

34

INTERNATIONALER STÄNDIGER VERBAND
DER
SCHIFFAHRTS-CONGRESSE

X. CONGRESS-MAILAND-1905

II. Abteilung : Seeschifffahrt
7. Mitteilung

MASSREGELN

DER

Regierungen zum Schutze der Seeschifffahrt

**Prämien, herabgesetzte Eisenbahntarife
für die Waren, die zur See befördert werden sollen**

BERICHT

VON

M. COLSON

Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées
Conseiller d'Etat en France

NAVIGARE



NECESSE

BRÜSSEL

BUCHDRUCKEREI DER ÖFFENTLICHEN ARBEITEN (GES. M. B. H.),
18, Rue des Trois-Têtes, 18

1905



II - 354M2

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000318945

BPL-B-8/2018

Die von der Regierung getroffenen Massregeln zum Schutze der Seeschifffahrt in Frankreich

BERICHT

VON

C. COLSON

Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées
Conseiller d'Etat en France

Zustand vor 1881.

Bis zum Jahre 1866 bestand der Schutz, der von Seiten der Regierung den französischen Schiffswerften oder den unter französischer Flagge betriebenen Schifffahrt gewährt wurde, in der Hauptsache in Verordnungen, welche den fremden Wettbewerb beschränkten oder in erhöhten Zollsätzen, die ihm auferlegt wurden.

In Bezug auf den Bau der Schiffe wurde durch ein Edikt, das im Jahre 1793 herausgegeben und durch spätere Gesetze tatsächlich in Wirksamkeit gesetzt wurde, verboten, fremde Schiffe in die französische Marine zu übernehmen. Das Gesetz vom 19 Mai 1866 gestattete im Auslande gebaute Schiffe, gegen die sehr geringe Gebühr von 2 frcs. zu übernehmen. Dasselbe Gesetz gewährte den einheimischen Werften nur eine geringere Vergünstigung indem es Zollfreiheit auf die ersten Schiffbaumaterialien einführte.

Ferner wurde die Küstenschifffahrt zwischen französischen Häfen und der Verkehr zwischen den französischen Kolonien und dem Mutterlande nur den französischen Schiffen vorbehalten. Diese Bestimmung besteht noch heute für die Küstenschifffahrt. Die Verordnung, betreffend den Verkehr zwischen Frankreich und den Kolonien wurde im Jahre 1860 abgeschafft, aber im Jahre 1889 wieder für den Verkehr mit Algier eingeführt. Für den internationalen Verkehr erhielten die französischen Schiffe gewisse Vergünstigungen durch den Differential-Tarif, welcher die fremden Schiffe beim Einlaufen in unsere Häfen belastet und durch den Flaggenzoll, als Aufschlag auf den Zoll für die durch fremde Schiffe eingeführten

Frachten. Diese Bestimmungen wurden aber durch das Gesetz vom 19. Mai 1866 wieder abgeschafft.

Von 1866 bis 1881 hatte die französische Schifffahrt keine andere Vergünstigung, als das Monopol in der Küstenschifffahrt. An Zuschüssen wurden nur die Subventionen für die Postbeförderung gezahlt, und zwar erhielten diese nur einige bestimmte Dampfer, welche kontraktlich verpflichtet waren, eine bestimmte Fahrgeschwindigkeit und einen häufigeren Verkehr aufrecht zu erhalten. Diese Subventionen, die teils als Entschädigungen für Dienste, die einer staatlichen Einrichtung geleistet sind, betrachtet werden können, teils zur Förderung der französischen Schnelldampferschifffahrt eingerichtet sind, (zum Teil mit der ausdrücklichen Bestimmung, dass die Schiffe in Frankreich gebaut sind) bestehen noch heute, und zwar betragen sie ungefähr 25 Millionen frcs. im Jahre, — eine Summe, die bereits im Jahre 1866 gezahlt wurde. Im Jahre 1903 kamen noch ungefähr 2 Millionen frcs. nur für die Postdampferschifffahrt, zwischen Corsika und Algier, die in die Bestimmungen über Küstenschifffahrt einbegriffen ist, hinzu; das Uebrige wurde auf die Linien verteilt, die auch mit dem ausländischen Wettbewerb zu kämpfen hatten.

Unter dieser Herrschaft des freien Wettbewerbes verminderte sich der Tonnengehalt der französischen Segelschiffe beständig; so war in dem Zeitraum von 15 Jahren zwischen 1866 und 1881 der gesamte Tonnengehalt nahezu um die Hälfte gesunken, während der Tonnengehalt der Segelschifffahrt der übrigen Länder zusammengenommen, sich bis zum Jahre 1876 beständig gesteigert hatte, und erst von diesem Zeitpunkt ab eine Abnahme aufweist, die sich seitdem immer stärker geltend macht. Dagegen war der Fortschritt der Dampfschifffahrt in Frankreich in denselben 15 Jahren ebenso wie in den übrigen Ländern bedeutend gewesen, und der Tonnengehalt unserer Dampferflotte hatte um annähernd 150 % zugenommen. Aber dieser Schifffahrtszweig war damals noch weit von dem Übergewicht entfernt, das er seitdem in den Handelsbeziehungen erworben hat und es scheint, dass es hauptsächlich die Befürchtungen wegen der Verminderung unserer Handelsmarine, gegenüber der anderer Staaten, gewesen sind, welche zu der Annahme des Prämien Systems in Frankreich geführt haben, das seit 1881 in Kraft ist.

