

Verlängerung ihres Privilegiums um 35 Jahre erwirkte. So begann eine lebhafte Thätigkeit, deren sichtbare Ergebnisse nicht lange auf sich warten ließen. Da der beinahe stürmische Aufschwung der Dampfschiffahrt einen gesteigerten Steinkohlenverbrauch mit sich brachte, trachtete die Gesellschaft sich dafür eine billige Quelle zu sichern, indem sie 1852 den Grund zum Fünfkirchner Steinkohlenbergbau legte und zur Beförderung der Kohle die Mohács-Fünfkirchner Eisenbahn erbaute.

Das Jahr 1856 brachte eine bedeutsame Wendung in die Donauschiffahrt. Nach dem Krimkriege versammelte sich in Paris ein Congreß der europäischen Großmächte, der am 30. März 1856 die Freiheit der Donauschiffahrt aussprach; durch die Veröffentlichung der Donauschiffahrtsacte vom 7. November 1857 trat dann die freie Schiffahrt auf der Donau vom 1. Januar 1858 an thatsächlich in Kraft. Dies war ein sehr empfindlicher Schlag für die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, denn es hob das ihr verliehene Privilegium auf und eröffnete die Donau dem freien Wettbewerb.

Zwar wurde die Gesellschaft für diesen Verlust durch die Regierung insofern schadlos gehalten, daß diese ihr kraft des am 20. Mai 1857 zu Stande gekommenen Vertrages bis 1880 unter gewissen Modalitäten einen jährlichen reinen Nutzen von 1,920.000 Gulden garantierte, allein dies beschränkte die Geschäftsfreiheit der Gesellschaft dermaßen, daß ein neues Übereinkommen nothwendig wurde. Nach langen Verhandlungen wurde im Jahre 1873 die Unabhängigkeit der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft durch ein Gesetz gesichert.

Mittlerweile fuhr die Gesellschaft fort, ihre Flotte zu mehren und ihr Geschäft auszudehnen. Im Jahre 1862 übernahm sie die aus 15 Dampfern und 19 Schleppschiffen bestehende Flottille der baierischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft; dadurch stieg die Zahl ihrer Dampfer — die beiden Seedampfer mitinbegriffen — auf 136 und die ihrer Schleppschiffe auf 529, welche in demselben Jahre 716.858 Personen und 8,717.000 Metercentner Waaren beförderten. Der erfreuliche und erhebliche Aufschwung des landwirthschaftlichen Geschäftes brachte schon seit den Sechziger-Jahren immer mehr Leben in die Schiffahrt, und als die Donau freigegeben war, entstanden alsbald auch concurrirende Gesellschaften. Im Jahre 1865 bildete sich die Raaber Dampfschiffahrts-Actiengesellschaft, die sich 1893 in eine Ungarische Dampfschiffahrts-Actiengesellschaft mit dem Siege Budapest verwandelte. Im Jahre 1866 bewilligte der königlich ungarische Statthaltereirath die Gründung der Dampfschiffahrts-Gesellschaft für die mittlere Donau, die spätere Erste ungarische Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Als das Jahr 1867 Ungarn die Wiederherstellung der verfassungsmäßigen Regierung brachte, begann in allen Zweigen der wirthschaftlichen Thätigkeit eine so rege Entwicklung, daß sie sich naturgemäß auch im Steigen des Schiffahrtsverkehrs äußerte. Dazu kam noch die reiche Ernte