



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Hoening, Max: Oesterreich's Handelsmarine im letzten Vierteljahrhundert.

urn:nbn:de:gbv:46:1-908

Doch genug. Nicht die Berichtigung der feuilletonistischen Leistung eines Augenzeugen, sondern die Kritik des Urtheils eines englischen Gerichts war der Zweck dieser Zeilen. Sechszehnjährige Erfahrung im Leuchtthurmfach, auf dem Wasser und an den Küsten, und der Besitz des amtlichen Materials, auf welches das englische Urtheil sich gründet, geben mir vielleicht einiges Recht zu dieser Kritik.

R. B.

Oesterreich's Handelsmarine im letzten Vierteljahrhundert.

Wenn auch die See schon seit undenklichen Zeiten von den Menschen befahren wird und wenn die Schifffahrt seit Alters her als wichtiges Mittel für den Verkehr zwischen den Völkern dient, so hat doch die Art ihres Betriebes niemals noch in so kurzer Zeit größere Wandlungen und bedeutendere Fortschritte gemacht, als im Laufe dieses Jahrhunderts. Nach doppelter Richtung machte sich diese Erscheinung geltend; das Fahrzeug wurde geändert und verbessert, die Schifffahrtskunde erweitert. Nicht allein das Auftreten des Dampfes veränderte das Wesen der Marine, auch die Bauart der Schiffe im Allgemeinen ward zweckmäßiger, deren Ausrüstung vollständiger und mehr den Bedürfnissen entsprechend. Es bemächtigte sich die Wissenschaft der Schifffahrt, sie erforschte die Meere und brachte treffliche Karten derselben zu Stande, sie erkannte die Geseze, welchen Winde und Strömungen gehorchen sie zwang die Kräfte des Magnetismus und der Electricität zu ihrem Dienste, sie gab dem Seemann wichtige Instrumente zur Hand und machte ihn zum Herrn auf der See. Sicherer und leichter durchschiffet der Seemann heute den Ocean, als vor Zeiten die heimischen Gewässer, und er weiß seinen Kurs so genau zu finden, als befände er sich auf einer mit guten Meilensteinen wohl- versehenen Landstraße.

Noch ein drittes Moment gesellte sich hinzu. Der Verkehr wuchs in riesigen Dimensionen, die einzelnen Länder rückten scheinbar näher und näher aneinander und die Fäden, welche der Verkehr hinüber und herüber zog wurden in demselben Maaße dichter und zahlreicher. Segel und Dampf haben Mühe, dem ununterbrochen steigenden Bedürfnisse zu genügen.

Das letzte Vierteljahrhundert, 1850 — 1875, war für den Seehandel von tief eingreifender Wichtigkeit. Bedeutende Wandlungen vollzogen sich während desselben. Der Aufschwung, den zu Land und zur See die Anwendung des Dampfes als bewegende Kraft mit sich brachte, wird für alle Zeiten einen Markstein in der Geschichte der Wirthschaft bezeichnen. Die Eisenbahnen

haben die geographische Lage, vom commerciellen Standpunkte aus, verändert und sie haben den Linien, auf denen sich der Handel bewegt, vielfach neue Richtungen angewiesen. Die Dampfer aber ermöglichten Schnelligkeit und Regelmäßigkeit des Verkehrs und den Massen-Transport. Die See wurde mit einem Netze von Linien überspannt, welche ebenso sicher den Verkehr zwischen den entlegensten Gestaden aufrecht erhalten, wie die Schienenstraßen auf dem festen Lande.

Für Oesterreich ward in dieser Beziehung die Dampfschiffahrts Gesellschaft des Lloyd von großer Bedeutung. Gegründet im Jahre 1836, hat diese Gesellschaft, trotz der häufigen Ungunst und trotz der vielen Schwierigkeiten, welche zu überwinden waren, dennoch sich zum ersten Rang unter allen ähnlichen Unternehmungen in Oesterreich emporgeschwungen. Ihre Dampfer befahren jetzt eine Menge von Linien, nicht nur längs der heimischen Küste, sondern auch in der Levante. Vom Schwarzen Meere bis nach Egypten und Griechenland hin giebt es keinen wichtigeren Hafen, der nicht seine Stelle im Fahrplan des Lloyd findet. Außerdem hat die Eröffnung des Suezkanales auch die Einrichtung einer regelmäßigen Linie von Triest nach Bombay zur Folge gehabt, welche zuerst auf eigene Rechnung der Gesellschaft betrieben wurde, bis die Convention mit der österreichischen Regierung vom 14. April 1872 zu Stande kam, welche den Lloyd für die Zeit vom 1. Januar 1872 bis Ende 1877 zu monatlichen Fahrten zwischen Triest und Bombay verpflichtete, dann aber eine jährliche Subvention von 190.000 Gulden und die Entschädigung für die Gebühren gewährte, welche für die Passage des Suezkanals zu entrichten sind. Diese Linie hat eine große Wichtigkeit, weil sie bestimmt ist, den Verkehr mit Indien und Ostasien anzubahnen. Außerdem besorgt der Lloyd aber auch den Seepostdienst und genießt mancherlei Begünstigung aus diesem Titel. So sind z. B. die Dampfer von der Entrichtung der Consular-Gebühren befreit, haben das Recht auf bestimmte und passende Liegeplätze in den einzelnen Häfen, Anspruch auf eine beschleunigte hasenamtliche Abfertigung bei Ertheilung der Pratica.

