

Die Schifffahrtsverhältnisse im Mittelmeer.

Vortrag des Generaldirektors Hofrat Frankfurter.

In der Freien Vereinigung für staatswissenschaftliche Fortbildung sprach gestern der Generaldirektor des Oesterreichischen Lloyd Hofrat Albert Frankfurter über „Die Schifffahrtsverhältnisse Oesterreich-Ungarns in der Levante und in den Balkanstaaten bis zum Ausbruche des Weltkrieges“. Dem Vortrage wohnte eine große Zahl hervorragender Persönlichkeiten bei.

Der Vortragende charakterisierte zunächst die politischen und wirtschaftlichen Beziehungen unsrer Monarchie zu den Ländern des Balkans und der Levante in der Vergangenheit und schilderte die Schwierigkeiten, die zu überwinden waren, bis das Zeitalter des Dampfes die Länder sozusagen näher aneinanderrückte. Dann wurde 1836 der Oesterreichische Lloyd in Triest gegründet, und darauf setzte eine intensivere Pflege der Beziehungen zwischen Triest und der Levante ein. Die Eröffnung des Suezkanals fand die heimische Verkehrspolitik wenig gerüstet, und statt eine Vorzugsstellung einzunehmen, mußte sich die österreichische Schifffahrt ihre heute geachtete Stellung im fernem Osten schrittweise und mit Opfern eringen. Dennoch konnte schon der amtliche Motivenbericht des Jahres 1871 anlässlich des neuen Vertrages zwischen der Regierung und dem Oesterreichischen Lloyd konstatieren, daß der Oesterreichische Lloyd als ein Unternehmen dastehe, welches der österreichisch-ungarischen Flagge ihren traditionellen Einfluß im Orient mit Erfolg und in einer Weise wahre, daß es mehr als je im Interesse des Staates liege, die Prosperität des vaterländischen Unternehmens zu sichern.

Hofrat Frankfurter erörterte nun Umfang und Bedeutung der Tätigkeit der ausländischen Schifffahrt im Vergleiche zur österreichischen in den Balkan- und Levanteländern sowie die handels- und schifffahrtspolitische Sachlage, wie sie bis 1914 bestand. Der zwischen unsrer Monarchie und Italien bestandene politische Wettbewerb hat sich hauptsächlich in Montenegro und in Nordalbanien zugunsten der italienischen Schifffahrt bemerkbar gemacht, während in Valona und Südalbanien sich schon internationale Wettbewerbsverhältnisse geltend machten. Es sei zu hoffen, daß die österreichische Schifffahrt infolge einer durch die Kriegergebnisse gefestigten Stellung Oesterreich-Ungarns in der Adria ihr bisheriges Uebergewicht in Montenegro und Albanien erhalten und noch stärker gestalten werde.

Was Griechenland betrifft, das infolge seiner geographischen Verhältnisse selbst über eine große Flotte verfügt, haben staatsfinanzielle Schwierigkeiten verhindert, daß die vielen kleinen Gesellschaften sich zu einer großen vereinigen, die nur mit staatlicher Subvention bestehen könnte. In dem größten Hafen Piräus stand der österreichische Verkehr unter allen ausländischen Gesellschaften an erster Stelle, auch der Passagierverkehr. Er wird noch

größer werden, wenn der Oesterreichische Lloyd seine Dampfer auch durch den Kanal von Korinth führen können. Der Krieg hat die Einführung dieser Route unterbrochen. Auch in Patras, wo die Auswanderung nach Amerika konzentriert ist, steht der österreichische Verkehr an erster Stelle.

Besonders interessant sind die Verhältnisse in Saloniki, namentlich in der türkischen Zeit. Die jetzige Abtrennung vom mazedonischen Hinterland wird man erst einschätzen können, wenn ruhige Zeiten gekommen sind. Die frühere Bedeutung für den internationalen Handel war sehr groß, die österreichische Schifffahrt stand auch hier an erster Stelle, insbesondere auch hinsichtlich der Tonnenmenge des Frachtenverkehrs. Die Zukunft des Hafens wird durch die politischen Verhältnisse bestimmt werden.

