

Das Schicksal unrer Schiffahrts- gesellschaften.

Keiner unserer Wirtschaftszweige sieht so unklar in die Zukunft hinein wie die Schiffahrt. Hier liegt alles im ungewissen: ob es überhaupt möglich sein wird, das Geschäft weiterzubetreiben, die Form und der Ort des Weiterbetriebes, und für den Fall der Liquidation, ob sie mit großem Gewinn oder mit enormen Verlusten verbunden sein wird. Vor einigen Tagen wurde an dieser Stelle von Verhandlungen zwischen dem Lloyd und einer italienischen Interessentengruppe berichtet, die den Uebergang der Verwaltung der Gesellschaft an ein italienisches Konsortium in Triest zum Gegenstande haben. Wie nun verlautet, sind diese Verhandlungen insoweit zu einem Abschluß gelangt, als das Konsortium einen großen Posten Lloydaktien, der bisher dem Unionbank-Syndikat gehörte, erworben hat und damit zugleich den dominierenden Einfluß in der Gesellschaft des

hd.
Bis von kurzem lastete auf der Schiffahrt noch die Furcht, daß die Entente sich die Forderung der englischen Reeder zu eigen machen wird: „Tonne um Tonne“, daß als Ersatz für die versenkten alliierten Schiffe die Ausgabe der ganzen Flotte der Mittelmächte gefordert werden wird. Wir haben diese Furcht immer für unbegründet gehalten. Die feindlichen Mächte können, wenn sie einen Gewaltfrieden schließen wollen, dem Deutschen Reiche, schwerer schon der nicht mehr bestehenden österreichisch-ungarischen Monarchie Kriegsschadigungen in Geld oder Staatsgütern auferlegen, aber sie können nicht gut Dinge verlangen, die privaten Eignern gehören. Wenigstens mag man sich vorstellen, daß sie von den Staaten die Ablieferung der Schiffe verlangen und es ihnen überlassen, sich mit den privaten Besitzern abzufinden, wie sie können; die Staaten müssen dann den Schiffseignern wohl den Marktpreis bezahlen, der jetzt bekanntlich sehr hoch ist. Ob dies nun völkerrechtlich zulässig ist oder nicht, es wäre faktisch die äußerste Vergewaltigung; die Deutschen brauchen ihre Schiffe fast ebenso nötig zu einem geordneten Wirtschaftsleben wie ihre Eisenbahnen; ein Frieden mit solchen Bedingungen wäre nicht die Basis für einen Völkerverbund, sondern für einen Resananzkrieg. Gegenüber Oesterreich-Ungarn ist sie aber völlig unmöglich, denn die Monarchie besteht nicht mehr und hat nicht mehr die Macht, die Schiffseigner zu expropriieren. Auch geben schon die Waffenstillstandsbedingungen Anhaltspunkte dafür, daß die Entente einen solchen Gewaltakt nicht beabsichtigt. Jetzt, da Italien die Dampfer der österreichischen Unternehmungen in Triest erworben hat und Vertreter der Entente in Triest über die Charterung der ungarischen Schiffe verhandeln, darf man wohl mit Sicherheit annehmen, daß die Entente das Eigentum der Reeder respektieren wird.

Viel bedenklicher ist dagegen die Tatsache, daß es infolge des Auseinanderfallens der Monarchie eine österreichische und eine ungarische Schiffahrt nicht mehr geben kann, daß Triest aufgehört hat, ein österreichischer, Fiume ein ungarischer Hafen zu sein. Die schärfste Eventualität für Triest ist übrigens zweifellos ein italienisches Triest. Die Italiener haben an Triest nur ein negatives kommerzielles Interesse: daß es Genua und Venedig nicht konkurrenzieren. Die Italiener brauchen Triest weder als Einfuhr- noch als Ausfuhrhafen, sie haben