Die Flotte dieser Gesellschaft zählt gegenwärtig — nach einem Berichte der österreichischen Seebehörde v. Jahre 1875 — 72 Dampfer mit einem Gehalte von 52.848 Tonnen und mit 16.344 Pferdekraften. Welche Bedeutung ein derartiges Institut in jeder Beziehung für die österreichische Handelsmarine haben muß, ist zur Genüge klar. Ein bedeutendes Contingent der Seeleute findet auf den Fahrzeugen des Lloyd regelmäßigen Erwerb und nicht minder vermitteln dessen Dampfer einen erheblichen Theil des ganzen commerciellen Verkehrs.

Aber außer dem Lloyd fand leider die Dampfschiffahrt nur beschränkten Eingang in der österreichischen Handels-

marine. Wenige Dampfer wurden von einzelnen Rhedern in See gebracht und nur eine einzige Gesellschaft, die im Jahre 1871 gegründete „Società Adria di navigazione a vapore“ machte einen Versuch größerer Art. Sie begann ihren Betrieb mit drei Dampfern, hat jedoch unter der Ungunst der Conjunctionen vor der Hand keine Veranlassung zur Vermehrung ihres Materials gefunden. Einige Entwicklung nahm seit dem Ende des siebenten Jahrzehntes der Localverkehr mit Dampfern an der Istrianer Küste, welchen man bis dahin fast gar nicht gekannt hatte; doch beschränkt sich derselbe vorwiegend nur auf den Passagier-Transport.

Die Dampfer machten in der von uns betrachteten Periode den Segelschiffen eine stets wachsende Concurrrenz und die großen Schwierigkeiten, mit denen die Rhederei zu kämpfen hat, blieben auf der Tagesordnung. Ueberhaupt besteht der eigenthümliche Charakter des Seehandels darin, daß die nationalen Schiffe nicht vorwiegend zur Vermittlung des Verkehrs zwischen Heimath und fremden Ländern dienen, sondern sich allüberall dem Frachtgeschäfte widmen, wo günstige Chancen für ein solches sich darbieten. In der Zeit von 1850 herwärts lagen die Verhältnisse anfänglich sehr günstig. Nicht nur behauptete Triest, der Haupthafen der Monarchie, seine hervorragende Stellung im Mittelmeere, noch unbeeinflusst von den Wandlungen, welche seither durch den Ausbau des continentalen Eisenbahn-Systemes hervorgerufen wurden, sondern es war auch der Wettbewerb der Dampfer noch weniger fühlbar und es gebrach überhaupt nicht an vortheilhaften Conjunctionen. Ganz insbesondere brachte der Krimkrieg reichliches Verdienst, theils wegen der Neutralität der Flagge, theils wegen des umfassenden Transportdienstes für die Zwecke der englischen und französischen Heere, welche ferne vom Mutterlande im Orient standen und in der Mehrzahl ihrer Bedürfnisse von weit gelegenen Punkten aus versorgt werden mußten. Bald nach dem Krimkriege trat eine Stockung ein, welche ihren Höhepunkt durch den Krieg zwischen Oesterreich, Frankreich und Sardinien im Jahre 1859 erreichte. Damals übten die Allirten, welche die See mit ihren überlegenen Streitkräften leicht behaupten konnten, das Seekriegsrecht in seinem ganzem Umfang auf Grund der Pariser Declaration vom 30. März 1856. Es wurden gute Prisen aufgebracht, und die Handelsschiffe unter österreichischer Flagge hatten Mühe und Gefahr, um Verdienst zu finden. Wohl dauerte der Kriegszustand nicht lange, immerhin aber war die Rhederei schwer geschädigt und es stellte sich eine Unterstützung derselben umsomehr als nothwendig dar, als es an zweckmäßigen Anstalten gebrach, an welche sich die hilfsbedürftigen Rheder wenden konnten, um die Mittel zur Fortsetzung ihres Betriebes zu finden. Damals tauchte die Idee auf, den Rhedern einen Vorschuß unter Garantie des Staates zuzuwenden. Die Nationalbank bewilligte ein Darlehn von einer Million