Gesetz vom 29. Januar 1881.

Das Gesetz von 1881, ebenso wie die beiden folgenden Gesetze, setzt einerseits Prämien für den Bau von Schiffen, andererseits für Schifffahrtslinien aus, die nicht bereits französischen Schiffen vorbehalten sind, noch Zuschüsse für die Postbeförderung beziehen. Das Verständnis dieser 3 Gesetze ist etwas schwierig, weil die Bauprämie nur einen Teil der Vergünstigungen ausmacht, welche von dem Gesichtspunkte aus gewährt werden, dass es teurer kommt, ein Schiff in Frankreich selbst zu bauen, als wenn man es auf dem grossen Welthandelsmarkt für Schiffe, von England, kauft; ein Teil der Schifffahrtsprämien ist nämlich ferner ausschliesslich französischen Schiffen vorbehalten, sodass der Rheder diese Schiffe ruhig teurer, als die vom Auslande gekauften, bezahlen kann, ohne, dass er dadurch der ausländischen Konkurrenz gegenüber in eine schlechtere Lage käme.

Die Bauprämie wurde im Jahre 1881 für hölzerne Schiffe auf 20 frs. pro Brutto T., für eiserne Schiffe auf 60 frs und 12 frs für je 100 kg Gewicht der Haupt- oder Hilfsmaschinen festgesetzt. Die Prämie wurde so bemessen, dass sie den Zollsätzen gleich kam, die jetzt für die früher frei eingeführten Schiffsbauaterialien erhoben wurden; tatsächlich übertraf die Prämie aber um ein geringes den gesamten Zollsatz, der für die Bauaterialien der gewöhnlichen Schiffe zu zahlen war.

Die Schifffahrtsprämie war nur für die längeren Linien bestimmt. Sie betrug für neue, in Frankreich gebaute Schiffe 1,50 frs pro Netto T. und pro 1000 Seemeilen Fahrt im ersten Jahre; für jedes weitere Betriebsjahr wurde dann bei eisernen Schiffen 0,05 fr, bei hölzernen Schiffen 0,075 fr pro Jahr weniger berechnet. Im Ganzen wurde die Prämie für 10 Jahre vom Erlass des Gesetzes an berechnet, so dass sie beim Schluss 1 fr pro t und pro 1000 Seemeilen Fahrt für die im ersten Jahre gebauten Schiffe betrug. Die Verminderung der Prämie mit zunehmenden Alter des Schiffes sollte die Rheder anspornen, sobald als möglich für Ersatz der älteren Schiffe zu sorgen.

Für im Auslande gebaute Schiffe wurde die Hälfte der Schifffahrtsprämie gezahlt. So war eine Hälfte der ganzen Prämie in jedem Falle als Entschädigung für die Ausrüstungskosten gedacht, während die andere Hälfte, für Schiffe französischer Herkunft bestimmt, als Entschädigung für die anwachsenden, jährlichen Verzinsungs-, Amortisirungs- und Versicherungs-

kosten, und zur Deckung der Ausgaben für Zölle auf die Schiffbaumaterialien gelten sollte. Die verhältnismässig hohen Baukosten der Schiffe in Frankreich, erklären sich nicht nur aus den teuren Materialpreisen, sondern auch aus den hohen Ausgaben, die die Constructionsbureaux der Werft erfordern, die nicht darauf zugeschnitten sind, eine grosse Menge gleicher Schiffe zu bauen, wie in England.

Das Gesetz von 1881 hielt den Niedergang der Handels-Segelschiffahrt nicht auf; dagegen gab es der Dampfschiffahrt unter französischer Flagge in den ersten Jahren welche dem in Kraft-Treten des Gesetzes folgten, einen lebhaften Ansporn.

Aber die Rheder kamen bald davon ab, das Material für ihre Flotten neu zu erhalten, sodass sie die ausgesetzten Prämien nur sehr kurze Zeit bezogen. Die Ausgaben des Staates hielten sich deshalb bis zur Abschaffung des Gesetzes innerhalb 10 und 12 Millionen frs. jährlich. Die folgenden Zahlen geben eine Uebersicht über die Veränderungen im Bestand der französischen Flotte und der übrigen Flotten zusammen bis zu dem Zeitpunkt an welchem das Gesetz, dessen Wirkungskdauer zweimal um ein Jahr verlängert war, durch ein anderes ersetzt wurde. Die Angaben sind den Zusammenstellungen des Bureau Veritas entnommen, welche gegenüber der offiziellen Statistik den Vorteil haben, dass sie erstens für die Dampfschiffe den Brutto Tonnengehalt angeben, dessen Berechnungsweise in den verschiedenen Ländern übereinstimmender als beim Netto Tonnengehalt ist, und dass sie zweitens die Segelschiffe unter 50 Netto T. und Dampfschiffe unter 100 Brutto T., die beim Vergleich des ausländischen Wettbewerbes nicht in Betracht kommen, nicht berücksichtigen. Die Angaben bilden den Durchschnitt jedes Jahres. Bei der Uebersicht über die Zunahme des Tonnengehaltes der französischen Dampfschiffe in dem Zeitraum von 11 Jahren, ist zu beachten, dass fast die ganze Zunahme in die Jahre 1882 bis 1885 entfällt.

