

# Volkswirtschaft.

## Die Aufgaben unserer Seeschifffahrt nach Friedensschluss.

Von Hugo v. Sidlin,  
Generaldirektor der „Adria“ k. u. n. g. Seeschiff-  
fahrts-Gesellschaft.  
Budapest, 6. Mai.

Nachdem das sehnsüchtig erwartete Ende des völkermordenden Krieges eingetreten sein wird, muß mit voller Latkraft auch an die Heilung der erlittenen wirtschaftlichen Wunden herangetreten werden. Eine der wichtigsten Aufgaben wird die Beschaffung der Rohstoffe für unsere Industrie und der fehlenden Lebensmittel für unsere Bevölkerung sein. Bei dieser Versorgung handelt es sich dann auch darum, die Waren in entsprechend kürzester Zeit herbeizuschaffen, und da unsere Nachbarn sich in heiläufig gleicher Lage befinden werden wie wir selbst, werden wir unsere überseeischen Transporte mit eigenen Mitteln besorgen müssen. Da ist es von Wichtigkeit festzustellen, ob unsere Seeschifffahrt in der Lage ist, diese Aufgabe zu bewältigen, und ob und welche Maßregeln rechtzeitig vorzusehen sind, damit dieselbe im Augenblick des Bedarfs dieser Aufgabe gerecht werden kann.

Um zu einer möglichst richtigen Lösung zu gelangen, sind vier Fragen zu beantworten: Welche Warenmengen werden wir beziehen müssen? Welcher Schiffsraum steht zur Verfügung? Woher werden die Waren bezogen werden und welche Dauer ist für die Reise in Rechnung zu ziehen? Welche Maßnahmen sind zu treffen, um unseren Bedarf zu befriedigen?

Davon, diese Fragen im rein ungarischen Interesse zu behandeln, ist wohl abzusehen und wohl überflüssig zu erörtern, warum es unerwünscht wäre, daß Oesterreich allein für seine, Ungarn für die eigene Industrie vorsehe, da wir doch im gemeinsamen Kampfe unsere Vorräte aufbrauchten, ohne danach zu fragen, ob sie Ungarn oder Oesterreichern gehören. Wie die Einigkeit auf dem Schlachtfelde zum Siege führte, so kann auch nur die Einigkeit auf volkswirtschaftlichem Gebiete zur rascheren Heilung der empfangenen Wunden führen. Die speziellen Interessen Ungarns sowie Oesterreichs können dabei voll berücksichtigt werden.

Obwohl bei Beantwortung der ersten Frage, welche Waren und in welchen Mengen einzuführen sind, auch zu berücksichtigen wäre, daß, außer dem regelmäßigen Bezuge, für Ersatz der Vorräte und sogar für eine Steigerung der Vorräte vorgesorgt werden sollte, ist davon abzusehen, weil dies nicht so dringend ist und in der ersten Friedenszeit nur für die Herbeischaffung des Notwendigen gesorgt werden muß und kann, da hierbei außer den Transportmitteln andere Momente mitzuspähen, wie Beschaffung der Valuta, Möglichkeit der Lieferung; Fragen, deren Erörterung hier keinen Platz hat.

Ich glaube der Wirklichkeit am nächsten zu kommen, wenn ich annehme, daß im ersten Jahre des Friedens dieselben Produktmengen eingeführt werden sollen, welche im letzten Friedensjahre 1913 zur Einfuhr gelangten. Der Gesamtimport der Doppelmonarchie war im Jahre 1913 außer Kohle, für deren Import zur See keine dringende Notwendigkeit vorliegt, 7.414.534 Tonnen, von denen 1.654.027 Tonnen per mare importiert wurden. Außer den zur See eingeführten Waren, müssen wir aber auch einen Teil jener Güter in Berücksichtigung ziehen, die ihren Weg über die Nordhäfen nahmen, da wahrscheinlich die deutsche Handelsflotte zur Befriedigung des deutschen Bedarfs voll in Anspruch genommen sein wird, so daß wir nur unsere eigene Leistungsfähigkeit unseren Bedürfnissen gegenüberstellen können und den überseeischen Import mit den Schiffen Oesterreichs und Ungarns befördern müssen.

