

Der A

Wahnsinniges Spiel in Schiff- fahrtsaktien.

Zu den Vorgängen an der Budapester Börse.

B u d a p e s t, Ende Juli.

Eines der traurigsten Kapitel der Jagd nach den Kriegsgewinnen bilden die Vorgänge, die sich auf den Börsen fast der ganzen Welt in Schifffahrtsaktien abspielen. Die Bewegung hat bereits jeden festen Boden unter den Füßen verloren und ist in einen Taumel ausgeartet, der jeder Beschreibung spottet. Das wilde Börsenspiel begann zuerst in jenen Ländern, die während der ganzen Dauer des Krieges über das freie Meer verfügen konnten und deren Schiffahrtsgesellschaften infolge der Frachtraumnot, der Beschlagnahme eines großen Teiles der Handelsflotte zu Kriegszwecken, der gesteigerten Einfuhr und anderer Umstände geradezu märchenhafte Gewinne verzeichnen konnten, welche Gewinne mit den auch nicht unbedeutenden Kriegsgewinnen unserer Industrie verglichen, unsere Kriegsgewinner geradezu als Stümper erscheinen lassen. So erschienen erst vor kurzem Ausweise über die Riesengewinne der englischen und der neutralen Schiffahrt mehr als eine dänische oder norwegische Gesellschaft konnte 100 v. S. und auch darüber als Dividende ausschütten und jene englische Gesellschaft hält den Rekord, deren Reingewinn nicht weniger als 1500 v. S. betrug.

Die Bewegung verbreitete sich dann merkwürdigerweise auch auf jene Länder, die vom Meere abgeschlossen waren und deren Seeschiffahrtsgesellschaften keine horrenden Gewinne oder Dividenden verzeichnen konnten. In den nächststen Grenzen hielt sich das Börsenspiel in Schifffahrtsaktien noch in Deutschland, wo man sich keinen allzu übertriebenen Hoffnungen hingab, trotzdem man die große Bedeutung und den unversehrten Stand der deutschen Handelsflotte sehr hoch einschätzte, nichtsdestoweniger aber die wirklichen Verhältnisse nie aus den Augen verlor. Wenn auch die Haltung der deutschen Börsen in Schiffahrtspapieren eine feste ist, so sind die Aktien des Norddeutschen Lloyd oder der Hamburg-Amerikanische Linie, um nur ein Beispiel zu erwähnen, sicherlich nicht um 1/2 v. S. gestiegen, wie wir dies in den jüngsten Tagen an der Budapester Börse erlebt haben.

Von Deutschland griff das Börsenspiel auf Österreich-Ungarn über. Hier nahm es zwar keine solchen Maße an, wie in Norwegen, wo sich schon in den Nachtstunden Studenten, Mädchen, kleine Beamte vor den Banken und Märgeschäften aufstellten, um gleich bei Morgengrauen, bei Öffnung der Geschäfte, Schifffahrtsaktien kaufen und verkaufen oder sich an der Zeichnung der Aktien neu zu gründender Schiffahrtsgesellschaften beteiligen zu können. Nichtsdestoweniger nahm das Börsenspiel in Schifffahrtsaktien auch in Österreich-Ungarn ganz bedeutende Maße an, die um so bedauerlicher sind, da sich an den wilden Spekulationen nach übereinstimmenden Aussagen von Fachleuten durchwegs Kreise beteiligten, die sich bisher vom Börsenspiel vollständig fernhielten und die nur vom wilden Drang nach Kriegsgewinnen, nach der Ausnützung der Kriegskonjunktur, zum Börsenspielen getrieben wurden.

In Wien machte man dem gefährlichen Unfug bald ein Ende. Kaum hatte das Börsenspiel in den erst im Februar zum beschränkten Privathandel zugelassenen Austro-Amerikanische Aktien bedenkliche Maße angenommen, als der Privatverkehr in diesem Papier ab 15. Mai vollständig verboten wurde. Die Warnung nützte aber nichts, einige Tage später mußten die Aktien des Österreichischen Lloyd und der ungarischen Gesellschaft „Adria“ vom Privatverkehr an der Wiener Börse ausgeschaltet werden. Der Privatverkehr in diesen Papieren ruht zwar trotz der hohen Strafen noch immer nicht ganz, immerhin ist aber soviel erreicht, daß Kurschwankungen von einigen hundert Kronen im Laufe von zwei, drei Tagen ausgeschlossen sind.

Das Beispiel der Wiener Börse hat die Spekulation in Budapest nicht abgeschreckt, wo das Übel noch dadurch verschlimmert wird, daß seitens der Börsenleitung außer der Veröffentlichung einer in ziemlich sahnem Tone gehaltenen

