es ist damit für den Donauverkehr eine Schleppkraft von 12,000 P. S. und eine Schlepptragkraft von 18,400 Tonnen neu in den Dienst gestellt. Dieser Schiffspark ist ununterbrochen mit der Güterbeförderung beschäftigt. Der Kapitalaufwand betrug 5½ Millionen Mark. Verschiedene bedeutende speziell bayerische Schiffswerften fanden und finden durch die Verkehrsorganisation der Z. E. G. rege Beschäftigung.

In sieben Monaten wurden durch den Schiffspark der Z. E. G. 2 Millionen, 332,000 Tonnen allein an Getreide und Futtermittel befördert. Es ist dies ein Beweis für die Möglichkeit der Verkehrsentwicklung der Donauwasserstraße.

Hanau. Die Stadtverwaltung wollte aus Anlaß der Mainkanalisierung nur eine Kai-Anlage errichten.

Im Hinblick auf die erhöhte Bedeutung der künftigen Wasserstraße vom Rhein zur Donau hat sie sich aber nun für den Bau einer ausgedehnten Hafenanlage ausgesprochen.

Hervorgerufen durch die erfolgende Mainkanalisierung wurde das „Mainkraftwerk Hanau“ zwischen Offenbach und Aschaffenburg errichtet. Dieses Unternehmen wird die Lieferung von elektrischem Strom für Licht und Kraft für die anliegenden preußischen

Kreise: Hanau, Gelnhausen, Schlüchtern, Fulda, Hersfeld und Gersfeld vornehmen. Zunächst sollen 30 Millionen Kilowattstunden gewonnen werden. Die Ueberlandzentrale soll aber so ausgedehnt werden, daß die Uebertragung bis in das bremische Gebiet erfolgen kann. Die Errichtung des Werks verursacht einen Kostenaufwand von 6 200 000 Mark.

Ein bei Eichenberg im Kahlgrunde aufgeschlossenes Eisenerz-lager hat sich als bedeutend erwiesen. Die Betriebsaufnahme wird demnächst erfolgen. Unternehmerin ist die Aktien-Gesellschaft Krupp in Essen. Der Transport der anfallenden Erzmengen dürfte in der Hauptsache dem Wasserweg zufallen.

Frankfurt a. Main. Die Aktiengesellschaft für Rhein- und Main-schiffahrt wird nach Friedensschluß speziell auch den Schiffsdienst nach dem Obermain, dem Donau-Main-Kanal und der Donau betreiben und zu diesem Zweck eine größere Zahl moderner Dampfer und Motorschiffe bauen und in regelmäßigen Fahrdienst stellen lassen.

Wörth a. Main. Die „Schiffswerft Schellenberger“ hat von verschiedenen Schiffahrtsgesellschaften, die im Main und Donau-Main-Kanal Güterdienst beschäftigt sind, größere Aufträge auf Schiffsneubauten erhalten.

Oesterreich.

Neusatz. Eine Kapitalistengruppe wird eine große Schiffswerft in Neusatz a. d. Donau errichten. Zunächst sollen 300 Arbeiter beschäftigt werden. 36 Joch Grundfläche sind bereits angekauft worden.

Auf ein Gutachten des Wasserbauamtes hin wird in Neusatz auch eine Umschlagstelle errichtet, wie auch am Donauufer große Lagerhäuser erbaut werden.

Wien. Der neugebildeten österreichisch-ungarischen Bankengruppe für Orient-Geschäfte gehören die Kreditanstalt, der Wiener Bank-Verein, die Ungarische Kreditbank und die Pester Ungarische Kommerzbank an. Diese Gruppe hat bereits 2 Studien-Syndikate

gebildet, das eine für industrielle- und Minen-Geschäfte, das andere für Bau- und Transportunternehmungen. Der Förderung des Donau-Wasserstraßen-Verkehres wird besonderes Augenmerk zugewendet.

Die Wiener Kommerzialbank beschäftigt sich mit der Organisation einer Balkanbörse in Wien und Budapest, zur Förderung des Balkanhandels und des Fremdenverkehres.

