

Staatsunterstützung in der belgischen Schifffahrt.

Die Gründung des Lloyd Royal Belge, über dessen Zweck, Absichten und finanziellen Ausbau wir bereits berichtet haben, regt in der belgischen Presse auf erheblichen Widerstand. Insbesondere regt die Kritik gegen die belgische Regierung an, die die Zins- und Tilgungsbürgschaft für die auszugehenden Schuldverschreibungen im Betrage von 100 Millionen Franken zu übernehmen sich bereit erklärt hat, sowie gegen die überige Geheimhaltung der Angelegenheit, durch die Argwohn, so schreibt der „Kevran“, erregt worden sei. Dieses Blatt meint, daß das Unternehmen, das sicher alle Belgier einer Meinung gefunden hätte, infolge der Geheimnisrämerie unter ihnen Zwietracht verbreiten werde. Der Marineminister, der die Heimlichkeiten liebt, hat die in ihm gesetzten Hoffnungen enttäuscht; er ist nach unserer Ansicht nicht aus dem Holz geschnitten, um diese bedeutende Aufgabe der Wiedererweckung unserer Handelsflotte zum Besten zu leiten. Er hat den guten Gedanken bloßgestellt, Unstimmigkeiten erweckt, die für immer schlummern mußten, und hat die Verantwortlichkeit der Regierung auch hineinbezogen. Das ist ein Unglück.

Sachlicher und ins Einzelne gehend begründet ein Antwerpener in der „Indépendance Belge“, der, wie das Blatt berichtet, sehr auf dem laufenden in maritimen Angelegenheiten ist, seine Einwendungen, die er gegen das Projekt vorzubringen hat. Nach seiner Ansicht ist die Regierung nicht berechtigt, sich für die Zukunft zu binden. Kapitalsteuer und private Unternehmungen, Zinsgarantie und Auszahlung gehören zu einer wirtschaftlichen und sozialen Politik, zu der der Volkswille Stellung zu nehmen hat. Privatleuten zugebilligte finanzielle Begünstigungen erfordern mehr als jede andere Maßnahme die öffentliche Bewechnung. Was geht das uns an, daß die Reederei die Schiffe von vier verschiedenen Gesellschaften in eine Gesellschaft zusammenfaßt? Dadurch wächst unsere Handelsmarine nicht. Die Dampfer britischer Flagge können nicht kraft dieser Zustimmung die belgische Nationalität annehmen, sie werden also den gegenwärtigen und zukünftigen Einschränkungen unterworfen bleiben, die die englische Regierung den Schiffen ihrer Flagge, namentlich den Anforderungen und Lagen auferlegt.“ Der Vorschub von 75 Millionen durch das arme Belgien an Industrielle, fährt der Antwerpener Gewährsmann fort, ist nicht ein Ausleihen, ist vielmehr ein Geschenk. Dieser Vorschub ist zu 4 Prozent gegeben in einer Zeit, in der es sicher ist, daß für mehrere Jahre der Zinssfuß 5 Prozent überschreiten wird und der Staat Geld zu teureren Bedingungen wird aufnehmen müssen. Mitbin ein Geschenk, das, abgesehen von dem Unterschied zwischen Ausgabepreis und Wert, dem unglücklichen Belgien 1 bis 2 Millionen jährlich kosten wird. Die 100 Millionen, die der Staat in einem Privatunternehmen wagt, laufen ein fürchterliches Risiko. Das Gesellschaftskapital von 50 Millionen ist eine ungenügende Bürgschaft, denn es steht in der von den Anstiftern zum Kriegspreis von 80 Millionen angekauften Flotte. Fraglos hat man den Beratern des Königs die Notwendigkeit der Gründung großer Schifffahrtslinien vor Augen gehalten, um das deutsche Ausbeutungsgebiet zu übernehmen. Was man ihnen aber nicht gesagt hat, das ist, daß die Flotte der begünstigten Reederei in nichts weiter als in regulären Linien besteht. Sie umfaßt vor allem alte Schiffe, die bis zum äußersten in diesem goldenen Zeitalter ausgenutzt und infolgedessen schlecht gehalten sind und nur für rohe Ladung passen. Das Projekt ist so absurd, so gefährlich und parteiisch, so gegen das öffentliche Interesse, daß ein befragter technischer Beland unmöglich eine günstige Ansicht haben kann. Es ist nicht den in England befindlichen sachverständigen Belgiern unterbreitet worden, im Vordergrund ist es angezettelt worden, und ich erfahre, daß mehrere ehrenhafte Mitbürger, die man zur Deckung eines Geschäftes von zweifelhafter Beschaffenheit um ihre geachteten Namen bat, so unparteiisch waren, die ihnen bei der Verwaltung angebotenen Stellen zurückzuweisen. Der gute Glaube der meisten Regierungsmitglieder ist sicherlich irreführt worden, vielleicht ist es noch nicht zu spät.

Soweit die Bemängelungen, die belgische Staatsangehörige selbst an dem neuen Unternehmen zu machen haben. Offen bleiben drei Fragen: 1. Wird das belgische Parlament, nachdem sich bereits jetzt so viel Widerspruch zeigt, den Plan der belgischen Regierung unterstützen? 2. Wie wird sich der belgische Staat den andern belgischen Schifffahrtsunternehmungen gegenüber verhalten? 3. Wie wird sich die Zukunft Antwerpens überhaupt gestalten? Drei Fragen, die den deutschen Schifffahrtskreisen recht geben, wenn sie der neuen belgischen Gründung mit dem hochtönenden Namen gleichgültig gegenübersehen.