

INTERNATIONALER STÄNDIGER VERBAND  
DER  
SCHIFFFAHRTS-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

GENERAL BERICHT

VON

**N. SOLIANI**

*Ingenieur, Direktor der Schiffswerften Ansaldo Armstrong*

NAVIGARE



NECESSE

BRÜSSEL

BUCHDRUCKEREI DER ÖFFENTLICHEN ARBEITEN (GES. M. B. H.)

18, Rue des Trois-Têtes, 18

1905



I-354M0

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000318942

3PL-3-8/2018

# Massnahmen der Regierungen zum Schutz der Seeschiffahrt.

---

Prämien und herabgesetzte Eisenbahntarife  
für die auf dem Seewege zu befördernden Güter.

---

## GENERALBERICHT

VON

**Nobor SOLIANI**

Ingenieur und Direktor der Werft von Ansaldo Armstrong.

---

Die von verschiedenen Verfassern eingereichten Berichte über die in den verschiedenen Ländern getroffenen gesetzlichen Bestimmungen zum Schutze des Seehandels und der maritimen Einrichtungen und Industrien sind, was ihre wirtschaftlichen Bestrebungen anbetrifft ziemlich gleich. Es lassen sich daraus folgende Schlussfolgerungen ziehen.

Jede Subventions- oder Prämienzahlung, die von einem Lande zum Schutz des Handels oder der maritimen Industrien geleistet wird, muss, falls diese Subventionen und Prämien nicht nur als Entschädigung der dem Lande im allgemeinen geleisteten Dienste aufzufassen sind, als eine Bevorzugung einer bestimmten Klasse der Industrie und einzelner Leute auf Kosten der Gesamtheit, d. h. des Staates betrachtet und infolgedessen als schädlich angesehen werden.

Der Schaden liegt hierbei nicht nur in der Ungerechtigkeit bei der Bevorzugung, sondern auch in den negativen Ergebnissen, die entgegen der ursprünglichen Absicht erreicht werden; denn die Unterstützungen sind unwirksam, wenn die Frachten ungünstig und überflüssig, wenn sie günstig sind. In jedem Falle stellen sie eine bedeutende Belastung des Staatsbudgets dar und stehen in gar keinem Verhältnis zu den erreichten Vorteilen. Diese Vorteile sind ausserdem nicht anhaltend, denn da der Staat diese grossen Ausgaben auf längere Zeit nicht leisten kann, so werden Subventionen und Prämien häufig ganz aufge-

hoben, oder verringert, wodurch für die Industrien, die man schützen wollte, schwere Nachteile entstehen.

Der verderbliche Einfluss dieser Begünstigungen einer Industrie geht auch aus allgemeinen Erwägungen hervor. So ist der Weltseehandel, aus dem die Schifffahrt entstanden ist, in seiner Gesamtheit, von dem Bedarf der ganzen Welt abhängig, und dieser Bedarf kann auf keine Weise und in keinem Lande durch Gesetze vorgeschrieben werden. Deshalb muss ein Land, das Prämien und Subventionen zahlt, um den Seehandel seiner Flagge zuzuwenden, diesen Umstand zu Gunsten einer beschränkten Anzahl Leute sehr teuer bezahlen.

Hieraus folgt im allgemeinen, dass jede Art Gesetzgebung auf den Weltseehandel und die damit zusammenhängende Entwicklung der maritimen Einrichtungen schädlich und unwirksam ist. Im allgemeinen, wie im einzelnen lässt sich daher schliessen, dass Subventionen und Prämien, selten günstige Wirkungen haben. Aber wenn nun Subventionen und Prämien im allgemeinen schädlich und selbst wirkungslos sind, wenn es gilt einem Land einen grösseren Seehandel zu verschaffen, so muss man sich fragen, ob es nicht andere Mittel gibt, um den Seehandel und die maritimen Einrichtungen eines Landes zu heben. Gewiss gibt es solche: die Monopole, die sich eine Nation in ihrem Seehandel erringt, werden natürlich ihre maritime Entwicklung steigern, doch kann dies nicht durch Gesetzgebung, sondern nur durch das Recht des Stärkeren erreicht werden. Diese Angelegenheit gehört zu denselben wirtschaftlichen und politischen Punkten, wie die Import- und Exporttarife, die eine Nation sich oder anderen auferlegt und muss deshalb hier ausgeschaltet werden.