Das K. K. Handelsministerium in Wien hat im November in Sofia das Oesterreichische Warenverkehrs-Bureau eröffnet. Es wird in diesem der bulgarischen Kaufmannschaft jegliche Art der Auskunft kostenlos erteilt. Das Bureau wird von der Wiener Handelskammer und dem K. K. Handelsmuseum in Wien geführt.

In den Altofener Werften der I. K. K. priv. Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft, sowie in den Danubius-Werften, herrscht regste Tätigkeit, da bedeutende Bestellungen auf Schiffsneubauten eingelaufen sind.

Ungarn.

Budapest. Der Ausbau des großen Budapester Handelshafens wird auch während des Krieges ungestört fortgesetzt. Außerdem hat das ungarische Ackerbauministerium den Bau eines neuen, großzügig angelegten Getreidehafens beschlossen, der gegenüber dem Handelshafen am anderen Donauufer zu liegen kommt. Für die Bauzeit sind 2 Jahre vorgesehen.

Von Seite der ungarischen Staatsbahnen gelangen 2 Umschlagplätze an der Donau zur Errichtung und zwar oberhalb und unterhalb Budapest.

Die „Kgl. Ungarische Fluß- und Seeschiffahrts-A.-G.“ Budapest, wird in nächster Zeit die Schifffahrt ab Regensburg und Passau aufnehmen. Um der zu erwartenden Entwicklung des Balkanverkehres gerecht werden zu können, hat sie ihr Kapital, das erst vor Kurzem von 10 Millionen Kronen auf 15 Millionen Kronen erhöht wurde, nun neuerdings um 5 Millionen, also auf 20 Millionen Kronen erhöht.

Die „Atlantika“ Seeschiffahrtsgesellschaft, Budapest, schenkt der Entwicklung des Donauverkehrs besondere Beachtung. Sie hat ihr Kapital von 6 Millionen Kronen auf 8 Millionen Kronen erhöht. Zunächst errichtet sie in Budapest eine große Schiffswerft. Ferner hat sie bereits 3 große Dampfer in Bau nehmen lassen. Speziell wird die „Atlantika“ den Transitverkehr bis Konstantinopel aufnehmen.

Unter der Firma „Aluminiumerz-Bergbau und Industrie A.-G.“ hat sich in Budapest eine neue Gesellschaft mit 8 Millionen Kronen Kapital gebildet, an der die Ungarische Allgemeine Kreditbank, die Oesterreichische Kreditanstalt, die Diskonto-Gesellschaft, die Firma S. Bleichröder und die Metallfirma Aron Hirsch & Co. in Halberstadt beteiligt sind. In erster Linie soll die Ausbeutung der im Besitze des Grafen Karl Korinis befindlichen Bauxitbergwerke, die in den Komitaten Lihom und Klausenburg liegen übernommen werden, auf denen zur Zeit schon eine bedeutende Produktion im Gange ist. Die Förderprodukte gelangen vorläufig nur als Roherz nach Deutschland zur Ausfuhr. Für die Verfrachtung will man sich hauptsächlich des Donauweges bedienen. Die Gesellschaft beabsichtigt auch die industrielle Verarbeitung der Bauxiterze zu Tonerde und Aluminium an Ort und Stelle worüber Vorstudien bereits gemacht werden.

Die Pester Ungarische Kommerzial-Bank beschloß die ihrem Konzern angehörende Ungarische Grubenbesitz-Gesellschaft zum Zwecke des Erwerbes und der Parzellierung von großen Gütern zu rekonstruieren. Das Aktien-Kapital wird von $1\frac{1}{2}$ Millionen Kronen auf 20 Millionen Kronen erhöht. Die Gesellschaft wird auch landwirtschaftliche Industrie-Unternehmungen gründen und die landwirtschaftliche Kreditgewährung intensiv pflegen.

Die Ungarische Allgemeine Kreditbank beschloß unter der Firma „Agricola“ eine Bank zu gründen deren Zweck die Förderung der Bodenproduktion im allgemeinen und auf den ungarischen Gütern im besonderen ist. An dieser Bank werden sich sowohl die Regierung wie der Hochklerus und hervorragende Landwirte beteiligen. Das Aktienkapital des neuen Unternehmens ist mit 20 bis 25 Millionen Kronen in Aussicht genommen.

