

## Unsere Handelsmarine.

Von einem hervorragenden Fachmanne.

Bald werden es vier Jahre sein, daß unsere im Werden begriffene Handelsflotte still liegt. Sie hat sich in unsere baltischen Häfen und in das neutrale Ausland geflüchtet. Wir dürfen wenigstens hoffen, daß sie bald wieder in Betrieb gesetzt werden wird, um uns mit den überseeischen Produktionsgebieten in Kontakt zu bringen und um den friedlichen Austausch von Gütern wieder aufzunehmen. — Die österreichisch-ungarische Handelsmarine ist noch sehr klein, war jedoch dank dem Unternehmungsgeiste junger Reedereien im besten Begriffe, andere Handelsflaggen zu überholen und von ihrer zehnten Stelle in die sechste oder siebente zu gelangen.

Bei Kriegsausbruch war die ö. u. Br. Tonn.	1,055,000 Tonnen.
ab Küstenschiffahrt . . . . .	65,000 .
im ausländischen Verkehr . . . . .	990,000 .
im Bau begriffen . . . . .	126,000 .
<b>Zusammen . . . . .</b>	<b>1,181,000 Tonnen</b>

### Abgang:

Von den Beschlagnahmen . . . . .	240,000 Tonnen.
dürften versenkt oder nicht rückübergeben werden	160,000 .
verkauft wurden . . . . .	140,000 .
sonstige Verluste . . . . .	12,000 .
<b>Abgang zusammen . . . . .</b>	<b>552,000 Tonnen.</b>

Es dürfte sich somit der verfügbare Schiffsraum einige Monate nach Kriegsende auf 800.000 Tonnen Brutto belaufen. Demgegenüber wäre der Zuwachs ohne Krieg in diesen vier Jahren mindestens 400.000 Tonnen, d. h. wäre die Gesamttonnage 1,400.000 Tonnen gewesen, so daß unser relativer Rückstand mit 600.000 Tonnen zu bemessen ist. Um diesen Rückstand einzuholen und gleichzeitig für den normalen Zuwachs zu sorgen, brauchen wir noch vier Jahre intensiver Arbeit mit einer Produktion von jährlich 200.000 Tonnen, für welche wir gar nicht eingerichtet sind, denn unsere Werften könnten ungefähr 100.000 Tonnen jährlich vom Stapel lassen.

Die obige verfügbare Tonnage von 800.000 Tonnen Brutto entspricht einer Ladefähigkeit von 1,100.000 Tonnen, welche auf vier Fahrten jährlich 4,400.000 Tonnen im Import und ungefähr 1,100.000 Tonnen im Export, also insgesamt 5,500.000 Tonnen befördern dürften. Angenommen eine Durchschnittsfracht von 160 Kronen pro Tonne, entspricht diese Leistungsfähigkeit einer jährlichen Frachteinnahme von rund 900 Millionen Kronen, welche nach Abzug eines kleinen Postens für Ausgaben im Auslande der einheimischen Wirtschaft zufließen. Es ist daraus ersichtlich, welche wichtige Rolle für unser Wirtschaftswesen die Handelsmarine spielt. Denn angenommen, daß wir diesen Schiffsraum nicht hätten, so wären wir trotzdem gezwungen, fremde Güter zu importieren und, um diese zu bezahlen, eigene Produkte zu exportieren. Wir würden aber in diesem Falle diesen großen Geldbetrag „der fremden Flagge in Gold“ zahlen müssen, welche sich mit diesem Gelde wieder Schiffe anschaffen könnte, um wieder unsere Frachten einzunehmen.

Die Schiffsraumknappheit wird aber eine allgemeine sein. Die vielen Versenkungen und Unfälle, sowie der spärliche Nachwuchs werden auf vier bis fünf Jahre nach dem Kriege ihre Wirkungen fühlen lassen, bis das Gleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage hergestellt sein wird. Insbesondere macht Nordamerika große Anstrengungen, die Schiffsproduktion zu erhöhen, wahrscheinlich nicht allein um der Entente behilflich zu sein, sondern um sich eine große Handelsflotte anzueignen und so bei Friedensschluß der englischen überlegen zu sein, womit es nicht allein dem Europäer seine Güter teuer verkaufen, sondern sich auch die Fracht auf eigenen Schiffen bezahlen lassen wird. Auf diese Weise plant Amerika, den Engländern den Welthandel aus der Hand zu reißen und muß ihm dies auch voraussichtlich gelingen. Damit wir nicht in die Situation geraten, auf diesem Gebiete tributär zu werden, was nur zur Volksverarmung führt, müssen wir rechtzeitig vorsorgen, unseren Schiffspact zu vermehren, dadurch, daß wir die Reedereien und die Werften aufmuntern, „rechtzeitig“ und soviel als möglich neuen Schiffsraum zu bauen. Momentan sind Reeder und Werften brängstigt, irgend etwas zu unternehmen, weil einerseits ihre Betriebe stillstehen und verlustbringend sind, andererseits eine Lösung des Ersatzes für Kriegsschäden noch nicht bevorsteht. Es ist naheliegend, daß sich kein Reeder traut, ein neues Schiff zu vielleicht 1500 Kronen die Tonne bauen zu lassen, bevor er nicht weiß, wie es mit seinen Kriegsschäden steht und wie er überhaupt behandelt wird. Denn die Schifffahrt ist ein internationaler Verkehr, sie verlangt zumindest allgemeine Gleichstellung und wenn es dem amerikanischen Reeder konveniert, 1500 Kronen pro Tonne zu riskieren, so kann es vielleicht unserem Reeder nicht konvenieren, dasselbe zu tun, ehe er nicht sicher ist, daß er unter denselben Bedingungen fahren können wie sein Rivale.

Nichts ist schädlicher auf diesem Gebiete als das Zuwarten! Den Vorteil wird nur derjenige haben können, der während dieser vier Konjunkturjahre wird noch rechtzeitig sein Schiff verzinzen und abschreiben können.

(Schluß folgt.)