Hinsichtlich der Türkei gilt, daß ihre politische Verjüngung im Weltkriege auch einen wirtschaftlichen Aufschwung bedeutet und damit auch eine Vergrößerung des Schiffsverkehrs. Der große Frachten- und Passagierverkehr Konstantinopels ist bedingt durch die Versorgung der asiatischen Türkei mit europäischem Bedarf, weiter durch den Verkehr der Getreidedampfer aus dem Schwarzen Meer, die aus Südrussland und von den Donauhäfen kommen. Den Löwenanteil hatte hier die englische Schifffahrt, dann aber folgt gleich Oesterreich-Ungarn, und nach uns kommen erst die übrigen schiffahrtstreibenden Nationen. Die seefahrenden Staaten weiterfern, wie der Vortragende an ausführlichen Zusammenstellungen zeigt, in dem Schiffsverkehr an allen Häfen der ottomanischen Küste. Der Mittelpunkt ist fast immer Konstantinopel, als Ausgang und Ende aller Linien. Unter den übrigen stehen Smyrna und Beirut an erster Stelle, und der österreichische Verkehr nimmt die gleiche Stellung ein, wie in Konstantinopel.

Außerordentlich wichtig für den Mittelmeerverkehr ist Ägypten, das immer mehr den großen Fremdenverkehrsstrom anzog. Die österreichische Schifffahrt trat in den Wettbewerb ein, und den beiden Eilschiffen „Wien“ und „Helouan“ gelang es, sowohl hinsichtlich der Schnelligkeit wie der Ausstattung allen andern den Rang abzugewinnen. Diese Dampfer befördern zumeist bloß Passagiere, während der Lastenverkehr größtenteils durch eigene Post- und Warenlinien besorgt wird, die Ägypten auf dem Weg nach Syrien berühren.

Der Vortragende stellte dann die Hafenverhältnisse Rumäniens und Bulgariens dar. Bulgarien hat jetzt in Dedagatsch ein Ausfallstor ins Ägäische Meer, und seine Schifffahrt wird um so größere Bedeutung erlangen, als es im Weltkrieg das mazedonische Hinterland eroberte. In den bulgarischen Häfen Burgas und Varna hat schon bisher unsre Schifffahrt an erster Stelle gestanden. In Rumänien liegt die kommerzielle Hauptbedeutung der Donauhäfen in ihrem Getreideverkehr. Im Seeverkehr steht die österreichische Schifffahrt an erster Stelle, nur in Galax überwiegen die englischen Schiffe.

Dieser Ueberblick, schließt Hofrat Frankfurter, beweise, daß unsre heimische Schifffahrt trotz schwieriger Konkurrenz ihren traditionellen Platz im Mittelmeer behauptete. Für die Zukunft dürfe man daher mit Recht hoffen, daß der reiche Gewinn der Monarchie an Macht und Ansehen auf dem Balkan sich in ruhigen Zeiten auch in wirtschaftlichen Gewinn umsetzen wird. Namentlich in den verbündeten Staaten, der Türkei und Bulgarien, werden wir allen öffentlichen und privaten Sympathien begegnen, wenn wir uns mit besonderem Eifer ihrer friedlichen wirtschaftlichen Durchdringung widmen. Es winkt uns die Möglichkeit erfolgsverheißender und fruchtbringender Arbeit. Eine wichtige Voraussetzung ist allerdings die intensive Beteiligung österreichischen und deutschen Kapitals, denn die Erfahrung zeigt, daß die Lieferungen sowohl wie der Transport der einzuführenden Artikel jenen Ländern zufallen, die das Kapital zur Verfügung stellen. Die Kapitalbeschaffung für die Länder des nahen Orients wird daher zu den wichtigsten Aufgaben unsrer Handels- und Verkehrspolitik gehören. Der politischen Bundesgenossenschaft ist die wirtschaftliche Verbindung anzufügen. Daß wir dieser wichtigen Aufgabe voll gerecht werden, muß der Wunsch aller Beteiligten sein. Erfüllen wir die Aufgabe klug und ausreichend, dann dürfen wir für unsre Volkswirtschaft reiche Befruchtung erhoffen und werden manche Wunde heilen können, die der Krieg geschlagen hat. (Lebhafter Beifall.)

Dem Vortrag wohnten unter andern bei: die Geheimen Räte Minister a. D. Dr. v. Plener, Dr. v. Wittel, Dr. v. Korytowski, Senatspräsident v. Schenk, Sektionschef Dr. C. Willinski, FML. v. Urban, die Sektionschefs Baron Fettel und Franz, die Hofräte v. Förster-Streffleur, v. Twardowski, v. Mayer-Winterhalde, Journier, die Direktoren und Beamten des „Lloyd“, viele Professoren usw.