Unter staatlicher Mitwirkung soll sofort nach Beendigung des Krieges mit einem Kapital von 8 Millionen Mark, wozu der Staat 4 Millionen Mark beiträgt, eine Kunstdüngerfabrik gegründet werden. Die Jahres-Produktion soll 2000 Waggon Kunstdünger betragen. Die Gesellschaft wird auf altruistischer Basis berufen und daher höchstens 5% Dividende verteilen. Wegen der günstigen Verfrachtungsmöglichkeit soll für das Domizil ein an der Donau gelegener Platz gewählt werden.

Ein Konsortium von Holzindustriellen hat unter Führung des Kreditinstitutes die „Crantaler Holzexploitations-A.-G.“ in Budapest gegründet mit einem Aktienkapital von 3 Millionen Kronen.

Die Ungarische Bank und Handels-Aktien-Gesellschaft hat die Erhöhung ihres Kapitals von 66 Millionen Kronen auf 80 Millionen Kronen beschlossen, da die starke Entwicklung, der seinen Konzern angehörenden Unternehmungen, das erfordert und man auf die wirtschaftliche Erschließung der unteren Donaustaaten nach dem Kriege große Hoffnungen setzt.

Die Domänen- und Terrain-Bank A.-G. in Budapest, die im Jahre 1910 von der Ungarischen Bank- und Handels-A.-G. zur Uebernahme und Verwertung der Ungarischen Domänen der Gräfin Iphigenie d'Harcourt gegründet worden ist, beschloß die Erhöhung des Aktien-Kapitals von 5 Millionen auf 15 Millionen Kronen.

Die Ungarische Agrar- und Rentenbank vereinigt sich mit der Ansiedlungs- und Parzellierungsbank. Das Kapital wird von 32 Millionen Kronen auf 48 Millionen Kronen erhöht.

Die Süddeutsche Landwirtschaftsgesellschaft Mannheim hat die 7000 Joch umfassende Gräflich Hunyadysche Herrschaft Balatonszemes auf 25 Jahre gepachtet mit einer Jahrespachtsumme von 350 000 Kronen.

Ferner hat eine deutsche Bankengruppe das 25 000 Joch umfassende Besitztum des Nagevarader Bistums zu Nagyszalontar gepachtet.

Die Ungarische Kreditbank verhandelt wegen des Ankaufes der Dardaer Besitzung des Fürsten Adolf zu Schaumburg-Lippe. Das Kaufangebot beträgt 75 Millionen Kronen.

Im Jahre 1916 sind in Ungarn für 35 Millionen Kronen Waldankäufe abgeschlossen worden zu dem Zweck der Abholzung und der industriellen Verwertung des gewonnenen Holzes. Zumeist sind

es deutsche Interessenten, die den Erwerb vorgenommen haben und unter diesen ist besonders Fürst Henckel-Donnersmark stark beteiligt.

Die Verfrachtung des gefällten Holzes wird größtenteils auf der Donau erfolgen, wodurch der Güterverkehr dieses Wasserweges bedeutend gehoben werden wird, handelt es sich dabei doch um viele Millionen Festmeter, die alljährlich abtransportiert werden müssen.

Das außer Betrieb gestandene Kupferbergwerk der Gemeinde Allmasel ist wieder in Betrieb gesetzt worden. Eine Industriebahn zur Beförderung der gewonnenen Produkte an die Donau wird gebaut.

Auch das Bergwerk von Deva soll wegen der nun günstigeren Wasserverfrachtungsmöglichkeit wieder in Betrieb gesetzt werden.

Die Gran-Szaszvarer Kohlenbergbau A.-G. hat ihr Aktienkapital von 6 auf 10 Millionen Kronen erhöht.

Serbien.

Bergwerksbetrieb. Der Kupferbergwerksbezirk Bor ist das drittgrößte Kupferproduktionsgebiet Europas. Schon vor dem Kriege lieferte das Borer Werk durchschnittlich 7000 Tonnen Kupfer jährlich. Nun wird es, seit der Donauweg freigelegt ist, für deutsch-österreichische Rechnung betrieben. Die Produktion steigt von Monat zu Monat gewaltig. Von Seite der deutschen Regierung ist eine größere Zahl von technischen Beamten nach Bor geschickt worden. Es liegt hier ein unschätzbare Kupferreichtum vor, der für die verbündeten Mächte von besonderer Wichtigkeit ist. Täglich werden z. Zt. 800 Zentner reines Kupfer gewonnen und 600 Zentner Schwefelkies. Die Aktien des Bergwerkes Bor sind im französischen Besitz und lauten auf Frs. 500 nominal. Der letzte Kurs vor dem Krieg betrug Frs. 9000. —

