

21. 7. 1918

176

[Der Verkehr der Schifffahrt.] In der letzten Zeit sind manche Pläne ausgetaucht, die ihre Entstehung teilweise der abnormalen Lage verdanken, in welche die Schifffahrt durch den Krieg geraten ist. Der Schifffahrt wird beim Uebergang zur Friedenswirtschaft eine ganz besonders wichtige Rolle zufallen und die verschiedenen Projekte, die an die Oberfläche gelangt sind, stehen mit den Kriegsverhältnissen und den zu erwartenden Veränderungen in der Zukunft im Zusammenhang. In dieser Richtung ist jedoch die Lage der großen Gesellschaften, die umfassende Organisationen, zum Teile mit Unterstützung des Staates oder mit Subventionen desselben haben, und der Unternehmungen, die weniger durch einen verzweigten Apparat oder die Tarifhoheit des Staates behindert, die Vorteile der freien Schifffahrt werden voll ausnützen können, eine verschiedene. Derzeit haben die Frachtraten eine abenteuerliche Höhe erreicht, da beispielsweise für die Linie von Indien nach Bombay 250 Schilling für die Tonne gezahlt werden, während man vor dem Kriege dafür 14 Schilling erhielt. In Schifffahrtskreisen ist man der Ansicht, daß die Frachtraten im Frieden begreiflicherweise stark sinken werden, wohl aber durch eine längere Periode noch immer höher sein dürften als vor dem Kriege. Aber auch unter der Voraussetzung von Frachtraten, die gegenüber der Zeit vor dem Kriege gesteigert sind, müssen, wie erklärt wird, bei den Gesellschaften mit großen Organisationen erst die Schäden des Krieges geheilt, die Einbußen an den Reserven und die Betriebsdefizite getilgt werden, ehe eine Dividende in Betracht kommt. Bei den Unternehmungen, auf welche die Staatsverwaltung durch eine Subvention Einfluß genommen und sich die Tarifhoheit vorbehalten hat, muß auch die Dividende im gegenseitigen Einvernehmen festgesetzt werden; das Ausmaß derselben hat schon im Frieden mitunter zu Meinungsverschiedenheiten Anlaß gegeben und die Staatsverwaltung hat schon wiederholt zur Verteilung einer höheren Dividende, als geplant war, die Zustimmung verweigert. Bei den großen Gesellschaften spielt ferner der Personenverkehr eine wesentliche Rolle. Ein Schiff, das einige tausend Tonnen Ware führt, muß fast den gleichen Raum für Passagiere offen halten und die Beförderung von Personen ist bekanntlich ungleich kostspieliger und gestattet einen wesentlich geringeren Verdienst als der Transport von Gütern. Diese Hindernisse für die Ausnützung einer Schifffahrtskonjunktur fallen bei den Unternehmungen der freien Schifffahrt, die nicht unter die Tarifhoheit des Staates fallen und bei denen der Gütertransport fast ausschließlich entscheidend ist, fort. Diese Unternehmungen sind auch mit weit geringeren Ausgaben belastet und konnten im Kriege die Mehrausgaben mitunter durch Betriebssubventionen vollständig decken. Unter den Projekten, die in der letzten Zeit ausgetaucht sind, besanden sich auch verschiedene Formen für die Verwertungsmöglichkeit von Schiffen, doch scheinen diese Pläne mit Rücksicht auf die Friedensbedürfnisse nicht zur Ausführung zu gelangen.