		Segelschiffe		Dampfschiffe	
		Anzahl	Tonnen- gehalt Netto	Anzahl	Tonnen- gehalt Brutto
Frankreich	{ 1881 . . .	2,678	514,000	361	464,000
	{ 1893 . . .	1,490	257,000	500	856,000
		Abnahme : 50 %.		Zunahme : 85 %.	
übriges Ausland	{ 1881 . . .	46,359	13,398,000	6,496	7,012,000
	{ 1893 . . .	28,266	9,572,000	10,129	14,279,000
		Abnahme : 29 %.		Zunahme : 103 %.	

Gesetz vom 30. Januar 1893.

In Bezug auf die Bauprämien änderte dies Gesetz nichts gegenüber dem früheren von 1881 und beschränkte sich nur darauf, die Zuschüsse pro Brutto T. bei Schiffen aus Eisen oder Stahl auf 65 frcs, pro Brutto T, bei Schiffen aus Holz von mindestens 150 t auf 40 frcs, unter 150 t auf 30 frcs und für je 100 kg Maschinengewicht auf 15 frcs festzusetzen, um dem im Jahre 1893 wieder in Wirkung gesetzten neuen Zolltarif über Schiffbaumaterialien Rechnung zu tragen.

Bei den neuen Vorschriften über Schifffahrtsprämien wurden 4 wichtige Bestimmungen eingeführt.

In erster Linie wurde, da das Gesetz, wie das frühere für 10 Jahre erlassen war, die Prämie für jedes innerhalb dieses Zeitraumes gebaute Schiff auf 10 Jahre vom Tage seiner Zertifikatserteilung ab gezahlt, sodass das Gesetz bis zu seinem Erlöschen seine volle Wirkung behalten und infolgedessen das Budget für 20 Jahre belasten musste. Die noch während der Geltung des früheren Gesetzes in Dienst gestellten Schiffe sollten auch an den Vergünstigungen des neuen Gesetzes für 10 weitere Jahre teilnehmen, aber unter Berücksichtigung ihres Alters.

An zweiter Stelle wurden die Prämien auf die internationale Küstenschifffahrt ausgedehnt, wobei der Satz $\frac{2}{3}$ des Zuschusses für lange Fahrt betrug.

Drittens wurde jede Vergünstigung für im Auslande gebaute Schiffe, die nach der Veröffentlichung des Gesetzes in die französische Flotte übernommen wurden, aufgehoben; nur die Hälfte der Prämie wurde den fremden Schiffen, die noch unter dem früheren Gesetze unter die französische Flagge kamen, vorbehalten. Die Benachteiligung der Infolge dieser Massregel, die sich an der internationalen Schifffahrt unter französischer Flagge beteiligenden Schiffe fremder Herkunft ausgesetzt waren, hielt die Rheder davon ab, Schiffe auf dem englischen Markt zu kaufen und zwar selbst dann, wenn infolge Ueberfüllung der nicht sehr leistungsfähigen französischen Werften diese keine Aufträge mehr annehmen konnten. Während der Dauer des Gesetzes von 1893 hat Frankreich ausser in ganz vereinzelten Fällen, Schiffe vom Auslande nur für die ausschliesslich der französischen Flagge vorbehaltene Schifffahrt (Küstenschifffahrt und Verbindung mit Algier), die keine Prämie bezieht, angekauft.

Die vierte und wichtigste der Abänderungen des Gesetzes von 1881 bezog sich auf die Abschätzung der Prämien. Ihr Betrag sollte danach nicht nach dem Netto-, sondern nach dem Brutto-Tonnengehalt berechnet werden. Bei den Dampfschiffen schaffte man dann wieder einen Ausgleich, indem man den ursprünglichen Prämienatz auf 1,10 frcs für 1000 Seemeilen Fahrt für eiserne und stählerne Schiffe und auf 0,06 fr für hölzerne Schiffe ermässigte. Für Segelschiffe dagegen erhöhte man die Prämie auf 1,70 frcs, wobei für jedes weitere Jahr bei eisernen Schiffen 0,06 fr bei hölzernen Schiffen 0,08 fr abgerechnet wurden.

In Bezug auf die Dampfschiffahrt war kaum ein Fortschritt unter diesem neuen Gesetz zu erkennen, dessen Wirkung ungünstig durch die Erschwerung des Ankaufes billiger englischer Schiffe beeinflusst wurde. Anders bei der Segelschiffahrt, wo die Rheder bald dahinter kamen, dass mit den verbesserten Prämienätzen und bei Einstellung von grossen Schiffen, die im Stande waren, auf den Ozeanen, wo bei der Regelmässigkeit der Winde das Segeln keinen Zeitverlust mit sich bringt und, bei Vermeidung zu langen Aufenthaltes in den Häfen, die Prämien allein schon einen guten Verdienst ergaben, sodass man sich um die Fracht nicht mehr allzusehr zu kümmern brauchte. Der Bau von Schiffen, die dazu bestimmt waren, mehr die Rolle von *Prämienfahrern* zu spielen, als wirklich dem Handel zu nützen, nahm einen ungeahnten Aufschwung.

