

20. VII. 1917

161

Eine Vertrufung der heimische Seeschiffahrtsgesellschaften?

Die „Allgemeine Textil-Zeitung“, die bekanntlich enge Beziehungen zur Großindustrie unterhält, bringt in ihrer heutigen Wochenausgabe folgende Meldung:

In finanziellen wie in industriellen Kreisen wird das Gerücht lebhaft erörtert, daß Bestrebungen im Zuge seien, die heimischen Seeschiffahrtsgesellschaften zusammenzuschließen, um sie im kommenden Frieden einheitlich zu leiten und, entsprechend den neuen Aufgaben, auszubauen. Es wird auch eine sehr bekannte führende Persönlichkeit auf diesem Gebiete genannt, die dieses Projekt zu verwirklichen beflissen sei. Von interessierten zuständigen Kreisen wird indes das Gerücht der Schiffahrtskonzentration in Abrede gestellt, mit dem besonderen Beifügen, daß die maßgebenden staatlichen Faktoren einem solchen Plane, gleichviel ob er als förmlicher Trust oder lediglich als losere Interessengemeinschaft in Erscheinung träte, auch kaum zustimmen würden. In getreuer objektiver Wiedergabe der in ersten Kreisen kursierenden Auffassungen über diesen Gegenstand muß jedoch verzeichnet werden, daß, wenngleich mit der gebotenen Reserve, die Meinung vorherrscht, daß das ange-deutete Projekt immerhin vage bestehe und anscheinend nur noch nicht genügend konkretisiert sei. Es wäre daher abzuwarten, ob und in welcher Form es schließlich hervortreten werde. Im Hinblick auf die hohe Bedeutung der Angelegenheit und das rege Interesse, das ihr seriöse Kreise zuwenden, glaubten wir von einer flüchtigen, andeutungsweise be-züglichen Mitteilung nicht Abstand nehmen zu sollen.

Wenn diese Ausführungen auf Wahrheit beruhen — und daran ist bei dem Charakter der Textilzeitung als Organ der Industriellen kaum zu zweifeln —, so erscheint die Frage nach den Ursachen der bekannten Kursstreiberei in den Schiffahrtssaktien mit einem Schlage gelöst. Nicht um eine durch die Unvernunft von Außenseitern in Szene gesetzte Hauffe handelt es sich sodann, sondern um eine regelrecht von eingeweihten Kreisen vortrefflich geleitete Bourspekulation eines Frachtenmonopols, das noch im oder spätestens nach dem Kriege geschaffen werden soll.

Man will offenbar den Wettbewerb ein für allemal ausschalten und die allgemeine Schiffsräumnot dazu benutzen, um nach dem Kriege die Frachttätze ins Ungemessene zu steigern. Daß ein solches Vorgehen nur zum Schaden der ganzen österreichischen Volkswirtschaft gereichen muß, braucht nicht eigens betont zu werden. Wir werden in den ersten Jahren nach dem Kriege ein ungeheuerliches Anschwellen der Rohstoffeinfuhr und damit die schärfste Anspannung unserer maritimen Transportmittel erleben. Dieser Verkehr wird sich nur dann kluglos abwickeln können, wenn in Schiffahrtskreisen der ehrliche Wille besteht, die schwierige Lage nicht zu gleicher Zeit zum Ausgangspunkte eines allgemeinen Beutezuges zu machen. Ein künstliches Hinausschrauben der Frachten könnte unter Umständen direkt zu einer Katastrophe für unsere Industrie werden, die nach dem Kriege eine zu starke Belastung durch abnorm hohe Tarife unmöglich verträgt. Unserer Volkswirtschaft muß vor allem die Wettbewerbsfähigkeit am Weltmarkte erhalten bleiben und eine der wichtigsten Vorbedingungen hierfür sind niedrige Frachten in der Seeschiffahrt, der nach dem Kriege eine nicht hoch genug zu schätzende Rolle in der allgemeinen industriellen Retablierung zukommen wird. Von der Haltung, die man in Schiffahrtskreisen in diesen Fragen einnehmen wird, hängt es daher ab, ob nach dem Kriege ein Eingriff der Staatsgewalt in die Verhältnisse am Frachtmarkt notwendig wird, oder ob er sich vermeiden läßt. Das Interesse der Allgemeinheit verlangt es auf alle Fälle, daß man den Versuchen, unsere Schiffahrt zu vertruften, beizeiten entgegenetrete, um so eine schwere Gefahr noch in ihrem Entstehen zu bannen.