

Schmidt, Helmut

Article — Digitized Version

Finanzierungsprobleme der deutschen Übersee-Linienschiffahrt

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Schmidt, Helmut (1951) : Finanzierungsprobleme der deutschen Übersee-Linienschiffahrt, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 31, Iss. 8, pp. 13-16

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/131356>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Finanzierungsprobleme der deutschen Übersee-Linienschifffahrt

Die fünf deutschen Großlinienreedereien¹⁾ haben im Jahre 1939 über einen Tonnagebestand von 352 Schiffen mit insgesamt 2,1 Mill. BRT verfügt. Nach dem bisherigen Wiederaufbau, d. h. unter Einschluß der bis zum gegenwärtigen Zeitpunkt im Bau befindlichen bzw. in Auftrag gegebenen Schiffe, wird ein Tonnagebestand von nur 300 000 BRT wieder erreicht werden; das sind rd. 15%. Demgegenüber hat der Wiederaufbau der gesamten deutschen Seeschifffahrt²⁾ (unter Einschluß der bis zum 1. 7. 1951 geplanten Neubauten) immerhin 33% des Friedensstandes erreicht. Der Rückstand der großen Linienfahrt liegt auf der Hand; er war vor allem historisch bedingt: Die für Überseelinienerschifffahrt geeigneten Schiffstypen dürfen erst seit wenigen Monaten wieder gebaut werden. Die Überseelinienerschifffahrt konnte daher erstmalig im sogen. „Linienprogramm“ vom Frühjahr 1951 mit einer gewissen Zahl von Objekten berücksichtigt werden, während die vorherigen Programme im wesentlichen auf kleinere Schiffgrößen abgestellt werden mußten. Die bis zum 1. 7. 1951 abgeschlossenen Neubauprogramme des Bundesverkehrsministeriums sehen folgende Planung vor:

Programm	BRT	Baukosten in Mill. DM		
		insgesamt	Eigengeld	davon Kredit
Küstenländerprogramm				
Königstein 1949	185 000	154,2	27,5	126,7
Bonner Programm 1950	301 000	270,7	22,9	247,8
Anschlußprogramm 1950	144 000	171,9	40,8	131,1
Linienprogramm 1951	193 000	237,1	0,0	237,1
Summe bis 1. 7. 1951	823 000	833,9	91,2	742,7

Kapazitätsgrenzen

Der durch Korea ausgelöste Auftrieb in der Weltschifffahrt hat in allen Ländern zu einer weiteren Belebung der seit Kriegsschluß ohnehin intensiven Neubautätigkeit geführt. Im Zuge dieser Entwicklung haben auch die deutschen Seeschiffswerften in erheblichem Maße ausländische Aufträge hereingenommen. Bei der durch Kriegszerstörungen und Demontagen außerordentlich verringerten Kapazität der deutschen Seeschiffswerften zeichnete sich daher im Frühjahr 1951 deutlich ein zukünftiger Neubau-Kapazitätsmangel ab, der den weiteren Aufbau der deutschen Überseelinienerschifffahrt gefährdete. Heute sind nicht nur die Helgenplätze bis in das Jahr 1953 hinein belegt, sondern die Neubau-Kapazitäten auch darüber hinaus durch empfindliche Knappheit und Lieferverzögerungen bei der Versorgung mit Schiffsblechen und Schiffsmotoren beeinträchtigt. Andererseits war

es aus planungstechnischen und Finanzierungsgründen nicht möglich, unmittelbar nach Aufhebung der den Bau von Überseelinienfahrern auf deutsche Rechnung beschränkenden Verbote im April 1951 sogleich ein umfassendes Bauprogramm festzulegen und durch Vergebung der Aufträge hierfür Baukapazitäten sicherzustellen. Die deutschen Seeschiffswerften haben bis jetzt noch gewisse Kapazitätsreserven frei gehalten, drängen aber verständlicherweise auf Entscheidung über die weiteren deutschen Neubauprogramme, um über ihre Gesamtkapazität für die nächsten Jahre disponieren und an der gegenwärtigen internationalen Schiffbaukonjunktur möglichst weitgehend teilnehmen zu können. Daher wird es notwendig, in diesem Sommer sowohl grundsätzliche Entscheidungen über den weiteren Umfang des vom Bund zu fördernden Wiederaufbaus zu treffen, als auch durch feste Planung der Reedereien und Neubau-Objekte im einzelnen eine konkrete Auftragsvergebung zu ermöglichen.

