

JÓZSEF SZEKERES,

**BEZIEHUNGEN ZWISCHEN BUDAPEST UND RIJEKA (FIUME) AUF
DEM GEBIET DES SCHIFFBAUS (1865—1924)**

Teil II.

**ZUR GESCHICHTE DER WERFT GANZ-DANUBIUS IN RIJEKA
(FIUME)**

1. Von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis 1892

Jahrhundertlang war der Segelschiffahrt von Fiume der ungarisch-kroatischen Küste und damit im Zusammenhang den Schiffswerften, dem Bau von Holzschiffen, eine anhaltende Blütezeit gegeben, wodurch ein beträchtlicher Teil der Bevölkerung Arbeit und bessere Lebensverhältnisse hatte, die Kaufherren und Schiffseigner, die oft zugleich auch Eigentümer der Werften waren, sich bereichern konnten. In den 1840er Jahren gab es zur Zeit des Aufschwungs der Schiffahrt im Anschluss an die Entfaltung des Kapitalismus in Fiume und seiner Umgebung, in den Städtchen Buccari Bakar, Portore Kraljevica und Zengg Senj mehrere Werften. Hier wurden Jahr für Jahr je nach Konjunkturlage 12 bis 35 Schiffe gebaut, im Jahresschnitt im Wert von etwa einer Million österreichischer Gulden. Die an der ungarisch-kroatischen Küste gebauten Schiffe hatten dank ihrer Konstruktion und Qualität einen guten Ruf und waren sehr gefragt. 1862 gab es im Gebiet von Fiume 12 Schiffswerften mit insgesamt etwa 50 000 m² Gelände und 150 Arbeitern.¹

¹ Gonda, B.: A magyar tengerészeti és a fiumei kikötő (Die ungarische Marine und der Hafen Fiume). Budapest 1906, S. 81—82.

Zur Zeit der mitteleuropäischen Konjunktur des Kapitalismus zwischen 1867 und 1871 nahm der Bau von Segelschiffen erneut, nun zum letztenmal, einen Aufschwung. Die Zahl der Werftanlagen und der gebauten Schiffe wuchs. In denselben Jahren war auch im Geschäftsgang der 1856 gegründeten Maschinen- und Schiffsbauwerke Stabilimento Tecnico Fiumano ein Aufschwung zu verzeichnen, und es wurden mehrere Dampfschiffe mit Stahlkörper gebaut.² Die erste kapitalistische Wirtschaftskrise, die mit dem Wiener Börsenkrach im November 1869 begann, setzte aber dieser Konjunktur der Schifffahrt und des Schiffbaus schlagartig ein Ende. Auch das erste grössere Werk für Maschinen- und Schiffbau in Fiume ging in Konkurs, um dann 1873 als Torpedofabrik des berühmten englischen Maschinenbauingenieurs R. Whitehead einen glänzenden Aufstieg zu erleben. Vorerst aber ging die Zahl der Holzschiffwerften und der gebauten Segelschiffe zurück. Laut statistischer Daten wurden in Fiume zwischen 1838 und 1883 insgesamt 641 Holzschiffe gebaut, mit insgesamt etwa 220 000 t und im Wert von rund 20 Millionen österreichischen Gulden. In den Jahren der Konjunktur von 1867 bis 1883 liefen in den Fiumer Werften 190 Segelschiffe, 6 Dampfschiffe und 42 Korvetten mit insgesamt 89 000 t und im Wert von 11,2 Millionen österreichischen Gulden vom Stapel. Über die wichtigsten Daten des Schiffbaus von Fiume und der ungarisch-kroatischen Küste informiert die einschlägige Tabelle.³

Nach dem Bau des letzten Grossseglers mit Holzkörper im Jahre 1883 folgte in der Geschichte des Schiffbaus von Fiume eine Unterbrechung von mehr als zehn Jahren, bewirkt durch mehrere Faktoren. Als erster hemmender Faktor wäre vielleicht der Kapitalmangel zu erwähnen, der den Bau von Dampfschiffen mit Stahlkörper und die Anlage einer modernen Schiffswerft behinderte. Die kapitalkräftigen Kaufleute von Fiume und der Küste investierten ihre Gelder zeit der Konjunktur in den Ankauf von Segelschiffen mit Holzkörper, und als diese später nicht mehr verkauft werden konnten und Jahr für Jahr an Wert einbüssten, hatten die Kaufleute keine Möglichkeit zur Beschaffung neuer Gelder, d.h. moderner Dampfschiffe. 1871 wurde im Schiffsregister ein einziges Dampfschiff geführt. Das Monopol für die Dampfschifffahrt, die im Betrieb zuverlässiger war, schnellere Transporte ermöglichte und weniger Besatzung bedurfte, ging an die kapitalstarke österreichisch-italienisch-slowenische Gruppe in Triest, so dass auch die ungarischen Regierungen dem Schifffahrtsunternehmen Österreichischer Loyd in Triest für die Abwicklung des Personenverkehrs über den Hafen Fiume regelmässig Beiträge zahlte. Das Aufkommen eines grösseren Dampfschiffverkehrs

² Szekeres, J.: *Veze Budimpešte i Rijeke u brodogradnji I.* (1865—1924). *Vjesnik Historijskog Arhiva u Rijeci i Pazinu* Sv. XV, S. 143—68.

³ Offizieller Bericht über die Budapester Landesausstellung 1885. *Batthyány, Graf T.: Hajózás és tengerészet (Schifffahrt und Marine).* Budapest 1886. Bd. 4, S. 381; des weiteren:

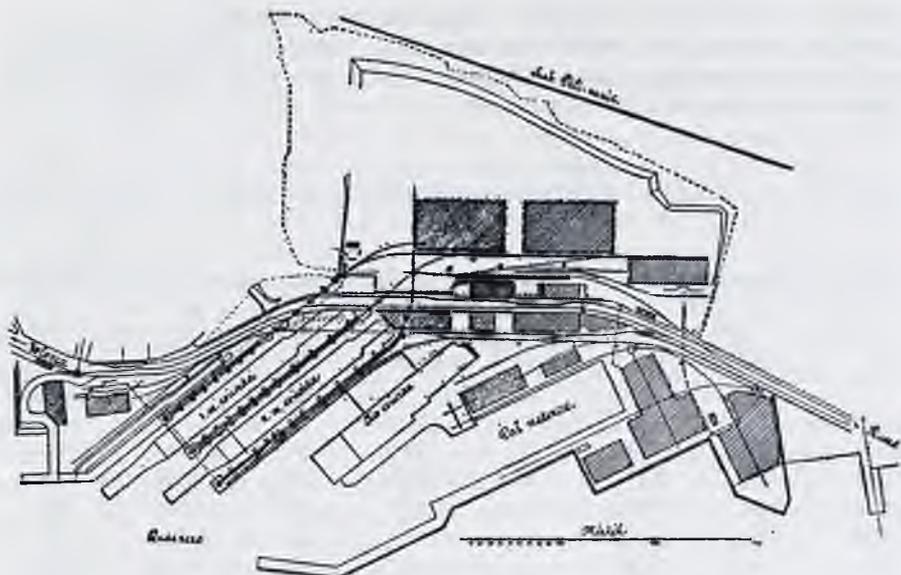
Az Osztrák-Magyar Monarchia irásban és képen. Magyarország (Die Österreichisch-Ungarische Monarchie in Wort und Bild. Ungarn). Bd. 3, S. 593—94. Budapest 1893.

in Fiume war auch durch den unzulänglichen Ausbau und das kümmerliche Niveau des anschliessenden Eisenbahn — und Strassennetzes behindert. Demzufolge fiel der Warenverkehr des Hafens am Anfang der 1880er Jahre beträchtlich zurück.

Tabelle von Schiffsbau von Rijeka und der Ungarisch-Kroatischen Küste

Jahr	Neue Schiffe von Rijeka		Neue Schiffe von		Zusammen		Arbeitszahl
	Stück	BRT	Stück	BRT	St.	BRT	
1867	14	6392	3	1270	17	8345	520
1868	21	9954	3	1341	24	11295	558
1869	20	8375	4	1825	24	10200	580
1870	19	9153	5	2285	24	11438	710
1871	17	7877	4	1959	21	9386	723
1872	9	2661	1	537	10	3198	462
1873	8	3996	2	508	10	4504	498
1874	11	5103	5	2362	16	7465	673
1875	8	3761	5	2154	13	5825	511
1876	6	2708	2	915	8	3623	434
1877	5	2837	2	1164	7	4001	435
1878	6	3216	2	726	8	3942	394
1879	4	1936	1	639	5	2575	394
1880	1	60	1	12	2	72	78
1881	2	1139	1	545	3	1684	137
1882	—	—	—	—	—	—	34
1883	1	589	2	39	3	628	83
1884	—	—	—	—	—	—	53

Nach der provisorischen Regelung der Stellung Fiumes im Jahre 1867 war es den ungarischen Regierungen wegen der Belastung durch sonstige Probleme im Inneren erst drei Jahre später, von 1870 an, möglich, Pläne zur Entwicklung und Wirtschaftspolitik von Fiume und zur Seeschifffahrt auszuarbeiten. Auf Drängen von kapitalistischen Gruppen und Grossgrundbesitzern in Ungarn verfolgten die ungarischen Regierungen nunmehr das Ziel, den selbständigen Seehandel, die ungarische Seefahrt, ungarische Schiffahrtsunternehmen und als Ausdruck der ungarischen Seemacht die selbständige Flotte und nicht zuletzt intensive Kontakte mit den Überseemärkten zu schaffen. Als Ausgangspunkt zur Verwirklichung dieser Ziele bot sich der einzige Seehafen, Fiume, an. Hier waren die natürlichen Voraussetzungen, die wirtschaftlichen und politischen Möglichkeiten gleicherweise konzentriert gegeben. In Erkenntnis dieser Lage war die ungarische Regierung bemüht,



Plan industrijske tvornice Ganz-Danubius za proizvodnju vagona, strojeva i brodova u Rijeci na Brgudima (1914. godine)

Fiume im Interesse ihrer Ziele durch eine zweckbewusste Wirtschaftspolitik und grosse Investitionen zu entwickeln.

In der ersten Hälfte der 1870er Jahre wurde die Bahnverbindung mit der Hauptstadt und dem wirtschaftlichen Zentrum, mit Budapest hergestellt. Die 1872 erneuerte Strecke Fiume — St. Peter war im Besitz der Südbahn—Gesellschaft, was die Einführung der von der Regierung beabsichtigten vergünstigten Transporttarifsätze unmöglich machte. Die im Oktober 1873 eröffnete Strecke Fiume—Karlstadt Karlovac der Staatsbahnen schuf aber dann über Agram Zagreb eine direkte Verbindung zwischen der Küste und Ungarn. Der Bahnhof von Fiume wurde mit den Lager- und Speicherhäusern ausgebaut, und im selben Jahr, 1872, begannen auch die Arbeiten zum Ausbau des Hafens mit einem Kostenvoranschlag von 13,1 Millionen ungarische Gulden. 1881—82 war der Petroleumhafen fertig, und die erste Raffinerie wurde in Betrieb genommen. Das erste bedeutendere Seefahrtsunternehmen mit dem Sitz Fiume, die grosstenteils englisch finanzierte »Adria«, 1882 gegründet nahm, in diesen Jahren den Verkehr mit sieben unternehmenseigenen Dampfschiffen auf. 1884 erreichte der Export- und Importumsatz mit dem Gesamtgewicht von 6,3 Millionen Tonnen den Wert von 68,1 Millionen ungarischen Gulden. Die Importe lagen wertgemäss mit 23,2 Millionen ungarischen Gulden etwas über der Hälfte der Exporte. Der Wert der Ausfuhren erreichte 44,9 Millionen ungarische Gulden, an der Spitze der Exportliste lagen Mehl, Gerste, Bohnen und Weizen aber auch die Posten an verarbeiteten Holzwaren, Obst, Lebensmitteln und

Industrieartikeln sowie Wein waren beträchtlich. Was die Importe anbelangt, so stellten hauptsächlich Erdöl, Dalmatinerweine, Baumwollwaren und Eisenprodukte, Speisesalz und Reis die grösseren Posten.

Hinsichtlich der Förderung des Schiffbaus und der Anreize für die Aufnahme des Baus von Dampfschiffen bezigen die ungarischen Regierungskreise einen ablehnenden Standpunkt. Zur Begründung verwiesen sie auf die Tatsache, dass es in Anbetracht der merklichen Überproduktion an Dampfschiffen vorteilhafter sei, solche anzukaufen als zu bauen. Nichtsdestoweniger war im Zuge des Ausbaus des Fiumer Hafens auch die Anlage eines Docks und einer Werft vorgesehen. Infolge dieser kurzfristigen wirtschaftspolitischen Auffassung kam es jedoch auf dem Gebiet des Schiffbaus zu der mehr als ein Jahrzehnt anhaltenden Stagnation. Die eins um das andere gegründeten Schiffahrtsunternehmen liessen ihre Schiffe in England oder in den drei grossen Werften von Triest bauen und gewährten damit den ausländischen Kapitalisten Gewinne im Werte von vielen Millionen ungarischen Gulden. Bis zu den angehenden 1890er Jahren ging die Zahl der im ungarischen Schiffsregister geführten Seeschiffe auf 426 zurück (1892), wobei aber die Zahl der Dampfschiffe von dem einen im Jahre 1871 auf 46 angestiegen war. Bis zu diesem Zeitpunkt erhöhte sich der Anteil der Dampfschiffe an der Tonnenzahl auf 17 137 Tonnen von insgesamt 36 888 Tonnen Schiffsraum.⁴ Inzwischen war der Ausbau des Hafens und parallel dazu sein Verkehr beträchtlich vorangekommen. Der Gesamtwert des Aus- und Einfuhrverkehrs erreichte im selben Jahr 92,7 Millionen ungarische Gulden, die Gesamttonnage der verfrachteten Waren 7,2 Millionen. In dieser Situation wurden Schritte zum Ausbau der Überholungs- und Reparaturanlagen für Seeschiffe unumgänglich. Die Seefahrtsunternehmen führten darüber Klage, dass im Fiumer Hafen keine Dockanlagen vorhanden waren und darum nicht einmal die geringsten Schiffsreparaturen ausgeführt werden konnten. Hierauf legte das Handelsministerium für den Bau eines Trockendocks und einer Schiffswerft mehrere Pläne vor, doch konnten diese grosszügigen Vorhaben wegen des Kapitalmangels nicht realisiert werden.

2. Gründung und Tätigkeit der Dockgesellschaft und der Schiffbaugesellschaft Howaldt & Co. Fiume — 1892—1904

1892 nahmen interessierte Fiumer Kreise Kontakte zu der nicht sehr bedeutenden Howaldt-Werft in Kiel auf und unterbreiteten dem Ministerium Vorschläge zum Bau und zur Inbetriebnahme eines Schwimmdocks und einer kleineren Werftanlage. Diese Vorlage wurde von Regierungskreisen positiv aufgenommen, so dass es 1892 zur Gründung der Dockgesellschaft Fiume und der Schiffbaugesellschaft Fiume Howaldt & Co. kam.

Am 8. Januar 1893 unterzeichneten Minister Béla Lukács und die Vertreter der beiden Aktiengesellschaften im Handelsministerium in Bu-

⁴ Matlekovits, S.: Magyarország közgazdasági és közművelődési állapota ezervéves fennállásakor (Ungarns Volkswirtschaft und Kultur zeit seines tausendjährigen Bestehens). Budapest 1898. Bd. 2, S. 896—918.

dapest die Vereinbarungen über die Dockanlage und den Bau der Schiffswerft. Die Laufzeit dieser Verträge betrug 10 Jahre, und sie gewährleisteten als staatliche Förderungsmittel beträchtliche Finanzierungen — diese betragen allein für die Dock AG. jährlich 40 000 ungarische Gulden —, für die Werft AG. weitere beachtliche Unterstützungen, indem die Regierung sich verpflichtete, den Ausbau des für die Werft notwendigen Geländes an der Küste zu übernehmen und es für einen geringen Entgelt der Schiffbau AG zu verpachten. Diese Vereinbarungen wurden am 22. April 1893 von Franz Joseph sanktioniert, worauf mit dem Bau der Dockanlagen unverzüglich begonnen wurde. Desgleichen wurde mit dem Ausbau des Werftgeländes und der Hellingen begonnen. Die Aufnahme dieser Bauarbeiten war neben der Erweiterung der Hafenanlagen und der Unterstützung der Seefahrtsunternehmen für die Entwicklung der ungarischen Seefahrt ein Ereignis ersten Ranges, das der damalige Gouverneur von Fiume, T. Batthyány, wie folgt kommentierte: »...ohne eine heimische Werft ist unsere Seefahrt unvorstellbar. Nunmehr ist der erste Schritt getan, und ich wünsche, dass wir ungarische Schiffe auf ungarischem Gebiet in ungarischen Werften bauen.«⁵ In den folgenden Jahren zeichneten sich Schritte zur Realisierung dieser Zielsetzung ab, und zwar auch im Hintergrund jener Massnahmen, die von den einander ablösenden Regierungen getroffen wurden. T. Batthyány hatte in seiner erwähnten Rede dargelegt, dass die ungarische Handelsschifffahrt für die angestrebte Schiffswerft vorenst keine ausreichenden Bestellungen gewährleisten konnte. In diesem Zusammenhang wies er darauf hin, dass selbst die grossen Triester Schiffswerften nur darum prosperieren konnten, dass sie Bauaufträge für die Kriegsflotte erhielten. Diesbezüglich führte er aus: »Unsere Kriegsflotte lässt jährlich Kriegsschiffe im Wert von mehreren Millionen Gulden bauen, und zwar grösstenteils in der Triester Werft. Ich würde der Quote entsprechend (d.h. dem Anteil entsprechend, den Ungarn zum Staatshaushalt der Monarchie leistete — der Verfasser) Aufträge für die ungarische Schiffswerft fordern (lauter Beifall).«⁶ In dieser Forderung des Gouverneurs war die grundlegende Einstellung der kapitalistischen Kreise Ungarns hinsichtlich des Seeschiffbaus dargelegt. Vor der Jahrhundertwende konnte diese Forderung in Ermangelung einer Schiffswerft nicht realisiert werden, aber die Vereinbarung von 1893 lässt erkennen, dass sich die herrschenden Klassen, angemessen der Erstarkung ihrer ökonomischen und machtpolitischen Stellung, an einer ihren Interessen entsprechenden Lösung dieser Fragen orientierte.

Im Mai 1893 liefen die Aufschüttungsarbeiten im Werftgelände an. Im August konnte man die Aufschüttung im Hafengewässer bereits von

⁵ Batthyány, Graf T.: Beitrag zur Budgetdebatte des Handelsministeriums. Magyar Tengerpart, 3. Dezember 1893.

⁶ Ebd.

der Küste aus sehen. Die Bauarbeiten erfolgten unter der persönlichen Leitung des Kieler Werfteigners Georg Howaldt. Die Stahlbestandteile des Schwimmdocks wurden in der Kieler Werft gefertigt und an der aufgeschütteten Küstenrasse von Bergud montiert. Das Dock war 60 m lang, 17 m breit und mit einem Tiefgang von 5,5 m zur Hebung von 2200-t-Schiffen geeignet. Im November desselben Jahres wurden bereits die Stahlbestandteile des Docks angeliefert und unter der Leitung von deutschen Werkmeistern die Montage der Dockanlage von 230 Fiumer Werftarbeitern in Angriff genommen. Tag und Nacht wurde hier gearbeitet, weil im Sinne des mit der Regierung geschlossenen Vertrags das Dock innerhalb eines Jahres nach der Sanktionierung in Betrieb genommen werden musste. Die Nacharbeit führte dann auch zum Ausbruch des ersten Streiks der Werftarbeiter von Fiume. Dieser Aufstand begann mit der Arbeitsniederlegung der Zimmerleute Anfang März 1894, dürfte aber nur einige Tage gedauert haben, denn am 4. März berichteten die Lokalzeitungen bereits darüber, dass die Zimmerleute für die Nacharbeit einen um 25 Prozent angehobenen Lohn erkämpft hätten. Die Wasserung der Dockanlage war für den 22. April vorgesehen, wurde aber schliesslich erst am 5. Mai vorgenommen. Sie ging nicht ohne Schwierigkeiten vor sich, und das war gleichsam ein Vorzeichen für die weitere Zukunft der Howaldtschen Werft in Fiume. Das Dock stand schon seit Tagen fertig über dem Wasserspiegel, konnte aber trotz der grössten Bemühungen nicht bewegt werden, weil man aus Sparsamkeitsgründen die Dockstapel aus Weichholz gefertigt hatte. So kam das Dock auf den Weichholzstapeln etwa 30 m von der Wasserfläche zu Stehen. Schliesslich fand sich der Holzhändler Francesco Paduani aus Fiume bereit, die Wasserung des Docks zu bewerkstelligen. Er sicherte das Dock ab, hob es dann so weit, dass er die Weichholzstapel durch Eichenpallen ersetzen konnte, und schliesslich konnten zu Mittag die Halteseile gekappt werden und die riesige Anlage glitt langsam zum Wasser ab. Am Abend um halb sechs wasserte das erste ungarische Schwimmdock, und unter den Freudenrufen der Werftarbeiter setzte es auf der Wasserfläche auf. Gouverneur Batthyány, der Werfteigner Howaldt, die Ministerialräte Kvassay und Hajnal, Chefindenieur E. Egan und die Vorstandsmitglieder Leard und Steinacker vorfolgten dieses Ereignis vom Ufer.

Nach dem Stapellauf wurde das Dock von der »Klotild« in den Hafen geschleppt und gegenüber der Adamich-Mole vertäut. Schon am 6. Mai erfolgte die erste Dockung, und zwar die der »Croatia« der Ungarisch-Kroatischen Dampfschiffahrtsgesellschaft, sodann folgte die Jacht »Deli« des Gouvernements. Der ungestörte Betrieb der Dockanlage — sie wurde bis zum Jahre 1906 benutzt — liess die unangenehme Episode des Stapellaufs vergessen.⁷

Die Doppeldecke des länglichen U-förmigen Docks enthielt sechs völlig geschlossene Tanks, und in jeden führten besondere Rohrleitun-

⁷ Ebd., 6. Mai 1894.

gen. Beim Eindocken der Schiffe wurden die Tanks aufgefüllt, damit das Dock den entsprechenden Tiefgang erreichte. Dann schwamm das Dock mit Hilfe des Antriebs seiner Dampfmaschinen unter das Schiff, die Tanks wurden gelenzt, nötigenfalls auch die Luft in den Tanks verdünnt. Dadurch hob sich die Dockanlage und mit ihr das vorher vertäute reparaturbedürftige Schiff. So konnten innerhalb von zwei Stunden auch die grössten Schiffe — maximal 2400-t-Schiffe — ins Trockene gehoben werden, so dass die Arbeiter mit den Reparaturen an der Aussenhaut, sei es an den Seiten oder am Boden, beginnen konnten. Oben auf der Dockbühne waren die Pumpen, Dampfmaschinen, Kessel und die verschiedenen Maschinen für Reparaturarbeiten untergebracht. Das Dock wurde innerhalb von fünf Monaten fertiggestellt, wobei 230 Werftarbeiter etwa anderthalb Millionen Nieten aus Zink verwendeten. Schrauben und sonstige Metallbestandteile waren aus demselben Material. Das Stahlgerüst war mit zinküberzogenen Eisenplatten verschalt, die ganze Dockanlage mit der von der Firma Howaldt patentierten wasserabstossenden hellgrauen Farbe überzogen. Im Sinne der Vereinbarung mit der ungarischen Regierung war dieses Dock noch durch ein kleineres, etwa 40 m langes Dock zu ergänzen, so dass bei Koppelung der beiden Docks in Fiume auch 100 m lange Seeschiffe überholt werden konnten. Dieses kleinere Dock aber wurde erst sechs Jahre später in Betrieb genommen.

Das Dock erwies sich als ein vorzügliches Geschäft. Vor der Jahrhundertwende wurden hier jährlich 70—80 Schiffe überholt, so dass der Vorstand der Gesellschaft — Präsident A. Steinacker, des weiteren P. Lázár, M. Polich und B. Howaldt — anlässlich des fünfjährigen Jubiläums des Unternehmens die Ausschüttung je Aktie in der Höhe von 21 Gulden — das entsprach einem erklärten Gewinn von 10,5 Prozent — mit Recht begrüssen konnte. Der Aufsichtsrat der Gesellschaft bestand aus den Mitgliedern A. Pochsich, L. Cosulich und G. Howaldt, die Aktien der Dock AG befanden sich in Händen der Fiumer Kreditbank, der Ungarisch-Kroatischen Dampfschiffahrtsgesellschaft, der Firma Howaldt und der lokalen Finanzaristokratie.⁸

Anschliessend an den Dockbau wurde am 13. November 1893 im aufgeschütteten Gelände mit der Errichtung der Werft und Reparaturwerkstätten begonnen. In der Berguder Bucht wurden mit Steinblöcken aus Volosca 21 303 m² vom Meer abgetrennt und die Hellinganlage von 80 m Breite und 100 m Länge für den Bau von etwa 2000 t grossen Schiffen fertiggestellt. Die Aufschüttungsarbeiten erfolgten auf Staatskosten, und das völlig fertiggestellte Gelände wurde der Schiffbau AG. zu einem festen jährlichen Pachtpreis überlassen.

Anfang April 1894 standen die Werftbauten, und es begann die Anlieferung der Maschinen aus Kiel. Laut der ersten Darstellungen wurde im Berguder Hafenabschnitt zum Schutz gegen Stürme und Bora ein hoher Wellenbrecher gebaut, der Grund des Hafenbeckens abschüssig

⁸ Ebd., 28. Mai 1898.

ausgehoben und mit Beton ausgelegt. Am Ufer wurden in zwei langen Werkhallen Drehbänke, Bohr- und Schneidemaschinen sowie Dampfhammer (insgesamt 36 Maschinen) aufgestellt. Die Firma Howaldt verlegte die alten Maschinen der Kieler Werft nach Fiume: laut der zeitgenössischen Berichte brachte die »Thea« alte sperrige Maschinen mit Riemenantrieb in die neue Werft, die von einer 200-PS-Dampfmaschine mit Transmissionen betrieben wurden.⁹ Ein späterer Bericht erwähnt, dass der Gouverneur Ladislaus Graf Szapáry die Aufmerksamkeit der zuständigen Kreise der Kriegsflotte auf die Fiumer Werft lenkte, diese aber erklärten, dass die primitive Werft, die moderne Ansprüche mit ihren Einrichtungen nicht mehr befriedigen könne, nur durch ernsthafte Kapitalanlagen zu einem entsprechenden Betrieb entwickelt werden könnte.¹⁰ Zu der veralteten Einrichtung kam noch eine Dampfsäge, mit der auch Lohnarbeiten ausgeführt wurden. Die Belegschaft der Werft lag durchschnittlich bei 200 Arbeitern.

Ende 1894 waren die Bauarbeiten der Schiffswerft beendet. Die »sperrigen, mit Transmissionsriemen betriebenen Maschinen« begannen mit ungeheurem Lärm, mit Rasseln, Surren und Stampfen für die Vermehrung der ungarischen Handelsflotte zu arbeiten. So erwachte der einstige Schiffbau der liburnischen Küste und Quarneros mit nachhaltiger Unterstützung des Handelsministeriums und der Regierung zu neuem Leben. Nach zwei Jahrzehnten wurde in Fiume der Bau von Dampfschiffen mit Stahlkörper wieder aufgenommen. Die zuständigen Stellen konnten hoffen, dass die für den Bau von Seeschiffen an ausländische Firmen gezahlten Millionen nunmehr in Fiume, also im Lande blieben und der Beginn des Baus von Seeschiffen im Lande nicht nur für die Seefahrt den Anfang einer neuen Periode, sondern auch für die Maschinen-, Eisen- und Stahl- sowie Textilindustrie einen Aufschwung bedeuten werde.

