

## Unser Seehandel nach dem Kriege.

### Eine Erwiderung des Oesterreichischen Lloyd.

Wir erhalten vom Oesterreichischen Lloyd folgende Zuschrift: Der am 2. Februar in Ihrem geschätzten Blatte aus der Feder des Herrn Dr. Anton R. v. M ö r l erschienene Artikel „Unser Seehandel nach dem Kriege“ läßt die Verhältnisse der österreichischen Schifffahrt in einem so ungünstigen Lichte erscheinen, daß eine Korrektur der dort enthaltenen Unrichtigkeiten dringend geboten erscheint. Schon die einleitende Bemerkung, „daß eine ganze Anzahl von Schiffen zu Beginn des Krieges in die Hände des Feindes fiel, weil die Unternehmungen (unter denen der Lloyd besonders genannt wird) zu knielerig waren, an Bord ihrer Schiffe Funktelegraphie einzurichten“, stimmt nicht mit den Tatsachen überein. Es ist vielmehr Tatsache, daß seit der „Titanic“-Katastrophe auch in Oesterreich die Funktelegraphie für Passagierdampfer, die über Gibraltar oder Athen hinausreisen, obligatorisch eingeführt ist. Soweit der Oesterreichische Lloyd in Frage kommt, konnte das Gros seiner bei Ausbruch des Krieges in gefährdeten Gebieten befindlichen Schiffe geborgen werden und im speziellen Falle „Körber“ hat das englische Prisengericht in Alexandria in allen Instanzen entschieden, daß dieser Dampfer, weil er mit einer Funkstation ausgestattet war, als gute Prise zu erklären sei, da er die Kriegserklärung dadurch rechtzeitig erfahren konnte.

In dem Artikel wird die Frage gestellt: Sind wir — nämlich die Schifffahrt — vorbereitet? Und sie wird mit Nein beantwortet, weil wir nichts gebaut haben. Eine einfache Durchsicht des letzten Jahresberichtes des Oesterreichischen Lloyd hätte dargetan, daß diese Gesellschaft die notwendigen Vorbereitungen trifft. Dort werden nämlich als „im Bau begriffen“ angeführt die Dampfer „Hungaria“ und „Innsbruck“ mit je 6290 und „Pilsen“ und „Cracovia“ mit je 6790 Bruttotonnen, ferner 2 Leichterfahrer und ein großer Remorkör. Drei von diesen Dampfern sind, wie der Bericht feststellt, während des Krieges vollständig fertiggestellt worden, während die „Cracovia“ in diesen Tagen ihrer Vollendung entgegengeht. Dort ist auch erwähnt, daß der Lloyd bei der mit ihm befreundeten Werft in San Rocco und bei der „Austria“-Werfte weitere fünf Dampfer, die während des Krieges auf Stapel gelegt wurden und deren Bau eifrig gefördert wird, sich für den Betrieb gesichert hat. Die Frage also: Sind wir vorbereitet? muß, was den Oesterreichischen Lloyd betrifft, mit Ja beantwortet werden. Und die Räume der österreichischen Handelschifffahrt wird nach dem Kriege eine größere sein, als sie vor dem Kriege war, wenn nicht etwa die allerletzten Ereignisse unvorhergesehene Einbußen zur Folge haben.

Wenn der Verfasser der Meinung Ausdruck gibt, das Subventionssystem in der Schifffahrt habe sich nicht bewährt, und sagt, der Lloyd lebe nicht vom Handel, sondern von der Subvention, so läßt sich mit ihm schwer darüber rechten, da diese Meinung ohne jede Beweisführung vorgebracht wird. Wenn er aber die Subventionierung der Konstantinopel-Gallinlinie als grotesk bezeichnet, weil sie mit einer Geschwindigkeit von 12 Meilen befahren wird, so sei dem gegenüber einfach festgestellt, daß die französische Regierung dieselbe Linie, die nur mit 10 Meilen Geschwindigkeit befahren wird, gleichfalls subventioniert, und daß die deutsche Linie auch mit 10 Meilen Geschwindigkeit fährt. Die Erhöhung der Geschwindigkeit

um 1 oder 2 Meilen hätte nur zur Folge, daß der Dampfer um einige Stunden früher ankäme, was bei einer mehrtägigen Reise nicht ausschlaggebend sein kann. Uebrigens ist aus den Rechenschaftsberichten des Lloyd bekannt, daß er schon seit langem die Absicht hat, diesen Dienst über die vertragsmäßigen Verpflichtungen hinaus zu verbessern, daß er aber diese Absicht erst wird realisieren können, wenn der Kanal von Korinth für seine Dampfer benützlich sein wird. Dies allerdings für eine reine Passagierlinie und nicht für Dampfer des gemischten Typs, die vornehmlich dem Güterverkehr dienen.

Auch die Behauptung, daß die Ausschaltung jeder gefunden Konkurrenz die Gesellschaft unwillkürlich dazu bringe, mit dem geringsten Aufwand von Energie möglichst viel zu verdienen, ist eine nicht zu begründende Annahme. Es fahren in derselben Linie: Franzosen, Italiener, Deutsche, Türken, Griechen und Rumänen. An Konkurrenz und noch dazu an einer sehr scharfen fehlt es also der österreichischen Linie des Lloyd nicht. Und dessenungeachtet hat sie sich in der Levante trotz aller Konkurrenz erfolgreich behauptet und erfreut sich außerdem der größten Beliebtheit.