

Preistreiberei ausgeschlossen bleibt. Bei einer derartigen Praxis wird die Zwangsablieferung zu einem Mittel geordneter Lebensmittelverteilung, ohne daß damit für den einzelnen Produzenten der Anreiz zur Entfaltung aller Produktionsmöglichkeiten ausgeschaltet wird. Durch Einräumung höherer Preise für die Erzeugung der nicht für die Zwangslieferung beanspruchten Mengen werden die dem Schleichhandel heute zur Verfügung stehenden Kanäle versiegen, weil sie dann auch technisch wirksamer verstopft werden können. Zentralämter wie die Reichsgetreidestelle würden bei der Neugestaltung wohl einen bessern Unterbau bekommen, brauchten aber durchaus nicht zu verschwinden; sie würden vielmehr, gestützt auf das Netz der zusammengefaßten Ortsvereine, ihre Funktionen ohne die jetzt so ungemein zahlreichen Hemmnisse erfüllen können. Daß manche andere kriegswirtschaftliche Organisation sich erübrigen könnte, wäre sachlich kein Schaden sondern ein Vorzug, für den nicht nur die Vereinfachung des Geschäftsgangs spricht.

Jedes Zögern bei der Durchführung der Neuordnung wird die Schwierigkeiten vermehren, mit denen wir jetzt zu rechnen haben, und die uns später noch schmerzhafter zum Bewußtsein kommen müssen, wenn wir uns nicht bald zu den notwendigen Reformen entschließen. Alle Aufgaben der Lebensmittelversorgung der Kriegszeit werden auch in der Zeit nach dem Krieg zu lösen sein, nur unter Verhältnissen und Bedingungen, die noch viel schwieriger sein werden als es gegenwärtig der Fall ist. Deshalb darf jetzt wenigstens nicht mit dem für Krieg und Frieden notwendigen Umbau unserer Lebensmittelversorgung gezögert werden. Die Träger der Produktion müssen auch die Träger der Erfassung der Produktion werden. Ihre enge Verbindung mit den Genossenschaften, Handelsorganisationen und Verbraucherverbänden wird die Zusammenarbeit von Stadt und Land für die Zukunft fügen und befestigen.

PAUL MÜLLER · DER WIEDERAUFBAU DER DEUTSCHEN HANDELSFLOTTE



M 11. Oktober 1917 hat der Reichstag mit überwältigender Mehrheit das Gesetz über die Wiederherstellung der deutschen Handelsflotte in 3. Beratung angenommen. Daß die Unabhängige Sozialdemokratie auch dieses, in erster Linie volkswirtschaftlichen (und nicht zuletzt auch Arbeiterinteressen) dienende Gesetz grundsätzlich bekämpfen würde, war vorauszusehen und erklärt sich daraus, daß ihr Radikalismus den Gegenwartsstaat überhaupt negiert. Wenn sich aber auch die alte sozialdemokratische Reichstagsfraktion durch eine (kaum nennenswerte) Zufallsmehrheit dazu entschloß aus mehr formalen Gründen nicht offiziell und geschlossen im Plenum für das Gesetz zu summen, so muß ich rundweg erklären, daß diese Haltung der Fraktionsmehrheit nicht nur zu bedauern sondern auch vom Arbeiterstandpunkt aus auf das allerentschiedenste zu verurteilen ist. Ich weiß mich mit dieser Feststellung vollkommen eins mit Tausenden und Abertausenden deutscher Seeleute, Werft- und Hafenarbeiter.

Richtig ist, daß die sozialdemokratische Fraktion das Wiederaufbaugesetz für die deutsche Handelsflotte weder grundsätzlich bekämpft noch abge-