Die Hauptartikel unserer Einfuhr im Jahre 1913 waren in Tonnen zu 1000 Kilogramm:

Mineralien (Steine, Erze, Phosphate usw.)	2.309.000	davon zur See	481.000
Getreide (Weizen, Reis usw.)	1.025.000	"	306.000
Obst, Gemüse, Pflanzen	708.000	"	156.000
Abfälle (Thomaschlacke, Kiese, Düngemittel usw.)	534.000	"	75.000
Eisenwaren	464.000	"	31.000
Chemische Hilfsstoffe und Gemischte Produkte	428.000	"	50.000
Baumwolle, Garne und Waren	237.000	"	68.000
Tonwaren	220.000	"	71.000
Säbfrüchte	184.000	"	94.000
Tierische Produkte (Helle, Häute usw.)	151.000	"	21.000
Zute, Glas, Hanf und Waren	149.000	"	58.000
Gummi und Garze	131.000	"	37.000
Salz	111.000	"	13.000
Maschinen und Apparate	111.000	"	12.000
Edle Metalle	104.000	"	24.000
Fette	75.000	"	7.000
Kolonialwaren	68.000	"	67.000
Farben und Gerbstoffe	68.000	"	30.000
Wolle und Garne	56.000	"	9.000
Mineralöle	51.000	"	12.000
Labak	32.000	"	10.000
Öle, Fette	17.000	"	7.000
Bewürze	6.000	"	6.000

Wenn wir nun annehmen — und dies ist enorm hoch gegriffen —, daß unser Import zur See das Doppelte der im Jahre 1913 eingeführten Mengen betragen soll, daß wir also per mare statt über Land noch einmal so viel einführen müßten, so hätten wir eine Einfuhr von ungefähr 3.300.000 Tonnen zu bewältigen. Von der Voraussetzung ausgehend, daß jeder Staat die Schiffe seiner Flagge ausschließlich für seine Zwecke verwenden wird, wird Oesterreich-Ungarn auf die eigene Tonnage angewiesen sein. Die Tragfähigkeit derjenigen Dampfer, die heute nach Abzug der in Feindesland beschlagnahmten Schiffe zur Verfügung stehen, können wir mit 900.000

Tonnen annehmen, die sich auf 180 Dampfer verteilen. Ich habe auch hier die größte Vorsicht bei der Berechnung wahren lassen.

Zur Beantwortung der dritten Frage übergehend, woher die Waren bezogen werden und welche Reisedauer in Betracht gezogen werden muß, können wir den Umstand, daß wir vielleicht nicht aus jetzt feindlichem Ausland Bezüge machen können, nicht berücksichtigen, da natürlich nicht bekannt ist, wer der Ersatzlieferant sein wird, wir haben also derart zu rechnen, als wenn dieselben Gebiete uns weiterhin auch liefern würden.

Ungefähr 1.750.000 Tonnen würden aus Häfen des Mittelmeeres und des Schwarzen Meeres zu beziehen sein, während der Rest von 1.450.000 aus weiteren überseeischen Gebieten zu transportieren wäre. Für eine Reise der ersteren ist eine durchschnittliche Dauer von fünf Wochen, für die der letzteren eine solche von vier Monaten erforderlich. Für den Transport der 1.750.000 Tonnen stehen ungefähr 50 Dampfer mit 130.000 Tonnen Tragfähigkeit zur Verfügung, wobei ich mich daran gehalten habe, nur diejenigen Schiffe in Berücksichtigung zu ziehen, die in normalen Zeiten in diesen Verkehren regelmäßig beschäftigt waren. Um nun die erwähnten 1.750.000 Tonnen zu befördern, müßte demnach jeder der 50 Dampfer vierzehn Reisen machen, wozu er siebzehn Wochen benötigen würde. Ginge es stünden 130 Dampfer mit einem Laderaum von 770.000 Tonnen zur Verfügung, um 1.450.000 Tonnen zu befördern. Diese könnten bei einer Reisedauer von vier Monaten mit je zwei Reisen, demnach in ungefähr acht Monaten das Gesamtquantum bewältigen. Wird ein entsprechender Teil dieser Dampfer für den Mittelmeerverkehr, respektive für den Verkehr vom Schwarzen Meere verwendet, so ist die Beförderung des vollen, in Aussicht genommenen Imports gesichert.

