

### Schiffahrtsfragen.

Dem Reichsrat liegt u. a. ein Gesetzentwurf vor, wonach die Geltungsdauer des Marine-Unterstützungsgesetzes vom Jahre 1907 bis 31. Dezember 1919 erstreckt wird. Dieser Gesetzentwurf, der eine Mehrbelastung des Staatschazes in Höhe von etwa 2-24 Millionen Kronen vorsieht und der nur als Vorläufer neuer Anforderungen für die Handelsflotte angesehen werden muß, gibt der Volksvertretung passende Gelegenheit, um sich einmal eingehend mit dem Stand der österreichischen Handelsflotte und mit den Mängeln zu befassen, die sich in ihrem Gefüge zeigen. Da ist die Frage der Vertrustungsbestrebungen einerseits und die der tollen Haussa in Schiffahrtswerten andererseits. Das phantastische Dinaufwirbeln der Kurse der Schiffahrtsaktien, sowie es vor mehr als zwei Monaten eingesehen hat, ist noch in aller Erinnerung. Damals war man sich nicht ganz im klaren darüber, ob man es hier nur mit einem simplen Manöver der Effektenpekulation zu tun hatte, oder ob hinter der Kulisse einflußreiche Drahtzieher stehen, die ihre Vertrautheit mit der wirklichen Lage der Dinge in umfangreichen Effektenankäufen verwerthen. In ein ganz neues Licht würde dann die ganze Sache durch die recht eindeutigen Auslassungen eines den Industriellenteils nahestehenden Fachblattes gebracht, in dem von einer Art Vertrustung der Ueberseeschiffahrt die Rede war, um dergestalt die Grundlage für eine ganz im Belieben der Schiffseigner stehende Dividendenpolitik zu schaffen. Die Haussa in den Schiffahrtsaktien, die in den durch die Familie Cosulich vorgenommenen Effektenkäufen und in den Meldungen über Schiffverkäufe in Amerika und Ostasien einen kräftigen stimulus fand, war also im Grunde nichts anderes als eine Eskompierung der riesenhaften Gewinne, die man nach dem Kriege mit Hilfe der Tarisschraube auf Kosten der österreichischen Volkswirtschaft einzuheimsen hoffte und wie es scheint, auch jetzt noch hofft. Denn anders wäre es nicht erklärlich, wieso sich die Kurse der Schiffahrtsaktien auch heute noch auf ihrer schwindelnden Höhe halten, wieso es ferner möglich war, daß die bekanntesten offiziellen Verwarner so ganz ohne Wirkung blieben. In Reederkreisen scheint man sich ziemlich sicher zu fühlen vor staatlichen Eingriffen und um ja jede Gefahr zu beseitigen, tritt Hofrat A. Frankfurter, Generaldirektor des österreichischen Lloyd in einer hiesigen volkswirtschaftlichen Wochenschrift für möglichste Ungebundenheit, und zwar nach jeder Richtung hin ein. „Die Schutzorganisationen, die dem Krieg ihr Entstehen verdanken und die noch für die Uebergangszeiten bis zur vollen Friedenswirtschaft bestehen bleiben dürften, müsse man ehestens auflassen, um wieder der Betätigung der freien Wirtschaftskräfte Raum zu geben. Handel und Industrie müßten wieder freie Hand bekommen.“ Gegen diese Auffassung ist nun an und für sich nicht das Geringste einzuwenden. Einen ganz andern Sinn gewinnen diese Worte jedoch, wenn bald hernach speziell auf den Charakter der Schiffahrt als Erwerbszweig und auf die „günstige Konjunktur nach Friedensschluß“ hingewiesen wird. Die Absicht, sich für die im Krieg erlittenen Ausfälle, die man noch obendrein dem Staat aufhalsen will, ordentlich schadlos zu halten tritt da augenfällig in Erscheinung. Für den Generaldirektor einer Schiffahrtsgesellschaft mag der

Gedanke an tausendprozentige Tarifierhöhungen, so wie sie jetzt im Kriege gang und gäbe sind, freilich etwas verlockendes haben und deshalb heißt es jetzt schon Sorge dafür tragen, daß derartigen Beutezügen ein Riegel vorgeschoben wird. In diesem Sinne ist es auch zu begrüßen, wenn jetzt im Abgeordnetenhaus ein Antrag eingebracht wird, der folgende Bestimmungen enthält:

1. Kein österreichisches Handelsschiff darf verkauft werden.
2. Ist ein Schiff früher verkauft worden, so ist der Erlös bis zur Höhe der von dem Eigentümer bezogenen staatlichen Subvention einzuziehen, insoweit er nicht von der Kriegsteuer erfaßt wurde.
3. Der gesamte Schiffsraum ist in bezug auf Fahrten, Frachten und Tarife unter staatliche Kontrolle zu stellen.