lehnt hat. Richtig ist auch, daß ihre Vertreter in der Kommission, bis auf 2 Mitglieder der *erweiterten Minderheit*, das Gesetz nicht nur nach besten Kräften gefördert sondern ihm auch zugestimmt haben. Richtig ist ferner, daß der einzige sozialdemokratische Redner im Plenum des Reichstags in der 2. Lesung in vorzüglicher Rede die Notwendigkeit des Gesetzes dargestellt und dessen grundsätzliche Ablehnung zur platten Unmöglichkeit gemacht hat. Und richtig ist endlich, daß keinerlei prinzipielle Erwägungen und Einwände die endgültige Haltung einer äußerst knappen und rein zufälligen Mehrheit der Fraktion bestimmt haben. Die Fraktion in ihrer Gesamtheit hat, trotz allem, ihre großen Verdienste um das Zustandekommen des Wiederaufbaugesetzes. Sie hat im Hauptausschuß wie auch im Plenum des Reichstags die Vorlage eines solchen Gesetzes von der Regierung verlangt, sie hat durch ihre Vertreter in der Kommission für Handel und Gewerbe die beschleunigte Einbringung und Erledigung des Gesetzes mitgefordert, und schließlich hat sie nichts unternommen, was einer schnellen und glatten Erledigung des Gesetzes nach der einen oder andern Richtung hin hätte hinderlich oder gar gefährlich werden können. Das alles muß und wird die interessierte Arbeiterschaft zu würdigen wissen, nimmt mir aber nicht das Recht das Verhalten der Fraktionsmehrheit in der 3. Lesung schon allein deshalb zu bedauern, weil es nach ihrem bisherigen Verhalten dem Gesetz gegenüber unlogisch und inkonsequent war. Solche parlamentarischen Schachzüge mögen dem frühern Bedürfnis nach parteipolitischem Agitationsstoff entsprochen haben, der heutigen Würde der Partei und der Fraktion entsprechen diese Palliativmittelchen nach meiner und vieler Genossen Auffassung nicht mehr. Ich kann mich von dem Gefühl nicht freimachen, daß bei diesen und ähnlichen Anlässen Zufallsmehrheiten in der Fraktion sich zu abhängig von der *erweiterten Minderheit* fühlen, wie ich überhaupt die Überzeugung habe, daß die Politik der Mehrheitsfraktion des öfters nicht durch sachliche Erwägungen sondern durch den Blick auf die Unabhängige Sozialdemokratie bestimmt wird. Kommt noch hinzu, daß das stark oppositionelle und zeitweise obstruktionelle Verhalten der Fortschrittler dem Wiederaufbaugesetz gegenüber die Zufallsmehrheit der sozialdemokratischen Fraktion anscheinend stark beeinflusste. Der selben Fortschrittler, die von der Fanfare am Anfang schließlich zur Schamade umkippten und damit die Unabhängigen in der Fraktion arg enttäuschten.

Doch das Wiederaufbaugesetz vom 11. Oktober ist nunmehr in aller Form beschlossen, und nicht zuletzt die deutsche Arbeiterschaft hat alle Ursache darüber erfreut zu sein.

Seltsamerweise findet dieses eminent wichtige Gesetz in der deutschen Öffentlichkeit, im Gegensatz zur englischen und amerikanischen, eine nur recht bescheidene Beachtung. In erster Linie dürfte das auf die absolute Inanspruchnahme unseres öffentlichen Lebens durch die alles erschütternden Kriegereignisse zurückzuführen sein; aber ich bin mir auch darüber klar, daß es der großen Mehrheit unseres Volkes an dem hinreichenden Verständnis für die volkswirtschaftliche Bedeutung und die Vorteile der deutschen Seegeltung in der Weltwirtschaft überhaupt fehlt. Einem Volk, dessen Außenhandel vor dem Krieg den Gesamtwert von 19 bis 20 Milliarden Mark erreichte, einem Volk, dessen Handelsflotte 1914 einen Raum von 5½ Millionen Bruttoregistertonnen aufwies, dessen am Schiffbau und an der See-

schiffahrt interessierte Arbeiterschaft 200- bis 300 000 Mann zählt, kann und darf aber seine Seeschiffahrt, also seine ganze maritime Zukunft, nicht gleichgültig sein.