Große Werte repräsentieren die serbischen Kohlenablagerungen. Die wichtigsten Gruben liegen im Gebiete der Morawa, so bei Kostolac an ihrem Einfluß in die Donau und bei Senje unterhalb von Nisch. Man kennt Flöze bis zu 7, 10 ja 18 Meter Mächtigkeit. Die Jahresproduktion beträgt z. Zt. 50 000 Tonnen, kann jedoch um das vielfache gesteigert werden. Deutsches Kapital interessiert sich für die Ausbeutung dieser Kohlenlager. Die Verfrachtung der Kohle wird auf der Donau erfolgen.

Der serbische Mineralreichtum erweist sich als erstaunlich groß. Gegenwärtig sind 7 serbische Bergwerke in Betrieb der österreichischen Heeresverwaltung. Aus dem großen Bleibergwerk Bahe werden täglich 300 Zentner reines Blei gewonnen und 100 Waggons Bleierze gelangen täglich zur Beförderung. Antimon wird im Bergwerk Dobri, Potok gewonnen. Auf Chrom und Steinkohle wurde mit Erfolg in der Nähe von Belgrad geschürft. Prachtvoller Marmor und vortreffliches Material für die Mühlsteinerzeugung ist auch in reichen Mengen gefunden worden. Es ist keine Frage, daß durch die serbische Bergwerksproduktion ganz allein eine enorme Vermehrung des Gütertonnageverkehrs auf der Donau in der Richtung nach Deutschland erfolgen wird.

Die südlich von Orsowa im serbischen Timokgebirge vor dem Kriege in Angriff genommene Goldgewinnung wird seit der Eroberung des Gebietes von den Bulgaren fortgesetzt. Bis jetzt betrug die Ausbeute 1 $\frac{1}{2}$ Millionen Mark Goldwert.

Bulgarien.

Sofia. Die Bulgarische Nationalbank hat ihr Stammkapital von 20 auf 50 Millionen Lewa erhöht. Die Nationalbank will ihre Tätigkeit auf eine breitere Basis stellen und insbesondere gerüstet sein, um die Expansionsbestrebungen von Bulgariens Industrie und Handel tatkräftig unterstützen und fördern zu können.

Die Deutsche Bank hat in Sofia eine Filiale errichtet. Für die Belebung des deutschen Exportverkehrs nach Bulgarien und des Importes aus diesem Gebiete nach Deutschland ist das von besonderer Wichtigkeit.

Vor Kurzem wurde eine Bulgarisch-Oesterreichisch-Ungarische Handelsgesellschaft in Sofia gegründet zur Förderung der Handelsbeziehungen mit den Zentralmächten.

Die „Ungarische Fluß- und Seeschiffahrtsgesellschaft“ und die „Oesterreichische Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft“ haben in Sofia

gemeinsam ein Inspektorat errichtet. Durch Agenten lassen sie das Land bereisen und dafür agieren, daß für die Güterausfuhr möglichst der Donauweg benützt wird.

In Sofia wurde unter der Firma „Bulgarischer Lloyd“ mit 3 Millionen Mark Aktienkapital eine Schifffahrtsgesellschaft gegründet, an der deutsches Kapital interessiert ist und zwar hat sich der „Bayerische Lloyd“ Regensburg, mit 2 Millionen Mark dabei beteiligt.

Die „Balkan-Bank“ in Sofia, welcher der Bankverein, die Kreditanstalt und die Ungarische Kreditbank nahestehen, hat von der Solvay-Gruppe in Brüssel die Aktien der Zuckerfabrikgesellschaft Sofia erworben. Diese älteste bulgarische Rohzuckerfabrik und Raffinerie mit 1000 Waggons Verarbeitungsfähigkeit soll bedeutend vergrößert werden.

Die bulgarische Regierung beschloß in Lompolanka einen Winterhafen zu errichten. Die Kosten werden im Budget der Regierung für das Jahr 1918 aufgenommen.