In dieselbe Klasse entfallen die Schutztarife, die eine Nation in ihren Häfen einführt.

Innere Massnahmen sind nötig, wenn ein Land mit Erfolg seinen Seehandel heben will, und hierzu gehören vor allen Dingen eine gesunde Leitung des Handels und alle Mittel, die dazu beitragen den Handel und Seeverkehr zu verbessern, wirtschaftlicher zu machen und zu beschleunigen. Im Innern des Landes kann dies durch Schaffung von schnellen und billigen Verkehrseinrichtungen zu den Häfen erreicht werden, während in den Häfen selbst die Lösch- und Ladevorrichtungen und die Beförderung der Güter dementsprechend eingerichtet werden müssen.

Alles in Allem ist die Entwicklung des Seeverkehrs nicht von staatlichen Subventionen und Prämien abhängig, sondern von

den Nationen, von den Schiffahrtsgesellschaften und den hierzu bestimmten Schiffen, die von der Konkurrenz bedrängt, das Beste in ihrem und im allgemeinen Interesse zu erreichen suchen.

Hier sind folgende Berichte eingegangen :

Von *M. Colson*, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, Conseiller d'Etat en France.

Von *v. Rosing*, Syndikus der Handelskammer in Bremen.

Von *William W. Bates*, Schiffahrtskommissar der Vereinigten Staaten.

Von *M. F. Bernardi*, Sekretär im Marineministerium in Rom.

### Bericht von *M. Colson*.

#### *Die Massnahmen zum Schutze der Seeschiffahrt in Frankreich.*

Der Verfasser gibt eine historische Uebersicht über die bis zum Jahre 1881 gültigen Gesetze zum Schutz der französischen Schiffahrt und des Schiffbaues, einschliesslich der Postsubventionen im Betrage von 25 Millionen francs jährlich. Letztere gelten teilweise als Bezahlung für geleistete Dienste und können auch als Ermunterungszuschuss für die unter französischer Flagge und mit schnellen Schiffen französischer Herkunft in Betrieb genommenen Linien angesehen werden.

Diese Bestimmungen beeinflussten wohl in günstigem Sinne die Dampfschiffahrt, bewirkten aber eine beständige Abnahme der Segelschiffahrt und dieser Umstand scheint zum Erlass des Gesetzes von 1881 veranlasst zu haben.

#### *Gesetz vom 29. Januar 1881.*

Der Verfasser gibt eine Uebersicht über die Prämienbestimmungen von 1881: Prämie für in Frankreich gebaute Schiffe pro Brutto T; Prämie für lange Schiffahrtslinien pro Netto T. für neue Schiffe französischer Herkunft; Prämie (Hälfte der vorigen) für im Auslande gebaute Schiffe auf langen Schiffahrtslinien.

Dauer des Gesetzes: zehn Jahre vom Tage des in-Kraft-Tretens, bei Verringerung der Prämienätze von Jahr zu Jahr.

Der Verfasser bemerkt, dass die Schiffahrtsprämie bei französischen Schiffen ausländischer Herkunft und die halbe Schiff-

fahrtsprämie für Schiffe französischer Herkunft dazu bestimmt waren, die Ausrüstungskosten zu decken ; die andere Prämienhälfte für Schiffe französischer Herkunft sollte zum Ausgleich der jährlich zu entrichtenden Versicherungsgebühren, der Zinsen und zur Amortisirung dienen ; hierzu kann noch die zum Ausgleich der Zolle auf Schiffsbaumaterialien dienende, hohe Schiffbauprämie. Die verhältnismässig hohen Herstellungskosten der Schiffe in Frankreich werden nicht nur durch die hohen Materialpreise verursacht, sondern auch durch die unzweckmässige Einrichtung der Konstruktionsabteilungen der Werften, die nicht wie in England auf Massenfabrikation von marktgängigen Schiffen zugeschnitten sind.

Das Gesetz von 1881 hielt den Niedergang der Segelschiffahrt nicht auf, gab aber der Dampfschiffahrt, wenn auch nur in den ersten Jahren seiner Gültigkeit einen Ansporn. Sobald die Schiffsrheder aber nur noch einige Prämienjahre in Aussicht hatten, hörten sie wieder auf Schiffe zu bauen.