Die deutsche Handelsflotte hat von ihrem Friedensbestand während des Krieges $2\frac{1}{2}$ bis $2\frac{3}{4}$ Millionen Bruttoregistertonnen Raumgehalt, die sich auf 700 bis 800 deutsche Schiffe verteilen, durch Maßnahmen der Kriegsgegner eingebüßt. Einen Verlust von 50 bis 60 % der deutschen Handelstonnage kann die deutsche Volkswirtschaft nicht ertragen, wenn das deutsche Volk in seiner Gesamtheit und die deutschen Arbeiter als Produzenten und Konsumenten dadurch nicht die schwersten Nachteile erleiden sollen. Eine so erhebliche Schwächung der deutschen Handelsflotte muß das deutsche Wirtschaftsleben auf Gedeih und Verderb dem Ausland ausliefern, zumal die Handelsflotten namentlich der neutralen maritimen Nachbarstaaten Deutschlands während des Krieges einen unvergleichlichen Aufschwung genommen haben. Das Ausland würde aber nach dem Krieg bei der heutigen, hinter den bescheidensten Leistungsansprüchen zurückbleibenden deutschen Handelsflotte, dem deutschen Volk für seine zu importierenden Rohstoffe, Halbfabrikate, Lebensmittel und sonstigen Bedarfsartikel, desgleichen für seine zu exportierenden Produkte aller Art einfach Phantasiefrachten diktieren und es damit aufs schwerste belasten. Also schon aus diesen allgemeinen volkswirtschaftlichen Erwägungen heraus wird die schnellste Wiederherstellung der deutschen Handelsflotte, die erneute Befestigung der deutschen Seegeltung zur zwingenden Notwendigkeit. Aber auch aus sozialen Erwägungen im Interesse der deutschen Arbeiterschaft müssen schnellstens Maßnahmen getroffen werden, um die deutsche Handelsflotte möglichst bald auf ihre frühere Stärke und Leistungsfähigkeit zurückzubringen. Ganz abgesehen von den 200- bis 300 000 deutschen Seeleuten, Hafen- und Werftarbeitern sind weitere Hunderttausende deutscher Arbeiter im Binnenland an dem raschen Wiederaufbau der Handelsflotte industriell interessiert. Denn dieser schafft Arbeit, Lohn und Brot; und das wird allen Arbeiterkategorien nach dem Krieg sehr zugute kommen.

Niemals dürfte also das deutsche Volk zulassen, daß seine Nationalwirtschaft infolge des Mangels an einer eigenen leistungsfähigen Handelsflotte der Willkür der ausländischen maritimen Konkurrenz ausgeliefert, daß Hunderttausende deutscher Arbeiter durch eine um 50 bis 60 % geschwächte deutsche Handelsflotte den schwersten sozialen Schäden und Gefahren ausgesetzt werden. Aus diesen zwingenden Erwägungen heraus sah man auch allgemein die Notwendigkeit des schnellsten Wiederaufbaus der deutschen Handelsflotte ein. Nur war man in weniger unterrichteten Kreisen der Meinung, die deutschen Reeder hätten aus privatkapitalistischem Interesse heraus allein die Pflicht diese Flotte neu aufzubauen. Dazu waren und sind aber die deutschen Reeder tatsächlich gar nicht in der Lage. Dazu sind sie meiner Auffassung nach unter den gegebenen Umständen auch nicht verpflichtet. Die starke Verminderung der deutschen Handelsschiffstonnage ist eine Kriegsfolge, ist auf kriegerische Maßnahmen der verschiedensten Art zurückzuführen. Aus diesem Grund ist das Reich den Reedern gegenüber entschädigungspflichtig. Durch die enorme Einbuße an Schiffen und Tonnage und die übrigen Kriegsverluste sind die größten deutschen Reedereien finanziell so geschwächt, ja erschöpft, daß sie ganz außerstande sind aus eigenen Kräften

wieder eine Handelsflotte zu schaffen. Das können sie auch deshalb nicht, weil die Folgen des Krieges eine Steigerung der Schiffbaupreise um 250 bis 300 % herbeigeführt haben. Ein Schiffneubau, der mit Ausrüstung vor dem Krieg 1 Million Mark erforderte, ist heute und wird nach dem Krieg unter 2½ bis 3 Millionen Mark nicht auszuführen sein. Für die Reeder ist bei solchen Baupreisen jede Rentabilität vollkommen ausgeschlossen, sollen sie nicht später zu enormen Frachtpreisen greifen, die unsere ganze Volkswirtschaft schädigen. Deshalb muß das Reich helfend eintreten. Es muß einem national und volkswirtschaftlich so wichtigen Unternehmen wie der deutschen Handelsflotte Reichsmittel zur Verfügung stellen.

