

(Die Bedeutung der österreichischen Schifffahrt im Außenhandel Oesterreichs.) Unter dem Titel „Die Stellung und Bedeutung des Oesterreichischen Lloyd, der Austro-Americana und der freien Schifffahrt im Außenhandel Oesterreichs“ (Verlag Züricher Post) hat Dr. Max Smolensky, diplomierter Absolvent der Exportakademie in Wien, eine Abhandlung in Buchform erscheinen lassen. Er beleuchtet vor allem die Bedeutung des österreichischen Haupthafens Triest für den Außenhandel Oesterreichs in Vergleichung mit den Häfen von Genua und Marseille. Dieses Verhältnis hat sich in den letzten Jahren infolge der neuen Bahnverbindung von Triest mit dem Hinterland bedeutend gebessert. Während im Jahre 1905 in Triest Schiffe mit 3.002.026 Tonnen, in Marseille 7.441.088 Tonnen und in Genua 6.445.153 Tonnen einliefen, stellte sich dieses Verhältnis im Jahre 1913 folgendermaßen: Triest 5.480.074 Tonnen, Marseille 10.509.084 Tonnen und Genua 7.089.859 Tonnen. In kurzen Zügen tangiert der Verfasser die Geschichte Triests, bespricht den Hafen und die k. k. Lagerhäuser von Triest, um sich dann eingehend mit den verschiedenen Dampfschiffahrtunternehmungen zu beschäftigen. Ausführlich wird der Werdegang des Oesterreichischen Lloyd, seine Bedeutung für den

österreichischen Außenhandel besprochen. Der Schifffahrtsdienst gliedert sich in drei ungleiche Gruppen: a) der adriatische Dienst, b) der Levante- und Mittelmeerdienst, c) der ozeanische Dienst. Der adriatische Dienst leidet viel unter der Konkurrenz der Ungaro-Croata, die einen großen Teil des Dalmatienverkehrs an sich gerissen hat. In den dalmatinischen Dienst drängte sich aber auch bedauerlicherweise immer mehr die italienische Schifffahrtsgesellschaft „Buglia“ ein. In der letzten Zeit vor dem Kriege (1913) hat sich aber erfreulicherweise wieder ein bedeutenderer Aufschwung im Passagier- und Warenverkehr gezeigt, was von um so größerer Bedeutung ist, als der Handelsverkehr mit Dalmatien auch die Verbindung mit Bosnien und der Herzegowina auf dem Seewege herstellt. Den adriatischen Dienst überträgt aber an Wichtigkeit der Levante- und Mittelmeerdienst. Im levantinischen Personen- und Warenverkehr dominiert noch immer der Lloyd trotz verschiedener deutscher, italienischer und französischer Konkurrenz, obwohl seine Tarife höher sind als die der deutschen Levantelinie. Oesterreich-Ungarn wird auch nach dem Kriege infolge seiner geographischen Lage eine hervorragende wirtschaftliche Rolle in der Levante spielen, wenn es diese seine Lage verständnisvoll ausnützen wird. Vom ozeanischen Dienst des Oesterreichischen Lloyd kann erst seit Eröffnung des Suezkanals gesprochen werden, doch ist er um so wichtiger, als aus Triest die schnellste Verbindung mit dem Suezkanal hergestellt werden kann und faktisch auch bis zum Kriege bestand. Es ist im Interesse des Staates zu wünschen, daß diese Verkehrsrelation bei der Wiederkehr normaler Zeiten wieder eingeführt und erhalten werde. Eingehend bespricht der Verfasser die Verträge des Oesterreichischen Lloyd mit der Staatsverwaltung, die pragmatischen Charakter besitzen, der wirtschaftlichen Gesetzgebung der Monarchie angehören, also keine gewöhnlichen privatrechtlichen Abmachungen der Regierung mit einem Verkehrsunternehmen sind. Endlich enthält das Buch noch allgemeine Bemerkungen über Reedereipolitik und Reedereiverbände, über das Verhältnis zwischen Reederei und Werft und bespricht zum Schluß die Auswanderungsfrage in Oesterreich-Ungarn und die große Bedeutung unserer Schifffahrtsgesellschaften für das allgemeine Wirtschaftsleben. Der reichhaltige Inhalt und die sachliche Bearbeitung des Materials sind die beste Empfehlung für das Buch.