

Ein neues Marineunterstützungsgesetz.

Eine Regierungsvorlage im Herrenhause.

Die Geltungsdauer des Gesetzes vom 23. Februar 1907 betreffend die Unterstützung der Handelsmarine und die Förderung des Schiffbaues ist mit 31. Dezember 1916 abgelaufen. Die Regierung stand daher vor der Frage, ob die bisher befolgte Subventionspolitik beibehalten oder fallengelassen werden soll. Letzteres hätte nur dann zugehen können, wenn sowohl die freie Marine als auch die inländische Schiffbauindustrie imstande wären, sich ohne staatliche Beihilfe durch eigene Kraft nicht nur zu behaupten, sondern weiter zu entwickeln und die Konkurrenz mit dem Auslande zu bestehen. Wenn auch der Auffassung, den die freie Marine und der Schiffbau während der Geltungsdauer des Marineunterstützungsgesetzes genommen haben, als ein sehr bedeutender bezeichnet werden muß, so bedarf die freie Schifffahrt aus verschiedenen Gründen auch weiterhin der staatlichen Förderung. Trotzdem der Schifffahrtsverkehr im Kriege eingestellt wurde, waren die Reedereien genötigt, für die Erhaltung ihrer Schiffe und des Personales nicht unerhebliche Aufwendungen zu machen. Die im Frieden gesammelten Reserven reichten zur Deckung der laufenden Auslagen nicht aus, so daß viele Gesellschaften den Kredit in Anspruch nehmen mußten. Diese ungünstige finanzielle Lage der heimischen Reedereien wird ihnen nach dem Kriege den Wettbewerb mit dem Auslande wesentlich erschweren. Dazu kommt noch, daß die beiden Mittelmeerstaaten, Frankreich und Italien, deren Subventionspolitik schon seinerzeit unsere schiffahrtspolitischen Maßnahmen beeinflusste, ihre Handelsmarine auch weiterhin durch staatliche Prämien unterstützte.

So gewährt Italien nach wie vor seinen Schiffen, die nationale Ladung befördern, eine Reisevergütung. Durch ein Dekret des Generalstatthalters wird allen bis zum August 1918 gebauten oder angekauften Schiffen die Befreiung von der Einkommensteuer und von der außerordentlichen Kriegszuschlagsteuer während der ersten drei Betriebsjahre gewährt. Schiffe, die auf inländischen Werften erbaut wurden, genießen die Steuerbefreiung während der ersten fünf Betriebsjahre. Weiter hat sich die italienische Regierung an der Gründung der Società del Naviglio Nazionale beteiligt. Diese Gesellschaft wurde zum Zweck des Kaufes oder Baues einer Dampferflotte von 15 Millionen Bruttotonnen mit einem Kapital von 500 Millionen Lire gegründet. Von diesem Kapital übernimmt die italienische Regierung zwei Fünftel, das sind 200 Millionen Lire. Die Regierung erhält eine Verzinsung ihres Anteiles erst dann, wenn die übrigen Aktienbesitzer eine Dividende von 5 Prozent erhalten haben. Frankreich gewährt auch weiterhin die in seinem Marineunterstützungsgesetz vorgesehenen Prämien. Außerdem hat die Deputiertenkammer die Regierung ermächtigt, den Reedern an Vorschüssen 120 Millionen Franken für den Bau und 80 Millionen Franken zum Ankauf von Schiffen zu gewähren.

Auch unsere Schiffbauindustrie wurde durch den Krieg hart betroffen und in ihrer Entwicklung gehemmt. Da eine Reihe von Staaten, wie insbesondere Italien, Frankreich und selbst England, auch für die Zeit nach dem Kriege den Schiffbau durch Prämien zu fördern bestrebt ist, so werden die heimischen Werften nur dann in der Lage sein, den Wettbewerb mit den billiger arbeitenden ausländischen Unternehmungen aufzunehmen, wenn ihre höheren Herstellungskosten durch entsprechende Zuschüsse ausgeglichen werden.