eher zu viel als zu wenig Häfen für ihren Verkehr, sie konnten ihre Häfen bisher nicht alimentieren, und wenn ihre Schiffahrtsgesellschaften auch während des Krieges ihr Aktienkapital noch so gewaltig vermehrt haben, während ihr Schiffpark zurückgegangen ist, wenn sie auch noch so viel Schiffe kaufen und bauen werden, so werden sie den Verkehr doch nicht aus dem Boden stampfen können. Aber selbst, wenn dies der Fall wäre, Triest ist seiner Lage nach kein Hafen für Italien, Italien kann und wird den Triestiner Verkehr niemals alimentieren. Durch den Anschluß Triests an Italien wird überdies das bisherige Hinterland Triests wesentlich verkleinert werden. Die natürliche Anziehungskraft Triests reicht höchstens bis an die Donau. Wenn bisher die tarifliche Wasserstraße zwischen Triest und Hamburg bis weit nach Nordböhmen hinaus verschoben werden konnte, so war das nur infolge der Rollbegünstigungen möglich, die der Einfuhr zur See eingeräumt wurden, und infolge sehr bedeutender Eisenbahntarifiermäßigungen, die den Staatsfädel schwer belasteten. Weder Deutschland noch Südslawien werden zugunsten eines italienischen Triest das geringste Opfer bringen. Die slawischen Schiffahrtsgesellschaften in Triest werden wahrscheinlich nach Dalmatien überfiedeln. Und da solcherart Triest nicht sehr entwicklungs-fähig würde, hätte Italien das ausschließliche Interesse daran, auch den noch übrigen Verkehr Triests nach Brachig oder Genua abzulenken. Dazu kommen

noch die politischen Gefahren, welche die Angliederung Triests an Italien mit sich bringen wird. Die Umgebung Triests ist völlig slowenisch, die Stadt selbst slowenisiert sich mehr und mehr von Jahr zu Jahr, und da Italien dies verhindern will, wird die Gefahr eines Krieges immer akuter werden.

Wenn dagegen die Internationalität Triests durch internationale Verträge garantiert würde, so wäre es sehr leicht möglich, daß die Schiffahrt Triests sich in dem bisherigen Maße und darüber hinaus entwickelt. Denn dann könnte es geschehen, daß die Stadt Triest, Deutschösterreich, beziehungsweise das Deutsche Reich, der tschechische und der südslawische Staat gemeinsam die Rolle übernehmen, die bisher Oesterreich ausgefüllt hat. Voraussetzung wäre, daß bei diesem Kondominium alle diese Staaten ihre Export- und Importinteressen wahren und den entsprechenden Einfluß auf die Hafenverwaltung nehmen könnten. Dann könnten die Seezoll- und die Tarifbegünstigungen aufrecht bleiben, alle Staaten zusammen würden für die Hafenbauten, die Reise-, Betriebs- und Reparaturprämien, eventuell auch für die Subventionen aufkommen. Freilich würde es allenthalben ziemlich lange dauern, bis ein neues Marineförderungs-gesetz in all diesen Staaten perfekt, ein neuer Subventionsvertrag vereinbart würde. Auch wäre das Unglück nicht gar so groß, wenn das Subventionssystem fortfiel und alle Gesellschaften auf die „freie“ Schiffahrt verwiesen würden. Freilich würden dann die meisten regelmäßigen Linien, von denen nur etwa die Route nach Alexandria sich ohne Zuschuß bezahlt macht, wegschlagen. Aber mit der Zeit würden die in freier Schiffahrt reichgewordenen Gesellschaften, wie in deutschen und englischen Häfen, in die Lage kommen, aus eigener Kraft, ohne Staatszuschuß, Passagierlinien einzurichten. Wenn es jedoch zu dieser Lösung nicht kommt, wenn Triest italienisch oder slowenisch wird, dann dürften sich die noch erübrigenden österreichischen Schiffahrtsgesellschaften vor die Alternative gestellt sehen, entweder einen andern Ausgangshafen, Rotterdam oder Hamburg, aufzusuchen oder zu liquidieren und ihre Schiffe zu verkaufen.

Dr. Alfred Schwoyer.