

35

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.

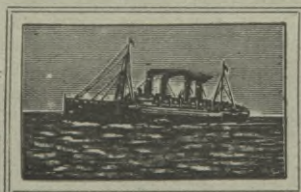
BERICHT

VON

**J. BERNARDI**

Sekretär im Ministerium der Marine.

NAVIGARE



NECESSE

BRÜSSEL

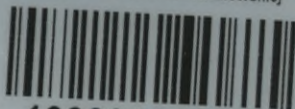
BUCHDRUCKEREI DER ÖFFENTLICHEN ARBEITEN (GES. M. B. H.)  
18, Rue des Trois-Têtes, 18

1905



II - 354113

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000318946

304-3-8/2018

# Die Massnahmen der Italien. Regierung zu Gunsten der Handelsmarine.

---

## BERICHT

VON

**G. BERNARDI**

---

Unterm 26. Juni 1880 wurde der Kammer der Abgeordneten ein vom Parlament ausgehender Gesetzantrag vorgelegt, der eine Enquete ins Auge fasste « *über die Lage der italien. Handelsmarine und über die zum Schutze ihrer Zukunft und zur Förderung ihrer Entwicklung geeignetsten und wirksamsten Mittel.* » Die durch Gesetz vom 24. März 1881 angeordnete Enquete, mit welcher eine aus 15 Mitglieder zusammengesetzte Kommission betraut wurde, nahm volle zwei Jahre in Anspruch, da sie sich auf alles erstreckte was unmittelbar oder mittelbar in irgend einer Beziehung zu den maritimen Gewerbszweigen stand. An die Ergebnisse der Umfrage direkt anknüpfend, legte der Finanzminister unterm 26. Nov. 1883 ein Gesetzentwurf betreffend « *Massnahmen zu Gunsten der Handelsmarine* » dem Parlament vor, darin die Bewilligung von Begünstigungen für den Bau von Eisen- und Stahlschiffen und andere mehr nebensächliche Erleichterungen in Vorschlag gebracht wurden. Jedoch erst gegen Ende des Jahres 1885 wurde der Entwurf beraten und angenommen, nachdem er zuvor noch von einer Parlaments-Kommission umgearbeitet und durch Hinzufügung einiger Artikel betreffend Seefahrts-Prämien erweitert worden war.

So kam das Gesetz vom 6. Dez. 1885 N° 3547 zustande, als das erste Gesetz, das sich mit der Begünstigung der Handelsmarine befasste.

Das für die Dauer eines Dezenniums in Kraft tretende neue Gesetz gewährte :

1. *Baukosten-Vergütungen*, die pro Tonne nach Bruttovermessung 60 Lire für Eisen- oder Stahl-Schiffsrümpfe, 15 Lire

für Holzrümpfe, 30 Lire für Schwimmervorrichtungen in Eisen- oder Stahl-Konstruktion betragen; Vergütung von 10 Lire pro angezeigter Pferdekraft für Maschinen und von 6 Lire pro Doppelzentner für Kessel. Dampfer, die nach ihrer Bauart eventuell militärischen Zwecken dienen konnten, sollten eine Vorzugsvergütung von 10 bis 20 % über die normale geniessen.

2. *Zurückerstattung der Zollgebühren* für das zu Schiffs-Reparaturen verwendete Material.

3. Eine *Prämie* von 1 Lira pro Tonne für *Kohlen*, die durch nationale Schiffe nach Italien. Hafenplätzen transportiert werden.

4. Eine *Seefahrtsprämie* von 0.65 Lira pro Tonne nach NETTO-vermessung und pro zurückgelegte tausend Seemeilen für nationale Schiffe auf *interkontinentalen Reisen*.

Infolge der Zolltarif-Reform vom Jahre 1887 wurden die Baukosten-Vergütungen erhöht und betragen nunmehr: 77 L. für Metall-Schiffsrümpfe, 17.50 L. für Holzrümpfe, 37.50 L. für Schwimmervorrichtungen, 12.50 L. für Maschinen, 9.50 L. für Kessel. Ausserdem wurden noch Vergütungen festgesetzt: für Ergänzungsrüstzeug 11 L. pro Doppelzentner und betr. Bau von *Kriegsschiffen*, 50 L. für Schiffsrümpfe, 8,50 für Maschinen und 9.50 für Kessel.

Das Gesetz hatte Wirkungskraft bis zum 30. Juni 1896, da es nach Ablauf der zehnjährigen Verfallfrist, auf weitere 6 Monate verlängert wurde.

Fragen wir nun nach den Wirkungen dieses ersten Gesetzes, so sehen wir uns sehr enttäuscht. Während des Dezenniums 1886-1895 wurden in Italien bloss 11 Dampfer, die ein Bruttoreumgehalt von 500 t. überstiegen hätten, gebaut; davon 4 auf Bestellung der « Allgemeinen italienischen Schifffahrt-Gesellschaft » (*Navigazione Generale italiana*), infolge der von dieser übernommenen Verpflichtungen in Seepostangelegenheiten.

Während der sechs Monate Verlängerungsfrist wurde der Bau von zwei grossen Stahldampfern in Angriff genommen, denen nachher die Vorzugs-Vergütung, die für Schiffe, welche sich für militärische Zwecke eignen, vorgesehen war, zugesprochen wurde. Zusammen wurden somit bloss 13 Schiffe, die ein Fassungsvermögen von 500 t. überstiegen, mit einem Bruttoreumgehalt von zusammen 27.889 t. unter der Herrschaft des Gesetzes von 1885 erbaut.