Während der Bestand an Seglern in der Weltflotte beständig herunter ging, nahm die französische Seglerflotte schnell zu, und der Staat musste immer mehr Mittel auswerfen, um einen wenig fortschrittlichen Zustand zu unterstützen. Endlich wurde ein Gesetz eingebracht, um die Wirkung dieser verkehrten Bestimmungen vor dem Ablauf des in Kraft stehenden Gesetzes einzuschränken; hiernach sollte der für die bereits im Bau begriffenen Schiffe zu zahlende Zuschuss in das Ermessen der Regierung gestellt werden. Aber die Verhandlungen über dieses neue Gesetz zogen sich so lange hin, dass es erst am 7. April 1902 rechtskräftig wurde. Bis in die letzten Tage unter dem alten Gesetz vermehrte sich die Zahl der auf Stapel gesetzten grossen Schiffe noch derartig, dass, während in der ganzen übrigen Welt seits sechs Jahren durchschnittlich etwa 50000 t eiserne Segelschiffe im Jahre weniger gebaut wurden, die Zunahme an diesen Schiffen in Frankreich sich in den Jahren 1900 und 1901 um 90000 t, 1902 sogar um 156000 t steigerte, um im Jahre 1903 wieder auf 3500 t zu fallen. Der Bestand unserer

Flotte nach den Erhebungen in der Mitte des letzteren Jahres zeigt am besten die Wirkung des Gesetzes von 1893; immerhin ist auch bemerkenswert, dass von 1902 bis 1903 auch die Dampferflotte einen Zuwachs von 45000 t hatte, was zum grössten Teil bereits der Wirkung des Gesetzes von 1902 zuzuschreiben ist.

		Segelschiffe		Dampfschiffe	
		Anzahl	Tonnen- gehalt Netto	Anzahl	Tonnen- gehalt Netto
Frankreich	{ 1893 . . .	1,490	257,000	500	856,000
	{ 1903 . . .	1,449	536,000	556	1,139,000
		Zunahme : 108 %.		Zunahme : 33 %.	
Alle übrigen Länder zusammen	{ 1893 . . .	28,266	9,572,000	10,129	14,279,000
	{ 1903 . . .	26,256	7,530,000	12,825	26,019,000
		Abnahme : 21 %.		Zunahme : 82 %.	

Der Betrag der jedes Jahr zu zahlenden Prämien wuchs beständig, bis er im Jahre 1902 insgesamt 36 Millionen francs erreichte, wovon allein mehr als 15 Millionen francs Bauprämien waren — eine ganz ausserordentliche Summe, die sich nur aus dem Bau der zahlreichen Segelschiffe erklären lässt.

Im Jahre 1903, als dem ersten Jahre, in dem die letzten noch unter der Wirkung des Gesetzes von 1893 gebauten Segelschiffe vollzählig in Betrieb genommen wurden, erreichten die Zuschüsse für die Segelschiffahrt die Höhe von 16 Millionen francs. Die Nachwirkungen dieses Gesetzes belasten den Staatshaushalt bis zum Jahre 1912, wobei anfänglich eine Verminderung in den Ausgaben von weniger als 1 Million francs im Jahre eintritt; eine ins Gewicht fallende Verminderung wird erst im Jahre 1908 oder 1909 eintreten.

Gesetz vom 7. April 1902.

Das Gesetz von 1902 ist ebenso, wie die früheren 10 Jahre rechtskräftig. Die früheren Vorschriften über die Bauprämien sind für diesen Zeitraum unverändert verlängert. Dagegen wurden die Bestimmungen über die Schiffahrtsprämien für französische Schiffe bedeutend verbessert, und auch wieder, wenn auch unter anderem Namen, Schiffahrtsprämien für die im Auslande gebauten, in die französische Flotte übernommenen Schiffe eingeführt.

Die beiden neuen Bestimmungen für die an Schiffe französischer Herkunft zu zahlenden Schiffahrtsprämien sind: erstens werden die Prämien für eine etwas längere Zeit — für 12 Jah-

re — gerechnet vom Baubeginn jedes französischen Schiffes, das innerhalb der 10 Jahre, während welcher das Gesetz gilt, in Dienst gestellt wird — gewährt werden, wobei während der ersten 4 Jahre die Prämien in kleinen Stufen, während der 4 folgenden Jahre in grösseren Stufen abnehmen; zweitens werden für Schiffe von sehr grossem Tonnengehalt die Prämien beschränkt und sogar bei einer bestimmten Grösse gänzlich aufgehoben.

Für Segelschiffe sind bei den letztgenannten Vorschriften besonders enge Grenzen gezogen, um der missbräuchlichen Ausnutzung der Prämien entgegenzutreten. Der ursprüngliche Zuschuss für lange Schifffahrtslinien wurde mit 1,70 francs beibehalten und für die ersten vier Jahre 0,02 fr, für die folgenden vier Jahre 0,04 und für die letzten vier Jahre 0,08 fr weniger berechnet. Für Schiffe über 600 t wird die Prämie für jede Tonne darüber um 0,40 fr bis 1000 t vermindert; der Betrag über 1000 t wird überhaupt nicht mehr in Anrechnung gebracht, ganz gleich um wie viel grösser die Schiffe sind. Unter diesen Bedingungen erhalten Segelschiffe von 3000 bis 4000 t, mit denen sich hauptsächlich grosse Geschwindigkeiten erzielen lassen und die nach dem Gesetz von 1893 so viel an den Prämien verdienen, nur für $\frac{1}{3}$ oder $\frac{1}{4}$ ihres Tonnengehaltes Prämien und zwar auch nur zu einem verringerten Satz von 1,30 francs vom ersten Jahre ab. Deshalb können die Prämien von jetzt ab nicht mehr nur als Entschädigung für die Kapitalsaufwendung, welche der Wert des Schiffes oder seine Betriebskosten darstellen, angesehen werden.