Finanzierungsprogramm

Damit stellte sich vordringlich die Frage nach den für die kommenden Jahre vorhandenen Finanzierungsmöglichkeiten. Die bisherigen Planungen (siehe obige Tabelle) sehen eine Kreditsumme von 743 Mill. DM vor, von der die Endfinanzierung (ECA-Mittel 1.—3. Tranche und Bundeshaushaltsmittel auf Grund des Schiffahrtswiederaufbaugesetzes für die Haushaltsjahre 1950, 1951 und das 1. Halbjahr 1952) lediglich in Höhe von 421 Mill. DM feststeht bzw. mit einiger Sicherheit in Aussicht gestellt ist. Somit schweben für die Endfinanzierung aus den bisherigen Programmen noch 322 Mill. DM in der Luft; dieser Betrag stellt nach dem gegenwärtigen Stand der Finanzierung die Summe der Kreditschöpfung durch das Zentralbanksystem dar³⁾. Wenn man diese Größenordnung mit dem bekannten Betrag von 1 Mrd. DM vergleicht, um den das kurzfristige Kreditvolumen des deutschen Geschäftsbankenapparats seit Januar d. J. unter erheblichen Anstrengungen und Opfern vermindert werden sollte, so wird man ein gewisses Verständnis dafür aufbringen müssen, daß im Zentralbankrat z. Z. keine besonders große Neigung besteht, das Schiffbau-Wechselvolumen im gegenwärtigen Zeitpunkt durch weitere Zusagen noch erheblich auszudehnen. Da aber gleichwohl der weitere Aufbau der Handelsflotte (wie auch insbesondere — aus oben dargelegten Gründen — die Planung) nicht stocken darf, so ergibt sich aus kredit- und währungspolitischen Gründen die Notwendigkeit, beim weiteren Wiederaufbau den Umfang der „Vorfinanzierung“ von

¹⁾ Hapag, Norddeutscher Lloyd, Hansa, Hamburg-Süd und Deutsche Afrika-Linien.

²⁾ einschließlich kleiner und mittlerer Linienfahrer, Trampfahrer, Tanker und Spezialschiffe.

³⁾ Diese Summe kann sich zwischenzeitlich kurzfristig noch durch Vorfinanzierungen von Bauraten erhöhen, deren Ablösung haushaltsrechtlich evtl. erst nach Fälligwerden möglich ist.

Schiffshypotheken, deren Zustandekommen noch ungewiß ist, möglichst einzuschränken. Es müssen daher in wesentlich stärkerem Maße als bisher — die zukünftige Inanspruchnahme von ECA.-Geldern, etwa einer 4. Tranche, ist ungewiß — Haushaltsmittel des Bundes und Eigengelder der Reeder vorgesehen werden. Dabei wird auch erwogen, die auf Grund des Schifffahrtswiederaufbaugesetzes in den Haushaltsjahren 1952 und folgende aus dem Bundeshaushalt erwarteten Wiederaufbaudarlehen aus dem Kassenkreditplafond des Bundesfinanzministeriums vorzufinanzieren. Hinsichtlich der weiteren Beschaffung von Finanzierungsmitteln des Bundes ist zu erwägen, ob die seinerzeitige Initiative des Bundesrats auf teilweise Inanspruchnahme des Münzgewinns nicht doch noch zum Zuge gebracht werden kann und ob nicht die bisher vorgesehenen Wiederaufbaugesetzbeträge von 100 Mill. DM je Haushaltsjahr — zuerst im Nachtragshaushalt 1951 — erhöht werden können; bisher sind in der diesjährigen Diskussion diese beiden Möglichkeiten nicht erwogen worden.