Handelsminister B. Lukács sicherte nach der Fertigstellung der Schiffswerft für die Entwicklung des ungarischen Schiffbaus auch im Wege der Legislative beträchtliche Mittel, als er im Oktober 1894 im Abgeordnetenhaus eine Gesetzesvorlage zur Unterstützung des Seeschiffbaus »auf dem Gebiet der Länder der ungarischen Krone« aus Materialien heimischer Fabriken einbrachte. Laut der Gesetzesnovelle XXXIV/1895 konnte für den Bau von Dampf- und Segelschiffen mit Eisen- und Stahlkörper je Tonne Schiffsraum eine Finanzierungsstütze von 30,60 Kronen angewiesen werden, im Falle von Holzschiffen betrug diese Förderungssumme je Tonne 10,25 Kronen. Im Falle der Triebwerke und sonstiger Maschinen, der Kessel und Rohrleitungen war je Doppelzentner des aufgewandten Materials eine Stützsumme von 10,15 bzw. 6,10 Kronen zulässig, falls die Materialien im Inland beschafft wurden. Das mit dem 1. Januar 1895 in Kraft getretene Gesetz (es hatte eine Laufzeit von zehn Jahren) erklärte, dass die Unternehmen, die diese

⁹ Ebd. 8. April 1894.

¹⁰ Ebd., 18. August 1898.

Finanzierungshilfe in Anspruch nehmen wollten, verpflichtet waren, sich der Kontrolle des Handelsministers zu unterstellen — diese Kontrolle erfolgte im allgemeinen durch die Entsendung eines Mitglieds in die Unternehmensdirektion —, und dass der Rahmen dieser Finanzierungshilfe 200 000 Kronen im Jahr nicht übersteigen durfte. In der Gesetzesbegründung wurde festgestellt, dass zu einer Zeit, da die Schiffe nicht mehr aus Holz, sondern aus Eisen und Stahl gebaut werden, die Werften des Inlands sich infolge der unzulänglichen Entwicklung der Eisen — und Stahlindustrie nicht entfalten und die Konkurrenz mit den ausländischen Firmen dicht aufnehmen könnten. Darum sei am Anfang der 1870er Jahre die Firma Stabilimento Tecnico Fiumano aufgelöst worden, habe an der ganzen Küste der Bau grösserer Schiffe aufgehört und die im Schiffbau angestellte Arbeiterschaft ihr Einkommen verloren. Ziel der Regierung sei es — so heisst es weiter in der Begründung —, den Schiffbau neu zu schaffen und zu diesem Zweck — so wie das auch in anderen Staaten des Auslands gang und gäbe sei — die staatliche Finanzförderung des Schiffbaus einzuführen. Als Hinweis auf die unhaltbare Lage enthält die Begründung die Feststellung, dass in den letzten vier Jahren aus Ungarn 24 Millionen Kronen für Schiffskäufe an ausländische Firmen gingen. Wie die Begründung der Gesetzesvorlage anführt, sei der Neuausbau des Schiffbaus und seine Förderung auch durch den Aufschwung des Verkehrs der Seefahrtsgesellschaften und durch den damit zusammenhängenden neuen Bedarf an Schiffen, des weiteren durch den vorgesehenen Ausbau der Kriegsflotte und durch die günstigen Absatzmöglichkeiten im Anschluss an die aufkommende Schifffahrt der Balkanstaaten begründet. Gleichzeitig mit der Verabschiedung dieser Gesetzesvorlage wurde vom Abgeordnetenhaus auch das Gesetz über die Gründung und Finanzierung des staatlich gestützten Schifffahrtsunternehmens Ungarische Fluss — und Seeschifffahrts AG angenommen. Hier sei noch erwähnt, dass die Fiumer Werft ausser dem zur Verfügung gestellten Werftgelände und der gesetzlich verankerten Subvention auch all die Vergünstigungen in Anspruch nehmen konnte, die das erste Industrieförderungsgesetz (Gesetzesnovelle XLIV/1881) gewährte, so vor allem die Steuerfreiheit mit einer Laufzeit von 15 Jahren. Aus all dem ist ersichtlich, dass die ungarischen Regierungskreise alle verfügbaren Mittel einsetzten, um den Aufschwung eines modernen Seeschiffbaus zu fördern. Neben der allgemeinen Unterentwicklung der wirtschaftlichen Verhältnisse lag es vor allem am technischen Niveau und an den Kapitalverhältnissen der Firma Howaldt, dass dieses Experiment von 1894 trotz aller staatlichen Vergünstigungen und Stützungen zehn Jahre später erfolglos auslief und 1905 sozusagen alles von neuem begonnen werden musste.

3. Die Erzeugnisse der Howaldtschen Werft

Die mit grosser staatlicher Hilfe geschaffene Werft in Fiume wurde nach Fertigstellung und erfolgreicher Vorführung des Schwimmdocks

von verschiedenen Bestellern mit Aufträgen versehen. Zuallererst gab die Seefahrtsbehörde einen Mehrzweckschlepper (ein Dampfschiff) für den Hafendienst in Auftrag, der auf den Namen »Elöre« getauft wurde. Das Schiff wurde von den Ingenieuren der Kieler Werft entworfen und auch die Maschinen und sonstigen Bestandteile wurden aus Kiel nach Fiume geliefert. Das Schiff konnte ausser dem Schleppen auch zu Rettungs- und Feuer löscharbeiten sowie bei Wrackbergungen eingesetzt werden. Die »Elöre« hatte eine Länge von 34 m, eine Breite von 6,25 m und einen Tiefgang von 2,85 m; ihre 400 PS starke Maschine leistete 10,5 Meilen/h bei 168 t Wasserverdrängung. Sie war mit Taucherausrüstung, Pumpen und Hebevorrichtungen versehen. Vor dem Stapellauf des Schiffes nahm auch der damalige Handelsminister E. Daniël eine Besichtigung vor und äusserte sich befriedigt über das Schiff und die subventionierte Werft. Gleichzeitig mit der »Elöre« ging für die Werft das kleine Dampfschiff bzw. die Barkasse »Lógy« in Bau, deren Daten jedoch nicht bekannt sind. Sie wird in den Berichten insgesamt zweimal erwähnt. Am 30. Dezember 1894 strandete sie unter der Einwirkung des Schirokkos und nahm ernsten Schaden, ihr Modell war 1896 auf der Millenniumsausstellung gezeigt.

Die Ungarisch-Kroatische Schifffahrtsgesellschaft gab bei der Werft gleich zwei Schiffe in Auftrag. Ende 1895 waren der Passagierdampfer »Volosca« und das Fracht- und Fahrgastschiff »Cirkevnic« fertiggestellt und hatten auch die Probefahrten hinter sich. Die aus Stahlplatten gebauten, mit 500-PS-Maschinen ausgerüsteten 193-t-Schiffe hatten eine ansprechende Form, doch stellte es sich bei den Probefahrten heraus, dass sie wegen ihres schlanken Schiffskörpers dem stärkeren Wellengang nur schwer standhielten. Dieser halbe Erfolg bedeutete zugleich das Ende der intensiveren Bautätigkeit der neuen Werft. Die grösseren Seefahrtsunternehmen, die der neuen Werft gegenüber von vornherein Misstrauen bekundet hatten, hielten mit Bestellungen nach wie vor zurück und vergaben ihre Aufträge vorzugsweise an britische, deutsche oder österreichische Werften. Zu diesem Schritt sahen sie sich auch durch die Kostspieligkeit der in Fiume gebauten Schiffe veranlasst: Trotz der verschiedenen stattlichen Vergünstigungen und Subventionen liessen sich die Erstellungskosten der Schiffe — hauptsächlich wegen der hohen Kosten des ungarischen Eisens und Stahls — mit den Weltmarktpreisen nicht vergleichen. Darum wurden in den wenigen Jahren der Existenz dieser Werft in Fiume sozusagen keine weiteren Schiffe gebaut.

Weitere Arbeitsmöglichkeiten bot die Fertigstellung des zweiten Teils des Schwimmdocks, denn im Sinne der Vereinbarung mit der Regierung war die Dock AG verpflichtet, das fertige Dock durch einen kleineren 40 m langen Teil zu einer Länge von 100 m zu ergänzen, damit in Fiume auch 3500-t-Schiffe eingedockt werden konnten. Am Kai neben der Werft wurde der Ausbau des 1895 begonnenen Dockbeckens fortgesetzt und 1898 beendet, denn das Schwimmdock am Ansatz des Wellenbrechers störte den gewachsenen Verkehr des Hafens. So war die Arbeit in der Werft hauptsächlich durch Überholungs- und

Reparaturarbeiten gewährleistet, aber selbst in dieser Hinsicht war sie nicht lange der alleinige Betrieb, denn Ende 1896 wurde mit Genehmigung des Handelsministers in dem engen Hafengebiet eine weitere Werft errichtet, die Lazarus'sche Schiffswerft, die den Betrieb mit Unterstützung der Seefahrtsbehörde aufnehmen konnte. Sie befasste sich hauptsächlich mit der Überholung von Schiffsmaschinen und mit der Fabrikation von Ankern, Ketten und kleineren Maschinen.¹¹

Vor der Jahrhundertwende belegte die Howaldtsche Werft einen Kaiabschnitt von folgenden Ausmassen: den Verladekai in 375 m Länge, den Wellenbrecher in 80 m Länge, 0,9 ha der Wasserfläche und das aufgeschüttete Gelände im Umfang von 3, 21 ha. Das an die Werft unmittelbar anschliessende Dockbecken war 150 m lang, 60 m breit, hatte einen 80 m langen Wellenbrecher, das aufgeschüttete Gelände hatte eine Fläche von 1,1 ha.¹² Am 15. Dezember 1898 war das Dock schon im neuen Becken in Betrieb, und hier wurden auch die als Kohlenpeicher benutzten Frachtkähne vertäut. Nach der Fertigstellung der ersten, nicht am besten gebauten und kostspieligen Schiffe erhielt die Werft aber weiterhin keine Bestellungen. Die Firma Howaldt versuchte wiederholt, von den Fiumer Schiffahrtsgesellschaften Aufträge zu erhalten, wurde aber höchstens mit Reparaturen an Schiffen und Maschinen betraut, und auch das zumeist im Zusammenhang mit Eindockungen.¹³ Aus den Zeitungsberichten erfahren wir nur von einer einzigen grösseren Auftragsarbeit: In diesen Jahren wurde für einen Schwarzmeerhafen ein ähnlich grosses Schwimmdock wie in Fiume gebaut. Zu dieser Zeit waren in der Werft zeitweilig 600 Arbeiter beschäftigt. Nach den zeitgenössischen Lageplänen — und diese entsprechen den früher mitgeteilten Daten über die Werft — standen auf dem Werftgelände nur zwei grössere Steinbauten, und zwar eine längliche Werkhalle, in der die Maschinen untergebracht waren, und ein kleinerer, wohl zur Unterbringung von Lagerräumen und Büros benutzter Bau. Im Jahre 1900 wurde dann endlich auch das kleinere Dock mit einer Länge von 40 m fertiggestellt, und damit stieg die für Schiffsreparaturen verfügbare Kapazität. Im Falle der Eindockung von kleineren Schiffen wurden die beiden Docks gesondert in Betrieb gestellt, im Falle des Einlaufens grösserer Schiffe gekoppelt. In solchen Fällen erwies es sich bei stürmischer See, dass der Wellenbrecher des Dockbeckens nicht ausreichte. Darum beschloss die Regierung 1900 die Verlängerung des Wellenbrechers vor dem Dockbecken auf 200 m und stellte aufgrund der Gesetzesnovelle XXX/1900 für diese Zwecke 1,7 Millionen Kronen bereit. Mit dem Ausbau wurde unverzüglich begonnen, und die Arbeiten wurden 1902 beendet.

¹¹ Ebd., 8. November 1896.

¹² Matlekovits, a.a.O., S. 920.

¹³ Magyarország Vánmegyéi és Városai (Komitate und Städte Ungarns). Budapest 1900. Bd. 6, S. 273.

Als sich die zehnjährige Frist des Vertrags mit dem Fiskus näherte, versuchte die Firma Howaldt wiederholt, den Handelsminister zu einer Verlängerung der Laufzeit des Vertrags zu bewegen. Sie sah aber die Verlängerung gefährdet und damit das Ende der ansonsten sehr zuträglichen Reparaturgeschäfte in Fiume. Die Firma hatte sich nach den anfänglichen Misserfolgen und dem Ausbleiben weiterer Aufträge damit abgefunden, dass sie in Fiume nur Schiffsreparaturen übernahm, und war bemüht, Bauaufträge für neue Schiffe an ihre Werft in Deutschland weiterzugeben. Ihre Stellung in Fiume wurde auch dadurch aussichtslos, dass die Schiffahrtsunternehmen, die zumeist in den Interessenbereich einer der ungarischen Grossbanken gehörten, nicht geneigt waren, die Fiumer Unternehmung der deutschen Kapitalgruppe zu unterstützen. Darum konnte die Firma Howaldt auch mit keinen Aufträgen für die Kriegsmarine rechnen. Als der Gouverneur von Fiume dem Handelsminister eine erhöhte Unterstützung der Werft anempfahl, bedeutete ihm dieser in einer vertraulichen Antwort, er wolle die Reorganisation der Fiumer Werft »in einer anderen Richtung« lösen und habe zu diesem Zweck bereits eingehende Studien erarbeiten lassen.¹⁴ Über diese Stellungnahme dürfte etwas durchgesickert sein, und dem war es wohl zuzuschreiben, dass die Firma Howaldt um die Jahrhundertwende die Aktivitäten zur Wahrung ihrer Positionen intensivierte. Zu diesen Aktivitäten zählte auch das Vorfühlen bei den Budapester Grossbanken hinsichtlich der Möglichkeiten, die Werft zu verkaufen, oder aber mit Sicherstellung der notwendigen Mittel für den Ausbau eine neue Werftgesellschaft zu gründen. Da diese verhüllten Versuche zur Abtretung der Konzession der Ablehnung des Handelsministeriums begegneten, blieben sie erfolglos. Die Firma versuchte auch, durch die Gründung eines eigenen Schiffahrtsunternehmens in Fiume günstigere Positionen zu erwerben und dadurch ihr Verbleiben zu verlängern. Vergebens machte sie aber vorteilhafte Angebote, die finanzkapitalistischen Gruppen in Ungarn und die ihre Interessen vertretende Regierung wollten die Tätigkeit der Exponenten des deutschen Grosskapitals in der einzigen grossen Hafenstadt des Landes nicht länger hinnehmen, um so weniger, als infolge der industriellen Entwicklung und ökonomischen Erstarkung Ungarns sowie der veränderten Machtlage innerhalb der Monarchie nach der Jahrhundertwende bereits reelle Aussichten bestanden, der Budgetquote angemessen, gewinnträchtige militärische und flottentechnische Aufträge zu erhalten. So brachte das Ministerium der Firma Howaldt unmissverständlich zur Kenntnis, es werde den zehnjährigen Vertrag über seine Laufzeit hinaus nicht verlängern und auf der Übergabe der Werftanlagen bestehen.

So räumte die Firma Howaldt bis Ende 1903 das Berguder Gelände und das Dockbecken. Das grössere ältere Dock wurde an eine Triester

¹⁴ Historisches Archiv Rijeka. Schiften des Königlichen Gouvernements Fiume (des weiteren Kürzel KGF), Präsidium 170/1899.

Firma verkauft, das kleinere war, von der Seefahrtsbehörde gepachtet und in staatlicher Geschäftsführung, noch jahrelang in Fiume in Betrieb. Die Maschinen wurden nach Kiel rücktransportiert, die Gebäude abgerissen. Die Firma Howaldt soll das Jahrzehnt in Fiume mit einem Verlust von einer halben Million Mark geschlossen haben.¹⁵ So endete das Experiment des deutschen Grosskapitals nach einer Flaute von einem Jahrzehnt mit einem endgültigen Misserfolg, was zugleich bewies, dass die Initiative von Handelsminister B. Lukács und Gouverneur L. Batthyány im Jahre 1894 zur Neuankurbelung des Schiffbaus in Fiume eine verfehlte Aktion gewesen war. Das einzige Positivum dieses Jahrzehnts blieb die Werftanlage des Fiskus und das Dockbecken, die eine bessere Fortsetzung des verfehlten Experiments ermöglichten.

4. Die Betriebsgründung der Danubius-Werft in Fiume

Am 5. Januar 1905 kam es in Budapest im kleineren Ratssaal am Sitz der Diskont — und Wechselbank in der Dorottya utca zu einer Sitzung des Exekutivausschusses der Vereinigten Schiff — und Maschinenbau AG Danubius-Schoenichen-Hartmann. Präsident L. Tolnay, Vizepräsident A. Ullmann, Vorstandsmitglied M. Weiss und Generaldirektor H. Baumgarten nahmen an dieser Besprechung teil, die in gedrückter Stimmung verlief, weil der Handelsminister die Eingabe der AG in Sachen der vorgesehenen Fiumer Werft nicht beantwortet hatte. Darum beschloss man, den Minister gemeinsam um eine Audienz zu ersuchen.¹⁶ Die Entscheidung der Sitzungsteilnehmer und der von ihnen vertretenen Unternehmen war ein beachtlicher Entschluss, handelte es sich doch um die führenden Vertreter des Wirtschaftslebens in Ungarn, um die Repräsentanten der grössten Finanzkapitalgruppen des Landes. L. Tolnay, der Begründer der Staatsbahnen, war der Vertraute und Berater von Minister G. Baross, als hoher Beamter einer der profiliertesten Vertreter der Kapitalgruppen in Ungarn im Staatsapparat, der seine hervorragenden Managareigenschaften in dieser Lebensphase direkt in den Dienst der Aktivitäten verschiedener Firmen stellte. A. Ullmann war Angehöriger einer der finanzkräftigsten ungarischen Familien und stellvertretender Generaldirektor der zweitgrössten Bank Ungarns, der Ungarischen Allgemeinen Kreditbank. M. Weiss, einer der bekanntesten Selfmademen dieser Periode, zählte mit seiner anderthalb Jahrzehnte früher gegründeten Konservenfabrik und mit den dank der Heeresaufträge zügig entwickelten Munitions — und Waffenfabriken zu den einflussreichsten Persönlichkeiten der ungarischen Wirtschaft. Seine Bedeutung erhöhte sich nur durch die Geschäftsbeziehungen zu den österreichischen Rothschilds sowie durch die guten Kontakte zu Regierungskreisen, dank denen er den ansehnlichen Teil der auf die ungarische

¹⁵ Ebd. 125/1903. Des weiteren: Fiumei Szemle, 24. Juni 1906.

¹⁶ Magyar Országos Levéltár (des weiteren Kürzel OL, für Ungarisches Staatsarchiv), Danubius-Akten, Z.443. Sitzungsprotokolle des Exekutivausschusses (Kürzel: Dvb), 5. Januar 1905.

Industrie entfallenden Rüstungslieferungen seinen Fabriken sichern konnte. H. Baumgarten, der im Ausland studiert hatte, nutzte als Maschinenbauingenieur seine nicht alltäglichen Fähigkeiten auf dem Gebiet des Industriemanagements durch die unbedingte Unterstützung der kapitalistischen Interessen: Er war seit 1890 Generaldirektor der Danubius und im Exekutivausschuss neben Tolnay der Vertrauensmann der Diskontbank.

Im Neupester Donauhafen wurde 1890 mit Übernahme der Filiale der Prager Maschinenbau AG die Danubius Schiff — und Maschinenbau AG gegründet. 1896 verleihte sie sich die im Neupester Hafengelände tätigen anderen zwei wichtigeren Werften, die 1873 gegründete Schoenischensche Fabrik und die aus der dritten Unternehmung des Bahnbrechers des Neupester Schiffbaus, J. Hartmann, zustande gekommene Fabrik ein. Die vereinigte Schiff — und Maschinenbausfabrik entwickelte sich zu einem der bedeutendsten Unternehmen in der Österreichisch-Ungarischen Monarchie. Die Werkanlage an der Grenze von Neupest und Budapest umfasste ein Gelände von 13,3 ha, die bebaute Fläche lag bei über 10 ha. Der Wert der Werkanlage und der Maschineneinrichtungen belief sich auf über 7,5 Millionen Kronen. Die Maschinen wurden mit elektrisch betriebenen Transmissionen betätigt, für die Stromerzeugung sorgte das werkeigene Kraftwerk mit zwei 550-PS-Dampfmaschinen. Die Belegschaft zählte im Jahresdurchschnitt 1800 Arbeiter, der Produktionswert betrug je nach der Konjunkturlage 10 bis 16 Millionen Kronen im Jahr.¹⁷ Bekanntlich durfte man den Neupester Schiffbau nach der Inbetriebnahme der Neupester Filiale der Fiumer Stabilimento Tecnico im Jahre 1866 zu den bedeutenden und modernen Industrierwerken zählen.

Die Danubius AG war, was die damalige ungarische Wirtschaft anbelangt, ein in jeder Hinsicht interessantes Unternehmen. In ihrem Vorstand waren die Repräsentanten der bekanntesten Kapitalgruppen zu finden, und dasselbe traf auch für die Banken zu, die im Besitz des Grossteils des Aktienkapitals waren. Ein Viertel des Aktienkapitals von 4,5 Millionen Kronen war in den Händen der Ungarischen Diskont — und Wechselbank AG und ihrer Interessenten. 20 Prozent waren im Besitz der Ungarischen Allgemeinen Kreditbank AG, etwas mehr als 11 Prozent in dem der Wiener Bankverein AG und ihrer Gruppe. Somit verfügten die drei Grossbanken über fast 60 Prozent des Aktienkapitals. Weitere 10 Prozent der Aktien waren im Besitz der Vorstandsmitglieder. So waren z.B. 525 Aktien Eigentum Baumgartens. 30 Prozent der Aktien waren im Börsenverkehr Objekte des Gewinns oder Verlustes kleinerer Börsenmakler. Nach den Aktien wurden jährlich im allgemeinen 3—8 Prozent Dividenden ausgeschüttet. Die Direktion und im Un-

¹⁷ Szekeres, J.: *Az újpesti hajóépítés története I — 1863—1911 — Tanulmányok Budapest múltjából* (Geschichte des Neupester Schiffbaus I — 1863—1911 — Studien zur Geschichte von Budapest). Bd. 16, S. 483—534. Des weiteren: *Budapesti Közlöny*, 24. Dezember 1904.

terschied zur allgemeinen Praxis auch der Aufsichtsrat erhielten hohe Zuwendungen, offensichtlich weil die Angehörigen dieser Gremien als Vertrauensleute der verschiedenen Eignergruppen Geschäftsführung, Buchhaltung und Finanzgebarung kontrollierten. Wie schon die Direktion dieses Unternehmens ungewöhnlich war, denn es waren in ihr die Hauptexponenten der bedeutendsten Wirtschaftsgruppen dieser Zeit vereint, so ungewöhnlich war auch die Verteilung der Eigneranteile am Aktienkapital. Das war insofern eine einzigartige Erscheinung, als die verschiedenen Kapitalgruppen und Grossbanken mit anderen, oft gegensätzliche Interessen vertretenden Kapitalgruppen nur ungern gemeinsame Unternehmungen gründeten und unterhielten. Im Falle der Danubius bestand diese »Konvenienzehe« immerhin über zwei Jahrzehnte lang, und zwar aufgrund eines gemeinsamen Anliegens der wirtschaftspolitischen Bestrebungen der verschiedensten Kapitalgruppen, aufgrund der seit dem Jahre 1900 immer häufiger vorgebrachten Forderung, Rüstungsaufträge, also auch solche für die Kriegsflotte, dem Anteil Ungarns an den gemeinsamen Lasten entsprechend, auch an die ungarische Industrie zu vergeben. Die Existenzform der Danubius AG, die vielfältigen und ernsthaften Bemühungen von mitunter gegensätzlich interessierten Eignergruppen, dem Unternehmen Aufträge zu sichern, sind ein Beweis dafür, wie reell die führenden kapitalistischen Kreise Ungarns mit der Verwirklichung ihrer Forderungen rechneten und die Vergabe der gewinnträchtigen Bauaufträge für Kriegsschiffe an ihr Unternehmen forcierten. Schon von früher her verfolgten die Leiter der Danubius AG das Ziel, auch Aufträge für den Bau von Seeschiffen zu erhalten. Der erzwungene Abgang der Firma Howaldt aus Fiume lag offenbar schon im Interesse der Danubius, nur wurde die Realisierung ihrer Pläne durch die dazwischengekommenen politischen Ereignisse, durch die revolutionäre Krise von 1905—07 einigermassen verzögert. Für die Ungewissheit der Lage war es charakteristisch, dass auf der Jahresversammlung der Aktionäre am 7. Januar 1905 die Pläne zur Gründung der Fiumer Schiffswerft überhaupt nicht zur Sprache kamen. Nichtsdestoweniger verfolgten die Mitglieder des Exekutivausschusses zielstrebig die Realisierung dieses Vorhabens. Im April führten Baumgarten in London mit der englischen Werft Yarrow Verhandlungen über den Bau eines Torpedobootes als möglichen ersten Auftrag: Aus dem für das Jahr 1904 angeforderten 337-Millionen-Rahmen für die Flottenentwicklung wurden die ersten Torpedoboote des Typs Yarrow in der Zwischenzeit bei den Triester Werften auch in Auftrag gegeben. Baumgarten begab sich im Ergebnis der Vorgespräche im April nach London, um die fertigen Vereinbarungen zu unterzeichnen. Es ist bezeichnend für die Wohlinformiertheit der zietgenössischen Presse, dass sie die ersten Meldungen über die Verhandlungen wengleich ohne genauere Kenntnis über deren Ziele schon im Januar veröffentlichte. Damals meinte man in Fiume noch, in den Verhandlungen gehe es um die direkte Beteiligung einer englischen Firma an der Gründung der neuen Werft, doch hätten die Gespräche zu keinem Ergebnis geführt. Im April nahm auch der Exekutivausschuss einen Bericht über die mög-

liche Beteiligung der englischen Firma zur Kenntnis, er dürfte aber diese nicht ernsthaft in Erwägung gezogen haben, weil die Einbeziehung von Firmen dieser fremden, damals schon mehr oder minder als Gegner betrachteten Weltmacht in den Kriegsschiffbau hinsichtlich weiterer Rüstungsaufträge nichts Positives versprach. Darüberhinaus hatten die Leiter der Danubius ebenso wie andere Exponenten der ungarischen Wirtschaft genau berechnet, dass der Sonderrahmen für die Flottenentwicklung in Jahre 1904 für Ungarn 137,6 Millionen abwarf, und ausserdem war man sich auch über die Gewinnspannen in der Rüstungsproduktion im klaren. Darum ist es unwahrscheinlich, dass die Leitung die Einbeziehung anderer Kapitalgruppen in dieses Geschäft und damit eine Teilung des beträchtlichen Gewinns überhaupt in Erwägung gezogen hätte, da doch endlich die Sicherstellung der so gewinnreichen Grossaufträge in greifbarer Nähe war. Viel einfacher mag es erschienen sein, das Patent zu kaufen, ebenso wie es die Triester Werften getan hatten. In dieser Richtung zielten auch Baumgartens Verhandlungen, die schliesslich erst im Juni zur Unterzeichnung der Vereinbarung führten. In der Zwischenzeit nämlich war in Sachen Schiffswerft ein gefährlicher Konkurrent aufgetreten: Die im Fiumer Hafen bereits seit acht Jahren tätige Firma Lazarus trat mit ähnlichen Vorhaben auf. Diese Firma hatte bei der Kriegsmarine auch Verdienste, weil sie kleinere Torpedoboote und sonstige Ausrüstungsobjekte schon früher geliefert und bei der ungarischen Regierung und auch im gemeinsamen Kriegsministerium zu Wien über gute Beziehungen verfügte.