Für die Dampfschiffe sind die Prämien hingegen bedeutend erhöht. Der Anfangssatz beträgt 1,70 francs pro t bei Schiffen für lange Fahrt unter 3000 t, und nimmt allmählig von 1,70 bis 1,50 francs für Schiffe von 3000 bis 5000 t ab und beträgt zwischen 5000 bis 7000 t 1,50 francs pro t. Für den Betrag über 5000 t wird nichts gezahlt. Die jährliche Verminderung der Prämie wird in den ersten 4 Jahren mit 0,04 fr, in den folgenden 4 Jahren mit 0,08 fr und in den letzten 4 Jahren mit 0,16 fr in Rechnung gesetzt. Schliesslich ist im zehnten Jahre die Prämie noch um 0,32 fr bei Schiffen unter 3000 t und um 0,12 fr bei Schiffen von 5000 bis 7000 t höher, als sie nach dem Gesetz von 1893 betragen hätte und ist ausserdem noch zwei Jahre länger in Kraft. Die unter den früheren Vorschriften gebauten Schiffe geniessen auch noch in ihrem 11. und 12. Lebensjahr die nach dem neuen Gesetz geschaffene Vergünstigung; die Rheder hatten gehofft, dass beim Fortbestehen des Prämien-systems auch

die Zuschüsse für alte Schiffe auf 10 weitere Jahre gezahlt würden, wie nach dem Gesetz von 1893; diesmal sahen sie sich getäuscht, und die Lage mehrerer Schiffahrtsunternehmungen ist deshalb solange ungünstig, bis sie ihr altes Material ersetzt haben.

Das Gesetz von 1902 gewährt den in die französische Flotte übernommenen, noch nicht 7 Jahre in Dienst gewesenen, fremden Schiffen zwar nicht eine Schiffahrtsprämie, aber einen Ausrüstungszuschuss, der für 300 Tage, die das Schiff im Jahre in Dienst steht, gezahlt wird. Dieser Zuschuss bleibt mit dem zunehmenden Alter des Schiffes gleich, was damit begründet ist, dass er keinen Beitrag zu den Baukosten, sondern nur einen Ausgleich für die in Frankreich von der Schiffsausrüstung erhobenen Abgaben darstellt; natürlich hört er auch mit dem zwölften Jahre auf, um nicht Veranlassung zu geben, altes Schiffsmaterial weiter zu verwenden. Dieser tägliche Zuschuss beträgt :

0,05 fr pro Brutto T. bei Schiffen bis 2000 t,

0,04 fr pro Brutto T. bei Schiffen über 2000 bis 3000 t,

0,02 fr pro Brutto T. bei Schiffen über 4000 bis 7000 t.

0,03 fr pro Brutto T. bei Schiffen über 3000 bis 4000 t,

Für den Tonnengehalt über 7000 t wird kein weiterer Zuschuss gezahlt.

Die Schiffahrtsprämie und der Ausrüstungszuschuss werden bei Dampfschiffen, die bei Probefahrten mit halber Ladung nicht mindestens 12 Knoten fahren, um 5 % und bei 11 Knoten um 10 % herabgesetzt und bei Schiffen, die unter 10 Knoten fahren, überhaupt nicht gezahlt; 10 Knoten bei halber Ladung entsprechen ungefähr 8 bis 9 Knoten in vollem Betriebe.

Schliesslich sind die Summen, welche die Rheder unter Verrechnung der Beiträge zu den Wohlfahrteinrichtungen für Seeleute, erhalten, um 6 v. H. bei den Bauprämien und um 11 v. H. bei den Schiffahrtsprämien und bei den Ausrüstungszuschüssen geringer, als sie nach den Brutto Sätzen sein sollten.

Die Beschränkung des Tonnengehaltes, für den Zuschüsse gewährt werden, auf 7000 t könnte eine sehr nachteilige Wirkung äussern, wenn die Verwendung von immer grösseren Frachtdampfern zunehmen würde, denn hierdurch würden die französischen Rheder zurückgehalten, den technischen Fortschritt mitzumachen. Aber es lohnt sich heute nicht mehr, sich mit den Folgen des Gesetzes von 1902 in bezug auf diesen Gesichtspunkt zu beschäftigen, weil die Wirkung dieses Gesetzes auf

die Einreihung von neuen Schiffen in die Flotte schon sehr abgeschwächt ist, wie nachstehend erläutert werden soll.

Die Wiedereinführung des ursprünglichen Prämiensatzes von 55 bis 36 % je nach der Grösse der Schiffe, hatte seit der Beratung des Gesetzes im Senat berechtigte Befürchtungen hervorgerufen. Man fragte sich, ob bei der Dampfschiffahrt nicht vielleicht etwas eintreten würde, wie bei der Segelschiffahrt als Folgen des Gesetzes von 1893. Wenn die Rheder dahinter kämen, dass bei den ziemlich bedeutenden Prämien, eine sehr lebhaftere Schiffahrt mit vielen jährlichen Reisen, sich selbst bei geringen Frachtsätzen gut bezahlt machen würde, so würde der Staat enorme Beiträge für eine im Verhältnis zu den Verkehrsinteressen viel zu grosse Flotte aufzuwenden haben. Um dem entgegen zu treten, hat das Gesetz sowohl bei dem Gesamttonnagehalt aller Schiffe, als auch bei dem Gesamtbetrag der Prämien eine Grenze gezogen, über die hinaus nicht gegangen wird. So ist der höchste Gesamtbetrag für die Schiffahrts- und Ausrüstungsprämien nach dem Gesetz von 1902 auf 150 Millionen francs festgesetzt. Da diese Grenze von allen übrigen beschränkenden Bestimmungen des Gesetzes wohl zuerst in der Praxis erreicht werden wird, interessiert es vorläufig auch nur sich mit dieser Frage zu beschäftigen, was nachstehend geschehen soll.