Einsatz von Eigenmitteln

Abgesehen von diesen Möglichkeiten des Bundes bleibt die Notwendigkeit zur verstärkten Heranziehung von Eigengeldern. Der Verband Deutscher Reeder hat vor kurzem in einer offiziellen Enquete gegenwärtige Neubauwünsche der deutschen Reeder in Höhe von 860 Mill. DM Bausumme bei 650 Mill. Kreditbedarf ermittelt.

Dabei erklären sich Trampreedereien sowie kleinere und mittlere Linienreedereien sowie „Neureeder“ zu einem großen Teil in der Lage, 60—80% ihrer Bausummen selbst aufbringen zu können, während die fünf Großlinienreedereien glauben, zur Aufbringung von Eigenkapital überhaupt nicht in der Lage zu sein. Auch in den bisherigen Programmen sind die fünf Großlinienreedereien mit nur außerordentlich geringen Eigengeldanteilen vorgesehen worden: Auf sie entfallen zwar 44% der totalen Bausumme, sie bringen jedoch lediglich 7% aller Eigenmittel; die Linienschifffahrt insgesamt (unter Einschluß der kleinen und mittleren Linienfahrer) ist mit 66% der totalen Bausumme angesetzt, bringt jedoch nur 30% der totalen Eigenmittel mit. Die weiter oben bereits dargelegten kreditpolitischen Erwägungen führen aber zu dem Schluß, daß diese weitgehende Präferenzierung der Großlinienschifffahrt hinsichtlich des Zugeständnisses in der Frage des Eigengeldes in bisheriger Form nicht fortgeführt werden kann.

Tonnageverhältnis

Andererseits besteht aber kein Zweifel, daß unter schifffahrts- und handelspolitischen Gesichtspunkten ein Vorrang für den Wiederaufbau der überseeischen Liniendienste weiterhin gegeben ist. So betrug z. B. nach Feststellungen Dr. Theel's vom Bremer Ausschuß für Wirtschaftsforschung⁴⁾ das Brutto-Tonnage-Verhältnis von Linienschiffen (ohne Passagierschiffe) zu allen übrigen Seeschiffen 2,3:1, während sich nach der bisherigen Planung (Summe aller Neubauprogramme bis 1. 7. 1951) heute nur ein Verhältnis von

1:1 ergibt. Selbst wenn man davon ausgeht, daß zwar die Voraussetzungen für das unter Vorkriegsbedingungen etwa als angemessen anzusehende Tonnageverhältnis sich nach dem Kriege dadurch verschoben haben, daß Deutschland in erhöhtem Maße Stapelgüter einführen muß und somit eines höheren Maßes von Tramp-tonnage bedarf, so kann doch ohne Zweifel aus diesem Argument eine so starke Verschiebung des Tonnageverhältnisses, wie sie sich aus obigen Ziffern ergibt, auf die Dauer nicht für richtig gehalten werden. Wenngleich nicht zu verkennen ist, daß die heute mit so viel Nachdruck öffentlich vertretene Forderung auf vorrangigen Ausbau der Überseelinien-schifffahrt im wesentlichen von Interessenten verkündet wird, so muß also diese Forderung doch gleichwohl als volkswirtschaftlich richtig anerkannt werden. Eine andere Frage ist jedoch, ob diese vorrangige Berücksichtigung bei der gegenwärtigen und zukünftigen Planung dem Wunsche der Großlinienreedereien entsprechend weiterhin einschließen soll, daß die Finanzierung des Wiederaufbaues unter Verzicht auf Eigengeld der Reedereien ausschließlich von der öffentlichen Hand zu übernehmen ist.