Nun und in derselben Zeit, also im gleichen Dezennium 1886-

1895, wurde die verhältnismässig gewiss beträchtliche Anzahl von 107 über 500 t. fassenden Schiffen, mit einem Bruttoreumgehalt von zusammen 201,522 t., erworben und in die Reichsmatrikeln eingetragen!

Das einzige erfreuliche Resultat, das man im obengenannten Zeitraum in Italien verzeichnen konnte, war der Bau einiger grossen Stahlsegelschiffe. Es wurden solcher im ganzen 47 gebaut, mit einem Bruttoreumgehalt von zusammen 36,116 t.; unter denselben 18 mit je 1000 bis über 2000 t. Bruttoreumgehalt.

Was die Seefahrtsprämie anbelangt, so verminderte sich die Zahl der Dampfer, die sich darum bewarben, derart, dass gegen 36 Schiffe, mit zusammen 63.297 t. im Jahre 1887, nur 13, mit zusammen 15.575 t. im Jahre 1895 zu verzeichnen waren; ebenso ging die Zahl der Segelschiffe zurück; hier standen gegen 534 Schiffe mit 335,043 t., die man 1886 verzeichnete, im Jahre 1895 nur mehr 122 mit 96,494 t.

Fast ganz erfolglos war ebenfalls die Prämienaussschreibung für Kohlentransporte. Die Gesamtausgaben für Vergütungen, Zoll-Rückzahlungen und Prämien betragen in den zehn Jahren 36,724,000 Lire.

Zieht man nun in Betracht, dass ein Teil der Bau-Vergütungen eine Zurückerstattung der für das zur Verwendung gekommene Material bezahlten Zölle darstellte und dass diese Zurückerstattung zusammen mit den eigentlichen Zoll-Rückvergütungen 8,844,000 L. ausmachen, so folgt daraus, dass die für Vergütungen und Prämien tatsächlich verausgabte Summe 27,880,000 L. beträgt, was eine jährliche Durchschnittsausgabe von nicht viel über 2 1/2 Millionen ergibt. Offenbar ein sehr kärgliches Opfer wenn damit — wie dies doch in den Endabsichten der Gesetzgeber lag, mag man sie noch so bescheiden auffassen — die Erneuerung der Handelsflotte begünstigt und die italien. Handelsmarine vor dem vollständigen Ruin bewahrt werden sollte.

Ungeachtet der wenig ermutigenden Erfolge dieses ersten Versuches fand das Ministerium genügende Stützpunkte um, unterm 3. Juli 1895, mit einem neuen Gesetzentwurf betr. Subsidien für die Handelsmarine vor dem Parlament zu treten. Die Argumente, worauf der Entwurf sich stützte, waren folgende:

Die Erneuerung der Handelsflotte, die, nach versprechenden Ansätzen während der letzten Jahre des Gesetzbestandes, später, infolge der um die Verfallzeit eingetretenen Unsicherheit in der

Lage der Reeder, gleich wieder unterbrochen wurde. Die Tatsache, dass in Frankreich das Gesetz vom 30. Januar 1903, welches der Handelsmarine im Vergleich zum vorangegangenen Gesetz von 1881 vermehrte Vorteile sicherte, angenommen wurde. Die in Ungarn durch das Gesetz vom 30. Juni 1893 und in Oesterreich durch das Gesetz vom 27. Dezember desselben Jahres getroffenen Verfügungen betreffend Zuschüsse an die Handelsmarine. Die in Italien durch das Gesetz von 1885 erzielten Resultate, die, trotz der verhältnismässig kleineren Ausgabe, doch besser gewesen sind als diejenigen, die man in Frankreich dem Gesetze von 1881 zu verdanken gehabt hat, u. s. w.

Weder der in Rede stehende ministerielle Gesetzentwurf, noch ein zweiter, den die Parlamentskommission, die mit der Prüfung des ministeriellen Antrags betraut worden war, letzterem entgegenstellte, brachten jedoch wichtigere Aenderungen in dem bereits eingeführten System der Unterstützungen. Erst in der Folge, vor Beginn der Beratungen, wurde noch durch einige zwischen Kommission und Regierung vereinbarte Verbesserungen, die finanzielle Tragweite einiger Bestimmungen wesentlich geändert, so im besonderen diejenige betr. Seefahrtsprämien.

Das neue Gesetz vom 23. Juli 1896 No. 348, das zweite zu Gunsten der Handelsmarine, gewährte :

1. *Baukosten-Vergütung* für See- und Binnengewässer-Handelsschiffe in der gleichen Höhe wie das vorangegangene Gesetz, nur wird die Vergütung um 10 % herabgesetzt, wenn bei der Konstruktion von Rümpfen in Metall nicht wenigstens zu drei Vierteln Material inländischer Produktion zur Verwendung gelangt; die Vergütung für Maschinen und Kessel erstreckte sich nunmehr auch auf im Auslande gefertigte Motoren, wenn diese für in Italien gebaute Schiffe bestimmt sind. Gänzlich aufgehoben wurde jede Art von Vergütung für Schwimmervorrichtungen und für italien. Kriegsschiffe; wohingegen Zollvergütung gewährt wurde für alles Material, das zum Bau und zur Ausrüstung von fremden Kriegsschiffen, die auf italien. Werften gebaut werden, verwendet wird. Diese Vorteile sollten für ein Dezennium Geltung haben.