Die Permiher und Bobvodoler bulgarischen Kohlenwerke wurden unter der Firma „Bulgarische National-Bergbaugesellschaft“ mit einem Grundkapital von 7,1 Millionen Leva in eine Aktiengesellschaft umgewandelt. Beteiligt sind dabei die Berliner Diskontogesellschaft, die Bulgarische Nationalbank und die Bulgarische Landwirtschaftsbank, sowie ein österreichisch-ungarisches Bankkonsortium.

Unter der Firma „Bulgarische Aktiengesellschaft für Holzindustrie“ wurde in Sofia mit 3 Millionen Kapital eine Gesellschaft gegründet. Deutsches Kapital ist dabei stark beteiligt. Der auszubeutende Waldkomplex umfaßt einen Flächenraum von etwa 40 000 Hektar und enthält zumeist Eschen und Ulmen. Die Ausfuhr des Holzes wird auf dem Donauweg erfolgen.

Die großen Steinkohlenlager bei dem Dorfe Gurkowo liegen in etwa 900 Meter Höhe über dem Meere offen zu Tage. Eine deutsche Gesellschaft, die schon vor dem Balkankriege die Förderung dieser Kohle in die Wege geleitet hat, wird den Bergwerksbetrieb in erhöhtem Maße sofort nach Friedenseintritt aufnehmen. Die Rentabilität des Unternehmens ist absolut zweifelsfrei.

In Neuyork hat sich ein Syndikat gebildet, um in Bulgarien eine Donau-Schiffahrtsgesellschaft zu gründen mit einem Kapital von 5 Millionen Dollar. Präsident des Syndikats ist Max Fenző.

Rumänien.

Bukarest. Kurz vor Kriegsausbruch wurde unter der Firma „Istrul“ rumänische Schiffswerft und Werkstätten an der Donau eine Aktiengesellschaft gegründet. Das Kapital beträgt 5 Millionen Lei. Beteiligt ist die „Rumänische Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft S. R. D.“ Die Gesellschaft „Istrul“ übernimmt das ganze Vermögen der Schiffswerft Derg. Fernik A.-G. in Galatz. Sie unterhandelt mit der Stadt Braila wegen Ankaufs eines Grundstücks am Ufer der Donau von rund 125 Hektar, um dort eine große Fabrik für den Bau von Seeschiffen, Waggons, landwirtschaftlichen Maschinen, Lokomotiven usw. zu errichten.

Die „Banca Romanesca Bukarest“ erhöht ihr Kapital auf 60 Millionen Lei. Die Banca Rumanesca ist eine national-rumänische Bank, bei der ausländisches Kapital nicht beteiligt ist. Schon jetzt ist sie an der rumänischen Schiffahrt und Mühlenindustrie, sowie an vielen anderen national-wirtschaftlichen Unternehmen beteiligt. Hauptsächlich wird sich ihr Augenmerk auch auf das Belehnungs- und Kommissionsgeschäft des in Braila einzulagernden Getreides richten. Gegründet wird von dieser Bank auch eine Hüttenwerksgesellschaft, deren Kapital vorläufig 15 Millionen Lei betragen wird.

Die rumänische Regierung hat bei den Nicolaiwerften in Sebastopol 14 große Dampfer bestellt, die für die Donau-Deltafahrten in den Dienst gestellt werden sollen.

Von der Bedeutung des rumänischen Donauverkehrs zeugt der Bericht des Finanzreferenten Vindil Bratianu. Darnach hat Rumänien in der Zeit vom 1. September bis 11. Oktober 1916 durch den Krieg auf dem Wasserwege 60 Millionen Lei Schaden erlitten.

Der große deutsche Farbenkonzern wird ein wichtiges Kolonial-Massenprodukt unter Verwendung des rumänischen Erdöls auf künstlichem Weg erzeugen und zu diesem Zweck große Anlagen schaffen.

Türkei.

Um die Bodenschätze der Türkei zu fördern, wird unter der Firma „Türkische Montangesellschaft“ von der Osmanischen Nationalbank eine einheimische Gesellschaft für Minenuntersuchungen gegründet, die auch den Betrieb der Kupferminen in Arghana übernehmen wird.