Übergewicht der Staatsmittel

Ganz abgesehen von den vorhergehenden kreditpolitischen Erwägungen spricht gegen eine Fortsetzung der bisherigen Politik auch die Tatsache, daß sie das Risiko des Wiederaufbaues bisher fast ausschließlich der öffentlichen Hand zugeschoben hat. Nachdem die Gesellschaften zunächst 1:1 umgestellt haben, und — unter dem Eindruck der öffentlichen Wiederaufbau-Finanzierung — der Kurs ihrer Aktien durchschnittlich innerhalb des letzten Jahres um 50% gestiegen und weiteres Anziehen infolge des großen Engagements der öffentlichen Hand mit Sicherheit zu erwarten ist, besteht für den Fall von Fehlschlägen das einzige Risiko des Aktionärs darin, daß der Kurs wieder auf den Stand im Zeitpunkt des „Bonner Programms 1950“ zurückfällt oder schlimmstenfalls eine Zusammenlegung des Aktienkapitals erfolgen muß, wie sie ohne die als Voraussetzung angenommene Unterstützung durch die öffentliche Hand bei der DM-Umstellung sowieso hätte durchgeführt werden müssen. Sozial gesehen bedeutet die bisherige 100prozentige Finanzierung der Großlinienreedereien durch den Staat eine ungerechtfertigte Bevorzugung beim Vermögenswiederaufbau außerhalb des Lastenausgleichs. Man wird also zu dem Ergebnis kommen, daß zwar einerseits die Überseelinien-schifffahrt weiterhin bevorzugt werden muß, daß aber andererseits auch von ihr die Beibringung einer gewissen Quote von Eigengeld gefordert werden muß. Hierüber sollten sich auch die Großlinienreedereien selber klar sein, die die Möglichkeit, in staatliche Abhängigkeit zu geraten, sicherlich nicht übersehen.

Mindestanteile für Eigengeld

Für das seit dem 1. Juli 1951 diskutierte „Wiederaufbauprogramm 1952—1954“ sollte man von Mindestanteilen für das vom Reeder aufzubringende Eigengeld ausgehen, deren Nichterreichung eine Aufnahme in den offiziellen Bauplan ausschließen müßte. Hierbei

⁴⁾ Vergleiche Bremer Nachrichten, Nr. 131 vom 19. 6. 1951, „Proportionen einer Handelsflotte“.

sollte der Eigengeldmindestanteil für Überseelinienfahrer sicherlich nicht unter 20% (mit der Möglichkeit vorzeitiger Kündigung von Teilbeträgen des vom Staate gewährten Kredites für den Fall besonders günstiger Gewinnentwicklung) liegen, während angesichts der heutigen Finanzierungsmöglichkeiten auf dem privaten Kapitalmarkt für mittlere Linienfahrer ohne weiteres ein Eigengeldanteil von mindestens 60%, für Trampler von mindestens 66—80% gefordert werden sollte; der Eigengeldanteil für Tanker hätte in der gleichen Größenordnung zu liegen. Mit diesen Vorschlägen würde die öffentliche Finanzierung aller weiteren Neubauten — mit Ausnahme der begünstigten Überseelinienfahrer — sich auf den im Schifffahrtswiederaufbaugesetz festgelegten Höchstbetrag von 40% für das öffentliche Darlehen beschränken. Die außerordentliche Begünstigung der Überseelinien-schifffahrt, die auch in den obigen Vorschlägen noch zum Ausdruck kommt, erscheint gerechtfertigt, weil einmal die finanzielle Belastung der Großlinienreedereien aus den hohen Vorfinanzierungszinssätzen und aus Gleitklauseln (laufende Baupreiserhöhungen!) sowie Infahrtsetzungskosten angesichts ihrer umfangreichen Neubaunotwendigkeiten außerordentlich hoch sind und zum anderen auch der kaufmännisch-organisatorische Wiederaufbau des Apparats am Sitze der Groß-Reederei wie auch in Übersee zweifellos erhebliche zusätzliche Investitionen erfordert.

