

Der Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte.

Von Bruno Buchwald (Berlin).

Das neue Deutsche Reich hat unmittelbar nach dem Abschluß des Friedensvertrages im Jahre 1871 zwei Gesetze erlassen, die eine Entschädigung von Kriegsschäden in Aussicht nahmen. Neben einem allgemeinen Entschädigungsgesetz wurde das Gesetz „betreffend die Entschädigung der deutschen Reederei“ erlassen. Die deutschen Eigentümer und Besatzungen der von Frankreich genommenen Schiffe, beziehungsweise Ladungen, hatten ebenfalls Anspruch auf Entschädigung. Für Schiffe wurde derjenige Wert ermittelt, den sie zur Zeit der Ausbringung gehabt hatten, für die Ladung der Wert, den sie beim Abgang des Schiffes besaß. Auch die durch die Ausbringung der Schiffe oder die Wegnahme der Ladungen erwachsenen Ausgaben für Hafengelder, Gerichtsosten, Schiffsproviand, für den Unterhalt oder die Heimsendung der Schiffe, Versicherungsgebühren usw. wurden ersetzt. Endlich wurden Vergütungen für den Verlust der Habe gewährt, deren Höhe im Gesetz festgelegt und davon abhängig war, ob diese Habe dem Schiffsführer, Stenermann oder anderen Schiffsteuten gehörte. Der Grundgedanke dieser Gesetze war nicht, Güter zu ersetzen, deren möglichst schnelle Wiederherstellung zur Aufrechterhaltung eines geregelten Ganges der Volkswirtschaft notwendig erschien; vielmehr hielt man es für einen gerechten Ausgleich, daß die von dem besiegten Feinde gezahlte Kriegsentchädigung in erster Reihe dazu Verwendung finde, Bürger, die ihrer Habe verlustig gegangen waren, wieder in deren Besitz zu bringen.

Der dem deutschen Reichstag vor kurzem zugegangene Entwurf eines Gesetzes über die Wiederherstellung der deutschen Handelsflotte ist als Vorläufer einer späteren, allgemeinen Regelung der Frage der Ersatzleistung für die durch Maßnahmen des Feindes vernichteten oder beschädigten Gegenstände anzusehen. Aber der Zweck dieser Vorlage ist doch ein wesentlich anderer. Nicht wegen der privatwirtschaftlichen Interessen der Reedereien, sondern infolge der hohen volkswirtschaftlichen Bedeutung der Handelsflotte für die Regelung des Weltverkehrs soll der Bau von Handelsschiffen unter finanzieller Hilfe des Reiches rasch gefördert werden.

Um dieses Ziel zu erreichen, war es notwendig, bis zum Ende des Krieges zu warten, weil die starke Entblößung Deutschlands von allen überseeischen Rohstoffen mehr denn je die Vorsorge für das Vorhandensein einer großen Tonnage zur Pflicht macht. Trotzdem man in allen Parteien des Reichstages sich über die Notwendigkeit des neuen Gesetzes einig zu sein scheint, ist dennoch der Gesetzentwurf nach kurzer Beratung im Reichstagsausschuß für Handel und Gewerbe vom Plenum an diesen Ausschuß wieder zurückgewiesen worden. Es sollte eine gründlichere Beratung vorgenommen werden, als die, die in den aufregenden Tagen der innerpolitischen Krisis möglich war. Es scheint, daß dieses Bedürfnis zu nochmaliger Aussprache daraus entstanden ist, daß man sich über den zu beschreitenden Weg noch nicht schlüssig war. Die Begründung zur Gesetzesvorlage sucht den Eindruck zu vermeiden, daß es sich hier um ein Entschädigungsgesetz für die Reedereien handle. Es kann dem auch nicht zweifelhaft sein, daß der neue Gesetzentwurf seiner Form nach zum Teil von einem Entschädigungsgesetz abweicht. Das ist schon deshalb der Fall, weil der Gesetzentwurf nicht den Grundsatz vertritt, daß jede Reederei ohne weiteres zu entschädigen ist, wenn durch Maßnahmen feindlicher Regierungen oder durch kriegerische Ereignisse Schiffe verloren oder erheblich beschädigt worden sind. Denn nur für die Ersatzbeschaffung werden Beihilfen gewährt; der Reeder muß also einen Neubau vornehmen, er hat nicht, wie dies auf Grund des Gesetzes von 1871 der Fall war, ohne weiteres Anspruch auf die Entschädigung. In bezug auf die Beihilfen, die nach der Regierungsvorlage zur Deckung der Aufwendungen für Instandhaltung der Schiffe, für Hafengelder sowie für Steuer und Unterhalt der Schiffsbesatzungen gezahlt werden, ist diese Grenze allerdings nicht mehr zu ziehen. Hier wird die Beihilfe ohne weiteres gewährt; es geht aus dem Wortlaut des Gesetzes jedenfalls nicht hervor, daß sie abgelehnt werden kann, wenn die Reederei sich überhaupt nicht bereit erklärt, ihre verloren gegangenen Schiffe neu aufzubauen. Natürlich kann sie auch Beihilfen zu Instandhaltungskosten erhalten, wenn das Schiff nicht vernichtet ist. Es soll ja durch diese Vorschrift der Schifffahrt die Möglichkeit gewährt werden, ihre recht ungünstige Finanzlage, in die sie durch den Krieg gekommen ist, zu verbessern. Ebenso bezweckt die den Schiffsbesatzungen in Aussicht gestellte Zuwendung von Reichsmitteln für die verloren gegangene Habe, eine schnellere Wiederaufnahme der Berufstätigkeit zu ermöglichen. Auch die Beihilfe für die Schiffsbesatzung ist selbstverständlich von der Frage des Schiffverlustes völlig unabhängig. Selbst diejenigen, die mit den Grundätzen der Gesetzesvorlage durchaus einverstanden sind, werden nicht bestreiten können, daß die Bestimmungen der Vorlage in einem Reichsentchädigungsgesetz nicht anders lauten könnten. Auch die Gewährung von Beihilfen zum Bau neuer Schiffe läuft praktisch auf dasselbe Ergebnis hinaus, weil sich kaum ein Schiffsreeder finden wird, der auf die Reichsmittel verzichtet und vom Wiederaufbau seiner Schiffe Abstand nimmt. Er kann es schon deshalb nicht tun, weil er sonst in Gefahr läme, gegenüber denjenigen Konkurrenzgesellschaften, die zum Wiederaufbau schreiten, wirtschaftlich ins Hintertreffen zu

