

Der Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte.

Von Bruno Buchwald (Berlin).*)

II.

Die Reichstagskommission scheint auch eine Prüfung der Vorlage in der Richtung vornehmen zu wollen, ob es nicht angängig ist, mit der Gewährung von Beihilfen zum Wiederaufbau der Handelsflotte eine Beteiligung des Reiches an den Gewinnen der deutschen Reedereien zu verknüpfen. Von einem Mitglied der unabhängigen Sozialdemokraten ist sogar angeregt worden, eine Verstaatlichung der Handelsschifffahrt vorzunehmen. Die verbündeten Regierungen haben sich mit diesem Vorschlag nicht einverstanden erklärt, und es ist in der Tat nicht anzunehmen, daß er augenblicklich viel Anhänger finden wird. Ganz abgesehen von den Schwierigkeiten organisatorischer und internationaler Art, die die Verstaatlichung der Seeschifffahrt mit sich bringen würde, stände der finanzielle Ertrag kaum im Verhältnis zu dem Risiko, das die Ueberleitung einer so schwierigen Geschäftsförm mit sich bringen würde. Auf Grund einer von mir angestellten Berechnung haben sämtliche deutschen Aktienreedereien im Geschäftsjahre 1913, beziehungsweise 1912/13 an Dividenden etwa 50½ Millionen Mark ausgeschüttet. Ihr Aktienkapital stellte sich zu der gleichen Zeit auf rund 500 Millionen Mark, die Anleihen und Hypotheken auf 189 Millionen Mark. Nimmt man nun an, daß sich die Uebernahme auf Basis einer Rentabilität von 10 Prozent vollziehen würde, so daß die Aktionäre im Durchschnitt 100 Prozent für ihre Aktien erhalten würden, so hätte das Reich zur Durchführung der Verstaatlichung den Betrag von 500 Millionen Mark aufzubringen. Es verbliebe demnach an Reineinnahmen nach Abzug einer 5prozentigen Verzinsung für das durch Anleihen zu beschaffende Kapital ein Betrag von etwa 25 Millionen Mark. Eine geringe Erhöhung würde dadurch eintreten, daß Zantiemen für Aufsichtsratsmitglieder und ein — freilich nicht erheblicher — Teil der Versicherungsprämie erspart werden würden. Keinesfalls kann die Summe, die dem Reich im Falle einer Verstaatlichung zufließen würde, aber so groß sein, daß sie die Gefahren der komplizierten Geschäftsführung aufwiegt. Die künftige Steuerreform wird ihr Augenmerk auf so geringe Einnahmsquellen nur dann noch richten können, wenn der Ertrag ohne Kapitalkaufwendungen gesichert ist.

Eine Beteiligung des Reiches an den Gewinnen der Reedereien wäre ohne Zweifel leichter durchführbar. In der Ausschussprüfung des Reichstages erklärte allerdings ein Vertreter der Reichsfinanzverwaltung, daß die Frage bereits eingehend erwogen worden sei, vorläufig jedoch, weil die Materie zu schwierig sei, keine befriedigende Lösung hätte gefunden werden können. Dennoch hat der Ausschuss die Regierung zu erneuten Erwägungen in dieser Richtung aufgefordert. Auch bei einer Beteiligung des Reiches ist zu befürchten, daß der Reichstag später einmal über die finanziellen Erträgnisse sehr enttäuscht sein wird. Man darf nicht verkennen, daß die Schiffahrtsgesellschaften mindestens während einer ganzen Reihe von Jahren nach dem Ende des Krieges trotz der Beihilfen, die sie für den Wiederaufbau der Handelsflotte erhalten sollen, nur sehr geringe Gewinne werden erzielen können. Die großen Reedereien haben ihre Kapitalbeschaffungen zu einem wesentlichen Teile durch Ausgabe von Schulverschreibungen befriedigt. So sind bei der Hamburg-Amerika-Linie, die über ein Aktienkapital von 180 Millionen Mark verfügt, nicht weniger als 69½ Millionen Mark, beim Norddeutschen Lloyd bei 125 Millionen Mark Aktienkapital 67,25 Millionen Mark Anleihen und Hypotheken in Umlauf. Diese bedeutenden Verpflichtungen mußten sich in den Kriegsjahren natürlich besonders stark fühlbar machen. Die Zinsen mußten bezahlt werden, während auf der anderen Seite so gut wie keine Einnahmen vorhanden waren. Es unterliegt keinem Zweifel, daß die Schiffahrtsgesellschaften, selbst wenn sie zum Wiederaufbau der Handelsflotte Reichsmittel erhalten, nicht so leicht imstande sein werden, Dividenden an ihre Aktionäre auszuschütten. Eine Gewinnbeteiligung würde daher während einer Reihe von Jahren dem Reiche keinen namhaften finanziellen Vorteil bringen.