Das könnte auf dreierlei Art geschehen. Einmal durch allgemeine Entschädigung an die deutsche Reederei für die erlittenen Kriegsverluste, dann durch Darlehen für Schiffbauzwecke und endlich durch direkte Beihilfe an die Reeder, um diesen den beschleunigten Wiederaufbau der Handelsflotte als eine volkswirtschaftliche Notwendigkeit nicht nur zu ermöglichen sondern zur zwingenden Pflicht zu machen. Das erste schien der Zeit nach verfrüht und begegnete technischen und finanziellen Schwierigkeiten. Das zweite war unpraktisch, materiell unbegründet und hätte sicher nicht zum angestrebten Ziel geführt sondern mit einem Fiasko geendet. Aus diesen Gründen habe ich auch den sozialdemokratischen Darlehnsantrag zur 3. Lesung bekämpft, weil er im Fall seiner Annahme den Zweck des Gesetzes vollkommen illusorisch gemacht hätte. Es blieb de facto nur der dritte Weg als gangbar übrig: der der direkten Reichsbeihilfe an die wirklich am Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte beteiligten Reedereien. Diesen Weg beschreitet das Gesetz unter Bedingungen, die für die Reeder hart sein mögen, die nichtsdestoweniger gerechtfertigt sind.

Das Gesetz kommt aber nicht nur den den Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte vollziehenden deutschen Reedereien zu Hilfe sondern auch den deutschen Seeleuten, die durch die gleichen Kriegsmaßnahmen ihre Habe, also ihre Ausrüstung verloren haben. Genau so wenig wie die Reeder ohne Schiffe ist ein Seemann ohne Ausrüstung möglich. Wird das Gesetz für den Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte die Aufwendung von 1 bis 1½ Milliarden Mark aus Reichsmitteln erfordern, so werden die deutschen Seeleute (zirka 20- bis 25 000), soweit sie mit ihrer Habe in Verlust geraten sind, an dieser Aufwendung mit ungefähr 8 bis 10 Millionen Mark partizipieren. Die vage Behauptung, die seitens der Unabhängigen aufgestellt und dann schließlich auch von der *erweiterten Minderheit* in der Mehrheitsfraktion und -presse als *durchschlagendes Argument* begierig aufgegriffen worden ist, daß nämlich dieses Gesetz ausschließlich den *millionenschweren* Großreedern wie Hapag und Lloyd eine *Milliardenliebesgabe* in den Schoß werfe, beruht also auf freier Erfindung und schlägt den Tatsachen ins Gesicht.

Schauen wir uns einmal das Gesetz in seinen Hauptteilen vorurteilslos an. Nach § 1 wird der Reichskanzler ermächtigt zur Wiederherstellung der deutschen Handelsflotte den Eigentümern deutscher Kauffahrteischiffe auf Antrag Beihilfen zu gewähren 1. für die Ersatzbeschaffung von Schiff und Inventar, wenn das Schiff nach dem 31. Juli 1914 durch Maßnahmen ausländischer Regierungen oder durch kriegerische Ereignisse verloren gegangen oder erheblich beschädigt ist; 2. zur Deckung der Aufwendungen für Instandhaltung des Schiffes, für Hafengelder sowie für Heuer und Unterhalt der Schiffsbesatzung, die dadurch notwendig geworden sind, daß das Schiff infolge des Krieges in deutschen Schutzgebieten oder in außer-

deutschen Ländern festgehalten oder an der Fortsetzung seiner Reise gehindert worden ist.

Nach § 2 ist der Reichskanzler gleichermaßen ermächtigt deutschen Schiffsbesitzungen Beihilfen zur Wiederbeschaffung ihrer im Verlust geratenen Habe zu gewähren. Die Gewährung dieser Beihilfen erfolgt nach einem festen Tarif mit Mindesthöhen, die die seemännischen Organisationen selbst im Vorschlag brachten.

Die Beihilfen an die Schiffseigentümer sollen zur Beschaffung von Frachtschiffen gewährt werden; von Passagierschiffen nur dann, wenn diese zugleich in erheblichem Maße für die Güterbeförderung bestimmt sind. Die wegen erheblicher Beschädigung eines Schiffes gewährten Beihilfen sind zur Wiederherstellung des beschädigten Schiffes zu verwenden, es sei denn, daß das Schiff infolge der Beschädigungen reparaturunwürdig geworden ist. Dem Schiffseigentümer soll die Verteilung des gesamten Schiffsraums, der ihm verloren ging, auf einzelne Ersatzschiffe tunlichst freigestellt werden. Sind vor Verlust des zu ersetzenden Schiffes, aber nach dem 31. Juli 1914 Neubauten in Auftrag gegeben oder Schiffe fremder Flagge angekauft worden, so können sie als Ersatzschiffe anerkannt werden.