Warnung, sich vom Börsenspiel fernzuhalten, bis zur Stunde nichts erfolgt ist. Im Mittelpunkt der Budapester Spekulation stehen die Papiere der beiden ungarischen Gesellschaften „Adria“ und „Atlantica“. Die „Adria“ ist die bedeutendste ungarische Gesellschaft. Begründet im Jahre 1882, verstand sie gleich von allem Anfang an im Außenhandel Ungarns eine bedeutende Rolle einzunehmen. Im Laufe einiger weniger Jahre erstarbte sie bereits in einer solchen Weise, daß sie dem fast fünfzig Jahre älteren österreichischen Lloyd in erfolgreicher Weise Konkurrenz machen, und schon neun Jahre nach ihrer Gründung, im Jahre 1901, den Vertrag mit dem Lloyd lösen konnte. Damals kam auch eine Vereinbarung über das Wirkungsgebiet zustande: die Adria erhielt den Westen, der Lloyd den Osten. Bei Kriegsausbruch umfaßte der Part der Gesellschaft 33 Dampfer für weite Fahrt mit einem Gesamttraumgehalt von über 73.000 Bruttotonnen. Der Reingewinn betrug im Jahre 12 Millionen Kronen, und für die Jahre 1911 und 1912: 16 und 173 Millionen Kronen. Das erste Kriegsjahr zeitigte noch immer einen Gewinn von 765.000 Kronen, 1915 schloß mit einem bedeutendem Abgang, der aber im Jahre 1916 nicht nur ausgeglichen wurde, sondern die Gesellschaft konnte in ihrem Bericht von 1916 schon einen bedeutenden Reingewinn aufweisen, der darauf zurückgeführt wird, daß der der Gesellschaft knapp vor Kriegsausbruch erhöhte staatliche Beitrag von 46 Millionen Kronen abzüglich eines Drittels ohne Gegenleistung voll ausbezahlt wurde und anderseits der Gesellschaft auf Grund des Kriegsdienstleistungsgesetzes — die Flotte ging zum großen Teile in das Verfügungsrecht der Kriegsmarine über — ein größerer Betrag zutraf. Die Gesellschaft steht fast ausschließlich im Interessenskreise der Pesther Ungarischen Kommerzbank.

Die Atlantica ist zum großen Teil eine Schöpfung der Anglo-österreichischen Bank, betätigte sich bis zum Kriegsausbruch zum größten Teile in der freien Schiffahrt, verfügte insgesamt über 7 Schiffe und spielte überhaupt keine wie immer geartete größere Rolle im ungarischen Schiffahrtsleben. Nichtsdestoweniger konnte auch die Atlantica bei der günstigen Konjunktur, die in den letzten Jahren vor Kriegsausbruch im Schiffahrtsgeschäft herrschte, ganz gut vorwärtskommen. Im Jahre 1907, dem Jahre der Gründung, betrug die Dividende 425 Kronen gleich 525 v. S. Sie stieg aber und hielt sich beständig auf der Höhe von 8 bis 10 v. S.

Die niedrigsten Kurse für Adriaaktien waren an der Wiener Börse rund 300 Kronen und an der Budapester Börse notierte Adria in den letzten Julitagen 1914 522 Kronen, ein Kurs, der von dem Durchschnittskurs der letzten Jahre nicht unwesentlich abwich. Atlantica stand am 31. Dezember 1912 auf 338 Kronen, ein Jahr später auf 318 Kronen und am Tage des offiziellen Börsenschlusses, Ende Juli 1914 auf 265 Kronen.

Als das Börsenspielen in Schiffahrtspapieren die Spekulation ergriff, warf man sich, wer könnte die geheimen Triebfedern hierfür finden, auf die Adria und die Atlantica. Zahlreiche Gründe wurden für die maßlosen Kurssteigerungen angeführt, die aber alle nur für das launische Publikum von jenen ausgestreut wurden, die aus diesen Kursdifferenzen Nutzen ziehen wollten. In erster Reihe wies man auf die heutigen riesigen Frachtsätze hin, die in zahlreichen Fällen um 1000 v. S. höher sind, als die Sätze vor Ausbruch des Krieges, dann wurde damit Stimmung gemacht, daß die heimische Handelsflotte, deren Kriegsverluste durch Beschlagnahme in feindlichen Häfen, Versenkungen und anderen Kriegsschäden durch Neubauten im Kriege reichlich wettgemacht wurde, einer glänzenden Zukunft entgegenstehe. (Bei den heutigen Kursen wird aber das Kapital nicht einmal mit einem Prozent verzinst.) Bei der Atlantica wurde die Kurserhöhung auch noch mit der Erhöhung des Aktienkapitals von sechs auf zehn Millionen Kronen in Verbindung gebracht. Zwischen der Gesellschaft und der Ungarischen Allgemeinen Kreditbank bestand ein Abkommen aus dem Jahre 1912, wonach die Bank bei der in Zukunft zu erfolgenden Kapitalserhöhung die Aktien zu 240 Kronen übernehmen kann. Zu der Zeit der Kapitalserhöhung standen die Aktien der Atlantica aber bereits auf 500 Kronen — es war im Mai laufenden Jahres — so daß die Bank bei einem solchen, seinerzeit vereinbarten, Kurse fünf Millionen Kronen verdient hätte. Dies erschien der Bank aber dennoch zu gewagt und so übernahm die Kreditbank die auf 500 Kronen stehenden Aktien zu K 280. Auch so ergab sich ein ganz hübscher Gewinn, wenn man bedenkt, daß die Kreditbank 20.000 Aktien übernommen hat und bei jeder 220 Kronen gewinnt. Bei der Adria brachte man die Kurssteigerungen auch damit in Verbindung, daß die Gesellschaft mit ihren im Auslande liegenden Schiffen den Verkehr zwischen ausländischen neutralen Häfen wieder aufnehmen wollte. Die Ursachen des schon geradezu wahnsinnigen Börsenspiels sind nicht völlig aufgeklärt.

Dr. Alexander Szana.