

29. VIII. 1917

111

Der Hauffetaumel in Schiffahrtswerten.

Vom Abg. Dr. Otto Steinwender.

Es ist die höchste Zeit, daß gegenüber den Erscheinungen auf dem Aktienmarkt ein starkes Wort gesprochen wird. Und zwar von der Regierung, denn bis das Abgeordnetenhaus wieder zusammentritt, können weitere Hunderte von Millionen verloren gehen. Verloren gehen nicht von einigen Reichen, die es leicht verschmerzen, oder von Spekulanten, die den Verlust bald wieder einbringen, sondern von den Wenigbemittelten, die erst dann auf den Geschmach kommen, wenn Wende und Sturz vor der Tür stehen. Freilich, Worte sind genug gesprochen worden. An sanften, allgemeinen Warnungen hat es nicht gefehlt, auch im einzelnen wurde manches vorgebracht, was geeignet gewesen wäre, zur Besinnung zu bringen, das Abreißen der Kriegskonjunktur, die Teuerung, der Mangel an Rohstoffen, die Belastungen des Kapitals und des Einkommens als unausbleibliche Folge der Kriegskosten. Das alles hat aber nichts gemüht. Wir brauchen nicht ein Wort, das warnt, sondern ein Wort, das ankündigt, und besser noch ein Wort, das wenigstens einen Teil der kommenden Lasten diktiert.

Wir wollen heute nur von einem eng umgrenzten Gebiet des Aktienmarktes sprechen, und zwar deshalb, weil auf diesem Gebiet die ärgsten Ausschreitungen geschehen, zugleich aber auch die Abhilfe sich am leichtesten gestaltet. Wir meinen die Schiffahrtswerte. Von diesen enthält das Verzeichnis der amtlichen Schätzwerte nur zwei Notierungen, die eine ist vierundeinhalbmal, die andre mehr als fünfmal so hoch als die letzte Friedensnotiz, obwohl beide Gesellschaften in den Kriegsjahren mit schweren Verlusten arbeiten. Aber die Spekulation rechnet mit zwei Dingen, mit den hohen Frachtraten nach dem Krieg und mit dem Verkauf von Schiffen zu enorm gestiegenen Preisen. Heute kostet eine Tonne Schiffsraum in England fünfmal soviel als vor dem Kriege; danach kalkuliert man den Kurs, ohne zu bedenken, daß die Dauer der hohen Frachtraten eine begrenzte sein wird und daß die Kosten sich nicht so bald erheblich mindern werden.

Aber jede noch so starke Betonung dieser Bedenken wäre vergeblich. Hier braucht es ein stärkeres Wort, und dieses kann nur der Staat aussprechen. Auch wenn die Schiffahrtunternehmungen bisher ganz frei vom Staat und nicht auf seine Unterstützung angewiesen gewesen wären, würde er Höchstpreise für die Frachten aufstellen. Er würde sicherlich auch noch weiter gehen, indem er den ganzen Schiffsraum unsrer Handelsmarine für sich mit Beschlag belegt. Den Verkauf der Schiffe würde er auch nicht dulden, denn er braucht sie und kann es nicht den Schiffsherren überlassen, ob sie den heimischen Markt oder das Ausland bedienen wollen.

Nun war aber unsre Handelsmarine nicht frei, und ohne Unterstützung seitens des Staates wären die Schiffe nicht gebaut worden und hätte sich der Verkehr nicht abspielen können. Abgerechnet das Defizit der kriegsbedingten Lagerhäuser, haben wir in den letzten Jahren durchschnittlich 21½ Millionen Kronen an Subventionen für die Seeschiffahrt bezahlt. Doch nicht zu dem Zweck, um die mit unserm Geld gebauten Schiffe verkaufen und den wirtschaftlichen Aufbau nach dem Kriege durch wucherische Frachtpreise erdrosseln zu lassen. Nein, für die Hunderte von Millionen, die wir für unsre Handelsflotte ausgegeben haben, kommt mit dem Frieden die Zeit, in der sie sich für den Staat verzinsen. Darauf zu verzichten wird uns gewiß nicht einfallen, aber das muß jetzt endlich einmal auch gesagt werden, und wenn dann die Kurse fallen, ist es nicht unsre Schuld, sondern die Schuld derer, die sie in einer übertriebenen Meinung von unsrer Eifersüchtigkeit hinaufgetrieben haben.