Der Bemessung der Beihilfe ist der Wert zugrunde zu legen, den das zu ersetzende Schiff nebst Inventar am 25. Juli 1914 hatte (Friedenswert). Übersteigen die Kosten für die Beschaffung des zu ersetzenden Schiffsraums den Baupreis, der am 25. Juli 1914 dafür zu zahlen gewesen wäre (Friedensbaupreis), so können Zuschläge gewährt werden. Die Gewährung der Zuschläge ist davon abhängig, daß die Ausführbarkeit und Wirtschaftlichkeit der Ersatzbeschaffung, insbesondere die Vergütung der Bauarbeiten oder der Erwerb des Schiffes zu angemessenen Preisen nachgewiesen sind. Eine Gewährung ist ausgeschlossen in solchen Fällen, in denen der Ersatzpreis behufs Erzielung eines hohen Zuschlags oder aus anderen unlauteren Beweggründen zu hoch bemessen worden ist. Die Zuschläge sind verschieden zu bemessen, je nachdem die Ablieferung des Neubaus oder die Infahrtsetzung des Schiffes unter deutscher Flagge für die Zeit a) innerhalb des 1. bis 4. Jahres, b) innerhalb des 5. bis 9. Jahres nach Friedensschluß sichergestellt ist. Die Zuschläge können in den Fällen zu a) auf 50 bis 70 %, zu b) auf 20 bis 55 % der den Friedensbaupreis übersteigenden Aufwendungen bemessen werden. Bei der Bemessung der Zuschläge innerhalb der bezeichneten Grenzen sollen auch die wirtschaftliche Lage des Reeders, die Größe des Ersatzbaues und die Mehraufwendung für eine beschleunigte Ersatzbeschaffung berücksichtigt werden. Für den Bau von besonders gearteten Schiffen kann der Reichskanzler in einzelnen Fällen die Zeitgrenzen abweichend festsetzen. Hat der Eigentümer für den Schaden schon Ersatz erhalten, so ist dieser Ersatz bei der Bemessung der Beihilfe in Anrechnung zu bringen. Wird die Ablieferung oder Infahrtsetzung des Schiffes verzögert, so sind die Zuschläge nach dem Zeitpunkt der tatsächlichen Ablieferung oder Infahrtsetzung neu zu bemessen. Übersteigen die auf Grund der frühern Festsetzung gezahlten Beträge die dem Reeder nach der neuen Bemessung zustehenden Beihilfen, so ist der zu viel bezahlte Betrag nach näherer Bestimmung des Reichskanzlers zurückzuzahlen.

Es sei noch einmal betont, daß es sich hier tatsächlich um kein Entschädigungsgesetz für Reeder und Mannschaften handelt sondern nur um ein Beihilfengesetz. Höchstens könnte man nach Art und Umfang, wie die Mannschaftsbeihilfen geregelt worden sind, von einer direkten Entschädigung sprechen. Ein Reedereientschädigungsgesetz ist erst für die Zeit nach dem Krieg in Aussicht genommen. Auch an diesem Gesetz werden dann die deutschen Seeleute aller Grade stark interessiert sein. Das Gesetz selbst schließt jede Doppelbeihilfe an Reeder und Seeleute während des Krieges und nach diesem aus. Also eine Bereicherung an von den Feinden zu zahlenden Entschädigungen für genommene oder vernichtete deutsche Schiffe, auch später zurückgegebene Schiffe usw. kann nicht erfolgen. Dieser Grundsatz findet selbstverständlich auch auf die Mannschaften sachgemäße Anwendung.