Die ziffernmässigen Angaben über diese Entwicklung sind dem Vortrage des Verfassers beigelegt.

#### *Gesetz vom 30. Januar 1893.*

Dieses Gesetz änderte kaum etwas an den Bestimmungen des vorhergehenden in Bezug auf die Schiffbauprämien.

Für die Schiffahrtsprämien wurden folgende vier wichtige Vorschriften erlassen :

1) Die Prämie für jedes innerhalb der Gültigkeitsdauer des Gesetzes gebauten Schiffes bleibt während 10 Jahren, von seiner Einreihung in die französische Flotte an gerechnet, gleich.

2) Ausdehnung der Prämien auf die internationale Küstenschiffahrt ; 2/3 des Prämienbetrages für lange Schiffahrtslinien ;

3) Abschaffung der Schiffahrtsprämie für neue Schiffe ausländischer Herkunft ;

4) Die Schiffahrtsprämien werden nach dem Gesamt-Brutto-Tonnengehalt berechnet und zwar im Vergleich zu dem früheren Bestimmungen mit niedrigerem Betrage bei Dampfschiffen und mit höherem Betrage bei Segelschiffen.

Die Wirkungen dieses Gesetzes haben sich bei der Dampfschiffahrt wenig, bei der Segelschiffahrt dagegen bedeutend bemerkbar gemacht. Denn während der Bestand an Segelschiffen in der ganzen Welt ständig herabging, vermehrte sich die französische Seglerflotte zusehends. Der Staat musste bestän-

dig grössere Aufwendungen für ein gar nicht dem Geiste der Zeit entsprechendes Transportunternehmen machen. Die Segelschiffe waren schon mehr Prämienfahrer als Handelsschiffe. Das Nähere hierüber geht aus den statistischen Angaben hervor.

*Gesetz vom 7. April 1902.*

Dauer des Gesetzes : zehn Jahre. Schiffbauprämien, wie vorher. Schifffahrtsprämien bedeutend niedriger :

1) Die Schifffahrtsprämien für Segelschiffe wurden verringert und bedeutenden Beschränkungen unterworfen.

2) Die Schifffahrtsprämien für Dampfschiffe wurden sehr erhöht ;

3) Dauer der Prämien : zwölf Jahre von der Indienstellung der Schiffe an gerechnet ;

4) Schifffahrtsprämien wurden für Schiffe über 7000 t nicht gezahlt ;

5) Ausrüstungszuschuss für Schiffe fremder Herkunft unter 7000 t Brutto, die spätestens 7 Jahre nach dem Stapellauf in die französische Flotte eingereiht waren ;

6) Beschränkung der vom Staat für Schifffahrtsprämien und Ausrüstungszuschuss zu zahlenden Beiträge auf insgesamt 150 Millionen.

Auch dieses Gesetz hatte keine günstigen Erfolge.

Der Verfasser erwähnt, dass die Beschränkung der Prämien auf Schiffe unter 7000 t nicht vom wirtschaftlichen und technischen Gesichtspunkte aus zu rechtfertigen ist ; der Misserfolg des Gesetzes wird weiter dadurch erläutert, dass die wieder eingeführte Zahlung von hohen Prämien bei der hierdurch im Interesse des Staatsbudgets notwendig gewordenen Beschränkung auf einen Gesamtbetrag, während der ersten Jahre zu zahlreichen Neubauten, bald darauf aber zu einer bedeutenden Verminderung, ja selbst zu einem Stillstand im Schiffbau führte.

Nach kaum 3 Jahren hatte das Gesetz seine Wirkung verloren.

*Entwurf für das am 3. März 1905 vorgeschlagene Gesetz.*

Der Misserfolg des Gesetzes von 1902 musste zu neuen zweckmässigeren Bestimmungen über die Subventionen führen.

Das neue Gesetz trennt die Schiffbauprämien und Ausrüstungszuschüsse völlig von einander und beseitigt die Schifffahrtsprämien der früheren Gesetze.

