

Abm. H.
8.7. 1919

154

Deutschösterreichische Schiffahrtsfragen

Dr. von Karl Ritter v. Fren.

Es scheint, daß unsere Schiffe uns aus der Hand gespielt werden sollen. Die alte österreichische Seeverkehrspolitik hat es trotz ihrer vielfachen Ueberwachungsstellen und Formeln nicht zu verhindern gewußt, daß in der großen Hauffebewegung der Schiffahrtsaktien ein Teil nach Fiume, damals noch Ungarn, abströmte. Jetzt fürchtet sie dafür zur Verantwortung gezogen zu werden und lediglich aus diesem Grunde will sie jetzt Deutschösterreich dazu bestimmen, das gesamte Schiffahrtswesen zu liquidieren. Die alte und die neue Bureaucratie halten sich die Stange; lieber soll alles hin werden, als daß sie einen Fehler eingestehen. Doch wenn wird es heute noch einfallen, die Schuldfrage aufzuwerfen, zu was? So viel ist gefehlt worden, so viel wird und muß ungesühnt bleiben, daß es auf einen Fall mehr oder weniger wirklich nicht mehr ankommt. Darum handelt es sich also nicht, hingegen handelt es sich um so mehr darum: Was geschieht mit unseren Schiffen?

Es wird da mancher fragen: Hat denn Deutschösterreich überhaupt Schiffe, kann ein Binnenstaat solche besitzen und Seeverkehrspolitik treiben? Nun, die Antwort darauf ist ziemlich einfach: Deutschösterreich mußte, wenn nicht auch noch andere Versäumnisse vorgekommen sind, Schiffe haben. Als die „Austro-Americana“ von der „Hapag“ und dem „Norddeutschen Lloyd“ losgelöst wurde, übernahm ein Syndikat von Wiener, also deutschösterreichischen Banken, den Aktienbesitz dieser Gruppe und damit die Mehrheit in der Verwaltung. Wenn also die Ueberwachung dieses Syndikates nicht auch vernachlässigt wurde, so sind die restlichen Schiffe der „Austro-Americana“, das sind diejenigen, welche dem Verkauf während des Krieges, der Vernichtung usw. entgangen sind, zweifellos heute noch deutschösterreichische Schiffe. Nicht so klar liegt diese Frage hinsichtlich der Schiffe des früheren Oesterreichischen Lloyd. Möglich, daß jene Aktien, welche Ungarn zuliebe nach Fiume abströmen durften, nicht die Majorität ausmachen. In diesem Falle wären auch die erübrigten Schiffe des Lloyd deutschösterreichische Schiffe, und da der Lloyd noch eine ganze Reihe früherer österreichischer Schiffahrtsgesellschaften kontrolliert, überdies aber auch ein Teil der übrigen Aktienreedereien, zwar nicht dem Namen nach, dafür aber um so mehr nach dem Aktienbesitz deutschösterreichischen Charakter haben dürfte, so dürfte nach Abrechnung aller Verluste und Verkäufe das deutschösterreichische Eigentum an Schiffen nicht wesentlich unter 75% des vorkrieglichen Standes der österreichischen Handelsflotte betragen. Und darauf sollen wir kurzerhand verzichten? Es ist zwar immerhin möglich, daß sich das Eigentum Deutschösterreichs an diesen Schiffen nach der Verteilung des Aktienbesitzes nicht wird so einfach konstruieren lassen, zumal die nationalstaatlichen Aktienbesitzer jedenfalls auf ihre Anteile Anspruch erheben werden wollen; aber wie dem immer sein mag, darüber ist um so mehr nach den Grundsätzen der bisherigen Verwaltung solcher Unternehmungen hinwegzukommen, als mit der Größe unseres Schiffsbesitzes auch unsere wirtschaftliche Bedeutung wächst. Wie die Schweiz sich während des Krieges eine eigene Handelsflotte angeschafft hat, wie die Tschecho-Slowaken sich schon jetzt rühmen, eine Handelsflotte von zehn Schiffen bereits zu besitzen, aus denselben Gründen kann und darf Deutschösterreich nicht auf eine eigene Handelsflotte verzichten. Heute kostet ein Meterzentner an Seefracht genau so viel als vor dem Kriege eine Tonne, die Frachtraten aller Relationen sind demnach zehnmal so hoch als früher. Wir würden also, falls uns die Schiffe tatsächlich aus der Hand gespielt würden, dem Auslande allein in der Fracht zehnfach stärker tributär werden, die Besserung unserer Baluta würde noch viel länger auf sich warten lassen und die Versorgung mit Rohstoffen sowie unser Ueberseeyport würden ganz von der Stimmung des Auslandes abhängig sein. Wenn selbst die Entente,

keine Schritte mehr hätten.
nehmen können und aus dem Grunde nichts, weil wir
besser können und aus dem Grunde nichts, weil wir
identifiziert zu sein, nicht nur auch besser, weil wir
man verläumde sie nicht. Dieses Staatsamt aber greife
Kontrollmaßnahmen erfolge, jetzt ist die Gelegenheit da,
wachsen zu lassen. Zünftig war es Zeit, daß eine solche
Verkehrspolitik muß dem Staatsamt für das Verkehrs-
auch der Seeverkehr, die Schiffahrtsfragen und die See-
gehört hat. Die Gründe müssen daher gemeinhin werden:
Bierungsfragen abzuwehren, daß sie nicht einmal jetzt etwas
Erfolg betätigt. Ihre letzte Forderung in der Zeit-
voll benutzte. Wie und nirgendwo hat die Zeit mit
Stelle Führung der Seeverkehrspolitik ist die hier wieder
manig wäre es aber auch statthaft, daß die bisherige offi-
von ihnen in gleicher Weise geteilt werden. Eben-
Verkehr haben sie erst dann Stimme, wenn alle Staaten
dürfen haben sich nicht anzubringen, im internationalen
den Vorteil zu haben. Sozialisierungsbestrebungen (relativ
Pflandungen zu erörtern und sich wieder hinanzustellen
kann in den Stand kommen, keinen wirtschaftlichen Ver-