Auch noch eine weitere Sicherung bietet das Gesetz:

»Die Veräußerung eines Schiffes, zu dessen Beschaffung eine Beihilfe nach § 1 Absatz 1 Nummer 1 gewährt worden ist, darf an ausländische Personen oder Gesell-

schaften oder an Deutsche, die ihren Wohnsitz oder ständigen Aufenthalt im Ausland haben, vor Ablauf von 10 Jahren nach der Infahrtsetzung nur mit Genehmigung des Reichskanzlers erfolgen. Das gleiche gilt für Miet- und Frachtverträge zur Beförderung von Gütern, die über solche Schiffe im ganzen oder einen verhältnismäßigen Teil oder einen bestimmt bezeichneten Raum des Schiffes abgeschlossen werden, insoweit sie Fahrten zwischen ausländischen Häfen betreffen. Der Reichskanzler kann die Genehmigung insbesondere davon abhängig machen, daß die für das Schiff zur Verfügung gestellten Reichsmittel zurückerstattet werden.«

In gewissen sehr engen Grenzen sieht das Gesetz auch Beihilfen an den Reeder vor für Aufwendungen, die er für die Mannschaft zu machen gezwungen war:

»Die in § 1 Absatz 1 Nummer 2 vorgesehenen Beihilfen zu den Aufwendungen des Schiffseigentümers für Heuer und Unterhaltskosten können nur hinsichtlich derjenigen Schiffsbesatzungen gewährt werden, die in einem deutschen Schutzgebiet oder im Ausland entweder an Bord ihrer Schiffe verblieben oder nach Auflösung des Heuervertrags durch den Krieg an der Heimreise behindert worden und unterstützungsbedürftig geworden sind. Die Heuer wird bis zu dem Tage vergütet, an dem die Wiederaufnahme der Schifffahrt nach der allgemeinen Lage möglich war. Bei Berechnung der Heuer sind auch die Nebenvergütungen in Anrechnung zu bringen.«

Voraussetzung für die Gewährung der Beihilfen an den Reeder und die Seeleute ist neben dem Antrag auch die genaue Festsetzung der gemachten oder zu machenden Aufwendungen. Gleichwohl ermöglicht das Gesetz die schnellste Hilfe, die hier als die größte und wirksamste angesehen werden muß:

»Die Hälfte des Friedenswerts von Schiff und Inventar (§ 1 Absatz 1 Nummer 1), der Betrag der notwendigen Aufwendungen (§ 1 Absatz 1 Nummer 2) und die Vergütung für verlorene Habe der Schiffsbesatzungen (§ 2) sollen alsbald nach Festsetzung gezahlt werden. Wird nicht innerhalb von 3 Jahren nach Zahlung der ersten Hälfte des Friedenswerts ein zur Festsetzung der Zuschläge führender Vertrag über die Beschaffung des zu ersetzenden Schiffsraums vorgelegt, so ist der gewährte Betrag zurückzuzahlen. Für die Erfüllung dieser Verpflichtung ist Sicherheit zu leisten. Der Reichskanzler kann auf Antrag die Frist verlängern. Die andere Hälfte des Friedenswerts soll alsbald nach Festsetzung der Zuschläge gezahlt werden. Die Zuschläge sind im Falle des Ankaufs eines Ersatzschiffs fremder Flagge nach dessen Infahrtsetzung unter deutscher Flagge, im Falle des Neubaus unter Berücksichtigung des Fortschreitens des Baues in Teilbeträgen nach näherer Bestimmung des Reichskanzlers zu zahlen. Auf die nach § 1 Absatz 1 Nummer 2, § 2 zu gewährenden Beihilfen können schon vor ihrer Festsetzung Vorschüsse bis zu zwei Dritteln der glaubhaft gemachten Aufwendungen oder Verluste bewilligt werden.«

Die Gewährung der Beihilfen an die Reeder und Mannschaften erfolgt formell durch den Reichskanzler, in Wirklichkeit aber durch einen Reichsausschuß, der alle Beihilfenanträge zu prüfen, zu begutachten und entsprechende Vorschläge zu machen hat. Ein Rechtsanspruch auf die Beihilfen besteht weder für die Reeder noch für die Seeleute.

