

Der Krieg in seinen wirtschaftlichen Folgen.

Schiffahrtsaktien und Schiffbauwerte.

Wien, 26. Januar.

Die schwere Enttäuschung über den Wert der Aktien einer Schiffswerftengesellschaft hat wieder einmal die Unsicherheit der Grundlage vor Augen geführt, auf der das ganze Gebäude der Kriegsturse ruht. Die Eigentumsanteile an der Werftunternehmung des Cantiere Navale in Triest gelten als eines der aussichtsreichsten Papiere und wurden, obwohl nicht zum offiziellen Markte zugelassen, im freien Verkehr mit den höchsten Preisen bezahlt. Ein Agio von siebenhundert Prozent war der üppigste Auswuchs der Kriegssphantasie für die Aktie einer Gesellschaft, deren Betriebe in den vom Feinde besetzten Gebieten lagen, die seit dem Kriegsausbruch keine Dividende gezahlt hat und nach der ganzen Natur ihrer Bilanzwerte die größte Zurückhaltung in der Geschäftspolitik erfordert. Vom Anbeginn des Krieges mit Italien war es kein Geheimnis, daß Monfalcone vom Feinde besetzt sei, die Flieger hatten wiederholt die ärgsten Zerstörungen an den Anlagen und den im Bau befindlichen Schiffen gemeldet. Das hinderte nicht, daß die abenteuerlichsten Gerüchte über die unabsehbaren Gewinnaussichten des Unternehmens verbreitet wurden. Die Gesellschaft verlegte sich im Kriege auf den Bau von Unterseebooten, der auf improvisierten Anlagen zu Linz und Budapest in Angriff genommen wurde: im ersten Jahre wurden die Betriebskosten verdient, der Ueberschuß konnte für das Gesamtunternehmen mit den Investitionen von 23 Millionen Kronen praktisch gar nicht in Betracht kommen, wurde aber sofort in eine rapid ansteigende Kursbewegung umgekehrt. Die „Wasserkoda“, wie die Aktien mit Vorliebe genannt wurden, waren eine längere Zeit hindurch eines der Lieblingsgebiete der spekulativen Betätigung, den Werken wurden die größten Erfolge im Schiffbau, ein ähnlicher Entwicklungsgang wie den reichsten Rüstungsgesellschaften in Aussicht gestellt, die Vorliebe des Marktverkehrs wurde auch von einzelnen Finanzstellen zur Abstoßung beträchtlicher Posten der Aktien benützt. Als durch die gewaltigen Siege die Italiener aus den von ihnen besetzten österr. Küstengebieten vertrieben wurden, trat die Rehrseite grell zutage. Durch eine offizielle Mitteilung der Verwaltung der Werftgesellschaft wurde erklärt, daß die Schäden gegen 10 bis 12 Millionen Kronen betragen und das Aktienkapital von 9 Millionen Kronen übersteigen, daß die Staatsverwaltung Ersatzeleistung und Anteil an der Gutmachung bisher abgelehnt habe, daß eine neue Kapitalbeschaffung in dieser Sachlage aussichtslos sei. Eine solche Verlautbarung verfolgte wohl auch den Zweck, die maßgebenden Stellen zu einer finanziellen Beihilfe, zur Deckung eines Teiles der Schäden aus öffentlichen Mitteln geneigter zu machen; die unmittelbare sichtbare Wirkung war aber zunächst ein Kurssturz, der auf einen Hieb die Hälfte des Agios wegriß und auch die nächst benachbarten Schiffahrtsaktien sowie andere Marktgebiete in Mitleidenschaft zog.

Das fernere Schicksal des Cantiere Navale ist vollkommen im ungewissen und von Faktoren abhängig, die sich noch nicht übersehen lassen. In erster Reihe wird die Staatsverwaltung zu erwägen haben, ob ein großes öffentliches Interesse die Wiederaufrichtung der gesellschaftlichen Werke erfordert und ob eine Unterstützung aus den Geldern der Allgemeinheit angezeigt erscheint. Wenn hierüber Gewißheit geschaffen ist, wird sich erst eine Rekonstruktion der Erzeugung und der finanziellen Verhältnisse durch eine ausgiebige Geldbeschaffung vollziehen müssen, die im Wesen fast einer Neugründung gleich zu halten sein dürfte. Schiffswerften sind während des Krieges in der ganzen Welt entstanden, in Freund- und Feindesland, in den neutralen Staaten ist der Schiffbau gleichfalls außerordentlich rege und angesichts der gewaltigen Zerstörungen werden auch in den ersten Friedensjahren noch viele neue Schiffe hergestellt werden. Aber auch auf einem solchen Betätigungsfelde werden die alten, eingewurzelten Unternehmungen einen starken Vorprung haben. Die Werft, die in Monfalcone neu aufgebaut werden soll, müßte vom Anbeginn mit viel höheren Produktionskosten rechnen, weil sie auch ihre eigenen Maschinen und Anlagen jetzt neu beschaffen und wesentlich teurer bezahlen muß. Will sie sofort zur Stelle sein, so wird sie ihren Kriegspreis zu bewilligen haben; hält sie sich die jetzigen Kriegspreise zu bewilligen haben; hält sie sich mit ihren Einrichtungen in dem Rahmen einer ökonomischen Kalkulation, so kann dies nur in langsamem Tempo erfolgen und sie läuft Gefahr, zu spät zu kommen, wenn bereits die Hauptarbeit im Schiffbau getan ist und demgemäß auch die Verdienste wesentlich schwächer fließen. Diese Ungewißheit aller Grundlagen, von denen Ertrag und Bewertung abhängen, machen deshalb die Aktien derartiger Unternehmungen für das weitere Publikum, für einen allgemeinen Marktverkehr ungeeignet und waren die Ursache, weshalb die Zulassung zum offiziellen Börsenhandel abgelehnt wurde. Ebenso sprunghaft und unvermittelt war die Entwicklung der Aktien der Schiffahrts-gesellschaften. In den ersten Kriegsjahren waren sie fast unverkäuflich, dann bemächtigte sich ihrer der Erwartungs-handel und trieb sie zu schwindelnder Höhe empor, jetzt sind auch sie vom Strudel erfaßt und jäh herabgeschleudert worden. Die Aktie des führenden Seeschiffahrtsunternehmens ist vom höchsten Stande um 1000 Kronen gefallen; in ähnlichen Verhältnissen bewegte sich die Entwicklung bei den anderen Gesellschaften des Seeverkehrs. Noch immer umfassen die Preise ein Vielfaches der Bewertungen der Friedenszeit, aber auch hier fehlen für das Urteil alle verlässlichen Anhaltspunkte, ob der Kurs angemessen, viel zu hoch oder bereits billig ist. Die Lage der Seeschiffahrt bleibt eine außergewöhnliche und über ihre Verdienstaussichten im Frieden lassen sich nur allgemeine Vermutungen, keine begründeten Berechnungen anstellen.

Die Seeschiffahrt ruht im Kriege bei uns wie in Deutschland, nur wenige Küstenfahrten für den allerdringendsten Bedarf sind mit großen Gefahren und mit