Lazarus liess nun diese Beziehungen spielen und versuchte, das Recht zum Werftbau für sich zu sichern. Er verhandelte u.a. auch mit der Firma Yarrow über die mögliche Beteiligung englischer Kapitalgruppen, ja, er versuchte auch mit der Leitung der Danubius eine Vereinbarung zu erzielen. Die Gruppen des ungarischen Finanzkapitals sahen aber die sicheren und grossen Profit Chancen und verschlossen sich ihm ebenso wie den beteiligungswilligen englischen Kreisen. Mit gezielten Presseberichten verbreiteten sie in der Öffentlichkeit, Lazarus sei aus Galizien nach Ungarn zugewandert und könne schon darum die privilegierte Lizenz der Betriebsgründung nicht erhalten, denn dieses Werk »... wird nicht nur geschäftliche Bedeutung haben, sondern muss auch zu einem Ausstrahlungsherd des ungarischen Staatsgedankens werden wie die Werkstätten der UStB (Ungarische Staatsbahnen) in Kroatien«.¹⁸ Es wurde noch bemerkt, dass im Unterschied zu anderen in Fiume ansässigen Firmen die des Interessenbereichs der Ungarischen Allgemeinen Kreditbank ihre Geschäfte immer mit Einbeziehung der lokalen Interessenten abgewickelt hätten.

Nachdem sich die Danubius AG ihrer Konkurrenten entledigt hatte, kamen ihre Verhandlungen mit beiden Partnern — mit der Hauptabteilung Flotte im Kriegsministerium und mit dem Handelsministerium gut voran und wurden, den Interessen der beiden Seiten entsprechend,

¹⁸ Fiumei Szemle, 28. Mai 1905.

in grossen Umrissen vereinbarungsreif skizziert. Im Zuge der Verhandlungen lag das Primat immer bei den Aussprachen mit den zuständigen Stellen der Kriegsmarine, und je nachdem, was in Wien erreicht wurde, ging die Danubius in Budapest Verpflichtungen ein. Durch die labilen politischen Verhältnisse wurde die Unterzeichnung des Abkommens einigermassen verzögert, schliesslich aber der 19-Paragrafen-Vertrag über die Gründung der Schiffswerft in Fiume am 23. August 1905 im Handelsministerium unterzeichnet und am 12. September vom König sanktioniert. Im Namen der Schatzkammer unterzeichneten L. Vörös, der Handelsminister des Kabinetts Fehérváry, seitens der Danubius Präsident Tolnay und Vorstandsmitglied Egyedi das Dokument. In der Vereinbarung wurden die Wünsche der Danubius im wesentlichen weitgehend in Betracht gezogen, die der der Schatzkammer eingeräumten Rechte und die Zahlungen an den Fiskus bezweckten eher nur, den Formalitäten des Vertrags zum Schein zu entsprechen. Laut Punkt 1 des Vertrags hatte die Danubius AG auf dem vom Fiskus zur Verfügung gestellten 10 000 m² grossen Gelände binnen eines Jahres nach Übergabe ein den modernen Ansprüchen entsprechendes Werk für den Bau von Seeschiffen zu errichten. Die Werft musste zum Bau von Schiffen, Kesseln und Maschinen nach Ansprüchen der Kriegs- — und Handelsflotte geeignet sein, und die Firma hatte sich zu verpflichten, die Werft weiter auszubauen. Zusätzliches Gelände sollte die Schatzkammer auf eigene Kosten der Werft zur Verfügung stellen. Punkt 3 besagte, dass die Pacht des Wertgeländes eine Laufzeit von 50 Jahren hatte und die Firma als Pachtsumme jährlich zehn Stück 20-Kronen-Münzen in Gold zu zahlen hatte. Im Sinne dieses Punktes überliess die Regierung die staatliche Werftanlage mit allen Gebäuden und Ausrüstungen im Hafen Portore kostenlos dem neuen Unternehmen. Laut Punkt 5 hatte das Handelsministerium Massnahmen zu treffen, dass die Staatsbahnen einen Bahnanschluss an die Werft in Eigenregie innerhalb eines Jahres fertigstellen. Die Danubius AG sollte im Sinne von Punkt 6 alle möglichen Vergünstigungen mit der gesetzlich gesicherten längsten Laufzeit erhalten. In Punkt 14 verpflichtete sich das Handelsministerium, das Unternehmen bei den von der Kriegsmarine und den staatlich gestützten Schiffahrtsunternehmen hinsichtlich der Schiffbauaufträge entsprechend zu unterstützen.

Im Unterschied zu den verschiedenen staatlichen Vergünstigungen und Förderungen, die in den einzelnen Paragraphen festgehalten waren, erwiesen sich die Rechte der Schatzkammer als bescheiden. So sollte etwa laut Punkt 2 die Danubius AG eine Verzugsstrafe zahlen, wenn die Werft binnen eines Jahres nicht betriebsfertig wäre. Punkt 4 besagte, dass die Aufnahme einer anderen Produktionssparte nur aufgrund einer Bewilligung des Ministeriums möglich sei, laut Punkt 7 mussten zwei Drittel der Belegschaft in Ungarn beheimatete Arbeiter sein, im Falle der technischen Angestellten und Werkmeister hatte die Gesellschaft auf die Bevorzugung des ungarischen Elements zu achten. Dergleichen verpflichtete sich die Gesellschaft in Punkt 8, Maschinen, Werkzeuge, Grundstoffe und Pläne aus ungarischen Quellen zu beschaffen.

Sollte die Werft — so Punkt 9 — zwei Jahre lang nicht in Betrieb stehen, hatte der Minister das Recht, den Vertrag zu kündigen und die Firma dementsprechend die Werftanlage innerhalb eines Jahres zu räumen. Aufgrund von Punkt 13 hatte die Aktiengesellschaft 100 000 Kronen Kautions zu hinterlegen. Des weiteren sollte das Ministerium seine Kontrolle vereinbarungsgemäss durch Entsendung eines Vorstandsmitglieds wahrnehmen.¹⁹

Zehn Tage nach der Sanktionierung des Abkommens durch den Herrscher, am 22. und 23. September erfolgte die Übergabe des vertraglich festgelegten Geländes an die Danubius AG. Aus diesem Anlass fuhren die Leiter der AG und Vertreter des Ministeriums mit Staatssekretär Szterényi an der Spitze nach Fiume. Tolnay besuchte den Oberbürgermeister von Fiume und teilte ihm mit, in der Werft würden vor allem Fiumer angestellt. Baumgarten informierte den Staatssekretär über die Bauvorhaben. Szterényi verhandelte auch mit Lazarus, dessen Betrieb in der Nacht zum 23. September abgebrannt war. Der Schaden betrug mehr als eine Million Kronen und 300 Arbeiter verloren ihr Brot. Das grosse zweistöckige Werkgebäude inmitten des Hafens, ein unbequemer Konkurrent der Berguder Werft, wurde in seiner ursprünglichen Grösse nicht mehr aufgebaut und erhielt einen neuen Standort, der vom Hafen weiter entfernt war. Dieses unerwartete Ereignis bedeutete nicht nur den Ausfall des Konkurrenten, sondern ermöglichte der neuen Unternehmung auch die Anstellung von zahlreichen Facharbeitern.

Mit der Sanktionierung des Vertrags, der die maximale Unterstützung durch die Regierung gewährleistete, und mit der Übergabe des staatlichen Geländes war der Weg frei zur Aufnahme des Baus der Werftanlage. Problematischer erschien schon eine andere wichtige Voraussetzung für die Existenz der neuen Fiumer Werft, die Gewährleistung von Aufträgen der Kriegsmarine. Die Leitung der Danubius AG war in dieser Hinsicht sehr beunruhigt, zumal als sie in Erfahrung brachte, dass die Konkurrenz, die Triester Werft, ohne eine formelle Vergabe der Aufträge, mit dem Bau von Torpedobooten und Zerstörern begonnen hatte. In dieser Situation schien die Unterstützung des Handelsministers unzureichend, den die AG in diesen Monaten wiederholt bemüht hatte. Darum war die Leitung der Firma der Ansicht, dass sie bei der Kriegsmarine einer direkten Interessenvertretung bedurfte. Als bald sollte sich auch dafür eine Gelegenheit bieten. Nach Unterzeichnung der Vereinbarung mit der Regierung stellte sich bei der Firma Marinechefingenieur Kagerbauer vor, der für ein Jahressalär von 6 000 Kronen und bei Auszahlung von fünf Jahresgehältern in einer Summe bereit war, die Vertretung der Firma in Wien zu übernehmen. Der Exekutivausschuss der Danubius AG war über dieses Angebot der wichtigen Persönlichkeit erfreut und durchaus bereit, die geforderte Summe auszuliegen. Die Firma stellte eine einzige Bedingung: Die Anweisung

¹⁹ OL. Schriften der Elektro-, Maschinen-, Waggon- — und Schiffbau AG Ganz & Co. (Kürzel:Ganz) Z429. Schriftensammlung über die Werft Fiume. 1905—20. Fasc. 1.

der Summe sollte nach der Perfektierung des Vertrags über Schiffbauaufträge erfolgen. Diese Bedingung wurde von Kagerbauer akzeptiert. Er trug wesentlich dazu bei, dass in der Vereinbarung mit den zuständigen Stellen der Kriegsmarine für die Danubius AG günstige Punkte aufgenommen werden konnten.²⁰

Die Pläne zum Bau der Schiffswerft wurden vom Chefsingenieur der Danubius, J. Kaplanek, und dem früheren Marinekriegsingenieur L. Ferdinand erstellt. Die wichtigere Rolle fiel hierbei Kaplanek zu, der in einem kleinen Ort an der Adria 1862 geboren war. Nach Absolvierung seiner Studien hatte er zuerst beim Marinetechnischen Komitee in Pola und später im Werk der Stabilimento Tecnico Triestino in San Rocco wichtige Erfahrungen auf dem Gebiet des Kriegsschiffbaus erworben. Anfang der 1890er Jahre war er in Neupest in den Dienst der Schoenichenschen Werft und dann 1896, als die drei Werften fusionierten, in den Dienst der Danubius AG getreten. Er war somit für die Gesellschaft schon aufgrund seiner Ortskenntnisse, seiner früheren Erfahrungen, seiner Sprachkenntnisse und seiner keineswegs geringen Fähigkeiten als Manager-Ingenieur garadezu für die Führung der künftigen Werft prädestiniert. Anfangs wirkte er als beauftragter Chefsingenieur, später als Direktor. L. Ferdinand war nach Abschluss seiner Studien als Maschinenbauingenieur im Jahre 1900 als Kriegsschiffingenieur zur Kriegsmarine gekommen. Von hier dürfte er 1905 wohl aufgrund persönlicher Kontakte zur Danubius AG hinübergewechselt sein. Hier ist zu erwähnen, dass die leitenden Mitarbeiter der Danubius-Werft in Fiume ihre Laufbahn zumeist bei der Kriegsmarine begonnen hatten und dann zeit der Gründung der neuen Werft zumeist wegen günstigerer finanzieller Möglichkeiten zu dem Fiumer Betrieb überwechselten.

Aufgrund der von der Regierung akzeptierten Pläne wurde der Zeitpunkt der Wettbewerbsverhandlungen für den neuen Werftbau mit dem 9. Oktober 1905 befristet, jedoch ungeachtet ihrer Ergebnisse schon früher beschlossen, den Bauauftrag an die Firma Trautmann-Neuschloss zu vergeben. Anfangs waren drei grössere Bauten mit Holzdach vorgesehen: der einstöckige Bau zur Unterbringung der Direktionsbüros, eine dreischiffige Werkhalle für die Maschinen und eine Kesselhalle. Die sonstigen Bauten wurden zum Teil als Interimsbaulichkeiten als Holzgebäude ausgeführt. Mit der Firma Trautmann-Neuschloss konnte der Bauvertrag erst nach einer längeren Diskussion geschlossen werden, weil die Danubius AG am billigsten Kostenvoranschlag festhielt. Schliesslich akzeptierte die Baufirma den Vorschlag der Danubius AG und liess durch den Bauleiter V. Celligoi am 17. Dezember die detaillierten Baupläne beim Bauamt der Stadt unterbreiten. Am 24. November wurde die Bahnstrecke zum Werk abgesteckt und entschieden, dass in der neuen Werftanlage nur die Kesselhalle errichtet werden sollte, die Fertigstellung der Maschinenanlagen der neuen Schiffe aber sollte in der Neupester Werft erfolgen, wo eine Giesserei und sonstige entsprechende

²⁰ OL. Dvb, 29. September 1905.

zusätzliche Einrichtungen und Betriebsanlagen schon zur Verfügung standen. Auch der begrenzte Umfang des verfügbaren Geländes in Fiume und die ungewissen technischen und geschäftsmässigen Aussichten mahnten zur Vorsicht.²¹

Kurz nach den positiven Entwicklungen, die zum Entschluss geführt hatten, in Fiume eine neue Werft aufzubauen, verschied eine der interessantesten Persönlichkeiten der Industrie und Technik dieser Stadt, R. Whitehead, der auch bei der Gründung des Schiffbaus in Neupest eine grosse Rolle gespielt hatte. Whitehead hatte sich 1856 in Fiume niedergelassen und hier die Maschinenfabrik Stabilimento Tecnico Fiumane im Verein mit einigen ortsansässigen Kapitalisten gegründet. Diese Firma baute auch Dampfschiffe. Whitehead selbst war ursprünglich Maschinenbauingenieur, und er wurde durch die Vervollkommnung des vom österreichischen Kapitän zur See Lupis erfundenen und von ihm 1866 weiterentwickelten Torpedos weltweit bekannt. Im selben Jahr besuchte er wiederholt Budapest, um die Ausstattung der Filiale des Fiumer Betriebs und den Bau der ersten Schiffe zu kontrollieren. 1872 erwarb er die Werkanlage der in Konkurs gegangenen Gesellschaft und baute seit 1873 systematisch Torpedos und Maschinen. 1890 gründete er in Grossbritannien, später in Deutschland Filialen. Dank seines Sohnsals konnte er noch erleben, dass die von ihm weit im Norden, im Winterhafen der aufstrebenden Grossstadt an der Donau gegründete Filiale iz Zuge einer schwierigen Entwicklung nach Überwindung der hemmenden Auswirkungen ökonomischer Krisen erstarkte und schliesslich an seinem Lebensabend in seiner bevorzugten Stadt Fiume erschien. Seit seiner Initiative waren knapp vier Jahrzehnte ins Land gegangen, und nun konnte er selbst den Erfolg seiner Tätigkeit unmittelbar wahrnehmen. Er wurde in England begraben. Sowohl Fiume wie Budapest hatten seinem schöpferischen Genie viel zu verdanken.

Am 31. Januar 1906 nahmen die Aktionäre der Danubius AG auf der Jahresversammlung mit Zufriedenheit zur Kenntnis, dass die Gesellschaft trotz der Investitionen in Fiume für das Geschäftsjahr 1904—05 Dividenden in der Höhe von 6 Prozent ausschüttete. Ministerialdirigent a.D. Au. Czekélius wurde in den Vorstand der Firma als Vertreter des Handelsministers gewählt und auch die Änderung des Namens der AG mit Weglassung der Namen Schoenichen-Hartmann auf den Firmennamen Schiff — und Maschinenbau AG Danubius bewilligt.²²

In den restlichen Monaten des Jahres gingen die Bauarbeiten der Firma Trautmann-Neuschloss zügig voran. Noch im Januar fasste der Exekutivausschuss eine Entschliessung zur Bestellung von Maschinen, die eine längere Lieferzeit erforderten. An erster Stelle standen die drei grossen Dieselmotoren für die Kraftstromerzeugung, des weiteren die Maschinen für die elektrische Beleuchtung und Kraftübertragung, das

²¹ Ebd., 24. November 1905.

²² Budapest Fővárosi Bíróság mint Cégbíróság (Budapest Hauptsädtisches Gericht als Firmenschiedsgericht; Kürzel: Cg), Cg1737, Danubius AG, Protokoll der Generalversammlung von 31. Januar 1906.

Umspannungswerk, je eine Hobel —, Röhrenbohr —, Blechglättmaschine und hydraulische Presse insgesamt im Wert von 372 000 Kronen.²³ In der Sitzung des Exekutivausschusses vom 29. März konnte Generaldirektor Baumgarten bereits berichten, dass die für die Fiumer Werft benötigten Maschinen und Einrichtungen insgesamt bestellt seien. Im Monat Mai waren alle Neubauten grösstenteils fertiggestellt, und laut der Information, die der Exekutivausschuss erhielt, bestand aufgrund der programmgemäss voranschreitenden Arbeiten begründete Hoffnung, die im Vertrag eingegangenen Fristen einzuhalten. Im Laufe des Sommers aber wurden die Arbeiten durch verschiedene Schwierigkeiten verzögert: An der Kaimauer des Dockbeckens traten Erdbeben und Einstürze auf. Hierauf fasste die Direktion eilends den Beschluss, die Hauptmauern der fast fertiggestellten Kesselhalle und der Verwaltungsbauten auf Betonpfeiler zu setzen, bzw. diese durch solche zu stützen. Zugleich wurde bei der Regierung ein Aufschub für die Frist der Fertigstellung beantragt. Diese nach besonderen Sicherheitsaspekten vorgenommenen zusätzlichen Bauarbeiten verursachten wesentliche Pluskosten. Zu einer Verringerung der Mehrausgaben führte aber die durch Vermittlung des Handelsministers gewährte Tarifvergünstigung nach den Bahntransporten, die sich auf alle Maschinen —, Material — und Einrichtungstransporte für Werft und Schiffbau bezog und je Waggon 20 Kronen betrug.²⁴ Ende September war der Bau der neuen Werft so weit fortgeschritten, dass sie noch vor dem Eintreffen der für den Bau von Torpedobooten benötigten Materialien betriebsfertig war. Um die neuen Kapazitäten zumindest teilweise nutzen zu können, liess die Direktion die Bestellungen an Kesseln und Eisenbauten für Fiume an die gerade fertiggestellte Werft umdisponieren. Demzufolge aber kam es in der Werft zur ersten Streikbewegung: Die Kesselschmiede, die an den Kesseln und Behältern für die Petroleumraffinerie arbeiteten, forderten höhere Lohnsätze und legten die Arbeit nieder. Über den Ausgang dieses Streiks finden sich keine Unterlagen, aber schon diese erste Aktion der Arbeiter liess vermuten, dass es zwischen den kapitalistischen Eigentümern des Unternehmens, die nach den grösstmöglichen Profiten trachteten, und den Arbeitern, die menschliche Existenzbedingungen forderten, während des Bestehens der Werft noch zahlreiche Konflikte geben werde.²⁵

Im November drängte die Direktion bei der Eisenwerke AG Rimamurány—Salgótarján und den staatlichen Eisenhütten Resica im Interesse des Baus der Torpedoboote auf die Vorverlegung der Lieferungsfristen des Eisenmaterials und hielt zugleich nach neuen Aufträgen Ausschau. Am 23. November wurde der Bau der Werftanlage beendet: Der technische Direktor Fuchs erklärte auf der Sitzung der Betriebsleitung,

²³ OL, Dvb, 18. Januar 1906.

²⁴ OL, Dvb, 14. September 1906.

²⁵ KGF 1998-I-2-8/1909. Bericht über die Arbeiterbewegungen im Jahre 1906.

dass die Werft unverzüglich in Betrieb genommen werden könne. Der Lageplan und die Beschreibung der neuen Werftanlage blieben erhalten, und zwar aufgrund eines Vortrags der zuständigsten Person, nämlich des Generaldirektors Baumgarten, und einer Publikation des Chefingenieurs L. Ferdinand.²⁶ Demnach wurde die Werft südlich der Strasse nach Volosca auf dem Gelände der früheren staatlichen Werft erbaut. Die neue Werft hatte ein betriebseigenes Kraftwerk, dessen drei jeweils 100 PS leistenden Dieselmotoren für den Betrieb der Arbeitsmaschinen, der pneumatischen Niethämmer und Maschinen die nötige Energie lieferten, ein weiterer 45-PS-Dieselmotor versorgte die Beleuchtung der Werftanlage. Östlich der Maschinenhalle des Kraftwerks befand sich die Halle der Zimmerleute und über ihr im Obergeschoss der Planungsboden, wo die Planentwürfe der Schiffe im Massstab 1:1 ausgeführt werden konnten. Westlich der Maschinenhalle des Kraftwerks wurde die Werkhalle für die Schiffschmiede und Spantenschmiede erbaut, die mit pneumatischen Hämmern und Schmiedeöfen reichlich versehen war. Nach Osten war diese Werkhalle mit einer kleineren Werkstätte zusammengebaut, wo die Lochung der Profileisen und Platten sowie die Verzinkung und Verzinnung der korrosionsanfälligen Bestandteile bewerkstelligt wurde. Südwestlich von den angeführten Werkhallen an der Strasse nach Volosca lag die Hellinganlage in 80 m Breite und 70 m Länge, östlich von dieser am Dockbecken das einschlägige Verwaltungsgebäude und die Kesselschmiede, in der ein 25-t-Elektrokran für Beförderung der schweren Eisenplatten sorgte. In dieser Werkhalle waren auch die hydraulischen Nietmaschinen und sonstigen Einrichtungen zur Bearbeitung grosser Werkstücke untergebracht. Ein Werkgleis verband die Werft mit dem Gleisnetz der Staatsbahnen, aber auch innerhalb des Werftgeländes erleichterten ein dichtes Gleisnetz sowie Steh- und Laufkräne die Materialbeförderung. In den folgenden Jahren wurde die Maschineneinrichtung des Werftgeländes erweitert. So wurden z.B. schon 1907 weitere Maschinen im Werte von 750 000 Kronen angekauft: u.a. Lochstanzen, Eckprofilierungsmaschinen sowie pneumatische Niethämmer. Auch die Werkhallen wurden erweitert. Ende 1908 belief sich der Wert der Maschinen und sonstigen Einrichtungen auf etwa 1,4 Millionen Kronen, jener der Gebäude auf 0,8 Millionen Kronen. Die laufende Produktion wurde in der Werft im ersten Quartal 1907 Schritt für Schritt aufgenommen. Die Belegschaft bestand aus 700 Arbeitern. Für die bei der Produktion aufgewandten PS der Maschinen gibt es keine exakten Daten. Schätzungsweise lässt sich feststellen, dass auf einen Arbeiter jeweils eine Maschinen-PS entfallen sein dürfte, was etwas über dem damaligen europäischen Durchschnitt lag.

²⁶ OL. Protokolle der Vorstandssitzungen der Danubius AG (Kürzel: Dig), 23. November 1906. Des weiteren: Baumgarten, H.: A fiumei hajógyár (Die Werft Fiume), und Ferdinand, L.: A fiumei Solya és az uszódokk (Die Fiumer Hellinggen und das Schwimmdock). Magyar Mérnök és Építészegylet Közlönyek (Kürzel: MMEK). 1911. S. 118, 279—84.

Parallel zu den Arbeiten am Werftbau liefen die Verhandlungen zur Fixierung der angestrebten Aufträge der Kriegsmarine, die am 29. November 1906 mit der Unterzeichnung eines Vertrags über den Bau von zehn Torpedobooten und sechs Zerstörern (Unterzeichnungsort Budapest) abgeschlossen wurden. Während dieser Verhandlungen weist die österreichische Presse wiederholt darauf hin, dass die ungarische Maschinenindustrie weder ihrem Leistungsvolumen noch ihrer Qualität nach das Niveau erreiche, das genüge, um für sie den ihr rechtens zustehenden Anteil zu gewährleisten.²⁷ Des weiteren aber war die Lage auch hinsichtlich der übrigen Kapitalgruppen in Ungarn, die an der Unternehmung der Danubius AG nicht interessiert, ja, als Konkurrenten zu betrachten waren, keineswegs eindeutig, denn diese Gruppen befürchteten mit Recht, dass die Fiumer Danubius-Werft die im Sinne der Budgetquote fälligen Flottenbestellungen an ungarische Firmen ausschliesslich an sich ziehen werde. Diese Befürchtung war keineswegs unbegründet. Die Gründung der neuen Fiumer Werft begünstigte in gewissem Sinne die Eisen und Stahl liefernden Firmen und deren Profite, weil sie Eisen und Stahl in grösseren Mengen als bei den früheren Lieferungen für die Flotte bei sehr hohen Inlandspreisen absetzen konnten. Die zuständigen Stellen der Flottenverwaltung hatten 1902—07 beim Bau von Schiffen der sogenannten Erzherzogsklasse (10 600-t-Schlachtschiffe) und des Panzerkreuzers St. Georg die Triester Werft verpflichtet, die ganze elektrische Beleuchtungs — und Kraftübertragungseinrichtung, des weiteren die ganze Dampf — und Handsteuerung sowie die Aussetz — und Einholanlagen für die Rettungsboote bei der ungarischen Industrie zu bestellen. Nach der Inbetriebnahme der neuen Fiumer Werft stellte sich jedoch die Führungsspitze der Flotte auf den Standpunkt, dass mit der Vergabe von Aufträgen an die neue Werft der Anspruch der ungarischen Industrie auf die fälligen Rüstungsaufträge befriedigt sei. Gewiss waren also jene Kapitalgruppen, die dadurch an den voraussichtlichen Bestellungen in der Höhe von etwa 18 Millionen Kronen aufgrund des Flottenentwicklungsprogramms von 1906—10 nicht beteiligt waren, über die Anlage der neuen Werft keineswegs erfreut, denn die elektrischen und sonstigen Einrichtungen der hier in Bau gegebenen kleineren Schiffseinheiten erreichten keineswegs den Wert der für die früheren grösseren Schiffe bestimmten Lieferungen. Wenn also die Danubius-Gruppe für den Anteil der ungarischen Industrie an den quotenmässig berechtigten Schiffbauaufträgen eintrat, rannte sie offene Türen ein, denn mit der Gewährleistung der Lieferungsrechte von Eisen, Stahl, Elektroeinrichtungen usw. für die ungarische Industrie war nach der Jahrhundertwende die quotengerechte Beteiligung Ungarns schon gelöst worden. Es handelte sich also im Falle der Danubius-Gruppe vielmehr darum, dass sie die einen sicheren Profit gewährleistenden Aufträge zum Bau von Kriegsschiffen für sich sichern wollte, wobei sie zur

²⁷ Iglauer, I.: A magyar gépipar és a hadihajók (Die ungarische Maschinenindustrie und die Kriegsschiffe). MMEK, 1911.

Förderung ihrer Vorhaben von der Realisierung der berechtigten Interessen der ungarischen Industrie sprach, die allerdings schon längst verwirklicht waren. Für die gewichtige Position und die Beziehungen der Danubius-Gruppe ist es aber kennzeichnend, dass sie im Zuge der seit 1904 geführten Verhandlungen ihren Standpunkt durchsetzen konnte, die Seeschiffswerft aufbaute und auch die Aufträge erwerben konnte.

Der Vertrag über den Bau von Kriegsschiffen wurde in Budapest nach der Sitzung der sogenannten Delegationsausschüsse, die über die gemeinsamen Budgetfinanzierungen verhandelten, im November von Admiral Montecuccoli unterzeichnet, der sich über die Bereitstellung von weiteren Summen für die Flotteninvestitionen befriedigt äusserte. So betone er anlässlich der Unterzeichnung, man dürfe bei der Vergabe der ersten grösseren Bauaufträge für Kriegsschiffe durch das Heeresministerium an die ungarische Industrie die politischen Belange nicht völlig aus dem Auge verlieren.²⁸ Damit wollte er wohl andeuten, dass die herrschenden Kreise in Ungarn nunmehr, da die ungarischen Industrieunternehmen auch Kriegsschiffe lieferten, sowohl bei der Verabschiedung der Rüstungskosten als auch bei der Unterstützung der Machtpositionen Österreichs einen loyaleren Standpunkt als bisher beziehen müssten, weil sich ja mit diesem Schritt die Interessen der beiden Gruppen nähergekommen seien. Zweifellos wurden nun die Aufträge für die Kriegsflotte statt der früheren verstreuten kleineren Bestellungen bei einem Unternehmen konzentriert. Zugleich aber ermöglichten die Aktion der Danubius AG und die Geste der Kriegsmarine die von den herrschenden Kreisen Ungarns so sehr forcierte Entwicklung von Fiume und den Aufschwung der dortigen Industriekreise. Jedenfalls war das ein Schritt, der mit seiner politischen Bedeutung den Interessen der herrschenden Kreise in Ungarn diene und mit seinen nationalistischen Belangen den machtpolitischen Tendenzen Ungarns nach der Jahrhundertwende völlig entsprach.