»Der Reichsausschuß (§ 4) besteht aus 7 Mitgliedern und ebensoviel Stellvertretern. Von den Mitgliedern und stellvertretenden Mitgliedern muß je eines die Befähigung zum Richteramt oder zum höhern Verwaltungsdienste besitzen. Auf Vorschlag des Reichskanzlers ernannt der Bundesrat die Mitglieder und Stellvertreter und bestimmt den Vorsitzenden und dessen Vertreter. Zur Beschlussfähigkeit ist die Anwesenheit von mindestens 5 Mitgliedern erforderlich, unter denen sich mindestens ein Mitglied befinden muß, das die Befähigung zum Richteramt oder zum höhern Verwaltungsdienste besitzt. Die Beschlüsse des Ausschusses werden mit Stimmenmehrheit gefaßt. Bei Stimmgleichheit entscheidet die Stimme des Vorsitzenden. Die Mitglieder stimmen nach ihrer freien Überzeugung. Der Ausschuß kann die Augenscheineinnahme beschließen, Zeugen und Sachverständige auch eidlich vernehmen, eidesstattliche Versicherungen abnehmen, schriftliche Gutachten erfordern,

Ausschlußfristen für die Anmeldung und die Begründung der Anträge auf Beihilfe bestimmen. Der Ausschuß kann mit den Erhebungen ein Mitglied des Ausschusses beauftragen. Die Gerichts- und Verwaltungsbehörden haben innerhalb ihrer Zuständigkeit dem Ersuchen des Ausschusses oder seines Vorsitzenden um Rechtshilfe zu entsprechen, soweit nicht besondere gesetzliche Bestimmungen entgegenstehen. Zur Unterstützung des Ausschusses kann der Reichskanzler örtliche Vorprüfungsstellen einrichten, denen die [für den Reichsausschuß] vorgesehenen Befugnisse gleichfalls zustehen.«

»Das Verfahren vor dem Reichsausschuß ist kosten- und gebührenfrei. Die in dem Verfahren entstandenen baren Auslagen können dem Antragsteller ganz oder teilweise zur Last gelegt werden, soweit sie durch einen von ihm gestellten unbegründeten Antrag verursacht worden sind. Das gleiche gilt für das Verfahren vor den örtlichen Vorprüfungsstellen.«

»Die bei dem Verfahren beteiligten Personen sind zur Geheimhaltung der Verhandlungen und der dabei zu ihrer Kenntnis gelangten Verhältnisse der Antragsteller verpflichtet. Wer dieser Vorschrift unbefugt zuwiderhandelt, wird mit Geldstrafe bis zu 1500 Mark oder mit Gefängnis bis zu 3 Monaten bestraft.«

Ein Haupterfordernis für die ersprießliche Tätigkeit dieses Ausschusses ist die Berufung von Mitgliedern, die ebenso sachkundig wie unparteiisch sind. Ich weiß, wie schwer es besonders in diesem Fall halten wird die erste Bedingung zur allgemeinen Zufriedenheit zu erfüllen. Aber sie muß und wird erfüllt werden. Man sollte aber bei der Berufung von Ausschußmitgliedern aus den direkten Interessentenkreisen nicht gar zu penibel sein; denn letzten Endes muß sich doch der gesamte Ausschuß auf die Angaben und Feststellungen dieser Kreise stützen können.

Ungelöst ist im Rahmen dieses Gesetzes die Frage der reichsgesetzlichen Monopolisierung der deutschen Seeschifffahrt respektive die Frage der Gewinnbeteiligung des Reiches an der Seeschifffahrt geblieben, obwohl von unabhängiger sozialdemokratischer und fortschrittlicher Seite, ernsthafte Schritte nach dieser Richtung unternommen worden sind.

»Einem spätern Reichsgesetz ist vorzubehalten, ob und in welcher Höhe das Reich an den Gewinnen der auf Grund dieses Gesetzes wiederhergestellten Schiffe zu beteiligen ist und ob hinsichtlich der Verwendung dieser Schiffe Beschränkungen notwendig sind.«

Diese äußerst problematische Verschönerungsbestimmung im Wiederaufbaugesetz will mir vollkommen belanglos erscheinen. Irgendeinen Nachteil für die deutsche Reederei kann sie jedenfalls nicht haben, denn sie ist völlig unverbindlich. Im übrigen ist nicht anzunehmen, daß die Gesetzgebung im Deutschen Reich so bald an eine Monopolisierung der deutschen Seeschifffahrt oder an eine ernsthafte Gewinnbeteiligung des Reichs herangehen wird. Ich habe früher einmal eine Anregung dazu gegeben und weiß, welche kühle Aufnahme sie auf allen Seiten gefunden hat. In den Rahmen dieses Gesetzes paßt die Lösung dieses Problems nach meiner Auffassung auch auf keinen Fall hinein.