zur Subvention solcher Rheder in Triest, Istrien und Dalmatien für die Dauer von fünf Jahren zu vier Procent. Die Durchführung des ganzen Geschäftes, auf dessen Details die Nationalbank keinerlei Einfluß nehmen wollte, wurde der Börsen-Deputation in Triest übertragen, welche sich zur Bezahlung der Zinsen in halbjährigen Raten verpflichtete. Die mit Vorschüssen beteiligten Rheder hatten 6 pCt. zu zahlen; aus dem Ueberschusse dieser Zinsen schuf man einen Reservefonds. Die Vorschüsse durften ein Drittel des genau erhobenen Werthes des zu belehnenden Schiffes nicht überschreiten. Ein eigenes Comité bei der genannten Börsen-Deputation leitete die Operationen an der Hand eines besonderen Reglements. Nach diesem war die Versicherungs-Police des belehnten Schiffes in Pfand zu geben und durfte auch von einem solchen Schiffe keine Bodmerei eingegangen werden, außer in Fällen dringendster Noth um einer Havarie willen. Die ganze Operation war von wohlthätigstem Einflusse auf die Rhederei und wickelte sich ohne irgend welchen Anstand ab. Nicht einmal der Reservefonds wurde erschöpft, sondern es konnte derselbe zur Rückerstattung an die einzelnen Rheder, welche dazu beigetragen hatten, gelangen. Nach Abschluß des ganzen Geschäftes blieb ein verfügbarer Rest von 7133 Fl. in diesem Reservefonds, welcher im Jahre 1869 dem Triester Marine-Unterstützungsfonds zugewendet wurde.

Nachdem sich die Oesterreichische Handelsmarine von dieser Krisis erholt hatte, fand sie sich bereits mannigfach geänderten Verhältnissen gegenüber. Jene Momente, die auf den Seehandel einen so nachtheiligen Einfluß üben, und mit demselben in einem unzertrennlichen Zusammenhange stehen, kamen mehr und mehr zur Geltung: wir meinen die Verrückung handelsgeographischer Positionen durch das Eisenbahnwesen. Wohl verstand es nebenher die Rhederei, sich manches vormem weniger gepflegte Feld zu erschließen, besonders nahmen die österreichischen Schiffe ihren Kurs gern über den Ocean nach Amerika, aber dies allein vermochte nicht die Anpassung an eine neue Situation zu erleichtern. Und diese Situation wurde noch mehr gekennzeichnet, als endlich die von Lesseps mit soviel Eifer aufgegriffene und mit so großer Beharrlichkeit durchgeführte Idee des Durchstiches des Suez-Isthmus zur Thatsache reifte.

Am 17. November 1869 ward der Suezkanal eröffnet. Lange angezweifelt und selbst nach seiner Eröffnung ein Gegenstand vielfacher Bedenken, ist der Kanal rasch zu einem wichtigen Factor des Weltverkehrs geworden und beeinflusst in ganz entschiedener Weise dessen Richtung. Konnte die österreichische Marine auch nur im geringen Maße von den unmittelbaren Vortheilen des Kanales Nutzen ziehen, weil ihr die Verfügung über zahlreiche

Mercantil=Dampfer mangelte, so blieb sie doch der Rückwirkung des Kanals auf die maritimen Dinge im Guten wie im Schlimmen nicht fremd. Ein breiter Zug des Seehandels nimmt abermals, wie schon vor Jahrhunderten, seine Richtung durchs Mittelmeer und wenn man dabei zusammenhält, daß die in der europäischen Türkei gebauten Schienenwege am Mittelmeere enden und das Entstehen neuer Handelsstraßen bedeuten, so liegt der große Wandlungsprozeß, in welchem die Handelsmarine sich augenblicklich befindet, klar vor Augen und eben so wenig kann ein Zweifel obwalten, daß die ganze Zukunft dieser Marine in der Frage nach dem Antheile gipfelt, welchen sie sich an dem in neue Bahnen einlenkenden Verkehr erwerben kann und erwerben wird. Die österreichische Seeverwaltung muß bedacht sein, jedes Hinderniß zu entfernen, welches sich der Befriedigung commerzieller Interessen irgendwo entgegenstellen mag und jede mögliche Erleichterung zuzugestehen. So bewegt sich ein sehr erheblicher Theil der Handelsmarine in ausländischen Gewässern, verkehrt oft durch eine lange Zeit hindurch nur in fremden Häfen und es kann daher die Verbindung mit der heimischen Verwaltung nur durch die Vermittlung der Consulate hergestellt werden. Aus diesem Grunde muß unseres Erachtens das Streben der österreichischen Seebehörde stets in erster Linie dahin gerichtet sein, der Ausdehnung der Consular=Institution auf alle Häfen, welche für die Interessen der nationalen Schifffahrt von irgend welcher Bedeutung sind, das Wort zu reden und nicht weniger muß sie suchen mit den verschiedenen Aemtern einen regen Verkehr im Gange zu erhalten, um alle Nachrichten und Auskünfte, welche auf die ihrer Obforge anvertrauten Zweige Bezug haben ehestens und in möglichster Vervollständigkeit zu erhalten. Kurz, es liegt im Consularwesen eine wichtige, geradezu unerläßliche Ergänzung für den Organismus und für die Wirksamkeit der Seeverwaltung.

