

nirgends zu finden ist. Und wie sie wuchs an Kraft und Leistungsfähigkeit, wie sie dementprechend den Schiffahrtsinteressen der Donau und ihrer Nebenflüsse diente, das ergibt sich klar genug aus dem Zusammenhalte einiger Zahlen. Die im Jahre 1830 mit einem Stammcapital von 105.000 Gulden und einem Dampfer von 60 Pferdekräften gegründete Gesellschaft besaß im 50. Jahre ihres Bestandes (1880), bei einem Actien-capital von 25 Millionen und einer Schuldenlast von 17 Millionen Gulden, 185 Dampfer und 719 Schleppschiffe, auf denen sie 3,115.853 Personen und 13,419.000 Metercentner Waaren beförderte, was sich 12 Jahre später (1892) auf 2 See- und 189 Flußdampfer, 766 Schleppschiffe, 3,271.352 Passagiere und 18,303.740 Metercentner Waaren erhöht hatte.

Dieser Verkehr bezieht sich selbstverständlich auf die ganze Donau und ihre Nebenflüsse; der größte Theil aber, nämlich etwa 76 Procent des Personen- und 86 Procent des Frachtenverkehrs, gehört der ungarischen Donau, beziehungsweise den ungarischen Gewässern an. Die Flotte und das liegende Vermögen der Gesellschaft hat einen Werth von über 42 Millionen Gulden. Die Gesellschaft wäre in der Lage mit ihren Schiffen eine Milliarde Tonnen Waaren und 5 Millionen Reisende zu befördern. Bei ihrem Schiffahrtsgeschäfte sind 4.400, in ihren Schiffswerften 1.500, in ihren Bureaux u. s. w. 1.500 Personen angestellt, davon etwa 70 Procent Ungarn. Der Kohlenverbrauch der Gesellschaft beträgt nahe an 2½ Millionen Metercentner jährlich, wovon 1½ Millionen aus ihren eigenen Bergwerken bezogen werden. Schließlich wird die große Ausdehnung ihres Geschäftskreises auch dadurch gekennzeichnet, daß die Gesellschaft 163 Agenturen, davon 84 in Ungarn, besitzt.

Der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft gehört also mit Recht die Führerrolle in der Donauschiffahrt. Allein die Freiheit der Schiffahrt läßt auch neben dieser mächtigen Gesellschaft Raum genug für die Thätigkeit anderer, mehr oder minder bedeutender Unternehmungen, welche, Dank ihrer größeren Rührigkeit und einer schmiegsamen Anpassung an die Anforderungen des Handelsverkehrs, immer mehr Wichtigkeit erlangen. Einen hervorragenden Platz nimmt unter ihnen vor Allem die Dampfschiffahrts-Unternehmung der königlich ungarischen Staats-Eisenbahnen mit 13 Dampfern ein; dann folgen die Ungarische (früher Raaber) Dampfschiffahrts-Gesellschaft mit 6, die Luczenbachersche Schiffahrts-Unternehmung mit 6, die Guttentagsche Unternehmung mit 6, die Eggenhofersche mit 6, die Drau-Dampfschiffahrts-Unternehmung mit 5 und das Dampf-Remorquierungs-Unternehmen des Franziskanals mit 3 Dampfern und überdies mehrere kleinere Privat-Unternehmungen. Diese Schiffahrts-Unternehmungen verfügen zusammen über 50 Dampfer und befördern jährlich etwa 11 bis 12 Millionen Metercentner Waaren, also etwa 40 Procent des ungarischen Schiffsverkehrs, der aber größtentheils dem inländischen Verkehr angehört.