2. *Zollvergütung* für das zur Instandsetzung von Schiffen nötige Material und für Ausstattungs- und Ersatz-Gegenstände.

3. Eine *Seefahrtsprämie* von 0.80 L. pro Tonne nach BRUTTORaumgehalt und für je 1000 zurückgelegte Seemeilen, während der ersten drei Altersjahre des betreffenden Schiffes; in jedem nachfolgenden Triennium vermindert sich die Prämie um 10 Centimes für die Dampfer und um 15 Cent. für die Segelschiffe, ohne jedoch für letztere unter den Mindestbetrag von 20 Cent. zu sinken. Die Prämie wurde bedingungslos für jede *Fahrt* gewährt, nur auf zwei Drittel reduziert für Mittelmeerreisen; die Verleihung derselben konnte bis zum 15ten Altersjahr der Dampfer und zum 21ten der Segelschiffe stattfinden. Ausserdem wurde dem Marine-Minister die Befugnis zugesprochen eine Vorzugs-Prämie von 50 % solchen auf inländischen Werften gebauten Dampfern zu gewähren, die eine Geschwindigkeit von mindestens 16 Seemeilen in der Stunde, bei voller Ladung und 12-stündiger Fahrt erreicht hätten; endlich wurde auch eine halbe Prämie den im Ausland gebauten Schiffen gewährt, die bereits während der Jahre 1887-1895 in die Reichsmatrikeln eingetragen worden waren.

Von den sonstigen Bestimmungen des Gesetzes sei hier nur die eine hervorgehoben, welche den Invaliden-Kassen der Handelsmarine 5 % sämtlicher Baukosten-Vergütungen und Seefahrtsprämien zuweist.

Dieses zweite Gesetz hatte bedeutend grössere Wirkungen als das vorhergehende. Schon der Umstand allein, dass die Seefahrtsprämie auf Grund der Bruttovermessung, statt der Nettovermessung, festgesetzt wurde, war von grosser Bedeutung für den Erfolg, der in der Tat alle Erwartungen der Gesetzgeber weit übertraf.

Ein Beispiel möge genügen: Der 1897 vom Stapel gelassene Dampfer « Savoia », der ein Bruttoreumgehalt von 4377 t. und ein Nettoreumgehalt von 2611 t. hat, erhielt im Jahre 1898 Seefahrtsprämien im Gesamtbetrag von 265,662.83 L.; wäre damals das Gesetz von 1885 in Kraft gewesen, so hätte der Dampfer nur 125,662.35 L. erlangt; mit Abzug von 5 % für die Invaliden-Kasse, gewährte folglich das neue Gesetz der betreffenden Reederei einen Gewinn von annähernd 127,000 L. jährlich.

Und in der Tat mit der Aussicht auf die neue Schifffahrtsprämie (1) sorgten unsere Dampfschiffahrtsgesellschaften bald

---

(1) Wir sind weit davon entfernt zu glauben, dass dies die einzige Ursache des damaligen Aufschwungs unserer Handelsmarine gewesen sei; im Gegenteil halten wir dafür, dass die Ursachen ganz anderswo zu suchen seien. Wir berufen uns im obigen nur auf dieses Argument, da es bei der Forderung und dem Antrag von Abänderungen am Gesetz von 1896 in erster Linie angeführt wurde.

für die Bereicherung ihrer Flotte mit neuem Material und es liefen von dieser Seite, nach einer kurzen Abwartungsperiode zahlreiche Bestellungen bei den nationalen Werften ein; es entstanden neue Schiffahrtsgesellschaften nicht nur in den maritimen Hauptzentren des Reiches, sondern auch in manchem Industriezentrum; italienische Reeder, die sich durch ihre herrliche Segelschiffs-Flotte einen Namen gemacht hatten, unternahmen jetzt auch die Ausrüstung von Dampfern; fremdes Kapital wurde herangezogen und diente zur Gründung von einigen neuen Gesellschaften. In die Schiffswerften, besonders in die auf Metall-Konstruktion eingerichteten, kam plötzlich neues Leben; es war für sie eine Zeit ganz aussergewöhnlicher Blüte und angespanntester Tätigkeit. Bis zum 31. Dezember 1900 waren auf unseren Werften bereits 36 Dampfer von über 1000 t. in Stahlkonstruktion gebaut und vom Stapel gelassen worden, mit einem Bruttoreumgehalt von zusammen 126,099 t.; ausserdem 2 von je 500 bis 1000 t., mit einem Bruttoreumgehalt von zusammen 1694 t.; 5 von je 100 bis 500 t. und mehrere kleinere. Ueberdies waren zahlreiche andere Stahldampfer von grossem Tonnengehalt im Bau begriffen; für mehrere stand sogar der Stapellauf nahe bevor.

Wenn wir nun von der Schiffbauindustrie zur Schiffahrt übergehen, so finden wir, dass die vorteilhafteren Bedingungen, die das Gesetz von 1896 in Bezug auf das erforderliche Alter des Schiffes bei der Bewerbung um Seefahrtsprämien, auf die halbe Prämie für die in Ausland erbauten Schiffe und auf die Bewilligung der Prämie für Mittelmeerreisen festsetzte, eine plötzliche bemerkenswerte Blütezeit für die bereits bestehende Handelsflotte mit sich brachte, so dass kurze Zeit nach Promulgierung des Gesetzes die Dampfer und Segelschiffe denen Prämien zufielen 175,013 beziehungsweise 170.962 t. erreichten.