Auch noch auf einer anderen Seite glauben wir eine solche Ergänzung zu erblicken. Es sind dies die Handelskammern an der Küste, in welcher sich die Vertretung des Rheder- und Handelsstandes concentrirt und berufen ist, der Verwaltung an die Hand zu gehen. Sie sind in Angelegenheiten, welche die Interessen jener Kreise berühren, zu Rathe zu ziehen, und zur Erstattung ihres Gutachtens einzuladen. Sie dienen weiter dazu die Aufmerksamkeit der Verwaltung auf Objecte zu lenken, welche einer besonderen Beachtung oder Fürsorge bedürftig erscheinen und sie sind das berechtigte Organ, durch welches die Seeverwaltung von den Bedürfnissen und Wünschen der maritimen Welt Kenntniß erhält.

Ebenso wenig kann eine andere Corporation unerwähnt bleiben, die sich als ein nützliches Glied in den Gesamt=Organismus der österreichischen

Seeverwaltung einschließt, nämlich die in der sogenannten ersten Section des österreichisch-ungarischen Lloyd vereinigten Versicherungskammern, deren Theilnahme an allen Seeangelegenheiten eine äußerst lebhaft sein muß. Auf der einen Seite befindet sich die Seebehörde dieser Section in ähnlicher Weise wie die Handelskammern zu consultativen Zwecken, auf der anderen Seite giebt sie ihr Kenntniß von allen auf die Schifffahrt bezüglichen Vorfällen, die irgend welchen Zusammenhang mit dem Versicherungswesen haben. Die erste Section des österreichisch-ungarischen Lloyd ist der Centralpunkt, an welchem sich die ganze Evidenz über die Bewegung der nationalen Handelsmarine zusammenfaßt. Bei ihr wird jedes Schiff in seinen Fahrten und in seinen Operationen verfolgt, derart, daß diese Section zum großen Auskunftsbureau dient, um in jedem Augenblicke von dem Aufenthalte oder von der Bestimmung eines Fahrzeuges Wissenschaft zu erlangen. Dieses Institut hat sich ganz allmählig herangebildet und es gewann seine umfassende, für den heutigen Stand des Seehandels geradezu unentbehrliche Bedeutung erst durch die vielseitige Organisation des Nachrichtenwesens an der Hand von Telegraphen und Semaphoren und durch Mithilfe eines über das ganze Gebiet des Seehandels verbreiteten Netzes von Agenturen.

Auch das Amt der „österreichischen Veritas“ dient den Zwecken des Seehandels. Dieses Amt wurde im Jahre 1858 nach dem Vorbilde des seit 1824 in London bestehenden „Lloyd's Register“ und des französischen Bureau „Veritas“ in Paris, seit 1828 gegründet, geschaffen, um eine genaue Classification der einzelnen, zum Seehandel verwendeten Schiffe in Bezug auf ihre Tüchtigkeit zu erzielen. Die beim Veritas-Amt angemeldeten Schiffe werden von hierzu designirten Sachverständigen untersucht und je nach ihrer Beschaffenheit nach verschiedenen Klassen eingetheilt, deren Erfordernisse reglementmäßig festgestellt sind. Die Classification muß nach einem bestimmten Zeitraume, oder so oft das Schiff eine Havarie erlitten hat, erneuert werden und dient als Basis beim Abschlusse der Versicherungs-Verträge. Seit seinem Bestande hat der „Veritas austriaco“, welcher sich auch im Auslande eines günstigen Rufes erfreut, in runder Summe 9200 Schiffe classificirt; das zu Anfang des Jahres 1875 herausgegebene Register weist augenblicklich 4214 Fahrzeuge auf.