Die Aufbringung von Eigengeld

Das gegenwärtig erörterte „Wiederaufbauprogramm 1952—1954“, das mit Schwergewicht die Überseelinien-schifffahrt berücksichtigen muß, wird unter der Vorschrift eines 20prozentigen Eigengeldanteils den Großlinienreedereien erhebliche Finanzierungssorgen bereiten. Hier ist zu fragen, welche Realisierungsmöglichkeiten für diese Eigengeldbedingung gegeben sind. Offensichtlich ist kaum damit zu rechnen, daß selbst bei weiterer Wiederbelebung des privaten Kapitalmarkts der good will der alten Großreedereien ausreichen wird, um Geldaufnahmen am Kapitalmarkt zu ermöglichen. Wenn also unter ihrem gegenwärtigen Finanzstatus Emissionen dieser Gesellschaften nicht in Frage kommen können, so können sie jedoch auch nicht mit der Hergabe großer langfristiger Kredite auf Grund von § 7 d des Einkommensteuergesetzes rechnen, da sie nicht durch mit der Kredithergabe gekoppelte Beteiligung eine gewisse Rendite versprechen können. Hier wäre also an eine Revision des § 7 d zu denken, der ja z. Z. nur zinslose Darlehen steuerlich begünstigt. „Daraus folgt einmal, daß man eine Steuervergünstigung nicht nur an zinslose Darlehen knüpfen darf, daß man vielmehr auch verzinsliche Anlagen steuerlich begünstigen muß. Damit das Hindernis beseitigt wird, das in der Größe des erforderlichen Einzeldarlehens liegt, und damit gleichzeitig nicht jeder einzelne Reeder jeden einzelnen Darlehensgeber aufsuchen muß, wird es nötig sein, daß nicht nur die Hingabe einzelner Darlehen steuerbegünstigt wird, sondern daß einen derartigen Vorteil auch der erlangt, der Schiffspfandbriefe oder ähnliche Wertpapiere erwirbt, aus deren Erlös die Schiffsbank oder ein sonstiges Institut die im Einzelfall erforderlichen

größeren Baudarlehen zusammenstellen kann. Mit der Bestimmung des § 7 d des Einkommensteuergesetzes werden nur die Gewinne zur Anlage in Schifffahrtswerten angereizt, die anderenfalls alsbald versteuert werden müßten. Um den Markt zu verbreitern und um insbesondere wiederum die Kapitalsammelstellen an der Anlage von Mitteln in Schifffahrtswerten zu interessieren, wird man es sich überlegen müssen, ob nicht wahlweise anstatt einer Vergünstigung, wie sie § 7 d des Einkommensteuergesetzes gewährt, eine Steuervergünstigung auf die Zinsen aus solchen Anlagen gewährt werden muß.“⁵⁾

Unabhängig von diesen Erwägungen ist zu prüfen, wieweit nicht eine bessere Organisation des 7 d-Kapitalmarktes notwendig ist. Die Erlangung von 7 d-Geldern ist heute mehr oder minder dem Zufall überlassen; vielfach geht die Initiative von den Finanz- und Steuerberatern von Industrieunternehmungen aus, die nach Möglichkeiten zur Beschränkung ihres steuerpflichtigen Gewinns suchen. Hier ist besonders auf die Ausführungen von Dr. Walter Hoffmann zu verweisen⁶⁾. Zweifellos wird nach der in diesem Frühjahr vorgenommenen Verschärfung des Einkommen- und Körperschaftsteuergesetzes die Aussicht, im laufenden Steuerjahr 7 d-Gelder aus der Industrie herbeizuholen, erheblich steigen. Die Vorschläge Hoffmanns, ein Treuhandinstitut mit der Vermittlung sowohl von 7 d-Geldern als auch von Beteiligungen zu beauftragen oder auch darüber hinaus für die Weitergabe kleinerer Einzelbeträge eine Art von Investment-Institut (sei es als Partenebeteiligung oder in sonst geeigneter Form) zu errichten, erscheinen außerordentlich zweckmäßig. Auf diese Weise ließe sich ein neuer Typus von Schifffahrtspapier schaffen, der einen erheblich breiteren Kreis von potentiellen 7 d-Geldgebern interessieren könnte (während ja — wie Hoffmann zu recht betont — der gegenwärtige Schiffspfandbrief der Schiffshypothekenbanken nach deren bisheriger Struktur und Tradition kaum Aussicht auf größere Belebung hat). Ein solches Institut würde hinsichtlich seines Zustandekommens sicherlich einer gewissen Unterstützung durch den Bund bedürfen. Dabei muß weiteren Überlegungen vorbehalten bleiben, wieweit etwa ein bereits bestehendes Bank- oder Treuhand-Institut zur Basis gewählt werden könnte. Hierbei darf daran erinnert werden, daß auch nach dem ersten Weltkrieg eine Reederei-Treuhandgesellschaft (später Treuhandbank) für die Finanzierung des Wiederaufbaues der Seeschifffahrt tätig gewesen ist, wenn auch unter anderer Aufgabenstellung.