Bestehenden und zu erwartenden erschwernenden Momenten stehen Wahrscheinlichkeiten gegenüber, die ausgleichend wirken. Von den ersteren wären zu erwähnen die Schwierigkeiten des Inbetriebsetzens der Dampfer, erforderliche, jedoch schwer durchführbare Reparaturen und Dockungen, Beschaffung des Personals, des Materials für Deck und Maschine, des Heizmaterials, voraussetzlicher Mangel an Anlegeplätzen in den Ladehäfen wegen voraussetzlicher abnormer Verkehrssteigerung, Mangel von Anlegeplätzen in unseren Häfen wegen Ueberfüllung der Magazine, ungenügende Arbeitskräfte, Waggonmangel usw., wodurch selbstredend große Verzögerungen eintreten und die Seereisen verlängert werden. Ginge es aber haben wir die zu befördernden Mengen so hoch angenommen, daß wir sicher damit rechnen können, daß wir für mehr als den dringendsten Bedarf vorgesorgt sind. Es wird von seiten der Regierung natürlich alles geschehen, damit wir unsere beschlagnahmten Dampfer je eher zurückbekommen, die dann einen Teil der Arbeit zu übernehmen haben werden.

Damit haben wir einen Teil der Beantwortung der vierten Frage, welche Maßnahmen zu treffen sind, um uns den Schiffsraum zu sichern, vorweggenommen. Da wir leider über exportfähige Waren zu jener Zeit kaum oder nur in geringem Maße verfügen werden, so tritt die Wichtigkeit der für diese eingerichteten regelmäßigen Linien in den Hintergrund, und es werden die Regierungen feststellen, welche regelmäßigen Linien auf eine gewisse Dauer einzustellen oder bloß in größeren Intervallen auszuführen sein werden, um durch diese Maßregel einen Teil der Transportmittel den viel wichtigeren Importbedürfnissen dienstbar zu machen. Dies bezieht sich natürlich nicht auf die Küstenschifffahrt. Der Rest der Antwort besteht darin: wir brauchen eine Organisation, ein Zusammenarbeiten der Importeure, der Reeder und, als gerechter Vermittlerin, der Regierung. Theoretisch eine sehr einfache Sache; die in der Praxis sich ergebenden Schwierigkeiten müssen durch Rücksichtnahme auf die allgemeinen Interessen gelöst werden.

Die einzelnen Branchen der Industrie und des Handels Oesterreichs und Ungarns hätten sich zusammenzuschließen, um für den Einkauf und die Beförderung je ein Ganzes zu bilden. Dasselbe hätten die Reeder zu tun. Die Vereinigung jeder Branche in Oesterreich arbeitet Hand in Hand mit der Vereinigung derselben Branche in Ungarn und sie geben gemeinsam ihren jeweiligen Bedarf an Transportmitteln den vereinigten Reedereien auf. Diese stellen die bestgeeigneten Dampfer für die Ausführung des Auftrages zur Verfügung. Die Frachten werden auf Grund der allgemeinen Marktlage festgestellt und von Regierungsvertretern kontrolliert. Falls das verfügbare Dampfermaterial in gewissen Momenten oder Zeitläuften nicht genügen sollte, so haben die Regierungsvertreter zu bestimmen, welchen Transporten im allgemeinen Interesse der Vorzug zu geben ist und welche einem späteren Abtransport vorbehalten bleiben.

Wird die in allgemeinen Zügen angedeutete Organisation durchgeführt, so können wir wegen der Abwicklung der Importe im ersten Friedensjahre vollkommen unbesorgt sein. Unsere Reeder, die ungarischen sowie die österreichischen, werden ihrer Aufgabe gewachsen sein, während später spezielle Vorzüge nicht notwendig sein wird und der Entwicklung nach Angebot und Nachfrage freier Lauf gelassen werden kann.