Der Bauauftrag im Werte von 14,5 Millionen Kronen bezog sich auf die Zerstörer der Husarenklasse (die Baupläne stammten von der englischen Firma Yarrow) und auf Torpedoboote der Klasse Kaiman. Die Werft hatte bis zum 31. Juli 1908, d.h. innerhalb von 20 Monaten sechs Zerstörer und zehn Torpedoboote zu liefern. Was die Preise für die Schiffseinheiten betraf, konnten keine günstigeren Positionen gesichert werden, als sie von der Triester Werft 1904 erzielt worden waren, obschon sich seither die Materialkosten und Arbeitslöhne gleicherweise erhöht hatten. Allein bei den Materialkosten war etwa eine Erhöhung von einer halben Million Kronen zu verzeichnen, nachdem aber die Triester Werft bereit war, die Einheiten bei unveränderter Preisgebung zu liefern, nahmen die Leiter der Danubius AG das Angebot der Kriegsmarine nolens volens an. Ein ungleich grösseres Positivum für die neue Werft war die Zahl der in Auftrag gegebenen Einheiten, weil sie

²⁸ Dig, 23. November 1906.

ja die quotenmässig fällige Ziffer übertraf und die Hälfte der bestellten Schiffseinheiten ausmachte. Dieser grössere Anteil konnte sichergestellt werden, weil man im Laufe der Werhandlungen auf die beim Bau von Schlachtschiffen von vornherein nicht zumutbare Quotenbeteiligung hinwies, wobei man damals noch nicht wusste, dass die Fiumer Werft alsbald auch ein Schlachtschiff bauen sollte. Wie dem auch war, begrüßte die Direktion der Firma in voller Anerkennung ihre Mitglieder, die sich um den Abschluss dieses Vertrags so lange bemüht hatten. Vizepräsident Ullmann erklärte bei diesem Anlass: »...Mit dem Abschluss dieses Vertrags sieht unsere Gesellschaft ihre Zukunft in einem ziemlich günstigen Licht, ist es doch fast gewiss, dass die im Zusammenhang mit dem gegenwärtigen Vertrag von uns in Fiume gegründete moderne Seeschiffswerft als lebensfähiges Unternehmen infolge des wachsenden Bedarfs an Seeschiffen im Bereich des Seehandels selbst dann einer schönen Zukunft entgegengeht, falls und insofern — was keineswegs wahrscheinlich ist — nach der Realisierung der gegenwärtigen Aufträge seitens der gemeinsamen Kriegsmarine dem Umfang des gegenwärtigen Vertrags entsprechende weitere Bestellungen an unsere Firma nicht vergeben werden sollten.«²⁹ Der Vorstand der Aktiengesellschaft drückte im Protokoll den Mitgliedern, die sich um die Errichtung der Fiumer Schiffswerft bemüht hatten — so dem Präsidenten L. Tolnay und den Mitgliedern A. Ullmann, M. Weiss und F. Baumgarten — ihren verbindlichen Dank aus. Weiterhin wurde festgestellt, dass aufgrund des abgeschlossenen Vertrags »unsere bislang praktizierte Sparsamkeit bei Investitionen zur Zeit kaum berechtigt wäre, weil — so heisst es weiter — mit der Fertigstellung von Torpedomaschinen auch das Budapester Werk fast drei Jahre lang stark ausgelastet werde und darum eine Reihe neuer Maschinen für das Mutterwerk zu bestellen sei. Diese Vorstandssitzung, die in die Geschichte der Aktiengesellschaft als besonderer Feiertag einging, wurde vom Vizepräsidenten Ullmann wie folgt geschlossen: »Der Vizepräsident ersucht die Vorstandsmitglieder, sie sollten, falls wegen des in der heutigen Sitzung erörterten Vertrags die Gesellschaft von welcher Seite auch immer belangt werden würde, die Interessen der Gesellschaft aufgrund der ihnen gegenüber immer völlig offen dargelegten Daten und Umstände um so mehr wahrnehmen, als unsere Gesellschaft bei diesem Geschäft mehr denn je diese Transaktion für sich nur durch redliche und ehrliche Mittel sicherstellen konnte.«

5. Tätigkeit und Erzeugnisse der Danubius-Werft in Fiume (1907—10)

Im Laufe des Jahres 1907 nahm die Berguder Werft die Arbeiten mit vollausgelasteter Kapazität auf. Nach den Aufträgen für die ersten 16 Kriegsschiffe folgten alsbald vereinbarungen über die Lieferung von sonstigen Schiffen und Kränen. Die Belegschaft lag anfangs bei 700, stieg

²⁹ Ebd.

aber noch vor Jahresende auf über 1000. So wurde die Werft in Anbetracht der Produktion und der Belegschaft kurz nach Aufnahme des vollen Betriebs eine der bedeutendsten Fiumer Werke. Die Industries tatistik weist in der Hafenstadt zu dieser Zeit 30 grössere Unternehmen aus. Das bedeutendste unter diesen war die bereits erwähnte Whiteheadsche Torpedo — und Maschinenfabrik, die damals 800 Arbeiter beschäftigte. Die Lazarus'sche Fabrik für den Bau von Schiffsausrüstungen erreichte auch zu ihrer Blütezeit keine grössere Belegschaft als 300. Ausser diesen wichtigeren Unternehmen in der Metallverarbeitung und im Maschinenbau gab es nur kleinere Giessereien, Maschinenwerkstätten und Schlossereien. In der Lebens — und Genussmittelindustrie war die staatliche Tabakfabrik mit 2000 Arbeiterinnen der grösste Betrieb. In der Reismühle waren fallweise 400—500 Arbeiter, in den Schokolade — und Kaffeeabriken insgesamt etwa ebensoviele beschäftigt. Auch die Leder —, Holzwaren — und Papierabriken der Hafenstadt blickten auf eine Vergangenheit von mehreren Jahrzehnten zurück, ohne aber an Belegschaft und Produktion das Niveau der mittleren Betriebe der Zeit zu erreichen. Die Petroleumraffinerien und chemischen Werke — sie beschäftigten rund 1000 Arbeiter — waren im Zuge der Industrieentwicklung um die Jahrhundertwende entstanden. So bot die Industrie von Fiume etwa 6000—7000 Arbeitern Beschäftigung, und fast ebenso gross war die Zahl der Schauerleute und sonstiger Transportarbeiter.³⁰

Daten der von der Werft gebauten ersten Kriegsschiffe:

Schiffsklasse:	Zerstörer	Torpedoboote
Länge:	67,05 m	54,86 m
Breite:	6,25 m	5,49 m
Wasserverdrängung:	431 t	203 t
Geschwindigkeit:	28 sm/h	25,75 sm/h
Geschwindigkeit:	51,9 km/h	47,7 km/h

Die Torpedoboote wurden von einer Schiffsschraube betrieben, ihre 4-Zylinder-Dampfmaschinen, versehen mit einem Triplexkompressor, entwickelten bei einem Kesseldruck von 18,6 at und bei 365 Umdrehungen pro Minute 3000 PS. Die gesamte Heizfläche der zwei Röhrenkessel System Yarrow betrug 557,4 m². Die Zerstörer wurden von zwei Schiffsschrauben betrieben, mit zwei ähnlichen Maschinensätzen versehen wie die Torpedoboote (Gesamtleistung der beiden Maschinensätze 6000 PS). Das erste Torpedoot lief schlusslich mit einiger Verspätung am 1. August 1908 zur Probefahrt aus. Dieser erfolgreichen ersten Ausfahrt der »Turul« gingen viele Befürchtungen und auch böswillige Gerüchte voraus. Besonders bezüglich der in der Budapester Werft gebauten Masc-

³⁰ KGF Präs. 90/1898, des weiteren Magyar Tengerészeti Evkönyv. Fiume 1917. S. 41—42.

hineneinrichtung waren Bedenken aufgetaucht. Als dann schliesslich im Mai 1908 die ersten Maschinen in Fiume angeliefert und eingebaut wurden und das Schiff zur Probefahrt auslaufen konnte, stellte es sich heraus, dass die »Turul« nicht nur insgesamt und in allen Systemen den Anforderungen entsprach, sondern z.B. in der Maximalgeschwindigkeit um eine dreiviertel Seemeile schneller war, als es die Normen der Kriegsmarine vorschrieben. Am 10. Juli 1908 lief das erste Torpedoboot und am 24. Juli der erste Zerstörer vom Stapel. Die ersten Stapelläufe wurden völlig geheimgehalten, nicht einmal in der Werft gab es eine Feier, nur in der Budapester Vorstandssitzung wurden die Termine mitgeteilt. Diese grosse Geheimhaltung hatte keine militärtechnischen Gründe, sondern sollte vielmehr zur Verschleierung eines etwaigen Misserfolges dienen. Die Stapelläufe müssen aber erfolgreich gewesen sein, anders als dazumal die Wasserung des Howaldtschen Docks, deren tagelange Schwierigkeiten auch auf das technische Niveau der Werft einen Schatten warfen. Die Danubius AG war vorsichtiger gewesen. Erst nach der offiziellen Übernahme der ersten zwei Schiffe, des Torpedobootes »Turul« und des Zerstörers »Triton«, trat die Leitung vor die Öffentlichkeit und feierte im engsten Kreis. In den Vorstandssitzungen kam die feierliche Einweihung wiederholt zur Sprache, es wurden auch Termine festgelegt, aber immer aufgeschoben. Schliesslich verzichtete man auf ein offizielles Freudenfest, die Mitglieder des Vorstands begnügten sich mit gegenseitigem Lob und mit Prämien. In der Vorstandssitzung vom 25. September 1908 berichtete Baumgarten über die ersten Erfolge, und der Vorsitzende Tolnay ergänzte den bescheidenen Rechenschaftsbericht durch folgende Worte: »... Unser Unternehmen hat die mit den Schifflieferungen für Kriegszwecke einhergehenden prekären und neuen Aufgaben so glänzend gelöst, dass die von uns gelieferten Kriegsschiffe sowohl mit den alle Erwartungen übertreffenden Probefahrten als auch mit der erzielten Geschwindigkeit und mit der Präzision der Maschinensysteme die von der an Erfahrungen und an Praxis so reichen Triester Werft gelieferten ähnlichen Fahrzeuge wesentlich übertroffen haben.«³¹ Sodann brachte er den Sitzungsteilnehmern die aner kennenden Zeilen der führenden Stellen der Kriegsmarine an den Handelsminister zur Kenntnis und betonte, der technische Erfolg dürfte voraussichtlich weitere Aufträge der Kriegsmarine nach sich ziehen. Er habe bereits eine Nachricht erhalten, dass bei der Vergabe von Bauaufträgen für kleinere Kriegsschiffe die Fiumer Werft nicht nach dem Quotenanteil, sondern bis zu 50 Prozent bedacht werden sollte. Der stellvertretende Vorsitzende Ullmann erörterte die Vorkalkulationen — ohne jedoch konkrete Ziffern zu nennen — und betonte, dass dieses Geschäft alle Erwartungen erfüllt habe. In Anerkennung ihrer ausserordentlichen Verdienste schenkte der Vorstand dem Generaldirektor ein Automobil, Direktor Kaplanek und Chefingenieur Szimnics, der in der Budapester Werft den Bau der Maschinen-

³¹ OL. Dig. 25. September 1908.

systeme leitete, je 10 000 Kronen. Im Protokoll wurde M. Weiss der besondere Dank ausgesprochen, da er abgesehen von seinen direkten Eignerinteressen und den Aufträgen für seine Munitionsfabrik in erster Linie die Flottenentwicklung gefördert hatte, des weiteren wurden auch alle betreffenden führenden Angestellten, die Arbeiter der Werft mit protokollarischem Dank bedacht. Der Jahresbericht besagte: »Diese Lieferung unserer Firma hat alle in sie gesetzten weitestgehenden Erwartungen übertroffen.«³² Dem grossen Erfolg entsprachen auch die Gewinnsätze. 1908 gab die Werft fast eine halbe Million Kronen als Reingewinn an, da jedoch die Reservefonds ganz offen um 300 000 Kronen erhöht und unter den Vorstandsmitgliedern (insgesamt 60 000 Kronen) und den betreffenden Werkleitern und Arbeitern relativ hohe Summen ausgeschüttet wurden und in der Jahresbilanz die Investitionskosten der Werft mit etwa 2,2 Millionen Kronen zu Buch schlugen, lässt sich feststellen, dass die Rüstungsaufträge sehr einträglich gewesen sein mussten. Die erfolgreiche Erfüllung des 14,5-Millionen-Auftrags ermöglichte den Ausweis eines Gewinns von knapp 25 Prozent, das waren etwa 3,5 Millionen Kronen. Manche für Rüstungsaufträge arbeitenden Unternehmen, besonders die Munitionsfabriken, konnten noch höhere erklärte Gewinne ausweisen. So erreichte z.B. der erklärte Reingewinn der Munitionsfabrik Hirtenberg fallweise 48 Prozent.³³ Diese hohen Gewinnziffern lassen erkennen, warum sich die Leitung der Danubius AG um die Baulizenz für die Fiumer Werft und um die Bauaufträge für Kriegsschiffe so hart geschlagen hatte.

Die ersten erfolgreichen Schiffsbauten brachten weitere zivile und Rüstungsaufträge ein. Für die Seefahrtsbehörde wurden zwei kleinere Dampfschiffe und ein für Desinfektionszwecke bestimmtes Sanitätsschiff, für das Arsenal der Kriegsmarine in Pola ein 240-t-Doppelkrantonten, sodann ein 30-t-Pontonschiff mit Kesselanlage, für die Kriegsmarine sechs Küstenwachboote mit je 110 Tonnen, fünf kleinere Schiffe für Lebensmittel — und Wassertransport mit je 47 Tonnen, drei Motorbarken für Benzintransporte und schliesslich für die U-Boot-Flotte — sie bestand damals aus sechs Einheiten und weitere sechs waren im Bau — ein grösseres 1500-t-Dampfschiff für Rettungen — und Reparaturaufgaben fertiggestellt. Der grösste Zivilauftrag in dieser Zeit war ein 3750-t-Schwimmdock. Die Geschichte dieses Schwimmdocks ging auf das Jahr 1906 zurück, als die Firma Howaldt das in Fiume zurückgelassene kleinere Dock zuerst der Regierung, dann der Danubius AG zum Kauf angeboten hatte. Der Verkaufspreis war mit 220 000 Kronen festgesetzt. Die Danubius AG schien auch zum Ankauf des Docks bereit, insofern die Firma Howaldt eine Herabsetzung des Verkaufspreises für möglich gehalten und die Regierung eine entsprechende Unterstützung

³² Cg 1737. Danubius, Geschäftsbericht über das Jahr 1907—08.

³³ Berend T., I. — Ránki, Gy.: Magyarország gyárpara az imperializmus első világháboru előtti időszakában (Ungarns Fabrikindustrie in der Periode des Imperialismus vor dem ersten Weltkrieg), 1900—14. Budapest 1955, S. 288.

geboten hätte. Das Handelsministerium wollte jedoch von diesem Dockankauf nichts wissen und verschloss sich auch dem Ansinnen, die Danubius bei dieser Transaktion zu stützen. So wurde das alte Dock aus Fiume abgezogen, und der Hafen blieb ohne Dockanlage. Inzwischen beauftragte die Regierung eine englische Firma mit der Erstellung von Plänen für ein modernes neues Dock und schrieb für dessen Lieferung einen Wettbewerb aus. Nach Ablauf der Ausschreibungsfrist wurde im Ministerium nur der Bauvorschlag der Danubius AG geöffnet, andere Bewerber hatte es nicht gegeben. Das Ministerium hielt den Kostenvorschlag der Danubius AG für zu hoch. Hierauf erstellte die Firma aufgrund englischer Stähle und deren Preise einen neuen Vorschlag. Der Auftrag wurde hierauf an die Danubius AG vergeben und das Dock in der firmeneigenen Werftanlage Portore gebaut, deren Modernisierung und Ausbau eben durch die vielen Grossaufträge möglich geworden war.³⁴

1909 kam es zum Abschluss der geheimen Kartellvereinbarung mit der Triester Werft. Beide Unternehmen hatten offensichtlich das Interesse, bei den zuständigen Stellen der Kriegsmarine aufgrund der geteilten Aufträge und der Aufrufe zu Kostenvoranschlägen im wesentlichen gleiche — bei einer hohen Profitspanne kalkulierte — Preisvoranschläge einzureichen. Obschon diese Verhandlungen streng geheim liefen und keine schriftlichen Vereinbarungen getroffen wurden, ist die Tatsache aus den fragmentarisch überlieferten Danubius-Dokumenten zweifellos ersichtlich, und in den Schriften zeichnen sich auch die Prinzipien der fallweise ausgehandelten Vereinbarungen ab. Am 16. April 1909 informierte Generaldirektor Baumgarten den Exekutivausschuss über den Stand der Verhandlungen zum Bau einer von der Kriegsmarine gewünschten 850-t-Zerstörerklasse (diese wurde später die Tatra-Klasse genannt). Er führte u.a. aus: »Die Triester Werft ist prinzipiell bereit, ihren Kostenvorschlag in Sachen der grösseren Zerstörer zur Verfügung zu stellen. Mit dessen Verwendung würden aber nicht nur zwei technisch, sondern auch in der Preiskalkulation gleiche Voranschläge eingereicht, was leicht zur Folge haben könnte, dass das so offen bekundete Kartell Unannehmlichkeiten nach sich zöge. Um dem vorzubeugen, haben wir Verhandlungen mit der Berliner Firma AEG zwecks Überlassung des Patents ihrer Curtis-Turbinen angebahnt. Sollten diese Verhandlungen zu einem Ergebnis führen, würden wir mit Triest nur dahingehend Vereinbarungen treffen, dass unsere Firmen ihre Kostenangebote jeweils aufgrund der eigenen Pläne, jedoch bei ähnlichen Preisen einreichen, und zwar bei der gegenseitigen Verpflichtung, dass jede Firma nur zur Vergabe der Hälfte der Aufträge die notwendigen Schritte unternehmen wolle.«³⁵ Als Baumgarten diese Erklärung abgab, liefen die Verhandlungen mit der Triester Werft schon seit einem halben Jahr. Zur ersten Vereinbarung kam es beim Kostenvorschlag für die Lebensmittel —

³⁴ 240 godina brodogradnje u Kraljevici. 1729—1969. Kraljevica 1969; des weiteren: Ferdinand, a.a.O.

³⁵ OL. Dvb, 16. April 1909.

und Wassertransporter, als die Vertreter der beiden Unternehmen im Kriegsministerium abgesprochene, in der Höhe fast gleiche Kostenvorschläge einbrachten. Im Sinne ihrer Absprache erhielten die beiden Werften die Aufträge halbe-halbe. Bei der Vergabe der späteren Aufträge kann man aber feststellen, dass die Danubius AG im Falle der kleineren Kriegsschiffe zumindest zur Hälfte beteiligt war, aber gerade im Falle der erwähnten grösseren Zerstörer an die Triester Werft überhaupt keine Aufträge ergingen. Hier geht es sicherlich nicht darum, wovon später manche Historiker der Technik so viele Loblieder sangen, dass sich nämlich in der Tätigkeit der Fiumer Werft »der Schöpfergeist ungarischer Ingenieure verkörpert« gewesen sei, sondern die Dinge dürften vielmehr so gelegen haben, dass die Danubius AG im Sinne der Vereinbarung über den Bau von Schlachtschiffen nur ein Schlachtschiff zu liefern hatte — mutmasslich in Anbetracht der Fertigstellungsfrist für die Arbeiten beim Ausbau der Werft —, weshalb sie sich bei den kleineren Einheiten schadlos zu halten suchte.³⁶

Um die Absprachen zwischen den zwei grössten Rüstungswerften der Monarchie zu verschleiern, brachte die Gesellschaft die Verhandlungen mit der AEG alsbald unter Dach und Fach, so dass am 8. Juli 1909 die Vereinbarung über die Patentabtretung schriftlich festgelegt war. Sie wurde schliesslich am 14. Oktober desselben Jahres unterzeichnet. Vertragsgemäss hatte die Berliner Firma für die Abtretung des Patents und der Baupläne der Turbinen im Falle grösserer Schiffe je PS 6,5, bei mittleren Schiffsklassen 5 und bei Torpedobooten 4 Kronen als einheitlichen Ankaufspreis zu erhalten.³⁷ Die Übernahme des Patents der Curtis-Turbinen gewährleistete somit formell die Geheimhaltung der Preisabsprachen zwischen den beiden Grossunternehmen und ermöglichte es, bei den Rüstungsaufträgen die bislang erzielten hohen Profitspannen zu halten. Zweifellos war diese Vereinbarung und ihre Beibehaltung in den folgenden Jahren für das neue Unternehmen günstiger.

Bei der Sichtung der Bestellungen in den ersten fünf Jahren des Bestehens der neuen Fiumer Werft stellte sich heraus, dass die Rüstungsaufträge sowohl quantitativ wie wertgemäss überwogen. Es wurden kaum Schiffe für zivile Zwecke gebaut, obschon sich der Umsatz der Schifffahrtsunternehmen und parallel dazu auch ihr Schiffpark ständig erhöhte. Die Zahl der Dampfschiffe lag schon bei über 100, aber in der Wertsparte der ungarischen Schiffsliste kam der Name Fiume nicht einmal beispielshalber vor. Laut der statistischen Nachweise und Übersichtstabellen wurden die Schiffe für die zivile Seefahrt auch nach der Jahrhundertwende grösstenteils in Grossbritannien in Auftrag gegeben. In den Jahren 1901—06 wurden z.B. 21 Dampfschiffe im Gesamtwert

³⁶ Kump, J.: Hajóépítés. Technikai fejlődésünk története (Schiffbau. Geschichte unserer technischen Entwicklung), 1867—1927. Budapest 1929. S. 828—37.

³⁷ OL. Dig, 8. Juli 1909.

von 22,5 Millionen Kronen und im Jahre 1907 bereits 8 Dampfschiffe im Gesamtwert von 9 Millionen Kronen aus England angekauft.³⁸

Hinsichtlich der Abschaffung der Importe an Seeschiffen bedeutete somit die Gründung der Fiumer Werft kaum etwas. Das Ausbleiben von Aufträgen für Schiffe der zivilen Seefahrt lässt sich auf vielerlei Gründe zurückführen. Bei dieser Problematik sind die kleinen Kapazitäten der Werften, des weiteren ihr technisches Niveau, das hohe Preisniveau für Eisen und Stahl auf dem Binnenmarkt der Monarchie, die sicheren und grossen Profitspannen im Falle von Rüstungsaufträgen, nicht zuletzt aber der hohe Entwicklungsstand und die Dumpingpreise des britischen Schiffbaus in Betracht zu ziehen. Die Werften in Triest und Monfalcone, aber auch die benachbarte Torpedofabrik waren noch um die Mitte des vorigen Jahrhunderts gegründet worden, ihr technisches und technologisches Niveau, ihr Maschinenpark galten in vieler Hinsicht als veraltet. Ein schlagender Beweis dafür ist die Tatsache, dass die meisten Kriegsschiffe nicht nach eigenen Plänen, sondern aufgrund von Lizenzkäufen in Grossbritannien gebaut wurden. Dieser niedrige Entwicklungsstand war eine Folge der allgemeinen wirtschaftlichen Rückständigkeit der Monarchie: Es fehlte auch an Geld, um diese Unternehmungen staatlich entsprechend zu stützen und grössere Aufträge für den Bau von Kriegsschiffen zu vergeben. Demzufolge entwickelten sich die Werften jeweils der Wirtschaftskonjunktur entsprechend und konnten mit der europäischen Entwicklung nicht Schritt halten. Die hohen Materialkosten auf dem Binnenmarkt, der Mangel an einer entsprechenden Facharbeiterschaft liessen es nicht zu, dass die Werften mit der britischen Schiffsindustrie konkurrierten, selbst dann nicht, als es schon im Inland ausreichende Aufträge gegeben hätte. Die Firmen machten wegen ihrer kleinen Kapazitäten den zivilen Auftraggebern auch keine Angebote, konnten sie doch bei zivilen Bestellungen von vornherein nur mit einer kleineren Gewinnspanne rechnen: Am einfachsten war es für sie, den zuständigen Stellen der Kriegsmarine aufgrund der untereinander getroffenen geheimen Absprachen hohe Kostenvoranschläge einzureichen, aufgrund der vergebenen Aufträge und der angekauften britischen und deutschen Lizenzen und Pläne die Kriegsschiffe zu bauen und dafür die hohen Profite einzustreichen.

Die den Werften und Schifffahrtsunternehmen von der Regierung aufgrund der verabschiedeten Gesetze gewährten Subventionen reichten insgesamt nicht aus, dass der unterentwickelte Schiffbau der Monarchie die Konkurrenz mit den britischen Werften aufnehmen. Ein Chronist dieser Zeit vertrat die Meinung: »...Wir haben nicht nur neue Werften zu bauen, sondern müssen sie auch konkurrenzfähig machen. Solange der Bau eines Dampfschiffes bei uns das Doppelte des Importpreises aus Grossbritannien kostet, ist es ein ausgemachtes Unrecht, die

³⁸ A magyar korona országainak gyárpara az 1906. évben (Die Fabrikindustrie der Länder der ungarischen Krone im Jahre 1906). Fém-, Fa- és Gépipar (Metall-, Holz- und Maschinenindustrie). Budapest 1911. S. 703—06.

Schiffahrtsunternehmen dazu anzuhalten, ihre Schiffe hierzulande bauen zu lassen. Da können selbst die zweifellos gutgemeinten, aber forcierten Subventionsverfügungen keine Abhilfe schaffen, die als Bedingung der staatlichen Stützung von Schiffahrtsunternehmen die Beschaffung des Schiffsparks bei einheimischen Werften beinhalten. Dieser Entwicklungsablauf ist, weil naturwidrig, lebensunfähig . . . jedoch die Diagnose dieses Übels könnte wenn wir unseren forschenden Blick nur auf den ungarischen Schiffbau werfen, nicht erstellt werden. Vielmehr hätte man unsere ganze Maschinen — und Metallindustrie, angefangen von den Rohstoffkartellen bis zu den mitunter als luxuriös zu bezeichnenden riesigen Investitionen, von den hohen Arbeitslöhnen über die horrenden Regiesätze bis zu dem Überwuchern der Administrationskosten unter das Skalpell zu nehmen . . .³⁹

Die Leitung der Danubius AG erkannte allerdings diesen Missstand und erhob bei gegebenem Anlass — wie z.B. bei den Verhandlungen über die Gesetzesnovelle III/1907, das sogenannte Industriegesetz — gegen die viel zu geringen Subventionen zur Stützung des Schiffbaus Einspruch. Für den Standpunkt der Regierung ist es übrigens kennzeichnend, dass sie selbst die 1894 jährlich in Aussicht gestellten Subventionen in der Höhe von 200 000 Kronen für diese Zwecke als zu hoch betrachtete und deren Verringerung plante. Schliesslich gelang es den Interessenten, die Stützungsgelder für den Schiffbau im Industriegesetz in der früheren Höhe festzulegen, das aber bedeutete in der gegebenen Lage kaum eine positive Änderung. Die Danubius-Werft baute bis 1918 nur ein einziges Fahrgastschiff für die zivile Seefahrt.⁴⁰

6. Der Ausbau der Werft und die Vereinigung mit dem Ganz-Konzern

Im Herbst 1908 warf vor allem der geistige Spiritus rector des Unternehmens, M. Weiss, im Vorstand der Danubius AG nach der Lieferung der ersten Kriegsschiffe den Gedanken auf, die Werft weiter auszubauen und zu vergrössern. Auch die führenden Stellen der Kriegsmarine trachteten nach einer Beschleunigung der Rüstung und demgemäss nach der baldmöglichen Schaffung einer modernen Flotte, so dass sie die Danubius AG wiederholt auf die weitere Entwicklung der Werft hinwiesen. Die Führung der Gesellschaft bekundete jedoch bei den Verhandlungen mit den offiziellen Regierungsstellen hinsichtlich der Ausbauvorstellungen eine grosse Vorsicht. Untereinander hatte man bereits die weitere Entwicklung beschlossen, forderte jedoch zur Wahrung der Interessen der Firma teils die wietestgehenden Garantien bezüglich der Aufträge, teils die grösstmöglichen staatlichen Stützungen. Die Ereignis-

³⁹ Kump, J.: A török tengerhajózás és a hajóépítő ipar (Die türkische Seefahrt und der Schiffbau). A Tenger. Heft Mai 1917, S. 180.