Die bis zum Ende des Jahres 1900, d. h. also in wenig mehr als vier Jahren ausbezahlten oder schuldigen Subsidien beliefen sich auf mehr als 23 Millionen Lire, davon beiläufig 9 Millionen schon allein auf Baukosten-Vergütungen entfielen. Wenn man bedenkt, dass in den zehn Jahren des Gesetzes von 1885, nur wenig über 7 Millionen für Baukostenvergütungen verausgabt wurden, so ist es leicht einzusehen, welche grössere Bedeutung für die Handelsmarine das Gesetz von 1896 im Vergleich mit dem vorausgegangenen gehabt hat.

Man könnte nun glauben, diese Erfolge des Gesetzes von 1896 müssten, trotz der grossen Belastung des Staatsvermögens, die sie zur Folge hatten, mit Genugthuung aufgenommen worden



sein, sowohl wegen ihrer günstigen Einwirkung auf die allgemeine Staatsökonomie, als weil sich damit beweisen liess, dass man in Italien ein Gesetz zustande gebracht hatte, das geeignet war — angenommen es stünde tatsächlich so damit — die Wiedergeburt der eigenen Handelsmarine herbeizuführen; doch, statt dessen, weckten sie in der grossen Mehrheit des Landes nur lebhaftes Befremden. Schon seit den ersten Tagen des Jahres 1899 waren Parlament sowohl als Regierung in Bestürzung geraten über die finanziellen Folgen und da ausschliesslich dem Gesetze zugeschrieben wurde, was in weit höherem Grade der ganz aussergewöhnlich günstigen Gestaltung der Frachtbedingungen im Seehandel zu verdanken war, wurden Kostenvoranschläge vorausgesehen, welche die von mehreren Seiten laut werdende Forderung einer Umänderung des Gesetzes erklärlich machte.

In der Tat forderte unterm 15. Juni 1899 die Kammer der Abgeordneten die Regierung auf, ein Gesetzentwurf in Vorschlag zu bringen, der dahin gerichtet wäre, die finanziellen Folgen des Gesetzes von 1896 in engere und genauer umschriebene Grenzen zu halten und der Marineminister kam diesem Wunsche nach, indem er unterm 28. Nov. 1899 ein Antrag vorlegte, in welchem, nach Durchführung einer Herabsetzung der Baukostenvergütung für anzumeldende Schiffe und einer Verringerung der Seefahrtsprämien für alle Schiffe überhaupt, ein jährlicher fester Betrag von 10 Millionen Lire aufgestellt wurde, der zur Liquidation rückständiger Verbindlichkeiten wie zukünftiger Subsidien ausreichen sollte. Da infolge parlamentarischer Zwischenfälle die Beratung des Antrages immer wieder vertagt werden musste, bewirkte die Regierung einen kgl. Erlass und nicht lange darauf einen zweiten, durch welche beide man in Abwartung neuer gesetzlicher Bestimmungen, die Anwendung des Gesetzes von 1896 auf Schiffe, die innerhalb eines bestimmten Zeitraumes angemeldet worden waren, beschränkte — bis die Regierung schliesslich durch einen weiteren kgl. Erlass vom 16. Nov. 1900 die ganze Frage der Massnahmen zur Hebung der Handelsmarine endgültig reorganisierte. Letzterer Erlass wurde später, nach Vornahme einiger wenigen Abänderungen seitens der Kammer der Abgeordneten, unterm 16. Mai 1901, Gesetz.

So entstand das dritte Gesetz betr. Massnahmen für die Handelsmarine; das Gesetz vom 16. Mai 1901 No. 176, das ab 1ten Januar 1901 in Kraft treten sollte.

Das neue Gesetz, das gegenwärtig noch in Kraft steht, bestimmt mit 8 Millionen L. jährlich den alles einschliessenden Gesamtbetrag im Budget für rückständige und zukünftige Verpflichtungen und gewährt :

1. für am 30. Sept. 1899 angemeldete Schiffe : Baukostenvergütungen wie im Gesetz von 1896 und eine Seefahrtsprämie pro Tonne nach Bruttoreaumgehalt und pro 1000 zurückgelegte Seemeilen von 45 Cent. für Dampfer bis zum 15ten Altersjahr und von 30 Cent. für Segelschiffe bis zum 21ten Altersjahr.

(Diese neue Zumessung der Prämien hat jedoch nur nominelle Bedeutung ; die effektive wird erst am Schluss jeder Finanzperiode bestimmt und zwar auf Grund einer durchschnittlichen Fahrt von 30.000 Seemeilen für Dampfer und von 12.000 Seemeilen für Segelschiffe und mit Berücksichtigung des Bruttoreumgehaltes der Schiffe und der tatsächlich von jedem einzelnen Schiff zurückgelegten Seemeilen.)

2. für nach dem 30. Sept. 1899 angemeldete Schiffe : a) wenn auf Bestellung inländischer Gesellschaften erbaut : Eine Zollvergütung im Verhältniss des Bruttotonnagehaltes, von 35 Lire für Eisen- oder Stahlschiffsrümpfe und von 13 Lire für Holzrümpfe ; eine Baukostenvergütung, die sich nach dem Datum des Stapellaufes richtet und zwischen 60, 50 und 40 Lire für erstere und 30, 20 und 10 Lire für letztere schwankt — endlich : zollfreie Einfuhr eines Drittels des beim Bau erforderlichen ausländischen Metall-Materials ;

b) wenn auf fremde Bestellung gebaut : zollfreie Einfuhr alles ausländischen Materials, das bei der Konstruktion zur Verwendung gelangt.

