

28. VII. 1917

79

Oesterreichs zukünftige Stellung im Weltverkehre.

Von Gustav Gerst, Konstantinopel.

Unerhörte wirtschaftliche Veränderungen vollziehen sich durch den Weltkrieg, Veränderungen, die man in ihrem Umfange und ihrer Tragweite noch nicht voll ermessen kann. So groß ist das Geschehen dieses Krieges in rein volkswirtschaftlicher Hinsicht, daß es eine völlig neue ökonomische Welt sein wird, mit der wir uns nach dem Kriege wieder abzufinden haben. Ganz abgesehen von den politischen Stimmungen, die auch im bestem Falle nach dem Kriege noch lange im Handelsverkehre nachzittern werden, ist der Umsturz in der Kreditwirtschaft der Großstädte, in der Organisation ihres Handels, der Rohstoff- und Konsumgüterverteilung so groß, der Mangel an Waren aller Art so außerordentlich, zudem die Verringerung des Schiffsraumes so einschneidend, daß der Verkehr unzählige neue Wege aufzusuchen trachten wird, um die entstandenen Hemmnisse zu überwinden. Wer diese Bedürfnisse, die sich mit nie gesehener Gewalt aufdrängen werden, zu nützen versteht, so wie ein kluger Anrainer eines starken Baches die vorbeifließenden Wasserkräfte sich dienstbar macht, dem gehört die Zukunft.

Aus den durch den Krieg bewirkten Veränderungen im Weltverkehre kann Oesterreich-Ungarn vermöge seiner Lage die größten Vorteile ziehen. In doppelter Hinsicht, aus dem Verkehre in Europa zwischen Ost und West und aus dem Verkehre Mitteleuropas mit den Ländern jenseits des Kanals von Suez. Ob nun der gewünschte engere wirtschaftliche Zusammenschluß zwischen den Vierbundstaaten zustandekommt oder nicht, so wird sich doch der Handelsverkehr zwischen diesen Staaten vergrößern, insbesondere aber zwischen den beiden Polen des Vierbundes, zwischen Deutschland und der Türkei. Ersteres will

aus der Türkei in Zukunft mehr Nahrungsmittel und Rohstoffe beziehen, andererseits dort mehr von seinen Industrieerzeugnissen absetzen. Dann werden auch viele Barentäusche unmittelbar bewerkstelligt werden. Deutschland und auch Oesterreich haben viel Schafwolle und Textil in England, Seide und Olivenöl in Frankreich gekauft, die in der Türkei erzeugt worden sind, in Zukunft werden sie hoffentlich am Erzeugungsorte selbst einlaufen. Der Warenverkehr zwischen Deutschland und dem Balkan und der Türkei wird, solange der Mangel an Schiffsraum besteht, durch Oesterreich-Ungarn gehen, auf der Eisenbahn und auf der Donau.

Es ist jetzt die Gelegenheit, diesen Verkehr dauernd an die Monarchie zu fesseln; es ist Voraussetzung, daß nur die Verkehrsverhältnisse so ausgestaltet werden, daß der Weg durch die Monarchie größere Vorteile bietet als der Seeweg. Bevor die Deutschen von den Nordseehäfen keine eigene Schiffsfahrtsverbindung mit der Levante befaßen, waren sie auf Triest und den Donauweg angewiesen. Sie wollten, daß die Donau der Hauptverkehrsweg von Deutschland nach der Levante werde, aber diese Wünsche wurden an den technischen Schwierigkeiten zu scheitern, die die Donau der Schifffahrt bot und an einer Kleinlichen Verkehrs-politik der Uferstaaten. Die Schiffsfahrts Hindernisse in der Donau sind jetzt zum größten Teile beseitigt, es brauchen nur die Fahrwinne stellenweise vertieft, Häfen und Ladestationen angelegt zu werden. Es besteht wohl kein Zweifel daran, daß die gegenwärtigen Bemühungen, den Donauweg zu einem leistungsfähigen Verkehrswege zu machen, von Erfolg gekrönt sein werden.

Der Warenverkehr zwischen der Donaumündung und Konstantinopel als türkischem Haupthafen war vor dem Kriege recht unbedeutend. Die mit den Donauichlepps ankommenden Waren mußten in Galatz und Braila umgeladen werden, was die Fracht außerordentlich ver-

teuerte. Die hohen Frachten auf der Donau drückten natürlich stark auf den Verkehr. Zement zahlte von der Fabrik in der Nähe von Semlin bis Konstantinopel vor dem Kriege 15 Franken Fracht die Tonne, während der französische Zement von Marseille bis Konstantinopel nur 8 Franken zahlte. Es wurden sogar Waren nach den Donauhäfen von Triest aus verschifft. Ist es nicht sinnwidrig, daß in der Friedenszeit mährischer Zucker auf der Südbahn nach Triest verfrachtet wird und dann zu Schiff nach Konstantinopel kommt, anstatt von Wien aus auf der Donau nach dem Goldenen Horn zu gehen? Von den Donauhäfen aus gibt es unmittelbare Schiffsverbindungen nur mit Konstantinopel und diese waren auch nur die Fortsetzung der Hauptlinien Triest und Marseille—Konstantinopel. Zwischen Galatz und Odessa unterhielt die russische Gesellschaft „Ruß“ nur 15 Fahrten im Jahre.