Diese Umstände lassen es der Regierung geboten erscheinen, der freien Marine und der Schiffbauindustrie auch weiterhin eine staatliche Beihilfe zuzuwenden. Da sich das Gesetz vom 23. Februar 1907 im allgemeinen bewährt hat, so fand es die Regierung am Zweckmäßigsten, dieses mit einigen Abänderungen zu verlängern. Ein gestern im Herrenhause eingebrachter Gesetzentwurf sieht die Verlängerung des Marine-Unterstützungsgesetzes auf drei Jahre, das ist bis zum 31. Dezember 1919, unter gleichzeitiger Abänderung einzelner Bestimmungen vor.

Die wesentlichste Veränderung gegenüber dem bisherigen Gesetze besteht in der Erhöhung des Kontingents für die Bauzuschüsse. Das Gesetz vom 23. Februar 1907 hat das Gesamtkontingent mit 270.000 Tonnen bestimmt, wobei jedoch in einem Jahre der Bauzuschuß für nicht mehr als 25.000 Tonnen gewährt werden durfte. Damit die durch den Krieg verursachten Verluste an Frachtraum so rasch wie möglich ersetzt werden und unsere Flotte die ihr im Weltverkehr gebührende Stellung wieder einnehmen kann, wurde das Tonnenkontingent auf 60.000 Bruttotonnen jährlich erhöht. Dabei wurde, um die Werften zu einer regen Bautätigkeit anzuapornen, die Bestimmung getroffen, daß die Uebertragung eines eventuell ungebrauchten Teiles des Kontingents über das Jahr 1921 hinaus nicht zulässig ist. Dadurch werden die Werften angespornt, das Kontingent noch vor diesem Zeitpunkt zu erschöpfen. Ferner erlangt dadurch die Staatsverwaltung mit Ablauf des Jahres 1921, zu welchem Zeitpunkt der Vertrag mit dem Oesterreichischen Lloyd abläuft, freie Hand für ihre künftigen schiffahrtspolitischen Maßnahmen. Die Mehrbelastung, die dem Staatsschatz durch die Erhöhung des Kontingents erwächst, beträgt jährlich etwa 2-4 Millionen Kronen.

Das frühere Marine-Unterstützungsgesetz räumte der Staatsverwaltung das Recht ein, den Ausschluß oder die Herabsetzung der Reisezuschüsse für bestimmte Relationen oder Warenkategorien vorzunehmen, doch mußte eine derartige Verfügung wenigstens sechs Monate vor

ihrem Inkrafttreten veröffentlicht werden. Da die wirtschaftlichen Verhältnisse der Uebergangszeit einen größeren Einfluß der Staatsverwaltung auf die Regelung der Ein- und Ausfuhr erfordern, so wird im vorliegenden Gesetzentwurf die angeführte Frist für eine derartige Verfügung auf drei Monate herabgesetzt.

Der Gesetzentwurf soll weiter der Staatsverwaltung das Recht einräumen, bis zur Wiederaufnahme der Schifffahrt den Reedern für die Weiterführung des Betriebes und die Bestreitung der notwendigen Auslagen Darlehen aus den für die Marine-Unterstützung zur Verfügung stehenden Krediten zu gewähren. Dem von der Kriegsmarine ausgesprochenen Wunsche, die Offiziere, Seefahrer und Seefadetten des nichtaktiven Standes der Kriegsmarine bei Anstellungen im Seedienst zu bevorzugen, wird dadurch Rechnung getragen, daß den Reedern, die Schiffe besitzen, die Verpflichtung auferlegt wird, den genannten Angehörigen der Kriegsmarine bei den Anstellungen im Seedienst unter gleichen Bedingungen den Vorzug vor anderen Bewerbern zu geben.

Zur Herstellung der Kontinuität mit dem bereits außer Kraft getretenen Gesetz, insbesondere im Hinblick auf die im Gesetzentwurf vorgesehene Befreiung von der Erwerbsteuer, soll der Gesetzentwurf rückwirkende Kraft vom 1. Januar 1917 an besitzen.