3. für sämtliche, sowohl nationale als fremde, Handelsschiffe : eine Vergütung von 5 Lire per Doppelzentner auf das zur Instandsetzung derselben verwendete Material und für fremde Kriegsschiffe zollfreie Einfuhr des ausländischen Materials, das bei deren Umbau oder Reparatur zur Verwendung kommt.

Dies die hauptsächlichsten Bestimmungen des neuen Gesetzes, das im übrigen für die verschiedenen Begünstigungen eine Reihe Einschränkungen aufstellt, um zu verhindern, dass der jährliche Etat von 8 Millionen überschritten werde.

Behält man den wesentlichen Endzweck des neuen Gesetzes vor Augen, so fällt es nicht schwer einzusehen, welche Resultate es während der letztvergangenen vier Jahre zeitigen musste. Die

für den Bau neuer Schiffsrümpfe ausgesetzten Vergütungen, obwohl im Ganzen gegen früher höher bemessen (95 Lire pro Tonne nach Bruttovermessung bis zum 30. Juni 1903, 85 Lire bis zum 30. Juni 1905, überdies zollfreie Einfuhr eines Drittels des Metall-Materials, während die Gesetze von 1885 und 1896 bloss eine Vergütung von 77 Lire pro Tonne gewährten) reichten nicht aus und konnten auch nicht ausreichen um den Ausfall irgend einer Seefahrtsprämie zu ersetzen. Unsere Werften waren denn auch während der drei Jahre 1901 bis 1903 hauptsächlich mit dem Bau und der Fertigstellung von bereits vor dem 30. Sept. 1899 angemeldeten Schiffen beschäftigt, da denselben von unseren Reedern, mit Rücksicht auf eine wenn auch noch so geringe Seefahrtsprämie, viel grösseres Interesse als den später angezeigten Schiffen entgegengebracht wurde.

Der geringe aber sichere Gewinn kann eben nur von der Prämie erwartet werden und darauf haben die neueren Schiffe keinen Anspruch, auch können die niedrigeren Herstellungskosten die Reeder für jenen Verlust nicht schadlos halten.

Von den bis zum 30. Sept. 1899 angemeldeten Stahldampfern wurden 19 mit einem Bruttotonnagehalt von zusammen 84,300 t. im Triennium 1901-1903 vom Stapel gelassen; im Jahre 1904 wurde der Bau der letzten noch übrigen Dampfer in Angriff genommen (3 von zusammen 11,500 t.). Was die nach dem 30. Sept. 1899 angemeldeten Stahldampfer betrifft, welche die Wohltaten des neuen Gesetzes geniessen, so ist erwiesen, dass von letzterem Datum bis zur Promulgierung des Gesetzes von 16. Mai 1901 No. 176, d. h. also in der Zeit der Ungewissheit über die den maritimen Industrien bevorstehenden Geschehnisse, 20 Dampfer von zusammen 54,300 t. angemeldet worden sind; wovon 11 mit 47,748 t. überhaupt nicht mehr zur Ausführung kommen, 1 von 2600 t. noch immer unvollendet auf Stapel liegt und bloss 8 mit nur 3952 t. fertiggestellt wurden. Vom 16. Mai 1901 bis zum heutigen Tage sind 38 Dampfer mit zusammen 73,734 t. angemeldet worden; davon in den letzten Monaten allein 9 mit einem Bruttoreumgehalt von je 4500 bis 5000 t. (die Vergütungen sind gewiss nicht schuld daran!). Von den Le-sagten 38 Dampfern sind 19 mit zusammen 23,996 t. schon fertig; die übrigen sind im Bau begriffen.

In den letzten vier Jahren erleben wir die Wiederholung einer Erscheinung, die bereits zur Zeit als die alten Verordnungen von 6 Dez. 1885 noch in Kraft waren, konstatiert worden ist: wir meinen den Bau einer gewissen Anzahl grosser Segelschiffe in Stahlkonstruktion. Die Hebung war jedoch diesmal

von keinem langen Bestand: sie begann Februar 1901 um Februar 1903 gänzlich aufzuhören. Die in diesen zwei Jahren unseren Werften bestellten Stahlsegelschiffe waren 20, mit einem Bruttoreumgehalt von zusammen 23,645 t.

In Bezug auf die Seefahrtsprämie, die, stark reduziert, nur mehr den im Inland gebauten Schiffen, die am 30. Sept. 1899 angemeldet worden waren allein zu gute kam, sei hier bemerkt, dass die tatsächliche Zumessung der Prämien im Verhältniss von je 1000 Seemeilen und je 1 Tonne nach Bruttovermessung, sich am Schlusse jeder einzelnen Finanzperiode fast jedesmal als bedeutend geringer herausstellte, als vom Gesetz nominell festgesetzt. In der Finanzperiode 1901-1902 betrug die effektive Prämien-Zumessung 0.3621 L. für Dampfer und 0.2340 L. für Segelschiffe.

