

Jur Hausse in Schiffsahrtaktien.

Von Dr. R. R. v. Frey, Triest.

Unermüdblich wird weiter präjudiziert, die Hausse der Schiffsahrtwerte*) jetzt sich zur Einkreisung unserer Volkswirtschaft durch einige hinter der Spekulation im Trieben fischende, sogenannte Schiffsahrtinteressenten nicht nur fort, sondern diese, durch die mindestens passive Unterstützung fühner geworden, steht jetzt gar nicht mehr an, sie als vollkommen begründet hinzustellen. Tag für Tag erscheinen in den Provinzialblättern Artikel, nur dazu berechnet, die Haussebewegung in die Breite zu tragen, sie dadurch neuerdings anzufeuern und vor Rückschlägen zu bewahren. Hier begründet ein „Fachmann“ den hohen Kursstand mit den nach dem Kriege zu gewärtigenden hohen Frachtraten, dort verkauft ein „Bankfachmann“ alle Schiffe, um damit den hohen Kurs der Aktien zu fundieren. Schließlich verlangt ein „Triester Reder“, der es übrigens diesmal wirklich ist, noch eine staatliche Uebersubvention in Form eines Kontingentes von 200 Millionen Kronen, berechnet zudem in der konfusesten Weise, daß eine dem Kursstande der Aktien angepaßte Frachttsteigerung das Kilogramm nur (!) mit 18 Hellern belasten würde und droht endlich mit Retorsion aller jener Staaten, deren hausshierende Frachtpolitik Oesterreich nicht mitmachen würde. Mag Dr. Steinwender in der „Grazer Tagespost“ auch noch so überzeugend ausrufen: „Nein, so dumm — nämlich, daß wir im Augenblick des allerdringendsten Bedarfes dem Verlaufe der mit staatlichen Geldern erbauten Schiffe zustimmen — sollte man uns denn doch nicht halten!“; mag er auch noch so selbstsüchtig daran glauben, daß der Staat „dennoch die Courage ausbringen werde, die Frachtraten zu diktiert“, der Gezentanz geht doch erst recht weiter und beweist, daß die Drahtzieher da anderer Meinung sind. Nicht einmal der jüngste Beschluß des Deutschen Nationalverbandes, in dem angesichts der Vorgänge an der Börse und ihren Folgen, die Erwartung ausgesprochen wird, daß die Regierung den gesamten Schiffsraum der Handelsmarine mit Beschlag belege, wird diese Kreise auch nur einen einzigen Augenblick stören. Noch immer frachen die Hintertreppen unter den Tritten jener Schnellläufer, die in Schiffsahrtfragen bisher noch stets das Präventiv zu spielen und damit so einzuspinnen verstanden, daß stets ihr Wille durchgesetzt wurde, und stand er auch mit dem, was ursprünglich geplant worden war, im allerstriktesten Gegensatz.

Anderes wird es auch diesmal kaum kommen. Obwohl die Präjudizierung durch die Hausse in Schiffsahrtaktien täglich gefährlicher wird und damit der Regierung fast schon die Möglichkeit benommen ist, auf die künftige Frachtpolitik Einfluß zu nehmen, die Reihenfolge der Transporte zu bestimmen, kurz, die Uebergangswirtschaft in ihrem allerwichtigsten Instrumente, der Seeschiffahrt, zu beherrschen, wird doch die bekannte Rolle des Greifes auf dem Dache so meisterhaft beibehalten, daß füglich nur die Frage übrig bleibt: Was wird denn eigentlich mit dem beschlagnahmten Schiffsraum angefangen werden? Werden nicht dann erst recht die versteckten Drahtzieher die Schiffsahrtspolitik in ihre Hände bekommen?

Ja, das droht tatsächlich, und darum ist die Beschlagnahme ein Streich ins Wasser. Neues Blut muß hinein, dann geht es auch ohne sie und werden nicht gerade die

*) Siehe den Artikel „Die Vertrustung der heimischen Seeschiffsahrtgesellschaften“ in Nr. 839 vom 25. Juli d. J.

Lüchtigsten ausgeschaltet. Wird dann noch die Kontrolle des Parlaments so organisiert, daß Remedur erfolgen kann, bevor noch die Kack aus dem Stalle ist, dann sind auch diesen Drahtzieher kalt gestellt, nur darf man freilich auch niemals den Bod zum Gärtner machen, wie dies bisher ausnahmslos geschehen ist. Schon lönt deren Strennenruf: „die Frachten hängen vom internationalen Markte ab“, und unter dieser für die Uebergangswirtschaft vollständig falschen Behauptung schleudern sie die Frage hin: „Wem wird unsere Regierung die Frachten diktiert können, wenn uns der ausländische Rohstoffbesitzer beispielsweise die Ware mit einem af-Preise aufzwingt, den Dampfer selbst bestellt und uns vor ein Entweder-Oder stellt?“ Und wenn sie diese Frage auch dahin beantworten: „wir werden annehmen oder auf die Ware verzichten müssen“, so zeigt das nur, daß diese Sorte von Wiederanknüpfen, die aus dem Kriege nichts gelernt und nichts vergessen hat, die genaue Wiederanknüpfung nach dem Kriege nur aus dem Grunde will, um mit den alten Wirtschaftsfarmeln, die ihnen vor dem Kriege Vorteile eingebracht haben, imponieren zu können. Die aber, die aus dem Kriege etwas gelernt haben, die werden auf diese Frage eine ganz andere Antwort geben: ein Entweder-Oder wird es gar nicht geben, weil die Bürger jener Staaten, die uns Waren verkaufen können, mindestens für die Uebergangszeit ihre Dampfer für ihre eigenen Zwecke werden notwendig haben und selbst einem Garangieren nicht würden Folge leisten können. Aus diesem Grunde aber können wir auf die Korrektur des internationalen Marktes verzichten und sie uns nach den Bedürfnissen unserer Volkswirtschaft selbst schaffen, und da die Seeschiffahrt einer ihrer wesentlichsten Teile ist, so wird auch mit den Frachten nicht geschleudert werden dürfen. Zwischen Hochfracht und Schleuderfracht steht wie immer das Maßhalten, und das wird unserer sicherlich mit der aufmerksamen Vorsehung wieder aufzubauenen Schiffsahrt gewiß besser ankommen, als die Irrwege, auf welche sie ihre falschen Freunde zur Verbergung ihres Antheiles an der Haussepekulation durch das Vorgaukeln einer Monopolstellung zu führen suchten.