Die Schiffbauprämien werden infolgedessen bedeutend erhöht. Der Ausrüstungszuschuss ist bei allen Schiffen ohne Unterschied des Ursprungs und der Länge der Fahrten oder der Küstenschifffahrt gleich und erlischt mit dem zwölften Jahre.

Der Ausrüstungszuschuss wird erhöht oder herabgesetzt bei Fahrgeschwindigkeiten über 13 oder unter 10 Knoten.

### Bericht von v. Rosing.

Der Verfasser stellt es sich zur Aufgabe, die von der deutschen Regierung zur Ermutigung der deutschen Schifffahrt unter Berücksichtigung der industriellen Entwicklung des Landes getroffenen Massnahmen, insbesondere die Post-Subventionen zu untersuchen.

#### 1) Die Postsubventionen.

Diese Subventionen werden von der Regierung als Schiffbau- und Schifffahrtsprämien für einzelne Postlinien gezahlt und zwar nicht, um einzelne Schifffahrtsgesellschaften zu begünstigen, sondern im allgemeinen Staatsinteresse.

Die den verschiedenen Gesellschaften gezahlten Prämien sind besonders aufgeführt; sie betragen zusammen 7 050 500 Mark.

Bei näherer Betrachtung zeigt sich, dass diese Prämien mehr aus allgemein politischen Betrachtungen, als zur Bevorzugung der Schifffahrtsgesellschaften entstanden sind. Sie bezwecken tatsächlich Deutschlands Stellung im Welthandel zu stärken und den industriellen und landwirtschaftlichen Erzeugnissen des Landes Absatzgebiete zu sichern.

Der Verfasser erläutert, wie der deutsche Handel mit dem äussersten Osten unter den Prämienbestimmungen des Gesetzes von 1885 nicht die Entwicklung aufzuweisen hat, wie heute.

Die deutschen Postdampfer befördern nicht nur die Brief-, sondern auch die Packetpost, im Gegensatz zu den englischen und französischen Postdampfern, die sich auf die Briefpost beschränken.

Die Postdampfer müssen übrigens gewissen Bedingungen inbezug auf Tonnengehalt, Geschwindigkeit und Fahrplan entsprechen und bestimmte Häfen anlaufen.

Die Schiffahrtsgesellschaften müssen ferner den Staatsbeamten sowie Gütern, Waffen und Munition der Regierung einen Rabatt von 20 % bei der Beförderung gewähren.

Allerdings behindern diese Vorschriften die uneingeschränkte Verwendung der Postdampfer; die vorgeschriebene Geschwindigkeit bedingt zum Unterbringen des Brennstoffvorrates Opfer an Raum und Gewicht, die anderenfalls nicht nötig wären.

Die für der Güterverkehr bedeutendste Linie ist die nach dem äussersten Osten; natürlich liegt den Gesellschaften daran, diesen Verkehr möglichst auszunutzen. Die Hamburg Amerika Linie hat deshalb auf dieser Linie auch auf die Subventionen verzichtet, um den hiermit verknüpften lästigen Bedingungen zu entgehen.

Aber das ist nicht alles, denn die subventionirten Schiffahrtsgesellschaften sind verpflichtet:

Deutsche Kohlen zu verwenden, selbst, wenn sie in belgischen oder holländischen Häfen bunkern;

Die nach deutschen Besitzungen bestimmten Waren zu bevorzugen.

Die Regierung behält sich das Recht vor, den subventionirten Postdampfern die Einfuhr von fremden Gütern, die den deutschen Erzeugnissen Konkurrenz machen könnten, zu verbieten.

Alle diese Bestimmungen sind im Interesse des Landes getroffen; aber es ist leicht ersichtlich, dass sie für die Schiffahrt, die sich, um die Konkurrenz besiegen zu können, frei bewegen muss, unvorteilhaft sind.

Die Vorschrift, dass das Schiffbaumaterial deutscher Herkunft sein muss, kann heute nicht mehr als unbequem angesehen werden, denn die deutschen Werke machen heute schon dem Auslande Konkurrenz.

Alles in allem ändern auch die lästigen Bedingungen nichts an dem Charakter der Subventionen, die als Entschädigung für geleistete Dienste betrachten muss.