66 Dampfer mit 235,595 t. geniessen gegenwärtig die Vorteile der neuen Seefahrtsprämie; wenn sämtliche am 30. Sept. 1899 angemeldete Dampfer vollendet sein werden, wird diese Zahl auf 71 steigen mit zusammen 258,000 t. Bruttoreumgehalt. Von Segelschiffen sind es 147, mit zusammen 75,590 t.; die Zahl wird sich nach und nach, mit der Zunahme des Alters der betreffenden Schiffe, vermindern bis zum Jahre 1921, wo das Vorrecht auf Prämien ganz erlischt.

Die Ausgaben, die dem Staatsschatz daraus erwachsen, betragen vom 1ten Januar 1901 bis zum 30. Nov. 1904 über 29 Millionen; wovon beiläufig 12 Millionen auf Regelung rückständiger Posten und etwas über 17 Millionen auf die nach dem 30. Sept. 1899 angemeldeten Konstruktionen, auf Seefahrtsprämien für Schiffe, die noch vor letzterem Datum angemeldet worden waren und auf die sonstigen geringeren Vergünstigungen des neuen Gesetzes entfielen.

Wir haben im vorausgehenden Umschau gehalten über die hauptsächlichsten gesetzlichen Verordnungen, die zu Gunsten der ital. Handelsmarine erlassen worden sind und über die durch Anwendung der drei Gesetze von 1885, von 1896 und von 1901 erzielten einzelnen Resultate.

Neunzehn Jahre der Versuche und Erfahrungen mit drei Gesetzen, die untereinander verschieden in Bezug auf ihre finanzielle Tragweite, doch dieselben Prinzipien verfolgen, reichen wohl aus um über das für unsere Handelsmarine eingeführte System der Regierungszuschüsse ein sicheres und definitives Urteil sich bilden zu können und dieses Urteil kann offenbar nicht anders als ungünstig lauten.

Ohne Zweifel war an den im ganzen mittelmässigen Erfolgen dieser neunzehn Jahre zum Teil auch der häufige Wechsel der Verordnungen schuld, ebenso die langen Uebergangszeiten der Ungewissheit, wo das Los der Schiffbauer und der Reeder ganz in Händen der Gesetzgeber lag und endlich auch das Misstrauen der beteiligten Kreise gegen die Versprechungen der Regierung.

Allein wenn wir auch all dies ohne weiteres zugeben und jene Missstände gebührend berücksichtigen, lässt sich doch nicht läugnen, dass die bisher getroffenen Massnahmen auch in ganz ruhigen Zeiten, wo eine normale Entwicklung gesichert war, die erhofften Wirkungen *nicht* gehabt haben. Es wäre überflüssig, hier noch einmal die traurigen Resultate des ersten Dezenniums zu erörtern; es sei nur bemerkt, dass die sehr ansehnlichen Erfolge, die das Gesetz von 1896 bis Ende 1900 scheinbar gehabt hat, hauptsächlich Ursachen, die nichts mit den Vergütungen gemein hatten, zu verdanken waren, überdies standen sie keineswegs im richtigen Verhältniss zu den grossen Opfern, die der Staat sich auferlegt hatte.

Wenn auch einerseits während der vier Jahre 1897-1900 auf unseren Werften eine wirklich nicht unbedeutende Anzahl grosser Stahldampfer zur Ausführung gekommen ist, so ist es andererseits Tatsache, dass während desselben Zeitraumes eine noch grössere Anzahl im Ausland erworben wurde und letztere hatten doch keine gesetzlichen Vergünstigungen zu gewärtigen (1). Es folgt daraus zur Evidenz, dass unsere Reeder durch die guten Aussichten, die der Seehandel damals bot, getrieben wurden neue Dampfer zu bestellen oder auswärts zu erwerben ohne sich viel darum zu kümmern, ob diese nun Regierungszuschuss zu gewärtigen haben oder nicht. Und wäre das Gesetz von 1896 unverändert in Kraft geblieben, so hätte man wahrscheinlich recht bald bei ermässigten Frachtspesen den Gegenbeweis von den grösstmöglichen Einfluss derselben auf die maritimen Industrien, durch ein rasches Sinken der Bauanmeldungen erlebt, welche letztere eben die gesetzgebenden Körperschaften so sehr bestürzt gemacht hatten, dass sie unverweilt die Abänderung des Gesetzes beschlossen.

---

(1) Wie bereits erwähnt, kamen in Italien, in dem Zeitabschnitt des Gesetzes von 1896, 38 Stahldampfer, von je über 500 t. mit zusammen 127,793 t. Bruttoreaumgehalt zur Ausführung. Während desselben Zeitraumes wurden nun 108 Dampfer, alle von über 500 t., mit 212,022 t. Bruttoreumgehalt, im Auslande erworben und in die Reichsmatrikeln eingetragen; die zur Demolition angekauften natürlich nicht miteingerechnet.