⁴⁰ OL. Dvb, 14. und 25. Juli 1906. Bericht über die Beratungen im Ministerium zur Vorbereitung der neuen Gesetzesvorlage zur staatlichen Förderung der Schiffahrt und des Schiffbaus.

se sollten beweisen, dass diese Verhandlungstaktik bei der Wahrnehmung der gesteckten Ziele ihre Früchte trug.

Am 24. Juli 1909 fand im Handelsministerium eine gemeinsame Sitzung der Vertreter der Kriegsmarine, des Vorstands der Danubius AG und der führenden Beamten des Ministeriums statt. In dieser Besprechung erklärten die Vertreter der Danubius AG, sie seien bereit, in Portore eine zum Bau von Schlachtschiffen und grossen Handelsschiffen geeignete Werft zu bauen, falls sie mit Aufträgen der Kriegsmarine und hinsichtlich des Bahnanschlusses und der Geländeplanierung mit einer Stützung für die einschlägigen Auslagen durch die Regierung rechnen könnten. Die Bedingungen des Unternehmens wurden von den anwesenden Vertretern der Regierungsstellen akzeptiert.

Den entscheidenden Schritt unternahmen die Vertreter des Handelsministeriums, als sie erklärten, dass das Ministerium bereit sei, den Bau der neuen Werftanlage der Danubius AG mit 3,75 Millionen Kronen zu unterstützen, und zwar in Anbetracht des Niveauunterschieds von 260 Metern zwischen der Küste und der vorhandenen Bahnlinie und der zu seiner Überbrückung notwendigen Tunnels und Aufschüttungen, die hohe Kosten und auf mehrere Jahre anzuberaumende Arbeiten erforderten, teils aber wegen der politisch nuancierten Opposition der ortsansässigen Bevölkerung. Aufgrund dieser Möglichkeiten beauftragte der Vorstand der Danubius AG den Fabrikdirektor Kaplanek, für den Ausbau der Fiumer Werftanlage Studien zu erstellen und Verhandlungen zu führen. Bei den ersten Sondierungsgesprächen stellte es sich heraus, dass das etwa 75 000 m² grosse Gelände nördlich der Landstrasse nach Volosca in der Nachbarschaft der Werft im Besitz der Torpedowerke Whitehead und zu einem entsprechenden Preis käuflich war. So ergab sich die einzige gute Möglichkeit zur Erweiterung der Werft: nämlich die Erweiterung des Geländes durch die Abtragung der auf der anderen Strassenseite gelegenen Berglehne, des weiteren durch die mit dem abgetragenen Erdreich vorzunehmenden Aufschüttungen an der Küste und dadurch mit der Schaffung von neuen Hellingen. Diese Lösung war für die Danubius AG kostspieliger: Die Kosten der Planierungsarbeiten lagen beträchtlich höher als in Portore, und die Staatskasse brauchte die horrenden Gelder für die Schaffung des Bahnanschlusses nicht auszugeben. Nachdem aber die zuständigen Stellen der Kriegsmarine die Vergabe von Bauaufträgen für ein Schlachtschiff, zwei leichte Kreuzer, acht schwere Zerstörer und sechzehn Torpedoboote in Aussicht gestellt hatten — zur Fertigstellung dieser Arbeiten aber war die vorhandene Werftanlage nicht geeignet —, übernahm die Danubius AG auch die höheren Kosten dieser Werfterweiterung.

Die Firma reichte beim Handelsminister am 25. Februar und am 3. März 1910 gleich zwei Eingaben ein, in denen sie mitteilte, dass sie

⁴¹ OL. Ganz-Schriften über die Werft Fiume. Fasc. 1. 25. Februar 1910. Schreiben der Danubius AG an den Handelsminister über den Ausbau der Fiumer Werft.

bereit sei, den Ausbau der Werftanlage auf sich zu nehmen, insofern die Regierung die früher in Aussicht gestellte Stützung gewährleiste. Die Firma stellte folgende Bedingungen:

1. Ankauf der Whiteheadschen Grundstücke durch den Staat und deren Verpachtung an die Danubius AG für ihre Zwecke;
2. finanzielle Unterstützung für die Planierungsarbeiten im vorgesehenen Ausbaugelände;
3. Vergabe von ausserordentlichen Baukonzessionen im Zusammenhang mit den Plänen zum Ausbau der Werftanlagen der Danubius AG;
4. die Einschränkung der Benutzung des Dockbeckens, Regelung der Verwendung der Dockanlage, Übergabe des Dockbeckens für Zwecke des Schiffbaus der Danubius AG;
5. die unentgeltliche Bewilligung der Benutzung von staatlichen Schwimmkränen, Schleppern, Baggern und Pontons;
6. die Zusicherung auf maximal befristete Inanspruchnahme aller staatlichen Vergünstigungen.

Im Falle der Bewilligung der oben angeführten Unterstützungen wollte sich die Danubius AG bereiterklären, die notwendigen Planierungsarbeiten durchzuführen, zwei für den Bau von grossen Schiffen geeignete Hellingenanlagen zu bauen, die Kaiabschnitte entsprechend aufzuschütten und die Werftanlage durch die nötigen Werkhallen und Einrichtungen zu erweitern. Die zweite Angabe an das Handelsministerium (die vom 3. März) enthielt bereits ausführlichere Daten über den Umfang der vorgesehenen Arbeiten. Demnach betrug der Preis des Geländes je m² 25 Kronen, rund das Doppelte der damals gängigen Durchschnittspreise in jenem Gebiet, bei der Abtragung der Berglehne auf eine Höhe von 11,8 m über dem Meeresspiegel mussten etwa 217 000 m³ felsigen Gesteins abgebaut und schliesslich durch Aufschüttungen östlich des Dockbeckens 15500 m² und zur Landesgrenze hin weitere 8 000 m² gewonnen werden. Der Wert der von der Danubius AG vorgesehenen Neubauten, der neuen Arbeitsmaschinen, Einrichtungen und Werkzeuge belief sich auf fünf Millionen Kronen. Die Laufzeit der Arbeit war mit zwei Jahren befristet, doch sollten aufgrund der kontinuierlichen Inbetriebnahme der einzelnen neuen Werkeinheiten die Bauarbeiten an den grossen Schiffskörpern nach anderthalb Jahren aufgenommen werden.

Am 26. Mai 1910 wurde das Abkommen im Handelsministerium unterzeichnet, seitens des Finanzministeriums von Schatzminister K. Hieronymi, seitens der Danubius AG von den Vorstandsmitgliedern Tolnay und Baumgarten. Der Vertragstext enthielt 22 Paragraphen und die Verpflichtung der Danubius AG, die Berguder Werft weiter auszubauen und auszurüsten, damit diese Anlage auch zum Bau von den grössten Schlachtschiffen geeignet sei. Vertragsgemäss werde der Staat mit Vermittlung der AG das nördlich der vorhandenen Werft gelegene Gelände an der Berglehne ankaufen und der Firma bei einer jährlichen Pach-

tsumme von 20 000 Kronen bis zum Jahre 1955 zur Verfügung stellen. Die Danubius AG übernahm die Abtragung der Berglehne, die Erstellung der Überbrückungen und Wasserabführungen an der Landstrasse und die Aufschüttung des entsprechenden Kaiabschnittes. Die vom Staat zur Verfügung gestellten Stützungsgelder sollten sich maximal auf 3,75 Millionen Kronen, die von der Danubius AG zu verrichtenden Arbeiten und Neubeschaffungen insgesamt auf 8 Millionen Kronen belaufen.⁴²

In einer weiteren Eingabe vom 25. Dezember 1910 brachten die Leiter der Danubius AG dem Minister zur Kenntnis, dass die Pläne zum Ausbau der Werftanlage durch den Experten der Kriegsmarine gutgeheissen worden seien. Darum wolle man in der ersten Januarhälfte des Jahres 1911 mit der Abtragung des Felsgesteins im vorgesehenen Erweiterungsgelände beginnen, und zwar täglich 800 m³ Gestein sprengen, in Waggons verladen und in das Meer zwecks Aufschüttung der Kai- und Hellingenanlagen für den Bau von 30 000-t-Schiffen gebaut werden. Die erste Anlage sollte mit den nötigen Gleisen und Kränen bis zum 31. Dezember 1911, d.h. binnen eines Jahres, die andere bis zum 31. März 1912 fertiggestellt werden. Im April 1911 wolle man mit dem Bau der Werkhallen und mit der Installierung der laufend angelieferten Maschinen beginnen. Diese Arbeit sollte bis Ende desselben Jahres abgeschlossen sein. Ungeachtet dieser Arbeiten sollte der Bau von Kreuzern — so betonte die Leitung der Firma — bis zu der eingegangenen Frist beendet werden.

Die Verhandlungen zum Ausbau des Werftgeländes, die technischen Pläne und die Verträge zur Realisierung des Vorhabens beruhten auf der Initiative bzw. auf der Abwicklung der Danubius AG. Die Bauarbeiten und die aufgrund der 1909 festgelegten Flottenquoten für Fiume in Angriff genommenen Schiffsbauten wurden jedoch schon von einem neuen Unternehmen, von der Maschinen —, Waggon — und Schiffsbau AG Ganz & Co.-Danubius realisiert. Der Hintergrund für diese Vereinigung bestand im wesentlichen in der Umgruppierung der Interessenvertretungen, zu der es infolge der veränderten Kräfteverhältnisse zwischen der Danubius im wesentlichen stützenden Diskontbank und der Kreditbank gekommen war. Wie bereits erwähnt, war die Diskontbank am Aktienkapital der Danubius AG enklärtermassen mit einem Anteil von 25 Prozent beteiligt und hatte die Bankgeschäfte und Finanzierungen der Firma wahrzunehmen. Der Gewinn der Kreditbank beschränkte sich somit nur auf die Dividendenausschüttungen nach den Aktien. Ebenso verhielt es sich im wesentlichen mit der Leitung der Danubius AG. Bis zum Jahre 1910 wuchs sich jedoch die Kreditbank zur einflussreichsten Hochburg des ungarischen Finanzkapitals aus, während die Dis-

⁴² OL. Ganz, ebd. 26. Mai 1910. Vertrag, geschlossen im Namen der kgl. ung. Schatzkammer durch den kgl. ung. Minister für Handelswesen und durch die Danubius Schiff- und Maschinenbau AG in Budapest über die Erweiterung der staatlichen Werftanlage Fiume—Bergudi unter folgenden Bedingungen.

kontbank — wohl ohne Einbusse an ihren Positionen — mit der Wirtschaftsentwicklung nicht Schritt halten konnte und darum an Einfluss und Bedeutung relativ verlor. So bedeutete es für die Diskontbank eine ernsthafte Sorge, die für den Ausbau des Werftgeländes und für den Bau von Kriegsschiffen notwendigen Millionen bereitzustellen, während die Kreditbank danach trachtete, die vorzüglich prosperierende Danubius AG, die jährlich Dividenden in der Höhe von 10—11 Prozent ausschüttete, unter ihren massgeblichen Einfluss zu bringen, zumal die Danubius AG für den in den Interessenbereich der Kreditbank gehörenden Ganz-Konzern in manchen Fällen einen unangenehmen Konkurrenten darstellte. In dieser Situation waren die Leiter der Diskontbank nicht kapitalkräftig genug, um sich dem Vorschlag der Kreditbank zur Fusion der beiden Unternehmen zu verschliessen. Im Sinne des Angebots der Kreditbank sollte die Fusion der beiden Unternehmen die Konkurrenz der am Maschinenbau interessierten Firmen ausschalten, dadurch den Absatzmarkt beherrschen und durch eine weitere Steigerung der Produktionskapazität die durch den forcierten Bau von Kriegsschiffen geschaffenen Möglichkeiten maximal ausnutzen. Die Leitung der Diskontbank sah sehr reell die Gefahr, dass durch die fällige Kapitalaufstockung der fusionierten Firma die massgebliche Rolle an die Kreditbank übergehen werde, sie konnte aber gegen diese Degradierung in die Rolle des zweiten Geigers nichts unternehmen. Darum bedingte sie aus, in die Fusion nur in dem Falle einzuwilligen, dass sie bei dem neuen Unternehmen angemessene Anteile und eine entsprechende Vertretung erhalte. Diese Bemühungen der Diskontbank waren von Erfolg gekrönt, insofern ihre Vertreter bei der Danubius AG alle in den Vorstand der Ganz AG aufgenommen wurden und auch ihre Anteile der finanziellen Basis ihrer früheren Positionen entsprachen: sie erreichten nämlich 30 Prozent.⁴³ Nichtsdestoweniger änderte sich die Rolle der beiden Banken: Das Mammutunternehmen wurde nunmehr bankgeschäftlich von der Kreditbank geführt.

Die Generalversammlungen, auf denen diese Fusion beschlossen wurde, fanden am 16. März 1911 statt. Die führenden Vertreter der Danubius AG versammelten sich in den Räumen der Diskontbank um 15 Uhr, die Aktionäre der Ganz AG traten im Sitzungssaal der Waggonfabrik Kőbányai út (Steingrubenchaussee) zwei Stunden später, um 17 Uhr, zusammen. Beide Generalversammlungen nahmen die im vorhinein ausgearbeitete Fusionsvereinbarung an:

»1. Die Danubius Schiff — und Maschinenbau AG überstellt alle ihre Mobilien und Immobilien, ihr gesamtes Geschäft und alle ihre geschäftlichen Anteile der Eisengiesserei und Maschinenbau AG Ganz & Co. und sorgt für die Ausfertigung der zu dieser Übertragung geeigneten Erklärungen.

⁴³ OL. Schriften der Diskontbank AG. Protokolle der Vorstandssitzungen 1911.

2. Die Eisengiesserei und Maschinenbau AG Ganz & Co. übernimmt alle Passiva der Danubius Schiff- und Maschinenbau AG bzw. ist verpflichtet, alle Verbindlichkeiten der fusionierenden Gesellschaft zu erfüllen und ansonsten im Hinblick auf das Vermögen der fusionierenden Gesellschaft die einschlägigen Verfügungen des Handelsgesetzes einzuhalten.

3. Die Eisengiesserei und Maschinenbau AG Ganz & Co. ist verpflichtet, die Aktionäre der Danubius Schiff — und Maschinenbau AG durch ihre eigenen Aktien nach folgenden Modalitäten zu befriedigen:

a) Zur Begleichung der 30 000 Aktien der Danubius Schiff — und Maschinenbau AG im Einzelwert von 150 Kronen, zahlbar an den Überbringer, erhöht die Eisengiesserei und Maschinenbau AG Ganz & Co. ihr Grundkapital um weitere 2,88 Millionen Kronen derart, dass es künftig aus 8,64 Millionen Kronen, d.h. aus 10 800 Aktien jeweils im Nominalwert von 800 Kronen besteht.

b) Der Umtausch bzw. die Begleichung der Aktien der Danubius Schiff — und Maschinenbau AG erfolgt, indem dem Überbringer nach 25 Danubius-Aktien mit vollständigen Dividendencoupons — ohne den Coupon für 1910 — jeweils drei Ganz—Aktien, dividendenberechtigt ab 1. Januar 1911, ausgehändigt und nach dem Nominalwert jeder Danubius-Aktie in der Höhe des fünfprozentigen Zinssatzes vom 1. November bis zum 31. Dezember 1910 31,25 Kronen in bar gezahlt werden.

c) Die Eisengiesserei und Maschinenbau AG Ganz & Co. bringt keine Teilaktien in Umlauf und ist berechtigt, die innerhalb der festzulegenden Umtauschfrist — die vom Vorstand festgestellt wird — nicht vorgewiesenen bzw. übergebenen Danubius-Aktien entfallenden Umtauschaktien im Börsenweg zu verwerten, wobei die verspäteten Überbringer nur auf den solcherweise eingegangenen Bargeldertrag Anspruch erheben können.

4. Mit der Durchführung der Fusion und der Festlegung der Modalitäten des Aktienumtausches beauftragt die Generalversammlung den Vorstand und bevollmächtigt ihn, alle einschlägigen Massnahmen im eigenen Wirkungsbereich wahrzunehmen.«⁴⁴

Bei dem Umtausch der Aktien waren die Danubius-Aktionäre scheinbar benachteiligt, erhielten sie doch für ihre Aktien mit dem Nominalwert von 3750 Kronen nur Ganz-Aktien im Nominalwert von 2400 Kronen zur Hand. Tatsächlich aber wurden die Eigner der Danubius-Aktien beim Umtausch der Aktien nicht benachteiligt, weil die Ganz-Aktien an der Börse hoch über ihrem Nominalwert in Kurs waren. So wurden im Zusammenhang mit der Fusion und der anschliessenden Aufstockung des Grundkapitals die Aktien mit dem Nominalwert von 800 Kronen für 3000 Kronen verkauft, und dieses Recht muss auch den Danubius-Aktionären zugestanden haben. Für die Bankgewinne dieser Transaktion ist es bezeichnend, dass die Kreditbank, die die Aktien an der

⁴⁴ Cg. 1737. Protokoll der Danubius AG-Generalversammlung vom 16. März 1911.

Börse einführte, bei diesen Geschäften einen Gewinn von fast einer Million Kronen einstreichen konnte.⁴⁵

Auf den Generalversammlungen wurde die Fusionierung vor den Aktionären von den Vorständen unterschiedlich interpretiert. So meinte der Vorstand der Danubius AG: »... In Anbetracht der grossen Aufgaben, vor deren Lösung unsere Gesellschaft in der nächsten Zukunft stehen wird, und in Erwägung der Vorteile, die nach den Lehren des Wirtschaftslebens mit der Konkurrenzfähigkeit grösserer Werkeinheiten einhergehen, sind wir auf der von der Eisengiesserei und Maschinenbau AG Ganz & Co. vorgeschlagenen Basis mit der genannten Gesellschaft in Verhandlungen über die Fusionierung eingetreten. Im Ergebnis dieser Verhandlungen unterbreiten wir den folgenden Vorschlag der sehr geehrten Generalversammlung in der Überzeugung, dass es uns bei der näheren Festlegung der angestrebten Fusion gelungen ist, die berechtigten Interessen unserer Aktionäre durchzusetzen...«⁴⁶ Der Vorstand der Ganz AG erörterte vor den Aktionären die Gründe für die Fusionierung in einem langwierigen, den Grundsätzen nach aber heute noch gültigen Darlegung: »Ruf und Vermögen verdankt unsere Gesellschaft grösstenteils der vorsorglichen Geschäftspolitik, die in Erkenntnis des künftigen Konsums die Produktion von Artikeln früher als andere Firmen aufnehmen liess, die Produktion von Gütern, die ihr zumindest zeitweilig und bis zu einem gewissen Grade eine überaus vorteilhafte Position sicherten. Das war auch bei der Herstellung von Walzanlagen, Elektromaschinen und Eisenbahnwaggonen der Fall. Der immer schärfere Wettbewerb lässt sie Aufnahme von solchen Produktionen heute noch wünschenswerter erscheinen, und wir suchen nach wie vor ständig nach solchen Produktionszweigen. Angesichts der stetig wachsenden Produktionskosten und der immer grösseren Konkurrenz lässt sich der frühere Gewinn durch die stete Erhöhung der produzierten Mengen insgesamt gewährleisten. Das ist eine These, die im Ausland schon längst als richtig erkannt und in die Praxis umgesetzt wurde. — Bei uns hat aber nicht nur die Menge der verschiedenen Produkte, sondern auch ihre Vielfalt eine grosse Bedeutung, ist doch unser Verbrauchermarkt in den einzelnen Warensparten nicht so aufnahmefähig, dass eine Maschinenfabrik, die sich mit der Herstellung einiger besonderer Waren begnügt, ihre Gewinne als ständig gesichert ansehen könnte. Das sind die Gründe, die uns den Vorschlag unterbreiten lassen, der in Punkt 3 unserer Tagesordnung enthalten ist und auf die Fusion mit der Danubius Schiff — und Maschinenbau AG abzielt. Diese Firma, gegründet 1890, hat Betriebe in Budapest und in Fiume, sie baut Fluss — und Seeschiffe, Dampfkessel und Eisenbahnwaggonen, Eisen — und Stahlkonstruktionen und verschiedene Maschinen. Das Volumen und die Gewinnspanne ihres Umsatzes hat sich in den letzten Jahren stetig erhöht. Neuendings hat die Firma beschlossen, in Fiume eine auch für den Bau

⁴⁵ Cg 2298. Geschäftsbericht der Eisengiesserei und Maschinenbaufabrik Ganz & Co. vom 31. Dezember 1911.

⁴⁶ Cg. 1737. Geschäftsbericht der Danubius AG über das Jahre 1909—10.

der grössten Kriegsschiffe geeignete Werft zu errichten, und sie hat wohlfundierte Aussichten darauf, dass sie diese Werft in den kommenden Jahren ständig mit Aufträgen versehen kann. Das Grundkapital der Gesellschaft beträgt 4,5 Millionen Kronen, und sie hat für das Geschäftsjahr 1909/10 elfprozentige Dividenden ausgeschüttet. Die Danubius Schiff — und Maschinenbau AG entspricht mehr oder minder den Vorstellungen, die wir über den Ausbau unseres Unternehmens hegen und die wir oben dargelegt haben. Der Bau von Seeschiffen fällt aus dem alltäglichen Wettbewerb, der Bahn von Eisenbahnwaggonen, Eisen — und Stahlkonstruktionen und Motoren wird unsere bisherige Produktion an diesen Gütern entsprechend erhöhen können, und schliesslich eröffnen die von unserer Produktion abweichenden Herstellungssparten der Danubius, so vor allem der Kesselbau, neue Einkommensquellen...«⁴⁷ In der langen Begründung wurde die Rüstungsproduktion mit keinem Wort erwähnt, obschon der Begründer der Firma Ganz seinen Betrieb 1848—49 mit der Produktion von Geschützen und Munition hochgebracht hatte und die Firma auch die kritische Situation der 1870er Jahre schliesslich durch die Produktion von Artilleriemunition überbrücken konnte. 1910 konnte von einer kritischen Situation kaum die Rede sein, aber zweifellos erhoffte sich die Ganz AG von der Beteiligung am Bau von Kriegsschiffen eine bessere Auslastung ihrer Kapazitäten und deren weitere Entwicklung, ganz abgesehen von ihrem Bedarf an grösseren Profiten.

Die Fusionierung wurde von den Aktionären beider Generalversammlungen gutgeheissen. Der Vorsitzende der Ganz AG, Markgraf E. Pallavichini, bemerkte zwar, vielleicht zur Beschwichtigung der Aktionäre, dass die Danubius einverleibt werde und aufhöre zu existieren, diese Mitteilung aber diene offenbar nur zur Hervorhebung der Einflussverhältnisse. Der Vorstand der Ganz AG wurde erweitert und zählte nach Einbeziehung der »erprobten« Leiter der Danubius AG 15 Mitglieder: Baumgarten, Madarasy-Beck, Czekélius, Freudenberg, Pösch, Tolnay, Ullmann und M. Weiss wurden die neuen Direktoren. Auch die Satzungen wurden ergänzt: »Ziel der Gesellschaft ist es, Giessereiwaren, Maschinen, Schiffe, Bedarfsgüter der Eisenbahn und der Wirtschaft, Kessel, Eisen — und Stahlkonstruktionen und sonstige Güter dieser Sparte zu produzieren und abzusetzen.« Die durch die Fusion zustandegekommene Grossfirma wurde — nach Fertigstellung des Ausbaus der Fiumer Werft — der grösste Maschinenbaukonzern in Ungarn. Die Firmen Ganz und Danubius konnten im Laufe ihrer Entwicklung, besonders nach dem Eindringen des Bankkapitals in ihre Gesellschaften, riesige technische Fortschritte erzielen und ihre Produktionskapazitäten vervielfachen. Die mit der Fusion geschaffene für Ungarn beispiellos grosse Produktionskapazität wurde aber für ein gesellschaftlich gesehen negatives Ziel, den Bau von Kriegsschiffen verwendet, zweifellos aber

⁴⁷ Cg. 2298. vgl. Anm. 45, Geschäftsbericht vom 31. Dezember 1910.

erfolgte die Produktion nach den Kriegsperioden auf dem höheren Niveau, das man durch die frühere Entwicklung erzielt hatte.

Auch in Budapest kam es nach der Fusion zu bedeutenden Reorganisationen. Mit der Produktion einer Reihe von Gütern, die bis dahin von der Danubius erzeugt worden waren, wurde aufgelassen, andererseits richtete sich die Danubius auf die ausschliessliche Produktion einer Reihe anderer Güter ein. Der Waggonbau im Werk am Donauufer wurde aufgegeben und ausschliesslich im Betrieb Kőbányai út weitergeführt. Die Division Kräne der Ganz AG wiederum übersiedelte auf das Danubius-Gelände, und auch die Abteilung Kesselbau wurde hierher verlegt. Die Abteilung Kriegsschiffmaschinen, die durch den Bau von Torpedomaschinen allgemeine Anerkennung gefunden hatte, wurde in den mit Maschinen und sonstigen Ausrüstungen besser versehenen Betrieb Kőbányai út, und zwar in das 1905 in Betrieb genommene neue grosse Maschinenbauwerk verlegt. Hier waren bereits alle Voraussetzungen gegeben, um grosse Dampfturbinen und Schiffsmaschinen für den Antrieb von Kreuzern und Schlachtschiffen zu bauen. Die Zahl der Belegschaft des Konzerns belief sich auf mehr als 10 000, die gesamte PS-Zahl der in den verschiedenen Werkeinheiten eingesetzten Kraftmaschinen betrug fast 8000.⁴⁸

In Fiume wurde der Ausbau der Werft 1911 forciert vorangetrieben. Die Fusion berührte weder die Vorhaben noch die Werftleitung. Um die bei der Abtragung der Berglehne herausgesprengten Felsen und Gesteine zur Küste zu befördern, wurde schon im Februar eine 87 m lange zweigleisige provisorische Gleitbahn fertiggestellt, die die Landstrasse nach Volosca, das Industriegleis und das Gleis der Strassenbahn überbrückte. Auf dieser ohne Erlaubnis gebauten Gleisen beförderten sechs Güterwaggons auf einmal das Gestein. Der Ausbau der Werftanlage lag auch diesmal bei der Firma Neuschloss, die hierzu 1300 Arbeiter einsetzte. Im Mai wandte sich die Werftleitung an den Gouverneur mit dem Ersuchen, angesichts der Baufrist von 12 Monaten und der Geländeschwierigkeiten, die die Zahl der einsetzbaren Arbeiter und Maschinen von vornherein limitierten, des weiteren mit Hinblick auf die Rüstungsinteressen und die technischen Voraussetzungen der grossen Betonierungsarbeiten bis zum Abschluss des Werftausbaus die Arbeit an Sonntagen zu gestatten. Am 27. Mai wurde die Aufhebung der Arbeitruhe an Sonntagen für das Jahr 1911 bewilligt. Der Ausbau der Werftanlage ging nicht ohne Störungen und Rückschläge vor sich. Es kam wiederholt zu Ausständen der Arbeiter, die mit den Streiks gegen die unmenschliche Hetze bei täglich 10 Arbeitsstunden und gegen die niedrigen Lohnsätze protestierten, des weiteren gab es auch Unglücksfälle, wie z.B. Explosionen von Kesseln und Lokomobilen. Diese in ihrer Bedeutung schliesslich nur geringeren Zwischenfälle konnten aber der Werkleitung die Entschlossenheit nicht nehmen, denn 1911 wurde der

⁴⁸ Aufgrund der Jahrbücher der Ungarischen Eisenwerke und Maschinenfabriken, 1911—27.

Auftrag zum Bau eines Schlachtschiffes endgültig realisiert, und damit waren bislang unerwartete Profite in Aussicht. Darum auch wurden die Investitionen in der Höhe von über 10 Millionen Kronen leichten Herzens durchgeführt.