Der Sinn dieser Bestimmungen liegt auf der Hand. Es soll vor allem der Regierung eine verstärkte Kontrolle über Schiffsraum und Frachten eingeräumt werden, um jede Ausschreitung privatwirtschaftlichen Unternehmertums wenigstens auf diesem Gebiete unmöglich zu machen. Mit anderen Worten: eine Art Preisregulierung, übertragen auf die Friedens- bzw. Uebergangswirtschaft im Schiffahrtswesen. Findet der oben erwähnte Antrag die Zustimmung der Volksvertretung — und daran ist bei der Entrüstung, die das Treiben der Börse gerade in den Kreisen der Abgeordneten ausgelöst hat, kaum zu zweifeln —, so ist wenigstens ein Schritt vorwärts getan auf der Bahn zur Gesundung der Verhältnisse in der österreichischen Seeschiffahrt. Um dieses Endziel zu erreichen, bleibt freilich auch dann noch genug zu tun übrig. Reform- und ausbaubedürftig sind da vor allem unsere Gesetzgebung, soweit sie den Seeverkehr betrifft, ferner das Subventionswesen und ganz besonders die leidigen Personalverhältnisse. Was wir zu allererst benötigen, das ist eine nautische Schule mit deutscher Unterrichtssprache, die dem Deutsch-Österreicher die Karriere in der Handelsmarine überhaupt erst möglich macht. Bisher lagen die Dinge leider meist so, daß an Bord der österreichischen Dampfer oft nicht einmal die Offiziere der deutschen Sprache mächtig waren. Oder soll dies ein Beweis dafür sein, daß der gewisse italianisierende Geist aus der Zeit vor dem Kriege auch heute noch im österreichischen Lloyd lebendig ist? Beinahe möchte es so scheinen. Sonst wäre nicht auch heute noch das Italienische beim Lloyd Dienst- und Kommandosprache; sonst würden die auf den Lloyd dampfern befindlichen k. k. Postämter neben der italienischen auch noch eine deutsche Aufschrift tragen; sonst würde man vor allem auch dafür Sorge tragen, daß jeder der Dampfer ein Kaiserbildnis besitzt, was bisher nur bei der „Habsburg“ der Fall ist. Nicht umsonst erweckten bisher Schiff und Offiziere des Lloyd wie überhaupt der österreichischen Handelsflotte im Ausland oft genug den Eindruck als gehörten sie der italienischen Marine an. Eine Wendung zum Besseren ist nach dem Gesagten kaum zu erwarten. Diese Wendung dürfte erst eintreten, wenn einmal die ganze Angelegenheit, über deren wirtschaftliche und politische Tragweite kein Wort zu verlieren ist, vor dem Forum der Volksvertretung zur Sprache kommt.

In dem in der Nummer 370 der „Reichspost“ vom 11. August 1917 (Nachmittagsausgabe) unter der Rubrik: „Die Versorgungsfragen“ unter der Spitzmarke: „In der Zeit der Futtermittelknappheit“ veröffentlichten Artikel wurden gegen Herrn Dr. Abraham Baumöhl, Hof- und Gerichtsadvokaten in Wien, 1. Bez., Riemergasse Nr. 9, mehrfache unwahre Angaben gemacht. Ich habe mich nunmehr davon überzeugt, daß diese Angaben jeder tatsächlichen Grundlage entbehren, Herr Dr. Baumöhl vielmehr die hinsichtlich des Heues bestehenden behördlichen Anordnungen, insbesondere das Verbot der Veräußerung, genau beobachtet und sich für die Verwertung des von ihm geernteten, durch die allgemeine Beschlagnahme getroffenen Heues bei den zuständigen Behörden (k. k. Bezirkshauptmannschaft Giezing Umgebung und k. k. Ernährungsamt) monatelang, jedoch vergeblich bemüht hat. Ich habe mich weiters auch davon überzeugt, daß Herr Dr. Abraham Baumöhl auch bezüglich der Bewirtschaftung der Wiesen seiner Pfalzauer Besitzung keinerlei Vorwurf gemacht werden kann. Ich bedauere lebhaft, daß die obervährten, gänzlich unwahren Angaben aus Versehen in den eingangs zitierten Artikel aufgenommen wurden und Herr Dr. Baumöhl hiedurch gekränkt wurde. Ich verpflichte mich, diese Erklärung noch im Laufe des Monats September 1917 im Morgenblatte der „Reichspost“ im redaktionellen Teile mit denselben Lettern wie dem inkriminierten Artikel kostenlos zu veröffentlichen und verpflichte mich weiters, die bei Herrn Dr. Hugo Schulz, Hof- und Gerichtsadvokaten in Wien, als Nachhaber des Herrn Dr. Abraham Baumöhl erlaufenen Vertretungskosten im gerichtlich zu bestimmenden Betrage binnen 14 Tagen bei Exekution zu bezahlen. Heinrich Ambros, verantwortlicher Redakteur der „Reichspost“.

Die vorstehende gerichtlich vereinbarte Erklärung bezieht sich auf eine Zuschrift, deren Verfasser nachträglich für seine Angaben nicht einzustehen vermochte, so daß unserem Verantwortlichen nichts übrig blieb, als der geforderten Erklärung zuzustimmen.