kommen. Es kommt hinzu, daß die Beihilfen durchaus nicht gering sind, wenn sie auch in den ersten Jahren vielleicht nicht dem vollen Wert des für den Neubau aufzuwendenden Kapitals entsprechen. Ersetzt wird zunächst der Friedenswert für Schiff und Inventar bei Ausbruch des Krieges. Daneben werden Zuschläge gewährt, wenn die Kosten für die Wiederbeschaffung des entsprechenden Schiffsrumpfes den Friedenswert übersteigen. Die Höhe dieser Zuschläge richtet sich nach dem Zeitpunkt, zu dem der Neubau vollendet ist oder das im Auslande angekaufte Ersatzschiff in Fahrt gesetzt wird. Niemals werden aber sämtliche den Friedenswert übersteigenden Aufwendungen vergütet, sondern nur ein Teil, dessen Höhe zwischen 20 und 30 Prozent Mehrkosten schwankt und der nur so größer ist, je früher das Schiff vollendet, beziehungsweise in Fahrt gesetzt wird. Man ging dabei anscheinend nicht allein von der Absicht aus, im Interesse des Weltverkehrs den Wiederaufbau der Handelsflotte möglichst zu beschleunigen, sondern man hat sich wohl auch von dem Gesichtspunkte leiten lassen, daß die Kosten des Ersatzbaues in den ersten Jahren nach Friedensschluß höher sein werden als im späteren, so daß den Reedereien nicht zugemutet werden kann, mit einem verhältnismäßig geringen Zuschlag auf diese Mehraufwendungen für lieb zu nehmen. Die Schifffahrtsgesellschaften haben demnach im besten Falle 20 Prozent und ungünstigsten Falles 30 Prozent der Mehrkosten zu tragen. Dabei wird freilich der Fall eintreten können, daß der Verlust durch den Vorteil kompensiert wird, den die Reedereien dadurch verlangen, daß der Ersatz in einem neuen, technisch verbolllkommeneren Schiff besteht. Hieran ändert auch die Bestimmung des Gesetzentwurfes nichts, daß bei der Bemessung der Zuschläge neben der wirtschaftlichen Lage des Reeders das Alter des verlorengegangenen Schiffes berücksichtigt werden soll. Mag der zur Verteilung für die Gewährung der Beihilfen zu bildende Reichsausschuß, der vom Bundesrat ernannt wird, noch so sehr bestrebt sein, den für ältere Schiffe zu erhebenden Wert möglichst gering anzusetzen, so steht er doch immer einer Reihe von tüchtigen Sachleuten gegenüber, die es bei Wahrnehmung ihrer Interessen sicherlich nicht vom Gesichts werden fehlen lassen.

(Ein zweiter Artikel folgt.)