

29. VII. 1918

Volkswirtschaft.

Nochmals Flottenneubau und Friedenswirtschaft.

Zu dem von besonderer Seite uns zur Verfügung gestellten Artikel, den wir unter dem Titel „Flottenneubau und Friedenswirtschaft“ in unserem Morgenblatt vom 14. d. veröffentlichten, geht uns aus Reederkreisen folgende Erwiderung zu: Der im Morgenblatt vom 14. Juni erschienene Artikel — die Schiffsahrtspolitik der Reeder betreffend — beruht auf Mutmaßungen, welche im öffentlichen Interesse teilweise nicht un widersprochen bleiben können. Es ist vollkommen richtig und selbstverständlich, daß nur durch Stapellegung Ersatz für den verlorenen Schiffsraum geschaffen werden kann. Nur Produktion kann der Demolition trohen. Es ist aber nicht den Tatsachen entsprechend, daß sich bei uns nichts rührt, denn auf österreichischen Werften sind im Kriege gebaut worden oder in Bau begriffen rund 24 Dampfer von rund 144.000 Tonnen oder 20% von rund 700.000 Tonnen österreichischen Schiffsraumes, d. h. im Verhältnisse mehr wie in Deutschland, wo angeblich 1.000.000 Tonnen auf 5.500.000 Tonnen im Bau begriffen sind.

Es ist auch vollkommen richtig, daß in Ermangelung eines Wiederherstellungsgesetzes, wie in Deutschland, unsere Reeder, die durchschnittlich 30% ihres Schiffsraumes eingebüßt haben, kaum ermuntert sein können, neue Schiffe zu bauen. Insbesondere in Anbetracht des Umstandes, daß die neueren Schiffe sich nicht rentieren können, falls irgendwelche Drosselung nach dem Kriege Platz greifen sollte, kann es dem Reeder nicht verübelt werden, wenn er eine zuwartende Stellung einnimmt. Aber daß die Reeder Schiffe nicht bauen, um die Frachten hoch zu erhalten, könnte man ihnen kaum zumuten, denn bei 50.000.000 Welttonnage würden unsere 100.000 Tonnen Neubauten nur einen Tropfen ins Meer bedeuten. Im Gegenteil, die Schiffsahrtindustrie ist vielleicht die einzige — vielleicht wegen ihrer internationalen Konkurrenz — die es nie verstanden hat, die Produktion zu bremsen. Daß die einzelnen alten Schiffe, die noch übrig bleiben, einen viel höheren Wert darstellen, ist den vielen Verlusten zuzuschreiben oder dem Mangel an Tonnage, wie dies bei allen sonstigen Artikeln unvermeidlich in Erscheinung tritt. Die Reeder wären ja glücklich, könnten sie ihren Schiffspart vergrößern oder wenigstens die Verluste ersetzen, und reichliches Material könnte als Nachweis erbracht werden, daß mit allen Mitteln gearbeitet wird, um die begonnenen Bauten zu beschleunigen, was aber von sehr geringem Erfolg gekrönt ist. Darum haben alte zum Abbruch verurteilte Schiffe die höchste Preissteigerung erfahren. Es ist auch richtig, daß Subventionen in Zukunft als überflüssig betrachtet werden könnten, sofern sie dem Ausbau der Schiffsahrt nicht dienen. Aber eben die Subventionen waren „auch vor dem Kriege“ zu keinem anderen Zwecke da, es sei denn, daß kontraktliche Gegenleistungen von der Staatsverwaltung (bei Linien und bei Reisezuschüssen) beansprucht wurden. Dem Reeder dürfte es gleichgültig sein, ob er im Wege von Bauprämien ein billigeres Schiff bekommt oder im Wege von Betriebsprämien das Schiff billiger in Betrieb halten kann; aber bauen wird er nur dann, wenn er die Ueberzeugung gewinnt, daß sein norwegischer oder griechischer Rivale durch Anschaffung billigerer Schiffe, durch billigeren Betrieb oder durch Steuerfrei-

heit nicht bedeutend besser auskommt wie unser Reeder. Vorläufig, den Tatsachen entsprechend, verdienen die fremden Flaggen viel, unsere Schiffe sind untätig, dagegen bauen fremde Werften billiger und so befindet sich der fremde Reeder in einer so viel günstigeren Lage, daß wir nur im Wege von Subventionen werden Schritt halten können oder zuwarten müssen, bis wir durch erhoffte, aber unsichere Gewinne in einigen Jahren die Leistungsfähigkeit erneuern, die vor dem Kriege im besten Werden begriffen war. Nach obigen Ermägungen wäre die bloße Besorgnis, daß die Reeder vielleicht viel verdienen werden, für die Allgemeinheit sicherlich nicht förderlich; denn dadurch wird der Produktion — der einzigen Heilung — gar nicht geholfen. Aber was wir und die Allgemeinheit dringend brauchen, sind: mehr Schiffe, und dies kann nur erzielt werden, wenn eine sofortige Klärung der ganzen Schiffsahrtspolitik herbeigeführt wird, insbesondere des Ersatzes für verlorenen Schiffsraum, damit Reeder und Werften so rasch als möglich den Wiederaufbau großzügig aufnehmen. Es ist sicher, daß es den Reedern an Unternehmungslust nicht mangelt, ebenso wie es sicher ist, daß durch eine Verzögerung dieser wichtigen Frage die fremden Flaggen und insbesondere Amerika und Japan uns große Sorgen geben werden. Schiffe sind übrigens die mobilsten Werte wie Gold und sind auch für die Valutaregulierung nicht zu unterschätzen.