Dieser Mangel an Schiffsverbindungen erklärte sich aus dem Mangel an Rückfrachten. Das wird nach dem Kriege anders werden. Nach Vollendung der östlichen Eisenbahnen werden Samsun und Trapezunt wichtige Häfen werden, vielleicht auch Ineboli. Samsun wird sich zu einem bedeutenden Getreidever-schiffungshafen ausgestalten, denn das von der zu bauenden Samsun-Sivasbahn durchschnittene Gebiet ist ein fruchtbares Getreideland, das außerdem noch Obst, Gemüse, Häute und Felle, Erze, Käse, Butter und für die Ausfuhr nach Mitteleuropa liefern wird. Trapezunt ist der Hafen für den Handel mit Persien, so lange die russische Transkaukasische Eisenbahn für nicht russische Waren gesperrt ist; vielleicht ändert der kommende Friedensvertrag etwas an diesen Bestimmungen. Von Konstantinopel selbst aus wird freilich auch nach dem Kriege die Rückfracht gering sein; denn die Stadt und ihr Gebiet erzeugen keine Massengüter, ihre Ausfuhrartikel sind Rohseide, Stickereien, Teppiche, kunstgewerbliche Arbeiten, nur Chromerze und Felle können als Massengut gelten.

Die zweite Relation, für die Oesterreich die denkbar günstigste Lage hat, ist die von Mitteleuropa nach dem Osten über den Kanal von Suez hinaus: nach Ostafrika, Indien, Ostasien und Australien. Die Mittelmeerhäfen liegen da viel günstiger als die westlichen und nördlichen Häfen. Für Mitteleuropa ist Triest der von der Natur gegebene Ausgangshafen für den Osten. Daß es in diesem Belange bisher keine größere Rolle gespielt hat, war nur seinen ungenügenden Schiffsverbindungen zuzuschreiben.

Wenn wir nach dem Kriege unsere sämtlichen großen Schiffe in die Ostasienfahrt einstellten, was allerdings nur durch Einschränkung auf anderen Linien möglich wäre, könnten die Reeder Oesterreich-Ungarns der Volkswirtschaft der Monarchie einen großen Dienst erweisen, sich selbst aber außerordentliche Aussichten eröffnen. Beschränkt könnten die Linien nach der Levante werden, wenn die Eisenbahn- und Flußverbindungen entsprechend ausgenutzt werden.

Noch in einer dritten Relation könnte Oesterreich-Ungarns Schifffahrt eine größere Rolle spielen: in der Amerikasahrt. Von Triest nach den nordamerikanischen Häfen ist die Entfernung nicht viel weiter als von Hamburg oder Rotterdam und jede Vermehrung der direkten Einfuhr würde auch unsere Zahlungsbilanz verbessern. Das vorschwebende Ideal muß uns sein, Triest als Stapelplatz für die Rohstoffe, die unsere Industrie benötigt, von Wolle, Baumwolle, Kautschuk usw. und für die Erzeugnisse der Levante und Nordafrikas auszugestalten. Oder wollen wir nach dem Kriege noch türkische Erzeugnisse

in Frankreich und England kaufen, afrikanische Straußenfedern aus London beziehen, anstatt sie unmittelbar in Tripolis zu holen?

Soll Oesterreich die Stellung im Weltverkehre einnehmen, die ihm vermöge seiner Lage gebührt, dann brauchen wir vor allem Schiffe, viel Schiffe. Solche zu bauen muß unsere erste Aufgabe sein. Nach dem Beispiele Deutschlands sollten sich unsere Werften auf den Bau von Serien-Frachtdampfern einrichten, um in kürzester Zeit möglichst viel Schiffe fertig zu bringen. Die Monarchie war bisher in der Ergänzung ihres Schiffbaues noch säumig. Aber die Zeit schreitet schnell, sie läßt uns nicht Raum zum Zaudern. Wenn wir jetzt nicht handeln, werden uns unwiederbringliche Gelegenheiten verloren gehen, uns von den volkswirtschaftlichen Wunden des Krieges rasch zu erholen.