Man muß diese Frage aber noch unter einem anderen Gesichtspunkt betrachten. Die Einnahmen der Schiffahrtsgesellschaften setzen sich zum überwiegenden Teile aus den Erträgnissen des Frachtgeschäftes zusammen. Daneben brachte die Passagierbeförderung in den Zwischendecken den Reedereien einigen Nutzen, während bekanntlich der Gewinn in der ersten Kajüte sehr gering war. Würde nun das Reich an den Gewinnerträgnissen der Reedereien beteiligt sein, ohne gleichzeitig Einfluß auf die Festsetzung der Frachtsätze auszuüben, so würde mit Recht der Vorwurf erhoben werden können, daß die Einnahmen, die dem Reiche aus dem Seeschiffahrtbetrieb zufließen, vom Volke bezahlt werden müssen, indem sie nichts anderes als eine Verteuerung der Ein- und Ausfuhr bedeuten. Gegen eine Verteuerung der Ausfuhr wäre nichts einzuwenden, solange diese nicht selbst geschmälert wird. Ob dies der Fall ist, hängt im einzelnen davon ab, wie stark das Bedürfnis nach deutschen Waren in den überseeischen Ländern sein wird.

In erster Reihe müßte also der Einfluß des Reiches auf die Bestimmung der Frachtraten gesichert werden. Wenn das Reich den Reedereien

die Mittel gibt, um ihre Flotte wieder aufzubauen, so muß es auch weitgehende Rechte haben. Es muß verhindern, daß die durch die ungünstige Valuta ohnehin verteuerte Einfuhr eine weitere Verteuerung noch dadurch erfährt, daß die Reedereien aus dem Schiffraum-mangel durch die Festsetzung hoher Frachten Nutzen ziehen. Die Regierung muß — wie beim Rheinisch-Westfälischen Kohlenyndikat — ihr Veto einlegen können, wenn die Frachtsätze festgelegt werden sollen. Allerdings darf nicht verkannt werden, daß auch dieser Weg manche Schwierigkeiten bereitet. Bis zum Ausbruch des Krieges hingen die Frachtraten nicht allein von dem Willen der deutschen Gesellschaften ab, sondern auch von den am Weltverkehr beteiligten ausländischen Reedereien. Wenn nach dem Kriege die Pläne gewisser englischer Kreise, die Schifffahrt zu „nationalisieren“ — zum Beispiel zu verhindern, daß österreichische und deutsche Schiffe englische Häfen anlaufen — praktische Gestalt annehmen sollten, so würde es verhältnismäßig leicht sein, sie der Aufsicht einer unparteiischen Reichsbehörde zu unterstellen. Es ist aber zu wünschen und zu erwarten, daß die Beziehungen zwischen der Schifffahrt der feindlichen Mächte und der unserigen sich in verhältnismäßig kurzer Zeit nach dem Kriege wieder bessern. In diesem Falle wäre ein Einspruch des Staates gegen die Festsetzung zu hoher Frachten außerordentlich schwierig. In einem internationalen Kartell der Reedereien vermag der Staat seinen Willen nicht zur Geltung zu bringen. Gelingt es aber nicht, eine internationale Einigung zwischen den Schiffahrtsgesellschaften zustande zu bringen, so hängt die Höhe der Frachtraten von der wirklichen Marktlage des internationalen Frachtenmarktes ab. In diesem Falle würde eine Beteiligung des Reiches allenfalls in Frage kommen. Die Konkurrenz des Auslandes würde es nicht zulassen, den durch Reichsanteil entgangenen Gewinn durch entsprechende Steigerung der Frachtsätze auszugleichen. Freilich würde auch in diesem Falle die Einführung einer Steuer auf den Frachtsatz ratsamer sein, als die Einräumung eines Anteils vom Reingewinn der Reedereien.

Man ersieht aus allem, daß die Frage heute noch nicht zu lösen ist, weil sie wesentlich davon abhängt, wie sich die Beziehungen zwischen den Reedereien der feindlichen Staaten einerseits und den deutschen und österreichischen Gesellschaften andererseits gestalten werden. Soviel aber ist klar: Der Grundsatz, daß das Reich nicht Beihilfen zum Wiederaufbau der Handelsflotte gewähren, und gleichzeitig eine Ausnützung des Frachtraummangels zugunsten der Aktionäre einzelner Gesellschaften zulassen darf, muß in irgendeiner Form zur praktischen Durchführung gelangen.

*) Siehe „Zeit“ Nr. 5899 vom 5. August 1917.