Von besonderem wirthschaftlichen Interesse für die Handelsmarine ist ferner eine gute Schifffahrts- und Rhedereistatistik: die Statistik ist in der heutigen Administration zu einem wichtigen Gegenstande geworden, indem sie in der prägnanten Form von Ziffern ein klares und deutliches Bild der Verhältnisse, auf welche sich die Aufmerksamkeit der Verwaltung erstreckt, liefert und hierdurch auch untrügliche Anhaltspunkte für deren fernere Thätig-

keit gewährt. Seeschiffahrt und Seehandel verlangen daher auch nach statistischer Bearbeitung und Darstellung. Die Aufmerksamkeit der Seeverwaltung muß sich daher diesem Punkte in dem doppelten Streben zuwenden, einerseits das reichliche Material zu sammeln und andererseits dessen richtige Ausbeutung und Bearbeitung zu sichern. Die Statistik beschäftigt sich auf dem hier in Rede stehenden Gebiete mit dem Lebendigen und todtten Materiale der Handelsmarine, mit der Bewegung desselben in den einzelnen Häfen des In- und Auslandes und mit der Waarenbewegung zur See.

Was zunächst das Materiale der Handelsmarine anbelangt, so wird dasselbe bei der Seebehörde, theils bei jenen Aemtern, welche mit der Ausfertigung der bezüglichen Borddocumente betraut sind, in Evidenz gehalten und es ist denselben leicht möglich, die für die Statistik erforderlichen Daten zu liefern. Alle statistischen Ausweise der verschiedenen Behörden finden ihre Verwendung bei der Zusammenstellung des „Annuario marittimo“. Dieses Jahrbuch ist eine von der Seebehörde veranlaßte regelmäßige Publication an welcher sich auch seit ihrer Errichtung die ungarische Seebehörde theilhaftig. Die erste Anregung zu diesem Jahrbuche ging von dem Lloyd aus, welcher im Jahre 1848 ein solches herausgab und in demselben die für die Handelsmarine wichtigsten Personalnotizen, statistischen Daten und eine Reihe von Angaben über seine eigene Dampfschiffahrt zusammenfaßte. Für das Jahr 1850 erschien ein zweiter Jahrgang, der jedoch von Seite des Lloyd keine Fortsetzung fand. Dagegen nahm die Central-Seebehörde diesen Gedanken auf und gab von 1853 angefangen dieses Jahrbuch heraus. Dasselbe wurde, wie uns eine Durchsicht der Jahrbücher zeigte, im Laufe der Jahre vielfach verbessert und erweitert und bildet nunmehr eine stattliche Reihe von 23 Bänden. Der „Annuario“ wird theils an die verschiedenen Consular- und Hafenämtcr vertheilt, theils aber auch in Verkauf gegeben und findet allseitig vielfache Benutzung. Die Zusammenstellung und Redaction geschieht bei der Seebehörde. Die in demselben enthaltenen Verträge, Gesetze und Verordnungen bilden auch den Gegenstand eines Separat-Abdruckes, weil dieselben entgegen dem jährlich wechselnden Theile des „Annuario“ einen bleibenden Gebrauchswert besitzen.

Hinsichtlich der Schifffahrtsbewegung sorgte die Central-Seebehörde bereits im Jahre 1850 für die Herstellung einer genauen Statistik. Alle Ausweise gelangen entweder mittelbar oder unmittelbar durch die Seebehörde an die Triester Börse-Deputation, welche das Material zu einer Reihe von Publicationen und Zusammenstellungen verarbeitet. Auch werden verschiedene, sehr detaillirte Ausweise über Handels- und Schifffahrtsbewegung in den heimischen und fremden Häfen verfaßt, welche an die statistische Central-Commission zur weiteren Benutzung gelangen. Die Triester Börse-Deputation hat zu diesem Behufe eine eigene statistische Abtheilung, deren Kosten aus dem Eingange der Güterbestätter-Taxe bestritten werden.

Wir schließen diese Darstellung mit dem Wunsche, es möge nach abermals fünfundsanzig Jahren, an der Wende des Jahrhunderts, der künftige Berichterstatte von einer noch höheren Blüthe und einem noch segensreicheren Gedeihen der österreichischen Handelsmarine erzählen können, als dies heute uns vergönnt ist.

Max Hoenig.

Verantwortlicher Redakteur: Dr. Hans Blum in Leipzig.

Verlag von F. V. Herbig in Leipzig. — Druck von Hüthel & Herrmann in Leipzig.