Schliesslich wurden die gleichzeitig vorangetriebenen Arbeiten zum Ausbau der Werftanlage in Bergudi und Portore — bei ungestörter Fortsetzung der laufenden Bauarbeiten an Kriegsschiffen — 1913 programmgemäss beendet. Auf der einen Seite tief in den steilen Berghang hineinreichend, auf der anderen Seite auf dem vom tiefen Quarnero durch Aufschüttung gewonnenen Gelände gelegen, war eine der modernsten und grössten Fabrikanlagen des Landes entstanden. Die Pläne und die Durchführung des Ausbaus der Werft und die fertiggestellte neue Anlage erweckten den Eindruck von Grossleistungen der damaligen Ingenieurskenntnisse. Laut der leider nur fragmentarisch verfügbaren Erinnerungen von Direktor J. Kaplanek, die er aus Anlass des hundertjährigen Bestehens der Ganz-Werke im Jahre 1943 schrieb, sah die Fabrik folgenderweise aus: »Die Fiumer Werft wurde auf einem Gelände von 176 000 m² erbaut, reichte von der Whiteheadschen Torpedofabrik bis zur ungarischen Grenze (Bergudi—Cantrida) und war vollauf geeignet, um hier grosse Seeschiffe zu bauen. Drei Viertel dieses Geländes wurden nach Sprengung des felsigen Berghangs planiert, andererseits wurde der Küstenstrich südlich der Strasse nach Volosca—Abbazia aufgeschüttet, beide Geländeabschnitte lagen 11,8 m über dem Meeresspiegel. Das abgesprengte Gesteinsmaterial wurde so ins Meer geschüttet, dass dadurch am Strand weiteres Gelände gewonnen werden konnte. Hier wurden entsprechende Hellingen gebaut, deren abschüssige Sohle weit unter die Wasserfläche reichte. Nach der Fertigstellung dieses Ausbaus verfügte die Fiumer Werft über vier Hellingen. Beim Bau von kleineren Schiffen — bis zu 800 t Wasserverdrängung und mit einer Länge von maximal 80 m — konnten acht Schiffe auf einmal in Bau genommen werden. Auf den zwei kleineren Hellingen konnten zwei 3500-t-Schiffe mit der Länge von 150 m auf einmal gebaut werden, auf den zwei grösseren Hellingen je ein 230 m langes Schiff mit maximal 30 000 t Wasserverdrängung. Die zwei grösseren Hellingen hatten eine Betonsohle, und ihr Abschnitt zum Strand zu, die Trockenhellingen, erreichte eine Höhe von 11 m, während die Seite zur See zu die Schwimmhellingen bildete. Die Fundamente der Trocken — wie der Schwimmhellingen waren am Seeboden durch Schmiedestahlringe verankert und miteinander gekoppelt. Auf den Hellingen wurden übrigens nur die Maschinenachsen und Schiffsschrauben in den Schiffskörper eingebaut, der an seinen Unterwasserteilen gestrichen und danach vom Stapel gelassen wurde, damit die Trockenhellingen für weitere Bauarbeiten frei wurde.

Zum Einbau der Maschinenanlagen der Schiffe, der Kessel, bei den U-Booten der Motoren, zur Installation der Inneneinrichtung der Schiffe und zum Aufbau der Artillerieanlagen (Geschütztürme, Geschütze, leichte Artillerie, Torpedorohre usw.) wurden die Schiffskörper nach dem

Stapellauf in einem besonderen Schwimmdock (im früheren Dockbecken) vertäut. Die Innenabmessungen dieses Baubeckens betragen 140 m Länge und 40 m Breite. An der Stirnseite waren hier starke Betonmauern angelegt, auf denen die Gleise für den Reisenkran Goliath lagen, der, elektrisch betrieben, über die ganze Länge des Beckens laufen konnte und eine Schwenkweite von 62 m hatte. Auch der elektrisch betriebene Brückenkran über dem Becken hatte eine Tragfähigkeit von 100 t und war somit geeignet, auch die schweren Geschütztürme oder die 80 t schweren Rohre der 30,5-cm-Skoda — Schiffsgeschütze in das dort gebaute Schlachtsschiff »Sankt Stephan« einzuheben. Die Gleise des Goliath-Krans an den Seiten des Beckens führten an der Stirnseite weiter zum Strand und zum inneren Werftgelände, wo die mit der Bahn auf Spezialgüterwagen angelieferten schweren Geschützrohre mit dem Beckenkran hochgehievt wurden.

Über der Strasse nach Volosca verbanden zwei Eisenbrücken die beiden Teile der Werftanlage, auf der einen führten Bahngleise, auf denen mit Hilfe von Lokomobilen mit Benzinantrieb die in den oberen Werkstätten gefertigten Schiffsteile zu den Schiffskörpern auf den Hellingen befördert wurden. Die Gleise liefen die ganze Hellingenanlage entlang und endeten in Drehscheibe, so dass die Materialbeförderung beträchtlich erleichtert wurde. Ein weitverzweigtes Kabelnetz versorgte die Bauarbeiten an den Schiffskörpern auf den Hellingen, im Baubecken und in dem von der Werft 1910 fertiggestellten Schwimmdock, sowie die elektrischen, hydraulischen und pneumatischen Maschinen mit Strom. Mit tragbaren und an den Arbeitsstellen beliebig einsetzbaren Maschinen wurden die Stahlplatten geschnitten, geschweisst, geglüht und bearbeitet.

In der Werftanlage nördlich der Landstrasse, bis zu der die 250 m langen Trockenhellingen hinaufreichten, waren die verschiedenen Werkstätten untergebracht. Die hier vorhandene Maschinenkapazität reichte zur Bearbeitung von Stahl — und Eisenteilen im Jahresumfang von 5 000 Waggons und zur Beschäftigung von 4 000 Arbeitern. In den Tischlerwerkstätten und in den Hallen zur Herstellung von Musterbauelementen wurden in voller Grösse die Konstruktionselemente und die Schmiede — und Gusselemente gefertigt. In der Tischlerwerkstatt wurden ausserdem die Holz — und Asbestelemente der Inneneinrichtung der Schiffe hergestellt. Über der Tischlerwerkstatt lag der Planboden, wo die Entwürfe der einzelnen Konstruktionselemente 1:1 gezeichnet wurden. Die Werkstatt für die Eisen — und Stahlteile des Schiffbaus lag auf einer Fläche von 1100 m². Hier wurden die einzelnen Bestandteile mit sechs Laufkränen mit je 10 t Tragkraft befördert. Zur Bearbeitung der grossen Eisen — und Stahlplatten dienten Glühöfen, des weiteren Maschinen zum Walzen, Stanzen, Schneiden, Profilieren, Hobeln und Eckprofilieren. Hier waren auch die grossen elektrischen Hämmer untergebracht, die grösseren und kleineren Schmiedeöfen und Gebläse.

⁴⁹ KGF 3058—XXIII—7/1911.

In der Zimmermannswerkstatt standen elektrisch betriebene Holzbearbeitungsmaschinen, Gattersägen und Kreissägen sowie Hobel — und Profilirhobelmaschinen zur Verfügung. In der Kesselschmiede wurden 16-t-Laufkräne mit Federwagen, Multiplex-Bohrmaschinen, zum Kesselnieten notwendige hydraulische und pneumatische Niethämmer und Fräsmaschinen eingesetzt. Im Feinmechanikbetrieb waren alle Anlagen zur Herstellung der zusätzlichen feinmechanischen Bestandteile und Geräte der Schiffsmaschinen vorhanden. So Radialbohr-, Hobel-, Schub-, Press- und Fräsmaschinen in allen Grössen, auch zur Herstellung der längsten Schraubenachsen. In einer besonderen Werkhalle wurden die verschiedenen Roharbeiten, die Bearbeitung der Kupferbestandteile, die Herstellung der Ausrüstungsgegenstände aus Feinblech, die Klempnerarbeiten, das Verzinken und das Galvanisieren besorgt. In der Elektrowerkstatt standen die modernste Präzisions — und Bearbeitungsmaschinen zur Verfügung. Die Akkumulatorwerkstatt, wo die Akkumulatoren der U-Boote aufgeladen wurden, musste nach der Aufnahme des Baus von U-Booten beträchtlich erweitert werden und konnte auch die Aufladung von Akkus anderer, nicht in der Werft gebauter U-Boote übernehmen. Im Strandabschnitt waren auf den Molen die Lackierwerkstätten mit elektrisch betriebenen Misch- und Lackiermaschinen untergebracht. Das werftheigene Kraftwerk wurde von grossen Dieselmotoren Typ Ganz-Danubius betrieben. Sie waren dazumal in ihrer Art einzigartige Konstruktionen mit einer Leistung von je 300 und 600 PS. Grössere Dieselmotoren wurden in Ungarn bis 1943 nicht gebaut. Die Elektro-AG Ganz lieferte Dynamos mit einer effektiven Gesamtleistung von 2600 PS, die die Stromversorgung für die Tag und Nacht beleuchteten Werftanlagen und Schiffskörper gewährleisteten, des weiteren den Betrieb der Maschinenanlagen und die Energieversorgung des Schwimmdocks sicherten.

Die Gesamtlänge der Bahngleise auf den Hellingen, am Baubecken, am Schwimmdock, an den Kohlenhalden und in den Werkstätten und Lagerhäusern betrug 3350 m. Das Industriegleis schloss am Güterbahnhof Fiume an das Bahnnetz an, und auch die Transporte des chemischen Werks liefen über das Industriegleis der Werft. Zur Beförderung der Güterwaggons innerhalb der Werftanlage dienten die im Budapester Werk gebauten Lokomobile mit Benzinantrieb. Ausserdem standen zwei Elektrogüterloks und fünf Kranlokomobile mit Dampfantrieb zur Verfügung, um innerhalb des Werftgeländes die Eisenbahnwaggons zu rangieren, auf die Hellingen zu schleppen bzw. zu hieven.

Die Verbindung mit der Schiffswerft Portore wurde durch drei von der Kriegsmarine angekaufte veraltete Torpedoboote und den mit ihnen bewerkstelligten Transporten auf dem Seeweg unterhalten. Eines dieser Boote war mit seiner Maschinenausrüstung zum Transport von Personen und zum Schleppen von Lastkähnen geeignet, die zwei anderen wurden zur Beförderung von Treibstoff umgebaut. In beiden Werften gab es Feuerwehrezentralen, die mit tragbaren Handspritzen und Motospritzen waren und Tag und Nacht Dienst hielten. An den Rettungs-

stationen waren mit Ärzten und Pflegepersonal versehene Ambulanzen eingerichtet, um bei Unglücksfällen erste Hilfe und die ärztliche Betreuung zu gewährleisten.⁵⁰

Aufgrund der zitierten Beschreibung lässt sich die Technologie der Werftproduktion für die damaligen Zeiten als modern bezeichnen, und die Fabrik gehörte mit ihrer Ausrüstung an Maschinen und PS zu den ersten Betrieben in Ungarn. Auffallend ist jedenfalls die enge Kooperation mit den Budapester Stammwerken, wurden doch in der Fiumer Werft weder Motoren gebaut, noch standen Eisen- und Stahlgessereien zur Verfügung. Die Motoren und Dampfturbinen erhielt die Werft montagefertig angeliefert, das Gussgut wurde halbfertig nach Fiume gebracht und in den Werkstätten der Werft endgefertigt. Die Kooperation der Ganzschen Fabriken — die Gessereien, die Motorbauwerke und die Elektrowerke lagen in Budapest — verlief trotz der grossen Entfernung im wesentlichen ungestört. Es ist kein einziges Dokument überliefert, aufgrund dessen man auf Schwierigkeiten und Störungen bei der Kooperation schliessen könnte, vielmehr werden wiederholt Erzeugnisse erwähnt, die für die erfolgreiche Kooperation sprechen, hervorragende Schiffe, die bessere Leistungen erzielten als die in der Triester Werft gebauten Kriegsschiffe. Für die gute Organisation der Produktion spricht auch die Tatsache, dass die Werft bei der grosse Präzisionsarbeit erfordernenden Fertigung von Kriegsschiffen immer grössere Aufgaben fehlerlos versehen konnte, dass sie mit Erfolg stetig grössere Aufträge zu lösen wusste, angefangen vom Bau der kleinen Torpedoboote über die Fertigung von Zerstörern, Kreuzern und 20 000-t-Schlachtschiffen bis zum Bau von U-Booten, eine Sparte des Schiffbaus, die von Ingenieuren, Technikern und Arbeitern fehlerlose Spitzenleistungen erforderte, zu denen nur die am besten ausgerüsteten, über hervorragende Ingenieure und Facharbeiter verfügenden Werke geeignet waren.

Was die technische Planung anbelangt, so konnte die Danubius-Werft, wie bereits erwähnt, anfangs keine besonderen Erfolge aufweisen. Die Pläne und das Produktionsverfahren für den Bau von Torpedoboote und Zerstörern hatte sie von der britischen Firma Yarrow erworben und in Fiume nur die Pläne adaptiert. Allerdings verfuhr auch die viel ältere Triester Werft ähnlich, was zugleich auf das industrielle Entwicklungsniveau in der Monarchie ein bezeichnendes Licht wirft. In den 1910er Jahren aber war auch in dieser Hinsicht eine gewisse Entwicklung zu beobachten. Noch vor der Fusion wurde das Entwicklungs- und Planungsbüro der Danubius AG in Fiume gegründet, das eine Reihe von Ingenieuren ungarischer Staatsbürgerschaft berücklichtete, die früher bei der Kriegsmarine gearbeitet hatten. Ihre Hauptaufgabe bestand darin, aufgrund der von den zuständigen Stellen der Kriegsmarine der Werft zugeschickten Voranschlagsanforderungen die detaillierten Schiffspläne zu erstellen. Bei der Kriegsmarine zeigte sich besonders

⁵⁰ Aufgrund der 1943 geschriebenen Erinnerungen von Fabrikdirektor J. Kaplanek.

zeit der Tätigkeit von Seegeniekorps-General Popper das Bestreben, das technische Niveau anheben und statt der früheren Ankäufe von Schiffstypen die eigenen Baupläne zu bevorzugen. Popper selbst war ein hervorragender Schiffbauingenieur, die Entwicklung der Pläne für die 20 000-t-Klasse der Schlachtschiffe, der modernsten schweren Einheiten der österreichisch-ungarischen Kriegsmarine, die dem Niveau der Zeit vollauf entsprachen, ging auf seine Initiative zurück. Popper blieb jedoch nicht lange im Verband der Kriegsmarine, sondern trat nach seiner Pensionierung in den Dienst der Triester Werft, wo von seinen bevorzugten Schlachtschiffen nacheinander gleich drei Einheiten gebaut wurden. Jedenfalls lief nach 1910 der Bau von Kriegsschiffen auch in der Monarchie aufgrund eigener Entwürfe an, was hinsichtlich der Technik und der schöpferischen Tätigkeit der Ingenieure einen Schritt vorwärts bedeutete. Zu diesem Fortschritt trug auch die Fiumer Werft ihr Teil bei. Der Kreuzer »Novara«, die Zerstörer der Tatra-Klasse, die Torpedoboote mit Turbinenantrieb und die später gebauten U-Boote wurden — nach Angabe der wichtigsten Normen — alle aufgrund der Entwürfe des werfteigenen Konstruktionsbüros fertiggestellt.

Was die Technologie der Produktion anbelangt, verfuhr man auch in dieser Werft — wie in den damaligen Werften im allgemeinen — nach der im Laufe von Jahrhunderten entwickelten Methode. Nach den Planentwürfen der Ingenieure wurden auf dem Planungsboden alle Konstruktionselemente 1:1 gezeichnet, sodann ihre Modelle ebenfalls 1:1 aus Holz angefertigt und anhand dieser Modelle das Eisen — und Stahlmaterial in den Werkstätten bearbeitet. Eine Reportage besagt über den Planungsboden der Werft: »Die Werft aber hatte nicht nur das Schiff (das Schlachtschiff »Sankt Stephan« — J. Sz.) zu bauen. Die Kriegsmarine hatte nur die allgemeinen Plannormen angegeben, die ausführlichen Planungsarbeiten, eine grosse und schwierige Aufgabe, mussten unter der Leitung von Direktor J. Kaplanek von den hervorragenden Ingenieuren der Werft erstellt werden. Welch grosse Fachkenntnisse, welch grosse und verantwortungsvolle Umsicht diese Aufgabe erforderte, das veranschaulicht einigermaßen der riesige Planungsboden, auf dessen schwarzgestrichenem Fussboden wie auf einer riesigen Zeichentafel über eine Million schmale bunte Linien alle Details des riesigen Schiffskörpers in natürlicher Grösse aufs Millimeter genau aufzeigen, und danach werden Holzmodelle gefertigt, gleichsam mit Hilfe grosser grader und krummer Lineale die Spanten, Platten und sonstigen Konstruktionselemente des Schiffes zugeschnitten und profiliert. So eine riesige Zeichentafel, auf der alle Elemente des Schiffskolosses in seiner wirklichen Grösse ausgezeichnet sind, kann man sich gar nicht vorstellen, und den Betrachter packt angesichts der feinen bunten Linien, ihrer unzähligen Menge der Schwindel, weil er sich kaum vorstellen kann, wie man sich in diesem Wirrsal zurechtfindet.«⁵¹ In der Fachsprache nannte man die Produktionsmethode Schablonenproduktion oder wegen der Abhebung

⁵¹ Über den Stapellauf der »Sankt Stephan«. A Tenger, Heft Januar 1914, S. 4—5.

der Bauteile bei der Planung kurz Abhebungsmethode. Im wesentlichen bestand sie darin, dass auf der entsprechend langen und breiten Zeichentafel, auf dem sogenannten Planungsboden, alle Konstruktionselemente des Schiffes millimetergenau gezeichnet und dann jedes Konstruktionselement aus leichtem Holzmaterial modelliert wurden. Die Holzmodelle wurden dann im Material des Schiffbaus nachgefertigt. Die genau gefertigten Schablonen verringerten die Fehlerquote auf ein Minimum und erhöhten die beim Schiffbau nötige Präzision beträchtlich. Nach diesem System wurde die Arbeit in den Werkstätten organisiert. In den Werkhallen begann die Arbeit mit dem Pressen und Walzen der Platten, wurde mit dem Glätten und dann nach der Vorzeichnung der Konstruktionselemente mit dem Schneiden, Bohren, Stanzen und Randprofilieren fortgesetzt. Parallel zu diesen Arbeitsgängen lief auch die Gesamtprofilierung der einzelnen Konstruktionselemente, so dass das betreffende Stück, am Ende der Werkstatt angelangt, schon zum Einbau in den Schiffskörper zu der Hellingen befördert werden konnte. Produktion und Materialtransport wurden in den Werkhallen und auf der Hellingen durch Kräne bewerkstelligt. Die Schablonenmethode gewährleistete, kombiniert mit den modernsten Bearbeitungsmaschinen und Transportmitteln, wesentliche Einsparungen an Arbeit und Material, zugleich ermöglichte sie die Wahrnehmung der grössten Präzision und Exaktheit, konnten doch die schweren Eisen-, Stahl- und Panzerplatten fast automatisch fehlerlos bearbeitet, die Konstruktionselemente glatt und ohne Schwierigkeiten zusammengebaut werden, obendrein bedurfte es keiner besonderen Krafteinwirkungen, so dass eine spannungsfreie Bauweise des Schiffskörpers möglich war. Die mit solchen Methoden gebauten Schiffskörper waren an Tragfähigkeit, Qualität und Lebensdauer viel leistungsstärker als mit andern Methoden gebaute Wasserfahrzeuge. Laut einiger Aufzeichnungen wurde die Abhebe-Schablonenmethode kombiniert mit den entsprechenden Maschineneinrichtungen beim Kriegsschiffbau in Europa zum erstenmal von der Fiumer Werft angewandt. Im Budapester Stammwerk der Danubius AG hatte man nach der Jahrhundertwende mit den Experimenten zur Entwicklung dieser Methode beim Bau kleinerer Binnenschiffe begonnen. Die Leiter der Fiumer Werft, die zumeist — wie auch der Werftdirektor — von der Neupester Werft an die Küste gekommen waren, brachten die moderne neue kombinierte Produktionsmethode mit und führten sie kühn auch beim Bau von Seeschiffen ein. Interessant ist es, dass diese Produktionsmethode, selbstverständlich mit den entsprechenden Modernisierungen, von den Werften heute noch angewandt wird, wenn Schiffe nicht in Serien gebaut werden.

7. Schiffbau in den Jahren 1911—18

Die zuständigen Stellen der Kriegsmarine hatten der Leitung der Danubius AG schon im Sommer 1909 die Garantie gegeben, dass sie im Falle des Ausbaus der Fiumer Werft Aufträge für den Bau von Schiffen in ausreichender Zahl erhalten werde. Das konnten sie um so leicht-

ter tun, als die gemeinsamen Delegationsausschüsse, die das gemeinsame Budget auszuarbeiten und vorzuschlagen hatten, im selben Jahr für die Entwicklung der Flotte 312 Millionen Kronen bewilligten. Diese Summe reichte zum Bau von vier grossen Schlachtschiffen der Klasse »Viribus unitis«, dreier Schnellkreuzer, mehrerer Torpedoboote und Zerstörer aus. Bei der Verteilung der Bauaufträge unter den Werften stellte es sich heraus, dass der Bau von drei Schlachtschiffen an die Triester Werft, der von einem Schlachtschiff, zwei Schnellkreuzern, sechs grösseren Zerstörern und sechs Torpedoboote an die Ganz-Danubius AG vergeben wurden. Die Bestellungen wurden schliesslich 1911 endgültig ausgefertigt. Mit dem Bau der Kreuzer wurde noch im selben Jahr, mit dem des Schlachtschiffes 1912 begonnen. Parallel zu diesen Bauarbeiten lief in Portore die Fertigung der Zerstörer und Torpedoboote. Auf der Fiumer Werft herrschte Grossbetrieb, denn inzwischen war auch der Auftrag der Ungarisch-Kroatischen Dampfschiffahrtsgesellschaft zum Bau eines schnellen Fracht- und Fahrgastschiffes eingelaufen. Für den Anstieg der Produktion ist es bezeichnend — die ausführlichen Daten finden sich in der Übersichtstabelle des Schiffbaus —, dass 1912 fünf Schiffe mit 2660 t, 1913 fünf Schiffe mit 9400 t, 1914 sechs Schiffe mit 22 250 t und 1915 sieben Schiffe mit 1750 t vom Stapel liefen.⁵²

Den Höhepunkt in der Geschichte der Fiumer Werft zu dieser Zeit bedeutete zweifellos das 1912 in Angriff genommene, am 17. Januar 1914 vom Stapel gelaufene und Anfang 1916 fertiggestellte 21 500-t-Schlachtschiff »Sankt Stephan«, benannt nach dem ersten ungarischen König aus dem Arpadenhaus. Der Bau des Schiffes begann am 29. Januar 1912 mit der Kiellegung. Erst fast zwei Jahre später lief das Schiff vom Stapel, was ein wesentlich schlechteres Ergebnis war als das der Triester Werft, wo ein Schlachtschiff innerhalb von 11 Monaten stapellauffertig gebaut und innerhalb weiterer 14 Monate ausgerüstet wurde. Die Fiumer Werft konnte allerdings auf die gleichzeitig laufenden Erweiterungsarbeiten der Werft hinweisen und auf die nötige Anlaufzeit, um dem Auftrag des Baus eines so grossen Kriegsschiffes gerecht zu werden, während die Triester Werft auf dem Gebiet des Schlachtschiffbaus schon jahrzehntelange Erfahrungen hatte. Der Schiffskörper hatte beim Stapellauf ein Gesamtgewicht von 11 000 t und war mit dem Aufwand von 300 000 Arbeitstagen fertiggestellt worden. Das vollausgerüstete Schiff kostete 60,6 Millionen Kronen. Davon entfielen rund 5 Millionen Kronen auf den Schiffskörper, 6 Millionen Kronen auf die Maschinenanlagen und 2 Millionen Kronen auf die elektrischen Einrichtungen. Die Lieferung der Geschütze (20 Millionen Kronen) und der Panzerplatten (15 Millionen Kronen) besorgte die österreichische Industrie, weil in Ungarn weder Schiffsgeschütze noch Schiffspanzerplatten gefertigt wurden. Die »Sankt Stephan« hatte eine Länge von 152, eine Breite von 27,3 und einen Tiefgang von 8,5 m. Für den Antrieb sorg-

⁵² Magyar Tengerészeti Evtkönyv. Fiume 1917. S. LXV.

ten zwei AEG-Curtis-Turbinen mit einer Gesamtleistung von 25 000 PS über zwei Schiffsschrauben mit dem Durchmesser von 4 m. Die Fahrtgeschwindigkeit des Schlachtschiffes betrug 20 sm/h, d.h. etwa 36 km/h. Die Back- und Turmpanzerung war 28,8 cm stark, bestückt war das Schlachtschiff mit 12 30,5-cm-Skoda-Geschützen in vier Drillingstürmen, des weiteren mit 17 15-cm-, mit 18 7-cm- und zwei 47-mm-Schnellfeuergeschützen, die letzteren waren auch für den Beschuss von Flugzeugen vorgesehen. Es war mit vier Unterwassertorpedorohren und einem Torpedoabfangnetz ausgerüstet. Die Hauptbestückung bildeten die schweren Schiffsgeschütze, die Geschosse mit einem Gewicht von 650 kg bis zu 16 km Entfernung abfeuern konnten, in jedem Geschoss mit einer Sprengladung von 183 kg. Jeder Geschützturm hatte ein Gewicht von 650 t und konnte innerhalb von zehn Sekunden 180 Grad umschwenken. Die Besatzung des Schiffes bestand aus 1080 Mann und war mit Vorräten für drei Monate versorgt. Beim Stapellauf der »Sankt Stephan« waren die höchsten Vertreter der Monarchie und 30 Einheiten der Flotte zugen. Bei dieser Feier erhielten auch die Leiter der Werft hohe Auszeichnungen. Trotzdem verlief der feierliche Stapellauf nicht störungslos: eine Kette zerriss, als sich das Schiff in Bewegung setzte, und erschlug einen Werftarbeiter, was sich als böses Omen erweisen sollte.

Der Ausbruch des Weltkrieges brachte im Leben der Werft keine Änderungen, sie arbeitete nach wie vor an der Fertigstellung der früher bestellten Schiffseinheiten. Die Werftarbeiter wurden vom Militärdienst zumeist freigestellt. Eine viel grössere Erschütterung bedeutete im Leben der Stadt und der Werft die Kriegserklärung Italiens. Die österreichisch-ungarische Flotte, sie stand unter denen der europäischen Grossmächte an letzter Stelle, konnte nur vereinzelte Überraschungsktionen durchführen. So wurden in der ersten Phase des Krieges durch Überraschungsangriffe der U-Boote Schiffe der französisch-britischen Flotte versenkt, die die Einfahrt zur Adria unter Blockade hielten. In den frühen Morgenstunden des Tages nach der italienischen Kriegserklärung (24. Mai 1915) griffen Einheiten der Flotte Bahnlagen und kleinere Häfen an der italienischen Küste an. Die Flotte aber war nicht fähig, z.B. die Versorgung der Montenegriner durch die Ententemächte zu verhindern, obschon einer der Hauptstützpunkte der Flotte in der Bucht von Catarro (Kotor), also auf montenegrinischem Gebiet lag. Die Überraschungsaktionen der Flotte wurden mit den schnellsten Einheiten unter dem Kommando des Linienschiffkapitäns M. Horthy (dem späteren Reichsverwesers von Ungarn) auf der in der Fiumer Werft gehäuten »Novara« (Schnellkreuzer) geführt. Nach solchen Aktionen war die bei voller Auslastung der Maschinen erreichbare Schnellzugsgeschwindigkeit der Einheiten mehr als notwendig, um vor der Flottenübermacht des Feindes an die von der Küstenartillerie flankierten Flotten-

⁵³ KGF Präs 702/1915. Bericht des Wehrkreiskommandos Agram über die Evakuierung der Danubius-Werft und der Torpedofabrik.

stützpunkte zurückzukehren. Abgesehen von einigen grösseren Seeschlachten hielten sich alle kriegführenden Mächte während des ganzen Krieges davon zurück, ihre Hauptkräfte zur See zu riskieren. Im Falle der Monarchie war diese Vorsicht für die Führung der Kriegsmarine neben anderen Gründen auch wegen der Zusammensetzung des Mannschaftsstandes der Flotte geboten, denn der Anteil der »verlässlichen« deutschen und ungarischen Elemente erreichte nicht einmal 38 Prozent. Nach der italienischen Kriegserklärung kam es wiederholt zur offenen Befehlsverweigerung und zum Überlaufen kleinerer Einheiten.