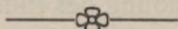
Sachverständige weisen nach, daß ein wesentlicher Teil des deutschen Güterverkehrs nach der Türkei, der sich z. Zt. über Hamburg und die See bewegt, in Zukunft seinen Weg mit Vorteil über die Donauwasserstraße nehmen kann.

Die „Oesterreichische Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft“ und die „Ungarische Fluß- und Seeschiffahrts-A.-G.“ haben in Konstantinopel Agenturen errichtet. Durch deren Tätigkeit soll erreicht werden, daß die türkische Ausfuhr möglichst über den Donauweg geleitet wird.

Die türkische Regierung beabsichtigt, um einer zukünftigen Verkehrsentwicklung die Wege zu ebnen, eine Hafenerweiterung und Erweiterung. Die neuen Kaianlagen sollen 3 km lang werden. Die Erbauung großer Lagerhäuser und entsprechender Kranen ist geplant. Deutschlands Industrie wird durch diese Maßnahmen rege Beschäftigung erhalten.

Die Erzausfuhr der Türkei nach Deutschland hat sich in den letzten 10 Jahren verdreifacht. Die Ausbeute könnte aber bei stärkerer deutscher Kapitalbeteiligung noch wesentlich gesteigert werden. Für Deutschland sind die türkischen Erzvorkommen besonders wertvoll, da hier eine von England nicht bedrohte Metallzufuhr auf dem Donau-Wasserweg zu ermöglichen wäre. Besonders wichtig für Deutschland ist das Chrom, für dessen Abbau bisher 60 Konzessionen erteilt sind. Die Firma Krupp hat bereits 2 Chrombergwerke gekauft und 2 weitere gepachtet.

Auf Grund einer Vereinbarung werden die aufgeschlossenen türkischen Mangan-Erzminen durch ein deutsches Syndikat ausgebeutet.



VII.

Frankfurter Konferenz über das Projekt der Großschiffahrtsstraße Rhein-Main-Donau.

Nach mehrfach vorbereiteten Verhandlungen mit den am Rhein und Main anliegenden Städten, Handelskammern und Industrien, sowie nach Fühlungnahme mit den zuständigen obersten Reichs- und Staatsbehörden fand am 12. Februar in Frankfurt a. Main unter dem Vorsitz von Oberbürgermeister Voigt eine Aussprache über das Projekt der Großschiffahrtsstraße Rhein-Main-Donau statt.

An den Verhandlungen nahmen u. a. aus Bayern teil: Landtagsabgeordneter Held, Regensburg, Oberbürgermeister Bleyer, Regensburg, Kommerzienrat Zahn, Nürnberg und als Vertreter des Bayerischen Verkehrsministeriums Oberregierungsrat Dasch, München.

Die Verhandlungen bewegten sich auf der Grundlage der Bayerischen Regierungsvorlage über den Donau-Main-Großschiffahrtskanal.

Nach einleitenden Worten des Oberbürgermeisters Voigt, berichtete Landtagsabgeordneter Held, Regensburg, eingehend über das Großschiffahrtsprojekt nach seiner staatspolitischen, militärischen und wirtschaftlichen Bedeutung, besprach die Frage der Kostenaufbringung und erläuterte, daß die Durchführung in der Form eines gemischt-wirtschaftlichen Unternehmens gedacht ist, ermunterte schließlich alle interessierten Kreise, namentlich auch die Städte und Industrien im Einflußgebiet der Großschiffahrtsstraße zur Beteiligung an den Arbeiten und an der Kostenaufbringung des Projektes.

Nach einer lebhaften Aussprache erkannte die zahlreich besuchte Versammlung einmütig die große Bedeutung der Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße für Deutschland und unsere östlichen Verbündeten an. Auch wurde der Auffassung Ausdruck gegeben, daß mit dem Reich und den beteiligten Bundesstaaten, die im besonderen Maße wirtschaftlich interessierten übrigen Gemeinwesen, das Großschiffahrtsgewerbe und die Industrie sich an der Aufbringung der Mittel für die Projektierung beteiligen sollen, damit durch eine gründliche Detailausarbeitung des Planes die technische Durchführbarkeit und die Wirtschaftlichkeit klar vor Augen trete.