## II. *Ermässigung der Eisenbahntarife für die über See ein- oder auszuführenden Waren.*

Da die Eisenbahnen dem Staat gehören, so ermässigt der Staat die Tarife im allgemeinen Interesse des Landes.

Der Verfasser bespricht nun die Veränderungen, denen diese Tarife unterworfen gewesen sind und die Schwierigkeiten, die zu besiegen waren, um einen einheitlichen Differential Tarif im Gebiet der deutschen Bahnen einzuführen. Diese Tarife bezwecken folgendes :

- 1) Erleichterungen bei der Einfuhr der für die deutsche Industrie und Landwirtschaft nötigen Stoffe ;
- 2) Erleichterung der Ausfuhr deutscher Waren, die im Wettbewerb mit ausländischen Waren stehen ;
- 3) Die Staatsbahn gegen die Konkurrenz der ausländischen Bahnen zu unterstützen ;
- 4) Zur Entwicklung des Verkehrs in den Hafenstädten beizutragen.

Zur Zeit geniessen ungefähr 60 % des Frachtverkehrs (bezogen auf t/km) den Vorzugstarif.

Die ermässigten Frachtsätze auf Kohle, Mineralien und Eisen zum Einschmelzen haben bewirkt, dass nur noch eine sehr geringe Menge dieser Stoffe eingeführt wird.

Natürlich haben die Schiffahrtsgesellschaften von den Vorzugstarifen auf den zur Küste führenden Eisenbahnlinien grossen Vorteil. Aber auch indirekt begünstigen diese Tarife die Entwicklung der Schiffahrt gegenüber der ausländischen Konkurrenz in hohem Maasse.

Als Beispiel führt der Verfasser den Umladeverkehr in Bremen mit der für die Fabriken von Westphalen bestimmten Baumwolle in Gegensatz zu Rotterdam an. Dieser Verkehr hat Bremen erst zu seiner Bedeutung gebracht.

Der Vorzugstarif für Exportgüter wurde durch die Konkurrenz mit England und Vereinigten Staaten veranlasst.

Der Verfasser erörtert ferner die Vorteile, die für die Schiffahrt aus der Einfuhr und der Ausfuhr der Schiffbaumaterialien und der in den Häfen der Staates gelöschten oder geladenen Güter entstehen.

Weiter wird die Tatsache angeführt, dass infolge der ermässigten Frachttarife auf den deutschen Linien nach den Häfen des Mittelmeeres, die österreichischen Linien, die früher diesen Verkehr bewältigten, eine grosse Einbusse erlitten haben.

### III. — *Zollfreiheit für Schiffbaumaterialien.*

Durch das Gesetz von 1902 sind alle Schiffbaumaterialien mit Ausnahme von Kajüts- und Kücheneinrichtungen zollfrei.

#### IV. — *Begünstigung der Küstenschifffahrt.*

Das Gesetz von 1881 schreibt vor, dass der Verkehr zwischen den deutschen Häfen durch deutsche Schiffe vermittelt werden soll. Eine Ausnahme findet für die Nationen statt, die deutschen Schiffen an ihren Küsten ähnliche Vergünstigungen gewähren.

#### V. — *Häfen- und Kanalbau. — Bezeichnung der schiffbaren Gewässer.*

Der Verfasser berichtet über die seit der Wiederrichtung des Deutschen Reiches unternommenen Arbeiten zur Erleichterung der Schifffahrt, wie den Bau von neuen Häfen, Verbesserung bestehender Häfen und besonders über die Eröffnung des Kaiser Wilhelm Kanals zwischen der Ostsee und der Nordsee sowie über die Flussregulierungsarbeiten an der Elbe, der Oder und der Weser.

Ausländern steht die Benutzung der Kanäle und Flüsse nach Zahlung einer durch einen besonderen Tarif festgesetzten Summe frei.

#### **Bericht von William W. Bates.**

Der Verfasser sucht zu beweisen, dass für das Gedeihen von seefahrenden Nationen die Pflege des Seehandels unbedingt erforderlich ist.