Sobald die Höchstsumme der Prämien festgelegt war, musste man, unter Berücksichtigung, dass die Prämien für die Schiffe sich auf 12 Jahre erstreckten, dafür sorgen, dass während dieses Zeitraumes die Prämienbeträge für die Schiffe bereit gehalten wurden, die zuerst, veranlasst durch das neue Gesetz gebaut oder angekauft wurden. Natürlich kann ein Schiffahrtsunternehmen nur dann seinen Dienst einrichten oder ausdehnen, wenn es weiss, für wieviele Jahre die darauf bezüglichen gesetzlichen Verordnungen Gültigkeit haben werden; besonders dann, wenn die Einrichtung der Schiffahrtsprämien so getroffen ist, dass ein Teil der Verzinsung und Amortisation für das in Frankreich gebaute Schiff getragen wird, ist es unerlässlich zu wissen, dass diese Prämie für die bestimmte, durch das Gesetz festgelegte Zeit, gezahlt wird. Man musste daher eine Art Rangordnung einführen, nach der die Schiffe den Anspruch auf Prämien erhielten, sobald sie in Dienst gestellt wurden, oder sobald der Ankauf im Auslande abgeschlossen war; ausserdem musste bestimmt werden, dass Abänderungen in der Rangordnung vorgenommen werden könnten, damit die Schiffe, die eigentlich erst später gebaut werden sollten, die aber zufällig früher ein-

gereiht waren, nicht andere wichtigere Schiffe benachteiligten. Die Abschätzung des Prämiensatzes nach den Abmessungen und nach der voraussichtlichen jährlichen Reisedauer, wurde durch die Verordnung der Administration publique vom 9. September 1902 abgeschafft. Eine Liste der Rangordnung und die Summe der Gesamtprämien, die voraussichtlich für jedes Schiff zu zahlen sind, wird zusammen mit den Aenderungen durch Neueintragungen, der Abländerungen in der Rangordnung und einer Berichtigung der für die verflossenen Jahre abgeschätzt gewesenen Beträge, monatlich im *Journal officiel* veröffentlicht; das Publikum ist so in der Lage sich zu überzeugen, bis zu welchem Punkt wirklich Neubauten nötig erscheinen und die Aussichten zu beurteilen, die ein Neubau auf Prämien hat.

Nun erhält nach den ziemlich abgeschwächten Vorschriften ein neues Schiff von 7000 t nach 12 Jahren 4132800 frcs Prämie, wenn es in Frankreich gebaut ist und 828000 frcs Ausrüstungsgelder, wenn es vom Auslande gekauft ist. Es brauchen daher nicht allzuviel Schiffe gebaut werden, um die 150 Millionen frcs aufzubauchen. Schon am Tage, nachdem das Gesetz rechtskräftig wurde, beeilte man sich, die Anmeldungen zu machen und in einigen Monaten überstiegen die Anmeldungen bereits bedeutend die zur Verfügung stehenden Mittel. Nachdem einzelne unter ihnen, die auch nachher nicht gebaut wurden, ausgeschieden waren, blieben doch noch immer für 200 Millionen Prämien zu decken. Die letzte für die Prämien noch in Betracht kommende Eintragung wurde am 20. Dezember 1902 gemacht; nach einer Berechnung am 1. Februar 1905 sind von den 150 Millionen frcs, 139 Millionen für 47 in Frankreich nach dem Gesetz von 1902 gebaute, oder vom Auslande angekaufte Schiffe bestimmt; 4 Millionen für 15 vom Auslande gekaufte Schiffe, ebensoviel für Dämpfer, die bereits vor dem Gesetz in Dienst waren und nur 3 Millionen frcs für Segelschiffe.

Als Betrag der Schiffahrts- und Ausrüstungsprämien, der nach dem neuen Gesetz den Dampfern zu zahlen ist, kommen noch 15 Millionen frcs zu 5 Millionen jährlichen Ausgaben, die noch die Wirkung des alten Gesetzes darstellen; eine Abnahme dieser Prämien wird sich in den ersten Jahren kaum bemerkbar machen.

Der Gesamt-Tonnengehalt der französischen Flotte, für den das Gesetz von 1902 Prämien ausgesetzt hat, beträgt 265000 Dampfer Tonnen und 4000 Segler Tonnen, wobei Ersatzbauten für die veralteten Schiffe eingeschlossen sind. Schon jetzt sind

oder werden bald die letzten Prämienschiffe abgeliefert, sodass die französischen Werften nach einer Periode fiebriger Tätigkeit, infolge der Verpflichtung die Schiffe, die nach der Rangordnung unter Strafe des Ausscheidens zu bestimmten Terminen abgeliefert werden mussten, keine neuen Bestellungen für die Handelsschiffahrt zu erwarten haben, abgesehen von dem sehr geringen Bedarf an Postdampfern oder Küstenfahrzeugen.