Es wurde ferner ein Arbeits-Ausschuß gebildet in den Vertreter der Städte des Rheins und des Mains, sowie der zuständigen Handelskammern und Industrien gewählt wurden. Den Vorsitz übernahm Oberbürgermeister Voigt, Frankfurt a. Main.

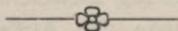
Die Versammlung nahm folgende Entschliebung an:

„Die heutige Versammlung erkennt einmütig die militärische, politische und volkswirtschaftliche Bedeutung des Großschiffahrtsweges vom Rhein über den Main zur Donau für das ganze Deutsche Reich und seine östlichen Bundesgenossen an. Sie begrüßt es, daß das tatkräftige Vorgehen der Bayerischen Regierung eine alsbaldige eingehende Durcharbeitung des Projektes nach seiner Wirtschaftlichkeit und technischen Durchführbarkeit möglich macht.

Hinsichtlich der Kostendeckung gibt die Versammlung der Auffassung Ausdruck, daß mit dem Reich und den in Frage kommenden Bundesstaaten, auch die in besonderem Maße wirtschaftlich interessierten übrigen Gemeinwesen, namentlich die Städte, dann das Großschiffahrtsgewerbe und die Industrien, sich an der Aufbringung der Mittel für die Projektierung beteiligen sollen.

Die Versammlung setzt dabei voraus, daß dem von ihr eingesetzten Arbeitsausschuß in den für die Projektierungsarbeit zuständigen Strombeirat eine dem Kostenbeitrag entsprechende Vertretung eingeräumt wird.“

Oberbürgermeister Voigt gab am Schluß der Versammlung die Erklärung ab, daß die Stadt Frankfurt a. Main und die Handelskammer Frankfurt a. Main bereit sind einen Beitrag von 100 000 Mk. für die Projektierungskosten zu übernehmen.



Glück auf!

Eine denkwürdige Entscheidung und ein denkwürdiger Tag.

Der von der Kgl. Bayerischen Staatsregierung der Bayerischen Abgeordnetenversammlung am 30. Januar 1917 in Vorlage gebrachte Gesetz-Entwurf, betreffend die Ausarbeitung eines ausführlichen Projektes für die Herstellung einer Großschiffahrtsstraße von Aschaffenburg bis zur Reichsgrenze unterhalb Passau, wurde von der

Bayerischen Abgeordnetenversammlung
am 22. Februar 1917 einstimmig genehmigt.

Dieser Beschluß wird einen Markstein bilden in der Geschichte der Schaffung der

Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsverbindung.

Aus Anlaß dieses bedeutsamen Ereignisses fand folgender Depeschenwechsel statt:

Sr. Majestät König Ludwig III.

„Nachdem die Bayerische Abgeordneteversammlung den ihr von der Staatsregierung vorgelegten Gesetz-Entwurf über eine Großschiffahrtsstraße in befriedigender Weise soeben einstimmig angenommen hat, wollen Ew. Majestät belieben, zu diesem durchschlagenden Erfolge des jahrzehntelangen unermüdlichen Eintretens Ew. Majestät für die Herstellung der bayerischen Straße, die allerehrerbietigsten Glückwünsche des unter dem Schutz Ew. Majestät das gleiche Ziel anstrebenden Bayerischen Kanalvereins entgegenzunehmen.“

Für den Bayerischen Kanalverein:

Dr. von Schuh,
I. Vorsitzender, Geheimer Rat.“

An den Geheimen Rat Dr. von Schuh,
I. Vorsitzender des Bayerischen Kanalvereins.

„Von Herzen danke Ich Ihnen, Mein lieber Geheimrat, für die Glückwünsche, die Sie Mir namens des Bayerischen Kanalvereines dargebracht haben. Wenn nunmehr im Ausbau der Bayerischen Wasserstraße ein entscheidender Schritt nach Vorwärts gelang, so ist das nicht zum geringsten Teil das Verdienst der zähen und zielbewußten Arbeit, die der Bayerische Kanalverein lange Jahre hindurch unter Ihrer bewährten Führung geleistet hat.

Ludwig.“



S. 61

WYDZIAŁY POLITECHNICZNE KRAKÓW

BIBLIOTEKA GŁÓWNA

II 31680
L. inw.

Kdn., Czapskich 4 — 678. 1. XII. 52. 10.000

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000298441