Verwendung von Sperrmarktkonten

Auch über den Vorschlag, die in Deutschland blockierten Sperrmarktkonten für den Wiederaufbau der Seeschifffahrt zu verwenden, ist bisher noch nicht entschieden worden. In der bisherigen Diskussion ist von verschiedenen Seiten, so zuletzt von Hoffmann⁷⁾ und zuvor durch die Behörde für Wirtschaft und Ver-

⁵⁾ . . . „Die gegenwärtige Lage der Schiffbaufinanzierung“, *Hansa*, Nr. 46/47 vom 18. November 1950, Seite 1427.

⁶⁾ Dr. Walter Hoffmann: „Aktivierung der Schifffahrtsfinanzierung“, *Hansa*, Nr. 23/24 vom 9. Juni 1951.

⁷⁾ Hoffmann, a. a. O., Seite 962 und folgende.

kehr der Hansestadt Hamburg⁸⁾ darauf hingewiesen worden, daß die deutsche Seeschifffahrt zur Aufnahme dieser Gelder besonders geeignet erscheint, weil sie in der Lage ist, den Transfer des Kapitaldienstes selbst sicherzustellen. In jüngster Zeit erscheint auch auf Seiten des Zentralbankrats eine gewisse Unterstützung dieses Vorschlages erkennbar geworden zu sein — seine Realisierung wird jedoch zweifellos nicht auf dem Wege über den Schiffspfandbrief alter Art, sondern vielmehr etwa auf dem Wege der Hoffmann'schen Vorschläge über ein Investmentinstitut zu suchen sein. Auch auf diesem Gebiet müßte eine größere Aktivität der beteiligten Bundesressorts einsetzen. Es kann bei diesem Vorschlag aber nicht übersehen werden, daß die langfristige Verwendung der Sperrmarkkonten zu einer Einschränkung der Kreditbereitschaft für das kurzfristige Geschäft bei den jeweiligen Banken führen muß.

Kapitalmarkt und Bilanzbereinigung

Selbst wenn aber die angedeuteten Möglichkeiten zur Ausweitung des Kapitalmarkts für die Seeschifffahrt verwirklicht werden sollten, so werden die Großlinien-Reedereien — wenn überhaupt die Beschaffung von „Eigengeld“ oder echtem Eigenkapital ins Auge gefaßt werden soll — eine Bereinigung und einen Umbau ihrer finanziellen Grundlagen nicht umgehen können. Dabei wäre einmal an eine grundsätzliche Bilanzbereinigung zu denken, die bei den großen Aktiengesellschaften größenordnungsmäßig zu einer Zusammenlegung im Verhältnis von etwa 10:1 führen wird. Anschließend daran wäre sodann unter Hilfestellung des Staates eine Kapitalheraufsetzung vorzunehmen — wobei auch die Emission von Wandelschuldverschreibungen in Frage kommen kann. Hierbei könnte auch die öffentliche Hand selbst zunächst größere Aktienpakete übernehmen und sie bei einer Erstarrung des Kapitalmarktes sukzessiv abstoßen. Das fiskalische Risiko einer solchen Aktienübernahme wäre nicht größer als das gegenwärtige Risiko bei der ausschließlichen Finanzierung durch langfristige Staatskredite. Auch könnte man hier zu einer ähnlichen Lösung wie im Sondervermögen für die sogenannte Investitionsselbsthilfe der deutschen Wirtschaft kommen. Übrigens erscheint eine grundsätzliche Kapitalbereinigung der Großlinien-Reedereien keineswegs als besonders ungewöhnlich: das Beispiel der Hamburg-Süd zeigt — wenn hier auch in anderer Form durchgeführt —, daß eine grundlegende Bilanzbereinigung Voraussetzung für Entnahme echten Eigenkapitals bildet.