So hat die bedeutende Steigerung der Prämien und die Beschränkung des Gesamtbetrages der Prämien, welche die notwendige Ergänzung des ersten Gesetzes war, wenn man die Staatsausgaben nicht bedenklich belasten wollte, eine künstliche Krisis in einer sehr bedeutenden Industrie zur Folge gehabt. Auch hat das Gesetz von 1902 die Wirkung gehabt, dass die französischen Rhedereien ihr Material gerade zu einer Zeit vermehrt haben, wo der Ueberfluss an verfügbarem Tonnengehalt, der weit den Bedarf überstieg, in der ganzen Welt zu einem ungewöhnlichen Niedergang der Frachten und infolgedessen zu einem Nachlassen der Schiffbautätigkeit in der Handelsmarine führte. Unsere Werften haben von 1899 bis 1902 durchschnittlich im Jahre 35000 Dampfschiff Tonnen gebaut, während die Produktion der übrigen Länder ungefähr durchschnittlich 1860 000 t betrug; im Jahre 1903 baute Frankreich 71000 t, wogegen die Tonnenzahl der übrigen Länder auf 1 655 000 sank; im Jahre 1904 war die französische Bautätigkeit noch grösser, bis sie plötzlich 1905 nachlies.

Entwurf des am 3. März 1905 vorgeschlagenen Gesetzes.

In Anbetracht dieser durch das vorige Gesetz selbst hervorgerufenen unhaltbaren Lage, war es für die Regierung eine unabweisbare Pflicht, neue Verordnungen an Stelle der alten vorzuschlagen, die den Staatshaushalt zu Gunsten der Rheder übermässig belasteten. Die nach dem Gesetz von 1893 begünstigten Segelschiffe und die hauptsächlich nach dem Gesetz von 1902 begünstigten Dampfer, verschlingen Summen, die während mehrerer Jahre 30 bis 35 Millionen frcs jährlich betragen, ohne Einrechnung von 25 Millionen Postsubventionen und einiger Bauprämien für unbedingt notwendige Schiffe. In dem Bestreben, Mittel ausfindig zu machen, um den Werften Arbeit zu schaffen und die Entwicklung der Handelsmarine zu fördern, kann es vor allem darauf an, sich nicht wieder für die Zukunft festzulegen. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte ist ein Gesetz entworfen, das, wenn es von der Kammer angenom-

men wird, ein etwas zweckmässigeres System für schiffbauindustrielle Prämien darstellt.

Der hauptsächlichste Unterschied dieses Entwurfes gegen früher ist eine vollständige Trennung von Bauprämien und Ausrüstungszuschüssen. Bis dahin waren letztere dazu bestimmt, den Preisunterschied zwischen französischen und englischen Baukosten auszugleichen; der Käufer des Schiffes zahlte diesen Unterschied, der nicht als Ausgleich der für die ersten Schiffbaumaterialien zu entrichtenden Zölle galt, im Voraus, und der Staat zahlte dem Rheder diesen Betrag in 10 oder 12 Jahren einschliesslich Zinsen und Assecuranz zurück. Der Staat vergrösserte so die Gesamtsumme seiner Einzahlungen und verpflichtete sich zugleich für die Zukunft, indem er die Zahlungen auf mehrere Betriebsjahre verteilte.

Der neue Gesetzentwurf trennt nun vollständig die Bauprämie, die der Baufirma unmittelbar vom Staat gezahlt wird, von dem Ausrüstungszuschuss, der dem Rheder überwiesen wird, ohne dass die Herkunft seines Schiffes dabei in Rechnung gezogen wird. Auch werden die Prämien nicht mehr auf die von den Rhedern zu zahlenden Wohlfahrtseinrichtungen verrechnet, sodass das Prämienkonto beim Staat gesondert geführt wird. Hierdurch wird eine viel bessere Uebersicht der für die einzelnen Objekte aufzuwendenden Mittel gewährt.

Der schwierige Punkt war, den Betrag für die Bauprämien so zu bestimmen, dass da, wo es gerechtfertigt erschien, die Verordnungen der früheren Gesetze ihre Wirkung weiter beibehielten. Die Schiffbauer verlangten, dass die ganze Prämie auf ungefähr das Zwei-und-ein-halbache des gegenwärtigen Betrages bemessen würde, was $\frac{2}{3}$ oder $\frac{3}{4}$ des Preises ausmachen würde, der für marktgängige Schiffe in England gezahlt wird. Es erwies sich aber als unmöglich, einen solchen Satz als Normalsatz zuzulassen; anderseits erkannte die Regierung, dass wenn man sofort viel unter diesen Satz herabging, das Bestehen der Werften aufs Spiel gesetzt würde; ihnen musste deshalb Zeit gegeben werden, ihre Kundschaft zu erweitern, sei es durch Bau von Schiffen für die, nur französischen Rhedereien vorbehaltenen Linien, die heute zum grössten Teil in England gekauft werden, sei es durch Exportgeschäfte; ausserdem könnten die Werften Einrichtungen treffen, um unter annehmbaren Bedingungen nicht nur wie heute Schiffe für besondere Zwecke, wie Kriegsschiffe, Postdampfer, Postfrachtdampfer, sondern auch gewöhnliche Frachtdampfer zu bauen. Deshalb sieht der Gesetzentwurf für die in den ersten Jahren des neuen Gesetzes in

Betrieb genommenen Schiffe höhere Prämien, als für die später gebauten vor. Der Prämienatz würde sich im ersten Jahre auf 145 frcs pro Brutto T. für eiserne Schiffe, auf 95 frcs pro Brutto T. bei Segelschiffen und auf 27,50 frcs pro 100 kg Maschinengewicht stellen; zugleich würde eine jährliche Verminderung eintreten, die nach 10 Jahren diese Summen auf die endgültigen Prämien von 100 frcs (für Dampfer), 65 frcs (für Segler) und 20 frcs (für Maschinen) bringen würde.