Wegen der oben genannten Gründe war also die Flotte der Monarchie nach der italienischen Kriegserklärung nicht in der Lage, die Küste der Monarchie gegen einen etwaigen gemeinsamen Flottenangriff der Briten, Franzosen und Italiener zu verteidigen. Höchstens die Absicherung einiger wichtigerer Städte (Pola, Triest, Catarro) kam in Frage. Aber auch zu Lande waren die italienischen Truppen im gefährlichen Vormarsch. So konnten sie schon zu Beginn der Kriegshandlungen die zweitgrösste österreichische Werft in Monfalcone besetzen. Darum verordneten die Militärbehörden alsbald nach der Kriegserklärung die Evakuierung Fiumes. Die Material- und Ausrüstungsgegenstände für den Bau der acht Zerstörer und des Schlachtschiffes auf der Berguder Werftanlage wurden nach Pola verfrachtet, die Ausrüstungsobjekte, Pläne und Akten der in Kraljevica in Bau befindlichen anderen acht Torpedoboote wurden teils nach Budapest, teils nach Pola gebracht. Die eben nicht gebrauchten Maschinen wurden demontiert, die übrigen sollten nach der Verfügung der zweiten Evakuierungsstufe durch Ausbau der wichtigsten Bestandteile unbrauchbar gemacht werden. Alle abschleppbaren Schiffe wurden nach Pola gebracht: von der Berguder Werft die »Sankt Stephan« und acht Torpedoboote, aber das Personenschiff »Hunyad«, das noch nicht vom Stapel laufen konnte, und die acht Torpedoboote in Kraljevica mussten auf den Hellingen bleiben. Als bald stellte es sich heraus, dass die Panik unbegründet gewesen war. Die Reserven des Heeres brachten der Vormarsch der italienischen Truppen zum Stehen und warfen sie zum Teil zurück. Auch die italienische Flotte blieb passiv: Abgesehen von ihrer Beteiligung an der Blockierung der Strasse von Otranto begnügte sie sich mit der Verteidigung der italienischen Küste.

Nachdem die Gefahr vorbei war, wurden die Schiffe zurückgebracht, desgleichen die verfrachteten Materialien und Maschinen, und die Bautätigkeit wurde fortgesetzt. Bald zeigte es sich, dass der Bau der vor dem Ausbruch des Krieges geplanten weiteren Schlachtschiffe und Kreuzer wegen Materialmangels und des Verzichts auf einen offenen Zusammenstoss mit der feindlichen Flottenübermacht wegfallen werde. Viel nötiger war es, kleine und schnelle Einheiten zu bauen. Wegen des Verlustes der Monfalconer Werft und wegen der frontnahen Lage der Triester Werft wuchs die Bedeutung der Fiumer Betriebe, vor allem die der Werft und der Torpedofabrik. Nacheinander liefen die Aufträge der Kriegsmarine für den Bau von U-Booten, Zerstörern, Minenbooten und Transportschiffen ein. Soweit aus den widersprüchlichen Aufzeich-

nungen ersichtlich, wurden in der Werft bis zum Jahre 1918 19 U-Boote, 8 grössere Zerstörer, 16 Minenboote und 10 verschiedene kleinere Transportschiffe gebaut.⁵⁴ Ein Drittel der U-Boote und ein Viertel der Zerstörer wurden bis zum Zusammenbruch der Monarchie nicht fertiggestellt, und später bedurfte es aller Geschicklichkeit der führenden Vertreter der Ganz-Danubius AG, um ihre Eignerrechte zwecks Absatzes dieser Bauobjekte durchzusetzen. Die Schiffsbauten wurden nicht nur durch die zurückgefallenen Arbeitsleistungen, sondern auch durch die unzulängliche Versorgungslage an Lebensmitteln, durch Materialmangel und Bombenangriffe der italienischen Flieger gestört. Die Werftanlagen wurden wiederholt von Bomben der Luftschiffe und Flugzeuge getroffen, diese aber forderten meistens eher Menschenleben. Die Belegschaft der Werft lag in diesen Jahren bei über 4000. Für den Anstieg des Baus von Kriegsschiffen spricht auch die Tatsache, dass in den Jahren 1906—10 37 zumeist kleinere Schiffe fertiggestellt wurden, dagegen 1911—14 bereits 12 und 1915—18 insgesamt 70 Kriegsschiffe vom Stapel gelassen bzw. der Flotte übergeben wurden.

In den Morgenstunden des 11. Juni 1918 lief ein grösserer Flottenverband, bestehend aus den Schlachtschiffen »Sankt Stephan« und »Tegethoff« von zehn Zerstörern flankiert, aus, wurde von italienischen Schnellbooten angegriffen, die das modernste und beste Schlachtschiff der Flotte, die »Sankt Stephan« mit zwei Torpedotreffern versenkten. 80 Besatzungsmitglieder kamen ums Leben, 1000 Seeleute wurden gerettet. Die einzige grössere Angriffsaktion der Flotte wurde ein Misserfolg, und die ausgelaufenen Einheiten kehrten an ihre Stützpunkte zurück.

Ende Oktober 1918 ging der erste Weltkrieg mit dem Sieg der Ententemächte zuende. Aufgrund der Verordnung des Königs vom 31. Oktober wurde die Flotte dem Nationalrat der S.H.S in Zagreb übergeben, und auf den Einheiten wurden die rot-weiss-blauen Flaggen gehisst. In Pola brachten die über die Lage unzulänglich informierten italienischen Froschamänner an der unbewachten »Viribus unitis« Sprengladungen an und versenkten das Schlachtschiff. Später widersprachen die Siegermächte dieser Übergabe der Flotte an Jugoslawien und teilten ihre Einheiten untereinander auf.⁵⁵

Fiume und die Werft kamen unter die Verwaltung der kroatischen Regierung, die Produktion war gestört, mehrere ungarische Leiter wurden von den Arbeitern aus der Werft ausgesperrt. Im Herbst 1918 trat in Budapest die Generalversammlung der Ganz-Danubius-Aktionäre zusammen, um der neuen Lage entsprechend über die drei Betriebe des Unternehmens in Kroatien, über das Schicksal der Werften in Fiume

⁵⁴ Cantieri Navali del Quarnaro S. A. Fiume 1925, Elenco Delle Costruzioni Navali, S. 1—122.

⁵⁵ Gogg, K.: Österreichs Kriegsmarine. Salzburg—Stuttgart 1964. S. 24. Die gründlichste Zusammenfassung aufgrund der Dokumente des Kriegsarchivs über die Kreisaktivität der österreichisch-ungarischen Flotte enthält das Werk von

Sokol, H. H.: Österreich-Ungarns Seekrieg 1914—18. Wien 1933.

und Kraljevica und der Eisenhütte in Petrova gora zu entscheiden. Baumgarten brachte der Generalversammlung zur Kenntnis, dass auf Wunsch der kroatischen Regierung die ungarischen Firmen in Kroatien innerhalb einer begrenzten Frist in kroatische Unternehmen mit dem Sitz in Kroatien umzuorganisieren seien. Der Konzern sehe darum die Etablierung der drei Werke als einer selbständigen Aktiengesellschaft vor. Dieses Vorhaben sei von der kroatischen Regierung bewilligt worden, und man habe auch eine Vereinbarung über den Zeitpunkt des Ausscheidens dieser Betriebe aus dem Konzern aushandeln können. Auch die ungarische Schatzkammer auf deren Gebiet die beiden Werften lagen, pflichtete der Gründung der neuen Aktiengesellschaften bei. Die Aktionäre akzeptierten einstimmig diesen Vorschlag.⁵⁶

Anfang 1919 wurde Fiume von italienischen Truppen besetzt, und im September 1919 übernahmen d'Annunzios Legionäre die Macht, und es folgte in der Stadt eine Zeit der Unsicherheit und der Wirren, die nahezu ein Jahr andauerten. Am 12. November 1920 wurden aufgrund des Rapallovertrags zwischen Italien und Jugoslawien die strittigen Fragen geregelt. Italien verzichtete auf Dalmatien, Jugoslawien auf Istrien, die Stadt Triest miteinbegriffen. Abbazia und Zara wurden Freihäfen unter italienischer Oberhoheit, und Fiume ein unabhängiger Freistaat.⁵⁷ In dieser kritischen Periode Fiumes lag die Werft still und wurde Ende 1919 als italienisch orientierte Aktiengesellschaft reorganisiert.

Vor der Übergabe des Unternehmens in italienische Hände kam es einundzwanzigmal zwischen den Vertretern der Ganz-Konzerns und den italienischen Interessenten — Barca Italiana di Sconto, Societa Alti Forni, Fonderie et Acciaierie di Terni Anonima und Giuseppe Orlando, einem Werfteigner aus Livorno — zu Verhandlungen. Schliesslich zeichneten sich die prinzipiellen Umriss der Vereinbarung ab, aufgrund deren dann am 22. Dezember 1919 in Rom die Werft-AG Cantieri Navali del Quarnaro mit einem Grundkapital von 26 Millionen Lire, bestehend aus 130 000 Aktien mit den Nennwert von 200 Lire, etabliert wurde. Der Anteil der Ganz-Danubius wurde nach Übergabe von 110 000 Aktien im Werte von 22 Millionen Lire mit nicht ganz 85 Prozent festgelegt. Dafür überliess die Ganz AG die gesamte Werftanlage — zeit der Räterepublik hatte sie das staatliche Gelände vom Fiskus im Nominalwert gekauft — der neuen Gesellschaft, ausgenommen die im Bau befindlichen Schiffe, die für ihre Fertigstellung notwendigen Materialien und Fertigwaren. Im neuen Vorstand, der aus 12 Mitgliedern bestand, waren Kaplanek, Baumgarten, Kornfeld und Kandó die Vertreter der Aktionärsmehrheit. Kaplanek blieb bis Ende 1920 als Vertrauensmann der Ganz AG in Abbazia, um die noch schwebenden Geschäfte

⁵⁶ Cg. 2298. Protokoll über die Generalversammlung der Ganz-Danubius AG vom 28. Dezember 1918.

⁵⁷ Kis, A.: Az olasz fasizmus története (Geschichte des italienischen Faschismus). Budapest 1970. S. 76—80.

zu erledigen und die dort verbliebenen Materialien zu beaufsichtigen. Dank seiner Tätigkeit konnten die früheren Eigner noch einige Millionen Lire retten.

Der Vorstand der neuen Aktiengesellschaft trat jedoch in der aufgrund des römischen Vertrags geschaffenen Zusammensetzung niemals zusammen, ja, auch der Vertrag blieb nur auf dem Papier, weil die einstigen Eigner ihre Aktienmehrheit noch am selben Tag der italienischen Interessengruppe verkauften. Als die Zeitung *Vedetta d'Italia* in Fiume im März 1920 über die Gründung der neuen Werft-AG berichtete, informierte sie den Tatsachen entsprechend schon darüber, dass 80 Prozent des Aktienkapitals im Besitz der italienischen Interessengruppe und bloss 20 Prozent im Besitz der früheren Eigentümer waren.⁵⁸ Inzwischen hatte nämlich die Ganz AG am 22. Dezember 1919 der Banca di Sconto Aktien im Nennwert von 16,6 Millionen Lire für 13 Millionen Lore überlassen. Die italienischen Käufer bezahlten am 24. Februar 1920 die Hälfte der Gestehungssumme und am 9. März die weiteren 50 Prozent. Die Ganz-Vertreter wechselten die teils in Lire, teils in Kronen gezahlte Summe unverzüglich in Schweizer Franken um und erhielten in dieser Währung 3,6 Millionen. Die restlichen 27 000 Aktien, d.h. 21 Prozent des Aktienkapitals, behielten sie bis zum 31. Dezember 1923 in ihrem Besitz. An diesem Tag wurden 25 000 Aktien für 0,8 Millionen Schweizer Franken an die Nemanovona AG, an eine wahrscheinlich italienische Firma, verkauft, die sich mit dem Aktienabsatz an den Börsen befasste. Am 28. Februar 1925 wurden die restlichen 2000 Aktien für 120 000 Schweizer Franken zum Verkauf angeboten. Nach diesen Aktienabstößen erhielt die Ganz AG noch weitere 3,2 Millionen Schweizer Franken, also hatte sie für die Werftanlage insgesamt 6,3 Millionen Franken in bar erhalten. Den Daten der Jahresbilanz von 1918 entsprechend, betrug der Wert der Werftanlage — Gelände, Werkstätten und Ausrüstungen — 18 Millionen Kronen, das staatliche Grundstück hatte einen Wert von 2,5 Millionen Kronen, das Schwimmdock den von 2,2 Millionen Kronen, d.h. insgesamt war ein Vermögen im Wert von 22,7 Millionen Kronen in italienische Hände übergegangen. Verglichen mit den 22,7 Millionen Kronen, bedeuteten die 6,3 Millionen Schweizer Franken in bar, dass die Ganz AG kaum ein Viertel der in die Werft investierten Summe erhalten hatte.⁵⁹ Diese Vergleichsziffern erweisen sich etwas günstiger, wenn man in Betracht zieht, dass mit Vermittlung der italienischen Partner die auf der Werft halbfertigen Kriegsschiffe von der Beschlagnahme als Kriegsbeute freigegeben wurden und deren Erlös beträchtliche Einkünfte erbrachte. Jedenfalls erwies sich das Geschäft mit dem Bau von Kriegsschiffen für die Ganz-Danubius AG letztlich — trotz der grossen Gewinnspannen beim Bau — wegen der Einbüfung der Werftanlage im Grunde genommen als ein Verlustgeschäft.

⁵⁸ Aufgrund der Erinnerungen von Fabrikdirektor J. Kaplanek.

⁵⁹ Aufgrund der Aufzeichnungen im Archiv der Hauptabteilung Volkswirtschaft der Ungarischen Nationalbank waren nach der Jahrhundertwende 100 Goldkronen mit 100,5 Schweizer Goldfranken gleichwertig.

In den Geschäftsberichten der Ganz AG wird die Fiumer Werft bis zum Jahre 1924 erwähnt. 1921 wird der Gewinnausfall mit Bedauern vermerkt, 1922—23 wird laut Bericht eine 4,5 prozentige Dividende nach den Werftaktien ausgezahlt. Im Jahresbericht 1924 erwähnt der Vorstand die Weräusserung der Gesellschaftsinteressen. Die Werft in Kraljevica wurde als jugoslawisches Unternehmen weitergeführt, aber die Ganz-Anteile wurden auch hier liquidiert bzw. verkauft.

8. Zur Geschichte der Arbeiterbewegungen in der Danubius-Werft

Der erste Arbeiterverein in Fiume war die 1884 gegründete Societa Operaia, in der sich an gemässigten sozialdemokratischen Grundsätzen orientierte Arbeiter zusammengeschlossen hatten. Die von den Behörden bewilligte Tätigkeit des Vereins beschränkte sich hauptsächlich auf die Arbeiterhilfe. Die Zahl ihrer Mitglieder lag um die Jahrhundertwende bei 2000. Im Laufe der Zeit begab sich die Organisation fast aller politischer Aktivitäten und war eher ein Verein zur Krankenunterstützung. Dementsprechend war auch seine Tätigkeit gegliedert. Als besondere Sektion wurde der Handwerkerverein gegründet, sodann, als die Mitgliedsbeiträge mehr als eine halbe Million Kronen betragen, ein Geldinstitut, die sogenannte Arbeiterbank ins Leben gerufen.⁶⁰ Im Rahmen dieses ersten Arbeitervereins schlossen sich jedenfalls die politisch aktiven Arbeiter zusammen, deren Agitation und Aufklärungsarbeit im Kreise der jüngeren Arbeiter schliesslich um die Jahrhundertwende in Fiume der Reihe nach zur Gründung von Fachgewerkschaften führte.

Die Hauptkraft der Arbeiterbewegung stellten die Hafendarbeiter und die an Bord angestellten Hilfsarbeiter dar. In den Arbeiterorganisationen erstarkte anfangs unter dem Einfluss der italienischen Bewegung — die Arbeiter, vor allem die Facharbeiter waren grösstenteils Italiener — der Anarchismus. Später war die ungarische Partei bemüht, auch in Fiume ihren Einfluss durchzusetzen. Unter dem Eindruck der Wirtschaftskrise nach der Jahrhundertwende verliess der radikale Flügel der Fiumer Arbeiterbewegung die sozialdemokratischen Verbände und gründete unter dem Namen Confederazione Operaia eine selbständige Partei. Die linksradikale anarchistische Arbeiterpartei bestand über ein Jahr lang, organisierte mehrere Ausstände, u.a. den bedeutsamen Generalstreik im März 1902. Diese Bewegung ging vom Lazarus'schen Werk aus, dessen Eigentümer die Arbeiter rücksichtslos schikanierte. Wegen der ständigen Arbeiterbewegungen verfügte der Gouverneur auf Anweisung des Innenministers die Auflösung der Partei und die Abschiebung ihrer in Fiume beheimateten Leiter.

Nach dem Generalstreik des Jahres 1902 kam es 1906 zu einem weiteren allgemeinen Ausstand. Diese Bewegung stand unter der Führung des Streikkomitees, gebildet aus den Vertretern der Leitungen der

⁶⁰ Magyar Tengenpart, 5. April 1896.

örtlichen Arbeitervereine. Dieses Komitee verhandelte im Namen der gesamten Arbeiterschaft mit den Arbeitgebern, vereint in der Gewerkekammer, und mit dem Gouvernement. Nach dieser Streikbewegung, die zu einer geringen Verbesserung der Arbeitsbedingungen und Löhne führte, schlossen sich die lokalen Arbeiterorganisationen in den sogenannten Vereinigten Arbeiterorganisationen zusammen. Diese neue Organisation, die alle Arbeiter der Stadt erfasste, gab als offizielles Organ die Zeitung *Il Lavoratore* heraus und unterhielt zur Budapester Zentrale der sozialdemokratischen Partei enge Kontakte. Die Orientierung an der italienischen und Triester Arbeiterbewegung, die zum Erstarken der radikal-anarchistischen Tendenzen geführt hatte, verlor an Boden und etwa von der Zeit der Gründung der *Danubius AG* bis zum Ausbruch des ersten Weltkriegs war die Führung der lokalen Arbeiterbewegung auch im Politischen zumeist ähnlich geprägt wie die Arbeiterbewegung in Ungarn. Die Bewegung und die Presse wahrten den »gesetzlichen« Rahmen. Die Organisationen befassten sich hauptsächlich mit wirtschaftlichen Fragen, blieben im Politischen passiv, die zeitgenössischen Dokumente erwähnen aber Kundgebungen zur Unterstützung des Kampfes um die Gewährung des allgemeinen Wahlrechts. Die seit 1893 veranstalteten Maikundgebungen verliefen im allgemeinen friedlich, am 1. Mai gab es manchmal Arbeitsruhe, an den Demonstrationen beteiligten sich von den mehreren tausend Arbeitern kaum einige hundert, was dafür spricht, dass der Aufschwung des Wirtschaftslebens, die erhöhten kommunalen Investitionen und damit das relativ höhere Lebensniveau der Radikalisierung der Bewegung zeitweilig entgegenwirkten.

Zum ersten Ausstand kam es auf der noch nicht völlig fertiggestellten Werft im Mai 1906, und er dürfte mit der allgemeinen Ausstandsbewegung in Fiume (17.—26. Februar 1906) zusammengehangen haben. Dieser Generalstreik wurde durch die Lohnforderungen der Heizer der Ungarisch-Kroatischen Dampfschiffahrtsgesellschaft ausgelöst und hatte eine geringe Herabsetzung der Arbeitszeit und die Verbesserung der Arbeitsbedingungen zum Ergebnis. Ähnlich verlief auch die Streikbewegung, die von den an den neuen Tanks der Erdölraffinerie eingesetzten Arbeitern zur Stützung ihrer Lohnforderungen ausgelöst wurde. Hier traten die Schweisser und Nieter in Ausstand, und der Kampf endete innerhalb einer kurzen Zeitspanne »zur Zufriedenheit der Streikenden«.⁶¹ Auch in den Jahren 1907—08 kam es teils wegen der geforderten Änderung der Arbeitsbedingungen, teils wegen Lohnforderungen zu kleineren Arbeiterbewegungen, die aber bloss 40—80 Arbeiter der damals schon eine Belegschaft von fast 1000 Arbeitern beschäftigenden Werft betrafen und im allgemeinen nur eine Werkeinheit erfassten. Über das Ergebnis dieser Arbeiterbewegungen blieben keine Dokumente erhalten.⁶²

⁶¹ KGF 1998-I-2-8/1909. Bericht über die Arbeiterbewegungen im Jahre 1906.

⁶² KGF 542, 543-I-2-8/1909.

In den ersten Novembertagen des Jahres 1909 kam es zu einer grösseren Bewegung, als die Arbeiter der Danubius AG und der Torpedofabrik zur Unterstützung des Generalstreiks in der Nachbarstadt Sušak eine Solidaritätskundgebung veranstalteten. Die Demonstration wurde dadurch ausgelöst, dass drei Arbeiter aus Sušak insgeheim die Werft aufsuchten und die dortigen Arbeiter zur Unterstützung ihrer Bewegung aufforderten. Auf ihren Aufruf hin verliessen 1060 Werftarbeiter ihre Arbeitsplätze, zogen zur benachbarten Torpedofabrik, wo sich ihnen 800 Arbeiter anschlossen. Vereint marschierten dann die Demonstranten auf den Zichy-Platz, wo Solidaritätserklärungen abgegeben wurden. Diese Demonstration und Massenkundgebung verlief ohne Zwischenfälle und am Abend war in Fiume wieder Ruhe. Anderntags wurde die Arbeit in den beiden Fabriken wieder aufgenommen. Trotzdem blieb diese Aktion im Leben der beiden Maschinenbaufirmen nicht ohne Spuren: Diese Massenkundgebung löste bei den beiden Direktionen Befürchtungen aus und sie ersuchten das Polizeikommissariat der Stadt in einer gemeinsamen Eingabe, in Anbetracht der Bedeutung der Torpedofabrikation und des nötigen Schutzes für die im Bau befindlichen Kriegsschiffe im Werftgelände eine Polizeiwache einzurichten. Diesem Gesuch kam das Polizeikommissariat nach der Bereitstellung und Aufrechterhaltung der Wachstube durch die beiden Firmen auch nach. Von diesem Zeitpunkt an hielt sich bis zum Jahre 1914 — als die Stadtpolizei aufgelöst und statt ihrer die dem Innenministerium unterstellte Grenzpolizei die Sicherheitsvorkehrungen und vor allem den Schutz der staatlichen Interessen wahrzunehmen hatte — auf dem Werftgelände eine ständige Polizeiwache auf. Die ständige Anwesenheit der Polizei konnte jedoch den Klassenkampf der Industriearbeiter nicht dämpfen, sondern gab ihm vielmehr weiteren Auftrieb. Die Polizeichronik erwähnt aus dem Jahre 1909 ausser der Grosskundgebung noch einen weiteren kleineren Ausstand von 28 Arbeitern zur Stützung ihrer Lohnforderungen, der, nachdem diesen Forderungen teilweise antprochen worden war, nach zwei Tagen zuende ging.⁶³

1910 kam es in Fiume nacheinander zu verschiedenen Arbeiterbewegungen. In den Sommermonaten traten die Schuhmacher, Tischler und Schneider in den Ausstand, am 16. September legten auch die Arbeiter der mit der Danubius-Werft unmittelbar benachbarten Petroleumraffinerie die Arbeit nieder, forderten höhere Löhne, den Elf-Stunden-Tag, die Versammlungsfreiheit und die Erklärung des 1. Mai zum Feiertag. Zur Unterstützung des Kampfes der 350 Raffineriearbeiter wurde am 24. September um 13 Uhr auch in der Danubius-Werft die Arbeit niedergelegt, und diesem Beispiel folgten der Reihe nach weitere Betriebe der Nachbarschaft, so die Belegschaften der Torpedofabrik, der Fassinderei, der Reismühle und der Gaswerke. Die Arbeiter strömten aus den Betrieben, schlossen sich zu einer Kolonne zusammen und zogen so in die Stadt. Die Demonstration dauerte bis 15 Uhr und verlief nicht ohne

⁶³ KGF 5388, 5588-I-2-8/1909.

Zwischenfälle. Unter die Demonstranten hatten sich auch Anarchisten und andere radikale Elemente gemischt, die unterwegs Auslagen und Fenster einschlugen und öffentliche Anlagen beschädigten. Der Demonstration schlossen sich auch die Arbeiter der Skull'schen Eisengiesserei und Maschinenfabrik an. Da die staatlichen und städtischen Behörden für den nächsten Tag, den 25. September, einen Generalstreik befürchteten, trafen sie Vorsichtsmassnahmen: Es wurden Militäreinheiten in Bereitschaft gestellt und der Oberbürgermeister der Stadt mahnte in Plakatufrufen zur Ruhe. Die in den Gewerbekorporationen zusammengeschlossenen Fabrikanten teilten der Führung der Arbeitervereine mit, dass alle Fabriken eine zweiwöchige Aussperrung verhängen wollten, falls die Arbeit am 27. September nicht aufgenommen werde. Da aber die Arbeiter keinen Generalstreik, sondern nur eine Solidaritätskundgebung bezweckt hatten, nahmen sie die Arbeit am 26. September wieder auf. Nach einigen Tagen wurde auch der Streik in der Petroleumraffinerie aufgrund eines Vergleichs beendet, und die Arbeiter mit den niedrigen Lohnsätzen erhielten eine Erhöhung um 20 Fillér pro Tag.⁶⁴

1911 erstarkten die Arbeiterbewegungen in der Werft. Vor allem über die Streikbewegungen der 1300 Steinbrucharbeiter und Maurer, die beim Ausbau des Werftgeländes eingesetzt waren, blieben Berichte erhalten. Die Arbeiter, die im Zehn-Stunden-Tag ohne Sonntagsruhe arbeiteten, traten in den Monaten Juni, Juli und August wiederholt in den Ausstand und forderten höhere Löhne. Diese Bewegungen blieben schon wegen der vordringlichen Interessen der Werfterweiterung nicht ohne Ergebnis. Am 2. und 3. Juni fand der Solidaritätsstreik der Werftarbeiter zur Unterstützung der Arbeiter der Ungarisch-Kroatischen Dampfschiffahrtsgesellschaft statt, an dieser Bewegung beteiligten sich 450 Angehörige der Werftbelegschaft. Der Solidaritätsstreik griff auch auf die Torpedofabrik und auf die Lazarus'sche Fabrik über. Am 20. September kam es mit Beteiligung von 645 Arbeitern zu einem dreitägigen Ausstand, um den Streik in der Petroleumraffinerie zu unterstützen. Der Grund für die Belebung der Arbeiterbewegungen lag darin, dass in diesem Jahr in der Werft schon über 2000 Arbeiter beschäftigt wurden, wegen der grossen Aufträge zum Bau von Kriegsschiffen aber noch weitere 1000 Arbeiter aufgenommen werden sollten. Auch bei den übrigen Maschinenbaufirmen der Stadt hatte eine gute Konjunktur eingesetzt, so dass die Werftleitung die Entlassung und die Arbeitslosigkeit nicht als Druckmittel gegen die Arbeiterbewegungen einsetzen konnte. Vielmehr sah sie sich genötigt nachzugeben, zumal das Industrierevier von Triest und Monfalcone, das in diesen Jahren ebenfalls einen beachtlichen Aufschwung erlebte, weiterhin die Anwerbung von Facharbeitern nicht mehr ermöglichte.⁶⁵

Nach Abschluss der Werfterweiterung war die Firmendirektion bemüht, die Belegschaft durch eine Reihe von Sozialmassnahmen an den

⁶⁴ KGF 8402-I-2-8/1909.