Zum anderen muß man sich vor Augen halten, daß dem nach Anlage suchenden Kapital die Rentabilitätsaussichten beispielsweise von Hapag und Lloyd durchaus ungewiß erscheinen. Diese Reedereien werden in näherer Zukunft kaum in alle früher beherrschten Relationen wieder erfolgreich eindringen können, während demgegenüber für gewisse Relationen, so z. B. Westindiendienst, verhältnismäßig gute Aussichten bestehen. Es ist daher auch denkbar, gewisse

Teile der Reedereien (als theoretisches Beispiel den Westindiendienst der Hapag) formal zu verselbständigen, indem diese Teile durch die Aktiengesellschaft in eine neu zu gründende GmbH. eingebracht werden, deren liquides und für Neuinvestitionen bestimmtes Eigenkapital im übrigen durch die anderen Partner der GmbH. aufzubringen wäre, die infolge ihrer Kapitaleinlage am Eigentum und am Gewinn der GmbH. beteiligt werden. Die Schiffe eines solchen formal verselbständigten Dienstes würden natürlich unter der alten traditionellen Reedereiflagge laufen und über den good will und den ganzen Apparat der Stammreederei verfügen. Dabei läßt sich statt der Form einer GmbH. auch die Form der Partenreederei durchführen.

Sicherlich werden derartige Bilanzbereinigungen und Umstrukturierungen ihrer Finanzgrundlagen von den Großreedereien zur Zeit nicht gewünscht. Es bleibt dann aber die Frage, wie sie die von ihnen zu fordernden Eigengelder für den Neubau ihrer Flotte auf andere Weise verfügbar machen wollen.

Wiederaufbau der Seeschifffahrt

Last not least steht die Schiffsfinanzierung immer noch vor der Frage nach der Gesamtgröße des Finanzvolumens für das „Wiederaufbauprogramm 1952 bis 1954“. Erst wenn hierüber Klarheit geschaffen worden ist, wird man eine endgültige Aufteilung dieses Kuchens auf Großlinien-Reedereien sowie mittlere und kleinere Linien, Trampler und Tanker vornehmen können. Auf die etwaigen Möglichkeiten zur Ausweitung des öffentlichen Finanzierungsrahmens wurde schon oben hingewiesen. Die Probleme harren der Entscheidung — ein Gleiches gilt für die Vorfinanzierung, die bisher über von den Ländern garantierte Wechsel erfolgte. Diese Vorfinanzierung hat sich auf durchschnittlich 80% der Bausummen erstreckt, sie hat den Kreditpielraum der Geschäftsbanken in den Küstenländern erheblich eingeengt. Die Forderung der Länder nach zentraler Vorfinanzierung durch die Bundesregierung wird schon seit geraumer Zeit erhoben⁹⁾, ohne daß die Bundesregierung in concreto bisher Klarheit schaffen konnte.

Der Wiederaufbau der deutschen Seeschifffahrt ist im Vergleich zum Wiederaufbau der übrigen deutschen Außenwirtschaft notgedrungen zurückgeblieben. Der devisenwirtschaftliche Nettobeitrag zur Zahlungsbilanz kann für das Jahr 1950 auf 70—80 Mill. DM veranschlagt werden, das ist etwa eine Verdoppelung des Vorjahreserfolges; demgegenüber hat die deutsche Handelsflotte 1929 mehr als 500 Mill. RM, 1937 knapp 400 Mill. RM netto an Devisen eingefahren oder erspart. 1951 kann für die Bundesrepublik mit einem Frachtaufwand von mehr als 1,5 Mrd. DM gerechnet werden, von dem auf die deutsche Handelsflotte etwa 10% entfallen werden. Diese Zahlen zeigen, daß der Wiederaufbau der Handelsflotte und seine Finanzierung nicht nur eine Sache der Reeder und der Küstenländer ist, sondern vitale volkswirtschaftliche Bedeutung hat.

⁸⁾ „Hamburgs Wirtschaft, Lage und Entwicklung im Jahre 1950“, Hamburg, März 1951, Seite 98.

⁹⁾ Vergl. „Hamburgs Wirtschaft, Lage und Entwicklung im Jahre 1950“, Hamburg, März 1951, Seite 39.