Für hölzerne Schiffe würde die Prämie ohne Unterschied 40 oder 30 frcs betragen, je nachdem der Tonnengehalt weniger oder mehr als 150 t beträgt.

Die zum Export bestimmten Schiffe sollten grundsätzlich nur 7/10 der Prämie erhalten; als Sicherheit würden hierbei 3/10 des Betrages erst später gezahlt werden, und zwar 2/10 am Ende des ersten, das letzte Zehntel am Ende des zweiten Jahres, vorausgesetzt, dass nach einem oder nach zwei Jahren die Schiffe noch unter französischer Flagge fahren.

Die Schiffsprämie würde ganz fortfallen und nur noch der Ausrüstungszuschuss bestehen bleiben, der für Schiffe jeder Herkunft gezahlt werden würde, natürlich unter der Voraussetzung, dass, wenn die Schiffe im Ausrüstungsstadium sind, sie in den ersten beiden Betriebsjahren unter die französische Flagge eingereiht werden müssen. Die Abnahme des Zuschusses bei zunehmendem Alter der Schiffe soll nicht bedeutend sein, dagegen soll nach dem 12. Jahre nichts mehr gezahlt werden. Diese Bestimmung ist deshalb getroffen, damit die Benutzung alten Materials nicht gefördert werde.

Für die Schiffe über einen bestimmten Tonnengehalt, sind abnehmende Sätze geschaffen, weil die Ausrüstungskosten, für die ein teilweiser Ausgleich geschaffen werden soll, bei grossen Schiffen im Verhältniss geringer, als bei kleinen sind; aber es soll keine Grenze für den höchsten Tonnengehalt gezogen werden, um kein Hemmniss für die Einstellung von sehr grossen Schiffen zu schaffen, wie sie vielleicht für den späteren Verkehr nützlich sein werden.

Der Ausrüstungszuschuss soll derart festgesetzt werden, dass er pro Brutto t und pro Tag, ohne Beschränkung auf eine bestimmte Anzahl Tage im Jahre, berechnet wird.

Dampfschiffe :

0,04 frc pro t bis zu	3000 t
0,03 frc pro t über	3000 bis 6000 t
0,02 frc pro t über	6000 t

Segelschiffe.

0,03 frc pro t bis	500 t
0,02 frc pro t über	500 bis 1000 t
0,01 frc pro t über	1000 t

Zwischen dem Schiffsverkehr mit langen Reisen und der internationalen Küstenschiffahrt soll kein Unterschied gemacht werden. Die obengenannten Sätze für Dampfer beziehen sich auf Schiffe, die bei Probefahrten mit halber Ladung 10 bis 13 Knoten fahren. Diese Sätze sollen um 15 % bei Schiffen, die nicht eine Geschwindigkeit von 10 Knoten erreichen, aber mindestens 9 Knoten fahren, vermindert werden. Letztere Geschwindigkeit ist die unterste Grenze für die Prämien. Der Schiffsfahrtszuschuss soll dagegen um 10, 20 oder 30 % für diejenigen Schiffe erhöht werden, deren Geschwindigkeit unter denselben Bedingungen 13, 14 oder 15 Knoten überschreiten.

Für die zur Postbeförderung gebauten Schiffe, denen unter Berücksichtigung des höheren Baupreises der französischen Werften besondere Zuschüsse ausgesetzt sind, sind Uebergangsbestimmungen vorgesehen. Den Rhedern der unter der Wirkung des Gesetzes von 1902 stehenden Schiffe soll es frei stehen, ob sie die neuen Verordnungen vorziehen wollen.

Das Gesetz soll 12 Jahre rechtsgültig bleiben. Damit sich anfangs die sehr kostspieligen Bauprämien und die von den früheren Gesetzen herrührenden Schiffsfahrtsprämien nicht anhäufen, soll der Tonnengehalt für den jedes Jahr bis zum Erlöschen des Gesetzes von 1902 diese Zuschüsse gezahlt werden, auf ein Maximum von 50000 t Brutto t bei Dampfschiffen und 15000 t bei Segelschiffen beschränkt werden. Diese Beschränkung wird infolge der jährlichen Neuordnung wohl nicht zu denselben Ungelegenheiten führen, wie infolge der durch das Gesetz von 1902 eingeführten Rangordnung.

Dieses sind die Bestimmungen, nach denen aller Wahrscheinlichkeit nach in Zukunft die Bauprämien für französische Schiffe und die Schiffsfahrtsprämien für Schiffe unter französischer Flagge bemessen werden, mit Ausnahme der Schiffsfahrt in den französischen Gewässern und der Postschiffsahrt.

C. COLSON.