⁶⁵ KGF 3404, 5189, 5608-I-2-8/1909.

Betrieb zu binden und am ungestörten Produktionsablauf zu interessieren. Es wurden Arbeiterwohnungen gebaut, für eine neue Schule und zwei Kindergärten Grundstücke bereitgestellt. 1913 wurden für Belegschaftsangehörige weitere Wohnungen in grosser Zahl gebaut, so dass die Werftwohnhäuser sozusagen einen neuen Stadtteil bildeten. Die neue Siedlung hiess Danubius-Siedlung. Im selben Jahr wurde auch ein dritter Kindergarten eröffnet. Die Arbeiter erwiesen sich aber keineswegs als »dankbar«, sondern traten für ihre Interessen auch weiterhin ein. In den Jahren 1912—13 war in der Politisierung der Arbeiterklasse in Ungarn auch ansonsten eine beträchtliche Entwicklung zu vermerken. Auf Initiative der sozialdemokratischen Partei kam es in diesen Jahren erstmalig zu grösseren politischen Kundgebungen, die, wenngleich sie ohne Ergebnis blieben, wesentlich dazu beitrugen, dass die Arbeiterklasse selbstbewusster und zu einem politischen Faktor wurde.

Anfang 1913 wurden die Arbeiterbewegungen in Fiume durch die Aussperrungen in der Torpedofabrik vom 31. Januar bis zum 17. Februar eröffnet. Von dieser Massnahme der Fabrikdirektion, ausgelöst durch die Verprügelung eines den Arbeitern gegenüber gewalttätigen Ingenieurs, waren 1426 Arbeiter betroffen. In der Werft forderten Anfang März die Lackierer — insgesamt 45 Arbeiter — die Entlassung ihres Vorarbeiters, weil er sie schlecht behandelte. Die Werftleitung wollte keinen Ausstand und versetzte den Betroffenen in das Werk von Kraljevica. Damit gaben sich die Lackierer nicht zufrieden, und da es zu weiteren Unruhen kam, wurden sie alle entlassen. Nunmehr schlossen sich ihnen auch die Schweisser und Nieter und die Zimmerleute an. Nach drei erfolglosen Schlichtungsverhandlungen sperrte die Werftleitung 2344 Arbeiter aus und 31 Arbeiter konnten wegen des Betriebsausfalls nicht arbeiten. Diese Bewegung, die grösste in der Geschichte des Klassenkampfes in der Danubius-Werft, dauerte 40 Tage.

Die überlieferten Dokumente über die grosse Aussperrung von 1913 bieten mit ihren streikstatistischen Daten auch über die Gliederung der Werftbelegschaft, über Löhne und Arbeitszeit gewisse Aufschlüsse. Demnach wurde auf der Werft im Neun-Stunden-Tag gearbeitet. In der Werft gab es fünf Werkleiter mit 90 Kronen Wochenlohn, 34 Meister (75 Kronen in der Woche), 17 Meisterstellvertreter (60 Kronen), 1903 Facharbeiter mit einem Stundenlohn von durchschnittlich 60 Fillér, 134 Lehrlinge mit einem Stundenlohn von 20 Fillér und 304 Tagelöhner mit einem Tageslohn von 3,6 Kronen. Der Vergleich mit den statistischen Daten über den Februarstreik in der Torpedofabrik zeigt, dass die Löhne der Danubius-Werft etwa um 10 Prozent höher waren, was auch dadurch begründet war, dass der Schiffbau zumeist im Freien bei unterschiedlichen Witterungsverhältnissen erfolgte, während die Torpedos hauptsächlich in Werkhallen erzeugt wurden. Die Daten lassen auch erkennen, dass die Werftbelegschaft grösstenteils aus Facharbeitern bestand, eine Folge der besonderen Anforderungen beim Seeschiffbau, denn diese Arbeit beruht auf grosser Präzision und fachkundiger Aus-

führung der Konstruktionselemente. In Kenntnis der Geschichte der damaligen Arbeiterbewegungen lässt sich feststellen, dass gerade die Facharbeiter die sicherste Basis der Arbeiterorganisationen und Streik-kämpfe bildeten. Darum kann man es nicht als einen besonderen Fall, sondern eben als Folge der Zusammensetzung der Werftbelegschaft bezeichnen, dass die Werftarbeiter in diesen Jahren die führenden Kräfte der Fiumer Arbeiterbewegung stellten.⁶⁶

Die ersten 30 Tage der Aussperrungszeit verliefen ohne besondere Ereignisse. Die von den Gewerkschaften gezahlten Unterstützungen sicherten den Arbeitern und ihren Familienangehörigen das Existenzminimum. Die Direktion stellte die Ursache der Bewegung als Machtfrage hin und hielt starr an ihrem Standpunkt fest. Die Arbeiter gaben nicht nach. Je länger der Streik dauerte, desto geringer wurden die Unterstützungen, weil der Hilfsfonds erschöpft war. So kam es in den letzten zehn Tagen des Ausstandes zur Verschärfung der Gegensätze und zu Zusammenstößen. Am 12. April ersuchte der Gouverneur wegen des möglichen Generalstreiks um Bereitstellung von Militäreinheiten, aber laut des anderntags telegraphisch übermittelten Lageberichts waren die Vertreter der Belegschaften der übrigen auf der zur Unterstützung des Streiks einberufenen Arbeiterkundgebung nicht erschienen, so dass auch die Solidaritätsbewegung unterblieb. Am 16. April kam es zwischen den Streikenden und der Polizei zu grösseren Zusammenstößen. An diesem Tag fuhren die Kinder der ausgeschlossenen Arbeiter mit der Bahn nach Monfalcone, weil die dortigen Werftarbeiter ihre Versorgung übernommen hatten. 300 Arbeiter und Angehörige begleiteten die Kinder auf den Bahnhof. Als die Menge in die Stadt zurückkehrte, erkannte sie an der Kreuzung des Werkgleises und der Strassenbahn in einem dort haltenden Wagen den stellvertretenden Direktor der Danubius-Werft, Masurka, der von der Kriegsmarine zum Betrieb gekommen war und militärische Disziplin forderte, weshalb er bei den Arbeitern auch nicht beliebt war. Masurka wurde von der Menge zuerst beschimpft, und nachdem die Fenster des Wagens eingeschlagen waren, begann man auf ihn einzuschlagen. Die Geheimpolizisten und Polizisten eilten ihm zur Hilfe, verletzten mehrere Demonstranten und nahmen auch Verhaftungen vor.

Zu dieser Zeit wurden, vom Oberbürgermeister genehmigt, in der Stadt Spenden zugunsten der Streikenden gesammelt. Fuhren mit der Aufschrift »Für die Ausgesperrten« zogen durch die Stadt und sammelten Lebensmittel. Unter den Bürgern der Stadt zirkulierten Sammelisten, auf der einen war auch die grosse Spende des Oberbürgermeisters vermerkt, und auf diesen Listen konnte man Geld zur Unterstützung der Bewegung spenden. Die Polizei störte auch die bewilligte Sammelaktion, denn sie liess von den Fuhren die Aufschriften entfernen. Die Stadtväter aber gingen in der Unterstützung der Ausgesperrten noch weiter und überliessen die alte Honvédkaserne zur Abhaltung von

⁶⁶ KGF 3444-1-2-9/1913.

Versammlungen und zur Verteilung der Spenden. So wurde die alte Kaserne zum offiziell genehmigten Sitz der Streikbewegung. Diese Haltung der Stadtbehörde gegenüber den Ausgesperrten erklärte sich daraus, dass sie die Frage einerseits im nationalistischen Aspekt sahen: die italienischen Stadtväter unterstützten die überwiegend italienischen Arbeiter, andererseits handelte es sich nicht um eine Arbeiterbewegung bei Firmen der eigenen Kapitalgruppen, sondern um eine politische Bewegung, die die Konkurrenten, die ausländischen Kapitalgruppen betraf. Der Gouverneur — Stephan Graf Vickenburg — berichtete auch unverzüglich nach Budapest: »Diese Haltung der Stadtleute bekräftigt den Standpunkt der Ausgesperrten.«⁶⁷ Schliesslich endete der 40 Tage dauernde Streik mit einer Schlappe für die Arbeiter: Auf der Kundgebung vom 20. April beschlossen die Arbeiter, die Arbeit bedingungslos aufzunehmen. Drei Tage später, als die Direktion die am Streik führend beteiligten Arbeiter Schritt für Schritt entliess und neue, vor allem nicht organisierte Arbeiter einstellte, traten die Belegschaftsangehörigen der Giesserei in den Ausstand und am 25. April kam es in der Schmiede zu ähnlichen Zusammenstössen. Der erneute Streik konnte nur durch die entschlossene Stellungnahme der Direktion abgewendet werden: Sie erklärte nämlich, dass sie die Betriebsdisziplin mit allen Mitteln selbst um den Preis weiterer Aussperrungen gewährleisten wolle. Finanziell durch den vierzigtägigen Streik geschwächt, konnten die Arbeiter gegen die Intrigen der Werftleitung nicht aufkommen und waren gezwungen, die ausschliessliche Befugnis der Direktion in Personalfragen zu akzeptieren.⁶⁸

Die Arbeiterbewegungen des letzten Friedensjahres waren damit aber noch nicht zuende. Im September traten an den ersten zwei Tagen des Monats 244 Zimmerleute in den Ausstand, weil drei nichtorganisierte Arbeiter die Führer der Streikbewegung von Anfang des Jahres verunglimpft hatten. Die Zimmerleute erklärten, sie wollten mit Arbeiterverrättern nicht zusammenarbeiten. Hierauf wurden die drei Betroffenen nach Kraljevica versetzt. Am 8. November wurde auf Initiative des Werkmeisters der Abteilung Elektroinstallation ein Arbeiter entlassen. Die übrigen Arbeiter der Abteilung protestierten und verprügelten den grossspurigen Werkmeister, der nach diesem Insult die Stadt verlassen musste. Einmal mehr war die Werftleitung genötigt, die Forderungen der organisierten Arbeiter — sie bildeten das Gros der Gesamtbelegschaft — gewissermassen zu erfüllen. Dafür spricht auch die Tatsache, dass sie auch Arbeiter, die für ihre Interessen sehr entschieden eintraten, ohne weiteres in die von der Stadt entfernten Betriebseinheiten versetzte, nur damit der Betriebsablauf ungestört blieb. Für sie war die Erfüllung der profitträchtigen Aufträge wichtiger als das persönliche Eintreten für ihre Vertrauensleute oder die Behinderung der Arbeiterbewegungen. Wegen dieser Haltung der Werftleitung

⁶⁷ KGF Präis. 195/1913.

⁶⁸ KGF 2390-I-2-9/1914. Brecht über die Arbeiterbewegungen im Jahre 1913.

konnten sich die Arbeiter ähnlich wie in der Torpedofabrik auf der Basis der sozialdemokratischen Partei organisatorisch rege betätigen.

Mit dem 1. Januar 1914 wurde die Stadtpolizei, die unter der Leitung der die Interessen des italienischen Bürgertums vertretenden autonomen Stadtbehörde stand, aufgelöst, und die dem Innenminister unterstellte Grenzpolizei übernahm die »Sicherheitsvorkehrungen« im Interesse des Staates und der Öffentlichkeit. Auch der Polizeiposten auf der Danubius-Werft wurde aufgelöst. Die Werftleitung ersuchte jedoch im Interesse der Zügelung der fast schon ständigen Arbeiterbewegungen sogleich um die Errichtung eines Aussenpostens der Grenzpolizei. Der Innenminister leitete das Ersuchen zwecks Begutachtung an den Gouverneur weiter und betonte, dass er den Kommandanten des Grenzpolizeikommissariats Fiume angewiesen habe, die Werftarbeiter zu beobachten und Spionagen vorzubauen. Der Gouverneur unterstützte das Ersuchen nach einem Polizeiaussenposten in der Werft und betonte: »Ohne Beeinträchtigung der Staatsinteressen lässt sich ein ständiger Polizeiposten in der Werft nicht entbehren, weil die hier angestellten Arbeiter zumeist Ausländer sind, die besonders aus der Gegend von Pola und Triest kommen, sie sind grossitalienisch eingestellte österreichische Staatsbürger, unter denen es viele anarchistisch orientierte Elemente gibt.«⁶⁹ Der Gouverneur betonte weiterhin, dass auch die Fäden der Anfang März gegen das Gouvernement verübten zwei Bombenattentate in die Werft führten. Bestandteile der Bomben seien dort hergestellt worden, und die Hausdurchsuchungen bei den verdächtigen Arbeitern hätten anarchistische Flugschriften sichergestellt. Trotz dieses Vorschlags bewilligte der Innenminister die Errichtung eines ständigen Aussenpostens der Grenzpolizei nicht, und zwar mit der Begründung, dass er für die Unterbindung von Spionagefällen und für die Beobachtung der fremden Arbeiter bereits gesorgt, teils aber die Bewachung der Werft um so weniger Aufgabe der Grenzpolizei sei, als sie dafür im Budget keine Abdeckung zur Verfügung habe. Trotz der Auflösung des Polizeipostens im Werftgelände und des erneuten Aufschwungs der Arbeiterbewegungen in Ungarn im Jahre 1914, besonders bei den Metallarbeitern und Bergleuten, finden sich für grössere Bewegungen in der Danubius-Werft keine Anhaltspunkte, die Statistik berichtet nur über einen kurzen Ausstand, der auf einzelne Werkanlagen beschränkt war.

Nach dem Ausbruch des Weltkrieges wurden alle Werftarbeiter vom Militärdienst freigestellt und Anfang 1915 alle Belegschaftsangehörigen, die nicht ungarische oder österreichische Staatsbürger waren, von der Werft entlassen. Wegen der Verschlechterung der Lebensverhältnisse in den Kriegsjahren übernahm die Werft die Versorgung ihrer Arbeiter. Bis zum Herbst 1917 wurde die Produktion — abgesehen von den durch Bombenangriffe ausgelösten zeitweiligen Störungen — in forciertem Tempo und mit beachtlichen Erfolgen fortgesetzt. Gegen Jahresende

⁶⁹ KGF 2022-I-2-14/1914.

gab es mehrere Produktionsausfälle wegen Kohlen — und Strommangel. Um die Unzufriedenheit zu zügeln, befasste sich seit Sommer 1916 eine von der Regierung beordnete Militärkommission für Arbeiterbeschwerden mit den Problemen der Arbeiter, vor allem mit Problemen der Lohnerhöhung. Innerhalb von anderthalb Jahren (bis zum 31. Dezember 1917) erliess sie in fünf Fällen Entschliessungen zur Lohnerhöhung zumeist im Interesse der Bewilligung von Feuerungszuschlägen bis zu 20—30 Prozent. Der Vorstand der Ganz-Danubius AG legte gegen die Eingriffe der Militärbehörden regelmässig Protest ein, weil aber die Werft von Monfalcone nach der italienischen Kriegserklärung durch feindliche Einheiten besetzt und in Triest wegen der nahen Front und der ständigen Luft-, Artillerie- und Seeangriffe Kriegsschiffe kaum noch gebaut werden konnten, wollte die Heeresführung die einzige Werft, die noch Kriegsschiffe baute, nicht der Gefährdung durch Arbeitskonflikte aussetzen. Vielmehr liess sie die Werfteigner zahlen, nur um die für die Weiterführung des Seekrieges notwendigen U-Boote und sonstigen modernen Schiffseinheiten auch in Dienst stellen zu können. Bis zum Herbst 1918 nahm die zuständige Militärkommission in der Werft wiederholte Beschwerden auf (so wurden z.B. im August 1918 zur Lage der Angestellten und zur Regelung ihrer Gehälter Beschlüsse gefasst). Dadurch waren die Arbeiter der Werft wegen der überragenden militärischen Bedeutung des Betriebs in den Kriegsjahren etwas besser gestellt als die Belegschaftsangehörigen anderer Fabriken. Im September 1918 aber war die unvermeidliche militärische Niederlage der Monarchie und damit der Zerfall des multinationalen, von der Entwicklung längst überholten, durch feudale Überreste und nationale Unterdrückung belasteten Habsburger-Reiches ein offenes Geheimnis. Die damals ausgebrochenen Arbeiterunruhen waren zumeist schon durch die Merkmale der nationalen Befreiungsbewegungen gekennzeichnet.

Die wichtigsten Betriebsdaten von Schiffswerft

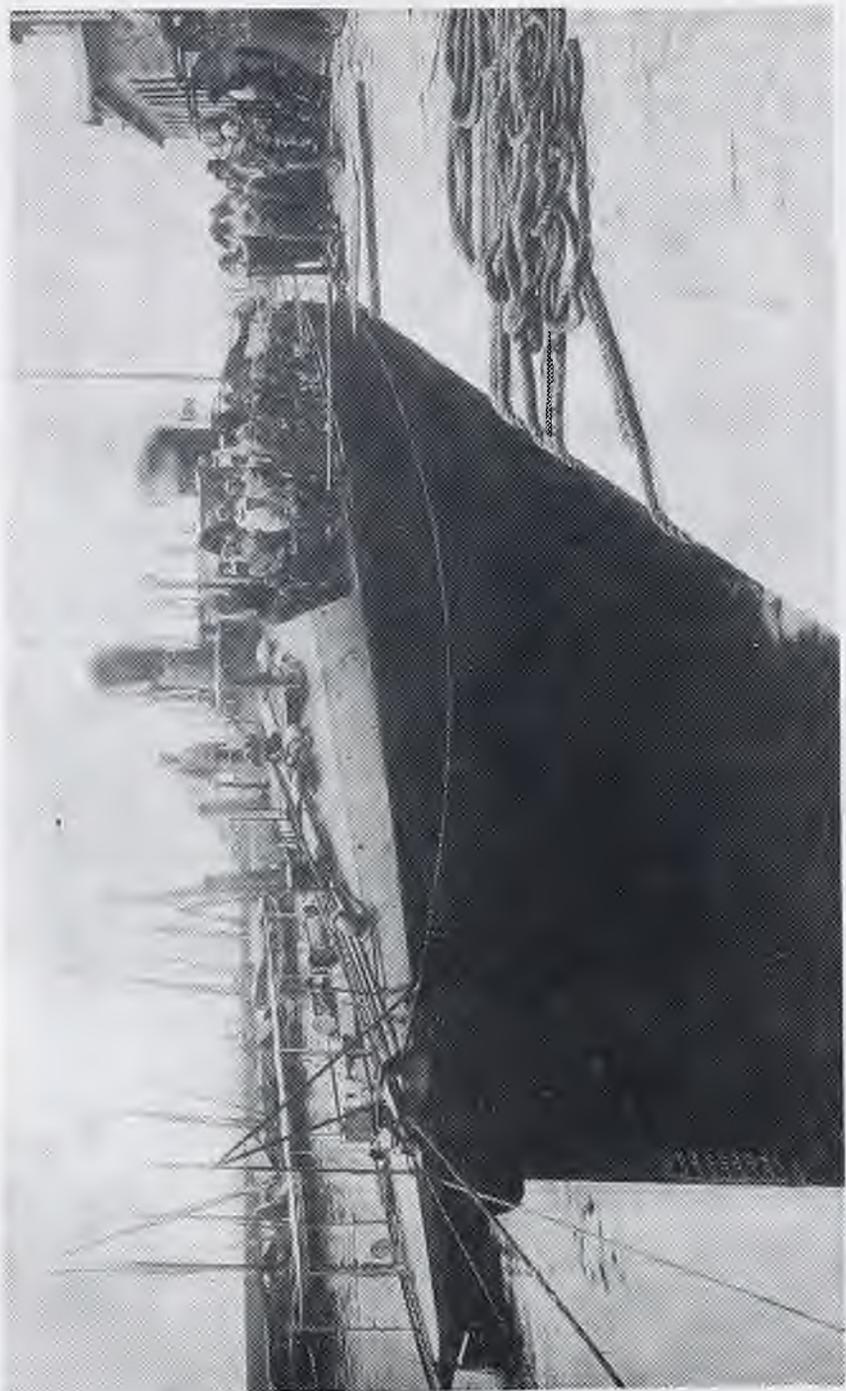
Jahr	Immobilien	Maschinen	Verkaufrechnung	Gewinn	Materialien	Arbeiterzahl	Lohn
1908	829.153	1.379.530	4.334.344	440.753	3.211.384	700	1.993.709
1909	826.893	1.403.296	9.751.949	556.150	2.304.820	—	2.379.364
1910	910.258	1.563.582	6.114.151	525.235	1.313.169	1.060	1.331.623
1911	1.207.041	1.941.671	—	—	—	—	—
1912	8.417.220	5.580.328	—	—	—	2.100	—
1913	10.425.919	6.002.353	—	—	—	2.397	—
1914	10.237.426	7.064.187	—	—	—	—	—
1915	10.237.246	7.064.187	—	—	—	2.812	—
1916	10.267.651	7.069.626	—	—	—	—	—
1917	10.302.635	7.103.379	—	—	—	—	—
1918	9.865.800	8.161.612	—	—	—	—	—

(Die Summen in ungarischen Kronen)

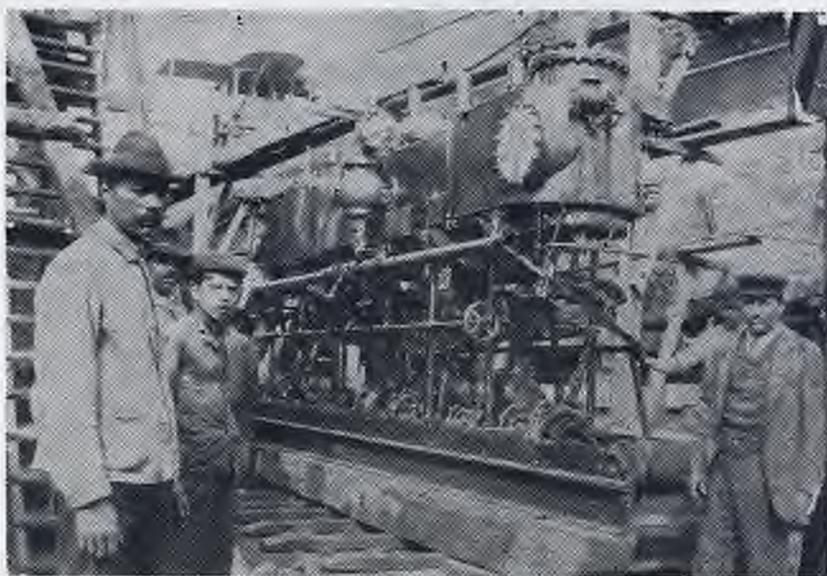
Schiffs — Liste 1907—1918

1—10.	10	Stück	Torpedoboote Typ Kaiman, 200 T
11—16.	6	„	Zerstörer Typ Huszar, 430 T
17.	1	„	Rettungsschiff für Seebehörde
18.	1	„	Ponton 30 T
19.	1	„	Desinfektionsschiff für Seebehörde
20.	1	„	Schwimmdock für Hafen 3750 T
21.	1	„	Kranponton 2 x 120 T
22.	1	„	Schleppdampfschiff für Seebehörde 65 T
23—28.	6	„	Torpedoboote 110 T
29—33.	5	„	Tenderschiff für Transport, á 47 T
34—36.	3	„	Benzintanker Boote
37.	1	„	Unterseeboot-Rettungsschiff Herkules, 1500 T
38—43.	6	„	Zerstörer, Typ Tatra, 850 T
44—45.	2	„	Kreuzern, Helgoland, Novara, 3500 T
46—47.	2	„	Material Transportboote
48.	1	„	Schlachtschiff Szent István, 21300 T
49—50.	2	„	Material Transportboote
51—66.	16	„	Torpedoboote, 250 T
67.	1	„	Unterseeboot
68.	1	„	Personendampfschiff Hunyad
69—72.	4	„	Unterseeboote, 250 T

73—76.	4	„	Zerstörern, Typ Tatra, 880 T
77—78.	2	„	Unterseebooten, 800 T
79.	1	„	Wassertransport Dampfer, 250 T
80.	1	„	Material Transportboot
81—84.	4	„	Unterseebooten, 500 T
85—98.	14	„	Minenlegerschiffen, 130 T
99—100.	2	„	Minenlegerschiffen, 63 T
101—102.	2	„	Unterseebooten, 800 T
103—108.	6	„	Dampfschiffen, 47 T



Torpedni čamac »Triton« (izgrađen 1907. g.)



Motor razarača tipa »Husar«



Razarač »Turul« prije porinuća 1908. g.



Krstarica »Helgoland« nakon porinuća 1913. g.

Riassunto

L'articolo costituisce la seconda parte dello scritto dell'autore sulle relazioni tra Budapest e Rijeka nel campo della costruzione navale; la prima consiste in un sunto sulla cantieristica nella città adriatica dalla metà agli ultimi decenni del XIX sec. Szekeres evidenzia la tendenza d'infiltrazione del capitale tedesco in questo settore fiumano concretizzatosi, alla fine del XIX sec. e agli inizi del XX, con la fondazione della compagnia »Dock fiumano« e, più tardi, dei »Cantieri navali Howaldt & Co.«. Soffermendosi sulla decennale attività di queste ditte, l'autore rileva il loro modesto significato; le due società cessarono inoltre di esistere subito agli inizi del secolo, con l'abrogazione delle sovvenzioni della tesoreria dello stato. Il »Dock« e gli »Howaldt & Co.«, tra parentesi, facevano parte delle sfere d'interesse della Società per azioni per le costruzioni navali di Kiel. Unico risultato positivo di questo periodo può considerarsi la costruzione di bacini di carenaggio e l'assetto della riva nei pressi di Brgud ai fini delle esigenze cantieristiche.

A partire dal 1905, però, i legami tra Budapest e Rijeka in questo campo ottengono nuovo impulso. In quell'anno i cantieri di Ujpest, diventati una grande industria da piccolo reparto che erano stati in effetti una filiale creata su iniziativa fiumana, si annunciarono quali fondatori dei cantieri di Rijeka nei quali sarebbero state costruite imbarcazioni per la navigazione marina. Con la loro apertura gli esponenti del capitale finanziario ungherese volevano assicurarsi la partecipazione ai pingui utili connessi alla costruzione di navi da guerra, in base alla quota ungherese del programma di sviluppo della flotta austro-ungarica. Desiderio esaudito: le prime commissioni arrivarono appena i cantieri furono ultimati, alla fine del 1906. Da allora al 1910 vennero varati 37 natanti, tra torpediniere e siluranti. Tra il 1911 e il '14 vennero fabbricate anche unità più grandi, come incrociatori e navi sussidiarie ed ebbero inizio i lavori per una nave da guerra di 20.000 tonnellate. Dal 1915 al 1918 lasciarono i cantieri complessivamente settanta navi, tra sommergibili, dragamine e cacciatorpediniere di stazza grande. Nel 1911, grazie alla fusione con la fabbrica di macchinari »Ganz & Co.«, allora il consorzio più importante del settore, i cantieri si assicurarono il capitale necessario per aumentare la produzione, il numero dei reparti e le capacità tecniche. Il capitale investito superava i 23 milioni di corone d'oro, il personale impiegato le 4000 unità. La produzione complessiva assommava a più di 150 milioni di corone; si aggirava sulle 60.000 tonnellate la portata delle navi varate ed i motori che vi erano stati installati producevano complessivamente circa 500 mila cavalli di potenza.

Dopo la guerra e lo sfacelo della monarchia, agli inizi del 1919 Fiume venne occupata dall'Italia. Il 22 dicembre dello stesso anno, versando un quarto della somma investita, capitalisti italiani divennero i nuovi proprietari degli stabilimenti ai quali imposero il nuovo nome di »Cantieri navali del Quarnaro S.A.«. Nel 1924 la »Ganz-Danubius« si disfece dell'ultima azione fiumana.

Anche se servirono alle esigenze belliche, va messo in evidenza che i cantieri »Danubius« svolsero, tutto sommato, un ruolo positivo ponendo le basi per opere di cantieristica di maggior levatura tecnica, contribuendo allo sviluppo dell'industria e della città di Rijeka nel suo complesso.

L'epilogo del lavoro contiene una raccolta di dati inerenti il movimento operaio nei cantieri nel periodo dal 1905 al 1918.