Die Resultate de Gesetzes von 1896 haben, wir wiederholen es, den Erwartungen gewiss nicht entsprochen, die man mit gutem Recht auf sie gesetzt hatte; denn bei einer Seefahrts-Vorzugsprämie von 50 % (die, nach dem oben angeführten Beispiel, für ein Schiff vom Bruttotonnagehalt des Dampfers « Savoia », die Höhe von über 130,000 Lire im Jahre hätte erreichen können, wobei die Summe der Prämie den ansehnlichen Betrag von annähernd 380,000 L. netto repräsentiert hätte) in Ansehung also so grosser Vorteile war die Hoffnung nicht unberechtigt, dass nun auch Dampfer von der zur Erlangung ähnlich grosser Vergünstigung ausbedungenen Beschaffenheit zur Ausführung gelangten, wodurch jene Ergänzung der Kriegsflotte zustande gekommen wäre, die der Gesetzgeber im Sinne hatte, als er die so ausserordentlich vorteilhaften Bestimmungen aufstellte; statt dessen wurde nicht ein einziger Dampfer zu diesem Zwecke gebaut; kein einziger konnte sich um die Vergünstigung bewerben. Und doch bedeutet die genannte Vorzugsprämie für ein Dampfer von einer Geschwindigkeit von 18 Seemeilen (wie sie im ministeriellen Erlass vom 20. Januar 1897 für die Bewerbung um die höchste Prämie ausbedungen wird), für die ersten drei Altersjahre des betr. Schiffes eine Verzinsung von beiläufig 8,50 %, bei 4 1/2 Millionen Herstellungskosten. Für die Wirkungslosigkeit der bisher gewährten Seefahrtsprämie in Hinsicht auf die Entwicklung des Schiffbaues sind jedoch die Erfahrungen noch bezeichnender, die man betreffs den Bau von stählernen Segelschiffen machte. Während in der Zeit, wo das Gesetz von 1896 in voller Wirkungskraft war und die bekannte hohe Seefahrtsprämie für Dampfer und Segelschiffe winkte, auch nicht ein einziges Segelschiff in Stahlkonstruktion zur Ausführung kam, erhielten unsere Werften, nachdem 1901 die Seefahrtsprämie für neue Konstruktionen bereits verfallen war, von inländischen Reedern mehrfache Aufträge für Stahlsegelschiffe mit grossem Tonnagehalt. Wir erwähnten bereits, dass während der zwei Jahre vom Februar 1901 bis Februar 1903 Segelschiffe, mit einem Bruttoreaumgehalt von zusammen 23,645 t. angemeldet und später erbaut wurden. Offenbar ist die Erklärung für diese Tatsache in günstigen Konjunkturen zu suchen, die sich unversehens dem Seehandel boten und die den Transporten per Segelschiff auf grosser Fahrt förderlich waren; nichtsdestoweniger ist jedoch diese Sachlage ein weiterer Beleg für die Wirkungslosigkeit der Seefahrtsprämie.

Andererseits hat sich bei der Darlegung der Resultate der letzten vier Jahre ergeben, dass unsere Reeder, wenn sie zwi-

schen dem billigeren Schiff, das kein Anrecht auf Seefahrtsprämie hat und dem viel kostspieligeren, das jenes Anrecht, wenn auch in beschränktem Grade, genießt, zu wählen haben, doch entschieden dem letzteren den Vorzug geben, da es ihnen für eine bestimmte Zeit eine kleine Verzinsung des Anlagekapitals in Aussicht stellt.

So wenig es der Seefahrtsprämie beschieden gewesen ist, Einfluss auf die Entwicklung des Schiffbaues zu gewinnen, ebensowenig haben die neuen Baukosten-Vergütungen, wenn noch so reichlich bemessen, für sich allein dazu beigetragen, unseren Werften mehr Arbeit zu verschaffen. In der Tat, sucht man die Erklärung selbst für den bemerkenswerten Zuwachs der Bauanmeldungen von Stahlschiffen, sowohl was deren Anzahl als was den Tonnengehalt anbelangt (15 Dampfer mit zusammen 46.440 t., davon 9 mit je über 4000 t. Bruttoreaumgehalt) die das Jahr 1904 brachte, so wird man bald merken, dass er eigentlich in keiner Beziehung zu den Vergütungen des neuen Gesetzes stehen kann, denn sonst würde man nicht verstehen, wieso nicht eher die Jahre 1901-1902 den Höhepunkt in der Zahl der Anmeldungen brachten, da doch zu jener Zeit begonnene Schiffe noch rechtzeitig hätten vollendet werden können um Anrecht auf eine Vergütung zu haben, die mehr als 10 Lire pro Tonne höher war als die gegenwärtige. (Art. IX des Gesetzes.) Die Ursachen jenes Zuwachses wären eher zu finden in den neuerdings eingerichteten und für später in Aussicht genommenen 'neuen subventionierten Seepostverbindungen, zu welchen, nach den festgesetzten bzw. festzusetzenden Bedingungen, nur Schiffe inländischer Erbauung zugelassen werden sollen; ausserdem in der bevorstehenden Neuregelung des gesamten Dienstes der Marine, der Post und des Handels, von der man sich die Bewilligung besonderer Vergünstigungen für im Inland erbaute Schiffe, die bestimmte Vorzüge hinsichtlich Geschwindigkeit, Tonnengehalt, u. s. w., aufweisen, verspricht.

Da somit die Baukostenvergütungen ohne Seefahrtsprämie keine Wirksamkeit haben, sollen wir uns schliesslich noch für die Wiedereinführung der abgeschafften Prämie entscheiden? Oder, in Erwägung der mittelmässigen Erfolge, die sowohl Vergütungen als Prämien, wenn auch miteinander verbunden, erzielt haben, vollständige Aufhebung der Subsidien überhaupt verlangen?

Weder das eine noch das andere.