Richtig ist es, daß die Aufwendungen, die das Reich für den Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte auf Grund dieses Gesetzes zu machen haben wird, ganz enorm sein werden. (Wenn ich 20 Mark auf den Kopf der deutschen Bevölkerung veranschlage, dürfte das nicht zu hoch gegriffen sein.) Richtig ist aber auch, daß eine neuerstarkte deutsche Handelsflotte ein außerordentlich wertvolles und unentbehrliches Instrument für die zukünftige Entwicklung der deutschen Volkswirtschaft darstellen wird. Und fest steht ferner, daß trotz den zu gewährenden Aufbaubehilfen das deutsche Reedereikapital den Löwenanteil an den Summen zu tragen haben wird, die

der Wiederaufbau der Flotte erfordert. Das sage ich auf Grund meiner Kenntnis der Dinge allen denen, die sich heute immer noch Kopfzerbrechen über die *millionenschweren* Reeder und die ihnen in den Schoß zu werfende *Milliardenliebesgabe* machen. Man denke doch an die Riesenopfer, die die deutschen Schifffahrtsinteressenten aller Art in diesem Krieg haben bringen müssen. Aus diesem Grund erscheint mir eine recht liberale Handhabung und Anwendung dieses Wiederaufbaugesetzes gegenüber den Reedern und Seeleuten dringend erwünscht und zweifellos im Interesse einer baldigen Er-starkung unserer Handelsflotte und Seegeltung gelegen. Nicht nur um der deutschen Reeder und Seeleute willen sondern aus zwingender volkswirt-schaftlicher Notwendigkeit heraus.

Durch das Gesetz wird nebenbei der Reichstag eine erwünschte Gelegenheit haben die Lage unserer Handelsschifffahrt alljährlich nachzuprüfen. Eine solche Nachprüfung ist im Gesetz selbst vorgesehen. Denn der Schlußpara-graph lautet:

»Die zur Ausführung dieses Gesetzes erforderlichen Mittel sind jährlich durch den Reichshaushaltsetat anzufordern. Im Rechnungsjahr 1917 können bis zu 300 Mil-lionen Mark aus dem Fonds des außerordentlichen Etats Aus Anlaß des Krieges verwendet werden.«

Alljährlich können wir also im Reichstag eine Debatte über den Wiederauf-bau der deutschen Handelsflotte haben. Alljährlich hat mithin die sozial-demokratische Reichstagsfraktion die Möglichkeit nachzuweisen, daß sie den schleunigen Wiederaufbau unseres deutschen Wirtschaftslebens nicht nur formell fordert sondern auch durch die Tat zu fördern entschlossen ist. Hier bietet sich Gelegenheit zu realpolitischem Vorgehen, die es zu nutzen gilt. Hieran können sich auch sozialpolitische Erörterungen über soziale und rechtliche Forderungen der deutschen Seeleute anschließen, die im Rahmen dieses Gesetzes zu erfüllen sachlich und zeitlich unmöglich war. Voraus-setzung für eine Besserung der sozialen und rechtlichen Lage der deutschen Seeleute ist aber eine starke und leistungsfähige deutsche Seeschifffahrt. Das hier besprochene Gesetz soll sie uns ermöglichen. Darin liegt seine große soziale und rechtliche Bedeutung für die deutschen Seeleute wie für das ganze deutsche Volk.

MAX SCHIPPEL · DAS ERWACHEN VON ZOLL-FRAGEN UNTER ARBEITERN

WENN für Sozialdemokraten und Arbeiterpolitiker irgendein Zoll für immer begraben schien, so war es der Pflasterstein-zoll. Er war 1901-1902 überhaupt nur gegen den ausgespro-chenen Wunsch der Regierung in den deutschen Zolltarif hin-eingeraten. Neben und hinter der Regierung hatten zahlreiche Kommunalverwaltungen gestanden; und wer unsere großstädtische Presse kennt, weiß, wie laut in ihr jedesmal die Stimme dieser Verbrauchsinter-essenten widertönt und wie gern sie bei solchen Gelegenheiten jede Regung des Widerspruchsgeistes mit dem Makel des *Produzenteninteresses* für be-haftet und damit für genügend abgetan erklärt: alles, was *sein Herz links schlagen* fühlt, verzichtet alsdann auf jeden Widerstand.

Dann kam der Vertrag mit Belgien und führte zur Herabsetzung des Zolls