Die Vereinigten Staaten verstanden es lange nicht, ihrer Schifffahrt nach dem Auslande den nötigen Schutz angedeihen zu lassen. Aber heute ändert sich dieses, denn eine Kommission ist eingesetzt, die ein dem Congress vorzulegendes Gesetz zum Schutze des zwischen den Vereinigten Staaten und dem Auslande gepflogenen Seehandels vorbereitet, das fremden Schiffen Abgaben auferlegt, da die Verfassung den Vereinigten Staaten verbietet, Schiffen Subventionen zu zahlen.

Der Verfasser beleuchtet die Vorteile, die einer Nation durch eine grosse Seemacht erwachsen und gibt einen geschichtlichen Ueberblick des von England im Seehandel seit Erlass des Schifffahrtsaktes von 1651 ausgeübten Monopols; dies Monopol wurde noch durch den Krieg mit Holland gestärkt und richtete sich hauptsächlich gegen die Vereinigten Staaten, mit denen England erst im Jahre 1815 ein Uebereinkommen abschloss.

Dieses war sehr zu Gunsten Englands gehalten, trotzdem die Vereinigten Staaten keine Schwierigkeit in der Abschliessung von Gegenseitigkeitsverträgen mit den anderen Staaten fanden.

Dies war eine kleine Abschweifung von dem Thema der internationalen Schifffahrt.

Es wird auch das von King im Jahre 1818 vorgeschlagene Billigkeitsprinzip erwähnt, wonach der internationale Handel auf Grund der Gleichheit und Gegenseitigkeit geregelt werden soll. Die Weigerung Englands, diesem zuzustimmen war die Ursache der Revolution von 1776.

Der Verfasser geht nun zur Darlegung der amerikanischen Ansichten in Bezug auf die internationale Schifffahrt über ; hier-nach hat die amerikanische Handelsmarine das natürliche Recht :

1. Die aus dem Lande ausgeführten Waren nach jedem ande-ren Land zu befördern.

2. Den Seehandel zwischen den Vereinigten Staaten und den anderen Ländern auszuüben, wobei die Schiffe der betreffen-den beiden Länder sich zur Hälfte in den Import- und Export-handel teilen ;

3. Den gesamten Seehandel zwischen den Vereinigten Staaten und einem anderen Lande, das keine Handelsflotte hierzu hat, zu übernehmen.

4. Den gesamten Handel auf den Binnenseen des Landes auf den Flüssen und an den Küsten zu betreiben.

Der Verfasser spricht seine Meinung dahin aus, dass die er-wähnten Grundlagen des natürlichen Rechts in den vom Kon-gress der Vereinigten Staaten zu treffenden Bestimmungen zur Förderung des Seehandels des Landes überwiegen werden der jetzige Seehandel der Vereinigten Staaten wird zu 92 % von fremden Schiffen ausgeübt.

#### **Bericht von F. Bernardi.**

##### *Massnahmen der italienischen Regierung zum Schutze der Handelsschifffahrt.*

Der Verfasser gibt eine Uebersicht über das Gesetz vom 6. Dezember 1885, das als das erste italienische Gesetz zum Schutz der Handelsschifffahrt anzusehen ist.

1. Dauer des Gesetzes : 10 Jahre.

2. Bau-Entschädigung pro Brutto t für den Schiffskörper, pro P S der Maschinen und pro Zentner des Kesselgewichtes ; besonderer Zuschuss für die zu Kriegszwecken verwendbaren Dampfschiffe.

3. Erstattung der Zollabgaben auf Schiffbaumaterialien, die zur Reparatur der Schiffe verwendet werden.

4. Eine Prämie für jede Tonne Kohle, die von italienischen Schiffen nach italienischen Häfen gebracht wird.

5. Eine Schifffahrtsprämie für jede Netto T und für 100 Meilen Fahrt für italienische Schiffe, die internationale Reisen machen.

6. Eine Entschädigung pro Zentner des Gewichtes der Hilfsmaschinen.

7. Ausdehnung der Schiffbauprämien bis zu einem gewissen Grade auf Kriegsschiffe.

Der Verfasser meint, dass die Wirkungen dieses ersten Gesetzes wenig ermutigend gewesen sind.

Infolge der nahezu negativen Wirkung des Gesetzes von 1885 wurde am 23 Juli 1896 ein neues Gesetz auf die Dauer von 10 Jahren erlassen.