Der einzige Vorteil, den die Seefahrtsprämie zur Folge hatte, ist, dass sie unsere Werften bei gegebenen dem Seehandel gün-

stigen Anlässen, in die Möglichkeit versetzte, die Aufträge der Reeder an sich zu ziehen und sich Arbeiten zu verschaffen, die sie sonst wahrscheinlich vermisst hätten. Es kann demnach wohl die Behauptung aufgestellt werden, dass jene Aussicht auf einen kleinen sicheren Nutzen, welche die Seefahrtsprämien bieten, wenn sie auch nicht etwa bewirkte, dass Kapitalien auf Erwerb von Schiffen für neue Seefahrts-Unternehmungen angelegt worden wären, wie dies im Parlament mit Berufung auf den ersten Gesetzentwurf geltend gemacht wurde; sicher aber die Reeder dazu bestimmt — wenn günstigere Frachtbedingungen sie zur Erweiterung ihrer Unternehmungen anspornt — der inländischen Produktion vor der fremden den Vorzug zu geben. Freilich ist nun dies ein viel zu bescheidenes und zu unberechenbares Ergebnis für die Nationalökonomie, während andererseits die Belastung des Staatsbudgets eine erhebliche und fortdauernde ist. Der Vorschlag einer Wiedereinführung der Seefahrtsprämie, unter den bisherigen Richtpunkten, hätte also geringe Aussicht durchzudringen.

Unzweckmässig und nachteilig wäre aber auch die Aufhebung aller Subsidien überhaupt. Auch abgesehen von den Uebelständen allgemeiner Art, die sich jedesmal bei unmittelbarem Uebergang von einer beschützenden Regierungsform zu einem Zustand der völligen Freiheit einzustellen pflegen, muss berücksichtigt werden, dass unsere Schiffbauindustrien und unsere Handelsmarine bis jetzt noch nicht genug entwickelt und gefestigt sind um ohne weiteres dem freien Wettbewerb überlassen werden zu können. Gewiss haben die nationalen Schiffswerften in den letzten Jahren grosse Fortschritte gemacht; Beweis dafür: die grosse Metallkonstruktionen, die für die Handelsmarine zur Ausführung gelangten; die zahlreichen Bestellungen von Kriegsschiffen von seiten fremder Regierungen; die Erweiterung im Betrieb der betreffenden Anstalten; die Vervollkommnung der mechanischen Einrichtungen derselben, u. s. w.; trotzdem aber sind sie noch immer im Nachteil gegenüber den grossen Werften des Auslandes, speziell Englands, infolge der erheblicheren allgemeinen Ausgaben, der Notwendigkeit Bau- und Brennmaterial vom Auslande zu beziehen, der noch nicht vollständigen Amortisierung des Anlagekapitals, u. s. f. Es ist nicht zu leugnen, unsere Reeder legen gegenwärtig eine unverkennbar lebhaftere Tätigkeit an den Tag, sie zeigen grössere Unternehmungslust und verschliessen sich nicht den Forderungen der Neuzeit in Bezug auf modernes und mächtigeres Betriebsmaterial, doch darf nicht übersehen werden,



dass die fremden Handelsmarinen noch immer unserer Flagge in unseren Hafenplätzen Konkurrenz machen und von den eigenen Regierungen wirksam unterstützt, einen grossen Teil unserer einträglichsten Handelsgeschäfte vorwegnehmen, selbst solche, die, wie z. B. Auswanderung und Küstenschiffahrt, ihrer Natur nach eigentlich ausschliesslich der nationalen Marine hätten vorbehalten bleiben sollen.

Es folgt daraus, dass weder die Rückkehr zum früheren System, noch die gänzliche Aufhebung der Unterstützungen empfohlen werden kann. Was verlangt werden müsste, ist, dass die Mittel, die der Staat zur Hebung der Handelsmarine aufwendet, nach ganz anderen Normen und Gesichtspunkten zuerkannt oder verteilt werden. Man hat bisher zu grosse Rücksicht auf Einzelinteressen genommen, ohne sich zu fragen, ob dieselben auch einen Einfluss auf die allgemeine Landesökonomie hätten und welcher Art dieser Einfluss wäre; man hat unterschiedlos Vergütungen und Prämien zuerkannt, ohne sich viel um den Gegenstand und um die Endziele zu kümmern, so z. B. Vergütungen für Erbauungen die weder zum Renommee noch zur Leistungsfähigkeit unserer Handelsmarine etwas beitragen konnten und Prämien für Fahrten, die in keiner Beziehung zu unseren Handelsinteressen standen und die auch ohne Staatszuschuss unternommen worden wären. Die Reform des Systems müsste also ausschliesslich die allgemeinen nationalen Interessen im Auge behalten; alle zu treffenden Massnahmen müssten nur nach diesem einzigen Ziele gerichtet sein; sogar die Bevorzugung individueller Interessen, fällt diese einmal den unmittelbaren Gegenstand bilden sollten, dürfte sie nicht scheuen, wenn nur das letzte Ziel klar zu Tage liegt und das Endergebnis für die Nation Gewinn und Machtvermehrung bedeutet. Nur auf diese Weise fänden die dem Staate auferlegten Opfer ihre Rechtfertigung, nur dann könnten die Vergünstigungen kräftig beitragen zum Wiederaufblühen der italienischen Handelsmarine, ihr wieder den Platz zu geben, der ihr in Ansehung ihrer glanzvollen Vergangenheit, der glücklichen geographischen Lage und des erweiterten Welthandels zukommt.

Den 1en Dezember 1904.

G. BERNARDI.