Dieses neue Gesetz unterschied sich nicht viel von dem Gesetz von 1885 abgesehen davon, dass die Prämien und Entschädigungen bedeutend erhöht waren. Ausserdem wurden die Schifffahrtsprämien nicht nach dem Netto- sondern nach dem Bruttotonnagehalt bemessen. Das Gesetz ermächtigte ferner den Marineminister, Postdampfern italienischer Herkunft, die gewissen Bedingungen inbezug auf Schnelligkeit entsprachen, Zusatzprämien zu gewähren.

Dieses Gesetz hat auf die Entwicklung der Handelsmarine guten Einfluss gehabt, war jedoch für den Staatsschatz schädlich und musste infolgedessen geändert werden. Das Gesetz von 1896 wurde daher abgeschafft und im Jahre 1901 ein neues Gesetz erlassen.

Dieses noch heute bestehende Gesetz, beschränkt die jährlich zu zahlenden Subventionen auf 8 Millionen Lire.

Das neue Gesetz hebt alle Schifffahrtsprämien für alle nach dem 30 September 1899 gebauten Schiffe auf, erhöht dagegen die Entschädigungs-Bauprämie des vorigen Gesetzes.

Die Wirkungen dieses Gesetzes auf die Handelschifffahrt sind trotz der Erhöhung der Bauentschädigung natürlich sehr ungünstig gewesen.

Die Wirkung der besprochenen Gesetze zieht der Verfasser in den folgenden Schlussfolgerungen zusammen.

Unter Berücksichtigung der häufigen Aenderungen, der langen Zeiträume der Ungewissheit, der geringen Achtung der sich infolge der Ungewissheit die Gesetze erfreuten, scheint es trotz der Bedeutung der Gesetze erwiesen, dass die erwarteten Ergebnisse auch dann nicht eingetreten wären, wenn sich die Gesetze ohne Schwierigkeit hätten einführen lassen.

Selbst die beachtenswerten Erfolge des Gesetzes von 1896 während der Jahre von 1897 bis 1900, die übrigens in keinem Verhältnis zu den Opfern standen, die der Staat bringen musste, sind zum grössten Teil anderen Ursachen, als den Subventionen zuzuschreiben. So ist in dem Zeitraum von 1897 bis 1900 die Zahl der vom Auslande angekauften Schiffe (ohne Ausgangsprämie) viel höher, als die unter dem Schutz des Gesetzes auf italienischen Werften gebauten Schiffe. Dies ist ein Beweis dafür, dass zu dieser Zeit die Subvention garnicht nötig war, um die italienischen Rheder anzuspornen.

Wenn das Gesetz von 1896 nicht abgeschafft wäre, so hätte die Verminderung der Frachten vielleicht die Gegenprobe inbezug auf seine grosse Wirkung auf die Belebung der Schiffbauindustrie durch eine rapide Verminderung der Beschäftigung der Werften gegeben. Es muss hinzugefügt werden, dass zwischen 1897 und 1900 kein Schiff gebaut worden ist, dass die für bestimmte, sehr mässige Geschwindigkeiten vorgeschriebene Prämie und Zusatzprämie erhalten hat.

Eine andere beachtenswerte Erscheinung, die beweist, dass die durch die revidierten Gesetze bestimmten Schiffahrtsprämien, kaum einen günstigen Einfluss gehabt haben, ist die Tatsache, dass im Zeitraum von 1887 bis 1900, während dessen die Prämien so bedeutend waren, kein einziges grosses Segelschiff gebaut worden ist; dagegen wurden in dem Jahren von 1901 bis 1903, als die Prämien abgeschafft waren, mehrere grössere Segelschiffe auf den italienischen Werften gebaut.

Den einzigen Vorteil brachten die Schiffahrtsprämien den italienischen Werften, da die Rheder durch die dem Seehandel günstigen Umstände bewogen wurden, Aufträge zu vergeben.

Aus dem vorher Gesagtem kommt der Verfasser zu dem Schluss, dass es nicht angebracht wäre, zur Zeit alle Subventionszahlungen einzustellen; dagegen müssten die der Regierung für die Handelsmarine zur Verfügung stehenden Summen nach anderen Grundsätzen verteilt werden, wobei nur auf die allgemeinen Interessen des Landes Rücksicht genommen werden müsste.